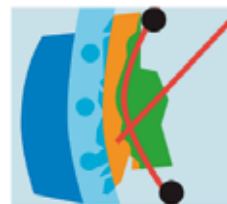


Rapport från projektet Kustzonsplanering och Landsbygds- utveckling i norra Bohuslän

Lysekil
Munkedal
Sotenäs
Strömstad
Tanum



Rapport Båtplatsgruppen

Författare: Bengt Gustafsson och Anders Svedberg

Datum: 23 mars 2009



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

Följande personer har ingått i Båtplatsgruppen

Rolf Massleberg, Strömstad
Bengt Rosengren, Tanum
Anders Eklund, Tanum
Kristina von Schenck, Lysekil
Lars-Åke Winblad, Munkedal

Per Bengtsson, Sotenäs
Bengt Gustafsson, Sotenäs
Bo Petersson, Lysekil
Daniel Jarnrot, Sotenäs
Anita Hakeröd, Tanum

Anders Svedberg, Västsvenska Turistrådet, Sammankallande

Gruppen bildades hösten 2007 som en arbetsgrupp inom Kustzon & Landsbygdsutveckling i Norra Bohuslän. Gruppen har haft 7 ordinarie möten samt flera kommunspecifika träffar. Merparten av arbetet har dock genomförts mellan mötena.

Efter de första mötena då vi lärde oss om varandras olika verksamheter identifierade vi arbetsuppgifter för gruppen som sedan formulerades till en uppdragsbeskrivning:

1 Uppdragsbeskrivning: Arbetsgrupp Båtplatser

Arbetsgruppen skall beskriva nuläget i kommunerna genom statistik och fakta inom olika områden som projektet berör. Områden som skall redovisas är totala båtplatskapaciteten, kösituationen, pågående projekt, bygglovsärenden, parkeringar, ramper m.m.

Inventering av kommunala och privata hamnar skall ske omgående medan övrig båtplatsinventering skall ske till våren 2008.

Gruppen utser internt en sammankallande som också håller en uppdaterad deltagarförteckning.

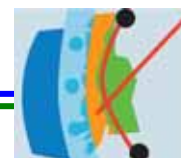
Nya båtplatser/hamnanläggningar skall hanteras som ett anspråk som skall ställas i relation till de värden som kommunernas attraktivitet baseras på t ex orörd natur, stora opåverkade områden och tysta områden. Förutsättningar och konflikter skall redovisas.

Gruppen redovisar löpande för sina aktiviteter och resultat till projektgruppen.

För att klara ut uppgifterna beslöts omgående att starta en omfattande inventering av gästhamnar och småbåtshamnar avseende kapacitet, tillgänglighet och utbud av service på såväl land som i vatten. Vi beslöt även att inventera planerade ny-, om- och tillbyggnadsprojekt de närmaste åren.

Under vintern/våren 2007-2008 låg fokus på inventering av kommunernas egna hamnar.

Beträffande privata kommersiella marinor och klubbdrivna hamnar samt övriga småbåtshamnar ägda och drivna av t.ex. bryggföreningar, stugföreningar, vägsamfälligheter så fanns ingen samlad bild. Båtplatsgruppen ansökte och beviljades medel från Kustzonsprojektet under våren för en större inventering under sommaren 2008. Inventeringen genomfördes på ett liknande sätt som gjorts i såväl Lysekil som i Strömstad. För uppdraget anställdes en projektledare, som också genomfört brygginventeringen i Strömstad. En fullständig rapport redovisas som bilaga till rapporten.



Inventeringen av de kommunala hamnarna och resultatet från sommarens inventering har sedan under hösten analyserats och mynnat ut i ett antal överskådliga tabeller och diagram samt slutsatser utifrån det formulerade uppdraget med förslag till fortsatta åtgärder.

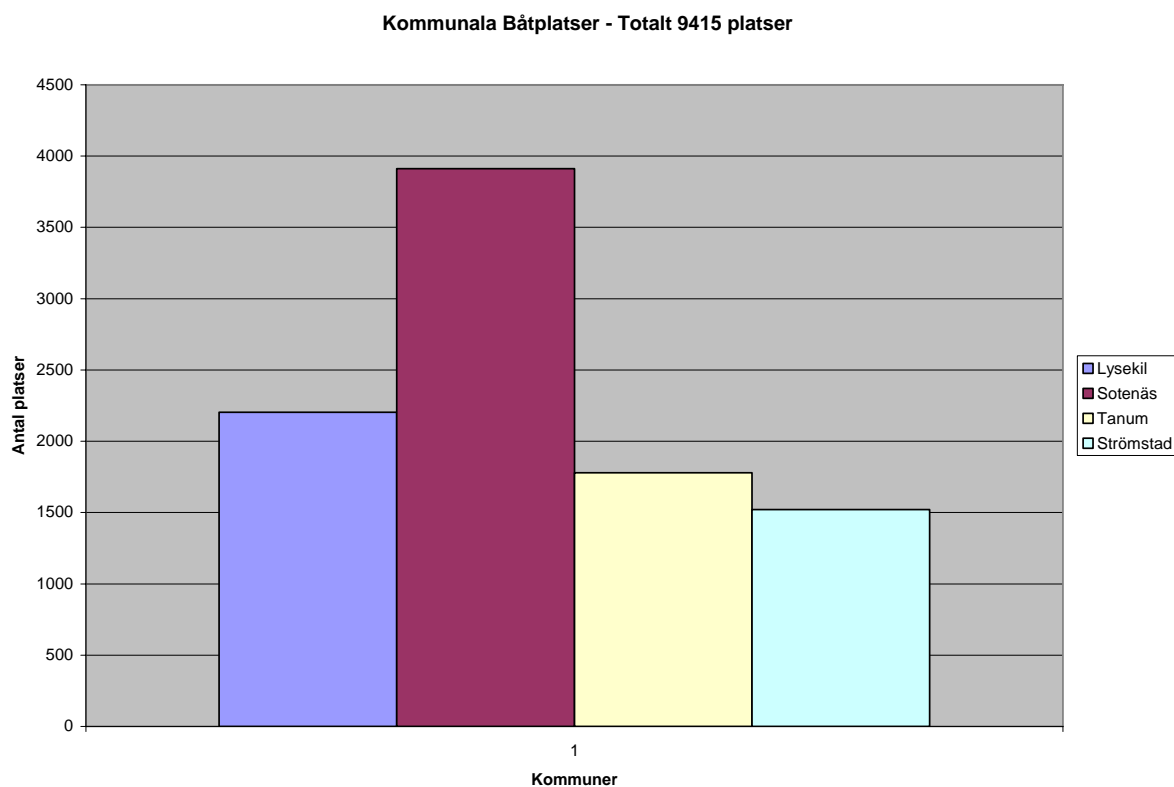
2 Fasta båtplatser i Norra Bohuslän

2.1 Kommunala båtplatser

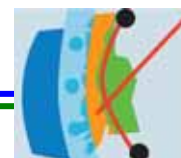
Samtliga kommuner utom Munkedal driver hamnar för fritidsbåtar. Verksamheten administreras av kommunala hamnförvaltningar utom i Tanum som har bolagiserat verksamheten i Tanums Hamn och Turism AB. Antalet kommunala båtplatser i de 5 kommunerna är totalt 9415 st fördelade på

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

Tabell 1.



Not 1. Munkedals kommun har ingen egen kommunal hamn.



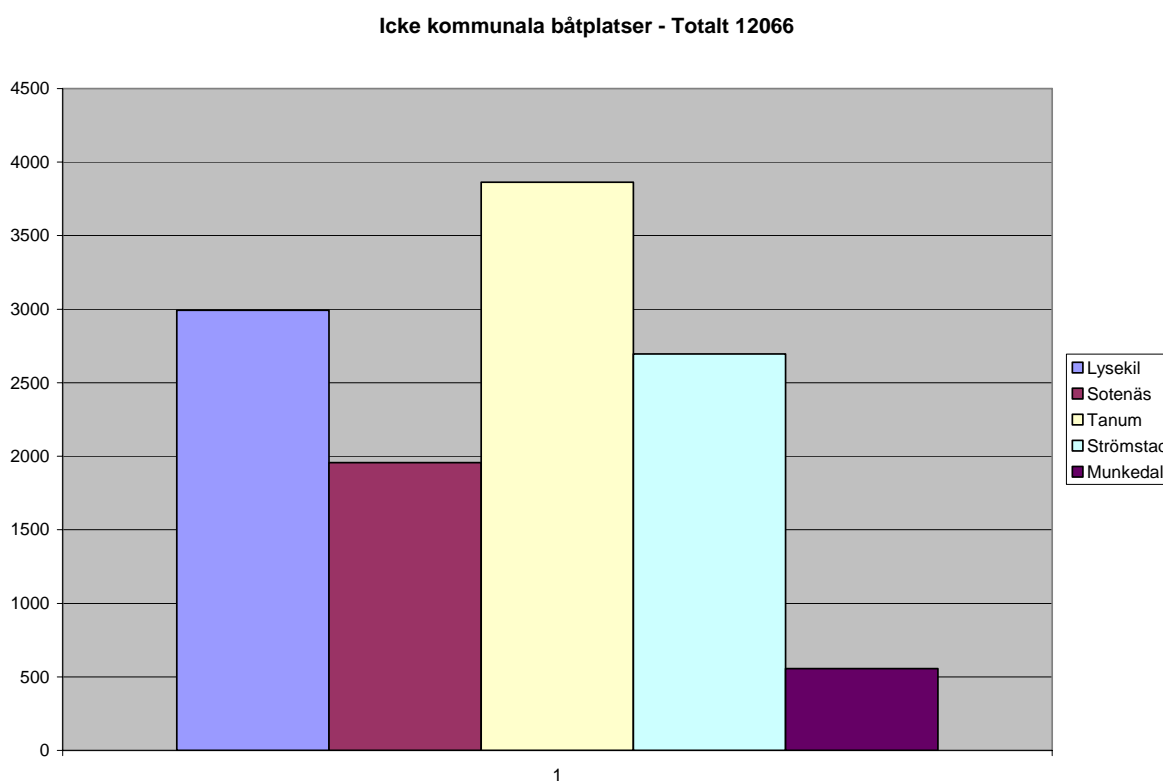
2.2 Privata och föreningsdrivna båtplatser

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

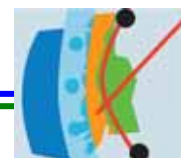
Se tabell 2 nedan.

Tabell 2.



Sammanlagt har vi inventerat närmare 21 500 båtplatser i Norra Bohuslän som fördelar sig enligt tabell 3.

Vi kan snabbt konstatera att Sotenäs, trots sin relativt korta och sönderbrutna kuststräcka, har flest båtplatser. Övriga kommuner förutom Munkedal har relativt sina storlekar en ganska likartad kapacitet. Andelen kommunala respektive privata båtplatser skiljer sig också där framförallt Sotenäs har betydligt fler kommunala platser medan övriga kommuner har det omvända.



Kommun	Andel kommunala platser	Andel privata platser
Strömstad	36 %	64 %
Tanum	32 %	68 %
Sotenäs	66 %	34 %
Lysekil	43 %	57 %
Munkedal	0 %	100 %

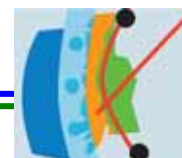
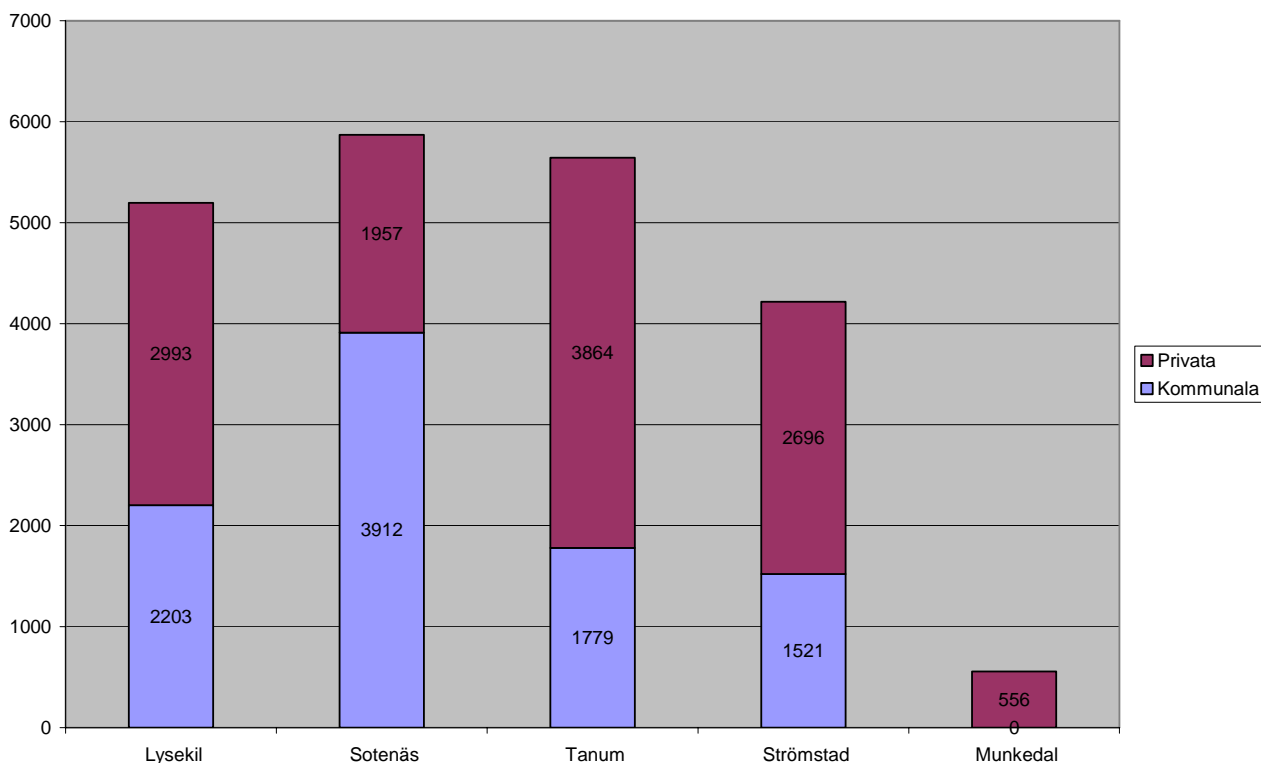
Det finns dock en avsevärd mängd små bryggkonstruktioner för 1-5 båtar som av tids- och resursbrist ej inventerats. Däremot har stickprov gjorts på 3 platser – Havstenssund, Hamburgsund och Bohus Malmön. Dessa stickprovsundersökningar visar att det i Tanum kan finnas upp till dubbelt så många båtplatser än som framgår av vår inventering. I Havstenssund noterades 210 småbryggor jämfört med de 41 som ingick i inventeringen. Motsvarande för Hamburgsund var 347/47 och Bohus Malmön 65/33.

Sannolikt så kan det alltså finnas nästan lika många privata platser ytterligare i Tanum och Strömstad som inte har omfattats av inventeringen eftersom det rör sig om bryggor med mellan 1-5 platser. Ett av skälen till att detta stora antal småbryggor har etablerats är att skärgården i Strömstad och Tanum har många öar med bebyggelse bestående av både fritidshus och sjöbodrar. Skärgården är också mer skyddad än i Sotenäs och Lysekil vilket har gjort det möjligt att anlägga ett stort antal mindre bryggor.

En annan orsak till att Sotenäs har kunnat tillskapa många kommunala båtplatser i södra delen av kommunen (Kungshamn-Smögen-Väjern-Hovenäset) är att kommunens ägande av mark- och vattenområden är omfattande i anslutning till samhällena eftersom större delen av det markinnehav som Hvitfeldtska Stipendieinrättningen innehade överläts på kommunen under mitten av 1900-talet.

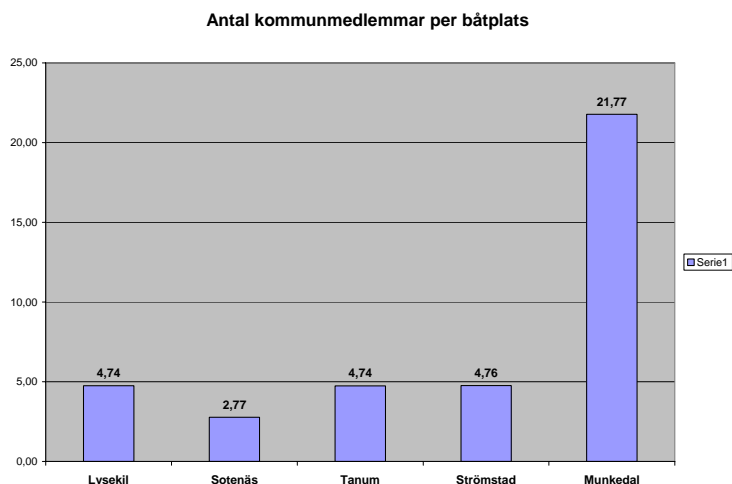
Tabell 3

Fördelning båtplatser per kommun



2.3 Antal kommunmedlemmar per båtplats

Även vid denna jämförelse ser det förvånansvärt lika ut mellan de yttre kustkommunerna bortsett från Sotenäs. I Sotenäs har mindre än var 3:e kommunmedlem en båtplats medan det går närmare 5 hel- och delårsboende på varje båtplats i övriga kommuner. Även här avviker Munkedal och man kan anta att många av deras kommunmedlemmar förvarar sina båtar i de andra kommunerna.

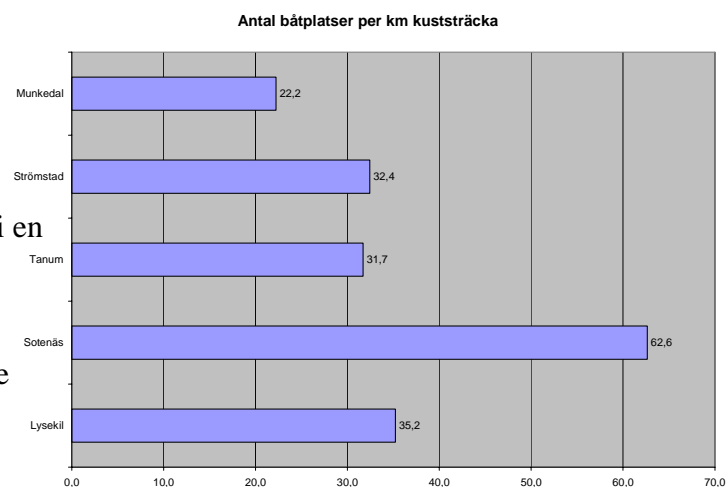


2.4 Antal båtplatser per km kuststräcka.

Ett annat sätt att jämföra kommunernas tillgång till båtplatser är att titta på antalet båtplatser per km kuststräcka. Räknar vi bara fastlandets kuststräcka utmed havet och inte tar med öar och insjöar så har kommunerna följande antal km kust:

Lysekil 145 km
Sotenäs 94 km
Tanum 178 km
Strömstad 130 km
Munkedal 25 km

Även vid denna jämförelse framstår Sotenäs i en klass för sig med över 62 båtplatser per km kust. Tanum, Strömstad och Lysekil ligger motsvarande mätning mellan 32 – 35 båtplatser per km och verkar därmed ha större förutsättningar att öka regionens kapacitet på båtplatser.

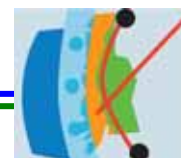


I första hand bör samtliga kommuner se över möjligheterna att förtäta befintliga anläggningar eller söka nya innovativa sätt att förvara båtar på innan ny mark nyttjas.

Samtliga båtplatser på GIS-karta

För att se var de inventerade brygg- och hamnanläggningarna finns och också få information om dessa så finns detta tillgängligt på GIS-kartor. Följ länken nedan.

<http://www.gisvg.lst.se/website/kustzonskartan/htm/viewer.asp>

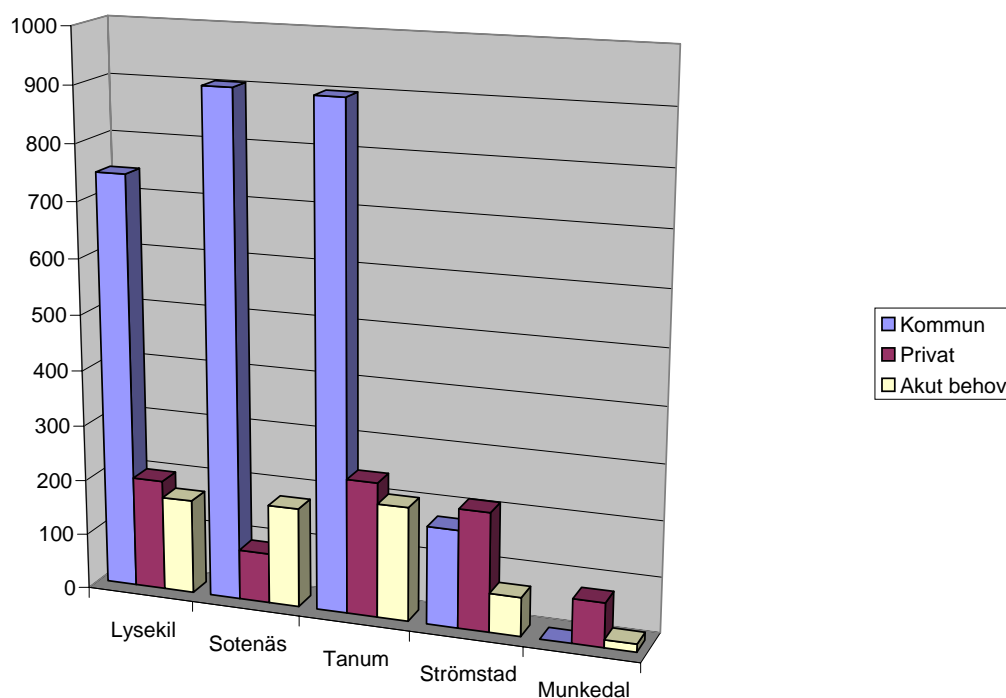


2.5 Antalet köande till båtplatser

Vid beräkningen av antalet köande till båtplats har vi med god säkerhet kunnat fastställa köerna till de kommunala båtplatserna. För de privata och föreningsdrivna hamnarna så har en skattning tillämpats som bygger på den båtköundersökning som Västsvenska Turistrådet genomförde våren 2007.

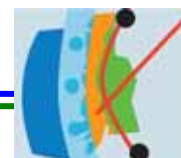
Jämförelsen visar att Sotenäs toppar även denna lista. Trots att kommunen har i särklass flest båtplatser redan så har man också de längsta köerna. Att Tanum har långa köer är lättare att förstå med tanke på de tidigare redovisade resultaten. Det kanske mest anmärkningsvärda är dock Strömstad som har en förvånansvärt liten kö. En teori som borde undersökas närmare är om anläggande av egna privata bryggor är enklare i Strömstads kommun vilket kunde förklara den kortare kön.

Kösituation April 2008



2.6 Kommunernas köregler varierar

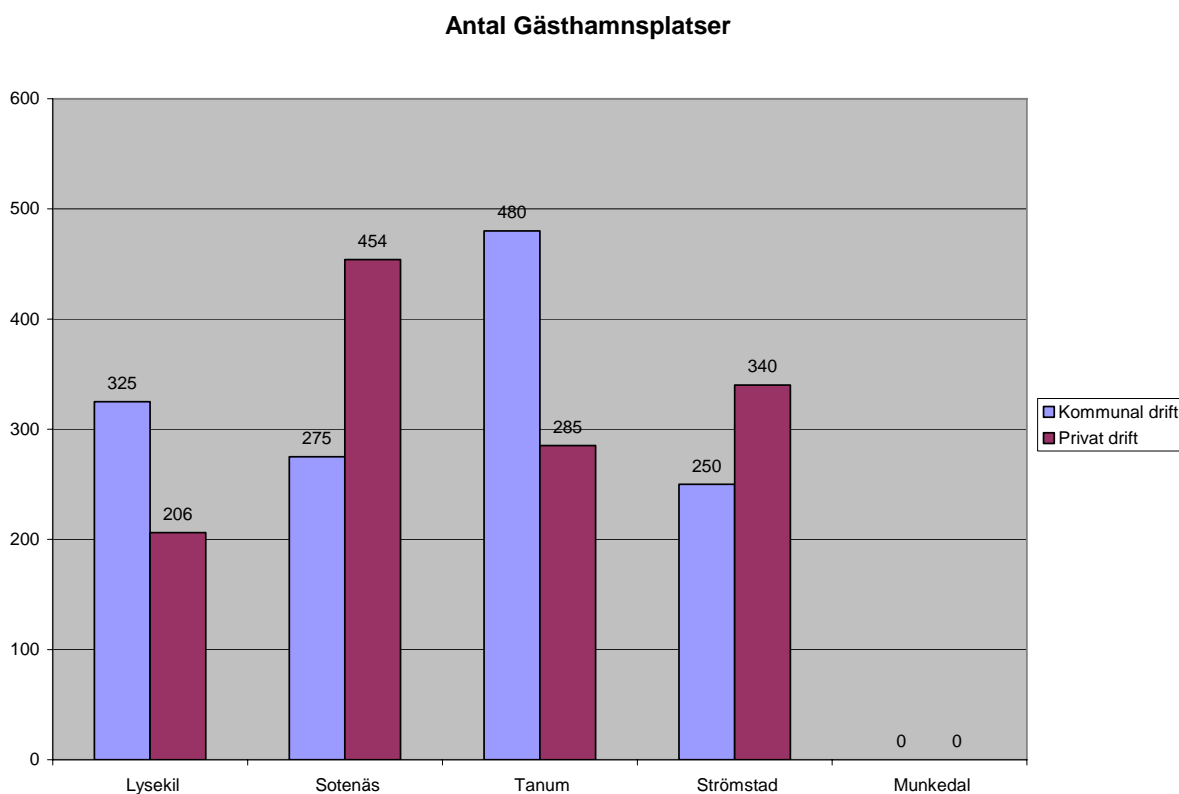
Noteras bör kommunernas olika regler och fördelningsprinciper för sina respektive kösystem som kan påverka köandet – till och med i grannkommunerna. I Strömstad och Lysekil tillåts t.ex. endast kommunmedlemmar att stå i kö till de kommunala hamnarna. Det kan innebära att icke kommunmedlemmar hellre köar i grannkommunerna. Enligt Västsvenska Turistrådets båtköundersökning köar dock icke kommunmedlemmar i större utsträckning i de privata och föreningsdrivna hamnarna.



3 Gästhamnsplatser

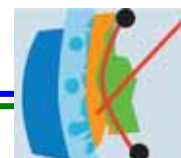
I denna redovisning räknar vi endast de gästhamnar som ingår i den årliga statistik som Föreningen Gästhamnar i Sverige redovisar till NUTEK. Denna myndighet är ansvarig för beläggningsstatistik för samtliga kommersiella boendeanläggningar i Sverige där även gästhamnar numera ingår. Det kan finnas enstaka gästplatser i hamnar och marinor som i huvudsak har fasta båtplatser men som ej redovisar sin beläggning. Denna bedöms dock vara marginell.

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.

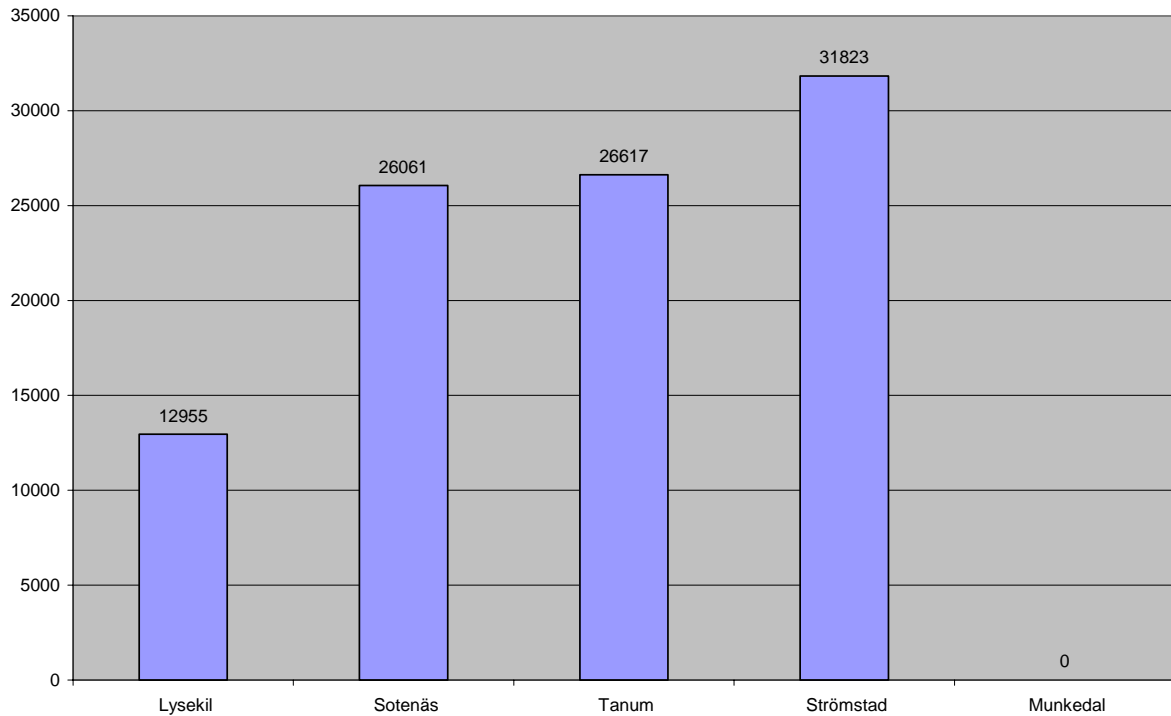


3.1 Beläggning i gästhamn

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 personövernattningar i fritidsbåt i arkipelagens gäst- och naturhamnar.

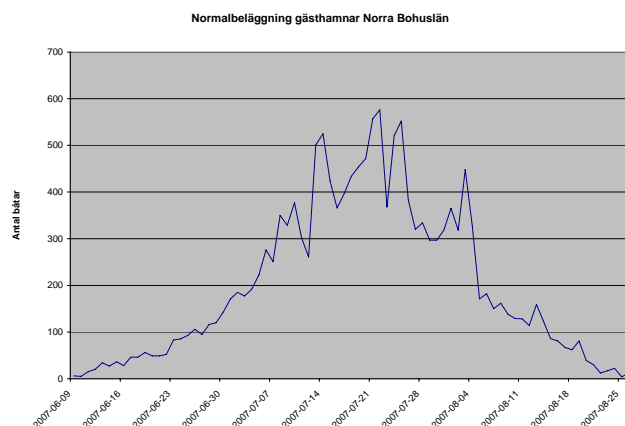


Beläggning Gästhamnar - betalande båtar

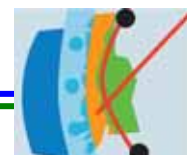


3.2 Hög belastning i juli

Beläggningen är mycket ojämn och i juli månad sker en systematisk överbeläggning i nästan alla gästhamnar i Norra Bohuslän. Att pressa in för mycket båtar i hamnarna minskar säkerhet och skapar otrivsel. Parallellt med åtgärder för att öka kapaciteten i gästhamnarna måste också initiativ tas för att få en jämnare beläggning genom säsongsförlängande åtgärder. Prissättning är ett sådant verktyg som övriga kommersiella boendeanläggningar och populära turistdestinationer oftast använder för att ”styra” besökarna till olika säsonger.



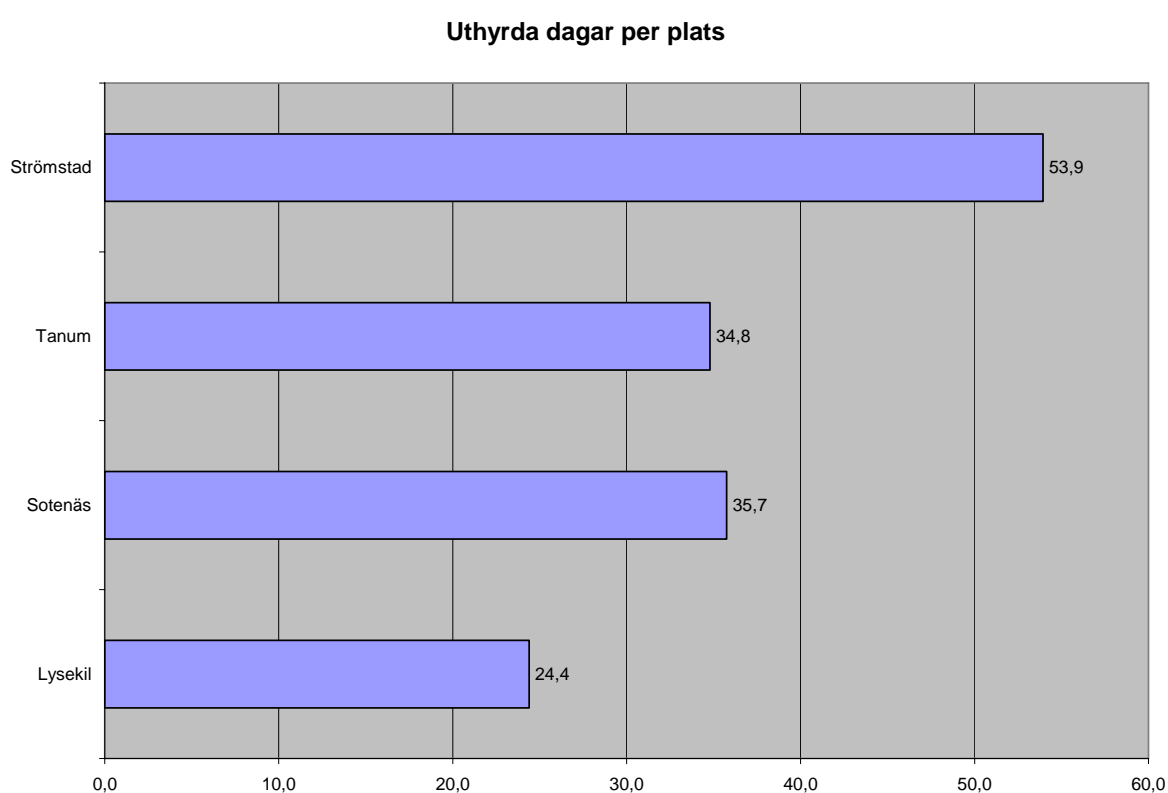
Tabellen här bredvid visar hur beläggningen såg ut i Tanums gästhamnar under 2007 och kan fungera som en fingervisning för hur även de övriga hamnarnas beläggning ser ut en normal sommarsäsong.



3.3 Nyttjandetiden per gästhamnsplats

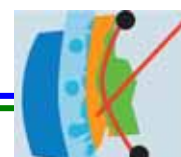
Jämför vi respektive kommuns beläggning uttryckt i hur många dagar i genomsnitt som varje båtplats nyttjas så toppar Strömstad där varje plats är uthyrd nästan 54 dagar per år. Det är mer än dubbelt så mycket som Lysekil.

Tyvär så bidrar överbeläggningen under juli månad till en ganska felaktig bild när flera båtar ligger utanpå varandra på samma båtplats. Med vetskap om att över 70 % av alla gästhamnsbesök görs i juli månad så är tabellen nedan snarare en indikation på var överbeläggningen är störst i området och därmed var kapacitetsbristen är störst.



3.4 Stor ledig kapacitet på för- och eftersäsong

Av ovanstående tabell framgår också att de finns många tomma gästhamnsplatser sett över hela säsongen. Med tanke på den kösituation som råder i kommunerna så borde det vara intressant att försöka hyra ut gästhamnsplatser som fasta platser för- och eftersäsong.



4 Slutsatser och ställningstagande

4.1 Båtlivet i den fysiska planeringen

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

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. Mot bakgrund av utförd inventering så kan konstateras att nya hamnar lämpligen i första hand bör förläggas till norra Tanum, Strömstad och Munkedal. Dock bör möjligheten att på lång sikt etablera större hamnar studeras i alla fem kommunerna. På grund av lokala förhållanden så kan det även vara aktuellt med nyanläggning av hamnar på andra platser än i ovan nämnda kommuner. 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.

4.2 Policy för kommunala hamnar respektive privata

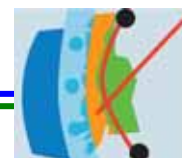
Kommunerna har ingen skyldighet att tillhandahålla båtplatser till alla som så önskar. En avvägning måste ske utifrån vad som är rimligt och möjligt utifrån ett helhetsperspektiv. En grund för sin ambition som kommunerna skulle kunna ha är att se på behovet för helårsboende och delårsboende som äger 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.

4.3 Båtplatser i relation till bostadsplanering

Vid planering av nya bostäder måste behovet av båtplatser belysas. Behovet kan uttryckas i antal båtplatser per hushåll kopplat till avstånd? 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 går att inom ramen för kustzonsprojektet hitta en gemensam syn på hur båtplatsfrågan skall hanteras vid planering för bostäder. Även vid planering för vissa verksamheter så kan det vara aktuellt att beakta båtplatsfrågan.

4.4 Färre men större hamnar/marinor

Vid 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.

4.5 Stimulera innovativa lösningar för båtförvaring

För att utöka kapaciteten för både hamnar och båtförvaring/båtservice så bör flera innovativa lösningar prövas som t.ex:

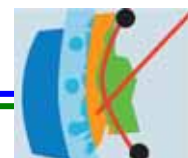
- Schaktning av landområden – såväl berg som jordschakt – för att skapa nya hamnområden. Schaktning eller sprängning för att skapa nya vattenspeglar kan i vissa fall vara bättre med hänsyn till den marina miljön än att bygga ut hamnar över befintliga vattenområden.
- Båtförvaring i vatten året om i skyddade isfria hamnar. Detta kan och bör kombineras med möjlighet till korttidsupptagning och service av båtar.
- 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.

4.6 Naturhamnar

Slitage i några naturhamnar bör studeras avseende nedskräpning och slitage på land och framförallt även vad gäller effekterna av ankring, både vid förtöjning mot land och vid förtöjning på svaj med egen dragg eller med fast boj. 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 e x Tjärnö marinbiologiska station.

4.7 Bedömning av mängden planerade båtplatser sett i ett perspektiv från nu och ca fem år framåt.

Konstateras kan att med den praxis som har visat sig i några ärenden rörande nya bryggor som har handlagts av Länsstyrelsen under 2008 så krävs inte bygglov för enstaka bryggor. Detta även om antalet platser är fler än tidigare praxis om 6-7 platser. Bygglov krävs om det är frågan om en hamnanläggning där det även finns anordningar på land. Detta gör att många bryggor kan tillkomma endast via prövning av Länsstyrelsen enligt miljöbalken och därmed så har kommunerna ingen möjlighet att via bygglovsprövningen se hur många bryggor och båtplatser som tillkommer. Kartläggning av önskemål om utbyggnad/nybyggnad av hamn-/brygganläggningar via kommunernas ordinarie hantering av planärenden bör göras. En överslagsmässig sammanställning av hur många båtplatser som finns föreslagna i pågående



planarbeten kommer att göras under mars 2009. Varje kommun lämnar uppgifter som sammanställs via Sotenäs planenhet.

4.8 Nyttja gästhamnsplatser till fasta platser på för- och eftersäsong

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.

4.9 Gästhamnen som motor för ökad omsättning och fler jobb på destinationen

Hamnarna är oftast den centrala mötesplatsen för hela destinationen. Delar av hamnens vattenområde nyttjas som kommersiell gästhamn för båtturister. Gästhamnarna genererar samtidigt för flera av Bohusläns kommuner lika många gästnätter som samtliga hotell, vandrarhem och stugbyar tillsammans. Gästhamnen har därför möjlighet att bli en stark motor för hela destinationen genom ett professionellt värdskap och en marknads- och säljriktad mottagarorganisation. Tanum har bolagiserat sin hamnverksamhet och därmed öppnat för en tydligare kommersiell drift. Sotenäs har valt att arrendera ut några av sina hamnar. Även i andra kommuner i södra Bohuslän pågår liknande förändring.

4.10 Öka säkerheten i gästhamnen kan vara lönsamt för hela båtdestinationen

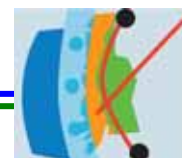
Räddningsverket har skärpt sina regler avseende hur mycket båtar som gästhamnarna får ta emot. Tumregeln är helst stäv- akterförtöjning eller max 3 båtar i bredd vid långsidesförtöjning. De flesta hamnar klarar inte av att leva upp till dessa krav under den absoluta högsäsongen.

Att överfylla hamnarna innebär inte att den turistiska omsättningen ökar i samma takt – snarare tvärtom. Tiden i hamn går åt till att bevaka båten snarare än att gå i land och konsumera det turistiska utbudet på destinationen. Säkerheten minskar liksom trivseln och därmed minskar även destinationens attraktionskraft.

Som exempel kan nämnas Lyckans Slip i Fiskebäckskil och Kroons Marina på Smögen som inte tar in fler båtar än hamnen tillåter. Där är dygnsutläggen per besökare nästan dubbelt så mycket som i övriga gästhamnar.

4.11 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 utmed 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 sjömack studeras.



4.12 Hallbyggen för båtförvaring

Exploateringstakten av hallbyggnationer för båtförvaring i respektive kommun – problem eller en framtidsnäring som skall ges plats? 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 trivseln för kringboende. Kustsamhällena har som regel en småskalig karaktär. Själva transporter av båtar inne på 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 i båthallar med tillsyn.

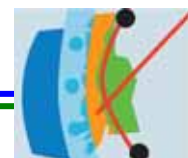
4.13 Miljöfrågor

Regeringen har nyligen gett uppdrag att utreda möjligheten att skärpa reglerna för utsläpp av båtavloppen vilket innebär att tillgången till sugtömningsstationer måste öka längs hela kusten.

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.

I samma rapport 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.

Det finns också skillnader mellan kommunerna avseende den generella avfallshanteringen som upplevs förvirrande från båtturister som rör sig över kommungränserna.



5 Kommande undersökningar/uppdrag

- Ankarförtöjningens påverkan på havsbottnar – Pilotstudie av Dannemarks naturhamn
- Kartläggning av önskemål om utbyggnad/nybyggnad av hamn-/brygganläggningar via kommunernas ordinarie detaljplanering.
- Sjömarksproblematiken – Inventering och status
- Exploateringstakten av hallbyggnationer för båtförvaring i respektive kommun – problem eller en framtidsnäring som skall ges plats? Inventering, nulägesanalys och trender bör undersökas.
- Inventering av gamla industrihamnar, djuphamnar, fiskehamnar, utlastningsplatser som av olika orsaker inte brukas längre.
- Undersökning av möjligheterna till förtätning av befintliga hamnanläggningar
- Kartläggning av tillgång och behov av sugtömningsstationer
- Regler och tillsyn för spolplattor och slamavskiljare vid båtupptagningsplatser
- Behovet och tillgång av miljöstationer för hantering av miljöfarligt avfall från båtlivet

För Båtgruppen

Munkedal den 23 mars 2009

Anders Svedberg

Bengt Gustafsson

Bilagor: Kartläggning av privata bryggor i Norra Bohuslän

