



Transportstyrelsen

Sjö- och luftfartsavdelningen

Infrastrukturenheten

Sektionen för sjötrafik och flygplatser

Siv Thorsköld

2015-05-26

Yttrande över utredning av ansvarsfördelning mellan infrastrukturhållare på sjöfartsområdet (TSG 2014-255).

Svenska Båtunionen (SBU) vill med anledning av utredningen framföra följande:

Sammanfattningsvis finner SBU att Sjöfartsverket, som ansvarar för 90 % av alla farleder och som har erfarenheten av verksamhetsområdet, skall också ha huvudansvaret och tillsynen för alla farleder i Sverige. Nuvarande indelning i olika farledsklasser bör behållas med angivande av farledsdjup och segelfria höjder där det förekommer.

Utredningen framför att man bör skapa konkurrensneutrala förhållanden mellan olika hamnar och farleder. Hamnarnas och farledernas utformning runt vår kust är i högsta grad beroende av var de ligger och hur de är utsatta för väder, vind och andra förhållanden. Detta betyder att rekommendationer och restriktioner måste bli olika med hänsyn till de lokala förhållandena.

I samhällsplaneringen är det viktigt att lägga in samordningen mellan alla trafikslag, sjöfart, tågtrafik, vägtrafik och flygtrafiken så att man skapar en lägsta samhällig kostnad för transporter och största möjliga nytta för samhället. I kalkylen bör också ingå miljökostnader, såsom föroreningar, m.m. I samhällsplaneringen skall inte enbart jämföra kostnadsneutrala alternativ för transportören. I kalkylen måste också ingå de samhälliga kostnaderna, vilket kan innebära att vissa transportslag kan få restriktioner och kostnadspåslag för täckning av samhällskostnader.

De hamnar och farleder som har annan ansvarig än Sjöfartsverket är ofta kopplad till en näringsverksamhet, såsom träindustrin, stålindustrin, osv. De har naturligtvis ett intresse att deras gods kommer ut eller in ur hamnarna, men de kan av ekonomiska skäl vara restriktiva med utmärkningen av farlederna och hamnarna. Sjöfartsverket bör då ha regeringens uppdrag att övervaka dessa leder och hamnar, med tillståndsgivning, utformningen och att



de underhålls och sköts enligt de riktlinjer och restriktioner som Sjöfartsverket har bestämt. Den erfarenhet som lotsverksamheten har bör kunna användas i dessa sammanhang och bör således ligga kvar hos Sjöfartsverket.

Många av de oklarheter som utredningen pekar på bör ha rättats ut om ansvaret inom sjöfartsområdet åläggs Sjöfartsverket. Sjöfartsverket bör också klargöra och informera de andra ansvariga för farleder och hamnar vad som förväntas av dem med hänsyn till farledshållning, m.m.

Utredningen har liksom flera andra yttrande från transportstyrelsen en bristande insyn i turistnäringens betydelse för Sverige och värdet av de mindre farlederna. SBU vill med anledning därav påpeka att denna näringsgren har en stor potential till att ytterligare utvecklas.

Båtturismen genererar momsintäkter till staten på ca 3 miljarder SEK årligen, vilket bör beaktas vid farledshållningen av de mindre farlederna. Sysselsättningen inom turistnäringen skapar arbetstillfällen i glesbygg och ute i våra skärgårdar. Enbart i Västsverige skapar båtlivet ca 400 helårsarbeten. Det bör också noteras att för att skapa ett helårsarbete inom turismen fordras en investering på ca 1,3 mkr medan det kostar ca 3,3–3,8 mkr i bil- eller läkemedelsindustrin. Turistnäringen har dessutom betydligt fler yngre sysselsatta än annan näringsgren.

Kjell Holst

Sjösäkerhetskommittén

Svenska Båtunionen