



Regelradet	
Ank	2016 -05- 17
Dnr	RR 2016-000195

Katarina B/b

Regelradet Regelradet <regelradet@regelradet.se>

**Remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om en förbudszon för viss sjötrafik utanför inloppen till Helsingborgs Nordhamn**  
1 meddelande

**Drott Karin** <Karin.Drott@transportstyrelsen.se> 19 maj 2016 11:12  
Till: BogserTeam Öresund AB <Bill.Soderberg@soundtug.se>, Försvarsmakten <exp-hkv@mil.se>, H+projektet <Anders.Landsbo@helsingborg.se>, H+projektet <Karin.Kasimir@helsingborg.se>, Havs- och vattenmyndigheten <havochvatten@havochvatten.se>, Helsingborg stad <kontaktcenter@helsingborg.se>, Helsingborg Yacht Club <ordforande@hyc.nu>, Helsingborgs Hamn <Niels.Vallo@port.helsingborg.se>, Helsingborgs Hamn <Per.Bjornson@port.helsingborg.se>, HH Ferries Helsingborg <Magnus.Stille@scandlineshh.com>, HH Ferries Helsingborg <Hakan.Andersson@scandlineshh.com>, HH Ferries Helsingborg <jnb@hhferries.dk>, Kommerskollegium <info@kommers.se>, Kustbevakningen <registrator@kustbevakningen.se>, Lotsförbundet <patrik.wikand@sjofartsverket.se>, Näringsdepartementet <naringsdepartementet.registrator@regeringskansliet.se>, "Näringslivets regelnämnd, NNR" <info@nnr.se>, Regelrådet <regelradet@regelradet.se>, SEKO Sjöfolk <sjofolk@seko.se>, Sjöassuradörernas förening <sjoass@sjoass.se>, Sjöbefälsföreningen <sbef@sjobefal.se>, Sjöfartsverket <sjofartsverket@sjofartsverket.se>, Skärgårdsredarna <affe@skargardsredarna.se>, Stena Rederi <patrick.critti@stenaline.com>, Sundsbussarna <hfr@sundsbusserne.dk>, Svensk Sjöfart <info@sweship.se>, Sveriges Fiskares Riksförbund <fredrik.lindberg@yrkesfiskarna.se>, Sveriges Redareförening <srf@sweship.se>, Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund <jesper.taube@sportfiskarna.se>, Trafikverket Färjerederiet <farjerederiet@trafikverket.se>, Åklagarkammaren Malmö <registrator.ak-malmo@aklagare.se>

Välkommen att ta del av **remiss av föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om en förbudszon för viss sjötrafik utanför inloppen till Helsingborgs Nordhamn**  
Som nu finns publicerad på Transportstyrelsens hemsida.

Ni hittar förslaget på

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/remiss-av-transportstyrelsens-foreskrifter-om-en-forbudszon-for-viss-sjotrafik-utanfor-inloppen-till-helsingborgs-nordhamn/>

Vi tar tacksamt emot era synpunkter **senast fredagen den 17 juni 2016**.

Om ni har några frågor med anledning av remissen ber vi er kontakta

Carl-Göran Rosén, nautisk handläggare  
[carl-goran.rosen@transportstyrelsen.se](mailto:carl-goran.rosen@transportstyrelsen.se), 010-495 33 35

Emma van der Poll, jurist  
[emma.vanderpoll@transportstyrelsen.se](mailto:emma.vanderpoll@transportstyrelsen.se), 010-495 32 47

Med vänlig hälsning  
Föreskriftsgruppen  
genom

**Karin Drott**  
Redigerare

Sjö- och luftfartsavdelningen  
Direkt: 010-495 36 27

**Transportstyrelsen**  
601 73 Norrköping

[www.transportstyrelsen.se](http://www.transportstyrelsen.se)

Telefon: 0771-503 503

## Sändlista

## Remiss av Transportstyrelsens föreskrifter om en förbudszon för viss sjötrafik utanför inloppen till Helsingborgs Nordhamn

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

### Bakgrund till förslaget

Sjöfartsverkets lotsområde i Malmö har inkommit med en begäran till Transportstyrelsen om att utfärda en särskild föreskrift. Lotsområdet och de lokala lotsarna i Helsingborg har uppmärksammat att fritidsbåttrafik och fiske med garn och krok förekommer i eller nära in- och utloppen till Nordhamnen i Helsingborg. Till hamnen råder en tät trafik med färjor till och från Helsingör. Lotsområdet anser att risken för en olycka är förhöjd vid nuvarande situation och vill se att ett område inrättas i anslutning till inloppet där fritidsbåttrafik är förbjuden.

Den aktuella föreskriften om en förbudszon utanför Helsingborgs Nordhamn är avsedd att införas som ett separat kapitel i en kommande föreskrift om särskilda sjötrafikregler i vissa områden i Sverige. Den senare föreskriften utgör till största delen en sammanslagning av ett flertal äldre sjötrafikföreskrifter som behöver uppdateras samt föras in i Transportstyrelsens författningssamling. Transportstyrelsen bedömer det vara mer lämpligt att remittera förslaget om en förbudszon utanför Helsingborgs Nordhamn separat för att kunna nå ut till fler berörda aktörer i området.

### Förslagets innehåll i korthet

Transportstyrelsen föreslår att det införs ett förbudsområde utanför Helsingborgs Nordhamn. Endast fartyg som ska passera in till eller ut från Nordhamnen får befinna sig i förbudsområdet.

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 1 oktober 2016.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

### **Synpunkter**

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda senast den **17 juni 2016**.

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till

[sjofart@transportstyrelsen.se](mailto:sjofart@transportstyrelsen.se)

eller till  
Transportstyrelsen  
Sjö- och luftfartsavdelningen

601 73 Norrköping

Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2015-115 i svaret.

Transportstyrelsen sammanställer och kommenterar de remissynpunkter som kommer in. Sammanställningen publiceras därefter på Transportstyrelsens webbplats. Av sammanställningen kommer följande att framgå: vem som skickat in synpunkterna, själva synpunkterna och Transportstyrelsens kommentarer. Innan sammanställningen publiceras görs en sekretessprövning, så att eventuella remissynpunkter som omfattas av sekretess inte publiceras.

### **Kontaktpersoner**

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Carl-Göran Rosén, nautisk handläggare  
[carl-goran.rosen@transportstyrelsen.se](mailto:carl-goran.rosen@transportstyrelsen.se), 010-495 33 35

Emma van der Poll, jurist  
[emma.vanderpoll@transportstyrelsen.se](mailto:emma.vanderpoll@transportstyrelsen.se), 010-495 32 47

Med vänlig hälsning

Tomas Olsson  
Enhetschef, Infrastruktursenheten

**Sändlista**

BogserTeam Öresund AB  
Försvarmakten, *marinens fartygsinspektion*  
H+ projektet  
Havs- och vattenmyndigheten  
Helsingborgs Hamn AB  
Helsingborgs stad  
Helsingborgs Yacht Club  
HH Ferries Helsingborg AB  
Kommerskollegium  
Kustbevakningen  
Lotsförbundet  
Näringsdepartementet  
Näringslivets Regelnämnd, NNR  
Regelrådet  
SEKO Sjöfolk  
Sjöassuradörernas förening  
Sjöbefälsföreningen  
Sjöfartsverket  
Skärgårdsredarna  
Stena Rederi  
Sundsbussarna  
Svensk Sjöfart  
Sveriges Fiskares Riksförbund  
Sveriges Redareförening  
Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund  
Trafikverket Färjerederiet  
Åklagarmyndigheten Malmö



*Nedan redovisas de föreslagna reglerna avseende ett förbudsområde utanför Helsingborgs Nordhamn. Dessa regler kommer vid ikraftträdandet att utgöra en del av en ny samlad sjötrafikföreskrift, men remitteras separat.*

#### **Definition**

*Helsingborgs Nordhamn* hamn i Helsingborg med kajer och hamnbassänger vilka i norr begränsas av Kwickbron, i väster av pirar och vågbrytare mot Öresund, och i övrigt av land nord om latituden 56° 02,50'N

**1 §** Utanför inloppen till Helsingborgs Nordhamn är ett förbudsområde inrättat. Se bilaga X till dessa föreskrifter. Området begränsas

1) i väster av en linje mellan 55°02,46'N, 12°40,85'O och 56°02,09'N, 12°41,08'O,

2) i norr av en linje från 55°02,46'N, 12°40,85'O i bäring 059 grader till stranden,

3) i söder av en linje 56°02,09'N, 12°41,08'O i bäring 100 grader till stranden, och

4) i öster av Nordhamnens pirar samt linjer mellan inloppens pirhuvuden.

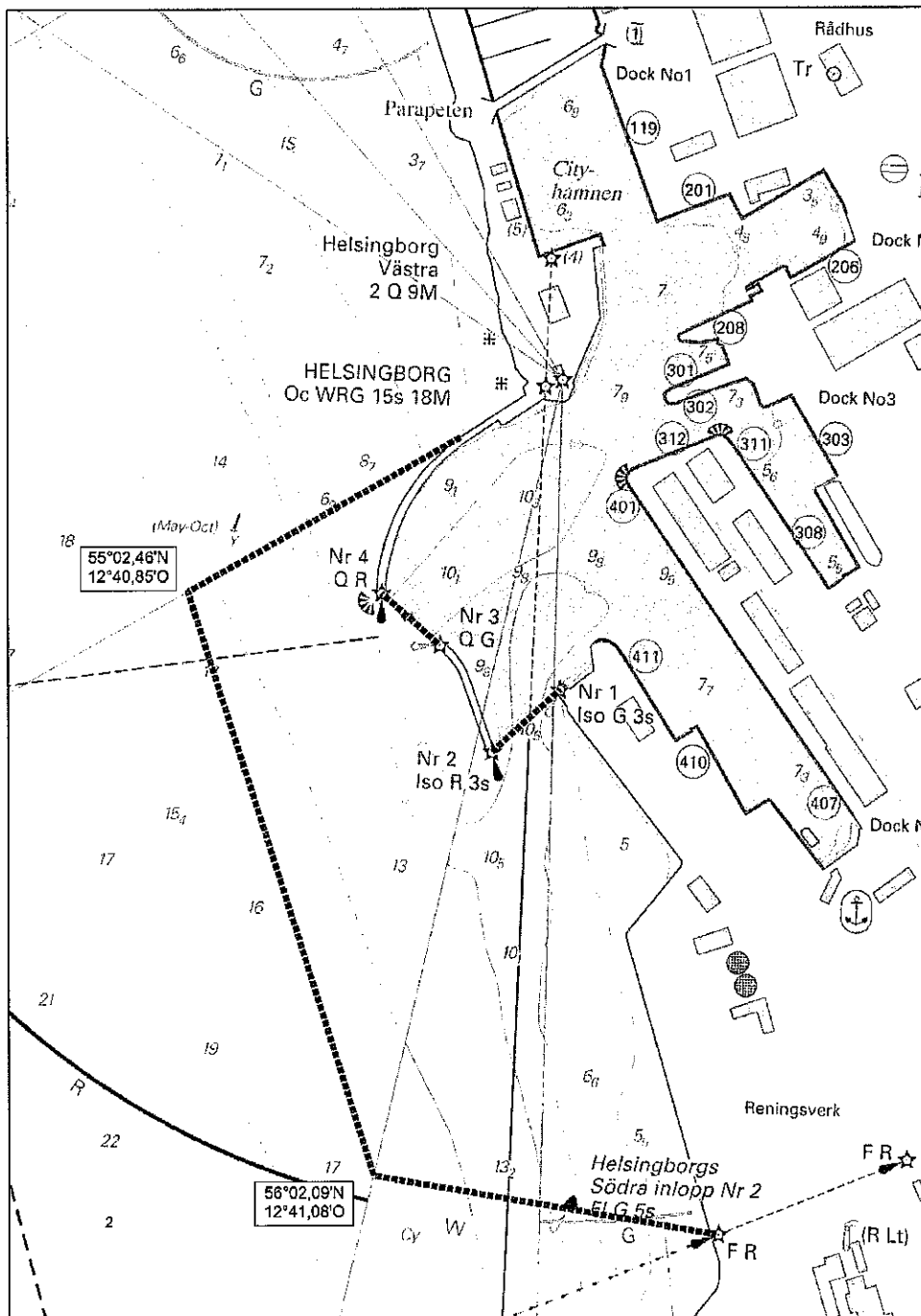
**2 §** Endast fartyg som ska passera in till eller ut från Helsingborgs Nordhamn får befinna sig i förbudsområdet.

**3 §** Transportstyrelsen kan, om det finns särskilda skäl, medge undantag från dessa föreskrifter. Ett undantag kan vara förenat med särskilda villkor.

## Förbudsområde utanför Helsingborgs Nordhamn

Gräns för förbudsområde utanför Helsingborgs Nordhamn (blå linje)

Helsingborgs Nordhamn (gråmarkerat område)





## Konsekvensutredning av föreskrifter om en förbudszon för viss sjötrafik utanför inloppen till Helsingborgs Nordhamn

### Transportstyrelsens förslag:

Transportstyrelsen föreslår en förbudszon för viss sjötrafik utanför inloppen till Nordhamnen i Helsingborg i avsikt att minska risken för kollisioner mellan främst fritidsfartyg och de färjor som trafikerar hamnen.

### A. Allmänt

#### 1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

I februari 2015 inkom en skrivelse till Transportstyrelsen från chefen för Sjöfartsverkets lotsområde i Malmö. Lotsområdet och de lokala lotsarna i Helsingborg har uppmärksammat att fritidsbåtstrafik och fiske med garn och krok förekommer i eller nära in- och utloppen till Nordhamnen i Helsingborg. Till hamnen råder en tät trafik med färjor till och från Helsingör. Lotsområdet anser att risken för en olycka är förhöjd vid nuvarande situation och vill se att ett område inrättas i anslutning till inloppet där fritidsbåtstrafik är förbjuden.

Transportstyrelsen har även erhållit en skrivelse från fem befälhavare i olika färjor som trafikerar hamnen regelbundet. Befälhavarna anser att ett förbudsområde ska inrättas för att minska risken för kollisioner med fritidsfartyg i nära anslutning till inloppet och hamnens vågbrytare. På fråga till en befälhavare uppger denne att det som ett genomsnitt under året finns mindre fartyg utanför pirarna var fjortonde dag. Enligt ett meddelande från den säkerhetsansvarige i Helsingborgs hamn anser denne att ett förbudsområde är en positiv säkerhetshöjande åtgärd.

Transportstyrelsen anser att det finns säkerhetsproblem med fartyg som navigerar i nära anslutning till hamnens vågbrytare och inlopp vilket framkommer i de skrivelser som inkommit till myndigheten. Kollisioner kan inträffa då färjorna har liten möjlighet att utföra undanmanövrar för mindre fartyg i närheten av vågbrytarna. Även mindre fritidsfartyg kan ur manöversynpunkt påverkas av de ofta starka strömmar som förekommer längs med vågbrytarna. Har ett fartyg fiskeredskap i vattnet så kan det antas att det krävs längre tid för en undanmanöver av båten vid en kritisk situation. Vid nedsatt sikt kan dessa mindre fartyg vara svåra att upptäcka

från färjorna. Problemet finns inom ett begränsat område i nära anslutning till Nordhamnen inlopp. Det kan noteras att ett liknande förbudsområde runt inloppet till Helsingörs hamn finns inrättat sedan 1998. Förbudsområdet finns fastställt genom danska föreskrifter.

## **2. Vad ska uppnås?**

En minskad risk för kollisioner eller närsituationer mellan färjorna till och från Helsingborgs Nordhamn och i huvudsak mindre fritidsfartyg.

## **3. Vilka är lösningsalternativen?**

### **3.1. Effekter om ingenting görs**

Nuvarande förhöjda risknivå består. Det kommer fortsatt att finnas en förhöjd sannolikhet för att det kan ske kollisioner eller farliga närsituationer mellan färjorna och mindre fritidsfartyg i anslutning till Nordhamnen.

### **3.2. Alternativ som inte innebär reglering**

Ett alternativ som inte innebär reglering är att något av regleringsalternativen som beskrivs under punkten 3.3 nedan istället görs rekommenderande.

Principen för detta alternativ är att formulera de ska-krav som finns i regleringsförslagen till bör-rekommendationer. Paragraftexten behöver då omformuleras med hänsyn till rekommendationsformen. Förbudsområdet anges genom vedertagna linjesymboler i aktuella sjökort över området. I samma sjökort införs en så kallad not där den text som finns i regleringsalternativet återfinns men i rekommenderande bör-form.

Detta alternativ kan införas genom att Transportstyrelsen meddelar Sjöfartsverkets redaktion för "Underrättelser för sjöfarande" (Ufs) om förbudsområdets position och notens text. Publicering sker sedan genom Sjöfartsverkets försorg både som en notis i publikationen Ufs (Underrättelser för sjöfarande) och senare som en uppdatering av de elektroniska och tryckta sjökorten över berört område.

Transportstyrelsen gör bedömningen att en rekommendation är en för vag åtgärd för att undanröja de risker som identifierats i området. En rekommendation ger inte Kustbevakningen möjlighet att ingripa vilket en föreskriftsreglering gör. En rekommendation kräver att de som idag fiskar i detta område tar del av uppdaterade sjökort eller annan information för att de ska uppmärksammas på rekommendationen. Om ett förbudsområde införs genom en reglering kan Kustbevakningen ingripa och upplysa om att t.ex. fritidsbåtar inte får uppehålla sig inom förbudsområdet samt beivra detta. Det borde redan idag vara uppenbart att det är riskfyllt att befinna sig i närheten av hamnens inlopp med mindre fartyg men så sker och det kan

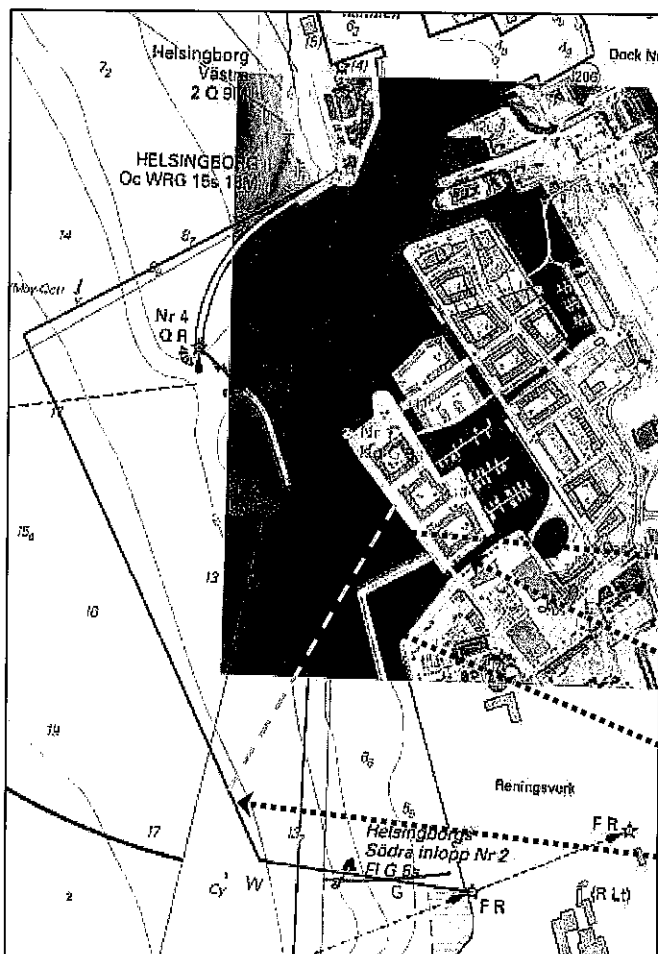
därför vara tveksamt om en rekommendation motverkar detta förhållande. Om en påföljd inte kan påräknas om fritidsfartyg t.ex. fiskar i området finns alltid en risk att någon eller några ignorerar de rekommendationer som utfärdats och utsätter sig själva och andra för fara. (Se även avsnitt 6)

### 3.3. Regleringsalternativ

Följande regleringsalternativ har identifierats:

1. Inrättande av ett förbudsområde där trafik med fritidsfartyg samt fiske förbjuds i enlighet med Sjöfartsverkets skrivelse. Områdets utbredning följer i huvudsak av "gräns förbudsområde" på kartan nedan.
2. Inrättande av en förbudszon där endast fartyg som ska passera in till eller ut från Helsingborgs Nordhamn tillåts befinna sig. Områdets utbredning följer av "gräns förbudsområde" på kartan nedan.
3. Reglering enligt alternativ 1 men där förbudsområdets utbredning modifieras så att områdets sydliga gräns sätts enligt markering på bilden nedan.

För att öka läsbarheten för texten nedan har följande bild infogats:



I denna bild har en skiss från dokumentet *Underlag för planuppdrag (Helsingborgs stad)* överlagrats sjökortsbilden för att bl.a. tydliggöra placeringen av den planerade kanal som beskrivs i texten nedan.

Alternativ sydlig gräns

Analys av regleringsalternativ

Planerad kanal

Förslag till piranordning

Gräns förbudsområde

**Alternativ 1:** Sjöfartsverkets förslag till reglering har formulerats som att fritidsbåttrafik och fiske ska förbjudas i ett angivet område utanför inloppen till Helsingborgs Nordhamn. Sjöfartsverket påpekar att ett sådant förbud i området skulle förhindra att en planerad framtida kanal genom den nuvarande Oslopirens södra landfäste skulle kunna byggas.

Eftersom det finns en förhöjd risk för sjöolyckor i det föreslagna området, anser Transportstyrelsen att det kan vara befogat att göra detta till ett förbudsområde. Transportstyrelsen anser dock inte att det kan införas ett absolut förbud mot trafik med fritidsfartyg i området. Detta eftersom ett sådant generellt förbud skulle innebära negativa konsekvenser för Helsingborgs stad.

Staden har inlett arbetet med det s.k. H+ projektet. Projektet avser att omvandla de södra delarna av Nordhamnen till bostadsområde och rekreationsplatser. I de framtida planerna ingår att öppna en förbindelse från nuvarande Oceanhamnen till Öresund. Kanalen planeras att vara belägen i det södra landfästet av nuvarande Oslopiren. Oceanhamnen planeras att inrymma en marina från vilken kanalen ger tillträde till Sundet. (Se bild ovan).

Byggandet av kanalen torde utgöra en provningspliktig vattenverksamhet. Vid en sådan provning kommer domstolen att beakta miljöbalkens 11 kap 6 § där det så kallade samhällsnyttokravet (båtnadskravet) regleras. Där framgår att en förutsättning för att få bedriva en vattenverksamhet är att dess fördelar från allmän och enskild synpunkt överväger kostnaderna samt skadorna och olägenheterna av den.

Det finns skäl att anta att en domstol kan anse att samhällsnyttokravet inte är tillgodosett om det finns ett absolut förbud mot trafik med fritidsfartyg i anslutning till mynningen av den tänkta kanalen, och därför inte lämna tillstånd till vattenverksamheten. Om kanalen inte kan byggas förändras de förutsättningar som ligger till grund för kommunens planer för byggande i hamnområdet på ett mycket ingripande sätt. Detta är att beakta som en reell konsekvens som kan följa med ett eventuellt beslut om förbudsområde för trafik med fritidsfartyg, enligt Sjöfartsverkets begäran.

**Alternativ 2:** Detta regleringsförslag har formulerats på ett sätt som får anses undanröja de negativa konsekvenserna för Helsingborgs stad som beskrivs ovan utan att den sjösäkerhetshöjande effekt som eftersträvas åsidosätts. En annan orsak till detta alternativ är att det möter svårigheter att på ett distinkt sätt definiera begreppet fritidsfartyg.

Genom att formulera beskrivningen av de fartyg som får befinna sig i förbudsområdet enligt nedan undviks en definition av begreppet fritidsfartyg samtidigt som att förbudet inte kategoriskt utestänger trafik till en planerad marina inom H+-projektet.

*2 § Endast fartyg som ska passera in till eller ut från Helsingborgs Nordhamn får befinna sig i förbudsområdet.*

För att öka tydligheten har en definition av vad som utgör Nordhamnen i Helsingborg tagits med i föreskriftens definitionslista:

*Helsingborgs Nordhamn* hamn i Helsingborg med kajer och hamnbassänger vilka i norr begränsas av Kvickbron, i väster av pirar och vågbrytare mot Öresund, och i övrigt av land nord om latituden 56° 02,50'N

Med avsikt att i särskilda fall ha möjligheten att medge att viss trafik befinner sig i eller passerar förbudsområdet, eller att särskilt fiske kan medges, har en undantagsregel inarbetats i föreskriftsförslaget:

Det bör noteras att det har utgivits en s.k. Ufs-notis år 2012 som meddelar följande: *"Fritidsbåtstrafik är strängt förbjuden i vattenområdet innanför hamnpirarna i Helsingborgs handelshamn. Alla fritidsbåtar hänvisas till fritidshamnarna Norra hamnen och Råå småbåtshamn."* Texten finns också översatt till engelska och är införd som en not i aktuella sjökort. Enligt uppgift har skyltar i form av sjövägmärken monterats vid Nordhamnens båda inlopp där texten ovan anges. Transportstyrelsen har inte funnit att detta meddelade förbud har stöd i gällande hamnordning för Helsingborgs hamn vilket framstår som en brist. I praktiken torde förbudet ändå efterlevas vilket innebär att fritidsfartyg inte normalt har skäl att in- eller utpassera till Nordhamnen.

**Alternativ 3:** I detta alternativ modifieras det av Sjöfartsverket föreslagna förbudsområdets utbredning. De ingripande konsekvenserna för Helsingborgs stad och bygget av kanalen från Oceanhamnen skulle inte uppstå om förbudsområdets södra gräns flyttas norrut så att den planerade kanalmynningen inte befinner sig inom förbudsområdet.

Transportstyrelsen anser att Sjöfartsverkets förslag på område är relevant. Områdets norra och södra gräns kan optiskt observeras genom geografiska referenser som bojar och i land befintliga fyrar. Skulle området krympas kommer det att vara otydligt och inte helt fylla sitt syfte. Om den södra gränsen flyttas norrut kommer denna att befinna sig på ett mycket litet avstånd från det södra inloppet och tveksamheter torde uppstå om man är innanför eller utanför området.

### *Ställningstagande*

Vid en utvärdering av de olika regleringsalternativen har Transportstyrelsen funnit att alternativ 2 bör väljas. Förbudsområdets utbredning är litet i förhållande till övriga vattenområden som finns tillgängliga för fiske i Öresund. Eventuell deviation på grund av förbudsområdet för syd och nordgående trafik uppskattas till cirka 150 meter och kan anses vara försumbar. Transportstyrelsen anser att den sjösäkerhetshöjande effekt som en reglerad förbudszon ger är så stora att den begränsade inskränkning av tillgängligheten som tillfogas allmänheten får anses vara acceptabel. Ytan av det föreslagna förbudsområdet är cirka 0,3 km<sup>2</sup>

De negativa konsekvenserna som nämns ovan för Helsingborgs stad kan anses vara undanröjda med de formuleringar som finns i detta regleringsalternativ.

Det valda föreskriftsförslaget inarbetas i en ny föreskrift där vi har för avsikt att samla ett antal befintliga sjötrafikföreskrifter i en ny författning: Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016: XX) om sjötrafikregler i vissa områden i Sverige. Reglerna om förbudsområdet kommer återfinnas i ett kapitel benämnt "Lokala sjötrafikregler för Öresund".

#### **4. Vilka är berörda?**

Sjötrafikanter som har för avsikt att passera förbudsområdet eller som önskar vistas inom området för fritidsfiske eller eventuellt annan rekreation. Berörda är också den sjötrafik som ankommer eller avgår till och från Nordhamnen.

#### **5. Vilka konsekvenser medför regleringen?**

##### **5.1. Företag**

(  ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(  ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Transportstyrelsen har inhämtat information från Helsingborgs hamn (hamnkaptenen), lokala lotsar, befälhavare på Scandlines samt företaget Helsingborgsbåtarna. Den samlade bedömningen från dessa källor är att inget yrkesmässigt fiske äger rum i det eventuella förbudsområdet. Kustbevakningens stationschef i Helsingborg meddelar dock att ålfiske med

ryssja fortfarande kan äga rum längs pirarna. Någon annan företagsverksamhet kan inte identifieras i området.

Nordhamnen trafikeras av fartyg tillhörande olika rederier. Fartyg som går i yrkesmässig verksamhet till och från Helsingborgs Nordhamn berörs inte av reglerna.

Fartyg i yrkesmässig trafik som eventuellt tidigare navigerat främst på nord- eller sydgående kurser genom området frántas denna möjlighet. Den deviation som regleringen innebär för nord och sydgående sjötrafik uppskattas som tidigare nämnts till cirka 150 meter.

Konsekvensen för den sjötrafik som får passera genom förbudsområdet är att den risk som föreligger för kollision eller närsituationer med mindre fartyg och båtar kommer att minska.

## **5.2. Medborgare**

De fartyg som i huvudsak trafikerar Nordhamnen är färjor med last och passagerare. I förlängningen kan en minskad risk för sjöolyckor kring Nordhamnen sägas vara en åtgärd till gagn för färjepassagerarnas säkerhet.

En konsekvens av regleringen är att ett antal medborgare som tidigare har eller planerar att bedriva fritidsfiske i området frántas denna möjlighet.

En annan konsekvens är att de fritidsfartyg som tidigare navigerat främst på nord- eller sydgående kurser genom området frántas denna möjlighet. Den deviation som regleringen innebär för nord och sydgående sjötrafik uppskattas till cirka 150 meter.

Det är inte möjligt att erhålla någon form av statistik över det antal unika medborgare som har bedrivit fritidsfiske i det berörda området och inte heller över antalet passerande fartyg i form av fritidsfartyg. Merparten av de mindre fritidsfartygen är inte utrustade med AIS (Automatic Identification System) som skulle kunna ge en vägledning om antalet fritidsfartyg i förbudsområdet.

Transportstyrelsen har informerat Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund om det föreskriftsarbete som pågår kring Nordhamnen. Förbundet har meddelat att man inte torde ha några synpunkter på en eventuell reglering.

Vi har även varit i kontakt med ordföranden i Helsingborg Yacht Club. Cirka 20-25 meter norr om den nordliga gränsen för det föreslagna förbudsområdet låter klubben sätta ut ett specialmärke under tiden maj till oktober. Utmärkningen utgör det södra rundningsmärket för den

kappseglingsbana som klubben använder under sommartid. Vi har påpekat att märket bör flyttas 100-150 meter norrut för att undvika att kappseglande segelbåtar inte behöver befinna sig i förbudsområdet. Ordföranden meddelat att detta troligen inte kommer att vara en nämnvärd olägenhet för klubben.

Regleringen kommer att beröra främst fritidsfiskare. En konsekvens är att förbudsområdet förhindrar att mindre fartyg seglas ned av den tunga trafiken till och från hamnen. Vid en kollision mellan en fritidsbåt och en färja torde med all sannolikhet fritidsfartyget skadas allvarligt och möjligen sjunka. De materiella skadorna på färjan däremot torde bli ringa. Att fritidsfiske inte kan bedrivas i förbudsområdet kommer då indirekt att skydda sådana fiskare mot skada.

### **5.3. Staten, regioner eller landsting och kommuner**

Med valt regleringsalternativ uppkommer inga konsekvenser för regioner, landsting eller kommuner.

Andra myndigheter än Transportstyrelsen som har tillsyns- eller övervakningsuppgifter på sjöfartsområdet behöver sätta sig in i och i viss mån anpassa sig till de nya reglerna. Det berör i huvudsak Kustbevakningen och möjligen sjöpolisen.

### **5.4. Externa effekter**

Regleringen bidrar till att minska risken för en olycka och därmed risken för ett utsläpp i Öresunds havsmiljö. Om en kollision mellan en färja och ett fritidsfartyg skulle äga rum kan detta ge upphov till t.ex. oljeutsläpp.

## **6. Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

### ***Ingen åtgärd***

De påpekade säkerhetsriskerna lämnas utan åtgärd. Som ovan nämnts är konsekvensen av detta att den förhöjda risknivån för kollisioner och närsituationer mellan färjor och fritidsfartyg består.

### ***Rekommendationsalternativet***

Transportstyrelsen omhändertar via Sjöfartsverket att aktuella sjökort förses med ett rekommenderat förbudsområde med tillhörande information via en s.k. not i sjökortet. Den informerande texten motsvarar i princip den första paragrafen i föreskriftsförslaget dock att ordet *ska* byts ut mot ordet *bör* eller alternativt *rekommenderas*.



Konsekvenserna för företag bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

Konsekvenserna för detta alternativ är avhängiga av hur sjötrafikanterna följer och har kunskap om de råd som anges i sjökort och genom annan information kring trafiken i det rekommenderade området. För de sjötrafikanter (medborgare) som efterlever rekommendationerna kommer konsekvenserna att vara desamma som beskrivs i punkt 5.2.

Konsekvensen för den sjötrafik som får passera förbudsområdet är att den risk som föreligger för kollision eller närsituationer med mindre fartyg och båtar kommer att minska. Till vilken grad de positiva konsekvenserna enligt ovan får genomslag är naturligtvis beroende på efterlevanden och kunskapen om eventuella rekommendationer.

De negativa konsekvenserna för Helsingborgs kommun som tidigare beskrivits och som omhändertagits i regleringsalternativet blir också omhändertagna om rekommendationsalternativet kommer till stånd.

Transportstyrelsen anser att de sjösäkerhetsrisker som påtalats av Sjöfartsverket och befälhavare med lång erfarenhet av trafik till Helsingborgs Nordhamn måste lösas. Att avstå från någon form av åtgärd anser vi inte vara lämpligt.

Att utforma en åtgärd i rekommendationsform anser vi vara en för vag åtgärd där efterlevnaden av en rekommendation kan ifrågasättas. (se även avsnitt 3.2)

### ***Regleringsalternativ 1-3***

De olika konsekvenserna av regleringsalternativen beskrivs i punkt 3.3

En föreskrift medger sanktionsmöjligheter och bör ha ett starkare signalvärde och därmed öka regelefterlevnaden i förhållande till rekommendationsalternativet. Vid en reglering kommer Kustbevakningen att ha befogenhet att ingripa vid överträdelser och beivra dessa. Om påföljder utverkas torde detta förhållande komma till allmän kännedom och påverka efterlevnaden i en positiv riktning. Transportstyrelsen har med beaktande av ovanstående valt regleringsalternativet.

## **7. Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Sjötrafikförordningen (1986:300) 2 kap. 1 §.

## **8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Nationella sjötrafikföreskrifter bestäms av det land som har jurisdiktion över berört farvatten och omfattas inte av någon EU-reglering.

Som upplysning kan nämnas att 2 § lagen (1966:374) om Sveriges sjöterritorium anger att i Öresund mellan Klagshamns fyr och Kullen räknas endast hamnar till inre vatten. Det betyder att svenskt inre vatten i Helsingborgs Nordhamn endast finns innanför vågbrytarna kring hamnen. Det föreslagna förbudsområdet finns då på svenskt territorialhav. I territorialhavet i Öresund gäller UNCLOS regler om oskadlig genomfart (samt de särskilda regler som gäller internationella sund). Förbudet torde inte inkräkta på denna regel då internationell genomfartstrafik inte förekommer i det föreslagna förbudsområdet.

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

Det kan vara olämpligt att implementera föreskriften under sommaren då regleringen behöver kommuniceras på flera sätt under en längre tid. Detta talar för att tidpunkten för ikraftträdandet kan anstå till hösten 2016 för att få allmänt genomslag under säsongen 2017.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### 10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Tillgängligheten till Nordhamnen kan öka för den tyngre sjötrafiken. Samtidigt minskar tillgängligheten för de som t.ex. önskar bedriva fiske i det relativt lilla område av Öresund som berörs av regleringen. (se även avsnitt 3.3).

### 11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Regleringen medför en höjning av sjösäkerheten i området samt förväntas ha en positiv effekt på miljön då ett utsläpp i många fall är en konsekvens av en olycka på sjön.

### C. Företag

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

### D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
Företag	Säkrare passager nära hamnen			
Medborgare	Höjd säkerhet för medborgare på färjor	Minskad tillgänglighet till fiske i det aktuella området		
Staten m.fl.				
Externa effekter	Ökad sjösäkerhet, minskad miljöpåverkan			
<b>Totalt</b>				Nyttan överstiger kostnaderna för regleringen

### E. Samråd

Det framgår av sjötrafikförordningen (1986:300) 2 kap. 1 § att samråd ska ske med Sjöfartsverket då föreskrifter meddelas med stöd av samma paragraf. Samrådet sker genom sedvanligt remissförfarande.

Under utredningsarbetet har kontakt tagits med Helsingborgs hamn, Sjöfartverket (Lotsområde Malmö), Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund, Kustbevakningen Helsingborg, Befälhavare i Scandlines, Helsingborgsbåtarna samt Helsingborg Yacht Club.

---

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

**Carl-Göran Rosén**, nautisk handläggare  
**Telefon:** 010-495 33 35  
**E-post:** carl-goran.rosen@transportstyrelsen.se

**Emma van der Poll**, jurist  
**Telefon:** 010-495 32 47  
**E-post:** emma.vanderpoll@transportstyrelsen.se