



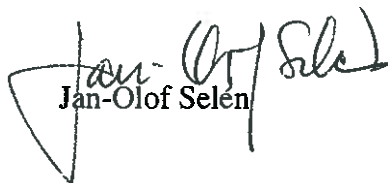
Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

Redovisning av regeringsuppdrag att utreda hur Sjöfartsverket kan bidra till en positiv utveckling av turismen samt öka tillgängligheten till svenska destinationer

Sjöfartsverket redovisar i bilagd rapport regeringsuppdraget i 2008 års regleringsbrev, att utreda hur myndigheten i sin verksamhet kan beakta de särskilda förutsättningar som gäller för turistnäringen och hur myndigheten kan bidra till en positiv utveckling av denna. I uppdraget ingår att analysera möjligheten för Sjöfartsverket att medverka till en ökad tillgänglighet till resmålet Sverige och olika destinationer i landet.

I handläggningen av detta ärende, som har avgjorts av generaldirektören Jan-Olof Selén, har deltagit ekonomidirektören Noomi Eriksson, chefen för infrastrukturenheten Tage Edvardsson, tf chefen för transportpolitiska enheten Magnus Sundström och avdelningsdirektören Thomas Ljungström, den sistnämnde föredragande.


Jan-Olof Selén


Thomas Ljungström

UTVECKLING AV TURISM INOM SJÖFARTSOMRÅDET

Datum: 2008-12-19

Vår beteckning: 0401-08-03436



SJÖFARTSVERKET

601 78 Norrköping

Tel: 011-19 10 00

Fax: 011-19 10 55

Innehåll

Sammanfattning	3
Farleder och lotsning	4
Sjögeografisk information	5
Sjömätning - djupkartering	5
Nationell strandlinje	5
Utveckling och anpassning av befintliga produkter	5
Sektorrollen	6
Funktionshindrade turister	6
En sjöfartsportal för turister	7
Uppdraget	9
Turism inom sjöfartsområdet	9
Vad är turism och hur omfattande är den?	9
Vilka olika slag av sjöfartsturism finns det?	10
Färjetrafik	11
Kryssningstrafik	12
Gotlandstrafiken	13
Skärgårdstrafiken	13
Fritidsbåtstrafiken	14
Sjöfartsverkets verksamhet riktad mot turistsektorn	15
Beräknade kostnader för sjöfartsturism 2007	16
Lotsning av passagerar- och kryssningsfartyg	17
Kostnaden för verket idag	18
Vad kan verket göra ytterligare?	18
Farledsverksamhet	19
Sjöfartsverkets ansvar för farleder	19
Klassificering av farleder	20
Hur nyttjas farlederna?	21
Sjöfartsverkets kostnader för farledsklass tre och fyra	22
Förändringar inom Sjöfartsverkets ansvarsområde för farleder	23
Vad kan verket göra ytterligare?	24
Sjögeografiska produkter och tjänster	25
Allmänt	25
Sjökort	25
Uppdateringstjänster	26
Publikationer	26
Distributionstjänster	27
Sjögeografisk information till försäljning	27
Övriga produkter	28
Kryssningstrafik	28
Fritidsbåtstrafiken	28
Kvalitetshöjning av sjökort	28
Finansiering	33
Sektorrollen	34
Funktionshindrade turister	34

Kryssnings- och färjetrafik.....	34
Övriga frågor för funktionshindrade	35
FUD (Forskning, Utveckling och Demonstration)	37

Sammanfattning

I regleringsbrev för budgetåret 2008 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utreda hur myndigheten i sin verksamhet kan beakta de särskilda förutsättningar och behov som gäller för turistnäringen och hur myndigheten kan bidra till en positiv utveckling av denna. I uppdraget ingår även att analysera möjligheten för Sjöfartsverket att medverka till att öka tillgängligheten till resmålet Sverige och olika destinationer i landet. En bedömning av eventuella ekonomiska konsekvenser för ett ökat åtagande från verkets sida ska också redovisas.

Sjöfartsverket är ett affärsverk med i huvudsak avgiftsfinansiering och ska bedriva sin verksamhet med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Verksamheten finansieras till största delen av farleds- och lotsavgifter. De kostnader som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet finansieras endast till viss del av särskilda anslag för den del av sektorn som bland annat omfattar fritidsbåtar och skärgårdstrafik. De förslag som läggs fram i rapporten inom fritidsbåtsområdet kräver således extern finansiering för att initieras och genomföras.

Sjöfartsverket kan inte, inom ramen för sitt verksamhets- och sektoransvar, bidra i någon större omfattning till att utveckla turismen i Sverige eller öka tillgängligheten till destinationer i Sverige. Man måste snarare se verket som en serviceorganisation och förutsättningsskapande i detta sammanhang. Det kan inte heller anses ligga inom ramen för den verksamhet som verket bedriver att subventionera enskilda hamnars eller kommuners turistsatsningar. För att öka turismen på Sverige måste attraktiva destinationer marknadsföras av externa intressenter och prissättas på en nivå som lockar turister till turistdestinationer.

De kärnverksamheter inom verket som i varierande omfattning har någon påverkan på turism är:

- Lotsning av passagerar- och kryssningsfartyg.
- Farledsverksamhet i form av farleder och sjösäkerhetsanordningar.
- Sjögeografisk information såsom nautiska produkter och djupdata till passagerar-, kryssnings- och fritidsfartyg.

Med passagerarfartyg avses här även skärgårdstrafiken.

Därutöver har verket inom ramen för sin sektorroll ansvaret för information, samordning och samverkan inom sjöfartssektorn samt för FUD-frågor (forskning, utveckling och demonstration).

Verkets uppskattade nettokostnader för turistsektorn har beräknats till cirka 117,8 Mkr. Kostnaderna ska ses som en grov uppskattning då verkets ekonomiska redovisning inte särskiljer de olika förekommande trafiksegmenten.

Nedan följer ett antal förslag på hur verket inom ramen för sitt verksamhetsområde kan bidra till en positiv utveckling av turismen på Sverige samt bidra till en ökad tillgänglighet till svenska destinationer.

I de fall kostnaderna för ett ökat åtagande har gått att beräkna eller uppskatta har detta redovisats men i de flesta fall är kostnaderna beroende av ambitionsnivå och genomförandeperiod, varför kostnader för dessa åtaganden inte har redovisats.

Farleder och lotsning

Kryssningstrafiken till Stockholm ökar och är av stor betydelse för turistnäringen och för affärsverksamheten i Stockholmsområdet. Verket har här en viktig roll att fylla genom att erbjuda en hög tillgänglighet i lotsningstjänsten. Även en ny farledssträckning – Horstensleden – skulle innebära en ökad tillgänglighet för kryssningsfartygen och väsentliga förbättringar i fråga om miljö och sjösäkerhet.

När det gäller fritidsbåtsområdet pågår en utveckling mot att överföra vissa farleder som inte används av handelssjöfarten, men av fritidsbåtstrafiken, till annat huvudmannaskap. Detta agerande ligger helt i linje med vad som föreslogs i den s.k. Lotsutredningen (SOU 2008:53) där utredningen föreslår att verkets ansvar för drift och underhåll av farleder som i huvudsak används av fritidsbåtar ska upphöra. Att behålla dessa farleder i verkets regi är ett alternativ men förutsätter tillskott av externa medel för att inte belasta handelssjöfarten. I ett första skede är 20 farleder aktuella att överlåta/avveckla. Dessa kostar nära 1 Mkr årligen i kostnad enbart för drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningar.

Sjögeografisk information

Sjömätning - djupkartering

För båtsporten torde den svenska skärgården vara av särskilt intresse. De områden som är grundare än 3 meter utgör ca 5000 kvadratkilometer. Inom denna yta är sjömätningarna till den absolut övervägande delen av äldre ursprung. Detta innebär att full bottenäckning saknas och att nya sjömätningar inom dessa områden skulle öka sjösäkerheten.

Kostnaden för att sjömäta 5 000 km² uppgår till cirka 175 Mkr med utgångspunkt från dagens resurser. En utökning av sjömätningen skulle därutöver kräva omfattande resurser i form av såväl personal som fartyg till en betydande kostnad. Alternativet är att omprioritera från nu planerade mätningar till att mäta dessa farvatten, något som med dagens åtaganden inte är möjligt.

Nationell strandlinje

Förutom att sjömätningen inom detta område är såväl ålderdomlig som ofullständig så varierar lägesnoggrannheten i sjökortens redovisning av strandlinje, grund, sjömärken m.m. Sjöfartsverket och Lantmäteriet samverkar nu för att skapa en gemensam och högkvalitativ definition av strandlinjen – nationell strandlinje.

Produktionen sker i den takt som Sjöfartsverket kan tillgodogöra sig strandlinjen, vilket av flera aktörer anses vara i för långsam takt. För att snabba på produktionen skulle ytterligare resurser behöva tillföras genom särskilda anslagsmedel eftersom en allmänt kartläggning av strandlinjen inte bör bekostas via avgifterna från handelssjöfarten.

Utveckling och anpassning av befintliga produkter

Här redovisas några förslag på åtgärder inom verkets ansvarsområde som skulle kunna bidra till utvecklingen av turismen samt öka tillgängligheten till destinationer i Sverige. Förslagen innefattas inte i verkets nuvarande handlingsplan utan ska ses som en idélista och kräver tillskott av externa medel till Sjöfartsverket för att överhuvudtaget kunna genomföras. Det gäller sammanfattningsvis:

- Utöka Sjöfartsverkets produktportfölj med ytterligare båtsportkort.

- Att ytterligare paketera verkets produkter efter aktivitetsområden och skapa ett tydligt alternativ för båtturismen.
- Ge ut båtsportkort och produkter på fler språk, exempelvis tyska och engelska.
- En utökad samverkan med andra aktörer i samhället för att ge ut information som kompletterar Sjöfartsverkets information och som är relevant för båtlivet.
- Utveckla miljöperspektivet i våra produkter och samarbeta mer med kommuner, länsstyrelser och Naturvårdsverket.

Kostnaderna för de ovan redovisade förslagen är helt beroende av ambitionsnivå och genomförandetid men kan antas uppgå till betydande belopp och dessutom kräva tillskott av personella resurser.

Sektorrollen

I Sjöfartsverkets sektorroll är ansvaret för information och rådgivning till sjöfartssektorn samt samordning och samverkan med aktörerna i sektorn viktiga uppgifter. Inom ramen för detta ansvar sker arbetet vad avser fritidsbåtssektorn huvudsakligen i Sjösäkerhetsrådet. Under 2007 belastades Sjöfartsverkets resultat med direkta kostnader om 8 778 tkr avseende fritidsbåtsfrågor och Sjösäkerhetsrådet. Rådet överförs från den 1 januari 2009 till den nybildade Transportstyrelsen.

Funktionshindrade turister

Sjöfartsverket har i sin sektorroll ett ansvar för handikappfrågorna inom sjöfarten och arbetar ständigt med att inom ramen för sitt ansvar öka tillgängligheten till sjöfart för de funktionshindrade.

Kryssnings- och färjetrafik

Inom detta område finns föreskrifter för handikappanpassning av passagerarfartyg i inrikes trafik (t.ex. skärgårdstrafik, Gotlandstrafiken) samt rekommendationer för detsamma i internationell trafik (t.ex. Finlandstrafiken) i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS

2004:25) om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder.

Koll FRAMÅT-projektet har tagit fram ett prioriterat nät av kollektivtrafik i Sverige. Sjöfartsverket arbetar för att kollektivtrafiken till sjöss inom det prioriterade nätet skall kunna nå målet om full tillgänglighet 2010.

Den del av fritidsbåttrafiken som är av intresse ur den funktionshindrades perspektiv är den fysiska utformningen av båtar, bryggor och båthamnar med t.ex. uppdragningsramper och parkeringsplatser där normer har utfärdats och där insatser kan göras för att uppnå en ökad tillgänglighet. Frågan ingår emellertid inte direkt i Sjöfartsverkets ansvarsområde men bör kunna tas upp i olika samarbetsfora som ex. vis Sjösäkerhetsrådet.

I takt med att nyare skärgårdsbåtar, byggda för att tillgodose de funktionshindrades behov, sätts i trafik längs våra kuster förväntas resandet bland äldre och funktionshindrade öka, främst vad gäller nöjesresor.

Övriga frågor för funktionshindrade

För elektroniska sjökort är det framför allt själva apparaturen som bör vara logiskt uppbyggd. Här har Sjöfartsverket inget uttalat ansvar varför påverkan på tillverkarna kan ske i samband med nybyggnation samt genom information.

En sjöfartsportal för turister

Sjöfartsverket ser en potential i att samordna information som beskriver och skapar tillgänglighet till våra kust- och havsområden via en "båtturistportal" i samverkan mellan stat och näringsliv.

Idag finns information som är intressant utifrån ett turistperspektiv utspridd på olika aktörer, både statliga och privata. Detta kan gälla allt från vilka sjökortsprodukter som finns tillgängliga, fördjupad information om naturvårds- och naturskyddsområden, information om tull och andra regler för utländska fritidsbåtturister, till upplevelseaktiviteter och serviceverksamheter på regional och lokal nivå som är relevant för såväl utländska som inhemska turister.

Eftersom informationen är utspridd och endast sporadiskt finns översatt till andra språk är det lätt att inse, med ett utifrån och in perspektiv, att Sverige för utländska fritidsbåtturister kan verka svårtillgängligt. Även om vi inte

har faktaunderlag som styrker detta bedömer vi att det kan vara en ansevärd mängd individer/familjer som avstår från att båtutrusta i Sverige då det kan uppfattas som ett alltför stort hinder att samla information och ta ställning till ett tydligt alternativ av Sverige som båtutrustningsland.

Statens roll i en sådan "båtutrustningsportal" skulle vara att svara för att göra myndighetsinformation tillgänglig på ett samordnat sätt samt svara för teknik och tillhörande infrastruktur i form av avtal och specifikationer för information som ska göras tillgänglig på portalen av andra. Näringslivet och privata aktörer svarar för att tillhandahålla information inom respektive verksamhetsområde på såväl nationell som regional/lokal nivå.

Några exempel på uppgifter som kan vara av intresse i en sådan portal är:

- Intressanta länkar, ex.vis SMHI, skärgårdstrafikens huvudmän, SvenskaTuristrådet, Gästhamnsföreningen,
- kartstöd, dvs. ta fram en kartbild på en vanlig PC med viss farledsinformation,
- tullregler m.m.,
- miljöinformation, ex.vis allemansrätten, regelverk,
- gästhamnar med information om faciliteter, position m.m.,
- farbara kanaler och sjöar samt eventuella avgifter i dessa,
- återförsäljare av sjö- och båtsportkort samt ENC,
- återförsäljare av övriga nautiska produkter,
- kontaktinformation,
- rörliga bilder från intressanta lokaliteter,
- serviceanläggningar med uppgift om utbud.

Kostnaden för uppbyggandet av en sådan portal, som grovt kan beräknas uppgå till ett par miljoner kronor, kan inte finansieras av Sjöfartsverket inom ramen för befintliga medel utan kräver tillskott från Regeringen via utökade anslag för verksamheten riktad mot fritidsbåtssektorn. Möjligen kan samfinansiering komma till stånd mellan andra deltagande myndigheter och externa intressenter.

Uppdraget

I regleringsbrev för budgetåret 2008 gavs Sjöfartsverket i uppdrag att utreda hur myndigheten i sin verksamhet kan beakta de särskilda förutsättningar och behov som gäller för turistnäringen och hur myndigheten kan bidra till en positiv utveckling av denna. I uppdraget ingår även att analysera möjligheten för Sjöfartsverket att medverka till en ökad tillgänglighet till resmålet Sverige och olika destinationer i landet. En bedömning av eventuella ekonomiska konsekvenser för ett ökat åtagande från verkets sida ska också redovisas. I föreliggande rapport redovisas Sjöfartsverkets svar på uppdraget.

Det verksamhetsansvar verket har och som har direkt bäring på turismen är den service som tillhandahålls för färje- och kryssningstrafiken samt för skärgårds- och fritidsbåttrafiken i form av farleder, sjögeografisk information, sjöräddning, lotsning m.m. För dessa kärnverksamheter kommer såväl dagens kostnader för turismen som eventuella kostnader för en utökad turism till sjöss att redovisas. Då verkets kärnverksamheter är att betrakta som i huvudsak servicetjänster till turisttrafiken är möjligheterna mycket små att attrahera ytterligare trafik genom att öka eller förändra utbudet.

I det sektoransvar som verket har ingår att samordna, samverka och informera inom sjöfartssektorn. I detta uppdrag kommer även att redovisas verkets möjligheter att bidra till en positiv utveckling av turismen inom ramen för detta ansvar.

Turism inom sjöfartsområdet

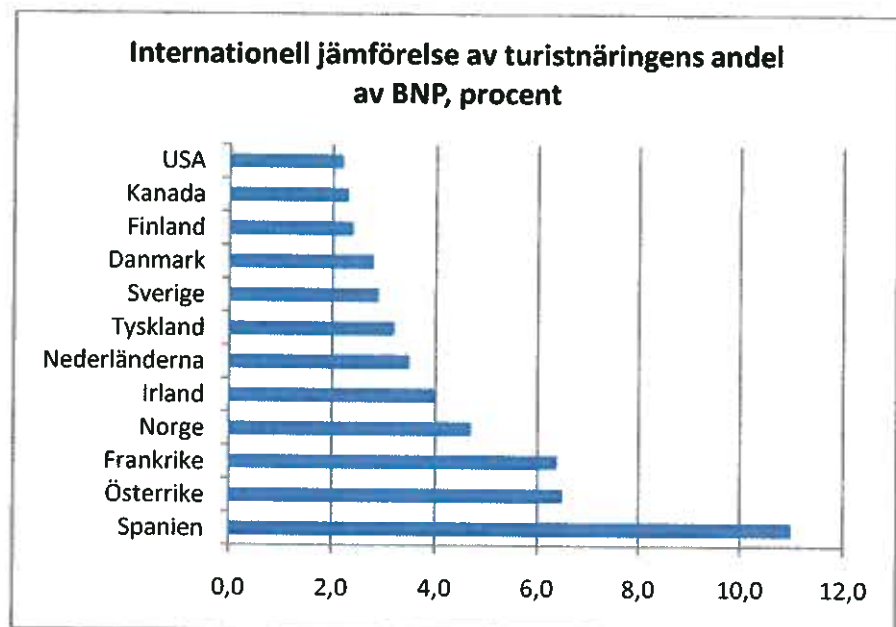
Vad är turism och hur omfattande är den?

Det övergripande målet för turistpolitiken är att "Sverige ska ha en hög attraktionskraft som turistland och en långsiktigt konkurrenskraftig turistnäring, som bidrar till hållbar tillväxt och ökad sysselsättning i alla delar av landet."

Med turism avses enligt NUTEK:s definition "människors aktiviteter när de reser till eller vistas på platser utanför sin vanliga omgivning för kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften".

Turismen i Sverige är relativt omfattande och omsättningen uppgår till cirka tre procent av BNP och sysselsätter omkring 160 000 personer. Omsättningen för 2007 har preliminärt beräknats till 237 mdr kr. Av detta svarade sjöfarten för cirka 1,6 mdr kr.

Turismen har dock mindre betydelse för svensk ekonomi än i många andra länder. Förändringar i den övriga ekonomin påverkar turistnäringens andel av BNP mer än svängningar inom själva turistnäringen. En internationell jämförelse redovisas nedan.



Källa: Nutek/SCB, ETC

Turismen på Sverige har ökat kraftigt under 2000-talet. Mellan 2000 och 2007 ökade den med nära 50 procent mätt i löpande priser. Utländska besökarens omsättning i Sverige har dock under samma period ökat med 100 procent. Av den totala turistkonsumtionen 2007 svarade svenska turister för 63 procent och utländska för 37 procent. Av den svenska omsättningen svarade fritidsresenärerna för cirka två tredjedelar. Det finns, med all sannolikhet, en stor potential att ytterligare öka tillväxten av utländska turister i Sverige.

Vilka olika slag av sjöfartsturism finns det?

Inom sjöfartsområdet bedrivs turism inom några delsegment.

- Färjetrafik mellan svensk och utländsk hamn samt mellan Gotland och Nynäshamn/Oskarshamn.
- Kryssningstrafik med omfattande anlöp till främst Stockholm men även till bl.a. Visby och Malmö/Köpenhamn.
- Skärgårdstrafik (främst i Göteborgs och Stockholms skärgårdar samt i Blekinge skärgård), Ven- och Visingsötrafiken samt trafik i ett antal av Sveriges större sjöar.
- Fritidsbåtstrafik (inkluderar kanoter/kajaker) omfattande såväl svenska som utländska båtar.

Färjetrafik

Regelbunden färjetrafik bedrivs mellan Sverige och hamnar i Danmark, Norge, Finland, Tyskland, Polen, Estland, Lettland och Litauen. Årligen görs drygt 70 000 anlöp av passagerarfartyg i svenska hamnar med cirka 15 miljoner passagerare, dvs. 30 miljoner passagerare reser årligen med passagerarfartyg mellan svensk och utländsk hamn. Den övervägande delen av trafiken (80 %) är mellan Sverige, Danmark, Finland och Tyskland.

Rutt	Procent av antal anlöp	Procent av antal passagerare
Sverige – Danmark	60	37
Sverige – Finland	10	30
Sverige – Tyskland	10	8
Övriga	20	25

Färjemarknaden är diversifierad till sin karaktär såtillvida att vissa linjer fungerar som rörliga broar för gods- och persontrafiken medan andra linjer i huvudsak nyttjas för rekreation och nöjen.

De delar av Sjöfartsverkets verksamheter som främst påverkar färjenäringen är kvaliteten på och utbudet av farleder med tillhörande sjösäkerhetsanordningar som ska tillfredställa fartygens krav på säkerhet

samt storleken på den farledsavgift som tas ut. Härutöver har verket i sin sektorroll ett ansvar för bland annat handikappfrågorna där stora krav ställs på en anpassning av fartygen och terminalerna för att möjliggöra resande även för de funktionshindrade och andra resenärer med särskilda behov. I denna roll har verket bland annat deltagit i framtagandet av konceptet "Hela resan", som syftar till att underlätta för de resande genom att kunna köpa en biljett på ett ställe för en hel resa med flera transportslag inblandade.

Kryssningstrafik

Konkurrensen om kryssningspassagerarna är knivskarp i Östersjön där resmål som S:t Petersburg, Tallinn, Riga och Helsingfors konkurrerar med de största svenska kryssningshamnarna Stockholm och Visby. Utöver dessa hamnar förekommer viss kryssningstrafik på Malmö i samarbete med Köpenhamn samt i liten omfattning på Göteborg. Det är naturligt att det är de svenska ostkusthamnarna som har flest kryssningsanlöp eftersom rederierna trafikerar mer än en hamn under samma kryssning och där närheten till attraktiva utländska hamnar är en fördel. Antalet kryssningspassagerare under år 2007 i några utvalda hamnar framgår av nedanstående tabell.

Hamn	Antal passagerare
Köpenhamn/Malmö	450 000
St Petersburg	335 000
Tallinn	294 000
Stockholm	281 000
Helsingfors	260 000
Bergen	199 000
Oslo	197 000
Rostock	115 000
Visby	62 000

Attraktionskraften hos Stockholm som kryssningshamn är ökande men minskade marginellt mellan 2006 och 2007 medan anlöpen på Visby mellan 2005 och 2007 minskade från 150 till 80. Detta beror på att kryssningsfartygen blir allt större och att de inte kan lägga till vid kaj i Visby utan passagerarna måste transporteras in från redan. Denna process är omständlig, varför kryssningsrederierna föredrar att anlöpa andra hamnar.

Gotlandstrafiken

Den största delen av den inrikes färjetrafiken bedrivs mellan Gotland och fastlandshamnarna Oskarshamn och Nynäshamn. Årligen fraktas cirka 1,5 miljoner passagerare och nästan 430 000 fordon på dessa linjer. Trafiken är en koncessionstrafik och upphandlas av Rikstrafiken, dvs. Sjöfartsverkets möjligheter att bidra till en ökad turism till Gotland är mycket begränsad. Sjöfartsverkets företagsekonomiska marginalkostnader för denna trafik är mycket låg, vilket innebär att en utökning av trafiken är möjlig utan några större åtgärder från verkets sida.

Skärgårdstrafiken

När det gäller skärgårdstrafiken dominerar tre geografiska områden mycket stort; Stockholms skärgård, Göteborgs skärgård och trafiken i Blekinge skärgård.

Totalt reser 1,8 miljoner passagerare per år i Stockholms skärgård medan den inre hamntrafiken, som till exempel Djurgårdsfärjan, befördrar omkring 2,5 miljoner passagerare. I Stockholm är det Waxholmsbolaget, där ett 40-tal fartyg sommartid trafikerar nära 270 bryggor på 130 öar från Arholma i norr till Landsort i söder. Vintertid minskar dock antalet till ungefär 150 bryggor, ett trafikmönster som gällt i närmare tio år.

I Göteborgs södra skärgård är det Styröbolaget som tillhandahåller linjetrafik. Under högsäsong transporteras omkring 260 000 passagerare per månad medan siffran sjunker till omkring 120 000 under årets första månader. Totalsiffran för året är i storleksordningen 1,9 miljoner passagerare. För att ytterligare kunna förbättra sin service kommer bolaget att från slutet av 2009 sätta två nya snabbfärjor i trafik. Dessa kommer med marginal att uppfylla höga krav på såväl tillgänglighet som miljö.

Blekingetrafiken bedriver skärgårdstrafik året runt på två huvudlinjer; Karlskrona - Östra Skärgården och Nogersund - Hanö. Sommartid trafikeras ytterligare ett antal linjer i länet. Varje år görs cirka 110 000 resor med Blekingetrafikens skärgårdsbåtar.

Kunskapen om hur stor andel som är turister i skärgårdstrafiken saknas men kan antas vara av betydande omfattning. Det är naturligen så att boende i ex.vis skärgården och på andra större öar också använder färjetrafik för att bl.a. ta sig till och från arbetet. I detta sammanhang hänförs denna trafik helt till sjöfartsturismen.

Sjöfartsverkets kostnader för skärgårdstrafiken kan främst hänföras till farledsverksamheten samt till verksamheterna med den sjögeografiska informationen.

Fritidsbåtstrafiken

Sverige har för fritidsbåtsturister ett mycket högt attraktionsvärde med en levande skärgård som genom allemansrätten är öppen för alla och som ger utmärkta förutsättningar för ett rikt båtliv. Sjöfart med fritidsfartyg, vilket även inkluderar kanoter m.m., kan bedrivas i de flesta farvattnen i landet. Sveriges kust är 270 mil lång, farbara sjöar är cirka 95 000 stycken och längden på de farbara kanalerna är cirka 100 mil.

Det svenska beståndet av fritidsbåtar uppgår till cirka 800 000, vilket innebär att Sverige med stor sannolikhet är världens mest båttäta land.

Under 2007 registrerades 567 605 båtnätter med i genomsnitt 2,9 personer per båt i svenska gästhamnar. Detta innebar en ökning med 5,2 procent jämfört med 2006. Antalet båtnätter i gästhamnarna 2007 med utländska besökare uppgick till 243 787 eller 43 procent. Besökarna kom i huvudsak från grannländerna. Antalet utländska besökare har under 2008 ökat ytterligare. Säkra farleder och sjökort är således viktiga förutsättningar för en fortsatt positiv utveckling av såväl inhemsk som utländsk fritidsbåtsturism.

Båtnätter i svenska gästhamnar 2007

Nation	Antal båtnätter	Antal personer (2,9/båt)
Sverige	323 818	939 072

Tyskland	90 192	261 557
Danmark	76 570	222 053
Norge	19 923	57 777
Nederländerna	15 950	46 255
Finland	15 041	43 619
Övriga Europa	23 216	67 326
Övriga världen	2 895	8 396
Summa	567 605	1 646 055

Fördelningen på län av antalet besökare i gästhamnarna visar en kraftig övervikt för län med skärgård, dvs. Västra Götalands, Stockholms, Skåne, Östergötlands och Kalmar län. Dessa fem län svarade sammantaget för mer än 80 procent av antalet besökare. Gästhamnar besöks också alltmer av bil- och bussburna turister på grund av deras ofta natursköna lokalisering. Detta ställer krav på utformning, funktion och tillgänglighet till dessa och inverkar även positivt på den regionala utvecklingen. Sjöfartsverket har emellertid små möjligheter att inom ramen för sitt verksamhetsområde påverka detta.

Utöver övernattnig i gästhamnar så sker ett antal övernattningar i så kallade naturhamnar. Någon statistik över dessa finns inte men bedöms vara av betydande omfattning.

Sjöfartsverkets verksamhet riktad mot turistsektorn

Sjöfartsverket kan inte på egen hand, inom ramen för sitt verksamhets- och sektoransvar, bidra i någon större omfattning till att främja utvecklingen av turismen i Sverige eller öka tillgängligheten till destinationer i Sverige. Man måste snarare se verket som en serviceorganisation och förutsättningsskapande i detta sammanhang. Det kan inte heller anses ligga inom ramen för den verksamhet som verket bedriver att subventionera enskilda hamnars eller kommuners turistsatsningar. För att öka turismen på Sverige måste attraktiva destinationer marknadsföras av externa

intressenter och prissätts på en nivå som lockar turister till turistdestinationer.

De kärnverksamheter inom verket som i varierande omfattning har bäring på turism är:

- Lotsning av passagerar- och kryssningsfartyg.
- Farledsverksamhet i form av farleder och sjösäkerhetsanordningar.
- Sjögeografisk information såsom nautiska produkter och djupdata till passagerar-, kryssnings- och fritidsfartyg.

Med passagerarfartyg avses även skärgårdstrafiken.

Därutöver har verket inom ramen för sin sektorroll ansvaret för, FUD-frågor (forskning, utveckling och demonstration) samt information, samordning och samverkan inom sjöfartssektorn. Gentemot turistsektorn utövas detta ansvar främst inom ramen för Sjösäkerhetsrådets arbete inom fritidsbåtssektorn men även i andra liknande samarbetsfora. Inom verkets ansvarsområde ligger även frågor om tillgänglighet för funktionshindrade.

Beräknade kostnader för sjöfartsturism 2007

Sjöfartsverket ska bedriva sin verksamhet med huvudsaklig inriktning på handelssjöfarten. Verksamheten finansieras till största delen av farleds- och lotsavgifter. De kostnader som inte ska ingå i handelssjöfartens betalningsskyldighet finansieras endast till viss del av särskilda anslag för den del av sektorn som bland annat omfattar fritidsbåtar och skärgårdstrafik. Övriga kostnader korssubventioneras via farledsavgifterna.

Totalt beräknas Sjöfartsverkets årliga nettokostnader för verksamheter som är riktade mot turistsektorn uppgå till 117,8 Mkr fördelat på verksamhetsområden enligt nedanstående tabell.

Verksamhetsområde	Kostnader, kkr
Rabatt på farledsavgifterna	8 828
Lotsning ¹⁾	9 548
Sjöräddning ²⁾	39 892
Farleder ³⁾	48 600

Sjögeografisk information ⁴⁾	-5 200
Sektorsuppgifter ⁵⁾	8 778
Trollhätte kanal ⁶⁾	7 400
Summa	117 846

- 1) Avser utfall för 2007 och är en nettokostnad, dvs. kostnader - intäkter.
- 2) Avser beräknade kostnader för 2009 med avdrag för anslag för sjöräddningen och har fördelats utifrån antalet sjöräddningsfall per trafiksegment. Fritidsbåtstrafiken svarar för 89,7 % av sjöräddningsfallen.
- 3) Beloppet är beräknade kostnader för 2009 och består av följande delposter; Kostnader för farledsklass tre och fyra 21,6 Mkr, beräknad andel (20 %) av kostnader för farledsklass ett och två 15,6 Mkr samt kostnaden för mindre kanaler 11,4 Mkr.
- 4) Avser enbart nettointäkt för båtsportkorten och avser utfall 2007. Turisttrafikens andel av kostnaden för sjökorten kan inte beräknas.
- 5) Beloppet är kostnader för 2007 för Båtlivs enheten, som enbart arbetar med fritidsbåtsfrågor.
- 6) Beloppet är fritidsbåtstrafikens andel av beräknat underskott i Trollhätte kanal (73 Mkr) minskat med anslagsmedel om 62 Mkr. Kostnaderna har fördelats på handels- respektive fritidssjöfart med ledning av antalet passager i kanalen under år 2007.

I beräknade belopp för 2009 ingår 20 procent administrationskostnader, dvs. för sjöräddning och farledsverksamheten.

Lotsning av passagerar- och kryssningsfartyg

Lots tillhandahålls längs rikets kuster av Sjöfartsverket och nyttjas inte alls av skärgårds- eller fritidsbåtstrafiken samt endast i liten omfattning av passagerarfartygen som i regel har dispens från lotsplikt. De större kryssningsfartygen nyttjar däremot oftast lots vid anlop av svensk hamn.

Lotsningen finansieras dels genom direkta lotsavgifter till cirka 70 procent och dels genom farledsavgifter. Lotsavgifter tas ut vid nyttjande av tjänsten och baseras på fartygets storlek och lotsad tid. Orsaken till den tvådelade

finansieringsmodellen är att lotsningsorganisationen måste finnas i beredskap i händelse av sjöolycka, då lots alltid sätts ombord, eller att ej lotspliktiga fartyg beställer lots.

Kostnaden för verket idag

Under år 2007 debiterades kryssningstrafiken och passagerarfartygen 22,3 Mkr för utförda lotsningar. Baserat på en kostnadstäckning som för närvarande ligger på cirka 70 procent har verkets kostnader för lotsning av passagerar- och kryssningsfartygen beräknats till 31,8 Mkr. Detta innebär att 9,5 Mkr av kostnaderna korssubventioneras av farledsavgifterna.

Vad kan verket göra ytterligare?

Passagerarfartygen som går på de traditionella färjerutterna till Danmark, Finland, Tyskland, Polen m.fl. har i de flesta fall dispens från lotsplikten och nyttjar inte lots annat än i undantagsfall. För denna kategori av fartyg ser verket således inga möjligheter att främja turismen inom ramen för lotsningsverksamheten.

Kryssningsfartygen som anlöper svenska hamnar mer sällan, nyttjar däremot som regel lots vid anlop av svensk hamn. Konkurrensen på kryssningsmarknaden i Östersjön är omfattande med attraktiva destinationer som Helsingfors, S:t Petersburg, Gdansk, Riga och Tallinn. Verkets enda möjlighet att främja turismen, inom ramen för lotsningsverksamheten, är genom att införa rabatter på lotsningsavgiften för kryssningsfartygen för att därigenom minska anlöpskostnaderna och därigenom stärka konkurrenskraften. Detta är dock ett stort avsteg från principen "user pays", som tillämpas av verket där en identifierbar brukare av en tillhandahållen tjänst finns. Sjöfartsverket har också under en följd av år strävat mot en ökad kostnadstäckning i lotsningsverksamheten, något som skulle motverkas av en rabattering.

Kryssningsfartygen har en mycket stram tidtabell, varför det är viktigt att verket kan erbjuda en väl fungerande lotsningstjänst med hög tillgänglighet.

Dessutom kan nämnas att dessa fartyg är rabatterade i systemet med farledsavgifter där den fartygsbaserade avgiften, inklusive svavelavgift, tas ut med 1,50 kr per enhet av fartygets bruttodräktighet medan ett passagerarfartyg erlägger 2,50 kr per enhet. Enligt verkets uppfattning inns för närvarande ingen tendens till en vikande kryssningsmarknad för

svenska hamnar beroende på bristande konkurrensförmåga varför en rabattering av lotsningsavgiften eller en höjning av rabatten på farledsavgiften inte kan anses vara aktuell i nuläget.

Nämnas bör även att lotsnings- och farledsavgifter är en liten del av den totala anlöpskostnaden varför lägre hamnavgifter etc., kan vara en mer verkningsfull väg att gå.

Farledsverksamhet

Begreppet farled omfattar i sin vidaste betydelse de vattenområden som sjöfarten använder. I allmänhet menar man dock de vattenvägar som i sjökortet är markerade med heldragna svarta linjer. Vid utmärkning används vanligtvis fyrar samt andra fasta och flytande sjösäkerhetsanstalter.

Sjöfartsverkets ansvar för farleder

Sjöfartsverkets ansvar för allmänna farleder i Sverige regleras i instruktion (2007:1161) för Sjöfartsverket. Enligt instruktionen ska Sjöfartsverket svara för och vid behov inrätta nya farleder med huvudinriktning mot handelssjöfarten. Vidare ska verket främja sjösäkerheten i fritidsbåtstrafiken samt beakta såväl fritidsbåtstrafikens samt marinens och fiskets intressen i övrigt. Något klart uttalat ansvar för fritidsbåtsleder har verket således inte.

I Sverige finns det sammanlagt 753 farleder fördelade på tre olika kategorier; kustleder, skärgårdsleder samt insjöleder och Göta älv. Den sammanlagda längden på farlederna uppgår till ca 6332 nautiska mil utifrån nedanstående diagram.

Farleder i Sverige

	Distans nautisk mil (ca)
Kustleder	1740
Skärgårdsleder	4290
<u>Insjöleder + Göta Älv</u>	<u>302</u>
Summa:	6332

Klassificering av farleder

Sjöfartsverkets pågående indelning av de allmänna farlederna i fyra klasser sker utifrån tre kriterier; säkerhet, framkomlighet och trafikbild.

Klassificeringen omfattar såväl farleder som Sjöfartsverket ansvarar för som farleder andra aktörer ansvarar för och har indelats enligt följande:

Klass 1 – Prioriterade sjövägar (Säkra sjövägar).

Klass 2 – Övriga allmänna farleder för handelssjöfart och farleder in till industrihamnar.

Klass 3 – Farleder med stöd för mörkernavigering avsedda för lokal nyttotrafik och fritidssektorn.

Klass 4 – Farleder enbart med stöd för dagernavigering avsedda för lokal nyttotrafik och fritidssektorn.

I klass 3 och 4 ingår även ca 170 farleder som andra intressenter än Sjöfartsverket ansvarar för, exempelvis kommuner och lokala båtklubbar enligt bifogad uppställning.

Antal numrerade farleder

Klass 1	111
Klass 2	77
Klass 3	219
Klass 4	346
Summa:	753

Det totala antalet sjösäkerhetsanordningar i de svenska farlederna uppgår till 7121 st. utifrån sjöfartsverkets inventering 2004. Cirka hälften av sjösäkerhetsanordningarna ägs och drivs av Sjöfartsverket. Underhåll, utmärkning samt planering och förbättring av farlederna är ett fortlöpande arbete för att klara kraven på miljö- och säkerhet. Med sikte på ökad säkerhet och kostnadseffektivitet anpassar Sjöfartsverket fortlöpande farledshållningen till ändrad trafikbild och nautiska behov samt till den tekniska utvecklingen. Sjöfartsverkets schablonkostnader för drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningarna i farlederna fördelar sig enligt nedanstående tabell:

Sjösäkerhetsanordningar	Antal	Årlig kostn., kr	Summa
Kustfyr Land	68	75 000	5 100 000
Kustfyr Sjö	28	100 000	2 800 000
Ledfyr	803	42 000	33 726 000
Övriga fyrar	218	11 000	2 398 000
Bojar	509	40 000	20 360 000
Prickar	4 333	2 300	9 965 900
Dykdalber	601	1 000	601 000
Fasta sjömärken	521	1 000	521 000
ViVA (Vind- och vattenståndsmätare)	40	35 000	1 400 000
Summa	7 121		76 871 900

Sjöfartsverkets sammanlagda schabloniserade kostnader för drift och underhåll av sjösäkerhetsanordningarna uppgår till 77 Mkr. För farledsklass tre och fyra, som främst nyttjas av fritidsbåttrafiken och lokal nyttotrafik, utgör kostnaden 21,6 Mkr, dvs. cirka 28 procent av den totala kostnaden. Kostnaden för fritidsbåttrafiken i farledsklass ett och två har beräknats till cirka 15,6 Mkr. Dessutom har Sjöfartsverket kostnader om 11,4 Mkr för mindre kanaler som saknar betydelse för handelssjöfarten. Inklusivt det beräknade underskottet om 7,4 Mkr i Trollhätte kanal har verkets kostnader för turisttrafiken i farlederna beräknats till 56 Mkr.

Hur nyttjas farlederna?

Sjöfartsverkets indelning av de allmänna farlederna i fyra olika klasser är ingen absolut indelning i den meningen att endast avgiftsbelagd trafik nyttjar farledsklass ett och två samt att klass tre och fyra enbart nyttjas av skärgårdstrafik samt fritidsbåtar. Nyttjandegraden i de allmänna farlederna varierar i hög grad och ofta samsas olika trafiksegment i en och samma farled. Det finns inget hinder för den avgiftsbelagda handelssjöfarten att nyttja farledsklass tre och fyra under förutsättning att gällande säkerhetsföreskrifter uppfylls. Till skillnad mot handelssjöfarten använder sig den icke avgiftsbelagda skärgårdstrafiken och fritidsbåttrafiken i hög grad av samtliga farleder och tenderar att växla mellan olika farleder och att gå utanför dessa efter behov och intresse. Skärgårdstrafik är med sitt transportmönster en viktig förutsättning för att möta den ökande turismen i

vilken turbåtstrafiken i de populationsmässigt största områdena har en betydande roll.

Del av Waxholmsbolagets trafikområde.



Källa: Waxholmsbolagets hemsida

Som bilden visar bedriver Waxholmsbolaget kollektivtrafik och godstrafik på ett stort antal linjer i skärgården och över ett betydande geografiskt område. En jämförelse av Waxholmsbolagets eget ledkort med Sjöfartsverkets farledskort visar att skärgårdstrafiken i hög grad nyttjar de allmänna farlederna när dessa linjerar med bolagets egna rutter. Trafiken går således i hög utsträckning in och ut ur de allmänna farlederna vid många olika tillfällen inom bolagets reguljära linjer. Detta omöjliggör en exakt bedömning av farledskostnader för respektive trafiksegment.

Sjöfartsverkets kostnader för farledsklass tre och fyra

Sjöfartsverket har identifierat 20 farleder i farledsklass fyra, som verket idag svarar för och som med största sannolikhet har mindre betydelse för sjösäkerheten, samt där det finns aktörer som kan vara intresserade av att ta över driften. Samtal ska initieras med externa aktörer om att överta huvudmannaskapet för dessa farleder.

Kostnaden för drift och underhåll av farledsklass tre och fyra har beräknats till 21,6 Mkr för 2009. Kostnaden för de 20 farleder som är aktuella för avyttring uppgår till 932 000 kr. Beräkning av kostnaden för farlederna i klass tre och fyra visar på en betydande kostnadsspridning för respektive farled med en skillnad på mer än 349 000 kr mellan den med lägst respektive högst kostnad för drift och underhåll.

En eventuell överlåtelse/avyttring kan få en viss begränsad påverkan på omfattningen av och tillgängligheten för turismen. Sjöfartsverkets kostnad för att behålla driften av de aktuella farlederna är densamma som den föreslagna besparingen, dvs. 932 000 kr. Därutöver tillkommer kostnader för bl.a. sjömätning och underhållsmuddring i dessa farleder. Ett bibehållande kräver dock finansiering via anslag eller från annan extern intressent då handelssjöfarten inte bör betala för leder som inte används av den.

Förändringar inom Sjöfartsverkets ansvarsområde för farleder

Huvudansvaret för vidmakthållande av de flesta farleder som används av fritidsbåtstrafiken åvilar idag de facto Sjöfartsverket. Emellertid har förslag på en förändring av detta ansvar förts fram i det slutbetänkande som lagts fram av Lotsutredningen (Styra rätt! - SOU 2008:53).

Utredningen presenterade sitt slutbetänkande i maj 2008. I slutbetänkandet föreslås följande förändringar inom farledssektorn:

- Drift och underhåll av farleder ska stegvis upphandlas i takt med att marknaden utvecklas.
- Sjöfartsverket bör i den takt det är möjligt överföra ansvaret för farleder och kanaler som i huvudsak nyttjas av lokal och regional nyttotrafik till offentlig huvudman på regional eller lokal nivå.
- Sjöfartsverkets ansvar för drift och underhåll av farleder som i huvudsak nyttjas av fritidsbåtar ska upphöra.
- Sammanlagt 50 miljoner avsätts för bidrag till huvudmän som övertar ansvaret för farleder och kanaler inom farledsklass tre och fyra.

Sjöfartsverket ser flera positiva aspekter i de förslag lotsutredningen lagt fram. Genom en överföring av huvudmannaskapet för vissa farleder och

kanaler som i huvudsak nyttjas av fritidsbåtstrafik samt lokal och regional nyttotrafik ges möjlighet till ett ökat engagemang och delaktighet från såväl kommuner, båtklubbar som andra intressenter. Vidare ger ett lokalt eller regionalt huvudmannaskap större möjligheter att påverka farledens utformning och läge utifrån de förutsättningar som finns. Genom lokalt eller regionalt huvudmannaskap ges också förutsättningar för eventuell utvecklingspotential i närområdet.

Vad kan verket göra ytterligare?

Den snabba utvecklingen mot ökade fartygsstorlekar som ägt rum, med allt större krav på ökad farledsbredd och ökat farledsdjupgående, ser ut att ha avstannat under åren 2006 och 2007. Ett trafiksegment där fartygsstorleken däremot fortsätter att öka är den för turismen så viktiga kryssningstrafiken, där den nya rakare farleden, Horstensleden, som Sjöfartsverket har planer på att inrätta byggs främst för att tillgodose de ökade kraven från denna trafik. Den nya farleden kommer även att avlasta den nuvarande Sandhamnsleden med ökad sjösäkerhet och minskad miljöpåverkan som följd.

Verket följer ständigt utvecklingen i farlederna och trafiken till och från hamnarna med syfte att i god tid planera för nya farledsprojekt. Större farledsprojekt är kostsamma för verket och en ökad utbyggnadstakt, utöver den planerade, ryms inte i verkets budget. I den senaste infrastrukturpropositionen öppnas emellertid upp för anslag från staten för infrastrukturprojekt i strategiska farleder, slussar och kanaler. Detta skulle innebära att nödvändiga farledsanpassningar skulle kunna genomföras tidigare.

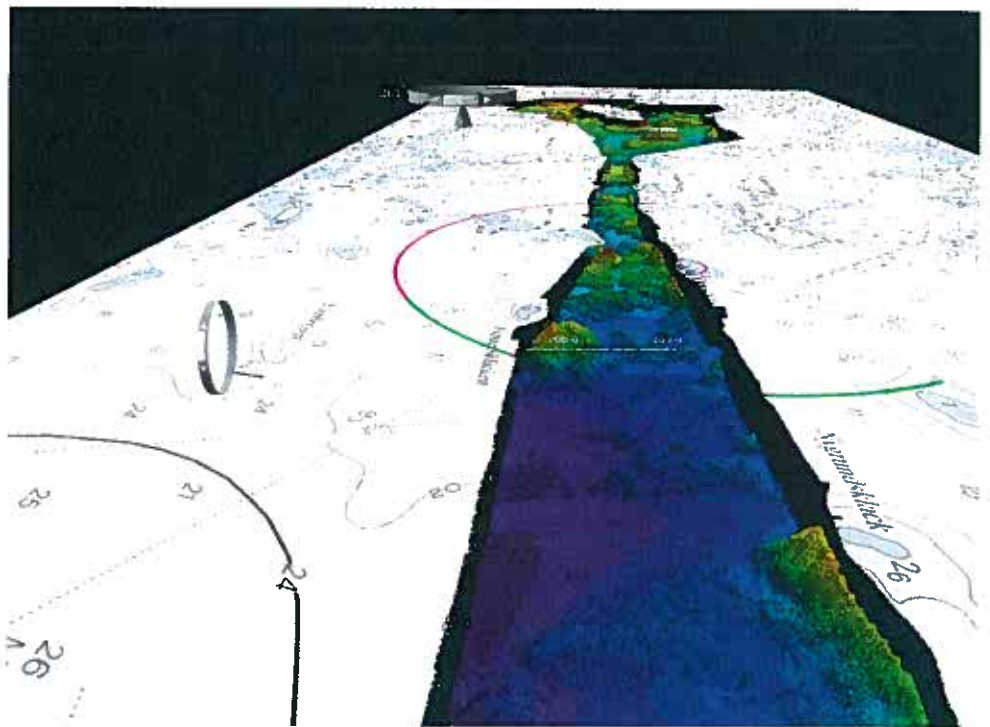
Några konkreta åtgärdsförslag för att inom ramen för farledssystemet främja utvecklingen av turismen på Sverige föreligger inte utan får hanteras när nya eller förändrade behov uppstår. Även frågan om finansiering av farledsprojekt får då diskuteras. De former för finansiering som kan vara aktuella är egenfinansiering, anslag från regeringen samt kombinationer av dessa med eventuella inslag av medfinansiering från annan extern intressent.

Sjögeografiska produkter och tjänster

Allmänt

Sjöfartsverket ska enligt instruktionen svara för sjögeografisk information inom verkets ansvarsområde (sjökartläggning) och samordna den sjögeografiska informationen i Sverige. Sjöfartsverket ansvarar även för att redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs.

För att Sverige skall vara tillgängligt sjövägen kartläggs och redovisas de svenska farvattenen i form av digitala och analoga sjökort.



Sjömätning av svenska farvatten har i princip skett sedan 1643. Alla svenska vatten är sjömätta, men kvaliteten på mätningarna varierar avsevärt och till stora delar är mätningarna inte utförda med full bottentäckning (dvs. djupuppgifterna mellan två mätpunkter har interpolerats). Idag är ca 15 % av Sveriges totala yta om ca 165 000 kvadratkilometer sjömått till internationell standard (IHO S-44).

Sjökort

Sjöfartsverket har idag en helt digital hantering av sjökorten och dess ingående information. Informationen förvaltas i en sjökortsdatabas ur vilken både digitala och analoga sjökort genereras med mer eller mindre

automatiska rutiner. För de analoga produkterna skapas digitala rasterfiler som levereras till externt tryckeri för tryckning och lagerhållning. För de digitala sjökorten ENC¹ skapas digitala filer i så kallat vektorformat som helt bygger på den inom IHO² internationellt framtagna världsstandarden S-100 för utbyte av sjökortsinformation. Dessa skickas sedan till PRIMAR för vidare distribution till i första hand professionella användare som omfattas av SOLAS (International Convention for the Safety of Life at Sea).

För den mindre sjöfarten (skärgårds- och fritidsbåtstrafiken) sker en ombrytning av de analoga sjökorten till ett mindre format (båtsporkort) som är anpassade efter förhållandena på mindre båtar.

Uppdateringstjänster

För att hålla sjöfarten kontinuerligt informerad om förändringar i våra sjökortsprodukter ger Sjöfartsverket ut Underrättelser för sjöfaranden (Ufs), tillhandahåller digitala sjökorts rättelser i form av så kallade ER/EN samt preliminära och temporära rättelser (P- o T-notiser).

Till detta kommer även att allmänheten skickar in så kallade sjökortsrapporter när man upptäckt något felaktigt i våra produkter.

Publikationer

- Kort 1 (Beskrivning av symboler och förkortningar i sjökort)
- Produktkatalog
- Sjötrafikföreskrifter
- Svensk Kusthandbok
- Svensk Lots
- Underrättelser för sjöfaranden (Ufs)



¹ ENC Electronic Navigational Chart. Officiella digitala sjökort som bygger på en världsstandard för utbyte av digitala sjökort. I huvudsak inriktad på de professionella användare som omfattas av SOLAS.

² IHO International Hydrographic Organisation – Organisation med huvudsyfte att befrämja sjösäkerheten genom bl.a. framtagande av standarder inom sjömätning, sjökort och andra nautiska produkter. IHO består av ett 80-tal medlemsstater där Sjöfartsverket representerar Sverige

Distributionstjänster

Analoga produkter tillhandahålls via ett återförsäljarnät.

Sjöfartsverkets digitala officiella sjökort eller så kallade ENC (Electronic Navigational Chart) finns till försäljning via Primar, med huvudkontor i Stavanger. Officiella digitala sjökort kan användas i typgodkända ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) istället för papperssjökort.

Digitala sjökort med båtsportstema, säljs via tillverkare av navigationsprogram och distribueras av Sjöfartsverket. Data för användning i GIS kan köpas direkt av Sjöfartsverket.

Vissa av verkets produkter finns nedladdningsbara från Internet. På Sjöfartsverkets hemsida finns de publikationer som är gratis tillgängliga som nedladdningsbara pdf filer.

Sjögeografisk information till försäljning

Sjöfartsverkets databas för sjökort används huvudsakligen till egen produktion av sjökort för yrkessjöfart och fritidsbåtar.

Verket levererar fortlöpande data till helt elektroniska navigationssystem, så kallade ENC-celler till den officiella distributionscentralen Primar.

Försäljning av sjökortsdata sker huvudsakligen till tillverkare av olika navigationsapplikationer (sjökortsplottar mm), men även andra användare har upptäckt möjligheterna med kundanpassad information från Sjöfartsverket.

För omgående leverans finns det ett antal digitala standardprodukter framtagna i raster- och vektorformat i RT90. Sjögeografisk information kan levereras i olika filformat och med önskad geodetisk transformation. Tryckklara filer kan också levereras.

För digitala standardprodukter är leveranstiden kort, men för övriga datauttag är leveranstiden något längre och beroende på beställningens omfattning.

Övriga produkter

För den "mindre" sjöfarten -främst fritidsbåttrafiken - produceras även "Det levande sjökortet" (DLS) som är en interaktiv cd-rom för PC. I programmet kombineras rastersjökort med annan information. I enlighet med förslag i den s.k. Lotsutredningen (Styra rätt) och den därefter i Sjöfartsverket antagna handlingsplanen har verket överlåtit produkten på en privat aktör från den 15 december 2008.

Kryssningstrafik

Under senare år har kryssningstrafiken ökat i Europa och inte minst inom Östersjöområdet. För att öka möjligheterna att ta in stora kryssningsfartyg till hamnar/mål av intresse kan Sjöfartsverket medverka genom att sjömäta leder till sådana hamnar/mål, vilka i en del fall inte överensstämmer med de för övrig handelssjöfart prioriterade hamnarna och farlederna.

Fritidsbåttrafiken

Kvalitetshöjning av sjökort

Sjömätning

(djupkartering) - För

båtporten torde den svenska skärgården vara av särskilt intresse. De områden som är grundare än 3 meter utgör ca 5000 kvadratkilometer. Inom denna yta är sjömätningarna till den absolut övervägande delen av äldre ursprung. Detta innebär att full bottenäckning saknas och att man inte kan bortse från risken att för sjöfarten farliga grund förekommer.



För närvarande planeras sjömätning under de närmaste 5-10 åren att enbart utföras i de s.k. HELCOM – farlederna det vill säga uteslutande för den betalande handelssjöfarten.

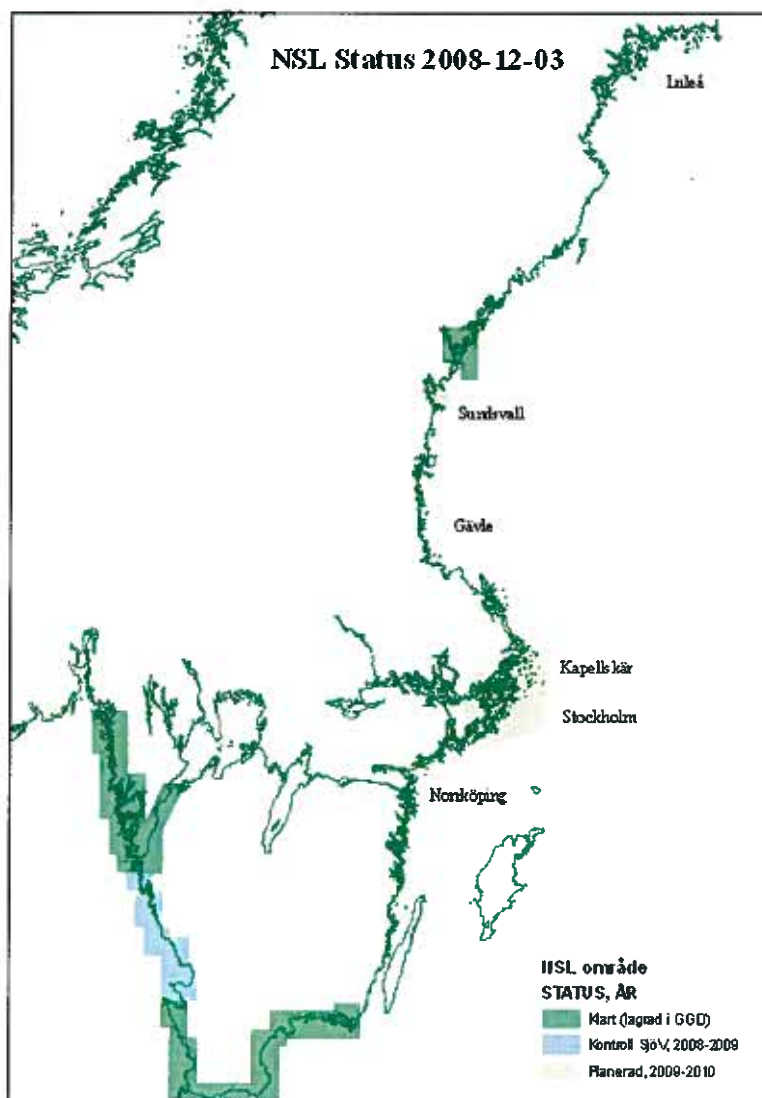
En utökad satsning på sjömätning av farvatten med mindre djup än 3 meter skulle innebära kostnader om cirka 175 Mkr med utgångspunkt från dagens resurser. En utökning av sjömätningen skulle därutöver kräva omfattande

resurser i form av såväl personal som fartyg till en betydande kostnad. Alternativet är att omprioritera från nu planerade mätningar till att mäta dessa farvatten, något som med dagens åtaganden inte är möjligt.

Nationell Strandlinje (NSL)

Förutom att sjömätningen inom detta område är såväl ålderdomlig som ofullständig så varierar lägesnoggrannheten i sjökortens redovisning av strandlinje, grund, sjömärken m.m. varierar mellan olika sjökort men kan dessutom även variera inom samma sjökort. Lägesnoggrannheten överensstämmer således inte med den noggrannhet som dagens moderna satellitnavigeringssystem medger. Sjöfartsverket och Lantmäteriet samverkar därför att skapa en gemensam och högkvalitativ definition av strandlinjen – nationell strandlinje.

Produktionen sker i den takt som Sjöfartsverket kan tillgodogöra sig strandlinjen, vilket av flera aktörer anses vara för långsam takt. För att



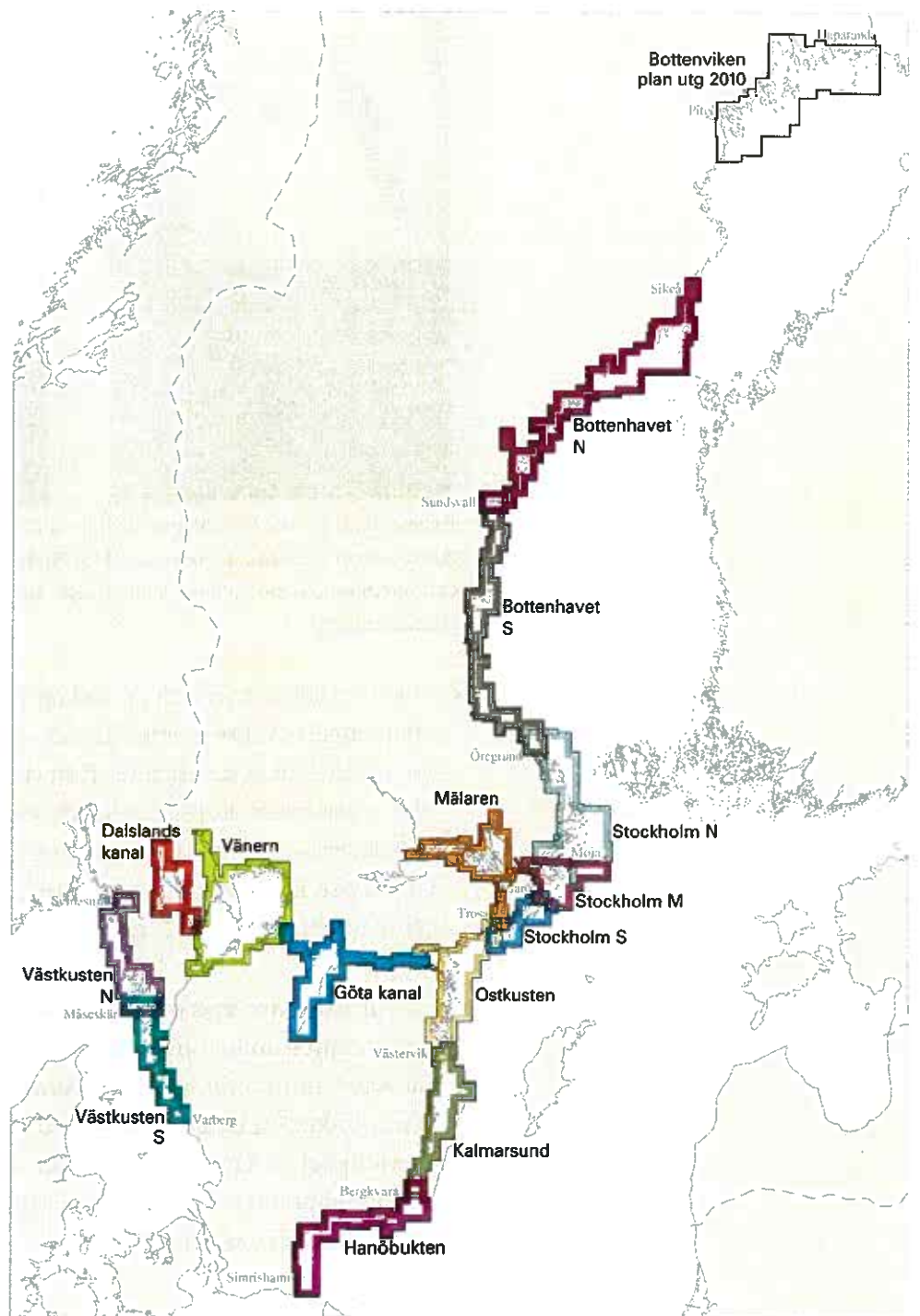
snabba på produktionen skulle ytterligare resurser behöva tillföras genom särskilda anslagsmedel eftersom en allmänt kartläggning av strandlinjen inte bör bekostas via avgifterna från handelssjöfarten.

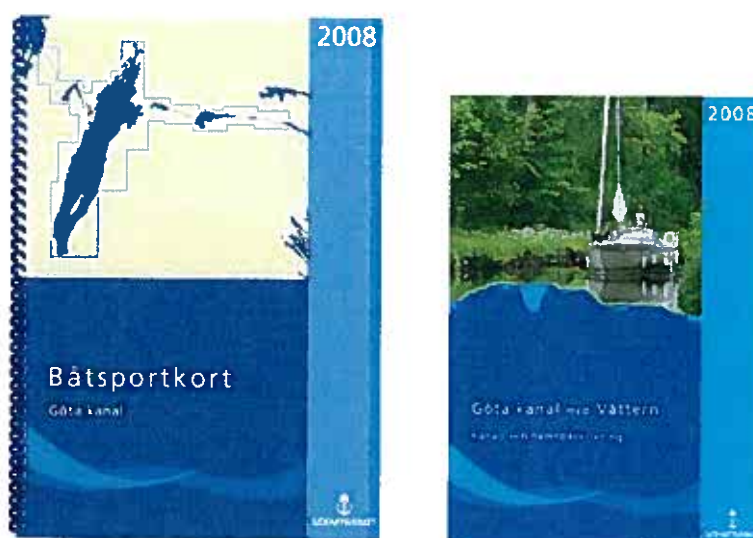
För att även kompensera för Sjöfartsverkets planerade avyttring av utmärkning av farleder för skärgårds- och fritidsbåtstrafiken och upprätthålla tillgängligheten till dessa och närliggande områden krävs en kvalitetshöjning av sjökortsprodukterna. För att uppnå detta skulle ett förbättrat underlag krävas i form av nysjömätning i kombination med en forcerad uppbyggnad av den nationella strandlinjen.

Utveckling och anpassning av befintliga produkter

Nedan redovisas förslag på åtgärder inom Sjöfartsverkets verksamhetsområde som skulle kunna bidra till att främja turismnäringen ytterligare och öka tillgängligheten till svenska destinationer.

- Utöka Sjöfartsverkets produktportfölj med ytterligare båtsportkort där de saknas så att geografisk täckning av hela Sverige uppnås. En första åtgärd skulle då vara att komplettera med en båtsportkort över området Simrishamn-Varberg. Även om denna sträcka inte innehåller så mycket skärgård är det i många avseenden ett nyckelområde för danska och tyska fritidsbåtturister.
- Att ytterligare paketera verkets produkter efter aktivitetsområden och skapa ett tydligt alternativ för båtturismen. Detta skulle t.ex. kunna gälla för Göta Kanal där befintligt kanalkort skulle kunna utökas från att täcka sträckan Mem-Sjötorp till att täcka hela sträckan Mem-Göteborg.





Båtsportkortet över Göta kanal innehåller kanalbeskrivningshäfte och sjökortsbild. Båtsportkortet redovisar sträckan Mem-Sjötorp. Det har dessutom tillkommit sjökort och hamnbeskrivningar över Vättern. Båtsportkortet är i A3-format med spiralbunden rygg.

- Ge ut båtsportkort och produkter på fler språk, exempelvis tyska och engelska. Detta innebär inte att sjökortet i sig behöver översättas utan detta gäller främst de övriga texter som finns i båtsportkorterna. Beträffande språk skulle man även behöva analysera vilken övrig information som bör ges ut på fler språk, exempelvis bör sannolikt information om regler och restriktioner finnas tillgängligt på fler språk.
- En utökad samverkan med andra aktörer i samhället för att ge ut information som kompletterar Sjöfartsverkets information och som är relevant för båtlivet. Detta skulle t.ex. kunna ske genom att båtsportkorterna kompletteras med ett särskilt häfte där både myndigheter och sjöfartsnäringen i övrigt ges utrymme att informera om vad som gäller inom det geografiska område som båtsportkortet beskriver.
- Utveckla miljöperspektivet i våra produkter och samarbeta mer med kommuner, länsstyrelser och Naturvårdsverket. Ett exempel är just nu ett intimt samarbete med Länsstyrelsen i Västra Götaland för att ta fram ett sjökort över nationalparken i Koster där kortet kombinerats med miljörelaterad information.

- Inom området för yrkessjöfarten och de professionella användarna bedrivs ett omfattande och mer eller mindre kontinuerligt samarbete med våra systerorganisationer i våra grannländer för att harmonisera produkter och informationsmängder. Ett förslag kan vara att initiera ett motsvarande och utökat samarbete med våra systerorganisationer beträffande våra fritidsbåtsprodukter för att exempelvis komplettera och låta båtsportkortet täcka ett större område t.ex. ett överseglingkort till Skagen i båtsportkortet Måseskär-Varberg.

Finansiering

Målet för Sjöfartsverket är att alla de verksamheter som bedrivs ska ha full kostnadsstäckning.

I jämförelse till den betalande sjötrafiken (handelstrafiken) betalar den mindre trafiken idag inte någon generell avgift för tillgången på farleder (klass 3 och 4). Några särskilda anslag för detta erhålls inte heller.

Den mindre sjöfarten betalar dock avgift för att få tillgång till de båtsportkort och produkter som Sjöfartsverket tillhandahåller via våra återförsäljare. År 2007 genererade ex.vis inkomsten från försäljning av båtsportkort intäkter på 5,2 Mkr. Uppgift om fritidsbåtstrafikens andel av försäljning av övriga produkter saknas.

Överskottet används idag för att bl.a. kunna uppfylla regeringens avkastningskrav på Sjöfartsverket. En rimlig tanke skulle kunna vara att det överskott som genereras av de avgifter som delar av skärgårds- och fritidsbåtstrafiken betalar via produkter återgår till just det segmentet för specifika åtgärder för att främja fritidsbåtsturismen. Detta skulle t.ex. kunna ske i form av sjömätning i för fritidsbåtstrafikens viktiga och kvalitativt eftersatta områden, anpassning av produkter, samordning av utprickning av farleder etc. Naturligtvis räcker inte dessa medel till att genomföra allt som beskrivits ovan utan endast till riktade insatser inom några områden. Ytterligare medel för detta i form av riktade anslag behövs då insatser inom turistnäringen inte bör bekostas av handelssjöfarten.

Sektorrollen

I Sjöfartsverkets sektorroll är ansvaret för information och rådgivning till sjöfartssektorn samt samordning och samverkan med aktörerna i sektorn viktiga uppgifter. Inom ramen för detta ansvar sker arbetet vad avser fritidsbåtssektorn huvudsakligen i Sjösäkerhetsrådet där representanter återfinns från såväl myndigheter som båtorganisationer, andra frivilligorganisationer och försäkringsbolag. Rådets huvudsakliga uppgift är att påverka attityder och beteenden för att göra båtlivet säkrare och att vistelsen till sjöss bygger på omtanke, miljöhänsyn och förståelse.

Under 2007 belastades Sjöfartsverkets resultat med direkta kostnader om 8 778 tkr avseende fritidsbåtsfrågor och Sjösäkerhetsrådet.

Andra samarbetsorgan inom sjöfarten som är riktade mot främst fritidsbåtar och där angelägna frågor för turismen diskuteras är bl.a. Sjögeografiska rådet och Båtmiljörådet, som hanterar frågor avseende sjögeografisk information respektive miljö.

Funktionshindrade turister

Sjöfartsverket har i sin sektorroll ett ansvar för handikappfrågorna inom sjöfarten och arbetar inom ramen för detta att öka tillgängligheten till sjöfart för de funktionshindrade.

Kryssnings- och färjetrafik

Inom detta område finns föreskrifter för handikappanpassning av passagerarfartyg i inrikes trafik (t.ex. skärgårdstrafik, Gotlandstrafiken) samt rekommendationer för detsamma i internationell trafik (t.ex. Finlandstrafiken) i Sjöfartsverkets föreskrifter och allmänna råd (SJÖFS 2004:25) om anpassning av passagerarfartyg med hänsyn till personer med funktionshinder.

Sjöfartsverket har inom handikappområdet genomfört inventeringar av nuvarande trafik, besökt operatörer, gjort tillgänglighetsundersökningar bland funktionshindrade resenärer samt går rutinemässigt igenom ritningar gällande handikapperspektivet för nybyggen och planerade ombyggnader. Passagerarfartygs handikappanpassning hanteras av Sjöfartsinspektionen, medan alla frågor om tillgänglighet i terminaler, kajer etc. faller under sektoransvaret och följs upp av Sjöfartsverket.

Koll FRAMÅT-projektet, som kan ses som en fortsättning av HelaResan, har tagit fram ett prioriterat nät av kollektivtrafik i Sverige. Sjöfartsverket arbetar för att kollektivtrafiken till sjöss inom det prioriterade nätet skall kunna nå målet om full tillgänglighet 2010.

Den del av fritidsbåttrafiken som är av intresse ur den funktionshindrades perspektiv är den fysiska utformningen av båtar, bryggor och båthamnar med t.ex. uppdragningsramper och parkeringsplatser där normer har utfärdats av Boverket. Normerna är normalt väl kända inom den kommunala förvaltningen men är kanske inte speciellt tillämpade vid de kommunala eller privata fritidsbåtshamnarna. Här kan insatser göras för att uppnå en ökad tillgänglighet. Frågan ingår emellertid inte direkt i Sjöfartsverkets ansvarsområde men bör kunna tas upp i olika samarbetsfora som ex.vis Sjösäkerhetsrådet.

Enligt de undersökningar om upplevd tillgänglighet bland resenärer med funktionshinder som Sjöfartsverket i samverkan med övriga trafikverk låtit genomföra under en rad år anser sig ca 90 procent av personer med funktionshinder kunna resa med fartyg (skärgårdsbåt, finlandsfärja etc.) utan besvär eller med vissa besvär, medan 10 procent anser sig inte kunna resa alls.

Större passagerarfartyg är tämligen väl anpassade för äldre och rörelsehindrade medan det beträffande skärgårdsbåtar finns problem med tillgängligheten i de äldre fartygen. I takt med att nyare skärgårdsbåtar, byggda för att tillgodose de funktionshindrades behov, sätts i trafik längs våra kuster förväntas resandet bland äldre och funktionshindrade öka, främst vad gäller nöjesresor.

Övriga frågor för funktionshindrade

För elektroniska sjökort är det framför allt själva apparaturen som bör vara logiskt uppbyggd i manövreringen, ha tydliga menyer, stora kontrastmarkerade knappar med stor text och distinkt pressmotstånd, stor display med möjligheter att justera kontrast och ljusstyrka samt ha goda möjligheter till olika val vid montering i båt. Här har Sjöfartsverket inget uttalat ansvar varför påverkan på tillverkarna kan ske i samband med nybyggnation samt genom information.

För en båtägare med funktionshinder är det viktigt att båtsportkortet inte är för stort och därmed svårt att hantera. Det nya formatet A3 med spiralbindning som nu finns tillgängligt torde vara tillfyllest.

En sjöfartsportal för turister

Sjöfartsverket ser en potential i att samordna information som beskriver och skapar tillgänglighet till våra kust- och havsområden via en ”båtturistportal” i samverkan mellan stat och näringsliv.

Idag finns information som är intressant utifrån ett turistperspektiv utspridd på olika aktörer, både statliga och privata. Detta kan gälla allt från vilka sjökortsprodukter som finns tillgängliga, fördjupad information om naturvårds- och naturskyddsområden, information om tull och andra regler för utländska fritidsbåtturister, till upplevelseaktiviteter och serviceverksamheter på regional och lokal nivå som är relevant för såväl utländska som inhemska turister.

Eftersom informationen är utspridd och endast sporadiskt finns översatt till andra språk är det lätt att inse, med ett utifrån och in perspektiv, att Sverige för utländska fritidsbåtturister kan verka svårtillgängligt. Även om vi inte har faktaunderlag som styrker detta bedömer vi att det kan vara en ansevärd mängd individer/familjer som avstår från att båtutrusta i Sverige då det kan uppfattas som ett alltför stort hinder att samla information och ta ställning till ett tydligt alternativ av Sverige som båtturistland.

Statens roll i en sådan ”båtturistportal” skulle vara att svara för att göra myndighetsinformation tillgänglig på ett samordnat sätt samt svara för teknik och tillhörande infrastruktur i form av avtal och specifikationer för information som ska göras tillgänglig på portalen av andra. Näringsliv och privata aktörer svarar för att tillhandahålla information inom respektive verksamhetsområde på såväl nationell som regional/lokal nivå.

Några exempel på uppgifter som kan vara av intresse i en sådan portal är:

- Intressanta länkar, t.ex. SMHI, skärgårdstrafikens huvudmän, Svenska Turistrådet, Gästhamnsföreningen,
- kartstöd, dvs. ta fram en kartbild på en vanlig PC med viss farledsinformation,
- tullregler m.m.,
- miljöinformation, t.ex. allemansrätten, regelverk,

- gästhamnar med information om faciliteter, position m.m.,
- farbara kanaler och sjöar samt eventuella avgifter i dessa,
- återförsäljare av sjö- och båtsportkort samt ENC,
- återförsäljare av övriga nautiska produkter,
- kontaktinformation,
- rörliga bilder från intressanta lokaliteter,
- serviceanläggningar med uppgift om utbud.

Kostnaden för uppbyggandet av en sådan portal, som grovt kan beräknas uppgå till ett par miljoner kronor, kan inte finansieras av Sjöfartsverket inom ramen för befintliga medel utan kräver tillskott från Regeringen via utökade anslag för verksamheten riktad mot fritidsbåtssektorn. Möjligen kan samfinansiering komma till stånd mellan andra deltagande myndigheter och externa intressenter.

FUD (Forskning, Utveckling och Demonstration)

Sjöfartsverket initierar, samordnar och stöder forskning inom sjöfartsområdet, inklusive utvecklings- och demonstrationsprojekt. Verket planerar för en årsbudget på 5-6 Mkr och stöder främst projekt som samordnas med svenska universitet och högskolor.

Sjöfartsverkets egen utvecklingsverksamhet koncentreras på användningen av AIS, elektroniska sjökort samt på miljösidan. Verket stöder även forskning inom området arbets- och vilotidsmönster.

Någon egen FUD-verksamhet som kan driva på en positiv utveckling av turismen är inte aktuell.

