

Yttrande gällande Förslag till ändrade havsplaner samt Konsekvensbeskrivning av förslag till ändrade havsplaner för Bottniska viken, Östersjön och Västerhavet.

Undertecknade båtlivsorganisationer har givits tillfälle att yttra sig gällande rubricerat betänkande och lämnar tillsammans följande synpunkter avseende förslaget om samt konsekvenser av ändrade havsplaner i nämnda områden.

Båtlivsorganisationernas synpunkter på förslaget till nya havsplaner samt tillhörande konsekvensutredning i sammanfattning.

Båtlivsorganisationerna anser att konsekvensutredningen har brister avseende utredningen av påverkan på båtlivet i Sverige och våra grannländer.

Båtlivsorganisationerna finner att utredningen inte har använt till buds stående medel för att utreda fritidsbåtars rörelser i de områden som anges.

Båtlivsorganisationerna kan visa att flera utpekade områden för havsbaserad vindkraft ligger i områden som fritidsbåtar passerar till och från grannländerna eller till eller från Gotland.

Båtlivsorganisationerna anser att frågan om fria färdvägar genom planerade havsområden inte behandlats tillräckligt i förslaget eller konsekvensbeskrivningen.

Båtlivsorganisationerna anser att utredningen inte har undersökt i vilken mån planerad havsbaserad vindkraft hindrar fritidsbåtar från att söka nödhamn vid hårt väder.

Båtlivsorganisationerna anser att utredningen inte har undersökt i vilken mån sjöräddning, från vatten eller från luften, kan påverkas av havsbaserad vindkraft, och på vilket sätt det kan påverka säkerheten för fritidsbåtar och annan sjöfart.

Båtlivsorganisationerna anser att utredningen inte har undersökt i vilken mån installationer i form av kablar, ställverk och transformatorer kan påverka navigationsinstrument och kommunikationsutrustning på fritidsbåtar och sjöfart.

Båtlivsorganisationerna anser att havsbaserad vindkraft ska placeras och utformas på ett sådant sätt att landskapsbilden och den fria horisonten inte påverkas från land eller öar innanför Baslinjen.

Bakgrund till våra synpunkter

Fritidsbåtarna rör sig längs kusten och korsar även i stor utsträckning havsområden mellan Sverige – Finland, Sverige – Danmark, Sverige – Norge samt fastlandet – Öland – Gotland. Fritidsbåtar rör sig i många havsområden längs andra vägar än handelssjöfarten och vi kan se exempel i utredningen där områden för havsbaserad vindkraft anses lämpliga hindrar fritidsbåtstrafiken och riskerar att minska sjösäkerheten. Fritidsbåtar används för rekreation såväl som för transporter och ger en viktig näring för lokalsamhällen längs våra kuster. Båtlivsundersökningen 2020, (Transportstyrelsen) anger att 2,2 miljoner människor utövar båtliv varje år. Vi finner att utredningen och konsekvensbeskrivningen inte har utrett påverkan för fritidsbåtlivet i tillräcklig utsträckning.

Även om det mesta av fritidsbåtlivet utövas på eller invid kusten, riskerar alltför omfattande och stora vindkraftsparker att starkt begränsa tillgängligheten till öppen sjö, samt möjligheten till överseglingar till grannländerna. Detta behöver regleras, antingen genom fler korridorer för fritidsbåtar, åtskilda från nyttotrafiken, eller genom att vindkraftparker blir tydligt genomseglingsbara, med hänsyn till säkerhet och rådande väderläge.

Båtlivsorganisationerna är positiva till utbyggnaden av fossilfri energiutvinning, däribland havsbaserad vindkraft. Vi ser med oro på att havsbaserad vindkraft och annan resursutvinning på ytan eller i havsbotten kan innebära en minskad sjösäkerhet då flera områden ligger mellan fritidsbåtarnas färdvägar och kusten. Det kan hindra möjligheterna att söka sjölä eller nödhamn vid hårt väder samt vara hinder för, eller fördröja sjöräddningsinsatser, via hav eller luft.

Negativa effekter på kulturmiljöer, landskap, friluftsliv och rekreation bedöms i förslaget kunna uppstå, men beskrivningen begränsas till visuell påverkan från havsbaserade vindkraftsparker. Samtidigt anger förslagsskrivelsen att faktaunderlag om vindkraftens effekter på dessa frågor, samt dess sociala och ekonomiska effekter för exempelvis besöksnäringen i ett lokalt och regionalt perspektiv idag är bristfällig. Båtororganisationerna håller med om det och anser att underlagen bör tas fram i samarbete med båtlivets organisationer och att de behöver kompletteras.

Synpunkter på respektive avsnitt i Konsekvensbeskrivningen

Avsnitt 2.4

Konsekvensutredningen har inte undersökt om etableringen av havsbaserad vindkraft hindrar fritidsbåtarnas rörelser längs med och runt Bottenvikens kust.

Konsekvensutredningen har inte undersökt om sjösäkerheten minskar då möjligheten att söka sjölä eller nödhamn vid hårt väder eller om de utpekade områdena för havsbaserad vindkraft hindrar sjöräddningsinsatser via hav eller luft.

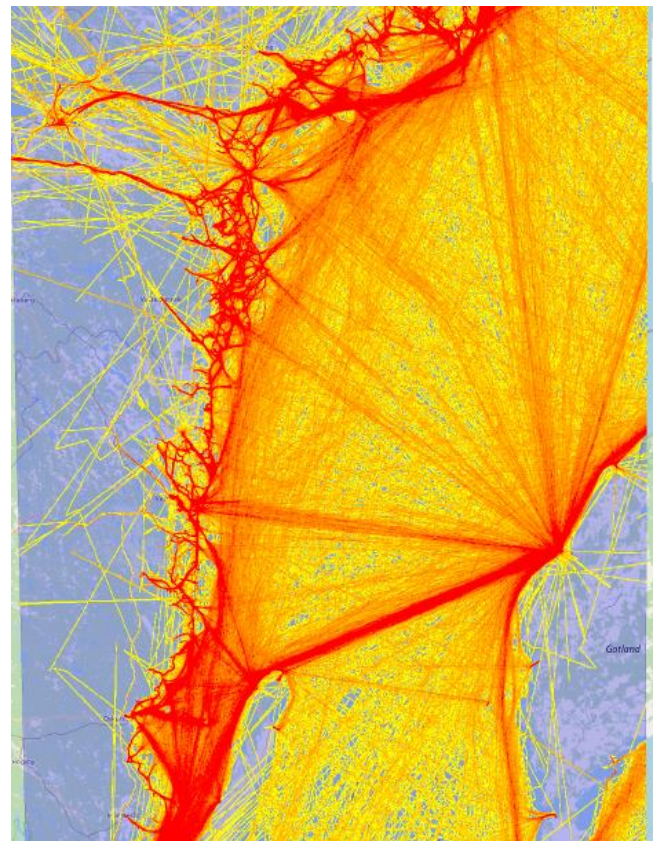
Konsekvensutredningen har inte undersökt fritidsbåtars rörelser i området.

Avsnitt 3.4

Konsekvensutredningen har inte undersökt fritidsbåtars rörelser i området. Bilden till höger visar en densitetskarta över fritidsbåtars rörelser i området norra Öland–Gotlands västkust–Stockholms södra skärgård och är gjord från insamlad AIS data från klass B-transponders på svenska fritidsbåtar. Kartan är producerad för båtgängsationerna av Sjöfartsverket. Av den kan man utläsa att flera områden utpekade i utredningen genomkorsas av fritidsbåtstrafik eller är placerade mellan kusten och de färdvägar fritidsbåtar använder för färd längs med kusten.

Konsekvensutredningen har inte undersökt om etableringen av havsbaserad vindkraft hindrar fritidsbåtarnas rörelser längs med och runt Sveriges Ostkust och Gotlands västra sida.

Konsekvensutredningen har inte undersökt om sjösäkerheten minskar då möjligheten att söka sjölä eller nödhamn vid hårt väder begränsas eller om de utpekade områdena för havsbaserad vindkraft hindrar sjöräddningsinsatser via hav eller luft.

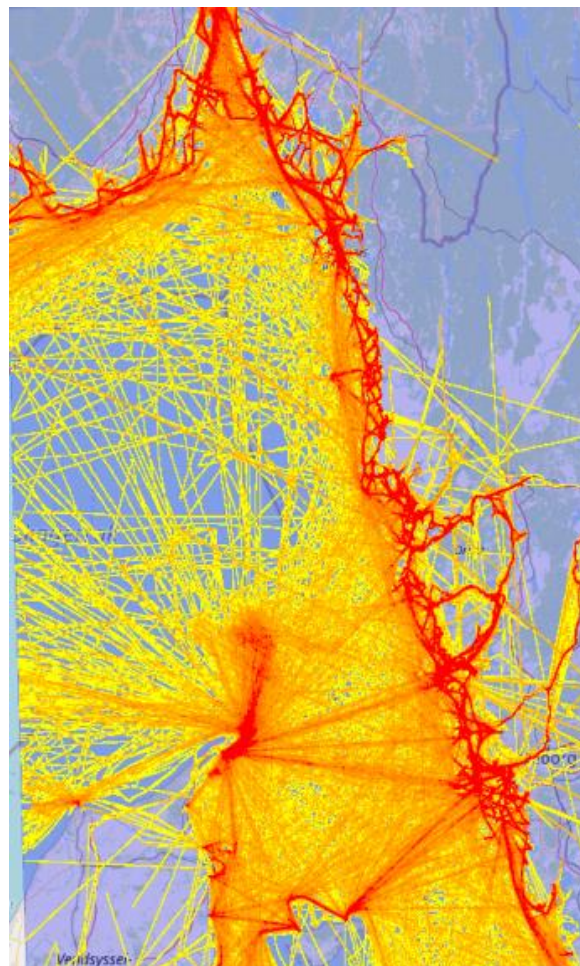


Avsnitt 4.4

Konsekvensutredningen har inte undersökt fritidsbåtars rörelser i området. Bilden till höger visar en densitetskarta över fritidsbåtars rörelser i Skagerrak och Kattegatt och är gjord från insamlad AIS data från klass B-transponders på svenska fritidsbåtar. Kartan är producerad för båtorganisationerna av Sjöfartsverket. Av den kan man utläsa att flera områden utpekade i utredningen genomkorsas av fritidsbåtstrafik eller är placerade mellan kusten och de färdvägar fritidsbåtar använder för färd längs med kusten.

Konsekvensutredningen har inte undersökt om etableringen av havsbaserad vindkraft hindrar fritidsbåtarnas rörelser längs med Sveriges västkust.

Konsekvensutredningen har inte undersökt om sjösäkerheten minskar då möjligheten att söka sjölä eller nödhamn vid hårt väder begränsas eller om de utpekade områdena för havsbaserad vindkraft hindrar sjöräddningsinsatser via hav eller luft.



Om båtlivsorganisationerna

Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar drygt 915 båtklubbar och 184 000 enskilda båtklubsmedlemmar. Organisationen har lång erfarenhet av båtlivsfrågor och verkar för

- utökade möjligheter att utöva hållbart och vattenburet friluftsliv.
- ökade kunskaper hos båtägare avseende navigation, sjövätt och miljö
- möjligheter att driva anläggningar för vattenburet friluftsliv som ideell och allmännyttig verksamhet

Sweboat är båtbranschens intresseorganisation med ca 400 medlemsföretag. Vår målsättning är att

- vara branschens talesman och remissorgan
- skapa förståelse för branschens vikt och roll i samhället
- skapa gynnsamma verksamhetsbetingelser för branschen
- verka för ökad köptrygghet för konsumenten

Svenska Kryssarklubben är Europas största båtklubb, våra 40.000 medlemmar älskar båt, hav och skärgård för segel eller motor. I 100 år har vi bidragit till båtglädje. Vi arbetar ideellt för ett säkert, tryggt, miljövänligt, inspirerande och upplevelserikt båtliv för alla, oavsett om du äger, hyr eller

lånar en båt. Vi finns i hela Sverige längs kusterna, från Luleå till Skåne och på Västkusten samt i Mälaren, Vättern och Vänern.

Svenska Seglarförbundet är ett av 72 Specialidrottsförbund som ingår i Riksidrottsförbundet. Vi har ca 100000 medlemmar i 324 anslutna föreningar samt 66 olika klassförbund som representerar olika båttyper från seglarjollar till olika enskrovs och flerskrovsbåtar. Vår vision är ”Segling – tillgänglig för alla”. Vår mission är att utveckla seglare hela livet vilket vi gör genom att

- bidra aktivt till att öka intresset för såväl fritidssegling som idrotten segling.
- utbilda ledare och seglare i allt som hör till segling och båtliv samt,
- skapa hållbara kappseglingar på sjöar, i skärgårdar och på havet.

Riksföreningen Gästhamnar Sverige (RGS) är en branschorganisation som är politiskt och religiöst obunden och omsluter ca 400 medlemshamnar i Sverige vars uppdrag innefattar följande:

- Föreningen ska samla, stödja och företräda gästhamnarna i Sverige som bransch.
- Bevaka och påverka gästhamnutvecklingen i Sverige.
- Föreningen skall sträva efter lokal, regional, nationell och internationell samverkan i sina uppdrag med att skapa hållbara gästhamnar.
- RGS ska arbeta med marknadsföring av Sveriges maritima destinationer med gästhamnarna i fokus.
-

Stockholm
2023-12-13

Peter Karlsson, Verksamhetschef, Svenska Båtunionen

Mats Eriksson VD, Sweboat –Båtbranschens Riksförbund

Fredrik Norén, Generalsekreterare Svenska Kryssarklubben

Olof Granander. Ordförande, Svenska Seglarförbundet

Erik Martinsson, Generalsekreterare, Riksföreningen Gästhamnar Sverige