Hållbart båtliv

Rapport från en förstudie om hållbart båtliv

September 2021

Lena Gipperth
Centrum för hav och samhälle
Göteborgs universitet

Johanna Sjöholm
Centrum för hav och samhälle
Göteborgs universitet

VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN
TILLVÄXT BOHUSLÄN
GÖTEBORGS UNIVERSITET
RI SE
Maritima klustret i Västsverige
Havsmiljöinstitutet
Svenskt Marintekniskt Forum
BUSINESS REGION GÖTEBORG

ISBN 978-91-527-1113-2

Samverkanspartners
i Maritima klustret i Västsverige

Maritima klustret i Västsverige är delvis finansierat av Västra Götalandsregionen.

Rapport från en förstudie om hållbart båtliv September 2021

Bakgrund 4
Projektets syfte 4
Metoder 4
Resultat 6
1. Trender....6
1.1. Megatrender....6
1.2. Trender i båtlivet utifrån ett lokalt perspektiv....6
2. Effekter....8
2.1. Miljömässiga effekter....8
2.2. Ekonomiska effekter....9
2.3. Sociala effekter....9
3. Lokala aktörssystem....9
3.1 Företag och branscher....9
3.2 Nätverk, föreningar och branschorganisationer....9
3.3 Forskning, utbildning, demonstration och tekniska institut....10
3.4 Finans och kapital....10
3.5 Offentliga organisationer och myndigheter....10
3.6 Affärsutvecklingsstöd och Science Parks....10
3.7 Sammanfattande kommentarer....11
4. Åtgärder....11
4.1. Kategori 1: Information och kunskap....11
4.2. Kategori 2: Avfalls- och & avloppshantering....11
4.3. Kategori 3: Föroreningar....12
4.4. Kategori 4: Nyttjande av båtar....13
4.5. Kategori 5: Infrastruktur....13
4.6. Kategori 6: Tillsyn och långsiktig planering....14
5. Hinder för omställning till ett hållbart båtliv....15
5.1. Ekonomi....15
5. 2. Platsbrist....15
5.3. Beteende, inställning och kunskap....15
5.4. Politik och lagstiftning....16
5.5. Brist på innovation....16
5.6. Produktionstrender....16
5.7. Samverkan....16
Slutsatser....18
Referens....19
Bilagor....20
1. Gemensamma teman 21
2. Gruppdiskussion - underkategorier....21

Bakgrund

Under de senaste åren har frågan om hur båtlivet kan göras mer hållbart blivit allt mer aktuell. Många projekt med anknytning till denna omställning har genomförts men resultaten har inte funnits samlade. I syfte att få ett samlat grepp om kunskapsläget och skapa en bild av de utmaningar som uppkommer vid en omställning till ett mer hållbart båtliv formades 2018 en arbetsgrupp inom det Maritima klustret i Västsverige.

Följande representanter har ingått i arbetsgruppen:
Madeleine Johansson, Business Region Göteborg,
Lena Gipperth, Göteborgs universitet
Eva-Maria Jernsand, Göteborgs universitet
Malin Karlsson, Göteborgs universitet
Johanna Sjöholm, Göteborgs universitet
Jenny Egardt, Göteborgs universitet
Ida Wendt, Havsmiljöinstitutet
Carl Dahlberg, Tillväxt Norra Bohuslän/ Lysekils kommun
Fredrik von Elern, Svenskt Marintekniskt Forum / RISE

Arbetsgruppen har sedan år 2019 tillsammans med andra nyckelaktörer arbetat med att identifiera och kategorisera kunskap och kunskapsbehov inom olika teman avseende ett hållbart båtliv. På en mer övergripande nivå har gruppen identifierat trender, miljöeffekter, politik, förvaltning och regelverk samt samarbeten och kommunikationskanaler. På en regional nivå har infrastruktur och logistik, teknik och design, affärsmodeller samt turistattraktioner och lokalsamhällen analyserats utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Utöver detta har arbetsgruppen identifierat vilka olika aktörer som kan antas omfattas av frågor som relaterar till ett hållbart båtliv, med fokus på aktörer i Västra Götalandsregionen. Detta har gjorts för att skapa en bild över vad som görs idag, vad som kan göras/utvecklas i framtiden och vem eller vilka som kan behöva delta i det arbetet.

Arbetsgruppens kartläggning har synliggjort den komplexitet som en omställning till ett mer hållbart båtliv innebär samt fastlåsningar som motverkar en sådan omställning. Av kartläggningen har det även framkommit vilka aktiviteter och aktörer som direkt eller indirekt skulle kunna bidra till ett mer hållbart båtliv samt behovet av samverkan mellan olika aktörer. Kommuner framstår som centrala aktörer i ett sådant samverkansarbete, då dessa bland annat utövar tillsyn, ansvarar för infrastruktur, driver fritidsbåtshamnar samt stödjer näringsliv och turism. Vad som emellertid återstått att undersöka är huruvida arbetsgruppens beskrivning av regionala trender, effekter, aktörer och möjliga aktiviteter även gäller på en lokal nivå samt om det finns stora skillnader mellan olika kommuner. För att besvara dessa frågor formades idén till en förstudie med fokus på kommunernas roll och möjligheter att bidra till ett hållbart båtliv. Förstudien genomfördes under år 2020 och första delen av år 2021 och har finansierats av Västra Götalandsregionen och av deltagande organisationer, inklusive kommunerna.

Planering och analys har utförts av Malin Karlsson, Johanna Sjöholm och Lena Gipperth vid Centrum för hav och samhälle, Göteborgs universitet. Fredrik von Elern, Svenskt Marintekniskt Forum har lett arbetet med workshoparna och övriga arbetsgruppen har bistått projektgruppen. Resultaten från förstudien presenteras i denna rapport som är författad av Lena Gipperth och Johanna Sjöholm.

Projektets syfte

Det övergripande syftet med projektet Hållbart båtliv är att genom kunskap som redan finns inspirera, utmana och driva på utvecklingen av ett hållbart båtliv. Den kommunala förvaltningen anses utgöra en viktig utgångspunkt för mycket av båtlivets förändringsarbete. Förstudien fokuserar på att i samverkan med kommunerna längs Bohuskusten identifiera och diskutera trender, effekter, aktörer samt eventuella behov av åtgärder för att ställa om till ett mer hållbart båtliv. Detta görs i syfte att klargöra i vilken mån det finns behov av en gemensam regional agenda för det fortsatta omställningsarbetet. Det görs också för att kartlägga eventuella skillnader mellan kommunerna, öka de kommunala tjänstepersonernas förståelse av båtlivets miljöpåverkan ur ett helhetsperspektiv samt erbjuda dem tillfälle att identifiera kommunens egen roll i miljöarbetet. Målet med detta är att mer integration och samarbete mellan kommuner, förvaltningar och organisationer ska påbörjas eller utvecklas.

Metoder

För att uppfylla ovan nämnda syften bjöds tjänstepersoner i tio kustkommuner från Kungälv i söder till Strömstad i norr in till digitala workshops under oktober 2020. Deltagarna representerade olika kommunala förvaltningar inom miljö, turism, näringsliv, samhällsbyggnad samt teknisk förvaltning. Kommunerna som deltog var Strömstad, Tanum, Sotenäs, Lysekil, Uddevalla, Orust, Tjörn och Kungälv. Totalt hölls fem workshops där en till två kommuner deltog i vardera workshop.

Inför varje workshop ombads deltagarna att besvara frågor i en digital enkät. Syftet med enkäten var att redan innan workshoparna väcka frågor, intresse och att påbörja identifieringen av aktörer, effekter och åtgärder kopplade till båtlivet. Under workshoparna redovisades resultaten från enkäten och dessa utgjorde underlag för fortsatt diskussion.

Följande frågor ställdes i enkäterna:

1. Vilken kommun jobbar du i?
2. Vilken förvaltning/område jobbar du inom?
3. Jobbar du idag med frågor som gäller omställning till ett hållbart båtliv? Om ja, hur?
4. Nämn tre viktiga trender för båtlivet i din kommun (10-årsperspektiv)
5. Ser du några tydliga miljömässiga/ekonomiska/sociala effekter av båtlivet i kommunen? (både positiva och negativa)
6. Vilka åtgärder/aktiviteter ser du skulle göra båtlivet mer hållbart i din kommun?
7. Ser du några hinder för en omställning till ett hålbart båtliv?
8. Vilka lokala aktörer (förutom kommunen) är viktiga i fritidsbåt-sammanhang i din kommun?

Fördelningen av deltagare från de olika kommunala förvaltningarna varierade mellan de åtta kommuner som deltog i förstudien, vilket kan ha påverkat svaren på enkäten och resultaten av workshoparna. Från Kungälv svarade totalt sex personer på enkäten. Hälften av dem svarade ja på frågan om de idag arbetar med frågor relaterade till ett hållbart båtliv. Av de sju personer från Orust kommun som svarade på enkäten ansåg sig fyra arbeta med hållbart båtliv i nuläget. Ingen av de två personer från Tjörns kommun som deltog ansåg sig arbeta med dessa frågor. En person av totalt fyra från Uddevalla kommun, två av tre deltagare från Tanum, tre av fyra personer från Strömstad samt två av sex personer från Lysekil uppgav att de arbetar med frågor relaterade till hållbart båtliv. Störst andel deltagare i förstudien som anser sig arbeta aktivt med hållbart båtliv hade Sotenäs, där samtliga fyra deltagare uppgav att de arbetar med dessa frågor på ett eller annat sätt.

Deltagarna ombads under workshoparna att göra en lokal aktörsanalys med syfte att identifiera de lokala aktörer inom kommunen som relaterar till båtlivet. Deltagarna fick därefter frågan om de kan se några tydliga miljömässiga-, ekonomiska- och sociala effekter av båtlivet i kommunen, samt vilka åtgärder och aktiviteter som deltagarna anser skulle kunna göra båtlivet i kommunen mer hållbart. Deltagarna ombads även att definiera vilka effekter som kan kopplas till föreslagna åtgärder och aktiviteter, vilka åtgärder som är viktigast för kommunen att prioritera i ett 10-årsperspektiv samt vilka aktörer som kan tänkas vara involverade i sådana åtgärder. Informationen från enkäterna och workshoparna sammanställdes därefter av arbetsgruppen för att lättare kunna överblicka den och för att kunna utröna mönster, likheter och skillnader mellan kommunerna.

Resultatet av workshoparna presenterades i ett digitalt möte i mars 2021 där forskare och representanter från kommunerna deltog. Syftet med mötet var att redovisa de samlade svaren från enkäten och workshoparna, diskutera vilket behov av regional samverkan som finns samt få input till hur resultaten från förstudien skulle kunna användas vidare. Under mötet presenterades pågående och planerade projekt som fokuserar på ett hållbart båtliv. Mötet innehöll också en gruppdiskussion där deltagarna diskuterade sex olika teman som under workshoparna pekats ut som prioriterade och vilka åtgärder inom respektive område som 1. kräver regional samverkan, 2. kan hanteras lokalt samt 3. anses vara en fråga för regering, riksdag och nationella myndigheter.

Nedan följer en presentation av slutsatserna från enkäten och workshoparna avseende lokala trender, effekter och åtgärder liksom de lokala aktörsanalyserna. Det är viktigt att påpeka att detta inte är kommunernas officiella ställningstaganden utan den uppfattning som deltagande tjänstepersoner från olika delar av förvaltningen haft vid tillfället för enkäten och workshoparna. I texten anges i vissa fall vad som framkommer från en viss “kommun”, men det är då de svarande tjänstepersonerna som avses. Det är vidare viktigt att understryka att enkäten inte var utformad med flervalsalternativ utan med textsvar, vilket kan leda till svårigheter att få med alla aspekter från varje deltagare. Respondenternas olika svar beror därmed inte nödvändigtvis på skilda uppfattningar, utan kan grunda sig på hur vardera respondent valt att tolka och begränsa sina svar.

Resultat

1. Trender

Ett större antal trender har identifierats utifrån den information som framkommit i förstudien. Dessa trender kan delas in i fyra grupper: megatrender, lokala trender, trender avseende båtlivets produktion samt båtlivets konsumtion. Nedan ges en sammanfattande beskrivning och analys av dessa olika trender samt en analys av hur de kan antas inverka på båtlivet.

1.1. Megatrender

Under förstudiens initiala fas identifierade arbetsgruppen ett antal megatrender som kan antas komma att påverka båtlivet. Megatrender definieras av Tillväxtverket (2020) som "stora, sociala, ekonomiska, politiska, miljömässiga eller teknologiska förändringar som sker över lång tid. Oftast över flera decennier. De inverkar olika på olika samhällen och samhällssektorer, skapar processer och aktiviteter som driver förändring hos regeringar, organisationer och företag". De megatrender som förutspås ha en inverkan på världen i stort och som arbetsgruppen menar skulle kunna påverka båtlivet fram till 2030 är globalisering, en fortsatt urbanisering, klimatförändringar, en förändrad demografi samt tekniska genombrott. Nedan redogörs kortfattat för hur megatrenderna kan kopplas till båtlivet.

Ett sätt som globaliseringen påverkar båtlivet är genom den turism och de resmönster som utvecklas genom att världen blir mer tillgänglig. Globaliseringen medför också en förändrad konsumtion och att nya produkter introduceras på båtmarknaden. Urbaniseringen kan antas ha en inverkan på båtlivet genom att den förändrar besöksnäringen och behovet av kommunikation mellan olika destinationer. Klimatförändringar är en megatrend som kan antas blir central för hur båtlivet kan komma att utvecklas och som skapar subtrender i form av energiomställning, elektrifiering, engagemang och utmaningar på såväl global som nationell, regional och lokal nivå. Demografiska förändringar påverkar båtlivet genom att en ökad eller minskad befolkningsmängd samt befolkningens ålder kan tänkas leda till att ett större antal människor deltar i båtlivet (Tillväxtverket, 2020). Exempelvis ökade Sveriges befolkningsmängd med cirka 9,5 % från år 2015 till år 2020 (SCB, 2021). Transportstyrelsens båtundersökning från år 2020 visar samtidigt att antalet svenska hushåll med minst en fritidsbåt ökat med två procentenheter år 2020 jämfört med år 2015. Tekniska genombrott bidrar vidare till att det båtliv som människor söker sig till fortsätter utvecklas och förändras. Båten som farkost har visserligen under hela dess historia varit föremål för ständig innovation, men i ljuset av klimatförändringar ökar intresset för och utvecklingen av mer miljövänliga tekniklösningar (Sjöhistoriska, 2020: Transportstyrelsen, 2021).

1.2. Trender i båtlivet utifrån ett lokalt perspektiv

I enkäten som skickades ut till kommunrepresentanter under förstudien ombads respondenterna beskriva de trender som de uppfattar påverkar båtlivet. Den tydligaste generella trenden som deltagarna definierar i sina enkätsvar är ett ökat intresse för båtlivet. I övrigt kan de identifierade trenderna kategoriseras inom tre områden; produktion av båtar och bränslen, båtanvändares beteenden samt fritidsbåtshamnars behov, infrastruktur och kunder. Tjänstepersonernas uppfattningar om trender kopplade till båtlivet speglar i hög utsträckning Transportstyrelsens båtlivsundersökning 2020 (Transportstyrelsen, 2021). Nedan sammanfattas tjänstepersonernas beskrivningar av båtlivets trender inom de kommuner de är anställda i så som de uppfattade dem vid svarstillfället. Det är viktigt att notera att beskrivningarna nedan kommer från tjänstepersonerna själva och inte vad som bevisats i forskningslitteraturen.

Båtar och bränslen

Respondenterna beskriver i sina enkätsvar att en allt högre medvetenhet om klimatförändringarna och behov av hållbara lösningar kännetecknar båtbranschen idag. Nya idéer kring teknik och design tillkommer både vad gäller båtar och bränslen. Oaktat detta så ökar antalet motorbåtar, motorstarka båtar, vattenskotrar, kajaker, dagbåtar och mindre båtar. Samtidigt ökar antalet båtanvändare med stora båtar, och storleken på båtarna fortsätter att öka.

Ett annat exempel på hur båtlivet kännetecknas av en ökad miljömedvetenhet är att tvåtaktsmotorer minskar och båtmotorer som drivs på el ökar. Trots detta upplever tjänstepersonerna att det fortfarande finns många tvåtaktsmotorer kvar. De tror att en ökad produktion av båtar som drivs med el och elmotorer skulle minska de fossila utsläppen, men det ökar också efterfrågan av landström och båtlivet har hittills anpassat sig långsamt till elektrifiering av motorer. Infrastrukturen för laddning av båtar i fritidsbåtshamnar är ännu inte tillräckligt effektiv, vilket till stor del beror på att det finns begränsningar i det befintliga nationella elnätet. Även om det finns en högre miljömedvetenhet inom båtbranschen finns det alltså flertalet motstridande trender där båtar blir större, mer motorstarka och kräver större volymer fossila bränslen.

Båtägande

Tjänstepersonerna beskriver att de upplever att efterfrågan på båtar ökar, vilket har lett till att både antalet fritidsbåtar ökar såväl som antalet (nya) båtägare (se också Upplev båtlivet, 2021). Covid 19-pandemin antas ha haft en viss inverkan på detta. Det förekommer ock-

så trender vad avser användningen av båtarna. Å ena sidan har båtsäsongen blivit kortare och båtarna används under en kortare tid varje år. Å andra sidan används båtarna under ett större antal säsonger än tidigare. Vad som samtidigt har ökat är efterfrågan av året-runt-platser, då allt fler människor bor i sin båt året runt.

Båtanvändares krav på båtlivet kan karaktäriseras som att man efterfrågar "Easy boating", d.v.s. att kunder efterfrågar en ökad bekvämlighet, service och värdskap. Kunderna förväntar sig vidare att det finns hjälpmedel i hamnarna såsom digitala förbokningsmöjligheter, elladdningsmöjligheter och lösningar för septiktankstömning

Båtplatser
Ett ökat antalet båtägare och båtar har lett till en utveckling där båtplatser efterfrågas i högre utsträckning. Eftersom det finns få platser längst kusten som är lämpliga som båtplatser vill allt fler bygga bryggor i relativt nära anslutning till sina fritidshus. Denna vilja antas grunda sig i en ökad efterfrågan på närhet och tillgänglighet som uppkommer i samband med planläggning av boenden vid vattnet. Trots detta upplever tjänstepersonerna att antalet små bryggor minskar och det finns ett växande behov av samutnyttjande av de platser som redan existerar.

Ett resultat av båtplatsbristen är att nya trender börjar ta form. En sådan trend är att båtar förvaras på land i högre utsträckning och sjösätts med trailers när de ska användas. Båtpooler har även blivit ett vanligare alternativ och företag som erbjuder denna typ av tjänst börjar etablera sig på den svenska marknaden. Båtpoolerna öppnar upp för möjligheten att ha tillgång till båt utan att själv vara båtägare, vilket kan minska trycket och efterfrågan på båtplatser.

Fritidsbåtshamnar
Förändringar i antalet båtar och fler större båtar medför att behovet av fritidsbåtshamnar att lägga till i förändras och växer. Eftersom stora båtar har svårare att lägga till i naturhamn efterfrågar allt fler båtanvändare plats i klubbhamnar och gästhamnar.

Det är inte enbart antalet kunder som ökar i fritidsbåtshamnarna, utan som nämnts ovan även kundernas krav. Utvecklingen tycks vara att kunden vill att det skall vara enkelt att göra rätt, vilket påverkar gästhamnars och marinors behov av lösningar och arbetssätt. Större båtar medför också ett ökat tryck på hamnar att leverera mer el, internetuppkoppling och vatten till båtarnas tankar. Under högsäsong medför det ökade intresset för båtlivet och ett allt högre besökstryck att gränserna för infrastrukturen i gästhamnarna testas. Elanvändning, dricksvattentillgång och avfallshantering beskrivs av samtliga kommuner falla inom den typ av teknisk infrastruktur som kunder förväntar sig allt mer av och som hamnarna kontinuerligt måste fokusera på att utveckla.

Samtidigt genomsyras de lokala trenderna av klimatförändringar och tjänstepersonerna upplever att hållbarhet står allt högre upp på den lokala agendan. Kunder efterfrågar möjligheten att ta sig ut på havet utan att behöva äga egen båt och de kunder som redan äger båt har krav på korrekt avfallshantering, stationer för septiktankstömning etc. Flertalet kommuner beskriver att båtgäster i högre grad än tidigare ställer frågor om hamnarnas hållbarhetsarbete, efterfrågar spolplattor och alternativa sätt att förvara sina båtar samt att solceller används på många fritidsbåtar. Gästhamnar och marinor är också granskade genom tillsyn i högre utsträckning än tidigare, vilket innebär att trycket för att erbjuda allt mer miljövänliga alternativ växer.

2. Effekter

De båtlivstrender som ovan beskrivits kan antas ge upphov till både direkta och indirekta effekter. Dessa effekter har i studien delats in i tre kategorier: 1. miljömässiga effekter, 2. ekonomiska effekter och 3. sociala effekter. Analysen av dem har begränsats till effekter på lokal nivå. I enkäten och under workshoparna ombads tjänstepersonerna svara på frågan om de ser några tydliga effekter av båtlivet i kommunen och deras svar sammanfattas nedan.

2.1. Miljömässiga effekter

Flera tjänstepersoner anser att klimatförändringar är den största miljömässiga effekten av båtlivet. Trots att hållbarhetstänket bland många aktörer inom båtlivet tycks öka är effekterna som båtlivet har på miljön fortsatt negativa. Det finns naturligtvis även positiva effekter på miljön av de förändringar som nu sker, men dessa har inte uppmärksammats lika tydligt i enkätsvaren eller under workshoparna.

En miljömässig effekt som tjänstepersonerna lyfter fram är produktionstrenden av motorstarka och stora båtar, vilket innebär en ökad påverkan på miljön då större båtar i regel drar mer bränsle och väger mer. Samtidigt upplever de att det finns en efterfrågan och satsning på att hitta mer miljövänliga bränslealternativ, vilket i längden skulle kunna minska fritidsbåtars utsläpp.

Trots en ökad efterfrågan och tillgång till stationer för septiktankstömning beskriver tjänstepersonerna vidare att det fortsatt sker utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar. Andra miljöfarliga utsläpp från båtar som nämns är bränsleutsläpp från läckande motorer, avgaser från motorförbränningen samt giftiga ämnen från båtbottenfärg.

Tjänstepersonerna anser att buller både ovan och under vattnet samt uppgrumling och störningar i grunda vikar är effekter av mänskligt beteende som viktiga att forska på och belysa mer än vad som görs idag. Majoriteten av tjänstepersonerna tror att det finns risk att buller och uppgrumling under vattnet påverkar vattenlevande djur och växter negativt på flera olika sätt. De menar också att buller ovanför vattnet kan störa människor och djur på land. Tjänstepersonerna menar att dessa effekter till stor del grundar sig på sättet som människor väljer att köra sina båtar.

Kommunerna lyfter även fram andra mänskliga beteenden som följer av båtlivet och som leder till negativa effekter på miljön. Exempel på detta är föroreningar av badvatten och spridning av patogena mikroorganismer och bakterier så som escherichia coli (e-coli) som de menar riskerar att öka när fler människor söker sig till båtlivet och vistas vid havet. Tjänstepersonerna anser också att nedskräpning är en viktig negativ effekt att beakta, då de tror att fritidsbåtsanvändare bidrar till en ökad mängd sopor och plast i havet. Samtidigt beskriver de att gästhamnar och båtvarv tycks anpassa sig till att hantera dessa negativa effekter genom förbättrade avfallslösningar, vilket möjligen illustrerar hur hållbarhetstänket inom båtlivet successivt ökar.

De exempel på effekter som lyfts fram av representanterna från kommunerna tyder på att kommunerna identifierar liknande typer av miljömässiga effekter av båtlivet som varandra. Vissa skillnader kan dock pekas ut. Det är exempelvis endast två kommuner som anser

att dumpade övergivna båtar och vrak är ett kritiskt område att hantera. Tjänstepersonerna från dessa kommuner upplever att båtvrak är allt mer vanligt förekommande och att det inte finns tydliga lagar, kontroller och uppföljningsregler för att hantera dessa båtar. I två kommuner anser man vidare att muddring är en kritisk fråga att hantera, vilket dessa två är ensamma om att belysa i förstudien.

2.2. Ekonomiska effekter

I samband med att kraven på fritidsbåtshamnars tjänster, efterfrågan på båtplatser och antalet båtägare ökar så uppkommer även möjligheten till fler arbetstillfällen och en växande besöksnäring. Gästhamnar som ligger i anslutning till annan näring medför ofta en positiv ekonomisk utveckling för samtliga aktörer och en förbättrad samverkan mellan dessa. Flera tjänstepersoner understryker att båtlivet även har en positiv inverkan på näringslivet för kommunen i stort, då det bidrar till en ökad turism, bosättning och stärker kommunens varumärke.

Även i produktionsledet uppkommer en rad positiva ekonomiska följder av det växande båtlivet. Fler båtar säljs och det finns en efterfrågan på både stora, mer utrustade båtar och mindre, billigare båtar, vilket gynnar båtbranschens utveckling. Den ökade efterfrågan på båtar och båtplatser kan också gynna båtpools- och båtplatsdelningföretag som har startat upp och satsat i Sverige. Detta ser samtliga kommuner som positivt.

Den ökade användningen av bryggor och kajer leder emellertid till slitage och ett ökat behov av underhåll och därmed ökade kostnader. Förekomsten av allt större båtar omnämns även som potentiellt negativt för hamnarna. En kommun förklarar att detta antagande bygger på att större, färre båtar innebär att färre antal besökare får plats i hamnen samtidigt. På så sätt blir det också färre personer som tar del av den övriga näringen på orten.

2.3. Sociala effekter

De flesta sociala effekter som uppkommer av båtlivet betraktas som positiva av kommunerna. Dels uppmuntrar det till ett aktivt friluftsliv och bidrar till en levande kust, dels antas det vara positivt för folkhälsan och påverkar känslan av trivsel och trygghet. Eftersom många av dem som äger eller har tillgång till fritidsbåtar kommer från inlandet öppnar båtlivet också upp för en möjlighet till integration och vad som har kommit att benämnas som “hemester” - att semestra hemma. Båtturer, tematurer och andra lösningar såsom båtpooler öppnar även upp för möjligheten att uppleva kusten utan att äga båt. Båtlivet bedöms emellertid också ge upphov till en viss segregation, eftersom inkomst och tradition ofta styr möjligheterna till att skaffa båt. Båtar, dess utrustning och båtanvändarnas packning är också föremål för stöldrisk, vilket lyfts fram som ett exempel på båtlivets negativa sociala effekt.

Några kommuner menar att trängsel i hamnar, på vissa öar och badplatser samt på uppställningsplatser är någonting som kan leda till konkurrens om utrymme mellan båtanvändare och andra aktörer. Tjänstepersonerna förklarar detta som att båtlivet riskerar att ske på bekostnad av andra verksamheter och vice versa. Buller lyfts även som en negativ social effekt av tre kommuner, eftersom ljudet från båtmotorer inte bara stör djur- och naturlivet utan även människor.

3. Lokala aktörssystem

Under förstudiens olika delar ombads deltagarna att identifiera vilka aktörer som berörs av båtlivet och som i förlängningen därför kan komma att spela roll i arbetet med att göra det mer hållbart. Dessa aktörer kan delas in i sex olika och breda kategorier som är gemensamma för samtliga kommuner. I det följande presenteras dessa kategorier och hur de hänger ihop med varandra i båtlivet. Det är viktigt att återigen påpeka att tjänstepersonerna inte i något skede av förstudien fått flervalslistor eller dylikt att peka ut aktörer från. De omnämnda aktörerna kommer istället från textsvarsalternativ i enkäterna och workshopdiskussioner. Detta kan som tidigare nämnt påverka vilka och hur många aktörer som vardera tjänsteperson pekat ut och inte.

3.1 Företag och branscher

Av alla de kategorier av aktörer som deltagarna identifierar är denna grupp överlägset störst. Samtliga kommuner nämner i stort sett likadana typer av företag och branscher. De som möjligen är allra tydligast sammanhörande med båtlivet är marinor, varv, marinserviceföretag, sjömackar, motortillverkare, båtbyggare, båtförsäljare, båtuthyrare, båtupplevelsebolag, dykcenter, kommersiella seglingsskolor, muddringsföretag, bryggleverantörer, företag som tillhandahåller bokningssystem för båtplatser samt privata gästhamnar. Inom denna grupp faller också butiker som säljer båtrelaterade tillbehör, turistinformationer, restauranger, campingar, hotell och vandrarhem som ligger i nära anslutning till hamnarna samt företag som transporterar via båt och färja.

Även branscher som sysslar med marin mat och fiske omnämns av tjänstepersoner från flera kommuner. Företag som sysslar med mussel- och ostronodling, artificiella rev och försäljare av fiskprodukter omfattas exempelvis av denna kategori. I några kommuner identifierar även mindre lantbruksföretag som lokala aktörer i båtlivet, då dessa kör ut djur på öarna i kommunerna.

Det finns också branscher som delvis kan kopplas till båtlivet. Till dessa hör exempelvis försäkringsbolag, energibolag, vattenbruk, IT-företag, dagligvaruhandel och åkerier.

3.2 Nätverk, föreningar och branschorganisationer

I denna kategori är det främst fyra typer av aktörer som kommunerna identifierar och även här ser listan väldigt lik ut kommunerna emellan. Dessa aktörer är båt- och bryggföreningar, klubbar för olika typer av båtar (segling, motorbåtar, rodd, kanot etc.), olika typer

av samhällsföreningar samt nätverk och organisationer som arbetar med miljöfrågor. I den senare kategorin nämns särskilt Naturskyddsföreningen, Kommunernas maritima miljöorganisation (KIMO), Friluftsfrämjandet, Västkuststiftelsen, vattenråd och vattenförbund, Strandskyddarna samt projekten Ren kust och Åtta fjordar. Andra typer av sportföreningar faller också under denna kategori, såsom dykar- och sportfiskarklubbar.

Det finns emellertid även vissa skillnader bland kommunerna. Exempelvis identifierar endast drygt hälften av kommunerna Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) som en del av det lokala aktörssystemet. Vidare är det enbart två kommuner som identifierar branschorganisationen Sweboat som en aktör. Ingen av kommunerna identifierar andra branschorganisationer såsom Riksföreningen Gästhamnar Sverige (RSG) eller Svenska Båtunionen som delaktiga aktörer. Däremot pekar några kommuner ut nätverk på sociala medier, exempelvis Facebookgruppen “Båtfolk”, som viktiga delar i det lokala båtlivet.

3.3 Forskning, utbildning, demonstration och tekniska institut

Trots att det existerar många aktörer som arbetar med havs- och kustrelaterad forskning är detta inte en grupp aktörer som nämns av kommunerna som särskilt delaktiga aktörer i det lokala systemet. Den största gruppen som tjänstepersonerna identifierar inom denna kategori är istället folkhögskolor, yrkeshögskolor och särskilda båtbygg-inriktningar på universitet och gymnasium. Flera kommuner anser också att muséer med marint fokus har en viktig roll för utbildning om båtlivet.

När det kommer till forskning identifierar drygt hälften av kommunerna Kristineberg Center som en viktig aktör och en kommun nämner forskningsinstitutet RISE. Flera av kommunerna nämner inga forskningsinstitut eller universitet som delaktiga aktörer.

3.4 Finans och kapital

I många delar av förstudien visar sig de deltagande kommunerna ha mycket liknande uppfattning om trender, effekter och åtgärder. När det kommer till viktiga aktörer för båtlivet i kategorin finans och kapital så skiljer det sig emellertid mycket åt mellan kommunerna. Medan en kommun kan lista ett tiotal aktörer inom denna kategori, listar andra kommuner inte någon. Dessutom är de identifierade aktörerna i stort sett helt olika kommunerna emellan. Medan man i vissa kommuner identifierar banker och investmentbolag som centrala, identifierar man i andra kommuner istället stiftelser, Tillväxtverket och Verket för innovationssystem (Vinnova). I en kommun arrangeras en mängd evenemang som genererar kapital för utveckling av hamnverksamheten, medan man i andra kommunerna identifierar Länsstyrelsen genom dess LOVA-stöd som en viktig aktör.

3.5 Offentliga organisationer och myndigheter

Majoriteten av kommunerna identifierar sina grannkommuner som centrala i det lokala aktörssystemet. Vanligt förekommande i identifieringen av offentliga aktörer är också Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Försvarsmakten, Transportstyrelsen och Länsstyrelsen. Det är däremot endast en kommun som listar Havs- och vattenmyndigheten, Vattenmyndigheterna och EU som viktiga aktörer i det lokala båtlivet. Likadant gäller Statens fastighetsverk och Jordbruksverket, vilka endast nämns i en av fem workshops. Då kommunernas historia, lokala näringsliv, demografi och lokala förutsättningar i övrigt ser olika ut, är det inte helt överraskande att olika offentliga organisationer och myndigheter spelar olika stor roll i relation till båtlivet i de olika kommunerna.

3.6 Affärsutvecklingsstöd och Science Parks

Flera kommuner understryker att det kommunala och regionala stödet är viktigt i det lokala aktörssystemet.

Några kommuner identifierar också Turistrådet och olika typer av fiskeorganisationer som en del av detta. När det kommer till science parks är Innovatum den mest nämnda aktören. En kommun pekar även ut det Maritima klustret i Västsverige. Ingen av tjänstepersonerna nämner innovationsstödssystemets aktörer såsom Almi, Framtidens företag, Connect Väst, Chalmers Ventures eller GU Ventures.

3.7 Sammanfattande kommentarer

När det kommer till att identifiera aktörer inblandade i båtlivet så finns det en stor diskrepans i antalet namngivna sådana mellan olika aktörskategorier. Samtidigt som deltagarna har mycket lätt för att räkna upp och specificera företag och branscher så tycks de ha betydligt svårare att identifiera aktörer inom övriga kategorier.

I en jämförelse mellan identifieringen gjord av medverkande tjänstepersoner i kommunerna och en identifiering gjord av arbetsgruppen (på regional nivå) inom förstudien kan följande noteringar göras. Kommunerna har mycket lätt för att ange specifika företag som ingår i deras lokala aktörssystem och kan namnge dessa på ett sätt som arbetsgruppen och aktörer på regional nivå inte kan. Om detta beror på att kommunerna anser att företagen och branscherna är den viktigaste aktörskategorin eller om det beror på någonting annat är oklart. När det kommer till alla andra kategorier, i synnerhet offentliga organisationer och myndigheter, forskning, utbildning och institut samt nätverk, förbund, föreningar och branschorganisationer, har arbetsgruppen bestående av regionala aktörer identifierat betydligt fler aktörer än vad kommunerna gjort i enkäter och workshops.

På grund av det öppna sätt som frågan är ställd behöver inte ett uteblivet omnämnande innebära att tjänstepersonerna betraktar vissa aktörer som oviktiga inom båtlivet. Det talar emellertid möjligtvis för vilka aktörer som tjänstepersonerna direkt associerar med båtlivet och inte, eller vilka aktörer som tjänstepersonerna upplever arbetar mest aktivt med kommunerna på området.

4. Åtgärder

I enkäten ombads respondenterna ange åtgärder och aktiviteter som de anser skulle göra båtlivet mer hållbart i sin kommun. Under workshoparna ombads deltagarna att prioritera dessa åtgärder utifrån vilka de anser viktigast i relation till båtlivets effekter och som de samtidigt anser ha störst möjlighet att genomföras inom en tioårsperiod i kommunen. Vardera kommun uppgav tre till fyra prioriterade åtgärder som efter workshoparna sammanfattades under sex kategorier: 1. information och kunskap, 2. avfalls- och avloppshantering, 3. föroreningar, 4. nyttjande av båtar, 5. infrastruktur och 6. övrig långsiktig planering. Medan majoriteten av de trender och effekter som tjänstepersoner från de olika kommunerna beskriver är relativt överensstämmande, så skiljer sig förslagen på åtgärder och aktiviteter åt mellan kommunerna.

I praktiken går dock dessa åtgärder ofta hand i hand, vilket betyder att den tematiska indelningen som gjorts nedan bör förstås som ett försök till förtydligande snarare än ett strikt särskiljande mellan olika prioriterade åtgärdsområden.

Nedan presenteras åtgärderna inom de sex kategorierna samt de likheter och skillnader som föreligger mellan kommunerna inom varje kategori. I viss utsträckning presenteras även de aktörer som deltagarna menar behöver delta för att genomföra åtgärderna. Slutligen beskrivs på vilken nivå (lokalt, regionalt, nationellt) som deltagarna i gruppdiskussionerna vid mötet den 19 mars 2021 svarade att relevanta och lämpliga aktörer finns.

4.1. Kategori 1: Information och kunskap

Tjänstepersonerna menar att det finns ett stort behov av att öka kunskapen och förståelsen om hur båtlivet och människan påverkar havet och den marina miljön. Majoriteten av deltagande kommuner anser att information till båtägare är en åtgärd som måste prioriteras. Exempel på konkreta åtgärder som lyfts fram är att sätta upp informationsskyltar, genomföra större informationskampanjer och utbildningar med olika aktörer och att involverade parter börjar prata mer öppet om hållbara val i båtlivet. Tjänstepersoner från en kommun understryker vikten av att forskningen måste få ta större plats i beslutsprocesser. Vem som skall bära ansvaret för att utforma och formulera de kampanjer, påtryckningar och information som kommunerna säger sig kunna sprida lämnas dock ospecificerat.

Tjänstepersonerna ser i stort sett samma aktörer som relevanta på ett generellt plan och dessa inkluderar kommunerna själva, Sweboat, statliga myndigheter, Länsstyrelsen, andra gästhamnar och båtföreningar samt Båtmiljörådet.

När det kommer till informationsåtgärder via webbsidor, appar, skyltar, broschyrer etc. anser tjänstepersonerna att relevanta aktörer finns både på lokal och nationell nivå. Medan man på lokal nivå skulle kunna agera “skyltfönster” och sprida information inom sina verksamheter och till sina besökare menar tjänstepersonerna att de mest effektiva projekten startar på nationell nivå och inte enbart på initiativ från kommunerna.

När det däremot gäller utbildning på båtklubbar, bland hamnansvariga, bryggföreningar etc. så svarar tjänstepersonerna att detta bör hanteras på regional nivå. Medan man ser möjligheter för kommuner att delta i informationsspridning även här så beskriver de att den mest lämpliga nivån att initiera och ansvara för denna typ av aktivitet ligger en nivå ovanför kommunerna.

4.2. Kategori 2: Avfalls- och avloppshantering

Samtliga kommuner definierar sophantering som en viktig åtgärd för att minska avfallet från båtlivet. På grund av dess säsongsbetoning leder båtlivet till att

stora mängder avfall uppkommer under en mycket koncentrerad period, vilket försvårar planeringen av rutiner för sophanteringen. Vidare understryker flera tjänstepersoner vikten av att det skall vara lätt att göra rätt, d.v.s. att ha nära till sopsortering, miljöstationer och att strandstädningsmaterial ska vara lättillgängliga.

Tre kommuner definierar avfall som en av deras prioriterade åtgärder. För att komma till bukt med avfallsfrågan föreslår några tjänstepersoner införande av ett båtregister, olika typer av miljöavgifter och en redovisningsskyldighet för små bryggföreningar. Inom detta område menar tjänstepersonerna också att det måste finnas tydliga legala medel, eventuella skatter och bidrag och att kommunen tar ett stort ansvar för att hålla liv i diskussionen och utöva tillsyn. De beskriver att detta arbete kräver en samverkan mellan kommunen och en mängd andra aktörer så som exempelvis Transportstyrelsen, båtägare, båtföreningar, privata hamnar och Västkuststiftelsen.

När det kommer till avlopp anser endast hälften av kommunerna att en bättre fungerande septiktankstömning är en viktig åtgärd för kommunerna att vidta. Endast två kommuner beskriver att de upplever en ökad användning av stationerna för septiktankstömning bland båtanvändare. Det finns emellertid stationer för septiktanktömnings i samtliga kommuner som deltagit i förstudien, så åtgärderna man tänker sig handlar inte enbart eller ens primärt om installation av nya stationer. De åsyftade åtgärderna handlar snarare om att få tekniken att fungera bättre än vad den gör i dagsläget. Fyra kommuner vill prioritera åtgärder för att minska utsläpp av avloppsvatten i havet. Deltagarna beskriver att handhavandefel vid stationer för septiktanktömning är relativt vanligt bland båtfolk, och att mer behöver göras för att pumparna ska bli effektiva, populära och mer vanligt förekommande längst kusten.

Tjänstepersoner i två kommuner anser att kommunerna skulle kunna använda mindre plast i sina egna verksamheter. Detta är de enda exemplen där kommunerna omnämner plast specifikt i fråga om åtgärder för ett mer hållbart båtliv.

Tjänstepersoner från samtliga kommuner uppger att i stort sett alla åtgärder som kan vidtas för att förbättra avlopps- och avfallshantering ligger på regional och nationell nivå. Detta då de anser att det bör finnas samma krav på tillsyn för avlopp och avfall så att konkurrensvillkoren blir jämställda kommunerna emellan. I fråga om bidrag för skrotning av båtar ser tjänstepersonerna dock en möjlighet för kommuner att delta, eftersom det skulle kunna finnas möjligheter till att använda den redan etablerade återvinningen för skrotning av små båtar.

4.3. Kategori 3: Föroreningar

Majoriteten av kommunerna vill arbeta med att minska föroreningar från båtlivet. Även inom detta område har kommunerna dock olika fokus när det kommer till åtgärdsarbetet.

Tjänstepersoner från två av kommunerna vill arbeta primärt med att sanera förorenad mark. En stor del av åtgärdsarbetet menar dessa är att definiera roten till föroreningarna och söka mer bidrag för hantering av dem. Detta är stora frågor och områden att arbeta med, vilket gör att kommunerna ser aktörer på flera nivåer som centrala.

Exempel på aktörer som nämns är EU, Naturvårdsverket, kommunen, fastighetsägare, länsstyrelser, marinor och åkerier.

Två andra kommuner har istället byte av båtbottenfärg som ett fokusområde och de deltagande tjänstepersonerna anser att utökad tillgång till både spolplattor och borsttvättar är viktiga för att minska användningen av giftig båtbottenfärg. Även utökade möjligheter att förvara båten på land är en sådan åtgärd som kan påverka förorening genom båtbottenfärger. Det är emellertid bara tjänstepersoner i en kommun som omnämner skrovduk som ett introducerat alternativ i dess hamnverksamhet. Det är också endast tjänstepersoner från denna kommun som berör frågan om färgborttagning av färg från båtbottenskroven och som understryker behovet av ett större tillgång till utbud av båtbottenblästrare.

Tjänstepersoner från drygt hälften av kommunerna har nämner hastighetsbegränsningar som en viktig åtgärd. Deltagare från en kommun beskriver att åtgärder behövs på området för att minska buller. Förutom hastighetsbegränsning anger tjänstepersoner från två kommuner att problem med höga hastigheter kan åtgärdas med mer tillsyn och körkort för vattenskoter. För detta arbete uppger tjänstepersonerna att Länsstyrelsen, kommunen, Transportstyrelsen, Kustbevakningen och Sjöpolisen är centrala.

Tjänstepersoner från samtliga kommuner ser åtgärder rörande framdrivning av båtar som mycket nödvändiga att prioritera. Särskild vikt läggs vid utbyte av fossila bränslen mot elmotorer. Detta anses vidare ge upphov till andra nödvändiga åtgärder, såsom installation av laddstolpar, användning av exempelvis solenergi för vattenuppvärmning, förbud mot tvåtaktsmotorer och fler tvingande nationella miljökrav för båtmotorer införda på nationell nivå. Samtliga deltagare ser ett behov av en bred samverkan mellan olika aktörer för att en omställning ska kunna ske på området.

Trots att samtliga deltagare säger sig se framdrivning som en viktig fråga för ett hållbart båtliv så är det endast en kommun som listar minskat utsläpp av bränsle i form av läckande motorer och avgaser från förbränningsmotorer som en prioriterad åtgärd i kommunen under de kommande tio åren. Tjänstepersonerna från kommunen har ett stort antal åtgärdsförslag när det kommer till utbyte av bensin och diesel. Exempelvis menar de att konvertering av dieseldrivna motorer till etanol, elektrifiering, ett ökat antal solceller till elförbrukning, användning av vätgas, alkylat, biogas och HVO-bränsle samt framställande av ammoniak från vatten och vindkraft är potentiella alternativ. Det framgår inte under förstudien vilket alternativ som kommunen ser som mest fördelaktigt ur ett hållbarhetsperspektiv eller vilken lösning som kommunen kommer arbeta med särskilt under de kommande tio åren. Däremot nämner kommunen en stor mängd aktörer som delaktiga i ett sådant projekt, där flertalet av de nämnda arbetar med innovation, forskning, turism, försäljning och energi.

När det kommer till frågan om föroreningar kan det alltså sammanfattningsvis konstateras att framdrivning av båtar tycks vara det område som tjänstepersonerna i samtliga kommuner ser som en av de viktigaste områdena att åtgärda. Det är också inom detta område som kommunerna har flest exempel på möjliga åtgärder. Även om kommuner ser sin roll som central i införandet av flertalet åtgärder såsom exempelvis installationen av elstolpar, ramper och spolplattor så uppger tjänstepersonerna att det behövs aktiva aktörer på nationell nivå såväl som privata aktörer när det kommer till lagstiftning, ökad elnätskapacitet och förändring av utbud på marknaden. Flera av tjänstepersonerna uppger också att förbud och regler riktade direkt mot båtägare skulle kunna vara en viktig del av lösningen. Om båtägare inte tillåts att utföra viss skötsel av sina båtar, förbjuds att använda båtbottenfärg eller hantera farliga ämnen på visst sätt och åläggs att använda spolplatta vid upprepade tillfällen varje år, menar deltagarna att föroreningar från båtlivet skulle kunna minska.

I den avslutande diskussionen om på vilken nivå åtgärderna för minska föroreningar bör ligga understryker deltagarna att sanering av förorenad mark bör ligga på lokal nivå medan åtgärder för buller och utbyte av motorer och bränslen är områden som kräver införande av nationella regler och åtgärdsprogram. Även i fråga om minskad användning av giftig bottenfärg beskriver de att samverkan på nationell och regional nivå skulle kunna leda till en mer hållbar utveckling av båtlivet.

4.4. Kategori 4: Nyttjande av båtar

Intresset för att hitta mer effektiva lösningar för nyttjande av båtar och båtplatser är stort. Hälften av alla kommuner vill prioritera detta under de kommande tio åren. Införandet eller användandet av båtpooler är en åtgärd som kommunernas tjänstepersoner tycks vara positivt inställda till inom denna åtgärdskategori. Tjänstepersoner från en av kommunerna informerar om att man i samverkan med andra kommuner i Västsverige har inlett en förstudie kring båtpooler. En annan kommun har ingått ett samarbetsavtal med ett båtpoolsföretag för att testa alternativet i sin hamn. Samåkning genom charterverksamhet är ett annat exempel på hur nyttjande av båt kan göras mer hållbart. Det är emellertid endast tjänstepersoner från två av kommunerna som lyfter detta som ett exempel på alternativ båtanvändning.

Samtliga kommuner ser att de själva har en stor roll i arbetet med nyttjandet av båtar och båtplatser. En kommun anser att ansvaret uteslutande ligger på kommunen. Övriga menar att även privata aktörer som erbjuder lösningar för hyra av båt och båtplatser, gästhamnar, Transportstyrelsen och turistinformationer har viktiga roller.

I den avslutande gruppdiskussionen om behovet av regional samverkan menade gruppen att utvecklingen och främjandet av båtpooler måste inledas på en nationell nivå, och att det är på regional nivå som

möjligheterna till att utveckla och förenkla turverksamhet ligger. När det kommer till mer kollektivtrafik på vattnet beskriver deltagarna däremot att en samverkan på lokal och regional nivå vore fördelaktig för implementering av åtgärder.

4.5. Kategori 5: Infrastruktur

Sex av åtta kommuner har områden inom infrastruktur som de vill prioritera, men vad de vill fokusera på skiljer sig åt mellan kommunerna.

Det mest förekommande åtgärdsförslaget inom denna kategori rör landförvaring av båtar. Till detta förslag kopplas även förslag om en ökad användningen av fler båttrailers för sjösättning, vilket i sin tur ökar behovet av sjösättningsramper och uppställningsplatser. Sjösättning av båtar "on demand" snarare än en konstant förvaring av båtar i vattnet antas kunna överbrygga en del problem kopplade till både brist på fasta båtplatser, föroreningar och växande hamnar med bryggor som skuggar vattnet och botten. Flera tjänstepersoner pekar på att dessa åtgärder (båtförvaring, placering av bryggor, inventering av känsliga områden) måste vidtas för att skydda ålgräset och vattenkvalitén. För att genomföra åtgärderna menar de att stor mängd aktörer på både lokal, regional och nationell nivå måste samverka. De tror också att åtgärderna kräver mycket stöttning av forskare och lagstiftare. En annan kommun vill fokusera särskilt på just alternativ båtförvaring i form av landbaserade uppställningsplatser och ser sin egen roll som central och drivande i ett sådant arbete. Samtidigt pekar flera av tjänstepersonerna på att det finns en begränsad yta även på land, vilket kan försvåra implementeringen av denna typ av åtgärder. Kommunernas hamnverksamheter delar landytor med andra verksamheter och de konkurrerar därmed om utrymmet i jakten på mer hållbara landlösningar. Medverkande från en kommun nämner landbaserad båtförvaring på höjden som ett eventuellt sätt att lösa denna problematik.

Åtgärder för landförvaring går hand i hand med åtgärder för att underlätta fördelning av båtplatser, då båda delvis också kan åtgärda brist på båtplatser. Tjänstepersoner från två kommuner lägger vikt vid att kommuner i första hand bör erbjuda lokalbefolkningen båtplatser. När det gäller medborgare som kommer från en annan ort eller för dem som saknar svenskt medborgarskap föreslås i andra hand en samverkan med privata aktörer, där tjänstepersonerna menar att företag eventuellt skulle kunna tillhandahålla sina båtplatser. Ett annat exempel på åtgärd som nämns av flera kommuner är samutnyttjande av båtplatser, särskilt då tillfälligt tomma fasta båtplatser kan hyras ut som gästhamnsplatser.

Vidare uppges kollektivtrafiken kunna utvecklas för att göra båtlivet mer tillgängligt och för att göra fritidsbåtshamnarna till knutpunkter att ta sig till utan att nödvändigtvis ha egen båt och båtplats. Beroende på vilken typ av förbindelser som redan finns ser kommunernas förslag gällande kollektivtrafiken olika ut mellan kommunerna. Tre kommuner vill förbättra kollektivtrafiken och anser att det måste finnas en samverkan mellan eventföretag, båttursföretag, Transportstyrelsen, Västtrafik, kommunen, turistrådet och yrkesfiskare för att detta skall kunna ske. En kommun som har hamnar som kan nås via landbaserad kollektivtrafik anser att denna måste utvidgas, medan andra kommuner som saknar kollektivtrafik till fritidsbåtshamnarna pekar på ett etableringsbehov.

För att miljöanpassa marinor och hamnar ytterligare nämner några av kommunerna att någon typ av rabattsystem för mer miljövänliga båtar och en miljöcertifiering för småbåtshamnar skulle kunna vara ett steg i rätt riktning. Vad en sådan typ av certifiering eller märkning skulle kunna innebära eller hjälpa till med i hamnverksamheterna lämnas dock okommenterat. En annan typ av miljöanpassning som önskas men där alternativen inte heller tycks vara helt tydliga är hur bryggorna kan konstrueras och anläggas för att minska deras miljöpåverkan. Flera kommuner efterfrågar en begränsning av utbyggnad av nya bryggor, särskilt flytande pontonbryggor som skuggar botten och som stör djur- och växtlivet. Hur de anser att redan existerande hamnar och pontonbryggor ska hanteras är däremot oklart.

Sammanfattningsvis är det under kategorin infrastruktur som deltagarna anser att mest arbete kan göras på lokal nivå. När det kommer till utökning av landbaserad båtförvaring och tillgång till sjösättningsramper understryker deltagarna att man uteslutande på lokal nivå kan och bör hantera detta. För att underlätta samutnyttjande av båtplatser och en miljöanpassning av marinor och bryggor tror man att en samverkan med aktörer även på regional och nationell nivå är nödvändig. När det kommer till laddstolpar och att göra gästhamnar till knutpunkter i lokaltrafik och vägnät uppger de däremot att aktörer på regional nivå måste driva på om det ska ske en förändring.

4.6. Kategori 6: Tillsyn och långsiktig planering

Den sista kategorin av föreslagna åtgärder som bedöms vara viktig för kommunernas arbete rör samverkan, tillsyn och fysisk planering.

Majoriteten anser att ett utökat samarbete är mycket viktigt, både i och mellan olika hamnar och kommuner men också tillsammans med andra aktörer som berörs av båtlivet. Samverkan antas kunna leda till en ökad kunskap om vilka avsikter och mål som finns bland olika aktörer, men också en tydligare ansvarsfördelning och bild över vem som ansvarar för vad.

Ett ytterligare steg i frågan om ansvar är en förbättrad tillsynsverksamhet. Medverkande från flera kommuner understryker vikten av en bättre fungerande strandskydd, tillsyn av hamn- och båtserviceföretag och egenkontroll i småbåtshamnar. I flera av workshoparna har tjänstepersonerna också understrukit att regelverken måste bli tydligare och mer tvingande gentemot verksamhetsutövare och båtanvändare.

Utifrån svaren i workshoparna bedöms tjänstepersonerna i kommunerna efterfråga regelverk som inte endast innefattar och klargör det kommunala ansvaret, utan även ett som innefattar utökat eget ansvar för båtägare och verksamhetsutövare.

Slutligen anses den fysiska planeringen vara mycket viktig och kommunerna lyfter fram flera förslag på vilka åtgärder som måste vidtas för att en långsiktig förändring skall kunna ske. Majoriteten av kommunerna är överens om att antalet bryggor och hamnar måste begränsas av denna anledning, särskilt i grunda vikar och i fjordar med låg vattenomsättning. De medverkande kommunerna hoppas också att en ökad kunskap om havet och havsbotten kan leda till att fler områden förses med ankringsförbud, blir naturreservat och att regionala kartläggningar görs över hur många fritidsbåtar som kusten tål ur miljösynpunkt.

När det kommer till ansvariga aktörer anser tjänstepersonerna att inventering och reglering av känsliga områden bör ske i samverkan mellan regionala och nationella aktörer. När det kommer till skydd och restaurering av känsliga områden och zonering för olika nyttjanden beskriver deltagarna vidare att det är på regional nivå som sådana åtgärder måste vidtas. Även om det finns lokal kompetens, ambition och drivkraft som sannolikt också krävs för att kunna vidta sådana åtgärder på det mest effektiva och hållbara sättet så menar deltagarna att det inte finns pengar på kommunal nivå för denna typ av åtgärder. I den regionala planeringen av båtlivet som omfattar marinor, bryggor, gästhamnar etc. så beskriver tjänstepersonerna även här att en samverkan mellan både lokala, regionala och nationella aktörer kan antas leda till den bästa långsiktiga lösningen. De understryker dock att det samtidigt krävs en tydlig ansvarsfördelning mellan de olika aktörerna i ett sådant arbete. Oaktat existensen av gemensamma tänk, mål och förhoppningar på de olika nivåerna så styr lokala förutsättningar resultatet av det som planerats på regional och nationell nivå.

Trots att ingen av kommunerna listar långsiktig planering som en av de högst prioriterade åtgärderna inom ett tioårsperspektiv så faller många av de förslag som kommunerna lyfter fram inom denna kategori. Ett av de tydligaste exemplen på detta är samverkan, vilket samtliga kommuner efterfrågar inom alla åtgärdsområden. Tillsynsbehovet och den fysiska planeringen inom infrastrukturområdet samt utökade regelverk i fråga om föroreningar är andra exempel på hur övrig långsiktig planering är sammanflätad med andra åtgärdsområden. Detta kan tolkas som att den långsiktiga planeringen är central för kommunerna och inte betraktas av dem i isolation från övriga åtgärdskategorier.

5. Hinder för omställning till ett hållbart båtliv

Tjänstepersonerna ombads också att besvara enkätfrågan om de ser några hinder för omställning till ett mer hållbart båtliv. Respondenterna uppgav ett stort antal hinder som de anser står i vägen för en sådan omställning. Dessa hinder kan delas in i sju kategorier: 1. ekonomi, 2. platsbrist, 3. beteenden, inställning och kunskap, 4. politik och lagstiftning, 5. brist på innovation, 6. produktionstrender och 7. samverkan. Många av hindren diskuterades också under workshoparna parallellt med förslag och idéer kring åtgärder. Nedan följer en sammanfattning av respondenternas svar och kommentarer på ämnet.

5.1. Ekonomi

Tjänstepersoner från samtliga kommuner anser att det finns stora ekonomiska hinder för omställning till ett hållbart båtliv. Det kostar mycket för kommuner, båtklubbar och andra aktörer att genomföra olika typer av åtgärder såsom sanering, ombyggnation och installation av ny och mer hållbar infrastruktur. Resurserna hos dessa aktörer är begränsade och åtgärderna kostar ofta mer än vad aktörerna har råd med. Detta gäller i synnerhet båtklubbar och gästhamnar med mycket små ekonomiska marginaler och som ofta förlitar sig på frivilliga arbetsinsatser.

Även för båtanvändare kan ekonomin vara ett hinder för omställning. Tjänstepersonerna anser att priset på elbåtar, elmotorer och alternativen till de mindre miljöfarliga lösningarna kostar mer än vad båtanvändare tycks kunna eller vara beredda att betala.

5.2. Platsbrist

Tjänstepersoner från majoriteten av kommunerna anser att det inte finns tillräckligt mycket markyta för att vidta många typer av åtgärder såsom uppförande av ramper, uppställningsplatser och anläggningar. Det lilla fysiska utrymme som finns är samtidigt mycket attraktiv för andra verksamheter, aktörer och privatpersoner. Denna konkurrens om plats är ett svåröverkomligt hinder för kommunerna och gör att många miljöfrämjande åtgärder av fysiska skäl inte går att genomföra.

5.3. Beteende, inställning och kunskap

Den överlägset största kategorin av hinder som tjänstepersonerna definierar är beteenden, inställningar och kunskap som råder hos olika parter i båtlivet. Dessa hinder handlar både om kunskapsluckor som står i vägen för förändring och om aktiva val att inte agera hållbart.

Många människor har önskemål om egen båtplats, egen båt och de ser det som sin rättighet att ha geografisk närhet till båtlivet och den frihet som det innebär. Ett stort problem som uppstår till följd av denna inställning är frågan om hur båtlivet ska begränsas och vem som måste stå tillbaka för andras intressen. Just nu finns inga sådana begränsningar, menar tjänstepersonerna. Istället råder en anda bland båtanvändare

som av tjänstepersonerna beskrivs som “båtliv till varje pris”. Båtanvändare lever hellre kvar i gamla traditioner och vanor av att exempelvis använda båtbottenfärg, alltid förvara båten i vattnet och köra snabbt än att ta till sig av innovation och forskning som pekar på behovet av omställning. Den allmänna attityden kring hållbart båtliv är alltså att individuella intressen går före miljön och att det av traditionella och kulturella skäl är motiverat att den prioritetsordningen fortsatt råder.

Samtidigt finns en stor kunskapsbrist hos många aktörer inom båtlivet. Okunskapen är ett svårt hinder att övervinna eftersom det dels är svårt att nå ut med fullständig information om vad behovet av omställning grundar sig samt hur och varför aktörer ska agera, dels för att aktörer inte gärna tar till sig av den information som faktiskt når fram till dem. Tjänstepersonerna menar också att det finns en stor kompetensbrist bland kommunerna själva, företag, politiker och lagstiftare när det kommer till att förmedla information och själva förstå vilken omställning som krävs eller vilket ansvar de har.

5.4. Politik och lagstiftning

Tjänstepersoner från samtliga kommuner anser att det finns stora brister och otydligheter i lagstiftningen som reglerar båtlivet. De beskriver också att lagstiftningen måste fokusera mer på båtfolkets ansvar och skyldigheter för att man ska lyckas förändra exploateringskulturen och den rådande inställningen att ett kompromisslöst båtliv är en individuell rättighet. Som exempel på områden där det behövs tydligare och striktare lagstiftning nämner tjänstepersonerna hastighetsbegränsningar, båtbottenfärg, utsläpp och övergivna båtar. Flera av dem efterfrågar också någon form av båtregister så att båtägare lättare kan identifieras.

Samtidigt upplever tjänstepersonerna att politiker i kommunerna saknar både förståelse för båtlivets problem samt vilja att driva igenom en omställning till ett hållbart båtliv. Av dessa anledningar läggs inte tillräckligt mycket resurser på området och lagförslag uteblir. De beskriver också att förändringsarbetet går trögt på grund av den omfattande byråkratin och att det inte finns något tydligt hållbarhetsfokus inom kommunerna. Istället upplever flera tjänstepersoner att det finns ett paradoxalt tryck från politiker att skapa fler båtplatser och att utöka båtlivet ytterligare.

5.5. Brist på innovation

Trots att det i dagsläget finns stor innovationskraft inom båtbranschen så anser tjänstepersonerna att den fortsatta bristen på hållbara lösningar inom flera områden utgör ett stort hinder för omställning och gör att båtlivets totala miljöpåverkan totalt sett inte minskar. De menar att aktörer måste börja tänka långsiktigt och planera för en cirkulär ekonomi och hållbarhet redan i produktionsstadiet. Som exempel på detta lyfter några av tjänstepersonerna laddningsinfrastruktur och elnätskapacitet. För att ny teknik inom eldrift ska bli funktionell och hållbar måste fritidsbåtshamnar vara rustade för att matcha den.

När det föreligger brist på resurser, vilja och innovation att bygga ut laddningsinfrastruktur så kommer inte innovativa elbåtar att fylla sin fulla funktion eller bli tillräckligt efterfrågade av konsumenter. När det dessutom saknas tydliga direktiv och lösningar för hur äldre produkter ska tas omhand och bytas ut på ett hållbart sätt när nya produkter introduceras på marknaden blir resultatet att ingen omställning sker.

Andra områden som tjänstepersonerna saknar innovation inom är ljud, buller och bryggors påverkan. De uppger att det är svårt veta hur den samlade påverkan från gamla och nya bryggor och fritidsbåtar kan minskas. En kommun anser också att det finns en stor problematik i att de miljövänliga alternativen till båtbottenfärger ännu inte är lika effektiva. Det saknas alltså fortfarande fullgoda hållbara alternativ och detta ger båtanvändare argument till att fortsätta i gamla vanor.

5.6. Produktionstrender

Trots att hållbarhet generellt är ett mycket aktuellt ämne pekar båtlivets produktionstrender ofta i en motsatt riktning. Tjänstepersonerna anser att produktionen och konsumenters intresse av allt större motorer och båtar utgör ett stort hinder för omställning. Denna trend är lönsam för handlare och tillverkare och den belyser hur viktigt det är att få både konsumenter och båttillverkare att inse sin roll och sitt ansvar i utvecklingen.

5.7. Samverkan

Samtliga kommuner anser att samverkan är centralt för att en hållbar omställning ska kunna uppnås. Brister i samverkan utgör därför ett stort hinder i hållbarhetsarbetet. Tjänstepersonerna anser att samverkan mellan privata och kommunala aktörer är bristfällig i dagsläget. Dessutom anser de att Länsstyrelsen och andra styrande aktörer måste arbeta mer aktivt och drivande för att motverka exempelvis slentrianmässigt utbyggande av fritidsbåtshamnar. Utökningen av bryggor går för fort och är i dagsläget inte under kontroll av någon aktör. Det gör det svårt att överblicka vilken påverkan som båtlivet har på det marina ekosystemet och vem som ansvarar för skador som uppkommer. I flera kommuner upplever man också att skillnader mellan länder, så som exempelvis Sverige och Norge, försvårar omställningsarbetet. Tjänstepersonerna uppger därför att ett bättre fungerande internationellt samarbete behövs för att harmonisera omställningsarbetet över landsgränser.

Slutsatser

Samverkan är A och O

Under förstudiens olika stadier har tjänstepersonerna beskrivit att det finns stora svårigheter med implementering av prioriterade åtgärder och att kommunens intressen tenderar att krocka med andra aktörers. Tjänstepersonerna upplever ofta att kommunen vill en sak medan privata aktörer vill en annan, eller att de inte har den ekonomiska- och politiska kraften att driva igenom hållbara förändringsåtgärder. De mest lyckade insatserna har därför uppstått och är mest sannolika att uppstå i framtiden när gemensamma initiativ tas av flera aktörer i samverkan. Vid tillfällena under förstudien då representanter från kommunerna har fått möjlighet att diskutera och kartlägga vilka aktörer som bör vara involverade i olika aktiviteter och åtgärder kan samverkan beskrivas vara det ständigt återkommande och gemensamma nämnaren. Både i de fall då kommunerna ser sin egen roll som central och i de fall den betraktas som mindre viktig beskriver tjänstepersonerna att samverkan mellan kommunen och andra aktörer är nödvändig för att förändring mot ett mer hållbart båtliv skall kunna ske och för att hinder ska kunna överbryggas.

Likheter överväger skillnader

Även om kommunerna har olika förslag på åtgärder, aktörer och prioriteringar så berör de under förstudiens gång mycket liknande frågor och områden. Tjänstepersonerna har en samlad och liknande syn och förståelse för vilka effekter som båtlivet ger upphov till och vilka möjliga åtgärder och aktiviteter som skulle kunna införas för att göra det mer hållbart. De skillnader som förekommer mellan kommunerna när det kommer till vilka åtgärder de anser viktigast att prioritera kan antas grunda sig i att kommunerna inte ser exakt likadana ut kultur- och naturgeografiskt, snarare än att några större principiella skillnader i kunskap om och utformningar av båtlivet föreligger mellan dem. Vilken förvaltning som deltagarna representerade kan också ha haft betydelse för vilka likheter och skillnader som uppdagats kommunerna emellan.

Omvandla ord till handling

Förstudien har fokuserat på att inspirera, utmana och driva på utvecklingen av ett hållbart båtliv genom att vända sig till tjänstepersoner från kommuner längst Bohuskusten och erbjuda dem möjlighet att identifiera vilka åtgärder som i relation till båtlivets trender och effekter skulle kunna vidtas inom kommunerna och tillsammans med andra aktörer för att göra båtlivet mer hållbart. Syftet med detta har varit att klargöra huruvida det finns en gemensam regional agenda bland kommunerna, kartlägga eventuella skillnader mellan dem samt att öka de kommunala tjänstepersonernas medvetenhet, kunskap och förståelse för båtlivets miljöpåverkan. Under studien har de deltagande tjänstepersonerna lyft fram en stor mängd aktiviteter, åtgärder och effekter vilket innebär att den analys som projektet syftat att genomföra kan redovisas genom denna rapport och förankras i den kommunala verkligheten för att skapa en gemensam regional agenda.

Huruvida syftet att öka de kommunala tjänstepersonernas medvetenhet, kunskap och förståelse för båtlivets miljöpåverkan har uppnåtts eller inte är svårt att besvara utifrån resultatet i förstudien. Deltagarna från kommunerna har under förstudien fått möjlighet att fundera över och konkretisera hur de kan arbeta med att göra båtlivet mer hållbart inom de närmaste tio åren, vilket skulle kunna medverka till en ökad medvetenhet och kunskap bland tjänstepersonerna. Samtidigt är många av tjänstepersonernas exempel på åtgärder, samverkansmöjligheter och aktiviteter fortfarande ord som ännu inte omvandlats till handling och många hinder har identifierats. Kommunerna vet exempelvis om att båtpooler, spolplattor, borsttvättar och fullgoda saneringsåtgärder är viktiga byggstenar för att skapa ett mer hållbart båtliv. Få av dem har gjort verklighet av detta genom att implementera det i sina egna verksamheter. Framtiden får därför utvisa om förstudien lyckats inspirera kommunerna till att driva på en reell hållbar förändring av båtlivet.

Syftet med förstudien har vidare varit att klargöra huruvida det finns en gemensam regional agenda bland kommunerna samt kartlägga eventuella skillnader mellan dem. Vad förstudien har visat är att de kommunala tjänstepersonerna är mycket lika varandra i sina resonemang och vad de upplever är rådande trender, effekter och hinder inom båtlivet. Även om nämnda aktörer och fokusområdena för åtgärder inom ett tioårsperspektiv till viss del skiljer sig åt mellan kommunerna så tycks deras uppfattningarna om rådande situation och nödvändiga åtgärder i stora drag vara mycket lika. En gemensam agenda kan därmed sägas existera och samtliga kommuner vill arbeta tillsammans med andra aktörer för att skapa ett mer hållbart båtliv.

Referenser

Sjöhistoriska museet. 2020. Fritidsbåtens historia. https://www.sjohistoriska.se/fritidsbatar/fritidsbatenshistoria (Hämtad 2021-05-06).

Statistiska Centralbyrån. 2021. Befolkningsstatistik i sammandrag 1960-2020. https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/befolkning/befolkningens-sammansattning/befolkningsstatistik/pong/tabell-och-diagram/helarsstatistik--riket/befolkningsstatistik-i-sammandrag/ (Hämtad 2021-05-06).

Tillväxtverket. 2020. Megatrender och turism. https://tillvaxtverket.se/amnesomraden/affarsutveckling/turism-och-besoksnaring/framtidens-besoksnaring/megatrender-och-turism.html (Hämtad 2021-05-05).

Transportstyrelsen. 2021. Båtlivsundersökningen 2020. En undersökning om båtlivet i Sverige. Stockholm: Transportstyrelsen. https://transportstyrelsen.se/494bb4/globalassets/global/sjofart/dokument/fritidsbatar1/transportstyrelsen-batlivsundersokningen-2020.pdf (Hämtad 2021-05-06).

Upplev Båtlivet. 2021. Välkommen ut på sjön! https://www.upplevbatlivet.se/ (Hämtad 2021-08-18).

Bilagor

1. Gemensamma teman

Efter kommunernas workshop identifierade arbetsgruppen sex teman som var gemensamma för samtliga workshop-diskussioner. Teman som identifierades var följande:

Tema 1: Öka kunskap och förståelsen för båtlivets påverkan på miljön
Tema 2: Bättre avlopps- och avfallshantering
Tema 3: Minskade föroreningar
Tema 4: Nyttjande av båtar
Tema 5: Utveckling av infrastruktur
Tema 6: Långsiktig planering

2. Gruppdiskussion - underkategorier

De teman som identifierats av arbetsgruppen presenterades under workshopen den 19 mars. Dessa teman utgjorde också grunden för en fortsatt gruppdiskussion. Under varje tema presenterades ett antal underkategorier som i enkät och workshops identifierats av tjänstepersonerna. Underkategorierna som presenterades och diskuterades var följande:

Tema 1: Ökad kunskap och förståelse för båtlivets påverkan på miljön

Information via webbsidor, appar, skyltar, broschyrer etc.
Utbildning på båtklubbar, bland hamnansvariga, bryggföreningar etc.

Tema 2: Bättre avlopps- och avfallshantering

- Bättre och utökad service av tömningsstationer för båtavlopp
- Bättre och utökad sophantering
- Utökad tillsyn avseende marinor, båtklubbar, etc.
- Avgifter på sopor, toaletter, besök
- Bidrag för skrotning av båtar

Tema 3: Minskade föroreningar

- Sanera förorenad mark
- Byta ut motorer och bränslen
- Minska användningen av giftig båtbottenfärg
- Minska och åtgärda buller

Tema 4: Nyttjande av båtar

- Utveckla och främja båtpooler
- Utveckla och förenkla för turverksamhet
- Mer kollektivtrafik på vatten

Tema 5: Utveckling av infrastruktur

- Gör gästhamnar till knutpunkter i lokaltrafik och vägnät
- Underlätta samutnyttjande av båtplatser
- Utöka båtförvaring på land
- Ökad tillgång till sjösättningsramper (för båtar på trailers)
- Miljöanpassning för marinor och bryggor
- Laddstolpar

Tema 6 : Långsiktig planering

- Inventering av känsliga områden
- Skydd och restaurering av känsliga områden
- Zonering för olika nyttjanden
- Utökad regional planering av båtlivet (marinor, bryggor, gästhamnar etc.)

ISBN 978-91-527-1113-2

www.maritimaklustret.se

Maritima klustret
i Västsverige