



Till

Miljömålsberedningen

Kommentarer och synpunkter med anledning av Workshop arrangerad den 1:a september med Miljömålsberedningen och ett antal av Svenskt Friluftslivs medlemsorganisationer.

Nedan följer svar på de frågeställningar som Miljömålsberedningen ställt i samband med Workshopen.

Inledande synpunkter

Svenskt Friluftsliv menar att det är av yttersta vikt att målkonflikten mellan ett intensivare skogsbruk med ökad gödsling och därmed läckage av näringsämnen omnämns och problematiseras i utredningens betänkande. De må vara behjärtansvärt att öka virkesproduktionen för att ersätta fossila bränslen med bränslen framställda från skogen, men vår uppfattning är att målkonflikten gällande läckage av näringsämnen inte har tagits upp i den allmänna debatten och bör därför återspeglas på lämpligt ställe i utredningens betänkande.

I texten som presenterades i Workshopen fanns uppgift om att svenskar besöker Östersjön 6,4 ggr/år. Det är av vikt att dessa besök kvantifieras, så att ett totalt mått kan tas fram. Det är stor skillnad om ett besök är en timme eller en vecka.

Kapitel 1.1.1.

FRÅGA: Med hänsyn på omfattningen och ökningen av kustnära rekreation och friluftsliv: Pågår det diskussioner inom friluftslivet hur påverkan på marina miljö kan minska och i så fall vilka? Ja det finns sådana diskussioner inom de organisationer som berörs. Dock finns idag inget övergripande arbete bland Svenskt Friluftslivs medlemsorganisationer lett av Svenskt Friluftsliv.

Hur ser ni på utvecklingen av olika rekreationssorter, t.ex. kajapaddling i skärgårdar, kite etc.? Paddling i skärgårdarna ökar konstant och har så gjort under de senaste 20 åren. Kitesegling är en nyare aktivitet och begränsar sig till vissa väl avgränsade områden. Denna aktivitet har ökat kraftigt de senaste åren. Övrigt friluftsliv med båt verkar ligga tämligen konstant men med en ökning under 2020 pga. Corona.

Hur kan vi öka medvetenheten och hänsynstagande till den marina miljön? Vi menar att en ökad satsning på information, vilket också kom till uttryck i Workshopen, är ett utmärkt sätt att öka medvetandet om den marina miljön. Våra medlemsorganisationer, som i många frågor är kunskapsbärare, kan mycket väl ta på sig ett sådant uppdrag, men det krävs ett ökat anslag till Svenskt Friluftsliv¹ för att kunna genomföra något sådant. Svenskt Friluftsliv eftersträvar ett anslag om 100 MSEK och menar att vi inom ramen för en sådan höjning mycket väl kan ombesörja informationskampanjer. Regeringen kan anvisa vilka belopp som skall användas för detta ändamål i regleringsbrev.

Hur skulle ni se på ev. regleringar i särskilt känsliga skyddade marina områden (naturresevat, nationalparker m.m.) som skulle lägga vissa begränsningar i större omfattning än i dag på tillträde och

¹ Svenskt Friluftsliv fördelar sedan 2020, i myndighets ställe, det statliga anslaget till friluftslivets organisationer i enlighet med lag och förordning.



Johannesfredsvägen 7, 168 69 Bromma
info@svensktfriluftsliv.se
svensktfriluftsliv.se

utövande av vissa aktiviteter (t.ex. tillträdesförbud under vissa perioder, förbud mot aktiviteter som stör djur och fågelliv som kiteing, drönare, husdjur m.m.) Svenskt Friluftsliv menar att begränsningar i form av totalförbud skall undvikas. Detta för att få acceptans för andra begränsningar som tex. förbud mot drönare. Ett tvång att ha husdjur kopplade är att föredra framför ett totalförbud. Ett förbud mot att använda motorer gör att även de flesta segelbåtar kommer att hållas borta och endast kajaker kommer kunna nå områden. Därför förordar Svenskt Friluftsliv hastighetsbegränsningar, vilket fortfarande gör området tillgängligt, men inte attraktivt att köra med snabba båtar (eller vattenskotrar). En annan fråga är det buller som sker ovan vattenytan. Svenskt Friluftsliv menar att det bör övervägas om det skall införas begränsningar av hur mycket buller marina motorer får åstadkomma.

Vad ser ni i dag som de största hoten mot fortsatt högkvalitativt friluftsliv och rekreation i kust- och skärgårdsområden? Utan inbördes ordning: 1) Privatisering av stränder, 2) Försämrade ekologisk status (algblooming mm), 3) Tillträdesförbud, 4) Låg grad av hänsynstagande bland andra friluftsutövare.

Finns det uppskattningar av den ekonomiska förlusten/ samhällsekonomiska värdet för friluftslivet eller turismnäringen (knuten till marina miljöer) med en försämrade havsmiljö? Svenskt Friluftsliv känner till att det gjorts partiella estimeringar bl.a. för fritidsfiske och båtlivet. Svenskt Friluftsliv genomförde en studie för ca 10 år sedan som visade på att friluftslivet (inklusive det marina friluftslivet) omsatte ca 100 miljoner kronor per år och skapade ca 75 000 årsarbeten.²

Kapitel 1.2.1.

FRÅGA: Anläggningar för fritidsbåtar som hamnar och enskilda bryggor har stor påverkan på kustvattenmiljön, särskilt grunda vågskyddade områden. Har ni förslag på lösningar som kan minska behovet av att fortsätta anlägga bryggor/hamnar för fritidsbåtar i sådana områden?

- 1) Svenskt Friluftsliv menar att ett första steg bör vara att identifiera och ta bort de olovliga bryggorna (de som saknar bygglov). Det skulle vara en fördel för såväl friluftslivet som miljön.
- 2) Det vore en fördel om det fanns 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.
- 3) Att ge tillgång till fler sjösättningsramper är positivt. Det är dock inte säkert att det behöver byggas så många fler ramper. Längs kusten finns en stor mängd sjösättningsramper inom inhägnade områden eller ramper försedda med vägbommar. Här skulle frivilliga avtal kunna inrättas mellan kommunen och "ramp-ägarna" för att göra dessa tillgängliga i större omfattning. I vissa fall ägs marken av kommunerna och arrenderas ut till båtklubbar eller andra. I dessa fall finns möjlighet för kommunerna att ställa särskilda krav vid omförhandling av arrendekontrakt.

Kapitel 1.2.2.

FRÅGA: Hur kan påverkan på kustvattenmiljön, från t.ex. undervattensbuller, svall, vegetationsskador, ankring m.m., från fritidsbåtstrafiken och vattenskotrar minska? Finns det behov av ytterligare regleringar? I så fall generella eller inom skyddade områden som t.ex. marina naturreservat? Finns det andra åtgärder än regleringar som ni ser som effektiva?

² <https://svensktfriluftsliv.se/wp-content/uploads/2012/12/Friluftslivets-ekonomiska-v%C3%A4rde-2010-kortversion.pdf>



Johannesfredsvägen 7, 168 69 Bromma
info@svensktfriluftsliv.se
svensktfriluftsliv.se

På land finns en generell hastighetsbegränsning på 70 km/h gällande terräng. Svenskt Friluftsliv menar att en motsvarande hastighetsbegränsning skulle kunna övervägas för vissa delar av svenskt vatten. Detta skulle kunna kompletteras med ytterligare fartbegränsning på grunda bottnar som markeras med mörkblå färg på sjökort, dvs områden med ett vattendjup under 3 meter (i såväl digitala som analoga sjökort). Körning med snabba jollar och vattenskotrar som ibland sker i sådana vatten skulle därmed minska och den nöjeskörning som nu sker i dessa områden skulle flyttas till mindre känsliga (djupare) områden. Samtidigt skall påpekas att det inte råder ett direkt samband mellan hastighet och svallvågor, så en reglering enligt ovan möter inte behovet av minskade svallvågor. För att begränsa svallvågor behövs andra styrmedel. Ett körkort/examen för båtar över en viss längd/hastighet (utöver vad som gäller idag) ser Svenskt Friluftsliv positivt.

Frågan om ankringsförbud har nämnts i detta sammanhang. Idag har Svenska Kryssarklubben flera hundra bojar utlagda längs den svenska kusten, tillgängliga för medlemmar. De har en stor erfarenhet av att lägga ut och underhålla sådana. Ett uppdrag, att mot ersättning, till Kryssarklubben, att identifiera och senare lägga ut bojar (tillgängliga för allmänheten) längs kusten bedömer Svenskt Friluftsliv skulle vara en kostnadseffektiv åtgärd. Genom en höjning av Svenskt Friluftslivs anslag till 100 MSEK skulle ett sådant arbete kunna initieras. Diskussion har förts med Kryssarklubben i dessa frågor. Att få tillstånd ett samarbete mellan HaV och Sjöfartsverket så att det i nyare sjökort (och digitala) finns angivet var känsliga bottnar finns, bedömer vi som positivt.

Kapitel 1.2.3.

FRÅGA: Hur anser ni att förbjudet mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar fungerar? Hur ser efterlevnaden ut, och om den inte är tillräcklig bra, vad behövs för ytterligare åtgärder?

Det verkade vara en allmän uppfattning på workshopen att det inte idag behövs en kraftig utbyggnad av stationer för att ta emot toalettavfall. Däremot måste de som finns fungera. Det påpekades också att de allra flesta fritidsbåtarna (och kanoterna) idag inte har toalett, varför en utbyggnad av "baja-major" efterfrågas.

FRÅGA: Arbetet med att minska utsläppen av farliga ämnen från båtbottnfärger har pågått under lång tid och med båtorganisationernas medverkan. Hur tycker ni att arbetet fungerar i dag? Behövs ytterligare åtgärder? Båtorganisationerna bedriver idag information för minskad användning av giftiga båtbottnfärger och visar på alternativ. Organisationerna tar hand om det miljöfarliga avfall som bildas vid spolning och rengöring av båtbottnen.

Kapitel 1.2.4

FRÅGA: Vilka fördelar och nackdelar skulle ni se med ett register för fritidsbåtar? Införandet av ett båtregister möter motstånd hos många båtägare och Svenskt Friluftsliv har inte tagit ställning i denna fråga. Men vi menar att om Miljömålsberedningen går vidare med ett förslag om båtregister bör beredningen ta till vara de registerformer som redan nu finns (och grundligen utvärdera dem) innan förslag om ytterligare register läggs fram (försäkringsbolag, båtorganisationer har redan omfattande register). Svenskt Friluftsliv menar att acceptansen för ett eventuellt register skulle öka markant bland båtägarna om det blev båtorganisationerna som var registerhållare och inte staten (jmf. jaktkortsregistret).



Johannesfredsvägen 7, 168 69 Bromma
info@svensktfriluftsliv.se
svensktfriluftsliv.se

Kapitel 1.2.5.

FRÅGA: Skulle en skrotningspremie för fritidsbåtar och båtmotorer kunna bidra till att minska problemet med övergivna båtar och även öka omställningstakten från gamla tvåtaktare till elmotorer? Finns det andra förslag för att få till en omställning från äldre tvåtaktare till elmotorer?

Svenskt Friluftsliv menar att innan en skrotningspremie införs bör en studie göras för att säkerställa att en premie verkligen gör skillnad. Hur stor skall den vara för att fler verkligen skall lämna in sin gamla motor/båt? Hur hög får den vara innan det börjar ske import av äldre båtmotorer för att få tillgång till skrotningspremien? Finns möjlighet att lägga en avgift på nya motorer för att bekosta hanteringen? Svenskt Friluftsliv menar att det i första hand skall vara lätt att göra rätt. Gör det därför möjligt att lämna in mindre båtar (t.ex. <5 m) och tvåtaktsmotorer (t.ex. <20 hk) till kommunernas återvinningscentral. Skrotning av större båtar och motorer till båt skrotar kan inledningsvis subventioneras så att kostnaden för att lämna in dem för den enskilde blir noll kronor.

Övriga synpunkter

Svenskt Friluftsliv menar att det är viktigt att rikta förslag även mot andra sektorer för att få acceptans för förslagen som berör fritidsbåtsanvändningen.

Vi menar att utredningen särskilt behöver ta upp frågan om den vågbildning som sker genom passagerartrafiken i skärgårdarna i allmänhet och Stockholms skärgård i synnerhet.

Svenskt Friluftsliv utgår från att utredningen tar upp frågan om att begränsa trålning på svenskt vatten samt frågan om mikroplaster.

Svenskt Friluftsliv vill trycka på att nuvarande hänsynsområden vilar på frivillighet och menar att det behövs en förändring av lagstiftningen så att hänsynsområdena kan få ett lagligt skydd. Vi vill samtidigt påpeka att det i de föreskrifter som finns för nationalparkerna finns stora möjligheter för Naturvårdsverket att ändra och begränsa tillåtna farter inom respektive nationalpark.

.....

Ulf Silvander

Generalsekreterare