



Svenska Båtunionen

Finansdepartementet
Avdelningen för samhällsplanering och bostäder,
Enheten för samhällsplanering

Dnr Fi2020/03324/SPN

Yttrande gällande promemorian “Genomförandet av MKB-direktivet i plan- och bygglagen”

Svenska Båtunionen har givits tillfälle att yttra sig gällande rubricerad promemoria och lämnar följande synpunkter avseende hur MKB-direktivets införlivande i plan- och bygglagen kommer att påverka våra medlemmar, svenska båtklubbar.

Sammanfattning

Regeringskansliet har, efter synpunkter från Europeiska kommissionen om hur MKB-direktivet har genomförts i svensk rätt, gjort en översyn av den del som avser plan- och bygglagen (PBL). MKB-direktivet innehåller krav på att projekt, som på grund av sin art, storlek eller lokalisering, medför en betydande miljöpåverkan ska genomgå en systematisk bedömning av dess miljöpåverkan. För att uppnå ändamålet ska vissa projekt, som huvudsakligen prövas i PBL, tillskrivas tillståndsplikt. Exempel på ett sådant projekt är hamnar för fritidsbåtar. Utredning föreslår att för MKB-projekt i PBL gäller granskning från fall till fall huruvida projektet antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte. Denna granskning sker i bygglovsprövningen av den kommunala byggnadsnämnden. Bedöms MKB-projektet, exempelvis en hamn för fritidsbåtar, medföra en betydande miljöpåverkan i granskningen, blir projektet föremål för detaljplaneläggning.

Synpunkter

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om att de termer som som används för krav på detaljplan (hamn för fritidsbåtar) bör samordnas med kraven på bygglov (småbåtshamnar).

Svenska Båtunionen avstyrker förslaget om att MKB-projekt (hamn för fritidsbåtar) ska omfattas av detaljplanekravet.

Bakgrund till Svenska Båtunionens synpunkter

Avsnitt 6.1.3 – De termer som används för kravet på detaljplan bör i några fall samordnas med kraven på bygglov, s. 84

Svenska Båtunionen är generellt positiva till en samordnad terminologi. Det skulle underlätta arbetet för båtklubbar om samma term används vid ansökan om bygglov som att förstå kraven vid

miljötillsyn. Däremot är definitionen problematisk och det framgår inte i utredningen hur "hamn för fritidsbåtar" kommer att definieras eller om Boverket exempelvis ska ersätta "småbåtshamn" med "hamn för fritidsbåtar" rakt av. För att exemplifiera problematiken: Enligt Boverket finns ingen definition av småbåtshamn i plan- och bygglagstiftningen¹, i Sjöfartsverkets författningssamling SJÖFS 2001:13 definieras fritidsbåtshamn som "en plats eller geografiskt område som inrättas för att ge service till fritidsbåtar, dock inte små bryggor och enkla förtöjningsplatser" och i Kommunförbundets förslag till taxa enligt miljöprövningsförordningen finns ett tillägg av fritidsbåtshamn, där taxan (avgiften) varierar beroende av om fritidsbåtshamnen har mer eller mindre än 50 fritidsbåtar. Eftersom detta bara är ett förslag har olika kommuner gjort olika tolkningar.

Därtill pågår, i skrivande stund, en revidering av avfallsmottagningsdirektivet (KOM(2018)33) där Transportstyrelsen tillsammans med andra myndigheter och båtlivsorganisationerna formulerat ett förslag till ny definition av fritidsbåtshamn. Denna fråga ligger nu på Regeringskansliets bord. Svenska Båtunionen framhåller att det vore djupt olyckligt om termen "hamn för fritidsbåtar" implementeras i PBL och PBF om termen inte har stämts av mot den nya definitionen i avfallsmottagningsdirektivet först, men också med annan lagstiftning. Huruvida termen slutligen blir "hamn för fritidsbåtar" för att det ska stämma överens med MKB-direktivet (bilaga 2, punkt 12 b) är egentligen oväsentligt, utan det viktiga är att den term som väljs är tydligt definierad och att båtklubbar förstår innebörden, oavsett vilken lagstiftning eller myndighet de vänder sig till.

Vidare hänvisar utredningen på sidan 88 till Översiktsplaneutredningen, där förslaget om att detaljplanekravet även bör omfatta småbåtshamnar – utöver hamnar för fritidsbåtar – för att få en samordning mellan krav på bygglov och detaljplan. Utredningen skriver även att det innebär en marginell överimplementering "i förhållande till vad som krävs enligt MKB-direktivet" med hänvisning till SOU 2017:64, s. 211. I SOU 2017:64, på samma sida, står det att överimplementeringen inte är ett problem från EU-synpunkt. Svenska Båtunionen anser inte att det är ett tillfredsställande argument för att överimplementera EU-direktiv endast för att EU inte motsatt sig det. Likaså framhålls det i utredningen på sidan 79 att "Sverige har valt att överimplementera direktivet", vilket Svenska Båtunionen vill påpeka är så kallad "gold-plating", något som enligt både Näringslivets Regelnämnd och Regelrådet leder till ökade kostnader, onödigt regelkrångel och konkurrensnackdelar.

Avsnitt 6.2.2 – MKB-projekt ska omfattas av detaljplanekravet, s. 94

Svenska Båtunionen anser att utredningens förslag, gällande att MKB-projekt (hamn för fritidsbåtar) ska omfattas av detaljplanekravet, saknar verklighetsförankring och inte bör införas. I vilket fall bör hamn för fritidsbåtar omfattas av undantaget. Återigen handlar mycket om definitionen (eller brist på definition) av småbåtshamn eller hamn för fritidsbåtar, eftersom hamnarnas storlek och verksamhetens omfattning varierar i mycket stor utsträckning runt om i landet. I Sverige finns drygt 1 000 båtklubbar som skulle kunna betecknas som småbåtshamn eller hamn för fritidsbåtar, varav drygt 900 båtklubbar är medlemmar i Svenska Båtunionen.

Svenska Båtunionen förstår resonemanget bakom att åtgärder som medför en betydande miljöpåverkan ska omfattas av detaljplanekravet. Men den praktiska tillämpningen kan leda till

¹ <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/bygglov-for-anlaggningar/smabatshamnar/> 2020-10-27

kraftigt ökad administrativ börda och ökade kostnader för båtklubbarna, för odefinierad miljönytta. I utredningen skrivs att andelen åtgärder av denna karaktär är relativt få, men då antar Svenska Båttunionen att utredningen enbart sett till andelen nyetablerade hamnar för fritidsbåtar, och inte räknat med andelen som påverkas vid bygglovsansökan om ändring. Om båtklubbar behöver ändra/flytta befintliga bryggor på grund av slitage, väder eller vind, innebär det att varje sådan ansökan ska granskas huruvida åtgärden har en betydande miljöpåverkan. Det betyder att konsulter behöver tas in för att ta fram underlag, det betyder att 290 kommunala byggnadsnämnder kan bedöma underlaget olika, och det betyder att båtklubbar som ligger långt utanför redan detaljplanelagt område kan komma att omfattas av detaljplanekravet.

Detaljplaner tar ofta lång tid att genomföra, det är olika enheter inom en kommun som berörs (ofta plan, bygg och miljöenhet) samt att Länsstyrelsen är inblandad för granskning av detaljplanen, ofta tre gånger under ärendets gång. I dagsläget införs oftast detaljplaner vid expansiv utbyggnad av tätort i många kommuner, och förslaget innebär då att ska de helt plötsligt detaljplanelägga en hamn för fritidsbåtar, som ofta ligger långt utanför tätorterna? Svenska Båttunionens erfarenhet ger vid handen att kommuner sällan prioriterar sådana ärenden eller i fall att de gör det tar ut orimliga kostnader för hanteringen.

En mer rimlig lösning vore att hamnar för fritidsbåtar åtminstone omfattas av undantaget. Eftersom föreslagen gräns för undantaget är 5 000 kvadratmeter, skulle det i alla fall innebära att mindre hamnar för fritidsbåtar, som mindre båtklubbar, bryggföreningar och samfälligheter inte skulle bli föremål för granskning i bygglovsprövningen avseende betydande miljöpåverkan. Att utredningen dessutom motiverar att hamnar för fritidsbåtar inte ska omfattas av undantaget på grund av bottenfärger, utsläpp av drivmedel och gråvatten visar på föråldrad kunskap. Andelen båtägare som målar skrovet med biocidfärger har minskat kraftigt och båtlivsorganisationer, myndigheter och näringsliv arbetar aktivt för ett ökat användandet av alternativa metoder. Utsläppen av oförbränt drivmedel kommer minska kraftigt med utökad tillgång till alkylatbensin, fossilfri diesel och elmotorer. Därtill minskar andelen tvåtaktsmotorer utan direktinsprutning för varje år. Gällande utsläpp av gråvatten så ska det nämnas att drygt 70 % av båtbeståndet är båtar under 6 meter, som bara används för dagsturer och inte genererar utsläpp av gråvatten. Därtill använder allt fler båtägare miljövänliga produkter som inte innehåller fosfater eller tensider. Eftersom dessa utsläpp kommer att minska kraftigt kommande åren bör lagstiftningen "framtidssäkras" och Svenska Båttunionen anser därför att hamnar för fritidsbåtar bör omfattas av undantaget.

Avsnitt 8 – Konsekvenser, s. 197

Konsekvensutredningen är undermålig med uppenbara brister i redovisning av hur föreslagna åtgärder kommer att påverka ideella föreningar, såsom en båtklubb, vid ansökan om bygglov. Utredningen skriver däremot att kommunen, som antas beröras mest av förslagen, kan justera sina taxor för att täcka de ökade kostnaderna. Svenska Båttunionen, som representerar drygt 900 båtklubbar, ser att ökade kostnader för ansökan om bygglov, ökade handläggningstider vid fall till fall granskning om betydande miljöpåverkan och eventuella krav på detaljplaneläggning, kan komma påverka båtklubbar i stor utsträckning.

Därtill kan det påverka de enskilda båtklubsmedlemmarna, själva stommen i en båtklubben, som istället för att kunna utöva ett vattenburet friluftsliv tvingas lägga mer tid och energi på administrativa uppgifter. Det finns stor risk för att dessa förslag kan komma att segregera båtlivet

ytterligare och leda till att färre personer dels engagerar sig ideellt, dels är ute och tar del av vår vackra natur. Att utredningen inte har inkluderat ideella föreningar i sin konsekvensutredning är anmärkningsvärt.

Avslutande kommentar

Svenska Båtunionen är en paraplyorganisation som representerar drygt 900 båtklubbar och drygt 170 000 enskilda båtklubsmedlemmar. Organisationen har en lång erfarenhet av båtlivsfrågor och verkar både för en bättre miljö och en utökad möjlighet till ett vattenburet friluftsliv. Vi arbetar aktivt för att minska påverkan från fritidsbåtar i våra vatten och natur. Friluftsutövandet, i båten eller med kanoten genom en båtklubb, kan komma att begränsas om föreslagna åtgärder implementeras – då de leder till ökade kostnader för den enskilde medborgaren. Genom båtklubbarnas ideella och allmännyttiga arbete skapas tillgänglighet för många. Ökade kostnader p.g.a. förslaget riskerar att leda till en ökad segregering då båtliv endast blir tillgängligt för människor med höga inkomster.

Lagar och regler ska följas, men det måste också finnas en rimlighet i dess implementering och en förståelse för hur det kan påverka enskildas vilja att bidra till en bättre miljö och bedriva vattenburet friluftsliv.

Svenska Båtunionen,

Stockholm

2020-11-12

Peter Karlsson,
Verksamhetschef

Carl Rönnow,
Sakkunnig