



Remissyttrande angående Transportstyrelsens rapport över uppdrag om utsläpp av toalettavfall från fritidsbåt

N 2009/2088/TR

1.	SXX:s förslag i sammanfattning	1
2.	Svenska Kryssarklubben (SXX)	2
3.	Allmänt	2
4.	Samhällsekonomisk analys (kap. 3).....	3
5.	Kostnader (kap. 3.4).....	3
6.	Teknik för båttoaletter (kap. 5)	4
7.	Transportstyrelsens slutsatser: Rättsliga aspekter (kap. 13.3.1)	4
8.	Transportstyrelsens slutsatser: Miljömässiga aspekter (kap. 13.3.2).....	5
9.	Transportstyrelsens slutsatser: estetiska, hygieniska, sanitära aspekter (kap. 13.3.3).....	5
10.	Transportstyrelsens slutsatser: etiska och moraliska aspekter (kap. 13.3.4).....	5
11.	Transportstyrelsens slutsatser: Mottagningsanordningar (kap. 13.3.5).....	6
12.	Sjösäkerhet	6
13.	Forskning och utveckling	6
14.	Båtliv under längre tidsperioder	7
15.	Våra grannländer	7

1. SXX:s förslag i sammanfattning

SXX vill understryka att en god miljö är en fundamental förutsättning för det rörliga båtlivet. Emellertid har Transportstyrelsens rapport stora brister. **SXX föreslår därför att ärendet i sin helhet återförvisas till Transportstyrelsen med direktiv att i nära samråd med båtlivets organisationer m.fl. utarbeta en långsiktig strategi för att på ett bättre sätt lösa båtlivets toalettbehov. En sådan strategi bör baseras på en bättre kunskap om båtlivet och innefatta en prioritering av åtgärder i områden där problemen är som störst.** Berörda myndigheter bör tillsammans med båtlivets organisationer utfärda gemensamma rekommendationer och utarbeta nödvändiga lagförslag för att implementera HELCOM. SXX är beredd att delta i ett sådant samarbete.

Transportstyrelsen och Vinnova föreslås få i uppdrag att gemensamt stödja forskning och utveckling av mindre miljöbelastande och mer kostnadseffektiva lösningar av dels toalettfrågan ombord på båtar, dels mottagningsanordningar för toalettavfall i olika typer av båthamnar samt naturhamnar.

Svenska Kryssarklubben (SXX) avstyrker föreliggande förslag från Transportstyrelsen. Kostnaderna är mycket höga i förhållande till nyttan, vilket framgår av Transportstyrelsens utredning. Tidplanen för införande av ett förbud två år efter beslut är helt orealistisk. Det tar längre tid att bygga ut ett heltäckande nät av mottagningsanordningar för toalettavfall på land och även båtägare kan behöva längre tid för att bygga om sina båtar. Ny teknik behöver utvecklas. Konsekvenserna för båtägare och båtklubbar måste analyseras mer ingående.

Transportstyrelsens förslag omfattar endast cirka tio procent av Sveriges fritidsbåtar, vilket ytterst marginellt skulle minska miljöbelastningen. Möjligheten att kontrollera efterlevnaden av ett förbud är i praktiken obefintlig.

En fördjupad miljökonsekvensbeskrivning bör genomföras med större helhetssyn.

SXK har förståelse för att Sverige ska implementera rekommendationerna i HELCOM i svensk rätt i enlighet med de överenskommelser som berörda stater träffat. Det är grundläggande för lagens efterlevnad att den uppfattas som realistisk och har erforderlig folklig förankring hos dem som utövar båtliv. Ett förbud riktat mot fritidsbåtägare, som ger liten miljöeffekt och inte praktiskt kan genomföras, och som drivs igenom utan förankring hos de organisationer som organiserar båtlivet kommer bli ett slag i luften och undergräva ett långsiktigt miljöarbete som bygger gemensamma värderingar. SXK anser att vi måste bygga på den vilja som finns hos alla som vistas i skärgården, utmed kuster och på insjöar, att ta ansvar och slå vakt om den marina miljön genom i första hand information och självreglering. I sista hand kan förbud behöva införas men förbud mot toautsläpp måste accepteras av berörda för att få effekt.

Enligt Helsingforskonventionen kan undantag medges från kraven om installation av tank ombord, om installationen av systemet är tekniskt svår att utföra, kostnaden för hög jämfört med båtens värde och om båten är byggd före januari 2000. Det är viktigt att dessa undantag införlivas i kommande svensk lagstiftning under en längre övergångsperiod.

SXK förordar:

- att de etablerade hänsynsreglerna införs i flera känsliga områden. Länsstyrelserna i Stockholms och Västra Götalands län har infört hänsynsområden i känsliga skärgårdsområden, där man bl.a. inte ska släppa ut toalettavfall.
- att de etablerade hänsynsreglerna kompletteras med avståndskrav från land beträffande toautsläpp.
- fler sopmajor/toaletter i naturhamnar med förbättrad skötsel och tömningsfrekvens.
- fler landbaserade toaletter i marinor och hamnar med bra underhåll och skötsel.
- fler sugtömningsstationer
- fler ombyggda båtar enligt HELCOM kraven, men frivilligt under en övergångsperiod.

Svenska Kryssarklubben vill se en utbyggnad av landbaserade toaletter med god servicenivå. Dessutom behövs utbyggnad av tillräckligt många sugtömningsanordningar och en frivillig ombyggnad av toasystem plus installation av toatank i befintliga båtar.

2. Svenska Kryssarklubben (SXK)

Svenska Kryssarklubben bildades 1923 och har idag över 41 000 medlemmar. SXK är världens största båtklubb med individuellt medlemskap. Klubben har omkring 18 000 registrerade båtar men därutöver äger många medlemmar båtar som man valt att inte registrera i klubben. Många medlemmar har båtar som man kan övernatta i och som har toalett. SXK:s medlemmar är därför i hög grad berörda av Transportstyrelsens förslag.

3. Allmänt

Regeringsuppdraget till Transportstyrelsen är mycket smalt formulerat. Det inriktar sig på fritidsbåtlivet. Det är viktigt att regering och riksdag har ett helhetsperspektiv som omfattar

alla samhällsområden när ny lagstiftning övervägs. Alternativa åtgärder för att uppnå samma miljöeffekt bör övervägas.

En god miljö är en fundamental förutsättning för det rörliga båtlivet och självklart värnar SXX om det. Båtlivet har låg miljöbelastning men stort rekreativvärde för den enskilde. Antalet hamnar, som Naturvårdsverket definierar dem, är inte ordentligt klarlagt. Samordning med åtgärder gentemot övrig sjöfart är svag.

Båtlivet i Sverige utövas på ett annorlunda sätt jämfört med flertalet andra länder. Den svenska allemansrätten och våra stora skärgårdsområden innebär att man i Sverige i stor utsträckning utnyttjar naturhamnar medan man i flertalet andra länder är hänvisad till marinor och andra gästhamnar för övernattnig.

De fakta och beräkningar som Transportstyrelsen ställer sig bakom är många gånger uppskattningar och teoretiska beräkningar. SXX anser att de används utan tillräcklig kunskap om det båtburna friluftslivet.

Enligt Naturvårdsverket finns det 450 000 fastigheter med totalt 1,2 miljoner fastboende personer och 290 000 fritidsfastigheter som har enskilt avlopp med ansluten vattentoalett. Fosforeringen i svenska reningsverk följer inte EU-riktlinjerna. Av det totala svenska utsläppet av fosfor och kväve kommer cirka 20 procent från kommunala reningsverk. En utbyggnad av kommunala reningsverk i skärgårds- och kustområden är en viktig förutsättning för att kunna etablera mottagningsanordningar för toalettavfall i land utan långa transportsträckor med tankbil eller tankbåt.

Svenska Kryssarklubben har i många år uppmärksammat bristen på toaletter i marinor och naturhamnar. Dessutom underhålls och sköts inte alltid de som finns, vilket begränsar viljan att utnyttja toaletterna. En jämförelse med Danmark och Tyskland visar att det finns en stor förbättringspotential i Sverige.

4. Samhällsekonomisk analys (kap. 3)

SXX delar Transportstyrelsens samhällsekonomiska analys: ”Den samhällsekonomiska analysen visar att den kostnad ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar medför inte står i paritet med nyttan sett ur ett kust/Österjöperspektiv”. I rapporten finns ingen genomarbetad miljökonsekvensbedömning. Ändå konstaterar Transportstyrelsen att de utsläpp som diskuteras är ett miljöproblem, vilket förefaller märkligt.

SXX anser att alla åtgärder och investeringar för en bättre miljö måste vara proportionerliga och att satsade pengar på miljön ska satsas där de får maximal samhällsnytta.

5. Kostnader (kap. 3.4)

Transportstyrelsen har inte i tillräcklig utsträckning beaktat konsekvenserna av sina förslag för ägare till mindre och äldre båtar. Av 80 000 övernattningsbara svenska fritidsbåtar hade, enligt Båtlivsundersökningen år 2004, 13 procent tank med sugtömningsmöjlighet. Det totala antalet fritidsbåtar beräknades då till 720 000. Det betyder att omkring 50 000 båtar måste byggas om enligt TS förslag, vilket medför en kostnad för båtägarna på uppskattningsvis 400 miljoner kronor. Båtar byggda före år 2000 kan undantas enligt HELCOM, men detta har

Transportstyrelsen valt att inte göra. SXX förordar att ett sådant undantag införs under en längre övergångsperiod.

Kostnader för mindre klubbhamnar utan eller utom räckhåll för kommunalt vatten och avlopp skulle bli orimliga, om man blir tvungna att investera i sugtömningsanläggningar. Behovet av antal sugtömningsanläggningar är ej utrett, men SXX anser att det i många båthamnar finns behov av lika många som antalet färskvattenuttag. Tiden för en tömning understiger knappast 15 minuter inklusive tilläggning. Det förutsätter även att stationen ligger väl skyddad och är lätt tillgänglig vid alla väder typer. Transportstyrelsens tidsaspekt för en utbyggnad av sugtömningsstationer efter ett beslut är orealistiska.

6. Teknik för båttoaletter (kap. 5)

SXX tillstyrker Transportstyrelsens förslag att samtliga båtar med fast toalett också ska föras med hålltank med möjlighet till tanktömning via suganläggning. Ur teknisk synvinkel finns en SIS-standard för konstruktionens utförande. Notabelt är att nu gällande CE krav på att kunna avläsa nivå i hålltank helt saknas i Transportstyrelsens förslag.

SXX tillstyrker också Transportstyrelsens förslag att toaletter, som har sitt utlopp direkt till sjön utan koppling via hålltank, bör förbjudas, med möjlighet till undantag i enlighet med HELCOM för båtar byggda före januari 2000. Enligt Båtlivsundersökningen 2004 skulle 27% ha direktutsläpp utan tank av de 80 000 båtar som då hade någon form av toalett ombord. SXX ställer sig frågande till om denna höga andel är korrekt. Hålltank infördes successivt från slutet av 1960-talet. Enligt SXX:s uppfattning bör på sikt alla båtar med toaletter föras med hålltank och sugtömningsmöjlighet. Som framgår av Transportstyrelsens utredning kan detta vara komplicerat och kostsamt men med ny bättre teknik kan ombyggnaden underlättas.

SXX konstaterar också att många båtar på grund av sin storlek har små tankutrymmen eller har svårt att göra om en befintlig installation av hålltank för att kunna spara toalettavfall i mer än ca 2 - 3 dagar. Detta medför att båtägare med dagens tekniska förutsättningar måste transportera båten till närmaste sugtömningsanläggning, alternativt tömma sin tank 12 sjömil till havs, relativt ofta, om Transportstyrelsens förslag genomföres. Fritidsbåtägare, som vanligen ligger i ytterskärgården med sina båtar och flyttar sig mellan olika öar, skulle då drabbas av orimlig tidsspillan och höga transportkostnader för att kunna tömma tanken i land. Detta orsakar då en ny miljöbelastning i form av bränsleåtgång med ökade avgasemissioner och koldioxidutsläpp som följd.

Staten bör stimulera utveckling av bättre tekniska lösningar ombord, som gör det möjligt att spara toalettavfall under längre tid än 2 - 3 dagar.

7. Transportstyrelsens slutsatser: Rättsliga aspekter (kap. 13.3.1)

Som framgår av Transportstyrelsens rapport har Sverige och andra stater genom Helsingforskonventionen i HELCOM överenskommit att allt avfall, som inte får släppas ut till sjöss, ska lämnas iland. HELCOM rekommendationerna gäller främst för Östersjön men Sverige har beslutat att de ska gälla för hela landet inklusive västkusten. Medlemsstaterna ska se till att mottagningsanordningar finns. Överenskommelsen omfattar både kommersiella fartyg och fritidsbåtar.

SXX har förståelse för att HELCOM ska införas nationellt men vill samtidigt betona att lagbundna krav måste uppfattas som realistiska och möjliga att följa av alla dem som utövar båtliv. Hittills har det frivilliga agerandet inte givit resultat men med ett mer aktivt stöd från berörda myndigheter och ett bättre samarbete mellan myndigheter och alla berörda aktörer inklusive båtlivets organisationer bör stora framsteg kunna göras på frivillighetens väg.

8. Transportstyrelsens slutsatser: Miljömässiga aspekter (kap. 13.3.2)

Transportstyrelsen konstaterar i rapporten att "den totala mängden toalettutsläpp från fritidsbåtar utslagen på hela landet och under hela året är mindre än andra miljöproblem". "I vissa särskilt högbelastade områden under högsäsong blir det dock en stor miljöpåverkan lokalt och under den tid på året då det är särskilt skadligt för miljön."

Mot bakgrund av rapportens problembeskrivning och resultatet av den samhällsekonomiska analysen är det enligt SXX förvånande att inte Transportstyrelsen mer aktivt prövat selektiva åtgärder för olika områden, som kan lösa problemen bättre och mer kostnadseffektivt.

9. Transportstyrelsens slutsatser: estetiska, hygieniska, sanitära aspekter (kap. 13.3.3)

Risk för utsläpp av toalettavfall betraktas, enligt utredningen, som otrevligt, hälsovådligt och inte estetiskt tilltalande om man vistas i närheten av fritidsbåtar. "Vid de stränder där det under högsäsong vistas ett större antal båtar kan vattenkvaliteten bli så dålig på grund av utsläppen att det är hälsovådligt att bada där." - - - "Toalettavfallet kan ge upphov till både mag-, tarm-, öron-, näs-, hals- och hudinfektioner, smittan sker via sår eller genom att badande sväljer vatten." Påståendena i rapporten är helt orimliga enligt SXX. Det finns inget belägg för att båtbesättningar skulle tömma toatankar i sådana känsliga områden där de själva väljer att njuta av friluftslivet.

Transportstyrelsens beskrivning av smittorisk tyder på en stor okunskap om hur båtlivet praktiskt utövas. Inga kända fall av smittorisk finns dokumenterade i rapporten. Bräddavlopp från kommunala reningsverk i kustnära turistområden är däremot ett problem.

10. Transportstyrelsens slutsatser: etiska och moraliska aspekter (kap. 13.3.4)

Svenskt båtliv bygger till mycket stor del på människors genuina intresse för natur och miljö. Seglare, båtförare, vindsurfare, kanotister, fiskare och badande har ett synnerligen stort egenintresse i att kunna vistas och trivas i våra fantastiska skärgårdar, utmed kuster och på insjöar.

Transportstyrelsens generella synpunkter gällande att vi ska värna om natur och miljö delas av självfallet av SXX.

SXX anser att den enda rimliga slutsatsen av detta är varje enskild båtägare har ett så stort egenintresse i frågan om god miljö att lagstiftning om toatömning inte borde behövas. Det skulle i praktiken bli helt omöjligt att kontrollera om ett förbud efterlevs.

11. Transportstyrelsens slutsatser: Mottagningsanordningar (kap. 13.3.5)

En avgörande orsak till att man inte har fått resultat på frivillig väg beror på att infrastrukturen beträffande sugtömningsanläggningar inte byggts ut. Dagens situation där kommuner och marinor själva på frivillig basis kan avgöra om behovet av sugtömningsanläggningar har uppenbarligen inte fungerat.

Båtagare har till SXX berättat:

- att man i hamnar mötts av nonchalant inställning av personal på marinor där man anser att man inte vill ha sådana anläggningar
- att sugtömningspumpar inte fungerat
- att sugtömningspumpar är tokigt placerade på höga kajer och anpassade för yrkessjöfart
- att sugtömningspumpar bara har öppet vardagar 7-16 och under övrig tid låsta
- att mottagningsanläggningar är ofräscha med risk för smittspridning vid handhavande
- att en sugtömning kostar 300 kronor per gång

Kraftfullt legalt och framför allt ekonomiskt stöd för en utbyggnad av infrastrukturen beträffande sugtömningsanläggningar, mindre miljöbelastande toaletter i skärgården m.m. för kommunala hamnar och privata marinor är helt nödvändigt för att leva upp till HELCOM.

"Det är Transportstyrelsens uppfattning att människor med båt i allmänhet inte medvetet väljer att släppa ut sitt toalettavfall i naturen om goda förutsättningar för att tömma det till land finns, och att majoriteten föredrar att uträtta sina behov på en toalett i land framför båtens toalett om sådana anläggningar finns inom räckhåll." SXX delar denna uppfattning.

12. Sjösäkerhet

SXX saknar sjösäkerhetsfrågan i TS rapport. Om TS förslag skulle genomföras kommer sjösäkerheten att påverkas negativt. På grund av hålltankarnas begränsade volym finns det risk för att den manliga delen i besättningen kan komma att använda relingskanten som toalett för urin i betydligt större utsträckning än idag. Detta medför ökad risk för att falla överbord. På segelbåtar tillkommer risken att få bommen i huvudet vid oplanerad gipp. Även på denna punkt kan SXX konstatera att TS rapport präglas av alltför stor okunskap om hur båtlivet praktiskt utövas.

13. Forskning och utveckling

Frågan om forskning och utveckling berörs inte i TS rapport. Dagens båttoalettsystem innebär att hålltanken endast klarar 2 - 3 dagars behov, med stor familj ombord ännu kortare tid. Transportstyrelsen och Vinnova bör stimulera forskning och utveckling med sikte på att finna mindre miljöbelastande lösningar som klarar en längre tidsperiod, gärna åtminstone en vecka.

Det krävs även mer forskning och utveckling beträffande tömningsstationer. Dagens tömningsstationer är utrymmeskrävande och relativt dyra. I ett längre perspektiv bör man se det lika naturligt med lätt tillgänglig tömningsanordning på bryggan som tillgång till el och vatten. Transportstyrelsen och Vinnova bör stimulera forskning och utveckling med sikte på

att finna mer lättillgängliga lösningar, som inte kräver särskild yta, och som samtidigt är kostnadseffektiva.

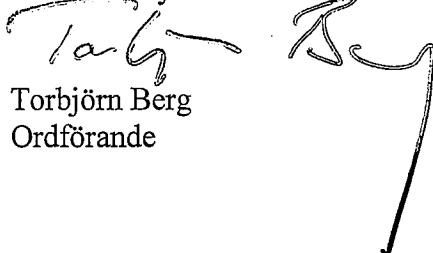
14. Båtliv under längre tidsperioder

Öppettider i marinor och hamnar med gästplatser är ofta begränsade till en period från slutet av maj till början av september. SXX ser en ökande trend mot att båtburet friluftsliv startar tidigare och slutar senare på säsongen. I södra Sverige och på västkusten använder allt fler, när vädret tillåter, sina båtar året runt. Ett förbud i enlighet med Transportstyrelsens förslag skulle kunna omöjliggöra båtliv under stor del av året.

15. Våra grannländer

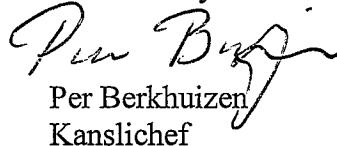
Det båtburna fritidslivet är likartat i Sverige, Finland och delar av Norge (Sörlandet), där finns skärgårdar med mängder av öar och naturhamnar. Miljöbelastningen från jordbruk och kommunala reningsverk är jämförbar. I Tyskland och Danmark saknas naturhamnar, men man har liknande miljöbelastning. I dessa länder färdas man från hamn till hamn, där det i de flesta fall finns full service. Regelverken skiljer sig en del mellan våra grannländer. Man gör vissa undantag för äldre båtar och har även storleksbegränsningar när det gäller krav på toatankar och tömningsmöjligheter samt geografiska undantag. För Sveriges del, där man normalt inte färdas från hamn till hamn med full service, föreslår Transportstyrelsen strängare krav än övriga länder med ett ensidigt förbud för alla båtar med fasta toaletter oavsett ålder och storlek.

Svenska Kryssarklubben



Torbjörn Berg
Ordförande

Svenska Kryssarklubben



Per Berkhuizen
Kanslichef