

# KLUSTER SJÖFART OCH BÅTNÄRING

## FAKTABLAD SJÖFART

### NULÄGE

**Norra Bohuslän är en del av Skagerrak och en av världens mest trafikerade kustfarleder (MoS?). Sverige är ett mycket exportberoende land och sjöfarten är en förutsättning för både export och import. En överflyttning av inrikestransporter från väg till sjö skulle kunna vara bättre för miljön. Samtidigt leder tätare trafik till ökad risk för olyckor med bland annat oljeutsläpp som följd.**

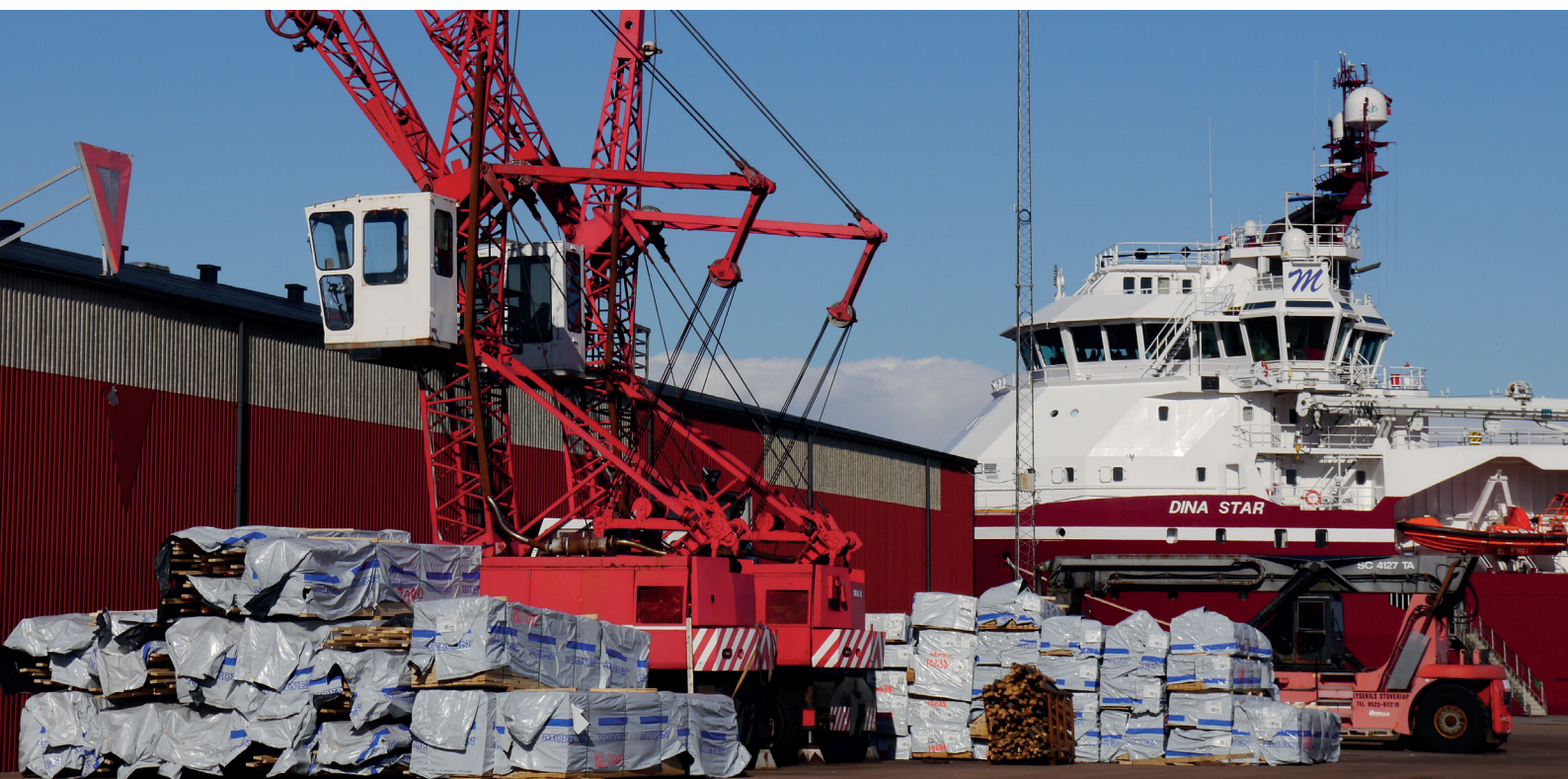
#### ***Sjötransport, kustsjöfart och miljö***

Inom sjötransport finns ca 1 100 svenska företag. De större rederierna är dominerande, där 10 % av företagen omfattar ca 95 % av såväl antalet anställda som ekonomisk omsättning. Övriga företag utgörs huvudsakligen av mindre verksamheter inom gods- och passagerarsjöfart på inre vattenvägar. De inrikes dominerande godsslagen är petroleumprodukter, mineraler samt kalk och cement. För godstrafik är de yttre förutsättningarna avgörande, där bl.a. behov av lastbil föreligger både i transportens början och slut. Endast 7 % av inrikestransporter går

idag på vattenvägar. Godstransport med utrikessjöfart ökar (beräknad fördubbling till år 2050), samtidigt bedöms inrikessjöfart öka endast marginellt.

Omfattande sjöfart leder till utsläpp av bland annat försurande ämnen och partiklar som påverkar närområdet. Oljeutsläpp leder till allvarligt men för bland annat kustturism/båtliv och den marina miljön. Nordsjön inklusive Skagerrak är sedan årskiftet 2015 ett SECA- (sulphur emission controlled area) område med en maxgräns på 0,1 % svavel i bränslet. Barlastvatten-direktivet är till för att undvika spridning av främmande arter och är på väg att träda i kraft. Dessa miljökrav tillsammans med nationella och regionala målsättningar om minskade växthusgasutsläpp från gods- och persontransport kommer vara till fördel för den marina miljön i Norra Bohuslän. Dessutom skapas nya möjligheter för maritima cleantechföretag och fortsatt utveckling av maritim industriell symbios.

*Lysekils hamn med många utvecklingsmöjligheter. Foto: Carl Dahlberg*



## Hamnarna

I norra Bohuslän finns tre större hamnar, Strömstads handelshamn, Brofjorden råolja- och produkthamn samt Lysekils handelshamn. Utöver dessa finns gäst-, fiske- och servicehamnar vilka passar mindre fartyg och servar mindre inrikestransporter. Brofjorden är Sveriges näst största hamn räknat i tonnage (se faktaruta). Lysekils Hamn har potential för betydande godshantering inklusive järnvägsanslutning. Strömstad hamn har platsbegränsningar på landsidan med avseende på godshantering. Den största delen av verksamheten är två norska färjerederier med bil och persontrafik till Sandefjord med ca 6 av- och anlöp dagligen. Det är detaljhandeln på svenska sidan som genererar mycket av resandet.



Marina i Lysekil 2014. Foto Anki Sandinge

Brofjordens oljehamn - Preem		
Ägare: Preem	Omsättning 89 miljarder	Ca 1200 anställda (> 600 i Lysekil)
Anlöp 2014	Råolja 2/vecka	Produkt 3/dag
11 miljoner ton passerar per år		
Medarbetare i hamnen	70 st (skift)	
Antalet anlöp förmodas öka med ca 10 %		
Man sysselsätter en avsevärd mängd serviceleverantörer inom bogsering, lots och kajunderhåll		

Utöver Strömstad-Sandefjordtrafiken är de flesta verksamheter med passagerartrafik mindre och inom norra Bohuslän finns ca 15 företag som är inriktade mot fiske- och skärgårdsturer samt har taxibåtar och reguljär trafik för bland annat Västtrafik. Målgrupp är främst turister, men även fritids- och permanent skärgårdsboende. Huvuddelen av näringen är starkt säsongsbetonad.

## Kryssningstrafik

Kryssningstrafiken bedöms som en växande marknad. Förutsättningar för att ta emot stora kryssningsfartyg finns i Lysekil och 2014 och 2015 gjordes två stora anlöp. Även Strömstad har haft flera anlöp av mindre kryssningsfartyg. Inom övriga norra Bohuslän finns flera hamnar med kajplatser för båtar upp till 100 m och det har på senare år noterats en besöksökning inom detta "megayacht"-segment.

### **Kringverksamheter och miljö**

Övriga regionala "kringverksamheter" är bland annat marin entreprenadverksamhet, kajservice transporter, bogsering, dyktjänster och sjöräddning.

Det är svårt att undvika negativ miljöpåverkan från verksamheter. De viktigaste är utsläpp av farliga ämnen, skräp och näringsämnen samt klimatgaser. Även buller (inklusive undervattensbuller), spridning och införande av främmande arter, muddring och dumpning av muddermassor samt påverkan eller skador på kulturell lämning ger oönskade effekter i varierande grad och behöver övervägas i planeringsarbetet.

### **FRAMTID - GRÖNA HAMNAR OCH MILJÖSMART SJÖTRANSPORT**

De nordbohuslänska kommunerna har enats om en målsättning för sjöfarten med bland annat följande mål:

- Vår fantastiska kust ska vara ren och attraktiv samtidigt som den ska vara tillgänglig för alla.
- Sjöfartens och båtningens mark- och vattenbehov ska prioriteras i de strategiska lägena för att säkerställa frakthamnarnas möjligheter och persontrafikens utveckling.

Bohuslän kan genom sitt läge nära befintliga rutter vara intressant för flera rederier med mindre kryssningsfartyg och framförallt för stora megayachter som har lättare att ta sig in och runt i skärgårdsmiljön. Det finns stora förutsättningar att inte bara bli en transfereringssträcka mellan Oslo och Göteborg. Den stora tillgången är den unika skärgården, där inseglingen i sig till de olika hamnarna kan vara en viktig del av upplevelsen för passagerarna. Det finns även gott om bra ankringsplatser nära attraktiva besöksmål. Avgörande är krav och önskemål på hamnar, infrastruktur, aktiviteter samt hur en mottagarorganisation bör vara utformad för att kunna möta dessa krav.

Färjetrafiken har utvecklats kontinuerligt men arbetar på en föränderlig marknad. Planer finns dock för nya rutter och det finns gott om fartyg till salu.

Lysekils Hamn har planer på utbyggnad, då den bedöms kunna komplettera bland annat Göteborgs Hamn. Det pågår även försök att etablera en malmhamn vid Brofjordshamnen.

Skärgårdsredarna utgör branschorganisation för de mindre rederierna med passagerarfartyg, medan Svenska redarföreningen organiserar många av de större sjöfartsföretagen. Redarföreningens vision är att vara "en tillväxtnäring som gynnar Sverige, en ansvarstagande bransch, ett miljömässigt transportalternativ, en näring i forskningens framkant, en bransch med tydlig internationell integration och koppling, som genomsyras av entreprenörskap och framåtanda".

### **UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT INOM SJÖFARTEN MED KRINGNÄRINGAR**

#### **Sjöfarten**

Handelssjöfartens värsta konkurrenter är utländska lastbilar. Åtgärder bedöms angelägna för att neutralisera kostnadsfördelningen, t.ex. införande av vägavgifter. För en förbättrad effektivitet och miljönytta behöver transportinfrastrukturen och samspelet mellan sjöfart samt väg och järnväg förbättras.

Logistikproblematiken utgör en av de viktigaste förutsättningarna inom fraktsjöfarten vad gäller identifikation av godsflöden, återfrakt, tillräcklig volym för bokning av fartyg m.m. Underlaget av konkurrensen från lastbilstransporter är dock mycket osäkert, vilket bör utredas. En översyn av utvecklingsbehovet för hamnarna som viktiga omlastningspunkter, med utrymmesbehov och djup är också betydelsefull. Även möjlighet till nischad frakt och speciallösningar, för t.ex. detaljhandeln vid köpcentret i Nordby kan vara en möjlighet att utveckla godstransport med mindre krav på stora kvantiteter. Att försöka påverka en effektiv planering av fartygsleder och -rutter skulle kunna bidra till minskad belastning på miljön genom minskad bränsleförbrukning och därmed utsläpp, minskad risk för kollisioner och grundstötning med oavsiktliga utsläpp samt undvika körning i ekologiskt känsliga områden.

### **Regelverk**

Utformning av regelverk skapar problem och dessa inkluderar diverse gränshinder mot Norge, höga kostnader och brister vad gäller båtbesiktningar, försvårande ISPS-regler (International Ship and Port facility Security code) och omständlig tillstånds- och bidragshandläggning. Lobbying för förenkling av regelverk etc. är viktigt för företagens möjlighet att driva verksamhet

### **Hamnarna**

Trenden med generellt större fartyg medför ökade krav på djupgående farleder och större hamnar. Detta gäller även de små om de ska kunna ta emot större tonnage. Detta kan medföra bl.a. behov av muddring och dumpning av muddermassa. Vidare ser man utrymmeskonkurrens mellan t.ex. sjöfarten och fritidsbåtar, energianläggningar, fiske och vattenbruk, vid kajer etc.

Flera kommunala hamnar och kajer har eftersatt underhåll och det råder på sina ställen brist på anslutande parkeringsplatser och brister i kopplad avfallshantering.

Planering och satsning på underhåll av hamnar och anläggningar utgör en viktig förutsättning för näringen. Likaså att tillgängligheten och erforderliga parkeringsmöjligheter finns.

### **Kommunernas roll**

Det finns behov av tydliga visioner hos kommunerna och ett engagemang att hitta möjligheter till utveckling av olika näringar. Långa handläggningstider och planprocesser försvårar för företagen.

Kommunernas information, handläggningstider samt dialog och service i övrigt ska fungera och uppfattas som positiv. Det gäller även upplevelsen av opartiskhet vid beslut och upphandlingar. Resurs- och kompetensnivån bör vara hög vid såväl näringslivs-handläggning som vid praktiska och tekniska frågeställningar. En långsiktig strategi och fysisk planering är viktigt för att näringen ska veta förutsättningar för sina verksamheter. Överhuvudtaget är det viktigt att verksamheterna har förtroende för kommunernas handläggning och attityd till näringen.

### **Personal och samarbete**

Det råder brist på kunnig och utbildad personal för att framföra fartyg.

Det bedöms viktigt att det finns ett intresse för samarbete, såväl mellan företag i samma marin bransch, som t.ex. mellan handeln och passagerarsjöfarten. Då finns förutsättningar för synergier att bidra till friluftslivet, turismnäringen samt levande kustkultur och passagerartrafik.

# FAKTABLAD BÅTNÄRING

## NULÄGE

Fritidsbåtlivet är omfattande inom Norra Bohuslän. Båtturismens ekonomiska värde uppskattas till ca ½ miljard kr per år. Uppskattningsvis sker ca 1 miljon övernattningar per år, varav 1/3 i gästhamn. Båtturismen har kort säsong, med ett markant maximum under juli månad. Då sker en systematisk överbeläggning i nästan alla gästhamnar, medan båtlivet under övrig tid uteslutande är en helgaktivitet. De mest populära skärgårdsmiljöerna är Kosterhavet, Fjällbacka skärgård och Väderöarna.

Tabell antal båtplatser			
Kommun	Kommunala	Privata	Summa
Strömstads kommun	1 500	2 700	4 200
Tanums kommun	1 800	3 900	5 700
Sotenäs kommun	3 900	2 000	5 900
Lysekils kommun	2 200	3 000	5 200
	45%	55%	21 000

Källa Kustzonsprojektet

Inkluderas mindre privata bryggor uppskattas totalt närmare 30 000 båtplatser. Totalt finns även 34 klassificerade gästhamnar (varav 15 privata). Marin teknik (inklusive fritidsbåtar) sysselsätter inom norra Bohuslän totalt ca 400 anställda. De flesta verksamheter utgörs av mindre företag. Översiktlig inventering av marinanknutna mindre verksamheter (såsom marinor, båtvarv, försäljning, rederier) ger ett ungefärligt antal enligt:

## FRAMTID - GRÖNA ATTRAKTIVA GÄST- OCH HEMMAHAMNAR

Den maritima utvecklingen bör utgå ifrån de unika naturvärden som präglar Bohuskusten. För båtlivet har de nordbohuslänska kommunerna enats om bland annat följande mål:

- Vår fantastiska kust ska vara ren och attraktiv samtidigt som den ska vara tillgänglig för alla.
- Förutsättningar för ett hållbart och hänsynsfullt båtliv med liten negativ påverkan på miljön, trivsel och säkerhet ska finnas.
- Infrastruktur för ett förändrat båtbruk ska understödjas exempelvis båttrampor, alternativ förvaring, dagsuthyrning och båtskrotor för att underhålla en hållbar båthantering.
- Marinor och kommunala hamnar ska bidra till en bättre miljö och vara attraktiva platser för vistelse och båtvård.

Översiktlig inventering av marinanknutna mindre verksamheter	
Strömstad kommun	39
Tanum kommun	38
Sotenäs kommun	55
Lysekil kommun	44
Total	176

### **Ökat tryck**

Ökningen av antalet fritidsbåtar medför en brist på fasta båtplatser och båtförvaring. De flesta kommunala båtplatserna är tillägnade boende / fastighetsägare inom egna kommunen, medan övriga är hänvisade till privata platser. Bristen är ganska jämnt fördelat och uppskattas till ca 3 000 platser. För båtförvaring finns olika lösningar och det är även kopplat till sjösättningsmöjligheter.

Det föreligger ett högt generellt exploateringsstryck, för bl.a. marinanknutna verksamheter, sjöbodas, bryggors. Antalet sjöbodas och bryggors har de senaste 20 åren ökat med 30 % respektive 50 %. Samtidigt finns bevarandekrav, strandskyddsbestämmelser och behov av att minska miljöpåverkan. Många nyanläggningar och utbyggnader uppförs utan samråd med eller tillstånd från kommun och länsstyrelse.

### **Miljöpåverkan**

Fritidsbåtlivet ökar, vilket ökar risken för miljöpåverkan. Som konsekvens av detta införs nya miljökrav vad gäller toalettutsläpp, motorer och möjligheter till båtbotentvätt. Förorenade områden och sediment i anslutning till marina verksamheter har fått ökad uppmärksamhet och saneringar kan bli nödvändiga. Antalet sjömackar minskar längs kusten, vilket bland annat ger längre transporter, färre arbetstillfällen och sämre båtservice. Det förekommer även anläggningsbrister vad gäller spill och saneringsmöjligheter vid äldre mackar.

De flesta båtägare upplever dock inte fritidsbåtlivet som ett stort miljöproblem även om "nya" båtägare uppfattar att båtlivets miljöpåverkan är större och de tenderar även att agera mer. Ansvariga för minskning av miljöpåverkan från fritidsbåtar anses främst vara båtägarna själva, men även i hög grad tillverkare av båtar och båtprodukter. Även gästhamnar, varv, marinor samt myndigheter spelar roll.

Kajakpaddling uppvisar en kraftigt ökad trend. Denna kategori ställer generellt mindre krav än fritidsbåtarna, men de sanitära behoven är minst lika stora.

I samband med ökat båtliv ökar även risk för slitage på naturhamnar, avseende nedskräpning och slitage samt bottenpåverkan. Ett stort arbete läggs ned på sop- och latrinhantering av privata och offentliga aktörer.



*Kajak blir ett allt mer populärt sätt att se skärgården.  
Foto Henrik Trygg*

## **UTMANINGAR OCH MÖJLIGHETER FÖR HÅLLBAR TILLVÄXT INOM BÅTNÄRINGEN**

Grundförutsättningarna för ett hållbart båtliv är samarbete och planering för att minska miljöpåverkan och att undvika exploatering i orörda områden samt information och marknadsföring för båtutrustningsnäringen.

### **Planering**

Kommunerna inom NoBo bör enas om en långsiktig samsyn och hur båtlivets intressen ska tillvaratas och hanteras i den fysiska planeringen, bl.a. i kommunernas översiktsplaner där huvuddragen i mark- och vattenanvändning läggs fast. Dagens lagstiftning och planering är till viss del otillräcklig för att svara upp mot de önskemål som finns och samtidigt bevara de stora natur- och kulturvärden som utgör kustens kärna. Behov, anspråk och konsekvenser av ianspråktagande bör belysas såväl övergripande som i detaljplanering.

Inom ramen för framtagandet av en gemensam Blå ÖP fastläggs gemensamma och långsiktiga riktlinjer, strategier och förutsättningar.

### **Tillgänglighet**

Det behövs lösningar som kan förbättra tillgängligheten till havet utan att nya platser tas i anspråk för att skapa fler traditionella båtplatser. Det kan vara t.ex. nyttjande av befintliga outnyttjade verksamheter, sjösättningsramper, lösningar för båtförvar, samägande och hyresmöjligheter. Goda förutsättningar finns för utveckling av underhåll och förvaring av båtar (stapelförvar etc.). Kommunerna bör medverka i en sådan utveckling. Det är även önskvärt att få en jämnare fördelning av båtsäsongen under sommarhalvåret, då trycket är mycket stort under en kort tid. Detta hänger ihop med turismnäringen överhuvudtaget, då allt måste dimensioneras för maxnyttjandet. Samverkan över traditionella gränser bedöms som viktigt. Exempelvis kombinerad och samordning av båt- med husbilbranschen (ställplatser, service, etc.). Samordning kan även ske med campingverksamheter.

### **Regelverk**

Småbåtshamnar är idag bygglovspliktiga, men inte bryggor. Det bedöms angeläget med en ändring av plan- och bygglagen så att även dessa kräver bygglov, för en helhetssyn av konsekvenser. Det är också viktigt för bättre samordning med strandskyddsprövning.

### **Kvalitet**

Båtägarnas förväntningar på småbåtshamnar och marinor styrs av vilken typ av hamn det är. "Fastplatsmarinor" behöver praktiska underhållsfunktioner medan gästhamnar kräver mer av trivsel och personlig hygien. En ökad trend mot krav på verksamheternas miljöanpassning finns. De större hemmahamnarna utökar med turistisk service och får mer av en gästhamnskvalitet. Förbättring av standard på och tillgänglighet till gästhamnar, sjömackar, sugtömningsstationer, spolplattor, skötsel av naturhamnar med mera är viktigt för att dessa ska kunna användas och på ett riktigt sätt. Även parkeringsmöjligheter påverkar tillgängligheten.

För att möta konsumenternas ändrade krav behöver verksamheternas insikt om båtlivskonsumenternas behov, attityd och önskemål öka med hänsyn till marinor i allmänhet och miljöanpassade marinor i synnerhet. Ytterligare arbete behövs kopplat till produkt-, tjänste-, koncept- och varumärkesutveckling. Annorlunda prissättning men även bekvämlighet, bemötande och service skulle stimulera fler gästhamnsbesök. Det upplevda värdet av gästhamnsbesöket behöver ökas för att motivera prisnivån.

### **Miljö**

Båtägarna tar på sig största miljöansvaret. Kan marinan vara ett stöd i det ansvaret, en båtlivets miljölösning? En stor del anger att man är villiga att betala minst 10% mer för en "grön" marina. LOVA-bidrag (50%) har beviljats för ett antal marinor för exempelvis spolplattutbyggnad och åtgärder som minskar tillförsel av kväve och fosfor till havet. 1 april 2015 trädde förbud mot tömning av båttoaletter i havet i kraft, vilket ökar trycket på gästhamnar och sugtömningsstationer.



*Skärgårdstrafiken får ut besökare och boende till kosterhavets nationalpark. Foto Göran Assner*

# ANALYS SJÖFART OCH BÅTNÄRING

Riskanalys - båtliv				
Risk	Sannolikhet	Effekt	Riskreducering/Anteckning	Typ
Många gästhamnar blir inte lönsamma	mellan	dålig kvalitet och utveckling	Kommunerna får understödja gästhamnarna ifrån andra källor	Lönsamhet
Ökade kostnader pga. miljökrav på varv- och marinor (rening, produkter, etc.)	stor	mellan	Planering av verksamhet och åtgärder för kostnadseffektivitet, nyttja ev. bidrag. Samverka, arbeta med produkt/tjänste-koncept- och varumärkesutveckling	Lönsamhet
Mindre efterfrågan då fritidsbåtbranschen är konjunkturkänslig	mellan	mellan	Annorlunda/lägre prissättning, verka för ökad bekvämlighet, bemötande samt service och utbud. Marknadsför miljöprofil.	Marknad
Kostnad för sanering av förorenade sediment	liten	stor	Eventuellt kan statligt bidrag erhållas	Miljö
Verksamheter uppfyller inte kundernas miljökrav, mm.	mellan	mellan	Öka insikt om samt anpassning till behov, attityd och önskemål.	Miljö
Negativ attityd till turism	mellan	stor	Ändra förhållningssätt hos personal, etc.	Utveckling
Riskanalys - sjöfart				
Negativ miljöpåverkan (utsläpp, skador) : negativ PR, myndighetskrav/kostnader.	stor	mellan	Förbättra farleder, utveckla teknik, prioritera miljöfrågorna.	Miljö
Förbättring av farleder, hamnar etc. inte kan/får göras	stor	stor	God planering	Planering
Krav ger högre transportkostnader som påverkar branschutvecklingen	mellan	stor		Lönsamhet
Enskilda OH-kostnader ökar	stor	mellan	?	Lönsamhet
Otydliga, osäkra, olika myndighetskrav	stor	mellan	?	Tillstånd
Långsam myndighetshandling, omfattande kommunal "byråkrati"	stor	mellan	Kunskapsdagar, dialog, näringslivsstrategier	Tillstånd
Svårt att få och upprätthålla kompetent personal	stor	stor	Relevanta utbildningar, lokala satsningar	Personal
Formella gränshinder mot Norge	stor	mellan	Svinesundskommittéen samt därtill kopplad lobbying kan hantera dessa.	Regler
Utrymmeskonkurrens motstående intressen	stor	mellan	Tidig planering kan ge bra avvägningar	Planering
Dåligt underhåll av hamnar	mellan	mellan	Kommunal prioritering	Planering
Dåliga servicefunktioner i hamn	mellan	liten	Kommunal prioritering	
Avsaknad av sjöfartsrelaterad kommunal näringslivs- och samhällsplanering	stor	stor	Blå ÖP med efterföljande agerande kan stödja detta.	Planering

*Riskanalys Båtnäring och sjöfart. Identifierade risker i näringen med sannolikhet för att de blir verklighet, effekt av riskens förverkligande samt typ av risk.*



## GRUND FÖR ANALYSEN

Analysen ovan och nedan baserar sig på ett 30-tal intervjuer, flera nyckeldokument, inventeringar samt tidigare arbete inom kustzonsprojektet.

## ANALYS OCH OMRÅDE

Kustsjöfarten ligger i ett oklart läge. I dagsläget är lastbilstrafiken klart dominerande. Det satsas i Sverige på 5 av 30-talet frakthamnar där Göteborg är klart störst. Våra två frakthamnar har olika utmaningar framför sig. Strömstad har stabil passagerartrafik men inte tillräckligt med kajområde för att lossa, lagra och lassa stora mängder gods. Lysekil har gott om område och förutsättningar men saknar den tydliga partnern sedan massa och papper hamnade på en annan rutt. Lysekils hamn ser nya möjligheter och utmaningar men det går inte att komma ifrån att godsvolymer är väsensskilda ifrån 10 år tillbaka. Trenden går till större hamnar och specialiserade hamnar. Både Preems hamn i Brofjorden och Strömstads hamn har tydliga nischer. Lysekils hamn hoppas fortfarande på nya godslösningar med hjälp av järnväg. Lysekilsbanan kräver dock ordentliga investeringar i upprustning och framtida användning behöver i så fall vara tydligt. Nischade användningsområden är nog den troligaste användningen i framtiden exempelvis verksamheter som produktion och lastning av vågkraftverk eller lagerhantering. I dagsläget har Byggmax flera av magasinerna för sitt Sverigelager i Lysekils hamn. I tider av stora godsflöden behöver denna typ av verksamhet inte ligga vid kajkant utan kan lagras några kilometer upp på land.

Kryssningstrafiken kan komma att öka avsevärt men det är en mogen bransch med små marginaler och merparten av turistikronorna stannar ombord. Man behöver veta vad man förväntar sig för effekt av anlöpen. Det ger en ökad omsättning i lokala affärer men effekten på restauranger och lokala aktivitetsföretag är begränsad. Dock kan det vara en ypperlig möjlighet att locka fler besökare till regionen vid andra tillfällen.

Båtnäringen har varit en stadig och växande bransch under längre tid i Bohuslän. I juli är naturhamnar, gästhamnar och farleder i princip fullt utnyttjade. Möjligheter finns att förlänga säsongen in i juni och framförallt augusti det bygger dock på att restauranger, butiker och serviceställen har öppet då. Miljökraven ökar och kommer kräva en attitydförändring ifrån både besökare och serviceleverantörer. Lönsamheten för gästhamnar och marinor är inte så bra samtidigt som många besökare upplever att de inte får tillräckligt för avgiften. Denna balans är viktig för att behålla ett allmänt båtliv, en god miljö och goda affärsmöjligheter.

I takt med att servicebehov, kostnader för båt och miljömedvetenhet ökar så kommer nya tillgänglighetslösningar krävas om inte många ska lämna båtlivet helt.

Planering och strategi ifrån framförallt kommunerna blir centrala för att få till en god balans mellan miljö, upplevelse och lönsamhet.