



## Remissyttrande: Havet och människan

(SOU 2020:83)

### 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.

I uppdraget har ingått att utreda behovet av, och vid behov föreslå, nya etappmål inom miljömålssystemet, analysera behovet av åtgärder och styrmedel och vid behov lämna förslag på förbättringar. Vidare att föreslå nya kostnadseffektiva styrmedel och åtgärder som bidrar till bevarande och hållbart nyttjande av hav och marina resurser i enlighet med generationsmålet och havsanknutna miljö kvalitetsmål, samt bidrar till genomförande av mål 14 i Agenda 2030.

### Övergripande synpunkter

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

Under våren 2021 har Svenskt Friluftsliv lämnat remissyttrande över två, för denna utredning, viktiga andra utredningar, nämligen "Stärkt äganderätt, flexibla skyddsformer och naturvård i skogen" (SOU 2020:73) samt "Tillgängliga stränder" (SOU 2020:78)). Båda utredningarna lämnar förslag som går mot denna utrednings förslag, dvs. om förslagen i dessa två utredningar skulle genomföras har det negativ påverkan på havet och havsmiljön. Utredningen "Tillgängliga stränder" omnämns i denna utredning men det saknas diskussion om de målkonflikter som föreligger. Vad gäller utredningen "Stärkt äganderätt" eller skogsutredningen som den också kallas finns den över huvud taget inte omnämnd i denna utredning, än mindre de målkonflikter som föreligger med denna utrednings förslag. Detta tycker Svenskt Friluftsliv är en anmärkningsvärd brist i det annars så omfattande utredningen.

I den del som utredningen diskuterar fritidsbåtars påverkan stödjer sig utredningen i stor utsträckning på en rapport från Havsmiljöinstitutet (Fritidsbåtars påverkan på grunda kustecosystem 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 kustecosystem, men vi anser inte att de orsakssamband som redovisas har entydigt stöd i den forskning som utredningen hänvisar till. Utredningen visar dock på att inom dessa områden behövs i många fall mer kunskap tas fram innan beslut kan fattas.



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

Miljömålsberedningen anser att måluppfyllelse av miljökvalitetsmålet *Hav i balans samt levande kust och skärgård* är en förutsättning för rekreation och friluftsliv samt utveckling av hållbar turism.

Miljömålsberedningen föreslår att uppföljningen av kustnära rekreation och friluftsliv genomförs inom ramen för uppföljningen av den maritima strategin och att Havs- och vattenmyndigheten hänvisar till denna i redovisning av miljökvalitetsmålet totala utveckling.

Mot detta har Svenskt Friluftsliv inget att erinra.

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. Det stämmer i så måtto att fritidsbåtars motoranvändning skapar buller, men Svenskt Friluftsliv vill erinra om att fritidsbåtar inte är en homogen grupp av båtar, det finns en stor mängd olika fritidsbåtar; motorbåtar, vattenskotrar, segelbåtar, roddbåtar och kanoter- de sistnämnda orsakar inget undervattensbuller över huvud taget. Förvisso använder segelbåtar ibland motor, bl.a. då de skall gå ut och in i hamnar, men skillnaden är stor mellan den bullerpåverkan som sker av båtar som inte huvudsakligen framdrivs med motor och de båtar som har motor som huvudsaklig framdrivning. Det är också skillnad på motorer och vid vilka varvtal (hastighet) som båten framförs. Svenskt Friluftsliv efterlyser en öppnare syn på båtlivet och det buller som det åstadkommer. Svenskt Friluftsliv saknar en djupare diskussion om olika båtmotorer, tex. elmotorer och varvtal (dvs. hastighet) som väsentligt skulle kunna påverka naturmiljön.

## 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 det 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.

Svenskt Friluftsliv ställer sig positiv till att i första hand bör använda befintlig lagstiftning innan ny lagstiftning föreslås. Vi har även förståelse för att vissa begränsningar kan behöva införas inom vissa områden med hänsyn till undervattensbuller, men vi ställer oss idag avvisande till att helt förbjuda all form av fritidsbåtstrafik för att minska undervattensbuller, då vissa farkoster inte åstadkommer något buller över huvud taget (segelbåtar, roddbåtar, kanoter) och andra båtar som har elmotorer åsamkar ett minimalt undervattensbuller. Svenskt Friluftsliv anser i stället att en strikt hastighetsbegränsning kan införas.

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 (1 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.



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

## 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." Svenskt Friluftsliv menar att ett aktivt friluftsliv även har betydelse för medvetenheten om miljön och naturen och skapar hållbar sysselsättning.

## Kap 21.3.6 Fritidsbåtar (sid 1123)

Svenskt Friluftsliv 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". Svenskt Friluftsliv menar att utredningen behöver bygga sina ställningstaganden på fakta och inte på tveksamma påståenden. Läsaren får känslan av att utredningen har bestämt sig för en åsikt men misslyckats med att hitta fakta för denna och därför inte uttalar sig så kategoriskt. Detta menar Svenskt Friluftsliv är en brist i utredningen.

Utredningen estimerar att äldre utombordsmotorer (tvåtaktare) släpper ut 5100 och 7000 kubikmeter bensin till havet varje år. I beräkningen tar inte utredningen hänsyn till att en del av dessa motorer används i sötvatten och således släpps inte dessa mängder ut i havet. Icke förty är det en stor mängd oförbränd bensin som tillförs naturmiljön oavsett om det sker i havet eller i sötvatten och denna tillförsel bör begränsas enligt Svenskt Friluftsliv. Svenskt Friluftsliv hade önskat att utredningen kom med skarpa förslag i denna del med utfasning av äldre tvåtaktsmotorer. Svenskt Friluftsliv 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 vill Svenskt Friluftsliv bestrida. 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 mestadels skett i båtbottenfärger. Utredningens presentation ger dock intrycket att utredningen tror att så fortfarande sker, vilket således är fel.

Problemen med förekomsten av mikroplaster i haven ser utredningen som ett stort problem och denna uppfattning delas av Svenskt Friluftsliv. Även om inte friluftslivet/båtlivet är den sektor som bidrar mest till ökningen av mikroplaster i havet bör problemet adresseras även till detta område. Polystyren/cellplast finns i många konstruktioner och Svenskt Friluftsliv 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 bygger på frivillighet, men Svenskt Friluftsliv hade gärna sett skarpa förslag från utredningen att dessa områden får ett starkare juridiskt skydd för att öka efterlevnaden av regleringarna.

Utredningen tar även upp problematiken med vattenskotrar, men lämnar inte här förslag på lösningar.



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

## 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. Svenskt Friluftsliv delar uppfattningen att fritidsbåtar kan ha påverkan, men i vilken omfattning beskrivs inte i utredningen och Svenskt Friluftsliv anser inte att några förslag kan läggas fram utan att säkerställda orsakssamband. Svenskt Friluftsliv menar att en ordentlig analys bör genomföras av problemet innan beslut kan tas. Det räcker inte med svepande antaganden att en aktivitet kan ha betydelse. Svenskt Friluftsliv efterlyser en djupgående analys och effektanalys av problemet tex. genom att ge Naturvårdsverket och Havs och vatten myndigheten ett regeringsuppdrag att tillsammans med Svenskt Friluftsliv och/eller de större båtorganisationerna utreda frågan.

Utredningen lämnar flera förslag på förändringar och inskränkningar i båtlivet men inget förslag om hur efterlevnaden skall kontrolleras. Här hade Svenskt Friluftsliv åtminstone förväntat sig en diskussion. Vi har i många andra sammanhang sett att regleringar införs, men när det saknas en kontroll av efterlevnaden av lagar och förordningar är det inte sällan som efterlevnaden blir låg.

Under utredningens gång genomförde Svenskt Friluftsliv ett seminarium tillsammans med utredningen och ett antal av Svenskt Friluftslivs organisationer. Vi seminariet framfördes bl.a. ett 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. Svenskt Friluftsliv saknar detta förslag i utredningens betänkande.

Utredningen påstår (sid 1200) sig erfarat att ”friluftslivets organisationer inte delar uppfattningen om fritidsbåtars påverkan, varken på miljön eller på andra som vistas i havsbandet”. Detta är en grov feluppfattning att påstå detta. Det är möjligt att enskilda organisationer har denna uppfattning, men att påstå att friluftslivets organisationer generellt sett har den uppfattningen stämmer ej.

### 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”. Svenskt Friluftsliv är oroad och bekymrad över det stora antalet nya bryggor som anläggs varje år. Även om bryggor är allemansrättsligt tillgängliga om de ligger utanför tomtmark ökar mängden bryggor upplevelsen av att stränderna är privatiserade. Svenskt Friluftsliv skulle gärna ha sett att utredningen hade 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. Det borde vara att föredra att båtarna samlokaliseras i marinor framför att det finns ett stort antal mindre bryggor – en sådan diskussion saknas i utredningen som endast hänvisar till båtorganisationernas uttalande. Svenskt Friluftsliv delar båtorganisationernas inställning att det behövs en utökad tillsyn av bryggor utan tillstånd. Svenskt Friluftsliv 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 Svenskt Friluftslivs tycke, våldsamt ökning av mängden bryggor.

Svenskt Friluftsliv saknar en diskussion om bryggors beskaffenhet och påverkan på botten. Alla bryggkonstruktioner påverkar inte lika mycket bottenfaunan och därför menar Svenskt Friluftsliv att 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.

### Båtförvaring på land

Tillgången på öppna sjösättningsramper (sid 1202)

Svenskt Friluftsliv delar Miljömålsberedningens uppfattning att en stor del av dagens båtar är trailerbara och skulle kunna ligga på land under större delen av året, vilket skulle leda till minskat behov av bottenfärger. Hur stor andel av båtägarna som skulle föredra detta sätt att förvara båtarna bör vara föremål för utredning.

**MEDELEMSORGANISATIONER** Cykelfrämjandet, Friluftsrämjandet, Förbundet Skog och Ungdom, Korpen Svenska Motionsidrottsförbundet, Riksförbundet Hälsofrämjandet, Riksförbundet Pilgrim i Sverige, Riksförbundet Sveriges 4 H, Sportfiskarna, Svenska Brukshundklubben, Svenska Båtunionen, Svenska Cykelsällskapet, Svenska Fjällklubben, Svenska Folksportförbundet, Svenska Frisksportförbundet, Svenska Gång- och Vandrarförbundet, Svenska Islandshästförbundet, Svenska Jägareförbundet, Svenska Kanotförbundet, Svenska Kennelklubben, Svenska Klätterförbundet, Svenska Kryssarklubben, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Orienteringsförbundet, Scouterna, Svenska Skridskoförbundet, Svenska Turistföreningen och Sveriges Ornitologiska Förbund.



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

Svenskt Friluftsliv delar uppfattningen att kommunerna i första hand, i samförstånd med lokala båtklubbar, bör tillgängliggöra befintliga ramper (inklusive parkeringsplatser) i stället för att bygga nya sådana.

#### Reglering av båttrafik i skyddsvärda områden

Svenskt Friluftsliv ställer sig tveksam till förslaget att förbjuda fritidsbåtar och vattenskotrar 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, fartbegränsningar och liknande. Utredningen menar att i vissa områden skulle det bästa alternativet vara att helt förbjuda trafik med motorbåtar och vattenskotrar. Svenskt Friluftsliv menar i stället att en fartbegränsning kommer vara ett mycket styrande styrmedel som tar bort all "onödig körning". Svenskt Friluftsliv menar även att det inte finns en klar korrelation mellan hastighet och svallvågor och beroende på vilket problemområde (vågor och/eller buller) som adresseras kan antingen hastighetsbegränsning eller vågbegränsning övervägas, eller både och. En sådan restriktion skall givetvis gälla all form av båttrafik, även yrkessjöfart.

Ett exempel på installation för båtlivet är Kryssarklubbens egna blå bojar, för en miljövänlig förtöjning. 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 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.

#### **Kap 21.10.9 Information och utbildning**

Miljömålsberedningen föreslår att anslaget 13:3 Stöd till friluftsförbund ökas med tre miljoner kronor per år under tre år för särskilda informationsåtgärder till det båtburna friluftslivet. Svenskt Friluftsliv ställer sig i princip positiv till förslaget och kan åta sig ett sådant. Vi menar dock att det vore bättre att höja anslaget 13:3 (utgiftsområde 17) till 100 MSEK per år och i samband med höjningen anvisa att 3 MSEK skall användas till särskilda informationsåtgärder till det båtburna friluftslivet.

#### **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.

Svenskt Friluftsliv menar att det kan förefalla naturligt att införa ett fritidsbåtsregister då flera av våra grannländer har detta (Danmark, Finland, Estland, Lettland, Litauen och Polen).

Argumenten som framförs av Miljömålsberedningen är att ett register skulle kunna användas för statistik, vid problem att identifiera båtägare vid dumpning av båtar, vid överlåtelser av båtar och vid kommunikation med båtägare från myndigheter. Miljömålsberedningen skriver samtidigt "att införa ett register innebär inte att det kommer att införas en skatt". Svenskt Friluftsliv är dock 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.

Införandet av ett båtregister möter motstånd hos många båtägare. Svenskt Friluftsliv menar att om det tillsätts en utredning om ett båtregister bör denna överväga att ta till vara de registerformer som redan nu finns (och grundligen utvärdera dem) innan förslag om ytterligare register läggs fram (försäkringsbolag, båtorganisationer, tullverket och importörer har redan omfattande register). Svenskt Friluftsliv menar att acceptansen för ett eventuellt register skulle öka markant bland båtägarna om det blev civilsamhället som var registerhållare och inte staten.

#### **MEDLEMSORGANISATIONER** Cykelfrämjandet, Friluftsförbundet, Förbundet Skog och Ungdom, Korpen Svenska

Motionsidrottsförbundet, Riksförbundet Hälsöfrämjandet, Riksförbundet Pilgrim i Sverige, Riksförbundet Sveriges 4 H, Sportfiskarna, Svenska Brukshundklubben, Svenska Båtunionen, Svenska Cykelsällskapet, Svenska Fjällklubben, Svenska Folksportförbundet, Svenska Frisksportförbundet, Svenska Gång- och Vandringsförbundet, Svenska Islandshästförbundet, Svenska Jägareförbundet, Svenska Kanotförbundet, Svenska Kennelklubben, Svenska Klätterförbundet, Svenska Kryssarklubben, Svenska Livräddningssällskapet, Svenska Orienteringsförbundet, Scouterna, Svenska Skridskoförbundet, Svenska Turistföreningen och Sveriges Ornitologiska Förbund.



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

## **Kap 21.10.11 Återvinning av fritidsbåtar**

Svenskt Friluftsliv ställer sig positiv till förslaget att regeringen tillsätter en särskild utredare med uppgift att se över och ta fram förslag för återvinning av fritidsbåtar. Likaså ställer sig Svenskt Friluftsliv positiv till producentansvar för fritidsbåtar. Svenskt Friluftsliv menar samtidigt att den fram till den 31:a december 2020 gällande skrotningspremie för fritidsbåtar, som finansieras av Havs- och vattenmyndigheten bör fortsätta till dess att utredningen lagt fram ett förslag eller att producentansvaret börjar gälla.

## **Kap 21.10.12 Omställning till miljövänliga motorer**

Svenskt Friluftsliv delar utredningens uppfattning att det är viktigt att påskynda utbytet av äldre tvåtaktsmotorer samt öka användningen av miljövänligare bränslen. Likaså att regeringen i EU bör verka för striktare miljökrav i kommande översyn av fritidsbåtdirektivet.

Svenskt Friluftsliv saknar här ett förslag från Miljömålsberedningen om möjligheten att få lämna in mindre utombordsmotorer och båtar till den kommunala återvinningsstationen.

Ulf Silvander  
Generalsekreterare  
Svenskt Friluftsliv