

LAGUTSKOTTETS BETÄNKANDE nr 19/  
1979-80 i anledning av ltm Stig Dahléns  
m.fl. hemställningsmotion till land-  
skapsstyrelsen om att vidta åtgärder  
för att förhindra planerna på en tank-  
fartygsled genom Ålands östra skärgård.

Landstinget har inbegärt lagutskottets utlåtande över nämnda motion. Med anledning härav ber utskottet, som i ärendet hört lantrådet Folke Woivalin, byråingenjören Göran Holmberg, lotsfördelningschefen Edgar Karlsson, verkställande direktören för Ålands Redarförening r.f. Justus Harberg och sjökaptenen Bror Husell, få framföra följande.

Enligt självstyrelselagen (11 § 2 mom. 17 punkten och 19 § 1 mom. 8 punkten) är inrättandet och upprätthållandet av allmänna farleder en angelägenhet som underliggert rikets lagstiftning och förvaltning. Föreskrifter angående farleder och deras användning ingår bl.a. i förordningen om säkerhetsanordningar för sjöfarten (FFS 125/61) och i lotsningsförordningen (FFS 393/57). Enligt 4 kap. 5 § vattenlagen (FFS 264/61) får staten för utmärkande av allmän farled, utan att ansöka om tillstånd, förlägga remmare, märken, fyrar och andra erforderliga anordningar i vattendrag eller på dess strand. Innan sådant, utan tvingande skäl, sker på annan tillhörig tomt, badstrand, upplagsplats eller annat område för särskilt bruk, bör dock ägarens samtycke inhämtas.

Inrättandet och upprätthållandet av en farled berör emellertid också sådana angelägenheter som på åländskt område underliggert landskapets lagstiftning och förvaltning, såsom fiske, naturvård, vattenvård och bekämpandet av oljeskador. Det sistnämnda gäller speciellt den planerade nya farleden genom Skiftet, som ju är avsedd att i betydande utsträckning betjäna tankfartyg vid transport av oljeprodukter. Således ligger det i sakens natur att sjöfartsstyrelsen, innan denna farled inrättas, bör samråda med landskapsstyrelsen.

Lagutskottet har inhämtat, att ändamålet med den nya farleden i främsta rummet skulle vara att leda större tankfartyg genom Skärgårdshavet från Östersjön till Bottenhavet. Detta skulle naturligtvis innebära ökade risker för att den östäländska och åboländska skärgården drabbas av stora oljeutsläpp.

I inre farleder är faran för grundstötningar och kollisioner avgjort större än ute i öppna havet. Tillika blir verkningarna av oljeutsläpp i skärgården mer ödesdigra genom att olja på kort tid sprider sig till de många holmarnas långa stränder. Och inte bara själva oljan utan också bekämpningsåtgärderna kan där få katastrofala följder för sjöfågelbeståndet och faunan i övrigt.

För fisket, som i dessa trakter är en viktig näring, skulle betydande avbräck orsakas redan av normal trafik med de stora snabbgående fartyg, som skulle anlita den nya farleden. Erfarenheterna visar nämligen att suget och svallvågorna omöjliggör användning av stående garnredskap inom vidsträckta områden vid sidan av dylika farleder.

I stället för att öppna en ny rutt för stora tankfartyg genom Skärgårdshavet vore det angeläget att så mycket som möjligt minska oljetransporterna där. Detta kunde ske genom att lastade tankfartyg skulle förbjudas att använda farleden Utö-Lövskär-Enskär vid genomgående trafik och i stället ledas genom Ålands hav. Ett sådant arrangemang skulle inte betyda mer än cirka två och en halv timmes förlängning av en tur-returresa mellan exempelvis Sköldvik och Uleåborg.

Utomlands strävar man att förbättra sjösäkerheten genom att separera de trafikströmmar som går i motsatta riktningar. Detta kan i allmänhet inte ske i trånga skärgårdsfarleder. När det är nödvändigt att tillåta oljetransporter längs dylika farleder förekommer stränga restriktioner. Sålunda är det förbjudet för tankfartyg om mer än 10.000 tdw att gå in genom Stockholms skärgård i mörker eller vid ogynnsamma väderleksförhållanden.

För uppnående av större säkerhet för sjötrafiken i farvattnen kring Åland anser utskottet att åtminstone följande åtgärder så snart som möjligt borde vidtas:

1. Den nordgående och sydgående trafiken i Ålands hav separeras enligt samma principer som i exempelvis Engelska kanalen eller Öresund.
2. Lastade tankfartyg och andra transporter av miljöfarliga ämnen tillåts inte passera genom Skärgårdshavet vid resor mellan Östersjön och Bottenhavet.
3. För lastade tankfartyg, som är destinerade till Nådendal eller Åbo, införs ytterligare förstärkt lotstvang i skärgården samt förbud att passera där vid mörker eller ogynnsam väderlek.

Utskottet har erfarit att landskapsstyrelsen efter omfattande förberedelser står i beråd att hos handels- och industriministeriet yrka på att ministeriet skall förhindra inrättandet av den nya farleden genom Skiftet. Då den av motionären föreslagna åtgärden sålunda kommer att vidtas, får utskottet vördsamt föreslå

att Landstinget med förkastande av hemställningsmotionens kläm bringar innehållet i motionen och detta betänkande till landskapsstyrelsens kännedom.

Mariehamn, den 13 mars 1980

På lagutskottets vägnar:

Sune Carlsson  
ordförande

Alarik Häggblom  
t.f. sekreterare

Närvarande i utskottet ordf. Sune Carlsson, viceordf. Erik Berg och ledamöterna Alarik Häggblom, Jan-Erik Lindfors och ersättaren Olof M. Jansson.