



Svenska Kryssarklubben

Svenska Kryssarklubbens remissyttrande: Havet och människan (SOU 2020:83) Diarienummer: M2021/00092

Inledning

Regeringen beslutade den 31 maj 2018 att ge tilläggsdirektiv till Miljömålsberedningen (dir. 2018:44). Enligt direktivet skall Miljömålsberedningen föreslå en strategi för förstärkt åtgärdsarbete för bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser. Utredningen är mycket omfattande och enligt regeringens tilläggsdirektiv ska strategin bidra till att relevanta delar av generationsmålet och de berörda miljö kvalitetsmålen nås, och därmed även bidra till genomförande av mål 14 i Agenda 2030 om att bevara och nyttja haven och de marina resurserna på ett hållbart sätt.

Övergripande synpunkter

Utredningen är mycket omfattande och Svenska Kryssarklubben har inte haft möjlighet att sätta sig in i samtliga delar av utredningen, men lämnar här synpunkter på delar som mest berör båtlivet.

Under våren 2021 har Svenska Kryssarklubben lämnat remissyttrande över en, för denna utredning, viktig utredning "Tillgängliga stränder" (SOU 2020:78)), vilken omnämns i denna utredning men det saknas diskussion om de målkonflikter som föreligger.

I den del som utredningen diskuterar fritidsbåtars påverkan stödjer sig utredningen i stor utsträckning på en rapport från Havsmiljöinstitutet (Fritidsbåtars påverkan på grunda kustekosystem i Sverige, Rapport 2019:3). Trots att författarna av rapporten från Havsmiljöinstitutet i många fall uttrycker att orsakssambanden inte är helt klarlagda genom formuleringar som "kan orsaka", "utgör det den kanske" osv, väljer utredningen att 28 gånger referera till rapporten och ta rapportens ej helt klarlagda orsakssamband som intäkt för att komma med förslag. Svenskt Friluftsliv är medveten om, och delar Miljömålsberedningens oro över tillståndet i havet. Vi är också på det klara med att fritidsbåtar har påverkan på kustekosystem, men vi anser inte att de orsakssamband som redovisas har entydigt stöd i den forskning som utredningen hänvisar till, i många fall behövs mer kunskap tas fram innan beslut kan fattas.

Kap 11.5.1 Tydligare preciseringar av mål för havets miljö tillstånd – Friluftsliv och buller (sid 428)

Miljömålsberedningen använder ett språkbruk där utredningen talar om fritidsbåtars buller som något likformigt från alla fritidsbåtar, dvs. att mer eller mindre samtliga fritidsbåtar orsakar buller. Detta stämmer inte, jag har själv i mitt tidigare yrke stor erfarenhet av att leta efter ljud under vatten med passiva sonarsystem och vet att exempelvis en segelbåt i princip är tyst, en kajak skapar en del ljud medan motoranvändning skapar olika buller beroende på om propeller eller vattenjet utgör framdrivningssystem. Det är även en betydande skillnad mellan olika motorer och skillnad beroende av vilket varvtal motorn arbetar. Kryssarklubben efterlyser en öppnare syn på båtlivet och en djupare diskussion om det buller som olika båtar orsakar.

Kap 19.7.4 Hastighetsgränser för fritidsbåtar (sid 1027)

Miljömålsberedningen bedömer i kapitlet om kusthavet att befintlig lagstiftning i större utsträckning behöver användas för att reglera eller förbjuda fritidsbåtar i särskilt värdefulla vågskyddade grundområden. För att minska påverkan från undervattensbuller i havsmiljön menar utredningen att det kan behöva införas regleringar för att minska påverkan från fritidsbåtar även utanför särskilt känsliga grundområden.

Miljömålsberedningen har även övervägt möjligheterna att föreslå nya regleringar men anser att kommuner, länsstyrelser och nationella myndigheter först behöver se på möjligheten att använda befintlig lagstiftning för att reglera både fritidsbåtstrafik och den kustnära kommersiella sjötrafiken.

Svenska Kryssarklubben bedömer det som mycket klokt att i första hand använda befintlig lagstiftning innan ny lagstiftning föreslås. Om nya begränsningar införs behöver de även kunna övervakas och följas upp på ett adekvat sätt. Vi är avvisande till att helt förbjuda all form av fritidsbåtstrafik för att minska undervattensbuller, då vissa farkoster inte åstadkommer något buller över huvud taget (segelbåtar).

Havet liksom luften är fri och regleras av internationell lagstiftning och kan därmed inte liknas vid vägtrafik. Om exempelvis hastighetsbegränsning övervägs för vissa delar av svenskt inre vatten måste det harmoniseras med våra grannländer. Körning med snabba motorbåtar som ibland sker i sådana vatten skulle minska men Kryssarklubben vill påpeka att det inte råder ett direkt samband mellan hastighet och svallvågor, så en hastighetsbegränsning möter inte behovet av minskade svallvågor. För att begränsa svallvågor behövs andra styrmedel, ett exempel finns i USA där man i vissa känsliga vattenområden förbjuder svallvågor.

Kap 21.1.2 Kustnära rekreation, friluftsliv och turism (sid 1110)

Miljömålsberedningen menar att en viktig ekosystemtjänst som kust- och havsmiljöerna bidrar med är att skapa förutsättningar för friluftsliv. "Ett aktivt friluftsliv är betydelsefullt för både vår hälsa och vårt välmående." Kryssarklubben anser att ett aktivt friluftsliv även har betydelse för medvetenheten om miljön och naturen och skapar hållbar sysselsättning.

Kap 21.3.6 Fritidsbåtar (sid 1123)

Kryssarklubben ställer sig frågande till de slutsatser som utredningen gör i dessa kapitel och som senare i utredningen verkar bli sanningar. Upprepade gånger skriver utredningen "kan öka", "kan ha betydelse", "kan leda till", "kan t.ex. inträffa". Vi anser att utredningen behöver bygga sina ställningstaganden på fakta och inte på tveksamma påståenden.

Äldre utombordsmotorer (tvåtaktare) släpper ut 5100 och 7000 kubikmeter bensin till havet varje år enligt utredningen. I beräkningen tas inte hänsyn till att en del av dessa motorer används i sötvatten och således släpps inte dessa mängder ut i havet. Det är en stor mängd oförbränd bensin som tillförs naturmiljön oavsett om det sker i havet eller i sötvatten och denna tillförsel bör begränsas.

Kryssarklubben hade önskat att utredningen kom med skarpa förslag med utfasning av äldre tvåtaktsmotorer. Kryssarklubben menar att utredningen åtminstone kunnat lägga fram förslag om att mindre tvåtaktsmotorer skulle kunna lämnas in för återvinning på kommunala återvinningsstationer, vilket idag inte är möjligt.

Båtbottenfärger (sid 1127)

Utredningen skriver att för tribyltenn (TBT) och irgarol är fritidsbåtar den stora utsläppskällan i kustområden. Detta påstående menar Kryssarklubben är felaktigt. Det är flera decennier sedan dessa ämnen använts i båtbottenfärger (förbjöds 1989, vilket omnämns senare i utredningen). Det är

däremot troligt att tidigare användning av ämnena skett i båtbottnfärger. Utredningens presentation ger dock intrycket att utredningen tror att så fortfarande sker, vilket är fel.

Problemen med förekomsten av mikroplaster i haven ser utredningen som ett stort problem och denna uppfattning delas av Kryssarklubben. Även om inte båtlivet är den sektor som bidrar mest till ökningen av mikroplaster i havet bör problemet tas på största alvar, Polystyren/cellplast finns i många konstruktioner och vi hade gärna sett att utredningen hade kommit med förslag hur dessa utsläpp skulle minskas.

Hänsynsområden

Flera länsstyrelser har inrättat hänsynsområden för att skapa lugna och tysta förhållanden i skärgårdarna med maxhastigheter, efterlevnaden ökar succesivt men vi behöver mer upplysning och utbildning. Utredningen tar även upp problematiken med vattenskotrar, men lämnar inte här förslag på lösningar.

Kap 21.10.8 Åtgärder för ett mer hållbart båtliv (sid 1200)

I kapitlet hänvisar utredningen till rapporten "Fritidsbåtars påverkan på grunda kustekosystem i Sverige" och menar att fritidsbåtar kan ha en betydande påverkan på känsliga områden. Kryssarklubben menar att fritidsbåtars påverkan sker främst på land. I vilken omfattning påverkan sker beskrivs inte i utredningen, vi anser därför att några förslag inte kan läggas fram utan att säkerställda orsakssamband. En ordentlig analys bör genomföras av problemet innan beslut kan tas. Det räcker inte med svepande antaganden att en aktivitet kan ha betydelse. Kryssarklubben efterlyser en djupgående analys och effektanalys av problemet tex. genom att ge Transportstyrelsen eller Havs- och vattenmyndigheten ett regeringsuppdrag att tillsammans med Svenskt Friluftsliv och de större båtorganisationerna utreda frågan.

Utredningen lämnar flera förslag på förändringar och inskränkningar i båtlivet men inget förslag om hur efterlevnaden skall kontrolleras. Kryssarklubben menar att de senaste tio åren har vi infört regleringar men när det saknas en kontroll av efterlevnaden av lagar och förordningar är det inte sällan som efterlevnaden blir låg.

Kryssarklubben har tidigare uppfattat förslag om att ge Sjöfartsverket och Havs- och vattenmyndigheten uppdraget att samordna information i digitala sjökort. Sjöfartsverket ansvarar för produktionen av sjökort och Havs- och vattenmyndigheten har information om var känsliga och skyddsvärda bottnar finns. Om dessa myndigheter gavs uppdraget att samarbeta skulle ett lager med information om känsliga och skyddsvärda bottnar kunna skapas och läggas till i det digitala sjökortet. På så vis skulle båtägaren kunna göra ett upplyst val och välja att ankra i den naturhamn som har en mindre känslig botten. Kryssarklubben saknar detta förslag i utredningens betänkande.

Minska exploateringen av grunda vågskyddade områden

Utredningen menar att "exploateringen fortsätter i hög takt utan tecken på att avta, bl.a. genom att över 900 nya bryggor tillkommer varje år i grunda områden". Kryssarklubben är tveksam till denna siffra vi skulle gärna ha sett att utredningen analyserat problemet mer grundligt. Det finns dels den typen av bryggor som hör till privata tomter, dels den typ av brygganläggningar som hör till marinor och samfälligheter, där en större mängd båtar samlas. Vi anser det positivt att båtarna samlokaliseras i marinor framför att det finns ett stort antal mindre bryggor. Vi anser att det behövs en utökad tillsyn av bryggor utan tillstånd. Kryssarklubben vill i detta sammanhang även upplysa om regeringens utredning "Tillgängliga stränder – ett mer differentierat strandskydd" (SOU 2020:78), som om de föreslagna åtgärderna skulle genomföras ger möjlighet till en, i vårt tycke, stor ökning av mängden bryggor.

Vidare saknas en diskussion om bryggors beskaffenhet och påverkan på botten. Alla bryggkonstruktioner påverkar inte lika mycket bottenfaunan och därför menar Kryssaklubben att det vore en fördel med rekommendationer om vilka bryggkonstruktioner som är bättre ur miljösynpunkt, så att den presumtive bryggbyggaren på ett enkelt sätt kan välja den minst olämpliga bryggan vid nybyggnation eller ersättande av gamla bryggor. Det borde även kunna ingå i de beslut som kommuner/länsstyrelser ger om bygglov av bryggor att typen av brygga specificeras.

Båtförvaring på land

Tillgången på öppna sjösättningsramper (sid 1202)

Vi delar Miljömålsberedningens uppfattning att en stor del av dagens båtar är trailerbara och skulle kunna ligga på land under större delen av året, detta skulle leda till minskat behov av bottenfärger. Vi bedömer att en stor del av båtägarna till dessa mindre båtar skulle föredra detta sätt att förvara båten om rätt förutsättningar gavs. Tillgången till sjösättningsramper är helt avgörande. Kommunerna i första hand, i samförstånd med lokala båtklubbar, bör tillgängliggöra befintliga ramper inklusive parkeringsplatser i stället för att som idag stänga och spärra dem.

Reglering av båttrafik i skyddsvärda områden

Svenska Kryssarklubben säger nej till förslaget att förbjuda fritidsbåtar i särskilt värdefulla vågskyddade områden. Vi menar att detta kommer leda till ett ökat tryck på andra områden och redan nu finns stora områden som är avlysta delar av året med hänsyn till fågel och säl samt områden för marint bruk. Däremot ställer vi oss positiva till restriktioner i specificerade områden så som t.ex. ankringsförbud och/eller att angöring endast får ske vid fasta bojar. Utredningen menar att i vissa områden skulle det bästa alternativet vara att helt förbjuda trafik med motorbåtar och vattenskotrar. Vi menar i stället att en svallbegränsning kommer vara ett mycket styrande styrmedel som tar bort all "onödig körning". Kryssarklubben menar att en svallvågsbegränsning kan övervägas, en sådan restriktion då gälla all form av båttrafik, även yrkessjöfart.

Våra egna "blå bojar", för en miljövänlig förtöjning är en utmärkt installation för båtlivet. Genom att ligga vid boj i stället för att kasta ankare skonas ålgräs och ömtåliga sjöbottnar. Kryssarklubben har drygt 240 bojar längs kusterna. Idag är lagstiftningen oklar då en dom gjort att bojarna omfattas av strandskyddet och alltså behöver ha dispens för att läggas ut, trots att bojarna faktiskt främjar ett miljövänligt båtliv.

Svenska Kryssarklubben har en stor erfarenhet av att lägga ut och underhålla sådana bojar. Ett uppdrag, att mot ersättning, till Kryssarklubben, identifiera och senare lägga ut bojar (tillgängliga för allmänheten) längs kusten bedömer vi ihop med Svenskt Friluftsliv skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd. Genom en höjning av Svenskt Friluftslivs anslag till 100 MSEK skulle ett sådant arbete kunna initieras.

Kap 21.10.9 Information och utbildning

Miljömålsberedningen föreslår att anslaget 13:3 Stöd till friluftorganisationer ökas med tre miljoner kronor per år under tre år för särskilda informationssatsningar till det båtburna friluftslivet. Vi ställer oss positiv till förslaget och är beredda att bidra till ökad kunskapsöverföring.

Kap 21.10.10 Fritidsbåtsregister

Miljömålsberedningen föreslår att regeringen tillsätter en särskild utredare med uppdrag att förutsättningslöst ta fram förslag till ett fritidsbåtsregister inklusive nödvändiga författningsförslag, organisationsförslag och konsekvensanalys av ett fritidsbåtsregister.

Svenska Kryssarklubben förstår att det kan förefalla naturligt att införa ett fritidsbåtsregister då flera av våra grannländer har detta (Danmark, Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen). I Sverige finns

idag ett par olika register, Kryssarklubben har idag Sveriges största båtregister med över 18.000 registrerade båtar. Även övriga båtorganisationer har stora register, det vore kostnadseffektivt att låta oss tillsammans med myndigheten ansvara för ett sådant register.

En del argumenten som framförs av Miljömålsberedningen är att ett register skulle kunna användas vid problem att identifiera båtägare vid ex dumpning av båtar. Dessa problem kommer inte lösas med ett register, vi har en mängd dumpade bilar i naturen trots att vi sedan länge har ett välfungerande bilregister.

Miljömålsberedningen skriver samtidigt "att införa ett register innebär inte att det kommer att införas en skatt". Kryssarklubben är mycket oroad över att det trots allt finns en tanke om en skatt på fritidsbåtar, speciellt då Miljömålsberedningen i sitt betänkande tar upp just denna fråga i kapitel 21.10.13 Skatt på fritidsbåtar. Då vi liksom övriga båtorganisationer har stora register, vore det kostnadseffektivt att låta båtorganisationerna ansvara för ett register. Vi menar att acceptansen för ett eventuellt register skulle öka markant bland båtägarna om det blev civilsamhället som var registerhållare och inte staten.

Kap 21.10.11 Återvinning av fritidsbåtar

Kryssarklubben ställer sig positiv till förslaget att regeringen tillsätter en särskild utredare med uppgift att se över och ta fram förslag för återvinning av fritidsbåtar. Vi menar samtidigt att den fram till den 31:a december 2020 gällande skrotningspremien för fritidsbåtar, som finansieras av Havs-och vattenmyndigheten bör fortsätta till dess att utredningen lagt fram ett skarpt förslag.

Kap 21.10.12 Omställning till miljövänliga motorer

Kryssarklubben delar utredningens uppfattning att det är viktigt att påskynda utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt öka användningen av miljövänligare bränslen. Vi saknar här ett förslag från Miljömålsberedningen om möjligheten att få lämna in utombordsmotorer och mindre båtar till den kommunala återvinningsstationen.

För Svenska Kryssarklubben



Fredrik Norén
Generalsekreterare

Svenska Kryssarklubben

Box 1189 | 131 27 Nacka Strand | Tfn: 08-448 28 80