

Länsstyrelsen i Örebro län

## Konsekvensutredning för nya permanenta sjötrafikföreskrifter i Askersunds och delvis Hallsbergs kommun

### 1. Vad är problemet och vad ska uppnås?

Länsstyrelsen har utrett behovet av nya permanenta sjötrafikföreskrifter för Askersunds och delvis Hallsbergs kommuner. Behovet har sin grund bland annat utifrån en förstudie där remiss har skickats till myndigheter, föreningar, företag, privatpersoner och andra som kan tänkas påverkas av sjötrafikföreskrifter. Länsstyrelsen anser att det finns tydliga oklarheter och remissinstanserna delar i huvudsak samma problembild som Länsstyrelsen. För att förbättra för allmänheten, underlätta myndigheternas hantering av dessa ärenden och uppdatera delar som behövs uppdateras för sjötrafiken gör Länsstyrelsen bedömningen att sjötrafikföreskrifterna ska förnyas.

Sjötrafikföreskrifterna i Örebro län håller inte måttet till dagens standard och vissa är svårlästa. Inom Askersunds kommun har det tagits beslut om föreskrifter 1989, 1990, 1991, 1996, 2004, 2006, 2011 och 2021 för bland annat Norra Vättern, Vikern, Åsasjön, Tisaren, Estabosjön och Tibon. För Tisaren (den del som är i Hallsbergs kommun) har även en föreskrift fattats 1993. Delar av föreskrifterna har under årens gång upphävts.

Länsstyrelsen har i arbetet med revideringen om nya permanenta sjötrafikföreskrifter prioriterat att skapa en reglering som är tydlig och relevant. Föreskrifterna som nu föreslås är uppdelade i tre föreskrifter med egna SFS-nummer, Tisaren, Tibon och Norra Vättern.

Föreskriften för Norra Vättern är indelad i åtta kapitel. Dessa kapitel har rubrikerna: 1 kap. Tillämpningsområde, 2 kap. Definitioner, 3 kap. Koordinatsystem, 4 kap. Hastighetsbegränsningar, 5 kap.

Förbud mot ankring, 6 kap. Förbud mot fartyg med motordrift, 7 kap. Förbud mot fartyg och 8 kap. Skyltning.

Länsstyrelsens intention är att meddela föreskrifter om hastighetsbegränsningar inom de områden som är relevanta, nya tillägg är bland annat nära naturreservat, fågelområden och områden med förorenade sediment. Hastighetsbegränsningarna kombineras med en rekommendation om svallfri passage för de fartyg som inte kan köra i den angivna hastigheten.

För två badplatser och en del av en campingplats föreslås förbud mot fartyg med motordrift.

Vid några värdefulla fågelområden och häckningsplatser föreslås förbud mot fartyg under en viss period varje år.

Ankringsförbuden föreslås vara kvar i de områden där de tidigare funnits. Det är i Nydalen, Stora Hammarsundet och i Lilla Hammarsundet. För denna del inväntas kartor och geografiska punkter som fattas i förslagen till föreskrift i Norra Vättern.

I remissyttranden i förstudien föreslås från flera instanser att ett hänsynsområde bör inrättas i Norra Vättern vid känsliga områden i stället för genom sjötrafikföreskrifter. Mot bakgrund av bland annat yttrande från Transsportstyrelsen och Sjöfartsverket om att reglering av sjötrafik ska ske genom sjötrafikföreskrifter så har Länsstyrelsen gjort bedömningen att för Sjöfarten ska reglering av den ske i sjötrafikföreskrifter.

Syftet med regleringen är att:

- göra föreskrifterna lättillgängliga för alla, varje föreskrift ska ha ett eget SFS-nummer och det ska finnas koordinater för varje del,
- skapa säkrare omständigheter för samtliga,
- minska risken för uppgrumling av förorenade sediment,
- tydligare reglering och
- en reglering som kan fungera ihop med de olika intressen som finns på sjön både med djur, natur, friluftsliv och båtliv.

Länsstyrelsen har utarbetat ett antal föreskriftsförslag, se bilagorna 1-3. Förslagen grundar sig bland annat på samråd internt med

naturvårdshandläggare, samordnare för friluftsliv, förvaltare av skyddad natur och vattenvårdshandläggare och på remissyttrandena externt som inkom i förstudien, se bilaga 4. Dessa har sedan avvägts mot varandra för att få fram ett förslag för att olika intressen ska kunna fungera i symbios på sjöarna.

Områden för hastighetsbegränsning kommer rapporteras till Sjöfartsverket för införande i sjökort.

## 2. Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

### 2.1 Alternativa lösningar

#### 1. Ingen åtgärd vidtas

Ett alternativ är att inte vidta någon åtgärd alls.

### 2.2 Effekter om en reglering inte kommer till stånd

Om en ny reglering inte kommer till stånd bedömer Länsstyrelsen att det på lång sikt kommer påverka främst sjösäkerheten negativt. Detta eftersom det kommer råda oklarhet av vad som gäller i området.

Delar av friluftslivet konkurreras ut och kommer därmed minska i områdena. Det gäller framför allt det stilla friluftslivet som störs ut av buller och svallvågor. Det finns idag en potential för ett ökat stilla friluftsliv så som kajak och vandring, men det sker i konkurrens med det motorburna friluftslivet.

Häckande och rastande fåglar minskar. Dessa riskerar att försvinna från området på grund av bland annat motortrafik som stör och dödar individer. Det gäller framför allt fiskgjuse och storlom men även andra häckande sjöfåglar på fågelskär. Svallvågor från motortrafik riskerar förstöra bon för storlom men kan även ha en negativ effekt på strandflora och -fauna i känsliga områden.

Förorenade sediment riskeras att grumlans upp och påverka sjöområdena.

Länsstyrelsen tror även att polisens arbete och möjligheter med proaktivt informationsarbete, lagföring och kontroll kommer begränsas.

### 3. Vilka berörs av regleringen

Polisregion Bergslagen  
Sjöräddningssällskapet  
Hallsbergs, Kumlas och Askersunds kommuner  
Bad- och båtliv i området  
Friluftsliv i området  
Fisket  
Djur och natur  
Boende  
Turism och annat näringsliv i området

### 4. Bemyndigandet

Enligt 2 kap. 2 och 6 §§ sjötrafikförordningen (1986:300) får Länsstyrelsen meddela om sjötrafikföreskrifter.

### 5. Vilka kostnadsmissiga och andra konsekvenser medför regleringen och hur ser de olika konsekvenserna ut för de övervägda regleringsalternativen om man jämför?

#### 5.1 Kostnadsmissiga konsekvenser

En ny reglering kan tänkas medföra kostnader för administration hos Länsstyrelsen, Askersunds och Hallsbergs kommun, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket.

Det kommer även tillkomma en kostnad för tillverkning och uppsättning av nya sjömärken. Uppsättning av nya sjömärken görs av kommunerna.

Länsstyrelsens bedömning är dock att de samhällsekonomiska kostnaderna kommer bli marginella. Intentionen hos Länsstyrelsen är att den nya regleringen på både kort och lång sikt ska ge minskade kostnader för administration. Dessutom vill Länsstyrelsen öka möjligheten för säker sjöfart för både djur, natur och samtliga på sjön. Förhoppningen är att regleringen på lång sikt ska öka säkerheten på sjön för alla.

## 5.2 Jämförelse av konsekvenser av de olika regleringsalternativen

### 1. Ingen åtgärd vidtas

Om ingen åtgärd vidtas bedömer Länsstyrelsen att brister i sjösäkerheten kommer att fortgå och kanske öka. Det kommer även vara svårare för allmänheten att förstå de gamla sjötrafikföreskrifterna. Djur, natur och sjöområdena blir lidande.

### 2. Beslut fattas om nya sjötrafikföreskrifter

Beslut om nya föreskrifter bör öka sjösäkerheten på långt sikt. Det bör även öka säkerheten för djur och natur och möjliggöra fortsatt häckning för fåglar såsom fiskgjuse och storlom. Det bör även öka tillgängligheten och servicen till allmänheten. Ökade möjligheter för motorburet och stilla friluftsliv att samexistera.

## 6. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa?

Den föreslagna regleringen överensstämmer med de skyldigheter som följer av Sveriges anslutning till Europeiska Unionen.

## 7. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Tidpunkten för ett ikraftträdande hade förslagsvis varit bäst innan den mest aktiva säsongen, det vill säga i skiftet maj/juni 2024.

Utifrån de förutsättningar Länsstyrelsen har och utifrån att få ett så genomarbetat förslag som möjligt föreslår Länsstyrelsen att föreskrifterna träder i kraft 1 juli eller 1 augusti 2024.

Information om regelgivningen kommer att behöva ges till allmänheten, intresseföreningar i berörda Sjöar, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen, Polisregion Bergslagen samt kommunerna Askersund, Hallsberg och Kumla (förvaltare över Tisarens vattenskyddsområde).

## 8. Övrigt

Länsstyrelsen anser utifrån den information som vi har just nu att regleringen inte kan anses få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt samt inte heller få effekter av betydelse för kommuner eller regioner.

Det saknas därför skäl att ytterligare utreda konsekvenserna enligt 7 och 8 § § förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

## Bilagor

1. Förslag på föreskrift för Tisaren
2. Förslag på föreskrift för Tibon
3. Förslag på föreskrift för Norra Vättern
4. Sammanfattning av remissyttrandena från förstudien