



Svenska Båtunionen  
af Pontins väg 6  
115 21 Stockholm  
Telefon: 08-545 859 60  
Fax: 08-545 859 69  
E-post: info@batunionen.com  
Hemsida: www.batunionen.com

Stockholm den 30 maj 2014

## Havs och Vatten myndigheten

eva.rosenhall@havochvatten.se

### **Svenska Båtunionen ber härmed att få lämna följande kompletterande underlag till "Havsplanering – Nuläge 2014"**

#### **Turism, Båtturismen och fritidsbåtar**

Enligt båtlivsundersökningen 2010 uttrycker en majoritet att det viktigaste med att utöva ett båtliv är att få uppleva friheten, naturen, tystnaden och lugnet på sjön. Närmare 2,5 miljoner vuxna vistades i fritidsbåt under 2010.

I båtlivsundersökningen 2010 uppskattades att det totala antalet båtar i Sverige uppgick till 881 000 båtar. Vanligaste båtsorten (32 %) är en motorbåt utan övernattningsmöjlighet med en motor på minst 10 hkr. Roddbåtar, ekor, jollar utgör 18 % av båtbeståndet. Öppna motorbåtar med en motor under 10 hkr utgör 18,4 % av båtbeståndet. Antalet båtar som går att övernatta i är 22,9 %. Segelbåtar (ca 7 % av båtbeståndet) används mest för längre turer med övernattningsplatser för 2-3 personer under 25 dagar. Totalt finns det 102 000 båtar med toalett ombord, dvs. ca 13 % av båtbeståndet. 24 000 båtar har fast toalett som kan sugtömmas genom däckbeslag.

De flesta båtarna används för dagsutflykter och eftersom de inte har toalett ombord finns det ett stort behov av toalettanordningar vid utflyktsmålen.

Totala antalet båtnätter i gästhamnar under 2011 var 511 262, vilket motsvarar 1 227 029 personer och gästnätter. Av dessa var 41,6 % utländska båtar. Den vanligaste övernattningsplatsen för båtturister är emellertid naturhamnar och tillgången till dessa är mycket betydelsefullt för Sverige som båtturistland.

Enligt båtlivsundersökningen 2010 har nästan var fjärde undersökt båt en båtbottnfärg för att förhindra beväxning och därmed också ett skydd mot att sprida invasiva växter och djur i andra vatten.

Av det totala antalet båtar i Sverige är det endast ett fåtal som kommer ut i området utanför baslinjen och påverkar egentligen inte havsplaneringen. Det är likaså endast ett fåtal som kan sägas påverka övergödningen eller sprida farliga kemikalier i våra kustvatten.

Värdet av båtförsäljning i Sverige ligger på ca 4 miljarder SEK årligen. Motor- och tillbehörsförsäljningen uppgår också till ca 4 miljarder. Service, försäkringar, båtplatser, uppläggning m.m. kostar ca 3 miljarder. Drivmedel för båtar säljs för ca 1 miljard SEK per år. Utgifter för mat, dryck och restaurangbesök kostade fritidsbåtägarna ca 1,2 miljarder. Sammantaget ger båtlivet en omsättning genom försäljning av egna varor och tjänster som genom dem som uppstår i samband med båtens användning som sannolikt ligger omkring 15 miljarder SEK årligen, vilket genererar en momsintäkt på ca 3 miljarder till statskassan.

#### **Några kommentarer från andra källor:**

Många av påverkansfaktorerna är svåra (och kanske inte meningsfulla) att beskriva ur ett havsplaneringsområdesperspektiv när det saknas en bra metod för analysen. Till exempel bör en

analys ta hänsyn till påverkansfaktorernas närhet till havet, vikta deras påverkan i relation till andra faktorer, omsättningstiden i utanförliggande vatten mm.

Vid driften av fartygen uppkommer olika former av avfall som hamnarna måste ta hand om (Länsstyrelsen Blekinge, 2013).

Vidare finns livsmedelverksamheter, pappers- och massaindustrier samt verksamheter knutna till Försvarmakten i området. Utsläpp från avlopp (enskilda såväl som reningsverk) utgör stora källor för främst kväve och fosfor, men jordbruket utgör den största källan till kväve och fosfor utsläpp till havet.

Slutsatsen var att det krävs stora utbyggnader vid de befintliga verken för att inte ytterligare öka belastningen på recipienterna, men även att enbart åtgärder vid reningsverken inte räcker till för att följa miljö kvalitetsnormen om god status i kustområdet.

## "Turism och rekreation

Fiske är en landsbygdsnäring. Särskilt för en ö är det viktigt att erkänna den stora betydelsen av fiskenäringens kollektiva värde. Attraktionskraften för turism i fiskelägen och levande hamnar är stor, jfr. Smögen, vilket innebär att en utveckling av det gotländska fisket är betydelsefull. Fisket bidrar också till miljömålet Hav i balans och levande kust och skärgård, där antalet fiskare och fiskefartyg är en indikator (Länsstyrelsen Gotland, 2013).

Drygt en fjärdedel av Sveriges totala omsättning från besöksnäringen genereras i Stockholms län och besöksnäringen har stor betydelse för Stockholms ekonomi och sysselsättning. Antalet sysselsatta inom turismnäringen i länet beräknades under 2008 till 18 200 personer varav 12 400 i Stockholms stad. Under 2008 gjordes närmare 9,6 miljoner kommersiella övernattningar (hotell, vandrarhem, stugbyar och camping) i länet. Av dessa förlades 6,2 miljoner, eller 65 %, till anläggningar i Stockholms stad. De inresande besökarna genererade en omsättning på närmare 22 miljarder kronor under 2008. Stockholms stad svarade för ca 15 och resterande 7 miljarder genererades från övriga delar av länet. Stockholms skärgård är ett viktigt turistmål och totalt hade Waxholmsbolaget och Strömme Kanalbolag drygt 3,1 miljoner passagerare på skärgårdsbåtarna. Under perioden maj till september under 2008 övernattade 525 000 besökare på de 150 000 fritidsbåtar som ankrat upp i skärgårdens mest populära naturhamnar. Till det ska läggas ett okänt antal besök över dagen. Under 2008 gav omsättningen från inresande turister till Stockholms län ett totalt skatteunderlag som motsvarade skatteintäkter på nästan 2,9 miljarder för länets kommuner och landsting (Länsstyrelsen Stockholm, 2013).

Inom Öresundsvattensamarbetet har Öresund analyserats avseende hamnar, sandtäckter, broar, vallar, hövder, vågbrytare, utfyllnader, vrak, sjömärken, bojar, vindkraftverk, farleder mm. I Skåne har en inventering visat på att det finns 72 småbåtshamnar i länet. Det stora antalet småbåtshamnar och där till kopplade friluftslivsaktiviteter innebär många transporter och därmed en riskfaktor för utsläpp. Rekreation till havs är en aktivitet som kan förväntas öka ytterligare då många kommuners nämner utveckling av hamnområden för småbåtar, friluftsliv och turism (Länsstyrelsen Skåne, 2013). En liknande utveckling förutspås i Stockholmsregionen, där många kommuner vill öka tillgängligheten i skärgården genom en utveckling av kollektivtrafiken på vatten (t.ex. Norrtälje, Nynäshamn och Haninge). Båtlivet är väl utvecklat i skärgården och kommer att öka med tiden. Ökningen förväntas både bland fritidsbåtar och i färjetrafiken till och från länet, inrikes och utrikes.

## Risker och brister i planeringen

Turismnäringen är en viktig ekonomisk faktor, som bör beaktas vid havsplaneringen. Fritidsbåtar och båtturismen kan upplevas ha olika prioriteringar i förhållande till vad som gäller fiskodlingar, musselodlingar, vindkraftsparker och trafiksepareringar till sjöss. Detta kan emellertid undvikas dels genom att vindkraftsparker utformas så att det går att segla igenom dem. Detta är tydligen möjligt i Danmark. Det är också viktigt att beakta tillgängligheten vid räddningsuppdrag. Stora vindkraftsparker får inte byggas så att det, med helikopter, inte går att undsätta nödställda inom området. Likaså bör trafiksepareringar inte göras för långa och de bör anpassas så att det finns en kustzon för fritidsfartyg. Både fiskeodlingar och musselodlingar bör inte utföras så att de utgör stora sammanhängande enheter utan möjlighet att kunna passeras på ett naturligt sätt. De måste också vara tydligt utmärkta. När olika riksintressen överlappar varandra måste hänsyn även tas till den stora positiva effekt

friluftslivet och fritidsbåtlivet har på folkhälsan utöver de direkta ekonomiska bidrag som tillförs besöksområdena.

Sverige har som framgått av ovan ett stort antal besök av utländska seglar, liksom att svenska seglar besöker våra grannländer. En analys av färdvägarna mellan våra länder borde belysas t.ex. hur fritidsseglar rör sig mellan Danmark, Norge och Sverige i Öresund, på Kattegat och Skagerak. Hur många som seglar mellan Sverige, Finland och de Baltiska länderna och vilka vägar de flesta tar.

Naturhamnar är viktiga övernattningsplatser för både turister som de inhemska fritidsbåtarna. Detta borde medföra att en inventering av lämpliga naturhamnar och hur dessa samverkar med turistmål eller kolliderar med andra intressen. Man måste då vara medveten om att det finns relativt få säkra naturhamnar och att dessa måste få högt skydd och prioritet i planarbetet. På platser där det inte är lämpligt att använd ankare bör svajbojar kunna läggas ut, vilket skulle minska skador på botten, ledningar av olika typer.

Vi har många kappseglingar runt stora öar som Tjörn, Anholt, Gotland, Öland, Borgholm och säkert flera andra. Där kan det vara viktigt att se över hur fartygstrafiken leds för att inte skapa onödiga kollisionsrisker.

Svenska Båtunionen

Sjösäkerhetskommittén

Kjell Holst

Miljökommittén

Harald Mårtensson