



PM 2010: RII (Dnr 001-2712/2009)

Transportstyrelsens rapport över uppdrag om utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar

Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande
Som svar på remiss av ”Transportstyrelsens rapport över uppdrag om utsläpp av toalett från fritidsbåtar” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Sjöfartsverket utreda förutsättningarna för ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar och hur detta ska avgränsas. Stockholms stad har beretts möjlighet att besvara remissen.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen och trafikkontoret. På grund av kort remisstid har ärendet endast remitterats till förvaltningarna.

Stadsledningskontoret anser att förslagen i Transportstyrelsens utredning inte tar någon hänsyn till möjligheten till undantag som Helsingforskonventionen ger. Enligt konventionen kan undantag göras från kraven på installation av tank ombord på fritidsbåtar, utsläppsförbudet och ilandlämningen av toalettavfall om installationen av systemet är tekniskt svår att utföra, kostnaden för hög jämfört med båtens värde eller om båten är byggd före januari 2000. Stadsledningskontoret anser därför att Transportstyrelsens ”rättsliga argument” delvis faller och att Transportstyrelsen övertolkat Helsingforskonventionens ambitionsnivå. Transportstyrelsens förslag måste därmed uppfattas som särskilt rigid när ingen hänsyn heller tas till de svenska fritidsbåtarnas ålder- och typskillnader eller ägarnas skilda ekonomiska resurser.

Idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen och trafikkontoret skriver i ett gemensamt kontorsyttrande att det, med de underlag om problemets omfattning som finns att tillgå samt med den mycket begränsade tillgången till mottagningsstationer, inte är rimligt att införa ett totalförbud i enlighet med Transportstyrelsens förslag. Strategin bör istället vara en successiv utbyggnad av mottagningsstationer parallellt med fler landbaserade toaletter. Det s.k. LOVA-bidraget är en möjlighet till sådan utbyggnad. I övrigt bör satsningar göras för att begränsa båtlevets miljöpåverkan genom krav på båtlevets aktörer, informationsinsatser och tillsyn.

Mina synpunkter

Östersjöns övergödning är en fråga som står högt på agendan såväl för Sverige som för EU. Stockholms stad började tidigt med att rena avloppsvattnet. Henriksdals reningсанläggning var unik när den invigdes 1941. Staden, inte minst Stockholms Hamnar, jobbar också medvetet på andra sätt för att värna Östersjön.

Den borgerliga majoriteten i Stadshuset ser Östersjömiljön som en avgörande fråga för vår framtida miljö. Det är här viktigt att staden bidrar till att det genomförs effektiva och snabbverkande åtgärder för att minska övergödning och säkerställa en bra miljö i Östersjön.

Ett exempel är Stockholms Hamnars arbete för att kryssningsfartyg ska kunna göra sig av med svart- och gråvatten direkt till VA-system vid hamnförtöjning. Hamnen ska enligt sin affärsplan "aktivt knyta till sig samarbetspartners i Östersjöregionen i syfte att etablera ett konkret miljösamarbete för hamnar i Östersjön". I detta mål ingår naturligtvis svart- och gråvattenhantering. Många rederier vill kunna göra det, men infrastrukturen runt Östersjön är inte utbyggd.

I dagsläget är det endast Stockholm och Helsingfors av Östersjöns alla hamnar som klarar detta och gemensamt kommer nu våra två städer att trycka på för att fler hamnar anpassar sig till de nya tidernas krav.

De fritidsbåtar som trafikerar våra vatten är en källa till glädje och avkoppling för många stockholmare och innehar för många en liknande plats i livet som bilen hade för familjer på 50-talet.

I dag är det lag på att nytillverkade fritidsbåtar ska utrustas med sugtömningsanordning. Men äldre båtar har direktutsläpp vilket betyder att avfallet går rakt ut i havet. Avföring som flyter i land vid stränderna riskerar att smitta badgäster med virus och bakterier. De argument som myndigheten räknar upp under rubrikerna rättsliga, miljömässiga, estetiska-hygieniska-sanitära samt etiska-moraliska är samtliga väl underbyggda även sett ur stadens perspektiv.

Miljö-, idrotts- och trafikförvaltningarna konstaterar i det gemensamma yttrandet att ett förbud för fritidsbåtar att släppa ut toalettavfall kan minska fosforutsläppen med som mest 3,7 ton per år. Det ska jämföras med Sveriges totala fosforutsläpp till Östersjön om 3 300 ton per år, dvs. förbudet minskar utsläppen med omkring 1 promille. Förvaltningarna anser att jämfört med den totala utsläppsmängden till Östersjön om 25 400 ton årligen framstår de svenska fritidsbåtutsläppen som mer försumbara.

En riktad europeisk insats mot det polska jordbruket framstår härvidlag som den överlägset viktigaste frågan för att stoppa övergödningen av Östersjön.

Trots att Stockholms fritidsbåtsägare står för en liten andel av de totala utsläppen till Östersjön, så måste alla ta sitt ansvar. Stockholm brukar ofta lyfta fram att vi är en stad av 14 öar och 57 broar, vilket därmed också innebär att vi är en stad med synnerligen hög profil när det kommer till vatten.

Den borgerliga majoriteten i Stadshuset har under mandatperioden restaurerat vattendrag, inrättat fler offentliga badplatser, öppnat för strandbad för alla ytor som inte är direkt hamnrelaterade och säkrat vattnet i stadens plaskdammar. Den rena miljö vi nu har är en effekt av ett hårt preventivt arbete från stadens sida.

Stockholms Hamnar ligger i framkant på miljöområdet och är internationellt uppmärksammade för bl.a. sitt arbete för att få fler fartyg att lämna sitt svart- och gråvatten till den VA-anslutning som hamnen erbjuder.

Stockholms Hamn AB byggde ut sin infrastruktur innan det fanns en lagstiftning som förbjöd toalettavfallstömning från de stora fartygen. För att underlätta utbyggnaden av infrastruktur för toalettavfallsinsamling från fritidsbåtar i båthamnar runt om i landet har regeringen infört det så kallade LOVA-bidraget, som kan sökas för VA-anslutning av fritidsbåtshamnar och dylikt. Idrottsförvaltningen inledde redan under 2009 en kartläggning av strategiskt belägna båtklubbar och mackar där tömningsstationer kan etableras. Mot bakgrund av detta anser jag att idrottsförvaltningen torde kunna inleda ett samarbete med Stockholm Vatten AB omgående under 2010 för anslutning till det kommunala VA-nätet av de båtklubbar som idrottsförvaltningen ansvarar för. Arbetet med att säkerställa att båtägare kan lämna sitt toalettavfall i hamn i Stockholm är dock för viktigt att invänta en LOVA-ansökan för 2011, utan måste påbörjas redan under 2010. Regeringens initiativ skapar goda möjligheter för staden att bygga ut infrastrukturen för att ta emot toalettavfall även från fritidsbåtarna i de olika hamnar som idrottsförvaltningen idag ansvarar för.

Att på detta sätt vidta frivilliga insatser för att minska utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar ligger väl i linje med det arbete som görs för att driva frågan om omhändertagandet av fartygens svart- och gråvatten i hamn vidare samt insatser för att minimera utsläppen från enskilda avlopp runt Östersjöns kuster.

Jag instämmer därför i Transportstyrelsens förslag om att redan nu utannonsera att ett förbud kommer att införas och att det är viktigt att beakta behovet av tid för berörda fritidsbåtshamnar att kartlägga sina respektive behov, upphandla, införskaffa och igångsätta de mottagningsanordningar som de ska ha.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande

Som svar på remiss av ”Transportstyrelsens rapport över uppdrag om utsläpp av toalett från fritidsbåtar” hänvisas till vad som sagts i denna promemoria.

Stockholm den 11 mars 2010

ULLA HAMILTON

Bilaga

Transportstyrelsens rapport över uppdrag om utsläpp av toalett från fritidsbåt, sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Det antecknades till förteckningen att miljöpartiet lämnar ärendet utan eget ställningstagande.

ÄRENDET

Transportstyrelsen har haft i uppdrag att i samråd med Naturvårdsverket och Sjöfartsverket utreda förutsättningarna för ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar och hur detta ska avgränsas.

Rapporten syftar till att svara på en rad, i regeringens uppdragsbeskrivning, ställda problemformuleringar samt ge ett kunskaps- och beslutsunderlag inför ett eventuellt införande av förbudet.

Transportstyrelsen sammanfattar myndighetens förslag till förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar enligt tre delar;

- Ett generellt förbud som stadgar att fritidsbåtar med fast toalettinstallation inte får släppa ut toalettavfall. Detta gäller fritidsbåtar inom Sveriges sjöterritorium och svenska fritidsbåtar inom andra vattenområden. Svenska fritidsbåtar som befinner sig i farvatten under en annan stats jurisdiktion och den staten tillåter utsläppet får släppa ut toalettavfall.
- Ett konstruktionskrav att samtliga fritidsbåtar med fast toalettinstallation ska ha en tank med möjlighet till sugtömning till mottagningsanordning i land. Ingen koppling får finnas som går direkt från toalett till havet.
- Ett förtydligande av kravet att samtliga fritidsbåtshamnar ska ha mottagningsanordningar som kan ta emot det toalettavfall som de fritidsbåtar som anlöper hamnen har behov av att lämna dit. Det kan omfatta landtoaletter, utslagsvaskar och sugtömningsanläggningar, om behov föreligger för sådan lämning.

Transportstyrelsen har genom sina slutsatser kommit fram till fyra huvudargument till varför ett förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar bör införas. Sammanfattningsvis kan dessa anges som;

- Det rättsliga argumentet
- Det miljömässiga argumentet
- Det estetiska, hygieniska och sanitära argumentet
- Det etiska och moraliska argumentet

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen och trafikkontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Genomförandet av ett förbud mot utsläpp av toalettavfall har diskuterats i Sverige sedan mitten av 1990-talet. Olika former av förbud har diskuterats mot bakgrund av Helsingforskonventionen där HELCOM-länderna överenskommit att implementera sådana förbud i nationell lagstiftningen. Syftet är att bidra till att Östersjön uppnår god ekologisk status.

Förslagen i Transportstyrelsens utredning tar ingen hänsyn till möjligheten till undantag som Helsingforskonventionen ger. Enligt konventionen kan undantag göras från kraven på installation av tank ombord på fritidsbåtar, utsläppsförbudet och ilandlämningen av toalettavfall om installationen av systemet är tekniskt svår att utföra, kostnaden för hög jämfört med båtens värde eller om båten är byggd före januari 2000. Stadsledningskontoret menar därför att Transportstyrelsens ”rättsliga argument” delvis faller och att Transportstyrelsen övertolkat Helsingforskonventionens ambitionsnivå. Transportstyrelsens förslag måste därmed uppfattas som särskilt rigid när ingen hänsyn heller tas till de svenska fritidsbåtarnas ålder- och typskillnader eller ägarnas skilda ekonomiska resurser.

Före detta Sjöfartsverket utredde frågan senast 2006. I likhet med transportstyrelsens utredning konstaterade Sjöfartsverket då att ett totalförbud inte var kostnadseffektivt. Konsultfirman WSP:s samhällsekonomiska analys av Transportstyrelsens förslag visar att den kostnad ett förbud medför inte står i paritet med nyttan sett ur ett kust/Östersjöperspektiv. Transportstyrelsen anser dock att förbudet istället måste ses utifrån ”den nytta ett förbud skulle innebära sett ur det lokala miljömässiga perspektivet.”

Enligt transportstyrelsen medverkar utsläpp från båttoaletter till att 3,7 ton fosfor tillförs Östersjön varje år. Detta ska ses mot bakgrund av att Sveriges totala fosforutsläpp till Östersjön beräknas till 3 300 ton per år, dvs förbudet minskar, *om det efterlevs*, utsläppen med omkring 0,1 procent. Jämfört med den totala utsläppsmängden till Östersjön som är 25 400 ton årligen framstår de svenska fritidsbåtutsläppen som knappt mätbara. Stadsledningskontoret tvingas därför dra slutsatsen att den miljömässiga nyttan av transportstyrelsens förslag också är försumbar och att andra åtgärder som är effektiva och lönsamma för att minska näringsläckaget till Östersjön bör genomföras istället. Stadsledningskontoret upplever därmed också att den föreslagna åtgärden helt saknar relevans för målet om god ekologisk status för Östersjön.

Stadsledningskontoret konstaterar att transportstyrelsens remiss presenterar ett tämligen dramatiskt förslag i syfte att ytterst marginellt bidra till lösningen på ett reellt miljöproblem. Stadsledningskontoret befävar också utsläppen från båtmotorer kommer att öka när båtägare kommer att tvingas till transportresor vars enda syfte är att uppsöka en mottagningsanläggning.

Realiserar utredningens förslag kommer båtklubbar eller kommuner att tvingas att anordna mottagningsanordningar för toalettavfall oavsett hur stor klubben är eller om klubbens båtar har toalett. Båtägare kommer att tvingas att ta bort toaletter som inte kan konstrueras om så att dessa uppfyller kraven på portabilitet eller slamsuglösning.

Kostnaderna för kommunerna kommer att stiga när både mottagningsanläggningar och vatten- och avloppssystem måste byggas ut. Utredningen ger dock ingen vägledning kring hur kostnaderna kan komma att spridas. Stadsledningskontoret ser inte heller att utredningen ger svar på några av de för kommunen relevanta frågor såsom exempelvis vem som ska etablera eller driva tömningstjänsterna, hur de ska finansieras och prissättas. Stadsledningskontoret noterar att Sjöfartsverkets utredning från 2006 konstaterar att de investeringar som tvingas fram av ett förbud skulle bli ytterst kostnadskrävande.

Kommunala åtaganden inom området regleras av vattentjänstlagen. Enligt vattentjänstlagen kan kommunen inte ”sponsra” kostnader för någon verksamhet. Kostnaden ska debiteras den verksamhet som genererar densamma. En verksamhet som genererar en extraordinär kostnad för tjänsten ska debiteras den högre kostnad denna orsakar. Detta kan väntas bli en konsekvens av installationer i komplicerade geografiska lägen som utnyttjas en begränsad tid av året.

Redan idag finns det en förordning som ålägger hamnägare att ha utrustning för att ta emot toalettavfall *efter det behov* som kan bedömas föreligga lokalt. Stadsledningskontoret

föreslår därför att berörda myndigheter och intresseägare fortsätter på den inslagna vägen vilket betyder att infrastrukturen byggs ut i takt med att efterfrågan ökar på landbaserade toaletter och mottagningsanläggningar. Arbetet bör inriktas på att påverka attityd och beteenden samt skapa positiva incitament för att motivera båtägare att använda mottagningsanläggningar.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen hänvisar till detta tjänsteutlåtande som svar på Näringsdepartementets remiss.

Idrottsförvaltningen, miljöförvaltningen och trafikkontoret

Idrottsförvaltningens, miljöförvaltningens och trafikkontorets gemensamma kontorsyttrande daterat den 21 januari 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Båtlivets miljöpåverkan

Båtlivet påverkar miljön på flera sätt, varav utsläpp av toalettavfall utgör ett område som ännu inte reglerats. Vid en samlad beskrivning av de olika delar där fritidsbåtsektorn påverkar omgivningen, finns områden som hittills ansetts viktigare att prioritera. Sådana prioriterade områden är och har varit bränslen och oljor där viktiga delar är utfasning av äldre tvåtaktsmotorer samt användning av den mindre miljöpåverkande alkylatbensinen och biologiskt nedbrytbara oljor. Även användningen av mer eller mindre giftiga båtbottnfärger och hanteringen av farligt avfall är viktiga frågor att arbeta vidare med. Ytterligare en viktig del är båtägarnas möjlighet att visa hänsyn för att begränsa buller, att inte i onödan påverka växt- och djurliv, riva upp känsliga bottnar genom ankring m.m.

Det kan leda till felaktiga prioriteringar när en enskild fråga behandlas utan att se ett bredare perspektiv.

Transportstyrelsens argument

Transportstyrelsens fyra argument för att införa ett förbud beskrivs och kommenteras nedan.

Det rättsliga argumentet

Sverige omfattas redan idag av ett åtagande om att införa förbud mot utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar, vilket skulle implementerats 2005. En motivering till att avvakta med förbud har varit att så långt möjligt på frivillig väg begränsa utsläppen. De mottagningsanläggningar som finns tillgängliga idag används i liten utsträckning och något ökat utnyttjande har inte kunnat konstateras. Då efterfrågan synes vara begränsad har nya mottagningsanläggningar inte tillkommit i någon större omfattning och inte heller tekniken har utvecklats nämnvärt.

Det är uppenbart att tillgängligheten på mottagningsanläggningar således är begränsad och det fåtal som finns används i liten utsträckning. En ”moment 22-situation” som liknar problemen med tillgång till alkylatbensin på pump, dvs. begränsad tillgång och låg användning av det fåtal anläggningar som finns. Ett förbud kan dock utformas på olika sätt. Som alternativ till totalförbud finns möjligheten att inrätta lokala förbud. Ett förbud mot utsläpp av avloppsvatten inom hamnområde har tillämpats i Stockholm med stöd av renhållningsordningen. Förbudet har varit grundat dels på den estetiska aspekten dels på önskemålet att kunna ställa hygieniska krav på boendet på båt mer eller mindre permanent vid kaj dels intresset att kunna hantera situationer då tillstånd till enskilda avlopp på land inte kan medges men då ersätts av ”dass till sjöss”. Förvaltningarna anser att ett generellt förbud med dispensbefogenhet mot användning av fritidsbåtsbaserade toaletter i hamnområde är tillräckligt för att kunna hantera frågan som inte nås av förbudet i 12 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Det miljömässiga argumentet

Transportstyrelsen anser att utsläppen av toalettavfall från fritidsbåtar är en viktig miljöfråga och att ett utsläppsförbud bör införas så snart som möjligt. WSP bedömer att fosforut-

släppen från fritidsbåtarnas toalettavfall kan minska med som mest 3,7 ton per år genom ett förbud. Det ska jämföras med Sveriges totala fosforutsläpp till Östersjön om 3 300 ton per år, dvs förbudet minskar utsläppen med omkring 1 promille. Jämfört med den totala utsläppsmängden till Östersjön som är 25 400 ton årligen framstår de svenska fritidsbåtutsläppen som än mer försumbara. Dessa siffror ska således ställas i relation till de kostnader som ett förbud innebär. När miljöeffekten är så liten bör man noga beaktas vilka samhällskostnader och ökad byråkrati som ett totalförbud medför.

Det estetiska, hygieniska och sanitära argumentet

Transportstyrelsens argument bygger på att toalettavfall släpps ut lokalt och i närheten av badplatser. Det kan då innebära sanitära problem med smittspridning av bakterier osv. Detta argument saknar grund då det saknas undersökningar som visar någon förekomst av sådana utsläpp från fritidsbåtar. De badvattenundersökningar som utförts i Stockholm pekar istället mot att det är andra källor som påverkar badvattnets kvalitet i form av höga bakterier, t ex bräddning och fåglar.

Det etiska och moraliska argumentet

Transportstyrelsen anser att eftersom utsläppen inte minskat på frivillig väg så krävs mer kraftfulla åtgärder för att få till stånd en attitydförändring i samhället. Vidare anser Transportstyrelsen att det inte går att acceptera utsläpp när möjligheten att ta hand om avfallet i land finns. Att alla parter så långt möjligt ska begränsa sin miljöpåverkan (hur liten den än är) är en riktig utgångspunkt. Men ett förbud är förenat med stora kostnader och hänsyn bör även tas till den utökade tidskostnad och det besvär det innebär att färdas till och använda en mottagningsstation. Detta ska ställas i relation till den miljövinst som uppnås.

Den samhällsekonomiska konsekvensanalysen visar tydligt att förslaget inte är samhällsekonomiskt lönsamt. Samtidigt finns givetvis ett värde i att den enskilde båtägaren gör vad som är möjligt för att minska sin påverkan på omgivningen och att alla ska ”göra rätt för sig”. Mot detta resonemang kan samtidigt argumenteras att en så kraftfull åtgärd som det föreslagna totalförbudet, vänder bort uppmärksamheten från övriga miljöproblem som båtlivet orsakar. Båtägaren kan därmed vilseledas att tro att detta är den viktigaste miljöfrågan för båtlivet idag. Som beskrivs ovan finns annan miljöpåverkan som är angeläget att åtgärda med styrande åtgärder.

Toalettutsläppen bör diskuteras parallellt med övrig miljöpåverkan från båtlivet; bränslen, kemikalier, farligt avfall, båtbottnproblematiken, buller, övrigt avfall.

Övriga synpunkter

Beräkning av den totala mängden utsläpp av toalettavfall från fritidsbåtar är baserad på flera osäkerheter. Båtorganisationerna menar att båttoaletter främst används vid avsaknad av andra alternativ, t.ex. toaletter i land. Det har därför framförts att satsningar i första hand bör inriktas på en utbyggnad av landbaserade toaletter.

Samtidigt som tillförseln av näringsämnen till Östersjön minskar så bedöms även fritidsbåtsektorns utsläpp av toalettavfall minska. Det beror bl.a. på att fritidsbåtanvändningen alltmer går mot kortare turer då i huvudsak landbaserade toaletter används.

Ett krav på att ta bort båttoaletten om inte möjlighet till sugtömning installeras är ett strängt krav, särskilt mot bakgrund av att många endast använder båttoaletten i undantagsfall och främst för urin.

Rapportens beskrivning av krav på utbyggnad av sugtömningsanläggningar kan tolkas som att alla fritidsbåthamnar ska installera egna anläggningar. En sådan massiv utbyggnad skulle bli mycket kostsam och inte heller nödvändig, annat än på mycket lång sikt. Förvaltningarnas bedömning är att ett lämpligt antal mottagningsanläggningar bör placeras vid strategiska platser inom staden och med beaktande av övriga tillkommande anläggningar i länet. En översiktlig bedömning är att i första hand bygga ut cirka 5 st. mottagningsstationer i Mälaren och någon/några i Saltsjön. Dessa bör vara anslutna till VA-nätet. Oavsett omfattningen av bidrag så kommer en utbyggnad av mottagningsstationer innebära en avsevärd kostnad för staden. På initiativ från kommunförbundet Stockholms län har ett nätverk etable-

rats inom länet för att diskutera LOVA-ansökningar vad avser både mottagningsstationer för toalettavfall och båtbotentvättar. Genom samarbetet finns möjlighet till erfarenhetsutbyte och att välja lämpliga platser så att en tillfredsställande infrastruktur kan etableras i länet.

Den jämförelse som Transportstyrelsen gör med hur Finland agerat bör också kommenteras. Där har organisationen Håll Skärgården Ren sedan lång tid tillbaka koncentrerat sitt arbete på just toalettutsläpp. Detta har delvis skett på bekostnad av andra av båtlivets miljöfrågor. Inom Interregprojektet Skärgårdsmiljö, ett samarbete mellan Sverige, Åland och Finland där miljöförvaltningen deltagit, är erfarenheten att intresset från Finland att arbeta med andra miljörelaterade båtlivsfrågor var mer begränsat än i Sverige.

Det kan också upplevas som obegripligt och närmast stötande att större fartyg (ex kryssningsfartyg) tillåtas släppa ut toalettavfall i Östersjön, medan totalförbud införs för fritidsbåtsektorn vars toaletter används i begränsad omfattning. Alla båttoaletter i fritidsbåtar är konstruerade så att pumpen mal sönder och finfördelar fekalierna. När det sedan släpps ut på djupt vatten långt från land så sjunker det till botten och innebär att flera av argumenten som rör den hygieniska problematiken tas omhand.

Sjöfartsverket har tidigare vid två tillfällen utrett toalettutsläppen från fritidsbåtar. Vid båda dessa utredningar var slutsatsen att det inte var samhällsekonomiskt försvarbart att driva igenom ett förbud, bl.a. på grund av de totalt sett begränsade utsläppen.

Förvaltningarna anser att det, med de underlag om problemets omfattning som finns att tillgå samt med den mycket begränsade tillgången till mottagningsstationer, inte är rimligt att införa ett totalförbud i enlighet med Transportstyrelsens förslag. Strategin bör istället vara en successiv utbyggnad av mottagningsstationer parallellt med fler landbaserade toaletter. Det s.k. LOVA-bidraget är en möjlighet till sådan utbyggnad. I övrigt bör satsningar göras för att begränsa båtlivets miljöpåverkan genom krav på båtlivets aktörer, informationsinsatser och tillsyn.

Senare under 2010 ska en stor undersökning kring det svenska båtlivet genomföras med SCB som utförare. Det innebär att kunskapen även om båtlivets miljöpåverkan ökar och förhoppningsvis baseras på mer verkliga kunskaper. Det är rimligt att invänta den undersökningen innan beslut om mer kraftfulla åtgärder fattas.