

INSÄNDARE & DEBATT

Redaktionen förbehåller sig rätten att redigera texterna. Insändare får undertecknas med signatur men tidningen ska alltid ha skribentens namn och telefonnummer. Inläggen skickas till: Skärgården * Hammarby Fabriksväg 43, 5 tr * 120 30 Stockholm eller redaktionen@skargarden.se.



Transportstyrelsens båtlivsundersökning synes mer kunna tilltala politiker som vill fatta populära beslut än att ge ett sakligt underlag, skriver professor Mats Edenius.

FOTO: LASSE SÖDERMAN

Båtlivsundersökning för populister

Transportstyrelsen har i år genomfört ännu en så kallad båtlivsundersökning. Den har till syfte "att ge sådana fakta om båtlivet och båtbeståndet att offentlig förvaltning, näringsliv och organisationer kan planera och fatta beslut på riktiga grunder." I Transportstyrelsens uppdrag ligger att bli arbetat för ökad säkerhet till sjöss. Så långt allt väl. Men, rapporten vittnar lika mycket om en egen agenda. Två ämnen dominerar i såväl pressreleasen som i undersökningen. Flytvästar och alkohol. Resultaten kring dessa två saker liknar föregående års undersökningar – det stora flertalet vill och tar ansvar när de är på sjön. Det är ingen nyhet.

Transportstyrelsen har i årets undersökning lagt till en ny fråga: "Hur ställer du dig till införande av en lag om obligatorisk flytväst?". Undersökningen visar att en klar majoritet bland båtfolket är för en lag. Frågan är givetvis ett sätt för Transportstyrelsen att driva opinion för ett politiskt beslut. Än mer tydlig blir agendan då man kommer till frågorna om den omdiskuterade utökade sjöfyllerilagen. Här

söker man föra i bevis att en stor majoritet – ja nästan alla – tycker sjöfyllerilagen är bra förutom hos gruppen båtägare som omfattas av lagen där det finns avvikande åsikter. Som man frågar får man svar. Vad undersökningen visar är vad alla är överens om; det ska inte vara tillåtet att framföra en båt full på sjön. Det innebär dock inte att en lag kan ha fel och brister och därför behöver justeras.

FÖR ATT KUNNA presentera fakta för politiska beslut så behöver man analysera vad sjöfyllerilagen har lett till och utifrån vilka antagande båtägarna svarat på olika frågor. Våra myndigheter har nästan direktlinjer till media beträffande sjösäkerhet där de oemotsagda kan lägga bilder till rätta utifrån sina högst begränsade uppdrag. I dessa bilder ingår inte en diskussion kring den enskilda båtägarens frihet, värdighet och rätt. Det är istället politikerna som antas vara garanter för ett sådant perspektiv. Samtidigt grundar politikerna sina beslut på de "fakta" som myndigheter ger dem.

De politiker som stiftat sjöfyllerilagen har sagt att det finns anledning att se lika strängt på sjöfylleri som rattfylleri. Absolut, men förutsättningarna på vägarna skiljer sig helt från hur de ser ut på sjön. Lagen skulle aldrig utformats som den gjorts om politikerna på förhand fått vederhäftiga beslutsunderlag byggda på fakta. Häri bottenar också mycket av den kritik som på senare år riktats mot lagen på såväl debattsidor som från båtorganisationer och båtfolk. En kritik som också våra nordiska grannländer uppmärksammat när de kastat den unika svenska sjöfyllerilagen överbord.

DET ÄR MOT denna bakgrund som Transportstyrelsens båtlivsundersökning blir så viktig. Underlaget ger dock inte utrymme för analys eller visar på en ambition att reda ut olika problem och frågor som lagen skapat. För i så fall hade Transportstyrelsen kunnat lyfta fram att det efter fem år inte går att urskilja någon märkbar effekt av den skärpta sjöfyllerilagen på antalet olyckor. Och att fritidsbåtolyckor har gått ned i snart 30

års tid. Att lagen dessutom i dess nuvarande utformning kostar pengar både i form av övervakning och att den klart belastar vårt rättsväsende. Att den därtill skapat kriminella utan offer är en intrikat fråga för de politiker som gärna i andra sammanhang säger att de hellre vill fria än fälla. Lägg märke till att den som framför en båt med 0,21 promille på öppen fjärd utan fara för andra har samma höga straffvärde som ringa miss-handel. Är det jämförbara handlingar för våra politiker kan man undra?

Det allvarligaste är dock att den båtlivsundersökning som nu föreligger synes mer kunna tilltala eventuella politiker som snabbt vill känna var vinden blåser och fatta populära beslut än att ge ett sakligt underlag. Det finns bara en väg ut ur detta problem. Politikerna måste snart besluta om en översyn av de lagar som reglerar båtlivet eftersom individens frihet, värdighet och rätt har blivit en restpost hos myndigheterna.

MATS EDENIUS
PROFESSOR, INSTITUTIONEN
INFORMATIK OCH MEDIA
UPPSALA UNIVERSITET



Kön till bussen är oftast otroligt lång och detta gäller varje tur. Både till och från Gullmarsplan.

FOTO: ALEXANDER GUSTAVSSON

Behåll Dalarös direktbuss

Efter att vi Dalaröbor i flera år jobbat för en buss till Gullmarsplan fick vi efter många om och men fyra direktbussar på morgonen Dalarö-Gullmarsplan samt fyra stycken kvällstid Gullmarsplan-Dalarö. Dessa bussar är ofta fulla och det blir en restid på totalt 35-45 minuter.

Från Dalarö torg till T-Centralen med byte till pendeltåg vid Handenterminalen blir resan istället 1h 10 minuter.

OM DIREKTBUSSEN till Gullmarsplan skulle dras in innebär detta är en förändring som för alla resenärer skulle innebära mer än 30 minuters längre restid enkelresa. En timmas längre restid om dagen är inte populärt för någon ute på Dalarö och många har flyttat ut till landsbygden just för att denna direktbuss finns. Om den inte fanns skulle antalet permanentboende absolut inte vara densamma som idag.

Man måste tänka på alla som går i gymnasiet inne i stan, vilken förändring det skulle bli för dem då de kommer bli tvungna att ta en buss som går 40-60 minuter tidigare för att inte bli sena till sin första lektion. Även de som arbetar mycket på inringning blir drabbade.

ENLIGT NOBINA drabbas endast 120 personer av denna förändring vilket är rent skitsnack. Efter en vecka har gruppen "Rädda buss 869" på Facebook redan mer än 600 medlemmar och om det endast var 120 personer som åkte bussen dagligen skulle knappast alla åtta bussar om dagen vara knöckfulla.

Vi hoppas verkligen att detta förslag som Nobina fört fram stoppas, skulle detta ske skulle många som kan köra bil på mornarna vilken skulle innebära mer köer och otroligt dåligt för miljön.

DALARÖBO