

Näringsdepartementet  
Diarienummer N2017/07438/FF

## Remissvar angående SOU 2017:95 Ett land att besöka. En samlad politik för hållbar turism och växande besöksnäring.

*Maritimt Forum är en intresseförening för det maritima klustret med uppgift att driva klustergemensamma frågor för en stark maritim näring. Maritimt Forum består av cirka 100 medlemmar och det är företag, organisationer, stiftelser, utbildningsinstitut, föreningar och myndigheter. Verksamheten finansieras genom medlemsintäkter.*

### Förslag från Maritimt Forum:

- Inkorporera regeringens maritima strategi i besöksnäringsspolitiken.
- Uppmärksamma den maritima besöksnäringen i besöksnäringsspolitiken.
- Utred hur samhällsplaneringen bättre kan tillgodose den maritima besöksnäringens behov.
- Kommunala planprocesser bör innehålla konsekvensanalyser för besöksnäringen.
- Samordna statliga mål för besöksnäringsspolitiken med kommuner och myndigheter.
- Tillsätt en nationell besöksnäringssorganisation för att utveckla erbjudande och värdskap inom besöksnäringen.
- Riksdag och regering bör genom mobilisering och dialog peka ut en tydlig färdriktning för arbetet med att främja besöksnäringen.
- Tillsätt en samordnare för sjöfarten för att öka tillgängligheten för gods- och persontransporter.
- Arbeta med attraktioner hela året då näringen präglas av stora säsongsvariationer.
- Främja persontransporter till sjöss utöver arbetspendling och vardagsresande i syfte att underlätta för besöksnäringen.
- Minska regelbördan för framför allt mikroföretagande genom funktionsbaserade regelverk.
- Möt efterfrågan på tim- och deltidsanställningar till följd av säsongsvariationen genom att göra det möjligt för företag att tillsammans lägga samman deltider så att det motsvarar en heltid.
- För att främja måltidsturismen behövs nationell samordning av regeringens olika strategier, myndigheter och regelverk.
- SCB:s metod för att ta fram statistik över branschöverskridande näringar behöver utvecklas.

### Inledning

Maritimt Forum vill inledningsvis tacka för möjligheten att inkomma med synpunkter på utredningen.

Efter ett gediget förarbete inom det maritima klustret presenterade regeringen "En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö" i september 2015. På en rad områden berör regeringens maritima strategi besöksnäringen. Utöver sjöfarten utgör besöksnäringen den största delen av den maritima sektorn. Regeringen har som ett led i att genomföra den maritima strategin tillsatt en rad utredningar och tagit flera initiativ i syfte att stärka sjöfarten och den maritima näringen. Det finns därför all anledning till att låta den maritima strategin vara en del av besöksnäringsspolitiken.

Potentialen och omfattningen av den maritima besöksnäringen fångas väl i regeringens maritima strategi. "Efterfrågan på kustnära upplevelser är stor både hos svenska och utländska gäster. Med flera skärgårdsområden, många sjöar, kanaler och ett unikt maritimt kulturarv finns det goda förutsättningar för den maritima turismen. Särskilt turismen i de storstadsnära skärgårdarna och kryssningsturismen har potential att utvecklas. Genom att ta tillvara det maritima kulturarvet bättre finns det möjlighet att

utveckla nya besöksmål. Det kan handla om kulturmiljöer respektive forn- och fartyglämningar både över och under havsytan. Det maritima kulturarvet består också av museer med maritim anknytning, som omfattar ett stort antal äldre k-märkta fartyg, ofta ägda och underhållna av ideella krafter och i trafik under turistsäsongerna. Ett annat område som har potential att utvecklas är den maritima måltidsturismen, där lokal matkultur och maritima produkter kan tas tillvara. Även fritidsfiske och fritidsbåtliv har en stor utvecklingspotential och kan generera betydelsefulla intäktskällor lokalt, vilket i sin tur kan bidra till att förbättra möjligheterna att bo och verka i glesbygd eller i kust- och skärgårdsområden.”

Men trots detta finns en utbredd uppfattning inom det maritima klustret att den intar en allt för undanskymd plats i förhållande till andra segment inom besöksnäringens politik. Besöksnäringens politik bör därför tydligare framhålla den maritima näringens bidrag både vad gäller destinationer och det arbete som bedrivs. Exempelvis fraktade sjöfarten 26,1 miljoner passagerare till och från Sverige år 2016.

## Behov av samhällsplanering

På ett övergripande plan behövs bättre förutsättningar för maritima verksamheter. Främst är det urbaniseringen och jakten på bebyggelsebar mark som driver utvecklingen. Men även omsorgen om standskyddet och bevarandeperspektivet innebär att maritima verksamheter inte får rätt förutsättningar. Det finns också en konflikt mellan tillväxt och miljö. Å ena sidan utgör en sund och hållbar turism utan allt för stor miljöpåverkan grunden för maritim besöksnäring, men å andra sidan riskerar ett allt för stort fokus på bevarande att hindra framväxten av företag inom detta segment av besöksnäringen. Det här är en utveckling som riskerar att hindra tillväxten inom besöksnäringen då tillgängligheten minskar och förutsättningarna att bedriva verksamhet inriktad mot besöksnäring försvåras. Detta är en problematik som påverkar snart sagt all maritim verksamhet såsom kryssningstrafik, passagerartrafik, kollektivtrafik till sjöss, varvsverksamheter, terminaler och annan infrastruktur, gästhamnar och marinor. Generellt måste samhällsplaneringen förbättras så att maritima verksamheters behov kan tillgodoses i syfte att främja besöksnäringen. Det finns en utbredd uppfattning att vågskålen i dag allt för ofta väger över mot miljö- och bevarandeperspektivet. Det måste bli tydligare vid tillståndsgivning att myndigheter även skall se till främjandeperspektivet, och då särskilt vad gäller den maritima besöksnäringen. Maritimt Forum föreslår därför att regeringen låter utreda hur samhällsplaneringen kan förbättras för att stimulera maritim näringsverksamhet. Maritimt Forum föreslår också att kommunala planprocesser innehåller konsekvensutredningar som innefattar besöksnäringen.

Det är en utbredd uppfattning om att det finns behov av samordning för att nå de politiska målen och skapa tillväxt inom den maritima besöksnäringen. Otaliga exempel pekar mot att besöksnäringens politik främst uppfattas som en statlig angelägenhet, medan besöksnäringen inte är lika prioriterad på lokal nivå. Sjöfarten på Göta Kanal är en liten verksamhet med cirka 2000 resenärer per år. Men det är en bra illustration på hur staten genom ägande framgångsrikt samarbetar med många kommuner och myndigheter samt privata aktörer kring att skapa en attraktiv besöksnäringdestination. Det är ett exempel på hur riksdag och regering kan åstadkomma påtagliga resultat inom besöksnäringen.

Det finns ett stort behov av en nationell besöksnäringensorganisation med syfte att utveckla erbjudande och värdskap för hela destinations-Sverige. Det räcker inte med insatser enbart fokuserade på marknadsföring. Allt för ofta är erbjudandet på destinationer otillräckligt för att möta behoven hos gästerna. På kommersiella bryggor i skärgården hanteras inte bara besökare, utan även avfall och annat som inverkar negativt på intrycket. Ofta behövs bättre service och logistik så att hamnar, gästhamnar och marinor har ett fungerande och attraktivt mottagande. Här finns behov av stöttning för framförallt kommuner med goda exempel och för att få igång en dialog med intressenter. Maritimt Forum föreslår att riksdag och regering samt ansvariga myndigheter genom mobilisering och dialog pekar ut en tydlig färdriktning för arbetet med att främja besöksnäringen som i dag saknas. I sammanhanget bör nämnas att länsstyrelserna kan bidra i ett sådant arbete.

## Trafikutbud i befintlig infrastruktur.

Trafikutbudet i befintlig infrastruktur är en flaskhals i så motto att samhällsplaneringen med myndigheters infrastrukturplanering och kommunala planprocesser har svårt med att få en fungerande koppling mellan hav och land. Åtskilligt utredningsarbete har pekat ut behovet av tillgång till landinfrastruktur med bryggor och kajer för att få till stånd fungerande person- och godstransporter längs kuster och inre vattenvägar. För att öka tillgängligheten måste det finkapillära transportsystemet utanför de nationella stråken och noderna fungera bättre till sjöss. Till skillnad från övriga transportslag motverkas sjötransporter av en mångfald av offentliga huvudmän och oklara rådighetsförhållanden. Regeringens utredning om potentialen för kustsjöfart och inre vattenvägar gav som förslag på detta problem att en nationell samordnare tillsätts.

Maritimt Forum föreslår att riksdag och regering bör överväga att göra även detta förslag till sitt i syfte att motverka flaskhalsar och öka tillgängligheten för besökare.

En naturlig flaskhals för den maritima besöksnäringen är säsongvariationen. Många företag har sin huvudsakliga verksamhet under sommarmånaderna. Det gäller merparten av den maritima näringen. Här finns generellt en utmaning i att arbeta med attraktioner, främst förlagda inomhus, under vinterhalvåret.

Ett hinder är att kollektivtrafik ofta är en kommunal angelägenhet där det är svårt att skilja ut besökare från arbetspendling och vardagsresande. Kollektivtrafikupphandlande huvudmän kan genom regelverket för trafikplikt fatta beslut om trafikering. När så sker är det allt som oftast ur ett arbetspendlingsperspektiv. Men om arbetspendling och vardagsresande försvinner försvåras möjligheten för privata aktörer att få tillräckligt underlag för sin besöksnäringens verksamhet. Det kan därför vara en statlig angelägenhet att främja persontransporter till sjöss utöver arbetspendling och vardagsresande i syfte att underlätta för besöksnäringen. Mot bakgrund av att utredningen hade i uppdrag att se över tillgänglig data och statistik över besöksnäringen vill Maritimt Forum fästa uppmärksamhet på att just vad gäller persontransporter är det svårt att särskilja besökare från pendlare och vardagsresenärer.

## Särskilda förutsättningar för företag inom natur-, kultur- och måltidsturism

I likhet med snart sagt all näringsverksamhet berörs även den maritima besöksnäringen av myndigheters regeltillämpning. Regelbördan för framförallt mikroföretagande är omfattande. Det kan gälla sådant som certifikat och tillstånd utöver regeltillämpning. Det finns dock positiva exempel på hur myndigheter arbetar näringslivsfrämjande i regeltillämpningen. Maritimt Forum vill här lyfta fram Transportstyrelsens arbete med Projekt Nationella Föreskrifter som syftar till att regler skall vara funktionsbaserade och tala om vad som skall uppnås, i motsats till att tala om exakt vad som skall göras. Transportstyrelsens arbete med funktionsbaserade regler kan med all säkerhet tillämpas på fler områden i syfte att främja tillväxt bland små och medelstora företag inom besöksnäringen. Även regeringens maritima strategi lyfter fram behovet av funktionsbaserade regler.

Ur ett sysselsättningsperspektiv efterfrågas ett system för att underlätta för små- och mikroföretagare att anställa personal på deltid. Arbetsbördan växlar inom besöksnäringen beroende på säsong. Det är därför svårt att anställa personal för heltid året runt. Det finns en stor efterfrågan på personal för enstaka timmar. Flera små företag kan dock sammantaget ha utrymme för en anställning motsvarande en heltid. Här finns utrymme för en positiv sysselsättningseffekt om det finns en möjlighet för små och mikroföretag att gå samman om att lägga ihop flera deltider så att det motsvarar en heltidsanställning.

Specifikt för måltidsturism behövs en nationell samordning av de olika myndigheter, regelverk och strategier som finns för närvarande. Det finns en betydande potential att utveckla den maritima måltidsturismen baserat på lokalt fångade och förädlade fiskar och skaldjur. Måltidsturismen bör därför även innefatta maritima livsmedel. Här behövs också bättre samordning för att tillgodose både yrkes- och fritidsfiskets behov. För den maritima näringen är därför angeläget också att besöksnäringens politiken,

livsmedelsstrategin och den maritima strategin jämte myndighetsutövning är konsekvent och inte råkar i konflikt med varandra, vilket upplevs vara fallet i dag.

## Data och statistik.

Regeringen gav SCB i uppdrag att ta fram grundläggande ekonomisk statistik för den maritima näringen. SCB beräknar omfattningen på den maritima näringen i Sverige till 33 000 helårsanställda. SCB anger att motsvarande näring i Norge, trots snävare statistisk definition, sysselsätter 110 000 personer. Finland anger att dess maritima sektor består av 50 000 anställda. Detta trots att både Norge och Finland befolkningsmässigt är väsentligt mindre än Sverige. Det finns därmed skäl att anta att SCB:s beräkning underskattar den maritima näringens bidrag till sysselsättningen. Trots invändningar från näringen och statistisk sakkunskap valde SCB att använda SNI-koder som grund för att fastställa hur många som är sysselsatta inom den maritima näringen. Denna metod är svår att använda för att beskriva delar av näringslivet som skär igenom flera branscher såsom den maritima näringen eller besöksnäringen. De SNI-koder som finns tillgängliga speglar inte heller alla de roller som finns inom den maritima besöksnäringen. Erfarenheten från det maritima klustret är att om omsorgen om den vetenskapliga metoden väger allt för tungt riskerar man att definiera bort det man vill beskriva.

Joachim Glassell  
VD Maritimt Forum