

# Sjösportens Samarbetsdelegation - SSD

Svenska Båtunionen-SBU Svenska Kryssarklubben-SXK Svenska Seglarförbundet- SSF

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

Yttrande över utredningen ”styra rätt”, Sjöfartsverket ansvar och organisation, SOU 2008:53

SSD har på remiss fått rubricerade utredning som i några viktiga punkter berör sjösäkerheten och båtlivet i Sverige. Utredaren föreslår att ”det offentliga åtagandet bör omfatta samtliga Sjöfartsverkets nuvarande uppgifter, *med undantag av farledshållning för farleder som endast nyttjas av fritidsbåtar och produktion av sjökortsprodukter för båtsportbruk.*”

## **Förebyggande sjösäkerhet**

Sverige har varit och är ett föregångsland i arbetet för ett tryggt och säkert båtliv. Vi har sedan 40-50 år redovisat mycket positiv statistik för olyckor och dödsfall på sjön, vilket i hög grad beror på det arbete som Sjöfartsverket och Sjösäkerhetsrådet gjort, ofta tillsammans med båtlivets organisationer. I det arbetet ingår säkra farleder och riktiga sjökort, vilket är mycket viktiga åtgärder i det förebyggande sjösäkerhetsarbetet. Ett stort arbete görs också i Sjögeografiska rådet där alla brukare är representerade.

Det är också viktigt att på flera håll separera fritidsbåttrafiken från den tunga yrkessjöfarten.

## **Säkra farleder och kanaler för samhällets alla tjänster även på sjön.**

Antalet farleder som är till enbart för fritidsbåtar är mycket få om ens några. Enligt Sjöfartsverket är det ca 190 leder av totalt 600 som är till enbart för fritidsbåtar. Vid en närmare granskning visar det sig att alla farleder användes av all sjötrafik. Farleder är ju till för all trafik på sjön och är viktiga för en levande skärgård och glesbygder. Tar man bort prickar och släcker ner fyror ökar riskerna för alla sjötransporter, året om. Det kan gälla både varor, laster av olika slag och viktiga persontransporter, Läkare, poliser, reparatörer, hantverkare, lärare m.fl.

Förslaget att överlämna ansvaret för farleder och kanaler till lokal eller regional intressent är orealistiskt. I en nyligen redovisad forskningsrapport (Friluftsliv i förändring) anser 80 procent att det är viktigt att staten satsar resurser för att underlätta människornas möjligheter att ta sig ut i naturen. Möjligheten att hitta annan intressent och ansvarig är mycket liten, även om man i utredningen föreslår en bidragsmöjlighet under tre år. Den kompetens och kunskap och de resurser som idag finns inom sjöfartsverket finns inte inom kommuner eller landsting.

## **Säkra farleder och kanaler för den allt ökade båtuturism**

Om man inte hittar annan lokal eller regional intressent, minskar antalet leder, utprickningar och fyror. Vilket medför en sämre sjösäkerhet och ett mindre intresse för att stanna hemma och se sitt land med båt eller för båtburna utlandsturister att segla i Sverige. Sverige är ett mycket populärt färdmål genom vår allemansrätt, miljö, skärgårdar och övriga farvatten. Men, det är ”otäckt” att segla i Sverige med alla bränningar och undervattensstenar. Det fordras säkra farleder och bra utprickning för att få hit båtuturisten.

## **Jämförelsen med andra leder på land visar på okunskap och missförstånd**

När det gäller vägar bygger vägverket vägar för all slags trafik, både yrkestrafik, och fritidstrafik. När det gäller cykelleder och vandringsleder finns det alltid större och säkrare vägar att tillgå. När det gäller leder för snöskoter är det idag ett rent kaos där man saknar regler, riktlinjer och ansvarig myndighet på riksplanet

**Sjöräddning** Staten genom Sjöfartsverket ansvarar för sjöräddning utanför hamnområden längs kusten och i Mälaren, Vänern och Vättern. Största anledningen till larm och utryckning är just grundstötning. Dessa lär inte bli färre om man minskar eller upphör med drift och underhåll av farleder och kanaler eller ev. överlåter infrastrukturen på regionala, lokala myndigheter eller privata aktörer.

## Ekonomi

Staten har i förhållande till inkomster mycket små kostnader för båtlivet. Ca 3 miljarder kr per år bidrar båtlivet med till statskassan. Totalt omsätter båtlivet i Sverige ca 15 miljarder kr och en stor del av båtlivet sker i glesbygder och skärgårdsområden. Skulle båtlivets verksamhet minska med bara några procent blev den summan betydligt större än Sjöfartsverkets kostnader för rubricerade farleder. När det gäller sjökortsprodukter för båtlivet är det en inkomstkälla som redovisar ett överskott. Varför skall man då släppa detta när man ändå har ansvaret?

I utredning redovisas att kostnaderna för farleder i grupp 3 och 4 är 18 miljoner. Samt att kostnaderna för båtsportkort är ca 9 miljoner. Medan intäkterna för dessa är 14.5 miljoner. Kostnaden för det man kallar speciella fritidsbåtsleder blir då ca 12.5 miljoner. Jämför detta med de summor som båtlivet genererar till staten.

## Avslutning

I denna utredning pkt 9.4 och 9.5 föreslås att staten skall lämna över ansvar och kostnad för drift och underhåll av farleder och kanaler till lokal eller regional intressent. Om det finns några, annars skall lederna avvecklas. Vilket säkert innebär *en sämre sjösäkerhet*

Under 2007 föreslog Sjöfartsverket att man skulle släcka ner ett antal fyrar längs vår kust, vilket säkert skulle innebära *en sämre sjösäkerhet*.

Samtidigt som rubricerade utredning gått ut på remiss har regeringen skickat ut förslag på obligatoriskt "behörighetsbevis för fritidsbåtar och fritidskepp" (DS 2008:32). Vilket säkert innebär *en bättre sjösäkerhet*.

Vi saknar helhetsbilden? Har det gjorts någon samhällsekonomisk analys? Var går balansen mellan förebyggande farledsutmärkning och antalet sjöräddningsfall?

SSD vill

att Sjöfartsverket/staten behåller ansvaret och kostnaden för alla farleder och kanaler utanför hamnar.

att man inte släcker några fyrar eller drar in utprickning av farleder utan överenskommelse.

att Sjöfartsverket ansvarar för alla uppgifter som finns i sjökort, samt fortsätter att ge ut sjökorten även som speciella båtsportkort med viktig aktuell information.

Stockholm 26.6.2008

Göran Andersson  
Svenska Båtunionen  
0730-44 09 44  
ordforande@batunionen.com

Claes Grönberg  
Svenska Kryssarklubben

Mikael Persson  
Svenska Seglarförbundet

Staffan Högardh

Sjösportens Samarbetsdelegation - SSD är ett samarbetsorgan för de tre båtorganisationerna Svenska Båtunionen - SBU, Svenska Kryssarklubben - SXX Svenska Seglarförbundet - SSF. Tillsammans representerar SSD över 1.000 båtklubbar med över 250.000 medlemmar, eller 700.000 båtmänniskor. SSD:s uppgift är att på central nivå samordna båtlivets gemensamma intressen och därvid utgöra remissinstans för myndigheter och organisationer.

Adress: Sjösportens Samarbetsdelegation  
af Pontins väg 6  
115 26 Stockholm  
Tel. 08-54 58 59 60

e-post: [ssd@batunionen.com](mailto:ssd@batunionen.com)