



ÖSTERGÖTLANDS BÅTFÖRBUND
Anslutet till SBU

Till Länsstyrelsen

08-02-18

Östergötlands län

Rättsenheten

Att. Annika Hedman

Yttrande över ansökan om hastighetsbegränsning enligt 2 kap 2§ Sjötrafikförordningen Ärendenr:258-2000-08

Östergötlands Båtförbund (ÖBF) är en främjande organisation som verkar för att våra medlemmar ska kunna utöva båtlivet på bästa sätt, både ur medlemmens och naturens perspektiv. Grunden för båtliv är vår urgamla rätt att fritt färdas på vatten.

ÖBF är anslutet till Svenska Båtunionen (SBU).

ÖBF har nästan 8000 medlemmar fördelade på 47 klubbar. Ca 3000 av medlemmarna finns runt Vättern, ca 2000 finns vid kanalsystemen (Göta kanal och Kinda Kanal) med bl.a. sjöarna Roxen (Linköping) och Åsunden, resten ca. 3000 finns vid kusten.

En tredjedel av klubbarna som är organiserade i ÖBF är anslutna även till Svenska Seglarförbundet (SSF). Många är dessutom medlemmar i Svenska Kryssarklubben (SXX) som är en riksförening.

På riksnivå samarbetar dessa tre riksorganisationer i Sjösportens Samarbetsdelegation (SSD). Många av båtarna i Vättern och kanalsystemen går ut i skärgården under semestern. En del har även sommarplats vid någon av skärgårdshamnarna.

Principiellt är vi emot generella hastighetsbegränsningar på sjön. Framförallt för att förhållandena är så olika för olika båttyper och olika väderförhållanden. En strikt hållen hastighet kan då i många fall skapa mer obehag och fara för omgivningen och besättningen, än om föraren anpassar sin framfart enligt Sjötrafikförordningens 1 kap § 5 som handlar om **gott sjömanskap**, och sin egen båts egenskaper, särskilt när det gäller svallbildning.

Det är stor skillnad i svallet efter en segelbåt, som kanske kommer upp i 6-8 knop, svallet blir obefintligt, medans en halvplanande båt som går i samma fart, som regel ger stora svallvågor. En planande båt ger likaså lite svall så länge den håller planingsfart, trots mycket högre fart. Man skall vara medveten om att mycket stora svallvågor kan skapas av snabbgående båtar (s.k. halvplanande eller planande båtar) då de färdas i låg fart, t.ex 5-6 knop. Det krävs ännu lägre för att det ska bli svallfritt. Det är också mycket viktigt att farten anpassas tillräckligt tidigt, så att svallet hinner lägga sig innan man kommer in i det känsliga området. Svallet följer med ett stycke trots lägre fart.

Om man väljer att införa en hastighetsgräns på 6 knop är det nödvändigt att klargöra, om man avser hastighet genom vattnet eller hastighet över grund! En strömsättning med någon knop i endera riktningen vid vissa väderförhållanden kan inte uteslutas i sådana här sund. Det är också viktigt att tala om orsaken till en eventuell restriktion. I det här aktuella fallet är det tydligt, svallet! Vi har mycket stor förståelse för att sökanden försöker att hitta en lösning för det obehag och skador som uppstår av den båttrafik som orsakar svall. Tyvärr fattas det ett sjövägmärke som förbjuder svall! Det har diskuterats men ännu har inte beslut tagits om införande. Behovet är stort, eftersom gränsen för svallbildande fart har så stora variationer.

Vi har inget att erinra mot att det införs restriktioner för båttrafiken på det föreslagna stället, för att motverka skador av svallet. Det är väl avgränsat och påverkar inte transporttiden nämnvärt. Passagen är också sådan att det är naturligt att sakta in och visa hänsyn.

Vi uppskattar att sökanden ser det som möjligt att de båtar som inte orsakar svall inte ska drabbas av begränsningen och att man är positiv till båttrafiken i stort, frånsett "busarna".

Vi tror dock att det blir mycket svårt med tillsynen av efterlevnaden, om en reglerad fart gäller i den utprickade farleden och en annan utanför. Man ska kanske ändå pröva att införa förbud mot svall! Med lämplig skyltning. Även om dessa inte har något stöd föreskriften om sjövägmärken (SJÖFS 2007:19).

Eftersom det numera inte finns någon sjöpolis längre stationerad i vårt område, kommer kontrollen av efterlevnaden att vara minimal. Ett tydligt budskap kanske får merparten att visa hänsyn. Båtfolk som vi har som medlemmar, uppfattar vi är mottagliga för motiverade argument. Därför är det också viktigt med tydliga anvisningar hur och vart de drabbade kan göra anmälan, om reglerna inte efterlevs.

Det är givetvis av största vikt att gällande regler meddelas i UFS och anslås med väl underhållna skyltar på ett tydligt sätt. Samt införs i nästa utgåva av berört sjökort. Likaså att det tydligt anges i turistbroschyrer och andra informationsskrifter. När kravet på "båtkörkort" kommer så småningom, bör problemet minska. Då finns det bättre förutsättningar att alla är utbildade och förstår att visa hänsyn.

Östergötland Båtförbund har inget att erinra mot att det införs restriktioner för att minimera svallet från båttrafiken i den väl avgränsade passagen enligt förslaget.

Ansökan om denna hastighetsbegränsning behandlades på ÖBF:s styrelsemöte 08-02-16.

Östergötlands Båtförbund 2008-02-18

Harald Mårtensson, ordf.