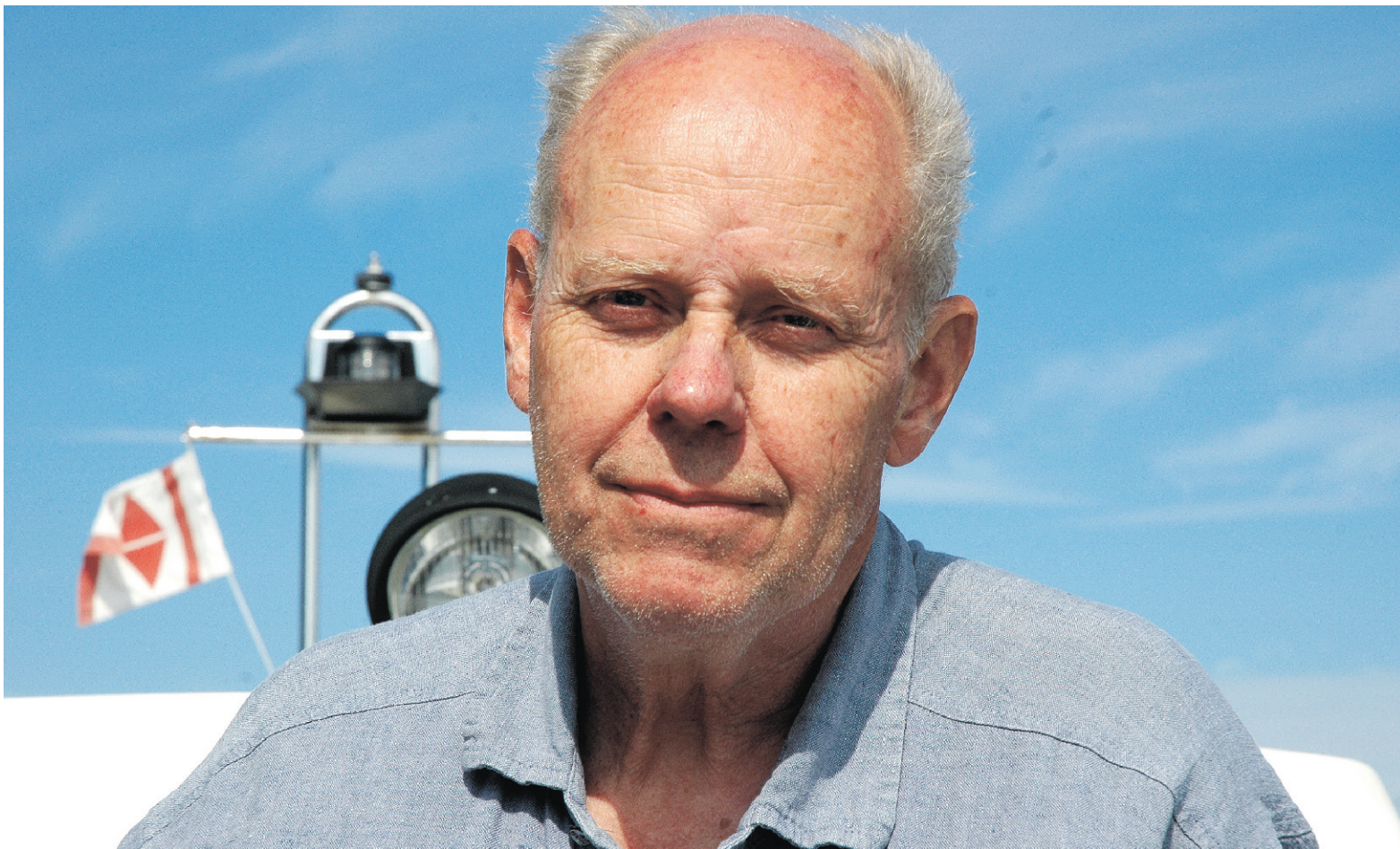




- Jag har aldrig uppfattat sjölivet som en tummelplats för fylleri däremot som en plats för trevliga umgängesformer inom gränserna för vad sjösäkerheten kräver, säger Ulf Hallström, tidigare chef för sjöräddningen i Sverige.

Sjösäkerhetsexpert sågar sjöfyllerilagen

Höj alkoholgränsen för fritidsbåtsfolket från 0,2 till 0,8 promille och låt det gälla endast i farleder. Det föreslår sjösäkerhetsexperten Ulf Hallström som anser att den gamla lagstiftningen är fullt tillräcklig för fritidsbåtstrafiken utanför de etablerade farlederna.

- Att påstå att 0, 2-gränsen kommit till för sjösäkerheten för fritidsbåtar är fullkomligt befängt, säger han.

- Jag skulle aldrig acceptera att man super till sjöss men att ta ett glas vin till lunchen och sen färdas över öppet vatten är inte fylleri.

Det säger Ulf Hallström, tidigare chef för landets sjöräddning på Sjöfartsverket under 14 år.

Efter att ha lyssnat till debatten om den nya sjöfyllerilagen, som Skärgården arrangerade på Skärgårdsmässan i juni, tar han nu bladet från munnen. Under debatten försvarede lagen av riksdagsledamoten Johan Linander (C).

- Jag reagerade på att han jämförde sjösäkerhetsaspekten med bilsäkerhetsaspekten. En annan företrädare för lagen menade att det var budskapet som var viktigt. Är det här en lagstiftning som bygger på budskapseffekten istället för sjösäkerhetseffekten? I så fall vore det ärligare av förespråkarna att säga det.

Budskapet, menar Ulf Hallström, är att politikerna inte accepterar att det dricks över huvudet inom båtlivet.

- Politikerna accepterar i

så fall inte att man får dricka ens om det inte påverkar sjösäkerheten.

DET SYNSÄTTET har Ulf Hallström inget till övers för utan menar att vi måste anlägga ett sjösäkerhetsperspektiv när alkoholmängden inom båtlivet diskuteras och provas.

- Vi måste fråga oss vad som är farligt för sjötrafiken. Att påstå att 0,2-gränsen kommit till för sjösäkerheten när det gäller fritidsbåtar är fullkomligt befängt.

Ulf Hallström anser att den gamla lagen skulle kunna vässas men menar att de nya reglerna skjuter långt över målet.

- Jag kan förstå att man vill ha en promillegräns för det är lätt att mäta men 0,2 promille är oerhört lite. 0,8 anser jag vara en mer lämplig gräns när man färdas i tättrafikerade områden. Den rekommenderas dessutom av IMO (International Maritime Organization) som är FN:s fackorgan för sjösäkerhetsfrågor och är internationellt vedertagen för yrkessjö-

farten. Rimligtvis borde den då fungera för fritidsbåtstrafiken i Sverige, fortsätter Ulf Hallström.

MEN HAN är inte främmande för att en lägre promillegräns samtidigt införs i farleder och hårt trafikerade områden.

- Ta Lindahlssundet en söndagskväll på sommaren till exempel. Då är det trångt där när alla båtar är på väg till stan. Att ha skärpta nykterhetsregler i sådana farleder kan vara en möjlighet.

Innan sin tid som chef för sjöräddningen arbetade Ulf Hallström till sjöss i 20 år varav 12 som befälhavare på Waxholmsbolagets båtar. Trots sin långa yrkeserfarenhet kan han bara dra sig till minnes ett fåtal fall där alkohol spelat en avgörande roll vid sjöolyckor.

- Nämndöfallet är ett sådant exempel. Då körde en båtförare upp i 35 knop på en grynnan och det visade sig att han hade en mycket hög promillehalt i blodet. Han blev åtalad och fälld även med den gamla lagen. Jag har svårt att tänka mig att den killen hade varit mer nykter även om vi redan då hade haft 0,2-regeln. Vi kommer alltid att få leva med att vissa människor bryter mot nykterhetslagarna precis som inom biltrafiken.

Ulf Hallström framhåller

att han inte är för sjöfylleri utan att det här handlar om något helt annat.

- När det gäller yrkestrafiken är jag för nolltolerans trots IMO:s rekommendation. Som befälhavare på ett stort fartyg kan man ha ansvar för många passagerare, fartygen är oftast mycket stora, ibland upp till 300 meter långa och miljökonsekvenserna kan bli enorma om något går snett. Dessutom står stora fartygsvärden på spel. Men att jämföra det med att någon åker ut till en skärgårdssö, äter lunch och tar ett glas vin för att sen färdas över en öppen fjärd till hemmet eller någon annanstans går inte. Att kriminalisera detta med hänsyn till sjösäkerheten är bara löjligt.

Som många andra har även Ulf Hallström reagerat över lagstiftarnas strävan att jämställa land- och sjötrafik. Men att jämställa de två trafiklagen går inte, menar han. Två bilar som möts och som båda kör 90 kilometer i timmen har en relativ hastighet av 180 kilometer i timmen. De möts på en väg där de inte kan väja utan att köra i diket och där avståndet är 2-3 meter mellan fordonen. Det ska ställas mot båtarnas långt lägre hastigheter och det stora manövertrymme som öppna vatten och fjärdarna erbjuder.

- Att 0,2 promille gäller

för biltrafiken är helt relevant. Omdömet och reaktionsförmågan måste vara på topp eftersom du då ofta har mindre än en sekund på dig att reagera innan det är för sent. I sjötrafiken gör det inget om du reagerar efter en, eller kanske 10 sekunder eller mer i vissa fall. När du väjer kan du i de allra flesta fall företa en ordentlig undanmanöver utan att riskera dikeskörningar. Det gäller dock att veta om det föreligger en kollisionsrisk samt hur och åt vilket håll man i så fall skall väja. I dag ställs inte några sådana krav, säger Ulf Hallström.

LAGSTIFTARNAS strävan att likställa de två trafiklagen är dessutom inkonsekvent. Som nämnts tidigare är det i dag tillåtet för en minderårig, utan någon som helst utbildning eller kunskap om sjövägsreglerna, att låna pappas snabba båt.

- Tänk tanken att den 15-åriga sonen lånar pappas bil fast han inte har körkort. Det skulle han då få göra bara han har mindre än 0,2 promille i blodet, säger Ulf Hallström, som fortsätter;

- Man har börjat i fel ända. Man borde ha börjat med att ställa behörighetskrav och där sjövätt obligatoriskt skulle ingå i utbildningen istället för att införa 0,2-gränsen.

LASSE SÖDERMAN TEXT OCH FOTO
lasse@skargarden.se Tel: 08-54 54 27 23



Ny räddningsbåt på Ornö

Sjöräddningssällskapet på Ornö har fått en ny så kallad Resquerunner. Den fungerar som en tålig vattenscooter utan skadliga propellrar. För att människor som hamnat i vattnet lätt ska kunna ta sig upp på resquerunnern är aktern väldigt låg.

Till skillnad från sjöräddningens större farkoster kommer den nya dessutom in på mycket grunt vatten.

I tisdags förra veckan hölls en dopceremoni där ett tjugotal personer närvarade. Båten döptes till Yvonne Salén efter sin donator med samma namn. **ME**

Patient anmäler äldreboende

Ett äldreboende i Vaxholm har Lex Maria-anmält boendet efter att ha fått gå med bruten handled. Patienten ramlade, vilket uppmärksammades av sjukvårdspersonal som tolkade patientens handled som stukad. Patienten fortsatte att ha besvär med sin handled och skickades cirka tjugo dagar senare till Danderyds sjukhus där man kunde konstatera att handleden var bruten. **ME**

Orosmöte i Älmsta

Efter trafikolyckan på Vaddö som Skärgården skrev om i förra numret hölls det på torsdagen ett orosmöte i Älmsta skola. Till mötet kom cirka 120 personer och på plats fanns skolpersonal, fältassistenter, räddningstjänst och personer från kyrkan. De diskuterade den oro som finns för ortens ungdomar och hur man kan förbättra stödet till dessa och föräldrar. Ett uppföljningsmöte är planerat till den 6 september. **ME**

Anmärkningar på brandövningsanläggning

Berga brandövningsanläggning blev i maj förbjuden att använda etanol- och gasanläggningen efter en inspektion av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.

Bland annat anmärktes på att det saknades föreståndare för gasolanläggningen och en beskrivning av riskerna med gasolhanteringen. Anläggningen ansågs inte heller skyddad för obehöriga.

Försvarsmakten har nu åtgärdat eller inlett åtgärder för att komma till rätta med problemen och vill att MSB häver förbudet. **PA**