



Svenska Båtunionen

Svenska Båtunionen bemöter Havsmiljöinstitutets rapport 2019:3

Fritidsbåtars påverkan på grunda kustekosystem i Sverige

Svenska Båtunionen* som organisation och våra medlemmar har lång och gedigen erfarenhet av båtlivsfrågor. Vi upplever att rapporten i vissa avseenden inte förmedlar en objektiv bild av verkligheten, att vissa påståenden och slutsatser baseras på antaganden och på undermålig information. Vi väljer därför att bemöta rapportens innehåll samt redovisa våra ställningstaganden.

Miljöfrågan har sedan länge varit central för Svenska Båtunionen som organisation, våra medlemmar och för båtlivet i allmänhet. En stor anledning till varför vi är båtägare är just på grund av den vackra natur som finns längs med Sveriges kust. Vi har därför ett ansvar att ta hand om den natur och miljö som vi vistas i.

Miljöfrågorna som berör båtlivet är många och vi ser positivt på att frågan har aktualiserats på senare håll från myndigheter, forskare, civilsamhälle och näringslvsorganisationer. Svenska Båtunionen anser att det är viktigare än någonsin, med tanke på miljö- och klimatfrågans rangordning på agendan globalt som lokalt, att ytterligare forskning och samverkan mellan myndigheter och organisationer fortskrider för att reda ut de frågetecken som kvarstår. Det är en förutsättning för båtlivet att kunna verka, göra rätt för sig och bidra till den gröna omställningen.

Svenska Båtunionens inlägga är uppdelad i fyra avsnitt och innehåller följande:

1. Ståndpunkter som bekräftas
2. Ståndpunkter som behöver nyanseras
3. Ståndpunkter som bestrids
4. Svenska Båtunionens förslag på åtgärder och politiska styrmedel

Målsättningen med denna inlägga är att skapa en mer nyanserad debatt om fritidsbåtars miljöpåverkan, bidra med kunskap och byta kurs mot lösningar som gynnar både båtlivet och miljön.



*Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar ca 900 båtklubbar och ca 170 000 enskilda båtklubsmedlemmar.

1. Ståndpunkter som Svenska Båtunionen bekräftar

Intresset för båtlivet har på senare år ökat i takt med att miljö- och klimatfrågan har klättrat på dagordningen och svenskar väljer att semestra hemma istället för att flyga. Och speciellt nu under 2020 har intresset ökat lavinartat till följd av Coronapandemins begränsningar, vilket bekräftas både av båtbranschens riksförbund Sweboat och av våra egna båtklubbar. Det har medfört många nya människor till sjöss och det åligger oss alla inom båtlivet att skapa de bästa förutsättningarna för alla nya båtägare.

Svenska Båtunionen anser därför att det är bra att rapporten lyfter frågan om båtlivets hållbarhet och att sårbara kustmiljöer har identifierats. På så vis kan exploatering och båttrafik styras i dessa miljöer framöver.

Rapporten tar upp flera ståndpunkter som Svenska Båtunionen bekräftar och dessa listas nedan utan inbördes ordning:

- Skuggningseffekten av bryggor. Påverkan på bottenfauna behöver tas i större beaktande vid anläggning av nya hamnar för fritidsbåtar. Hur bryggor ska utformas för att på bästa sätt minimera påverkan är dock mer komplex, varför denna punkt kommer att behandlas mer ingående i avsnitt två.
- Miljövänliga bränslen. Genom att få tillgång till och använda alkylatbensin och fossilfri diesel skulle utsläppen av både koldioxid och andra partiklar kunna minska kraftigt. Svenska Båtunionen arbetar aktivt för att informera båtägare om miljövänliga bränslen, men för att få reellt genomslag behöver tillgången till dessa bränslen öka. Gällande avgaskrav och motorteknik är båtägare hänvisade till att köpa de produkter som finns tillgängliga på marknaden, varför påtryckning behövs på EU-nivå för att nå hårdare avgasregler på kommande båtmotorer. Mer om detta i avsnitt fyra.
- Hastighetsbegränsningar. Sänkt hastighet i kombination med andra restriktioner kan vara relevant i vissa områden, men hastigheten i sig är inte styrande för exempelvis avgasutsläpp och svall. Denna punkt kommer att behandlas i avsnitt två.
- Minska utsläpp av biocider. Svenska Båtunionen arbetar aktivt för att våra medlemmar ska måla mindre, använda alternativa lösningar till båtbottnfärg och identifiera båtar med TBT för sanering. Genom ett samarbetsprojekt tillsammans med båtbranschens riksförbund Sweboat kommer Svenska Båtunionens båtklubbar inom kort kunna mäta och redovisa biocidhalter på båtskrov med hjälp av XRF-instrument, i syfte att snabba på utfasningen. I denna fråga är det dock viktigt att kostnaderna står i proportion till nyttan för miljön och att regelverket blir tydligare. Därtill behöver regelverket harmoniseras med övriga länder runt Östersjön.
- Spridning av invasiva arter. Invasiva arter är ett hot mot den biologiska mångfalden i våra vatten och Svenska Båtunionen arbetar aktivt för att sprida kännedom om bland annat International Maritime Organizations riktlinjer och European Boating Associations uttalanden om invasiva arter och skrovbevaxning.
- Ankringsskador. Att skadan blir som störst när ankaret slår i botten samt när båtägaren drar in båten mot ankaret för att ta upp det instämmer Svenska Båtunionen i. Genom att backa båten till ankaret och dra det rakt upp kan skadan minimeras. Frågan kommer även att behandlas i avsnitt två.

- Känsliga områden. Ju mer kunskap om sårbara kustmiljöer desto bättre. Kunskapsmanstämningen är ett första steg för att identifiera vilka områden som är mest känsliga och här kan Svenska Båtunionen fungera som länk för att sprida budskapet ut till båtlivet i allmänhet och båtklubbar i synnerhet. Mer om detta i avsnitt fyra.
- Tensider. Friluftslivet innebär hygienskötsel i miljöer och på platser som saknar avlopp med tillfredsställande rening. Båtlivet har kännedom om att tvål, schampo och andra rengöringsmedel kan innehålla miljöfarliga kemikalier och att dessa inte ska användas, framför allt inte i känsliga miljöer. Båtlivet har idag ändrat karaktär – den största delen av fritidsbåtarna används för kortare dagsturer vilket minskar behovet och användningen av produkter som innehåller tensider.
- Toalettavfall. Övergödningen i Östersjön är ett problem för båtlivet och Svenska Båtunionen driver sedan länge frågan om att fler landtoaletter bör byggas i skärgården. Detta då 88 % av Sveriges fritidsbåtar saknar toalett ombord. Därtill måste tillsyn, skötsel och funktion av toatömningsstationerna bli bättre.
- Undervattensbuller. Svenska Båtunionen följer utvecklingen inom området noga med målsättning om att ta fram råd och riktlinjer om hur undervattensbuller kan minska.
- Erosionsskador från svall. Uppgiften om att det snarare är mängden fritidsbåtar som är orsaken till skador på känsliga stränder än hastighet och framförande ställer sig Svenska Båtunionen bakom. Frågan kommer även att behandlas ytterligare i avsnitt två och tre.

2. Ståndpunkter som Svenska Båtunionen vill nyansera

Havsmiljöinstitutets rapport gör en gedigen genomgång av fritidsbåtars miljöpåverkan, både historiskt och vetenskapligt, och är den första i sitt slag. Svenska Båtunionen ser detta som positivt men det finns en underliggande negativ ton kring beskrivningen av fritidsbåtlivet, och även då effekter som inte kan kopplas till miljöfrågor.

Svenska Båtunionen framför här ståndpunkter som behöver nyanseras, utan inbördes ordning:

- Snedvriden könsfördelning. I den historiska tillbakablicken tar rapporten upp negativa effekter som uppstått i samband med att båtlivet utvecklats under förra seklet, var på sned könsfördelning¹ nämns. Informationen är hämtad från Sjöhistorisk podd där Mattias Frihammar berättar om fritidsbåtens historia. Det som inte nämns i rapporten är att senare i samma avsnitt berättar Mattias om det arbete som görs runt om i landet för att motverka denna snedfördelning, samt att det delvis är en spegling av samhället i stort. Det framgår inte heller i rapporten vad den snedvridna könsfördelningen har för koppling till fritidsbåtars påverkan på grunda kustekosystem. Svenska Båtunionen vill här framföra att många båtklubbar och båtlivet i allmänhet arbetar med dessa frågor, precis som inom andra samhällssektorer.
- Antalet omkomna i samband med fritidsbåtsolyckor. I det inledande kapitlet återges att antalet fritidsbåtsolyckor med dödlig utgång ökade kraftigt under 1960- och 70 talet, i

¹ "Den sneda könsfördelningen inom båtlivet är för övrigt något som delvis kvarstår även i våra dagar" (sid 14).

samband med att båtlivet utökades². Det som inte framgår i rapporten är att ett utökat båtliv har lett till att fler barn har lärt sig simma, fått vattenvana och sjövätt. Många har också lärt sig uppskatta naturen och därmed en vilja att värna om miljön. Gällande drunkningsolyckor så har dessa mer än halverats de senaste 20 åren, enligt Sweboats årliga sammanställning³. Sverige har idag världens säkraste båtliv.

- **Bryggor.** Rapporten målar upp bilden av att pålade bryggor är den bästa lösningen för att minimera dess påverkan i känsliga miljöer. I detta avseende vill Svenska Båtunionen påpeka att, enligt vår erfarenhet, pålade bryggor fungerar bäst i grunda vatten med mjuk botten där pålarna kan fästa på säkert sätt. Men miljö- och hållbarhetsmässigt har pålade bryggor en rad nackdelar. Sett till material kan pålarna bestå av komposit (som kan avge mikroplast), av trä (som måste impregneras) eller av stål (som korroderar om pålen inte är legerad med exempelvis zink). Sett till placering bör en pålad brygga inte placeras på djup större än 3–4 meter och de är känsliga för is och vattenståndsvariationer. En bättre variant enligt oss är flytbryggor som är uppbyggda av mindre flytblock av betong och ett upphöjt bryggdäck av tryckimpregnerat trä. En sådan brygga ligger inte i direktkontakt med vattenmassan, ljus kan sila ner genom trädäcket, den är mer istålig och den kan användas på större djup än en pålad brygga. På så vis kan en sådan brygga också placeras så att den inte påverkar exempelvis ålgräsängar samt att denna bryggtyp avger mindre miljöskadliga ämnen än pålade bryggor. Flytbryggor går också att förankra med sträckta förtöjningar och inte med kättingar som kan röra om botten-sedimentet.



En flytbrygga uppbyggd av mindre flytblock av betong och ett upphöjt bryggdäck av tryckimpregnerat trä.

- **Bojskador.** Förtöjning på svaj i enlighet med det sätt som redovisas i avsnitt 5.5.2 anser Svenska Båtunionen inte vara relevant för svenska vatten. Förtöjningsbojar används relativt sällan för permanenta förtöjningar i Sverige då vi inte har tidvatten och den problematik det medför. Jämförelsen med båtlivet i Australien anser vi därför inte vara relevant. I Sverige lägger bland annat Svenska Kryssarklubben ut förtöjningsbojar i populära vikar för att minska botten-skador till följd av ankring. Dessa bojar placeras ut med tillstånd från vattenägare och anläggs i enlighet med de rekommendationer som finns med flytboj på förankringslinan så att kättingen inte ska nöta på botten. Det blir även vanligare att förankra bojar med rep istället för kätting. I ett annat projekt drivet av Skärgårdsstiftelsen har man i

² "När plastbåten... gjorde entré på 1960- och början av 70-talet började ett fritidsbåtliv som påminner om det vi ser idag växa fram (Sjöhistoriska 2016a). Den kraftiga ökningen av fritidsbåtsbruket följdes av en markant ökning av antalet omkomna i samband med fritidsbåtsolyckor... Detta bidrog sannolikt till de högre dödsiffrorna" (sid. 14).

³ Fakta om båtlivet 2019, Sweboat

Stockholms södra skärgård lagt ut stolpbojar med sträckta förankringar för att skydda känslig botten från skador.



Stolpbojar i Östermarsfladen, Stockholms skärgård.

- Hastighet. Rapporten ger intrycket av att det finns ett tydligt samband mellan en båts hastighet och dess miljöpåverkan. Svenska Båtunionen anser att det är ett förenklat antagande och att det finns andra aspekter som är mer avgörande än hastighet när det gäller miljöpåverkan. Främst handlar det om skrovform, deplacement och framdrivning. Svall och sugskador kan till exempel bli större av en 45 fots segelbåt i 8 knops hastighet än av en vattenskoter i 35 knop. Implementering av generella hastighetsbegränsningar i större områden av miljöskäl kan därför bli kontraproduktivt. Hastighetsbegränsningar bör därför enbart införas i områden med tät båttrafik, smala sund, grunda vatten och i miljöer som är extra känsliga för svall. Därtill anser Svenska Båtunionen att svallbegränsningar istället för hastighetsbegränsningar bör ingå i diskussionen om möjliga åtgärder, då en sådan begränsning har större effekt i många fall.
- Regleringar. Stycket *Kort om regleringar och organisationer* ger intrycket att det finns få regleringar kopplade till båtlivet. Svenska Båtunionen anser, med tanke på rapportens innehåll, att regler förknippade med dessa verksamheter bör nämnas i detta stycke för att göra rapporten mer transparent. Exempelvis att kustexploatering regleras genom strandskyddet, att muddring är en vattenverksamhet och kräver anmälan eller tillstånd samt att dumpning av muddermassor är förbjudet och kräver dispens. Därtill bör det nämnas att båtklubbar och marinor räknas som miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken även om de inte är anmälningspliktiga (s.k. U-verksamhet). Således bedriver kommuner tillsyn på dessa verksamheter, om än i olika omfattning, vilket exempelvis ställer krav på egenkontroll och mottagning av avfall.
- Båtlivets utsläpp av växthusgaser. Rapporten redogör att det totala utsläppet av växthusgaser (CO₂e) för fritidsbåtar är 179 000 ton per år och anger att det är drygt 30 procent av utsläppet från svenska inrikesflyget. Om denna beräkning stämmer står fritidsbåtarna således för utsläpp av växthusgaser motsvarande 1 procent av Sveriges inrikes transporter eller 0,3 procent av Sveriges totala växthusgasutsläpp.⁴

3. Ståndpunkter som Svenska Båtunionen bestrider

Författarna anger att målsättningen med rapporten är dels en kunskapssammanställning om hur fritidsbåtar påverkar havsmiljön, dels att rapporten ska fungera som underlag i förvaltningen och för

⁴ <https://batunionen.se/miljo/utslapp-fran-battlivet/>

andra med intresse av fritidsbåtslivet. Målgruppen beskrivs som handläggare inom kommun och länsstyrelse, beslutsfattare, domstolar, båtbranschen men även lärosäten i utbildningssyfte.

Svenska Båtunionen anser därför att det är av stor vikt att sakfrågor beskrivs på ett korrekt sätt, att felaktiga uppgifter korrigeras och att påståenden inte framförs utan grund. Med en sådan bred målgrupp är det centralt att beslut baserade på rapportens innehåll är väl underbyggda.

Svenska Båtunionen framför här ståndpunkter som bestrids, utan inbördes ordning:

- Minska exploateringen av vår kust. Enligt rapportens bilaga har antalet bryggor ökat kraftigt sedan 1960-talet, totalt sett med 132 procent mellan perioden 1960 och 2016. Den årliga genomsnittliga ökningen av antalet bryggor anges till 1,6 procent. Då rapporten också nämner att antalet fritidsbåtar minskar finns det anledning att tro att kopplingen mellan fritidsbåtarna och det ökade antalet bryggor inte är så stor som rapporten anger. Svenska Båtunionen som organiserar fler än 900 båtklubbar över hela landet ser med utgångspunkt i vår medlemsstatistik att antalet båtplatser inte ökat under tidsperioden i den utsträckning som rapporten antyder. I våra kontakter med Svenska Bryggleverantörsföreningen bekräftas denna ståndpunkt.
- Båtförvaring på land. 72 procent av fritidsbåtsbetåndet är trailerbara motorbåtar under 6 meter⁵ och att förvara dessa på land i större utsträckning är Svenska Båtunionen positiva till. Det skulle frigöra båtplatser i hamnarna och därmed minska behovet av ytterligare exploatering. Att däremot förvara båtar i hangarer med hyllsystem (som i USA) är inte lika eftersträvanvärt då kommersiella verksamheter i Sverige lyder under andra lönevillkor än i USA och att den korta båtsäsongen med relativt få soliga dagar inte går att personalplanera på ett rimligt sätt. Rimligare vore att fler kommuner investerar i kommunala trailerramper och parkeringsplatser som möjliggör båtförvaring på land när båten inte används.
- Otillåten dumpning av muddermassor. I rapporten framgår att otillåten dumpning av muddermassor är vanligt förekommande runt småbåtshamnar. I referensen⁶ nämns dock inte dumpning av muddermassor alls utan handlar istället om vilka metoder som kan tillämpas för att kartera och följa exploateringen i kustnära områden. På andra ställen i rapporten nämns däremot att merparten av otillåten dumpning av muddermassor kommer från kommersiella muddringar av farleder och hamnar. Svenska Båtunionen tar avstånd från att muddring är vanligt förekommande i småbåtshamnar och anser att avsnittet bör kompletteras med information om att merparten kommer från kommersiella muddringar i samband med anläggande för kommersiell handelssjöfart.
- Uppgrumling av sediment. Enligt rapporten är uppgrumling av sediment ett problem främst i områden grundare än 2,5 meter. I dessa områden är det naturligt att köra mycket långsamt om än alls, även utan förbud. Segelbåtar vistas normalt sätt inte i dessa vatten på grund av djupgåendet. Ett förbud skulle därmed inte få så stor effekt.
- Svall eller hastighet. Svenska Båtunionens tolkning av rapporten är att svall från enskilda fritidsbåtar ger en väldigt liten påverkan på miljön inomskärs och när till ingen påverkan utomskärs. Att införa generella hastighetsbegränsningar inomskärs torde därför inte ge önskvärd effekt. Detta då större motorbåtar vars svall påverkar miljön negativt, exempelvis stranderosion, ofta gör det i hastigheter under den föreslagna gränsen på 15–20 knop. En båt bör generellt framföras i den hastighet de är optimerade för för att skapa så lite svall

⁵ Båtlivsundersökningen 2015

⁶ Törnqvist och Engdal, 2012

som möjligt, varför en generell hastighetsbegränsning inte heller i detta avseende skulle få önskad effekt. I detta avseende skulle bestämmelser om svallbegränsning få större effekt.

- Hastighet och begränsning av motorbåtstrafik i känsliga områden. Författarna tenderar genomgående simplificera sambandet mellan miljöpåverkan, framdrivningen av en båt och båtägarens beteende. Exempelvis, på sidan 69 syns en bild från USA där en båt plöjt genom en grund botten. Troligen är propellrarna sönderkörda men detta syns inte på bilden. Att köra en båt i höga varvtal på grunda vatten är få båtägare som gör, eftersom det riskerar medföra dyra reparationskostnader. På sidan 75–76 hänvisas till att fiskrom kan skadas av vattenskotrar i högre hastighet än 5 – 10 knop på lägre djup än 45 cm. Då vattenskotrar drivs med vattenjet (som suger in vatten under skrovet) skulle benämnd hastighet medföra stora risker för skador på vattenjetaggregatet. Detta eftersom stenar och andra föremål på botten skulle sugas in och skada vattenturbinen med stora kostnader som påföljd. Svenska Båttunionen anser att dessa exempel inte är relevanta utan att författarna problematiserar ett icke-problem.



Bilden visar en propeller efter kontakt med botten. Kostnad för reparation ca 2000–8000 kr.

- Minska utsläpp av biocider. Svenska Båttunionen står, som beskrivet i avsnitt 1, bakom att utsläppen av biocider måste minska i våra vatten. Till skillnad mot rapporten anser Svenska Båttunionen att området är tämligen reglerat och vissa kommuner och län, exempelvis Stockholm, har ställt långtgående krav på sanering av otillåten båtbottenfärg. Därtill delar vi inte uppfattningen om att den rådande kulturen fortfarande är att varje år måla båten med ny färg. Sett till försäljningsstatistik av biocidfärg så har den minskat kraftigt sedan 2015⁷. Många båtklubbar arbetar aktivt för att medlemmarna ska måla mindre, använda alternativa lösningar såsom borsttvätt eller skrovdruk och sanera skroven från gammal färg.
- Båttregister och styrmedel för ett hållbart båttliv. Att båttlivet nyttjar kommunala och statliga resurser utan att betala för sig⁸ motsätter sig Svenska Båttunionen.

Gällande sophämtning: 60 procent av fritidsbåtarna är mindre båtar som används för dagsutflykter och det avfall som genereras tas med hem. Därtill är ofta båtägare även sommarhusägare och betalar därmed kommunal renhållningsavgift. För större båtar lämnas avfallet i gästhamnar och gästhamnar är skyldiga att ta emot avfall från de båtar som anlöper hamnen⁹. Denna service ingår då i gästhamnsavgiften som båtägaren betalar.

⁷ Anneli Rudström, Kemi, personlig kommunikation 2018

⁸ "Fritidsbåttlivet nyttjar många kommunala och statliga resurser som sophämtning, farledshållning, produktion av sjökort, m.m. men bidrar inte med några resurser till dessa verksamheter, till skillnad från t.ex. sommarstugegäster och kommersiell sjöfart" (sid 114).

⁹ SJÖFS 2001:13

Båtklubbar omfattas av samma regelverk och båtklubbens medlemmar betalar, i sin medlemsavgift, för båtklubbens avfallsmottagning och dess hantering.

Gällande farledshållning: Sjöfartsverket är ansvarig myndighet för farledshållning – som är till för den kommersiella sjöfarten och inte explicit för fritidsbåtar. Kostnad för fyrar, utprickning m.m. täcks av handelsfartyg som nyttjar lederna. Dessa leder nyttjas ibland av fritidsbåtar men Sjöfartsverket har inte i sitt uppdrag att tillhandahålla sjökort eller farleder till fritidsbåtlivet.

Gällande produktion av sjökort: Sjøkort är främst framtagna för den kommersiella sjöfarten men nyttjas likväl av fritidsbåtlivet. Den enskilde båtägaren bekostar själv de sjökort (fysiskt eller digitalt) som båtägaren behöver. Sjømätningar för att producera sjökort görs endast i områden intressanta för handelssjöfarten.

Gällande båtskatt: Båtlivet är inte heller skattebefriat som rapporten hävdar¹⁰. Enligt Sweboats årliga undersökning bidrog båtlivet med 779 miljoner kronor i bränsleskatter år 2018¹¹. Därtill beskattas alla inköp som görs till en båt (motor, segel, tampar, fendorar mm.). Enligt Sweboat omsätter båtbranschen cirka 15 miljarder kronor och båtindustrin bidrar till drygt 4 000 arbetstillfällen. Ungefär 12 000 människor är beroende av båtlivet i sina arbeten.

Båtskatt har diskuterats under många år och i närtid har frågan utretts i Finland. Utredningen visade dock på att kostnaderna för att bygga upp och driva in skatt inte skulle generera intäkter till staten¹². En båtskatt i Sverige skulle segregera båtlivet och göra det avsevärt dyrare att utöva båtliv, vilket skulle resultera i att enbart de med högre inkomster har möjlighet att fortsätta äga en båt.

Gällande båtregister: I rapporten diskuterar författarna ett båtregister som ett möjligt styrmedel. Enligt Svenska Båtunionen skulle ett båtregister per se inte leda till minskad miljöpåverkan på grundna kustekosystem, eftersom den största miljöpåverkan från fritidsbåtar kommer från en båtägares beteende, teknik och bränsle. Det skulle också bli väldigt kostsamt och vara ett ineffektivt styrmedel för att minska fritidsbåtarnas miljöpåverkan. Åtgärder som skulle ge större effekt på miljön presenteras i avsnitt fyra.

4. Svenska Båtunionens förslag på åtgärder och politiska styrmedel

Likt författarna inleder sista kapitlet i rapporten – att förslagen ska ses som inspiration i ett förändringsarbete – vill Svenska Båtunionen i detta avsnitt bidra med förslag som vi anser kan styra båtlivet i en mer hållbar riktning.

Svenskt båtliv utövas av cirka 2,2 miljoner människor. En levande och god havs- och vattenmiljö är en förutsättning för svenskt båtliv framåt. För oss båtägare är det viktigt att minimera den negativa miljöpåverkan våra båtar bidrar till, verka tillsammans för att nå de svenska miljö kvalitetsmålen och skynda på omställningen till en cirkulär ekonomi.

¹⁰ "Eftersom Sverige saknar ett båtregister är fritidsbåtar idag också undantagna från beskattning, till skillnad från många andra länder, samt till skillnad från fritidsfastigheter, bilar, husvagnar, m.m. i Sverige" (sid. 114).

¹¹ Fakta om båtlivet 2019, Sweboat

¹² Segling och båtsport i Finland, 2018

Även om fritidsbåtar endast står för drygt tre promille av koldioxidutsläppen i Sverige ska vi båtägare dra vårt strå till stacken. Men för att lyckas behöver dialogen mellan myndigheter och forskare vara konstruktiv och politiska styrmedel behöver implementeras, lokalt såväl som på EU-nivå.

1. Öka tillgången till renare och biobaserade drivmedel

Vi kan använda bättre eller fossilfria bränslen och utvecklingen av en fossilfri bensin måste påskyndas. Båtmotorer har lång livslängd, mycket på grund av att de används relativt få gångtimmar per säsong. Många båtmotorer är äldre med 2-taktsteknik och E85-etanol är inte ett alternativ, ens för nya båtmotorer.

Trots det kan vi förbättra utsläppen från bensindrivna båtmotorer genom att använda så kallad alkylatbensin, förvisso ett fossilt bränsle, men det minskar utsläppen av olika föroreningar med närmare 90 procent.

Trots det är alkylatbensin fortfarande svårt att få tag på till större båtmotorer. Det är bara ett fåtal sjömackar som säljer alkylatbensin på pump. Alkylatbensin som säljs på dunk, är avsedd för små motorer som gräsklippare och motorsågar. Den är i dag flera gånger dyrare än vanlig 95-oktan bensin. Skulle alkylatbensinen finnas tillgängligt till samma eller endast något högre pris än vanlig bensin, skulle många båtägare använda den.

Inombordsmotorer i båtar går ofta på diesel. Här finns redan fossilfri diesel (s.k. HVO100) tillgänglig på många försäljningsställen för vägtrafiken. Fossilfri diesel reducerar förutom fossila koldioxidutsläpp, även utsläppen av partiklar och andra föroreningar.

För att detta ska bli verklighet behövs politiska styrmedel som styr tillgången till dessa drivmedel, vilket skulle kunna genomföras genom ytterligare subventioner av alkylatbensin eller införande av reduktionsplikt. I detta avseende är det också viktigt att näringslivet får vetskap om att det finns en stor efterfrågan från fritidsbåtlivet på dessa drivmedel – så att en långsiktig drivmedelsstrategi kan upprättas och tillhandahållande av renare bränslen på sjömackarna.

2. Ställ krav på det som säljs nytt

Som tidigare nämnt har båtmotorer en lång livslängd och det finns en stabil andrahandsmarknad för både båt och motor. Men när det väl är dags att köpa nytt måste tillverkarna förse oss båtägare med mer miljövänlig teknik. Exempelvis saknar även de nyaste utombordsmotorerna och vissa inombordsmotorer både avgasrening och katalysator – något som varit självklart inom bilindustrin för årtionden.

Avgaskraven för nya båtmotorer som säljs på marknaden fastställs på EU-nivå genom motordirektivet. Det är därför hög tid för våra EU-politiker att driva på frågan om hårdare krav på båtmotorer inom EU. När det är dags att byta ut den gamla 2-taktsmotorn till en ny motor så ska det inte bara vara en bra investering för båtägaren, det ska även vara en bra investering för miljön.

3. Utbilda i eco-drivning till sjöss

Ett enkelt sätt för båtlivet att minska sina koldioxidutsläpp och miljöpåverkan är ett förändrat körsätt och beteende. Genom att anpassa farten efter omständigheterna och köra i den hastighet som båten är optimerad för minskar både bränsleförbrukning och svall. Genom att tvätta av skrovet

från påväxt och underhålla propellrarna minskar bränsleförbrukningen ännu mer. Att lära sig eco-drivning till sjöss är inte minst viktigt nu när vi har många nya båtägare.

Svenska Båtunionen kommer att driva frågan om bra båtmiljö som obligatoriska utbildningsmoment i alla fritidsbåtsutbildningar som examineras genom Nämnden för båtlivsutbildning.

4. Satsa på attraktiva gästhamnar

Attraktiva gästhamnar är en viktig investering för kommunerna om de vill hjälpa båtlivet att minska miljöpåverkan. Varje dag och varje natt som en båt ligger stilla i en hamn minskar utsläppen och i en bra hamn stannar båtägarna gärna en extra natt.

Genom riktat stöd till gästhamnar, kommunala som privata, skulle utbudet, servicen och kvaliteten kunna förbättras. Detta skulle kunna genomföras via EU:s utvecklingsprogram och/eller glesbygdsstöd och verka inte bara för en ökad inhemsk, utan även internationell turism till gästhamnarna.

5. Skapa bidrag för informationsinsatser för ideella organisationer

Idag läggs ett stort ansvar för informationsspridning till båtlivet på båtorganisationerna trots att dessa organiserar knappt 15 procent av båtlivsutövarna. Dock finns det väldigt begränsade möjligheter för båtorganisationerna att ansöka om statliga bidrag, varför medlemspengar får användas för att vi ska kunna ta ansvar för detta. Vi föreslår att myndigheter som t.ex Havs och vattenmyndigheten, Transportstyrelsen och Naturvårdsverket får i uppdrag att avsätta medel för ideella organisationer att söka för informationsinsatser.

6. Kustplanering för att placera fritidsbåtar på rätt plats

I många kustkommuner är tillgången till båtplats begränsad varför kommunerna, i sin detaljplanering, bör främja ökad tillgång till båtplatser vid redan befintliga båtklubbar och marinor. Därtill bör regionerna i den regionala kustplaneringen identifiera och avsätta lämpliga områden för nyetablering eller omlokalisering av fritidsbåtshamnar. Därmed bör man kunna minska ny kustexploatering i orörda områden.

Fortsatt dialog

Inlagan är sammanställd av Carl Rönnow, sakkunnig inom miljö och hållbarhet och Peter Karlsson, verksamhetschef på uppdrag av Svenska Båtunionens styrelse. Kontakta oss gärna för en fortsatt dialog.

Carl Rönnow
carl.ronnow@batunionen.se
08-545 859 67

Peter Karlsson
peter@batunionen.se
08-545 859 61

Svenska Båtunionen
2020-09-03