



Registratorn, sjöfartsavdelningen
Transportstyrelsen
Box 653
601 15 Norrköping

Remissyttrande angående Transportstyrelsens förslag till förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåt mm. TSS 2011-71

SAMMANFATTNING

Svenska Kryssarklubben har lämnat ett utförligt remissyttrande med anledning av Transportstyrelsens rapport över uppdrag om utsläpp av toalettavfall från fritidsbåt den 14 mars 2010. Vi kan konstatera att regeringen genom sitt beslut att Transportstyrelsen ska införa förbud mot utsläpp av toaavfall utan anpassning till Svenskt båtliv inte har beaktat de yttranden som lämnats från båtorganisationerna.

Svenska Kryssarklubben (SXX) anser att:

- Beslutsunderlagen är baserade på antaganden och teoretiska beräkningar som inte är vetenskapligt grundade. Det är viktigt för lagens efterlevnad att den uppfattas som realistisk och har tillräcklig folklig förankring.
- En fördjupad miljökonsekvensbeskrivning bör genomföras med större helhetssyn.
- Tillkommande miljöpåverkan som bland annat bör beaktas är transporter till och från tömningsstationer.
- Kostnaderna för båtägare och hamnar inte står i paritet med nyttan
- Båtägare som vistas i båten utanför säsong tvingas bli lagbrytare då tömningsstationerna är stängda.
- Tidplanen för införande av ett förbud (två år) är orealistisk då det saknas tillräcklig infrastruktur och en utbyggnad tar längre tid än två år.
- Antalet landbaserade toaletter med god servicenivå måste öka rejält. Vid ett beslut kommer ännu fler att använda landbaserade toaletter för att slippa uppsöka en tömningsstation.



SXX 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.
- tydliggöra kommunernas ansvar för utbyggnad av toalettssystem
- skapa en klar definition för vilka hamnar som berörs av kravet på tömningsstationer

Fördjupande synpunkter på valda delar i konsekvensutredningen.

1. Vad är problemet och vad ska uppnås

A. Regeringens vilja att uppfylla Helsingforskonventionens (HELCOM:s) regler

SXX har förståelse för att Sverige ska implementera rekommendationerna i HELCOM i svensk rätt i enlighet med de överenskommelser som berörda stater träffat. Men konstaterar att det inte finns några krav att Sverige ska implementera HELCOM:s rekommendationer i svensk lag.

Sverige har en lång och god tradition att utforma nya lagförslag baserade på vetenskaplig grund och med hänsyn tagen till remissinstansernas framtagna fakta. Det är grundläggande för lagens efterlevnad att den uppfattas som realistisk och har erforderlig folklig förankring hos dem som utövar båtliv.

Svenska Kryssarklubben anser att en del av de fakta och underlag som ligger till grund för regeringens beslut och föreskriftsförslaget är uppskattningar och teoretiska beräkningar som saknar vetenskaplig grund. Det innebär att risken är stor att besluten baseras på en felaktig beräkning av utsläpp och miljöpåverkan, att den hälsomässiga risken är överdriven, att de förväntade effekterna av förbudet uteblir och att kostnaderna för åtgärderna inte står i någon proportion till effekterna.

SXX 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.



Svenska Kryssarklubben 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. Öppettider i marinor och hamnar med gästplatser är ofta begränsade till en period från slutet av maj till början av september. Det här innebär att lagen inte kan följas under stor del av året. Det är aspekter som inte beaktats i förarbetena.

HELCOM rekommenderar vissa undantag för äldre båtar och en tömningsgräns från land på 12 NM. En oklar definition som rimmar dåligt med hur fritidsbåtlivet fungerar.

SXK har flera tillfällen förordat en djupsiffra t.ex. 10 meter och med tillägg på ett avstånd från land= 200 meter om djupet understiger 10 meter som alternativ till förbud. Transportstyrelsen har inte lyssnat till båtorganisationerna.

Helhetsperspektivet saknas eftersom det sannolika blir att båtar körs långa sträckor för att kunna tömma sina tankar. I båtar under 30 fot kan det vara svårt att få plats med en tank tillräckligt stor för att täcka behovet längre än ett dygn.

B. Miljömässiga argument

En god miljö är en fundamental förutsättning för det rörliga båtlivet och självklart värnar Svenska Kryssarklubben om den. Sveriges fritidsbåtliv har låg miljöbelastning men stort rekreativvärde för miljoner svenskar. I förarbetena finns ingen genomarbetad miljökonsekvensbedömning. Ändå konstaterar Transportstyrelsen att de utsläpp som diskuteras är ett miljöproblem, vilket förefaller märkligt.

Exempel på antaganden som ligger till grund för förslaget.

Det påstås att utsläppen av fosforföroreningar uppskattas till ca 3,7 ton. Genom beräkningar baserad på underlag från båtlivsundersökningen 2011 samt erfarenhetsmässiga antaganden borde utsläppet snarare vara ca 2,3 ton. Båda uppgifterna är teoretiska antaganden men skiljer sig väsentligen åt.

Antaganden som ligger till grund för uppskattningen 2,3 ton:

- Fritidsbåten tillbringar ca 1/3 av tiden i gästhamnar och ca 2/3 av tiden till sjöss och i naturhamnar
- I tiden i gästhamnar används landbaserade toaletter 80 % och resterande 20 % är med utsläpp till havet.
- Under tiden till sjöss och i naturhamnar används 50 % landbaserade toaletter med inget utsläpp till havet och 50 % båttoalett med utsläpp till havet
- Antalet personnätter i gästhamnar (gästhamnsnätter) i Sverige för år 2011 är 1,5 miljoner
- 100 % av alla båtar i gästhamnarna har båttoalett med utsläpp till havet
- Fekalier och urin från en vuxen människa innehåller 1,5 g fosfor per dygn. Eftersom barn som finns ombord släpper ut mindre fosfor används 1,3 g fosfor per dygn som medelvärde.



Det påstås också att algblomningen påverkas av fritidsbåtarnas toautsläpp nära kusterna där vattenmängd och omsättning är låg. Algblomningen startar inte nära kusten utan ute till havs. Efter etableringen driver den av vindar eller strömmar ibland in till kusten. Orsaken till algblomningen är snarare bristen på torsk som ger upphov till större mängd skarpsill och spigg som i sin tur äter upp de små kräftdjur och snäckor som annars betar ner de gröna växtalgerna. Detta har rapporterats i svenska medier under tredje veckan i januari 2010. Källan är den vetenskapliga tidskriften "Ecology Applications" och gäller algernas utbredning på nio olika platser i landet.

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. Våra många naturhamnar innebär att båtägare i större utsträckning måste färdas många nautiska mil för att uppfylla tömningsförbudet. Dessa faktorer har inte fullt ut beaktats.

Regeringsuppdraget till Transportstyrelsen är mycket smalt formulerat. Det inriktar sig enbart 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.

Exempel på andra samhällsområden som har en omfattande miljöpåverkan är:

- 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.

Transportstyrelsen konstaterar 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.

C. Estetiska argument och smittorisker

Utredningen förutsätter helt enkelt att de båtar som har toalett och saknar tank släpper ut sitt avfall där de är förtöjda, t ex i badvikar. Det finns inget belägg för att båtbesättningar tömmer toatankar i sådana känsliga områden där de själva väljer att njuta av friluftslivet. SXX anser att det är ett horribelt påstående som endast visar att underlagen har stora brister i faktaunderlaget.

Risk för utsläpp av toalettavfall betraktas, enligt remissen 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."

Det finns heller inga fakta redovisade som stöder de smittorisker som beskrivs. Inga kända fall av smitta eller smittorisk finns dokumenterade i underlagen.

Utsläpp av orenat avloppsvatten är dagligen förekommande i landets kommuner. Enligt exempelvis VA-chefen Anders Lindh i Nacka Kommun som släppte ut 5,4 miljoner liter orenat avloppsvatten på sju platser våren 2011 är detta en ickefråga.

D. Mottagningsstationer

Synpunkten att ett förbud mot toautsläpp och ett krav att hamnarna måste ta emot toaavfallet utan särskilda tömningsavgifter innebär att fler tömmer sina hålltankar vid mottagningsstationer. Slutsatsen delas av Kryssarklubben.

E. Beteende

Förslaget anger att båtanvändarna har en låg benägenhet att lämna sitt toalettavfall på en mottagningsstation. Slutsatsen kan inte dras av de underlag som finns.

Det finns otaliga exempel på båtägare som verkligen försökt tömma sin hålltank utan att lyckas. Sugtömningsstationen är låst eller stängd, personalen vet inte hur den fungerar eller också kräver stationen sugtömningsavgifter på upp till 300 kr. Se punkt 2.1.



SXK saknar sjösäkerhetsfrågan i förslaget. Ett förbud kommer att påverka sjösäkerheten 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. Ett rimligt antagande är att lös potta används i ökad omfattning som ska tömmas över relingskanten. Ytterligare ett riskmoment särskilt i hårt väder.

2. Vilka alternativa lösningar finns

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, som uppfyller rimliga hygienkrav och som samtidigt är kostnadseffektiva.

2.1 Frivillig väg

Transportstyrelsen konstaterar att hittills har det frivilliga agerandet inte givit önskat resultat. Svenska Kryssarklubben anser att den frivilliga vägen inte prövats på ett tillräckligt bra sätt. Sedan mötet 2006 som refereras till i underlaget så har inte tillräckliga insatser genomförts från ansvariga myndigheter.

LOVA bidrag och införanden av hänsynsområden är två aktiviteter som Kryssarklubben anser gett en stor positiv lokal miljöpåverkan.

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 behovet av sugtömningsanläggningar, har uppenbarligen inte fungerat. För detta kan inte båtägarna lastas.

Båtägare har till SXK rapporterat:

- 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 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

Svenska Kryssarklubben anser att

- Det behövs ett bättre legalt och ekonomiskt stöd för en utbyggnad av mottagarstationer i hamnarna.
- Fler landbaserade toaletter i naturhamnar måste prioriteras.
- Det behövs fler och bättre underhållna toaletter i hamnar och privata marinor.

"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.

2.2 Effekter om reglering inte kommer tillstånd

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.

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 är i praktiken svårt att kontrollera om ett förbud efterlevs.

3. Vilka berörs av regleringen

Det nya förslaget har helt tagit bort konstruktionskravet. De undantag från konstruktionskravet som tidigare diskuterades hade ingen praktisk betydelse så länge som tömningsförbudet kvarstod. Det nuvarande förslaget innebär förbud för tömning inom Sveriges sjöterritorium. Konsekvensen av detta för den enskilda båtägaren är att båt med toalett behöver ha hålltank och tömningsanordning för att kunna användas optimalt.

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. Det är djupt olyckligt att förslaget inte beaktar en harmonisering med våra grannländer.



SXK 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 tidsspilla och höga transportkostnader och ökad miljöbelastning för att kunna tömma tanken i land.

Detta orsakar då en ny miljöbelastning i form av ökad bränsleåtgång med ökade avgasemissioner och koldioxidutsläpp som följd. Här saknas återigen ett helhetsperspektiv.

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

4. Kostnadsmässiga konsekvenser

SXK delar Transportstyrelsens 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-/Östersjöperspektiv.

SXK 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.

Enligt båtlivsundersökningen från 2010 anges att 102 000 båtar har toalett ombord och berörs därmed av förslaget. Av dessa behöver 21 % både installera hålltank och sugtömningsanordning och 38 % behöver installera sugtömningsanordning.

Det betyder att omkring 60 000 båtar måste byggas om till en genomsnittlig kostnad av ca 8 000 kr, vilket medför en kostnad för båtägarna på uppskattningsvis 480 miljoner kronor.

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 antalet sugtömningsanläggningar är angivet till 300-400 st. Men det räcker inte. SXK anser att det i många båthamnar finns behov av lika många sugtömningsanordningar 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 därför orealistiska.

5. Överensstämmelse med internationella regler som Sverige ska följa

Inga synpunkter



6. Tidpunkten för ikraftträdande och informationsbehov

Eftersom Transportstyrelsen saknar medel att påverka utbyggnadstakten behöver en dialog ske med Sveriges Kommuner och Landsting samt Länsstyrelser för att bedöma hur snabbt infrastrukturen kan beräknas vara utvecklad.

Konsekvensen om det när förbudet införs fortfarande saknas ett rikstäckande nät av sugtömningsstationer blir att man tvingar båtägare att bli lagbrytare.

7. Konsekvenser för företags arbetsförutsättning, konkurrensförmåga eller villkor

Kryssarklubben lämnar inga yttranden avseende företagens arbetsförutsättning, konkurrensförmåga eller villkor.

Svenska Kryssarklubben



Anders Persson
Ordförande

Svenska Kryssarklubben



Per Berkhuisen
Kanslichef