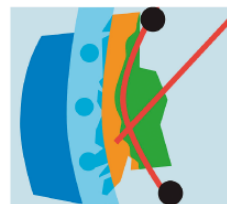


Rapport från projektet Kustzonsplanering och Landsbygds- utveckling i norra Bohuslän

Lysekil
Munkedal
Sotenäs
Strömstad
Tanum



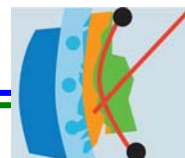
Båtliv

Författare: Båtlivsgruppen
genom Bengt Gustafsson

Datum: 2010-01-11

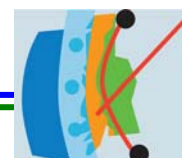


Projektet finansieras av Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västra
Götalands län, Västra Götalandsregionen, NUTEK och kommunerna.



Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
1 Inledning.....	5
1.1 Uppdraget.....	5
1.2 Organisation	5
1.3 Arbetsformer	5
2 Nulägesanalys.....	6
2.1 Nulägesbeskrivning Båtliv	6
2.2 Båtlivet i den fysiska planeringen	6
2.3 Policy för kommunala hamnar respektive privata.....	7
2.4 Tillgänglighet till havet i relation till bostadsplanering	7
2.5 Färre men större hamnar/marinor.....	7
2.6 Fragmentering av kusten	8
2.7 Stimulera innovativa lösningar för tillgänglighet till havet	9
2.8 Naturhamnar.....	9
2.9 Bygglovsplikt för bryggor.....	9
2.10 Sjömackar.....	10
2.11 Hallbyggen för båtförvaring.....	10
2.12 Miljöpåverkan och åtgärder	10
3 Framtida undersökningar/uppdrag	12
4 Dagens och morgondagens styrmedel.....	13
4.1 Användning av de styrmedel som finns tillgängliga idag	
4.2 Samverkan Norra Bohuslän samt ändrad lagstiftning.....	13
5 Ställningstaganden med förslag till riktlinjer för båtlivet i den fysiska planeringen	14
6 Förslag till framtida organisation	15
7 Båtlivsgruppens förslag till beslut	
8 Referenser.....	15
Bilagor.....	15



Sammanfattning

Norra Bohuslän är den i särklass populäraste kuststräckan för båtturism i hela landet. Över 27% av alla gästhamnsbesök i Sverige görs på sträckan Lysekil – Strömstad. Den enskilt största gästhamnen är Södra hamnen i Strömstad och Koster är den mest populära båtdestinationen med över 160 000 person övernattningar i fritidsbåt i arkipelagens gäst- och naturhamnar. Beläggningen är mycket ojämn och i juli månad sker en systematisk överbeläggning i nästan alla gästhamnar i Norra Bohuslän.

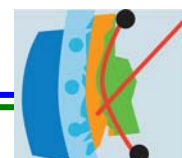
Det i norra Bohuslän omfattande båtlivets intressen måste på ett tydligt och långsiktigt sätt hanteras och sätta avtryck i kommunernas översiktsplanering där huvuddragen i mark- och vattenanvändningen läggs fast. Behov, anspråk och konsekvenser av ianspråktagande måste belysas.

Det är på många sätt värdefullt om kommunerna i Norra Bohuslän kan enas om en samsyn så långt som möjligt om hur båtlivets intressen skall tillvaratas och hanteras i den fysiska planeringen.

Under punkt 2.7, sid 9, finns ett antal exempel på lösningar som kan förbättra tillgängligheten till havet utan att det nödvändigtvis måste tillskapas fler traditionella båtplatser – Stapelförvaring av båtar på land, fler och rätt lokaliserade sjösättningsramper med möjlighet att parkera bil och trailer är ett par exempel.

Under punkt 3, sid 11, finns en sammanställning över framtida undersökningar/uppdrag som inte kunnat utföras inom projektiden. Båtlivsgruppen anser att det är värdefullt att dessa undersökningar/uppdrag fullföljes och slutförs för att kommunerna skall kunna ta fram ett bra gemensamt planeringsunderlag för båtlivets anspråk och konsekvenser.

Under punkt 5, sid 14, redovisas förslag till riktlinjer som föreslås utgöra en gemensam grund för en samsyn på båtlivsfrågorna när det gäller hur de skall hanteras och värderas i den fysiska planeringen.



1 Inledning

1.1 Uppdraget

Arbetsgruppen utgör en fortsättning av Båtplatsgruppens arbete vars slutrapport inlämnats i mars 2009. Arbetsgruppens mål är att slutföra båtplatsgruppens arbete samt att ställa exploateringsanspråk i relation till olika former av begränsningar (ekologiska och kulturella värden, trivsel, säkerhet). Arbetsgruppen består av två undergrupper, dels rapportgruppen dels begränsningsgruppen. Rapportgruppen slutför frågor ifrån tidigare Båtplatsgruppen rörande kartläggning av önskemål om utbyggnad/nybyggnad, sjömarksproblematiken – inventering och status, inventering av gamla industrihamnar samt undersöker möjligheter till förtätning av befintliga hamnar. Begränsningsgruppen fokuserar på frågan kring ekologiska begränsningar för exploateringsanspråk.

Sammanställning av äldre och nyare marina inventeringar genomförs på Länsstyrelsen i samarbete med kommunerna. I länsstyrelsens regi genomförs under 2009 även en satellitbildsanalys och verifiering i fält av utbredning av ålgräsängar. Dessa arbeten kommer att under året ställas till kommunernas förfogande.

Nya båtplatser/hamnanläggningar skall hanteras som ett anspråk som skall ställas i relation till de värden som kommunernas attraktivitet baseras på t ex orörd natur, stora opåverkade områden och tysta områden. Förutsättningar och konflikter skall redovisas.

Arbetsgruppen har som mål att redovisa ett gemensamt förslag till riktlinjer för hur båtlivsfrågorna skall hanteras i den fysiska planeringen. Förslaget består av generella förhållningssätt och syn på etableringar av båtplatser och hamnanläggningar i kommunerna.

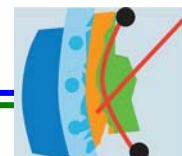
1.2 Organisation

I temagruppen Båtliv har tjänstemän från kommunerna, VGR och Länsstyrelsen deltagit.

Bengt Gustafsson (sammankallande)	Sotenäs kommun
Magnus Karlsson	Sotenäs kommun
Rolf Holmgren	Strömstads kommun
Ingvar Olofsson	Tanums kommun
Andreas Roos	Tanums kommun
Anders Svedberg	Västsvenska Turistrådet, VGR
Ingela Isaksson	Länsstyrelsen
Bengt Frizell	Länsstyrelsen

1.3 Arbetsformer

Temagruppen har träffats vid 7 tillfällen under 2009 för att bearbeta aktuella frågeställningar. Vid de två sista mötena har rapporten bearbetats.



2 Nulägesanalys

Denna rapport utgår från Båtplatsgruppens rapport (daterad 23 mars 2009) som genom statistik och fakta beskriver nuläget. Båtplatsgruppens rapport lyfter fram behov och anspråk (bilaga 1). Båtlivsgruppen tillkom för att relatera båtlivets anspråk till natur- och kulturvärden.

2.1 Nulägesbeskrivning Båtliv

Antalet kommunala båtplatser i de 5 kommunerna är totalt 9415 st fördelade på

- Sotenäs 3912
- Strömstad 1521
- Tanum 1779
- Lysekil 2203

Antalet icke kommunala båtplatser är 12 066 vilket är 2 651 fler än de kommunala. Inventeringen avser identifierade bryggor i de 5 kommunerna med en kapacitet att rymma mer än 5 båtar. Fördelningen är

- Sotenäs 1 957
- Strömstad 2 696
- Lysekil 2 993
- Tanum 3 864
- Munkedal 556

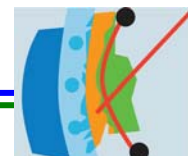
I norra Bohuslän finns det 34 klassificerade gästhamnar varav 15 är både privat ägda och drivna. Som privata gästhamnar räknas även hamnar drivna av hamnföreningar som t.ex. på Kosteröarna. Av de 19 kommunalt ägda hamnarna så har 3 st utarrenderats till privata entreprenörer under 2008 – Smögen, Bovallstrand och Södra hamnen i Strömstad. Övriga gästhamnar drivs i kommunal regi eller av externa aktörer via uppdragsavtal.

Norra Bohuslän är den i särklass populäraste kuststräckan för båtuturism i hela landet. Över 27% av alla gästhamnsbesök i Sverige görs på sträckan Lysekil – Strömstad. Den enskilt största gästhamnen är Södra hamnen i Strömstad och Koster är den mest populära båtdestinationen med över 160 000 personövernattningar i fritidsbåt i arkipelagens gäst- och naturhamnar. Beläggningen är mycket ojämn och i juli månad sker en systematisk överbeläggning i nästan alla gästhamnar i Norra Bohuslän.

Båtuturismens ekonomiska betydelse för Norra Bohuslän beräknas till över 320 miljoner kronor enligt Västsvenska Turistrådet. Fasta båtplatsinnehavare i Norra Bohuslän beräknas spendera ytterligare över 200 miljoner kr på att äga, förvara och underhålla sina båtar.

2.2 Båtlivet i den fysiska planeringen

Båtlivets intressen måste få genomslag i kommunernas översiktplanering och detaljplanering genom att tydliggöra behov, anspråk och konsekvenser av inanspråktagande.



Med hänsyn till naturvärden och naturresurser så är det bästa sättet att tillskapa ytterligare båtplatser att bygga ut och förtäta befintliga hamn-/brygganläggningar innan nya mark- och vattenområden tas i anspråk. Detta innebär att befintliga hamnar omdisponeras och effektiviseras utifrån de förhållanden och båttyper som är förhärskande idag och inom överskådlig framtid.

Vid etablering av nya hamnanläggningar skall hänsyn tas till regionens infrastruktur och befintlig trafiksituation. Möjligheten att anlägga nya hamnar i norra Bohuslän är mycket begränsade relaterat till de naturvärden som finns. På grund av lokala förhållanden så kan det även vara aktuellt med nyanläggning av hamnar på andra platser än i ovan nämnda kommuner (t.ex. Uddevalla). Platser som kan vara aktuella är gamla industrihamnar, outnyttjade fiskehamnar, djuphamnar, gamla utlastningsplatser men det kan även gälla områden där det tidigare har bedrivits stenbrytning.

2.3 Policy för kommunala hamnar respektive privata

Kommunerna har ingen skyldighet att tillhandahålla båtplatser till alla som så önskar. En avvägning måste ske utifrån vad som är rimligt och möjligt utifrån ett helhetsperspektiv. En grund för sin ambition som kommunerna skulle kunna ha är att se på behovet för helårsboende och delårsboende som äger fastighet, dvs kommunmedlemmar. Längre än så kan inte vara rimligt. För privata marinor kan det vara en affärsidé att försöka att tillgodose behovet även för andra kategorier. En gemensam båtplatskö på sikt kan ge möjlighet till förbättrad information samt en bättre fördelning av trycket på båtplatser.

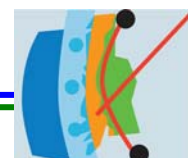
2.4 Tillgänglighet till havet i relation till bostadsplanering

Vid planering av nya bostäder måste behovet av tillgänglighet till havet belysas. Detta kan handla om båtförvaring både på land och i havet. Detta innebär att man skulle kunna tillämpa samma principer som när man bedömer behovet av parkeringsplatser för bilar i samband med planering av bostäder, dvs att man skapar en ”parkeringsnorm” även för båtar. Denna ”norm” bör anges i respektive kommuns översiktsplan för att sedan kunna tillämpas vid detaljplanering. Önskvärt är att det genom mellankommunal samverkan går att hitta en gemensam syn på hur båtplatsfrågan skall hanteras vid planering för bostäder. Även vid planering för andra verksamheter exempelvis besöksnäringen kan det vara aktuellt att beakta båtplatsfrågan.

2.5 Färre men större hamnar/marinor

Om det mot förmodan blir aktuellt med en nyetablering av hamnar är det bättre med färre men större nya hamnanläggningar än många mindre. Större volymer skapar underlag för företag inom eftermarknad och kringsservice till etablering i anslutning till de större enheterna. Det ger samtidigt större underlag för miljöförbättrande åtgärder t.ex. spolplattor, tömning av båtavlopp m.m.

Mot bakgrund av andra kundundersökningar som Västsvenska Turistrådet gjort, så nyttjas hemmahamnen mer och mer även för övernattningar. Vi tror att det finns goda förutsättningar för de större hemmahamnarna att utöka med turistisk service.

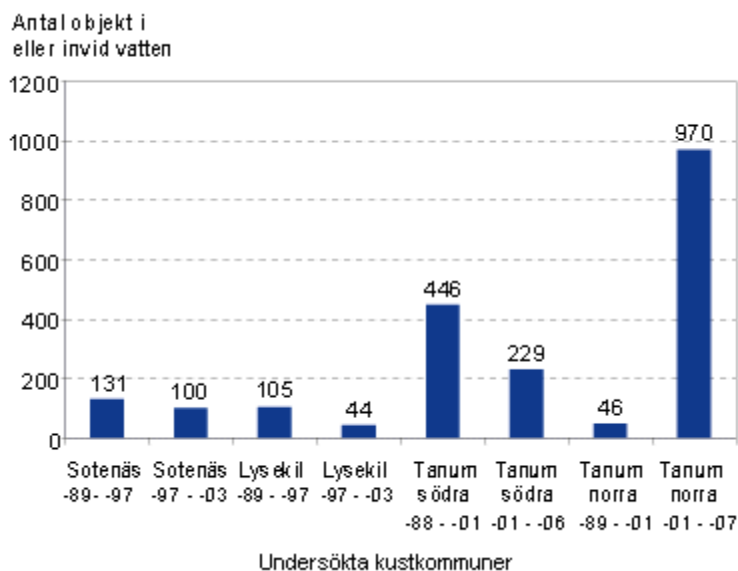


2.6 Fragmentering av kusten

I kustbandet är exploateringsstrycket högt. Många såväl privatpersoner som samfälligheter och verksamhetsutövare vill bygga i eller i närheten av vattnet. Ofta är strandzonen skyddad för att reglera byggandet. Länsstyrelsen har genom att studera flygbilder för olika år kunnat följa den utveckling som sker. De kommuner som undersökts med denna metod är Sotenäs, Lysekil och Tanum, varav Tanum delats in i norra respektive södra kuststräckan. Fortsatt kontroll i andra kommuner längs kusten planeras. De flygbildsserier som studerats är från 1988-89, 1997 och 2001-03. Dessutom har inventering utförts i fält i aktuell kommun det år (2005-2007) när undersökningen gjordes.

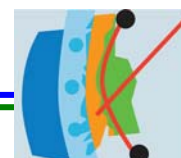
Av studien i Lysekil och Sotenäs framgår att merparten av nyanläggningarna och utbyggnaderna uppförts utan samråd med och eventuella tillstånd från kommun eller Länsstyrelsen. I Tanum har andelen sjöbodar som används till annan användning än som sjöbod (exempelvis för sommarboende) ökat under de senaste åren.

I diagrammet nedan visas hur antal anläggningar ökat inom de olika kommunerna.



Rapporterna finns att hämta på Länsstyrelsens hemsida. Sotenäs och Lysekil rapport 2005:20, Tanum Norra 2008:43 respektive Tanum södra 2008:44.

Vid Göteborgs Universitet har motsvarande undersökning gjorts för södra kuststräckan i Strömstad. Resultatet visar att antalet sjöbodar ökat med 30 % och antalet bryggor med 50 % de senaste 20 åren. Bryggor och båtplatser bör så långt som möjligt samlas i större enheter och inte spridas på enstaka bryggor.



2.7 Stimulera innovativa lösningar för tillgänglighet till havet

För att förbättra tillgängligheten till havet bör alternativa lösningar tillämpas. Inom Båtlivsgruppen har följande lösningar diskuterats.

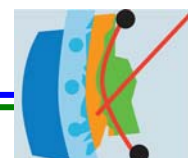
- Stapelförvaring av båtar på land året om i marinor som kan erbjuda lyftservice under båtsäsong – så kallad Dry Stack. Denna lösning kan med fördel användas för de som endast använder sin båt under en kort koncentrerad period på sommaren.
- Antalet ramper för sjösättning av trailerbara båtar bör ses över så att det finns ett tillräckligt antal i bra lägen för att man skall kunna nyttja sin båt även om man inte har fast båtplats. I detta sammanhanget är det viktigt att det tillskapas lämpliga platser för parkering av trailern när båten är på sjön.
- Det finns gott om kapacitet i gästhamnarna under våren fram till midsommar och från mitten av augusti. Här borde privat- och föreningsdrivna hamnägarna kunna gå ut tillsammans med kommunen till sina respektive köande och erbjuda tillfälliga fasta båtplatser i gästhamnarna - dock ej under den intensiva juli månad då varje plats behövs till gästande båtar.
- Schaktning av landområden för att skapa nya hamnområden. Schaktning eller sprängning för att skapa nya vattenspeglar kan i vissa fall, i redan ianspråktagna områden med begränsade naturvärden eller tidigare utfyllda områden, vara bättre med hänsyn till den marina miljön än att bygga ut hamnar över befintliga vattenområden.
- Båtförvaring i vatten året om i skyddade isfria hamnar. Detta kan och bör kombineras med möjlighet till korttidsupptagning och service av båtar. Vid denna typ av förvaring är det viktigt att beakta miljöaspekten rörande läckage från giftiga båtbottnfärger samt tillgänglighet till mottagningsanläggningar

2.8 Naturhamnar

Slitaget i några naturhamnar bör studeras avseende nedskräpning och slitage på land och på botten. Framförallt bör effekterna av ankring, både vid förtöjning mot land och vid förtöjning ”på svaj” med egen dragg eller med fast boj studeras. Förslagsvis skulle naturhamnen vid Dannemark, vid Heestrand i Tanums kommun, kunna tjäna som studieobjekt när det gäller ev. slitage p.g.a. ankring. Här förekommer förtöjning på svaj i stor omfattning och det finns även förtöjningsmöjligheter direkt mot land på vissa partier. Detta bör kunna göras i samarbete med Länsstyrelsen och t.ex. Göteborgs Universitet.

2.9 Bygglovsplikt för bryggor

Idag råder en oklarhet då småbåtshamnar kräver bygglov men inte bryggor. Kommunerna anser att det är viktigt att en ändring av PBL sker avseende krav på bygglovsprövning även för bryggor. Definitionen på småbåtshamn är inte entydig vilket skapar oklarhet. För att



kunna bedöma och hantera de konsekvenser av bryggor och båtplatser som kan komma att uppstå på land i form av anläggningar, parkeringsplatser, ökad trafik mm, så är det ur kommunernas synvinkel angeläget att även bryggor blir bygglovspliktiga. Problemet kan bli att uppstå i de fall där det inte finns strandskydd och Länsstyrelsens prövning endast omfattar tillstånd enligt miljöbalken till byggande i vatten. I de fall strandskydd gäller så prövas ju även strandskyddsdispens men det synes ändå vara värdefullt att kunna pröva lämpligheten av en brygga och dess konsekvenser utifrån Plan- och bygglagens regelverk. Kommunerna bör aktivt verka för en ändring av plan och bygglagen så att bryggor blir bygglovspliktiga.

2.10 Sjömackar

Konstateras kan att antalet sjömackar håller på att minska längs kusterna. Detta är negativt på flera sätt. Många kommer att få köra längre sträckor med sin båt för att kunna tanka. Detta innebär "onödig" körning som ger mer utsläpp och föroreningar. Det innebär också en sämre servicegrad då mer tid åtgår för att tanka båten. Alternativet till att köra längre med båten är att fylla dunkar på vanliga landbaserade bensinstationer och transportera dessa till hamnarna, bära ut med bryggorna och sedan tanka båten via den medhavda dunken. Detta leder sannolikt även till ett ökat spill i samband med tankning. Vid planering för utökning av hamnar och för anläggande av nya hamnar bör möjlighet till etablering och lokalisering av sjömackar studeras.

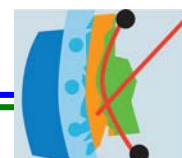
2.11 Hallbyggen för båtförvaring

Byggnader som uppförs för båtförvaring är ofta höga och har även stora volymer totalt sett. Placering av sådana byggnader inne i befintliga samhällen kan vara mindre lämpligt både ur samhällsbildssynpunkt och med hänsyn till trivselsynpunkt för kringboende. Kustsamhällena har som regel en småskalig karaktär. Transport av båtar inne på smala samhällsgator kan också uppfattas som störande. Placering av båthallar längre från samhällena och från sjökanten innebär transporter som både ur effektivitetssynpunkt och miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt inte bör bli för långa. Båtförvaring med komplett service är dock en framtidsnäring och detta bör beaktas i samband med kommunernas översikts- och detaljplanering.

Kombinationsmöjligheter för samutnyttjande av båthallar för både vinterförvaring av båtar samt bil/trailerparkering sommartid bör övervägas. Exempel finns på privata marinor där detta redan fungerar då långtidsparkerade bilar och trailers ställs upp inomhus.

2.12 Miljöpåverkan och åtgärder

Transportstyrelsen redovisade nyligen ett regeringsuppdrag där man utrett möjligheten att skärpa reglerna för utsläpp av båtavloppen från fritidsbåtar. I utredningen föreslås ett generellt förbud som stadgar att fritidsbåtar med fast toalettinstallation inte får släppa ut toalettavfall inom Sveriges sjöterritorium. Samtidigt har sedan 1 augusti 2009 ett nytt lokalt vattenvårdsstöd, LOVA (SFS 2009:381) införts med syftet att stimulera lokala åtgärder som förbättrar havsmiljön, i första hand genom att minska belastningen av näringsämnen men även byggande av båtbotentvättar ska kunna få stöd. Avsikten är att merparten av stödet ska användas till konkreta åtgärder som bidrar till minskade mängder av fosfor- eller kväveföreningar till Östersjön eller Västerhavet. Regeringen anser att det är viktigt att ta vara



på och stimulera kreativa och kostnadseffektiva initiativ på lokal nivå. Bidraget får därför ges till kommuner och ideella sammanslutningar om högst 50 procent av kostnaden. För 2010 beslöt regeringen i december 2009 att 120 miljoner kommer att öronmärkas för LOVA bidrag. Enligt fastställd fördelningsnyckel tilldelas Västra Götalands län 18% (21,6 miljoner) av dessa medel att fördela.

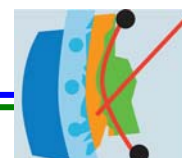
Länsstyrelsen har under hösten 2009 gett konsultföretaget Melica i uppdrag att dels ta fram en motiveringsbroschyr för att minska utsläpp från båttoaletter från fritidsbåtar, dels att kartlägga befintliga och behovet av nya mottagningsanläggningar. Melica har även i uppdrag att på en hemsida ge information om hantering av toalettavfall från båtar samt ge stöd och tips till anläggning av nya mottagningsanläggningar.

Trots miljövänligare bottenfärger finns fortfarande mycket gift som sprids i havet i samband med att båtägarna tar upp sina båtar och gör dem rena inför vintern. Därför måste kommunernas miljökontor ställa krav på spolplattor med slamavskiljare. I större hamnar kan det även bli aktuellt med ett efterföljande filter för att få bukt med problemet. I rapporten från Miljösamverkan i Västra Götaland föreslås bl.a. obligatorisk spolplatta och slamavskiljare för alla båtupptagningsplatser med mer än 15 lyft per år. Verksamhetens omfattning och vattenomsättning m.m. avgör om ytterligare krav kan ställas.

Länsstyrelsen har under hösten 2009 gett Per-Olof Samuelsson, Stenungsunds kommun i uppdrag att genomföra en inventering av länets västkustkommuners befintliga båtbotentvättar samt dess nuvarande reningsstatus. Samuelsson kommer att erbjuda samtliga länets Västkustkommuner ett besök för att ge kunskapsstöd i kommunernas behovsbedömning angående nylokalisering av spolplattor med rening.

I rapporten från Miljösamverkan i Väst pekas också på brister vid sjömackar avseende invallning, spillskydd och saneringsutrustning vilket bör ses över i hela norra Bohuslän. Även hanteringen av farligt avfall i hamnar och på uppläggningsplatser bör ses över.

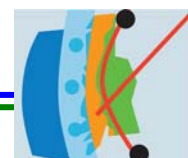
Ytterligare information om LOVA-bidraget återfinns på www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/amnen/Vattenvard/LOVA-Bidrag/index.htm



3 Framtida undersökningar/uppdrag

Båtlivsgruppen har konstaterat att ett antal frågor inte hinner utredas under projektiden. Dock bedömer vi att följande frågor är så pass viktiga att de bör utföras:

- Ankarförtöjningens påverkan på havsbottnar – Pilotstudie av Dannemarks naturhamn
- Kartläggning av önskemål om framtida utbyggnad av kommunalt- och privatdrivna hamnar och marinor.
- Sjömarksproblematiken – Inventering och status.
- Byggnader för båtförvaring. Inventering, nulägesanalys och trender.
- Inventering av gamla industrihamnar, djuphamnar, fiskehamnar, utlastningsplatser som av olika orsaker inte brukas längre.
- Undersökning av möjligheterna till förtätning av befintliga hamnanläggningar.
- Behov och lokalisering av mottagningsanläggningar för båtavlopp.
- Regler och tillsyn för spolplattor och slamavskiljare vid båtupptagningsplatser.
- Behovet och tillgång av miljöstationer för hantering av miljöfarligt avfall från båtlivet.
- Kommunerna bör aktivt verka för en ändring av plan och bygglagen så att bryggor blir bygglovspliktiga.
- Vid planering för utökning av hamnar och för anläggande av nya hamnar bör möjlighet till etablering och lokalisering av sjömackar studeras.
- Kommunerna i norra Bohuslän bör utreda möjligheten att ta fram gemensamma regler och kriterier för att få stå i kommunal båtplatskö.
- På sikt bör en gemensam båtplatskö övervägas.



4 Dagens och morgondagens styrmedel

4.1 Användning av de styrmedel som finns tillgängliga idag

Båtlivsgruppen konstaterar att dagens lagstiftning och planering till viss del är otillräcklig för att svara upp mot de önskemål som finns om bryggor mm och samtidigt bevara de stora natur- och kulturvärden som utgör kustens kärna.

Resurser för tillsyn av otillåtet byggda bryggor är också otillräckliga.

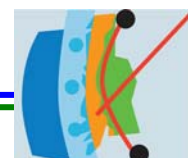
4.2 Samverkan norra Bohuslän samt ändrad lagstiftning

Båtlivets intressen måste få genomslag i kommunernas översiktplanering och detaljplanering genom att tydliggöra behov, anspråk och konsekvenser av ianspråktagande.

Vid planering av nya bostäder måste behovet av tillgänglighet till havet belysas. Önskvärt är att det genom mellankommunal samverkan går att hitta en gemensam syn på hur båtplatsfrågan skall hanteras vid planering för bostäder.

Genom ökad samverkan i norra Bohuslän ökar förutsättningarna att etablera tömningsstationer för båtavlopp samt miljöanpassade båtvättar.

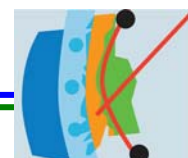
Om man ändrar plan och bygglagen så att bryggor blir bygglovspliktiga finns bättre förutsättningar för kommunerna att kontrollera utbyggnaden.



5 Ställningstaganden

Nedanstående riktlinjer föreslås utgöra en gemensam grund i den fysiska planeringen för hantering av båtlivets anspråk och konsekvensen av dessa. Riktlinjerna föreslås antas i var och en av de i projektet deltagande kommunerna.

- Kommunerna i norra Bohuslän skall verka för en jämnare beläggning i gästhamnarna över året vilket skulle innebära att trivsel och säkerhet ökar.
- Med hänsyn till de stora natur- och kulturvärdena som finns längs kusten skall eventuella nya båtplatser tillskapas i befintliga hamnar eller redan påverkade områden.
- Redan påverkade områden kan vara: gamla industrihamnar, outnyttjade fiskehamnar, djuphamnar, gamla utlastningsplatser, vissa gamla stenbrott.
- Vid etablering av nya hamnanläggningar i redan påverkade områden skall hänsyn tas till infrastruktur och befintlig trafiksituation.
- Vid nyetablering av hamnar i redan påverkade områden skall dessa samlas i få stora enheter.
- Utanför befintliga hamnar och redan påverkade områden skall inga ytterligare båtplatser tillskapas.
- Kommunerna skall verka för en förbättrad tillgänglighet till havet genom alternativa lösningar såsom stapelförvaring av båtar på land och utökning av ramper med tillhörande parkeringsplatser.
- Vid all planering för bostäder skall båtlivsfrågorna, dvs båtplatser och tillgången till hav och skärgård belysas. Detta skall gälla arbeten med Översiktsplan, Fördjupade översiktsplaner och detaljplaner.



6 Förslag till framtida organisation

Under projekttiden har två tematiska arbetsgrupper arbetat med frågor knutna till båtlivet. Först den s.k. Båtplatsgruppen som inventerade hamnar och båtplatser, både kommunala och privata, och sammanställde och redovisade detta i "Rapport Båtplatsgruppen" 2009-03-23. Denna rapport innehöll även ett antal ställningstaganden. Sedan bildades en ny tematisk arbetsgrupp med representanter från den tidigare "Båtplatsgruppen" och från "naturgruppen". Detta bl.a. för att väga båtlivets anspråk mot natur- och kulturvärden. Denna grupp har benämnts "Båtlivsgruppen". Konstateras kan att ca en tredjedel av hela rikets båtgästnätter finns i Norra Bohuslän. Tillgänglighet till havet är också en viktig faktor för att kunna locka helårsboende till Norra Bohuslän. När projektet Kustzonsplanering och landsbygdsutveckling slutredovisas så kommer det att finnas ett antal frågor som behöver hanteras och bearbetas vidare efter projektavslutet. Båtlivsfrågorna är viktiga i den fysiska planeringen.

För att kunna arbeta kommunövergripande med båtlivsfrågorna även efter projektet så föreslår "Båtlivsgruppen" att det inrättas en permanent samverkansgrupp kring båtlivsfrågorna där samtliga fem kommuner är representerade. Denna grupp bör bestå av minst en planerare, en miljöutredare eller motsvarande samt en hamnchef. Det bör finnas en sammankallande för gruppen och en kontaktman per kommun. Gruppen bör till sin sammansättning vara flexibel och deltagarna kunna variera utifrån de frågor som är aktuella vid varje enskilt tillfälle sett över tid. Denna grupp skall även utgöra kommunernas kontaktyta i båtlivsfrågor gentemot Länsstyrelsen, Västra Götalandsregionen m.fl. aktörer.

7 Båtlivsgruppens förslag till beslut

Nedan följer förslag till beslut, formulerade av båtlivsgruppen, för fortsatt arbete med frågor knutna till båtlivets anspråk och konsekvenserna av dessa. Politisk behandling av dessa förslag kommer att ske först efter projekttidens slut.

att uttala att båtlivet utgör en viktig faktor för attraktiviteten för såväl helår- och delårsboende som för besöksnäringen.

att inrätta den i rapporten under pkt 6 ovan föreslagna permanenta samverkansgruppen för båtlivsfrågorna.

att anta riktlinjer för den fysiska planeringen enligt förslag under pkt 5 på sid 14.

att övriga frågor och föreslagna utredningar som kommenteras och föreslås i denna rapport tas om hand och inarbetas i den handlingsplan som kommer att tas fram av Kommunchefsgruppen.

8 Referenser

Rapport Båtplatsgruppen 2009-03-23

Kartläggning av privata bryggor i Norra Bohuslän 2008-12-18

http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland/amnen/Miljomal/Mal+for+lanet/hav/delmal_marina_miljoer.htm

Bilagor

1. Rapport Båtplatsgruppen 2009-03-23
2. Kartläggning av privata bryggor i Norra Bohuslän 2008-12-18
3. Gästhamnsundersökning sommaren 2009

