

Inriktning

för ett hållbart båtliv 2035

TSS 2024-4832



Sammanfattning

Den här inriktningen tar avstamp i hållbar utveckling och uppfyllande av de transportpolitiska målen. Traditionellt sett så har säkerhetsfrågor och miljöfrågor kopplade till båtlivet hanterats som två separata områden utan direkt interaktion. Tillgänglighets- och jämställdhetsfrågor har inte lyfts i någon större utsträckning. I takt med den ökade förståelsen för att en helhetssyn är nödvändig har det blivit tydligt att ett helhetsgrepp om fritidsbåtsfrågan är en förutsättning för att skapa framtidens hållbara båtliv.

Det svenska båtlivet är omfattande och populärt. Det bedöms att nära 3,6 miljoner svenskar har varit ute på en fritidsbåt under 2024. Det är främst naturupplevelsen och frihetsupplevelsen som lockar. De senaste åren har också antalet turister från andra länder ökat inom båtlivet. Anledningen skulle kunna vara att Sverige har många sjöar, en lång kust och mycket naturmark vilket kan anses vara attraktivt i kombination med den svenska allemansrätten.

Båtlivet bidrar dock inte enbart till positiva upplevelser, i Sverige dör omkring 20 personer varje år till följd av olyckor med fritidsbåtar och det sker även ett flertal olyckor där människor skadas allvarligt. Till det kommer också att båtlivet har en negativ miljöpåverkan i form av bland annat utsläpp av gifter till vattnet och koldioxid till luften, nedskräpning, förorening, fysisk påverkan på grund av svall och ankring, buller både ovan och under vattenytan och utsläpp av mikroplaster i sjöar och hav.

Transportstyrelsen tolkar tillgänglighet till båtlivet som att alla i Sverige ska ha samma grundläggande förutsättningar att kunna ta del av båtlivet vilket innebär att det inte ska finnas några praktiska eller juridiska hinder. Det kan till exempel innebära att alla ska ha samma tillgång till relevant utbildning och information. Det betyder också att det behöver finnas tillräckligt många fungerande fritidsbåtshamnar, tillgång till båtplatser och hamnar som är handikappanpassade. Något som skulle kunna öka dagens tillgänglighet är uthyrning av båtar och tillgång till båtpooler. Båtlivet kan idag inte anses vara jämställt. Det är många fler män än kvinnor som är aktiva vilket tros bero på tradition, kultur och intresse.

Inriktningen består av två delar, del 1, där en beskrivning av hur det svenska fritidsbåtslivet ser ut idag och del 2, där en målbild för fritidsbåtslivet har formulerats tillsammans med 19 åtgärder som ska bidra till att målbilden och därmed ett hållbart båtliv nås. Åtgärderna har formulerats tillsammans med Sjösäkerhetsrådets och Båtmiljörådets medlemmar och alla parter har förbundit sig att bidra till att åtgärderna blir genomförda.

Målbilden ska vara uppnådd år 2035.

Förord

Båtliv är någonting som ligger svenskarna varmt om hjärtat. Allemansrätten tillsammans med tillgången till både sjöar, hav och vattendrag gör att det är enkelt för gemene man att uppleva naturen från vattnet. Vi lockas av frihetsupplevelsen och traditionen att leva med närhet till vattnet, på olika sätt, är stark.

Transportstyrelsen driver Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet. I de två råden finns berörda myndigheter, organisationer, branschföreträdare och akademien representerade och tillsammans arbetar vi för att svenskt båtliv ska vara så säkert, miljövänligt och tillgängligt som möjligt. Trots att antalet dödsfall stadigt minskar och miljömedvetenheten ökar finns det arbete kvar att göra för att nå ett långsiktigt hållbart båtliv. Tillsammans har vi lyft på alla stenar för att hitta förslag och åtgärder som kan ge resultat samtidigt som det är viktigt att båtlivets frihet inte begränsas.

Det är glädjande att Transportstyrelsen nu kan presentera en ny inriktning för ett hållbart båtliv i Sverige. Inriktningen kommer att ligga till grund för Sjösäkerhetsrådets och Båtmiljörådets arbete under de kommande åren. I framtagningen av inriktningen har samarbetet med en lång rad olika myndigheter, organisationer och branschföreträdare varit viktigt för att skapa förståelse, samsyn och delaktighet i frågorna. Resultatet är en bred uppslutning bakom inriktningen där vi känner oss trygga med att så många olika intressen som möjligt har tillvaratagits.

Kraften i att arbeta tillsammans kommer att ta oss mot framtidens hållbara båtliv!

Gunnar Ljungberg
Sjö- och luftfartsdirektör

Innehåll

Inledande ord	6
Syfte	6
Tillvägagångsätt	7
Läshänvisning	7
Bakgrund	8
Transportpolitiska mål och hållbarhet	8
De tre hållbarhetsdimensionerna	9
Hållbar turism	10
Del 1 Svenskt båtliv idag	11
Inledning	12
Sjösäkerhet	13
Omkomna och skadade inom båtlivet	13
Flytvästanvändning	17
Nykterhet	18
Möjlighet att larma	20
Säkra produkter bidrar till ökad sjösäkerhet	21
Utbildning och kompetenser	23
Miljöpåverkan	25
Användning av fossildrivna båtmotorer	25
Användning av bottenfärger	26
Uttjänta och övergivna fritidsbåtar	27
Övergödning och nedskräpning	28
Buller från fritidsbåtar	29
Undervattensbuller	29
Omgivningsbuller	29
Hamnar för fritidsbåtar	30
Säkra fritidsbåtshamnar	31
Miljöregler för fritidsbåtshamnar	31
Förorenade hamnområden	32
Tillgänglighet till båtlivet	33
Uthyrning och båtpooler kan öka tillgängligheten	34

Ett förändrat klimat kan påverka tillgängligheten	34
Jämställdhet och mångfald.....	34
Ansvar inom fritidsbåtssektorn	36
Transportstyrelsen.....	36
Sjösäkerhetsrådet	37
Båtmiljörådet	37
Havs- och vattenmyndigheten	37
Sjöfartsverket	38
Naturvårdsverket.....	38
Kustbevakningen.....	38
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap.....	38
Polismyndigheten	39
Svenska Sjöräddningssällskapet.....	39
Svenska Båtbranschens Riksförbund, Sweboat.....	39
Nämnden för båtlivsutbildning	39
Sveriges Länsstyrelser	39
Sveriges kommuner	40
Del 2 Ett båtliv för framtiden	41
Förutsättningar för ett hållbart båtliv	42
Målbild 2035.....	43
Ett båtliv för framtiden – säkert, miljövänligt och tillgängligt för alla!.....	43
Åtgärder.....	44
Utökat samarbete	44
Information och kommunikation	46
Analyser	48
Övriga åtgärder	50
Uppföljning av åtgärder	55
Avslutande ord.....	56
Referenser	57

Inledande ord

Omvärlden ställer allt högre krav på att samhällsutvecklingen ska vara hållbar och att det offentliga arbetar för att främja en hållbar utveckling. Inom hållbar utveckling talar man om tre dimensioner - social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet och när hänsyn tas till alla tre dimensioner så kan en hållbar utveckling uppnås.

Transportstyrelsens ansvar att bidra till en hållbar utveckling framgår bland annat i Regeringsformen, de transportpolitiska målen och Transportstyrelsens instruktion. Myndighetens mål och instruktioner tillsammans med samhällets ökade förväntningar på hållbarhet gör att Transportstyrelsen behöver arbeta för ett hållbart transportsystem inom alla trafikslag, således också inom fritidsbåtssektorn. Det är därför nödvändigt att ta fram en riktning för hur ett hållbart båtliv kan se ut och nås.

Sverige har en av världens största skärgårdar och det finns ett stort antal insjöar och vattendrag över hela landet. Till följd av den svenska allemansrätten är det fritt för alla att vistas på våra vatten och båtlivet är omfattande och populärt. Båtlivsundersökningen 2025 visar att det var omkring 3,8 miljoner människor i åldern 20-74 år som vistas i en fritidsbåt i Sverige under 2024. Det är frihetsupplevelsen och naturupplevelsen som svenskar värderar allra högst med sitt båtliv. Det går också att konstatera att det inte bara är svenska medborgare som vistas på våra vatten, många turister från exempelvis Danmark, Tyskland och Nederländerna har under de senaste åren också börjat njuta allt mer av de naturupplevelser som svenskt båtliv har att erbjuda.

Båtlivet bidrar dock inte enbart till positiva upplevelser. Enligt Transportstyrelsens statistik dör cirka 20 personer varje år i Sverige till följd av olyckor med fritidsbåtar, det sker även ett flertal olyckor där människor skadas allvarligt. Till det kommer också att båtlivet har en negativ miljöpåverkan i form av bland annat utsläpp av gifter till vattnet, koldioxid till luften, nedskräpning, förorening, fysisk påverkan på grund av svall och ankring, buller både ovan och under vattenytan och utsläpp av mikroplaster i sjöar och hav.

År 2012 fick Transportstyrelsen i uppdrag av regeringen att ta fram en strategi för ett säkert båtliv 2020. För att bidra till att nå de transportpolitiska målen har Transportstyrelsen identifierat ett behov av att hantera fritidsbåtsfrågan ur ett bredare perspektiv. Därför har Transportstyrelsen tagit vid där den tidigare strategin slutade och tagit fram en inriktning för ett hållbart båtliv som likvärdigt innefattar sjösäkerhet, miljöpåverkan, hälsa, jämställdhet, tillgänglighet och marknadsaspekter.

I sammanhanget är det dock viktigt att poängtera att ett hållbart båtliv inte kan uppnås enbart till följd av Transportstyrelsens arbete. Andra berörda myndigheter, organisationer, båtbranschen, akademien, kommuner och Länsstyrelser behöver också bidra inom sina ansvarsområden för att skapa framtidens hållbara båtliv.

Syfte

Syftet med denna inriktning är att på ett tydligt sätt skapa förutsättningar för ett hållbart båtliv i Sverige. Arbetet mot målet utgår från en framtagna målbild med tillhörande 19 åtgärder.

Genom att ta fram en inriktning, en målbild och åtgärder för ett hållbart båtliv i Sverige finns ambitionen att likställa sjösäkerhet, båtmiljö, tillgänglighet, jämställdhet och ekonomiska faktorer i båtlivet samtidigt som vi vill skapa en förståelse för att ett område inte kan förbättras utan att hänsyn tas till de andra.

Tillvägagångsätt

För att kunna ta fram denna inriktning har Transportstyrelsen haft en bred dialog med berörda myndigheter, båtbranschen, båtlivsorganisationer och akademien via Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet. Transportstyrelsen har genomfört tre gemensamma workshops med råden.

Information och statistik har hämtats från Båtlivsundersökningarna som genomfördes 2020 och 2025, Transportstyrelsens ordinarie datainsamling samt från andra relevanta aktörer och källor. Det går dock att konstatera att befintligt underlag gällande svenskt båtliv är relativt tunt och fragmenterat vilket har inneburit en utmaning i att skapa en helhetsbild av det svenska båtlivet. Denna inriktning utgör den första samlade bilden av hur svenskt båtliv ser ut idag.

Läshänvisning

Denna inriktning består av två delar. I den första delen presenteras en nulägesbild av det svenska båtlivet. Beskrivningen gör inte anspråk på att vara heltäckande men den ger en god bild av båtlivet samt inom vilka områden det behövs insatser för att nå ett hållbart båtliv 2035.

Den andra delen utgörs av en målbild för båtlivet tillsammans med 19 åtgärder som bedöms nödvändiga för att öka möjligheterna till att målbilden ska nås.

Delarna kan läsas fristående men för att få en helhetsbild bör de med fördel läsas tillsammans.

Bakgrund

Traditionellt sett så har säkerhetsfrågor och miljöfrågor kopplade till båtlivet hanterats som två separata områden utan direkt interaktion. Tillgänglighets- och jämställdhetsfrågor har inte lyfts i någon större utsträckning. I takt med den ökade förståelsen för att en helhetssyn är nödvändig har det blivit tydligt att ett helhetsgrepp om fritidsbåtsfrågan är en förutsättning för att skapa framtidens hållbara båtliv.

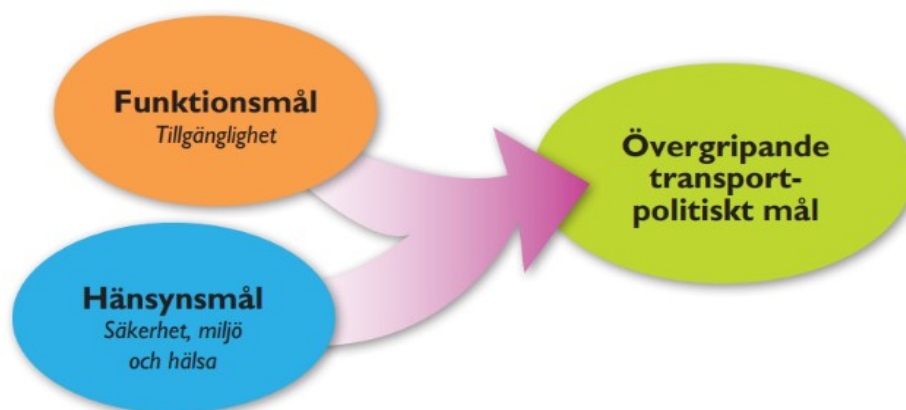
Transportpolitiska mål och hållbarhet

Genom att Transportstyrelsens arbete ska bidra till de transportpolitiska målen så skapas förutsättningar för ett hållbart transportsystem i stort. De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål. Funktionsmålet och hänsynsmålet ska bidra till att det övergripande målet nås.

Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Funktionsmålet *Tillgänglighet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att alla ska ha en grundläggande tillgänglighet i hela landet. Målet ska också bidra till utveckling i hela landet samt likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov, det vill säga transportsystemet ska vara jämställt.

Hänsynsmålet *Säkerhet, miljö och hälsa* ska bidra till att transportsystemet anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Hänsynsmålet ska dessutom bidra till att uppnå de svenska miljökvalitetsmålen och det övergripande generationsmålet för miljö men också bidra till ökad hälsa.



Under hänsynsmålet finns två etappmål;

- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.

- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Etappmålet om säkerhet är vägledande i Transportstyrelsens sjösäkerhetsarbete och innebär att antalet omkomna år 2030 ska ha sjunkit med 50 procent från i genomsnitt 20 personer per år, beräknat på ett medelvärde för antalet döda mellan åren 2017–2019 till 10 personer per år. Etappmålet anger också att antalet allvarligt skadade ska ha sjunkit med 25 procent år 2030. Det finns dock svårigheter med att mäta nedgången av antalet allvarligt skadade eftersom det idag finns ett mörkertal i rapporteringen.

Etappmålet gäller gemensamt för den svenska yrkes- och fritidssjöfarten men det är inom fritidssjöfarten den absoluta majoriteten av dödsolyckorna sker.

De svenska miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. De miljökvalitetsmål som berör fritidsbåtssektorn är:

- Begränsad klimatpåverkan
- Bara naturlig försurning
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Hav i balans samt levande kust och skärgård

De tre hållbarhetsdimensionerna

Inom hållbar utveckling talar man om tre dimensioner - social, ekonomisk och miljömässig hållbarhet och när hänsyn tas till alla tre dimensioner så kan en hållbar utveckling uppnås.

Den sociala dimensionen sätter människan i centrum och ser till individens behov. Viktiga aspekter är till exempel hälsa, säkerhet, trygghet, delaktighet, tillgänglighet, jämlikhet, jämställdhet, arbetsförhållanden, tillit och utbildning. Alla människor ska ha möjlighet att leva ett bra och hälsosamt liv där deras rättigheter respekteras. (Transportstyrelsen, 2023)

Den miljömässiga dimensionen handlar om att bevara jordens resurser, om ekosystemens produktions- och anpassningsförmåga. Det handlar till exempel om klimat, föroreningar, buller, förekomst av invasiva arter, markanvändning, energi, biologisk mångfald, ekosystemtjänster och avfall. Utvecklingen i världen ska inte ske på bekostnad av miljön och jordens resurser. (Transportstyrelsen, 2023)

Den ekonomiska dimensionen kan ses som en styrkraft eller ett medel. Det handlar exempelvis om forskning, innovation, affärsmodeller, effektivitet, konkurrensförhållanden, konsumtion, infrastruktur, sysselsättning och kompetens. Utvecklingen ska balanseras så att den fungerar långsiktigt utan att människor eller natur far illa. (Transportstyrelsen, 2023)

Nedanstående illustration visar översiktligt hur olika frågor kopplade till båtlivet kan delas in i de olika hållbarhetsdimensionerna. Det är dock viktigt att vara medveten om att en fråga kan ha bäring på flera dimensioner och det är inte alltid lämpligt att göra skarpa avgränsningar.



Hållbar turism

Båtliv är en del av Sveriges turism- och besöksnäring. Definitionen av turism har tagits fram av Världsturismorganisationen (UNWTO) och omfattar människors aktiviteter när de reser till och vistas på platser utanför sin vanliga omgivning under kortare tid än ett år för fritid, affärer eller andra syften. (Tillväxtverket, 2023)

Enligt det turistpolitiska målet ska Sverige ha en hållbar turism med ett hållbart resande och en hållbar och konkurrenskraftig besöksnäring som växer och bidrar till sysselsättning och attraktiva platser för besökare, boende, företag och investeringar i hela landet. Enligt Tillväxtverket handlar den första delen i det turismpolitiska målet om att resandet ska bli mer hållbart och att utsläppen från turismens transporter ska minska. Många olika aktörer, bland annat näringslivet, politiken och civilsamhället behöver alla ta ansvar för att minska utsläppen från transporter och att utveckla och nyttja klimatsmarta transporter. (Tillväxtverket 2023)

Det finns förutsättningar att minska utsläppen genom ökad transporteffektivitet, genom att turisternas resande sker med effektivare fordon och fartyg, elektrifiering och genom att gå från fossila till hållbara förnybara drivmedel. Detta är sammankopplat med transportsystemets omställning i stort. (Tillväxtverket, 2023)

Att ta fram en inriktning för ett hållbart båtliv går väl i linje med så väl de transportpolitiska målen som det turistpolitiska målet.



Del 1

Svenskt båtliv idag

Inledning

Idag finns det uppskattningsvis strax under 1,5 miljoner fritidsbåtar i Sverige, av dessa uppskattas ca 1,3 miljoner vara sjödugliga. (Transportstyrelsen, 2025) Enligt branschorganisationen Sweboat säljs det varje år cirka 20 000–25 000 nyproducerade fritidsbåtar i Sverige. Hur många fritidsbåtar som säljs på begagnatmarknaden finns det inga samlade uppgifter om. Båtbeståndet i Sverige domineras av småbåtar som kajaker, roddbåtar och små öppna båtar med liten motor (under 10 hk). Därefter kommer så kallade dagturbåtar, framför allt motorbåtar med övernattningsmöjlighet, som har motorer på över 10 hk. (Transportstyrelsen, 2025)

Av Båtlivsundersökningen 2025 så framgår det att 19 procent av de svenska hushållen ägde minst en fritidsbåt under år 2024. Andelen har legat relativt stabilt sedan år 2004.

Undersökningen visar också att cirka 36 procent av svenskarna i åldern 20–74 år har vistats i en fritidsbåt under de senaste tolv månaderna vilket motsvarar cirka 3,8 miljoner människor.

Jämfört med hur det såg ut år 2020 så är det en ökning på 6 procent, då cirka 30 procent av svenskarna i samma åldersspann vistades i en fritidsbåt.

Enligt Båtlivsundersökningen 2025 så var 23 procent av Sveriges båtlivsutövare medlem i en klubb eller förening kopplad till sitt båtlivsutövande. Undersökningen visade också att 75 procent av de som har båt inte är organiserade i en båtklubb eller förening utan har sin båt vid privata bryggor eller i privat regi. Det i sig betyder att många därmed inte får möjlighet att ta del av den information kring exempelvis sjösäkerhet och miljöpåverkan som båtklubbar och båtlivsorganisationer ger sina medlemmar. Det är därför viktigt att informationen når oorganiserade båtlivsutövare på annat sätt.

Det är främst frihetsupplevelsen och naturupplevelsen som svenskar värderar allra högst med sitt båtliv. Det är dock inte bara svenskar som njuter av båtliv i Sverige. De senaste åren har antalet turister från bland annat Danmark, Tyskland och Nederländerna ökat. Det skulle bland annat kunna bero på att Sverige har många sjöar, en lång kust och mycket naturmark vilket kan anses vara attraktivt tillsammans med den svenska allemansrätten.



Sjösäkerhet

Sedan tidigt 1970-tal har antalet dödsolyckor kopplade till båtliv sjunkit stadigt men det finns fortfarande mer att göra för att minska allvarliga olyckor och dödsfall ytterligare. Ett säkert båtliv bygger på flera olika parametrar vilka presenteras i detta kapitel.

Omkomna och skadade inom båtlivet

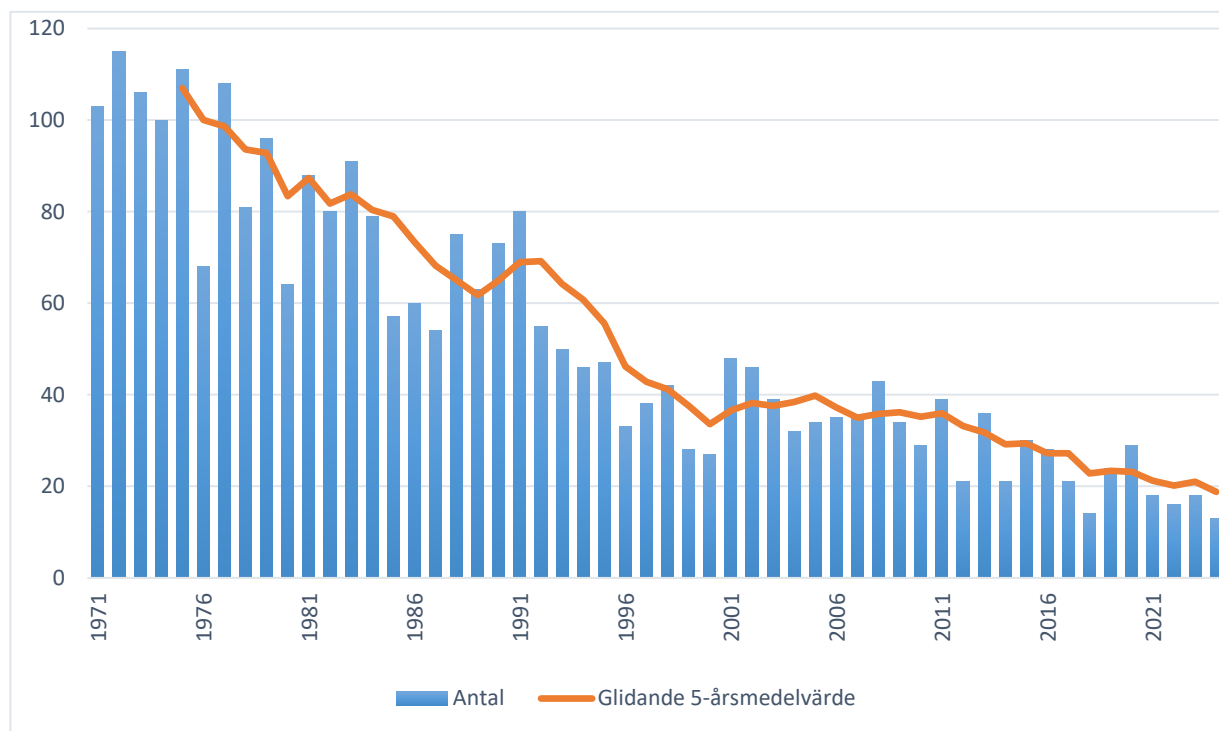
Inom båtlivet sker det varje år ett antal allvarliga olyckor med dödsfall eller saknade som följd.¹ Det finns idag inga helt tillförlitliga uppgifter om hur många som skadas i båtlivet, trots att det numera finns krav på rapportering genom lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas som trädde ikraft under 2021. Lagen innebär att utpekade akutsjukvårdgivare, Polismyndigheten och Kustbevakningen ska rapportera de olyckor som kommit dem till känna och som lett till personskador eller dödsfall. Rapporteringen sker i en gemensam databas vid namn Strada som förvaltas av Transportstyrelsen.

Antalet omkomna och saknade inom svenskt båtliv har minskat över tid. Figur 1 visar att även om det har varierat mellan åren, så har den generella trenden varit nedåtgående. För att jämma ut de variationer som finns mellan åren används ett femårigt glidande medelvärde. Antalet omkomna har gått ner från omkring 100 omkomna per år under 1970-talet till omkring 20 omkomna per år under 2020-talet. I början av tjugohundratalet utökades statistikens omfång till

¹ I de olyckor där någon angets som saknad förutsätts det att personen har avlidit och räknas då som omkommen. Begreppet *omkommen* kan därmed anses avse både avlidna och saknade.

att även omfatta olyckor som inträffade på väg till eller från fritidsbåtar. Utökningen förklarar de högre antalen omkomna/saknade som kan noteras under motsvarande period.

Sedan 2011 är den absolut vanligaste dödsorsaken drunkning. Andra orsaker, exempelvis kolmonoxidförgiftning eller krockvåld, förekommer men i mindre utsträckning.²

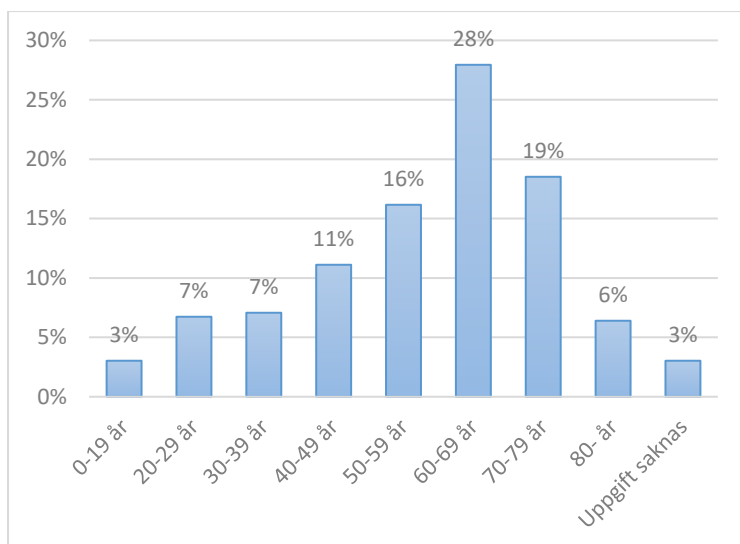


Figur 1. Antal omkomna/saknade inom båtlivet 1971-2024. Observera att uppgifter för 2023-2024 är preliminära.
Källa: Transportstyrelsen

Antal omkomna ligger idag på så pass låga nivåer så att slumpen spelar en betydande roll i de relativa skillnaderna mellan enskilda år. Det finns en viss naturlig variation i utfallet för respektive år som gör att skillnaderna ska tolkas med försiktighet, särskilt vid låga nivåer. Det är svårt att utifrån statistiken dra slutsatser kring vad som ligger bakom den positiva utvecklingen som inträffat över tid, men tänkbara faktorer relaterar till att ha bra förutsättningarna att rädda sig själv eller bli räddad av andra. Några exempel på detta är bättre larmmöjligheter, säkrare båtar, en generellt ökad säkerhetsmedvetenhet och fler genomförda utbildningar, samt förändrad alkohol användning till sjöss.

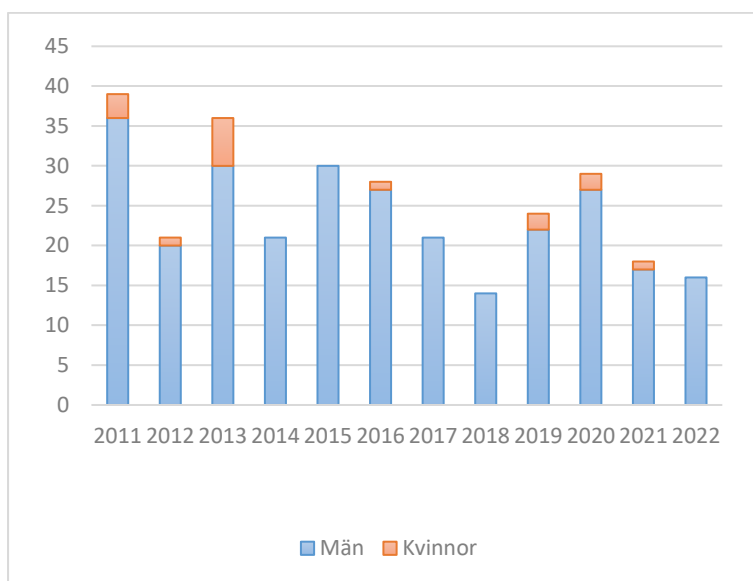
Figur 2 visar inom vilka åldersintervall de avlidna har varit. Omkring hälften har varit 60 år eller äldre under perioden 2011–2022. Flest omkomna är 60–69 år medan personer under 30 år endast utgör var tionde.

² För händelser som skett innan år 2011 saknas detaljerad information gällande dödsorsak.



Figur 2. Antal omkomna/saknade per åldersintervall 2011-2022.
Källa: Transportstyrelsen

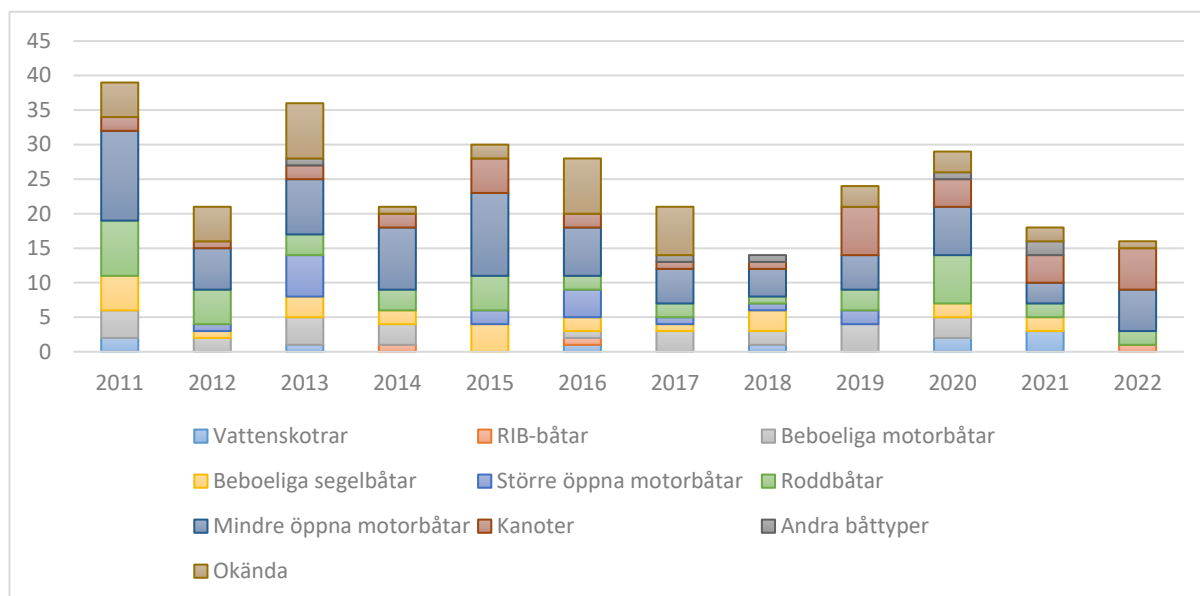
En absolut majoritet av de omkomna i fritidsbåtsolyckor är män, vilket presenteras i Figur 3. Kvinnor utgör endast fem procent av de omkomna och saknade under åren 2011–2022.



Figur 3. Könsfördelning för omkomna/saknade 2011-2022
Källa: Transportstyrelsen

Figur 4 visar vilka båttyper som har förekommit i dödsolyckorna. Mellan 2011 och 2022 har omkring 30 procent förolyckats i mindre öppna motorbåtar. Även roddbåtar och kanoter är vanligt förekommande båttyper, förekommande i 14 respektive 12 procent av dödsolyckorna. Båttyperna större öppna motorbåtar, samt både beboliga motorbåtar och segelbåtar förekommer var för sig i 6-9 procent av fallen. Det är ovanligt att personer omkommer i olyckor med RIB-båtar eller vattenskotrar.

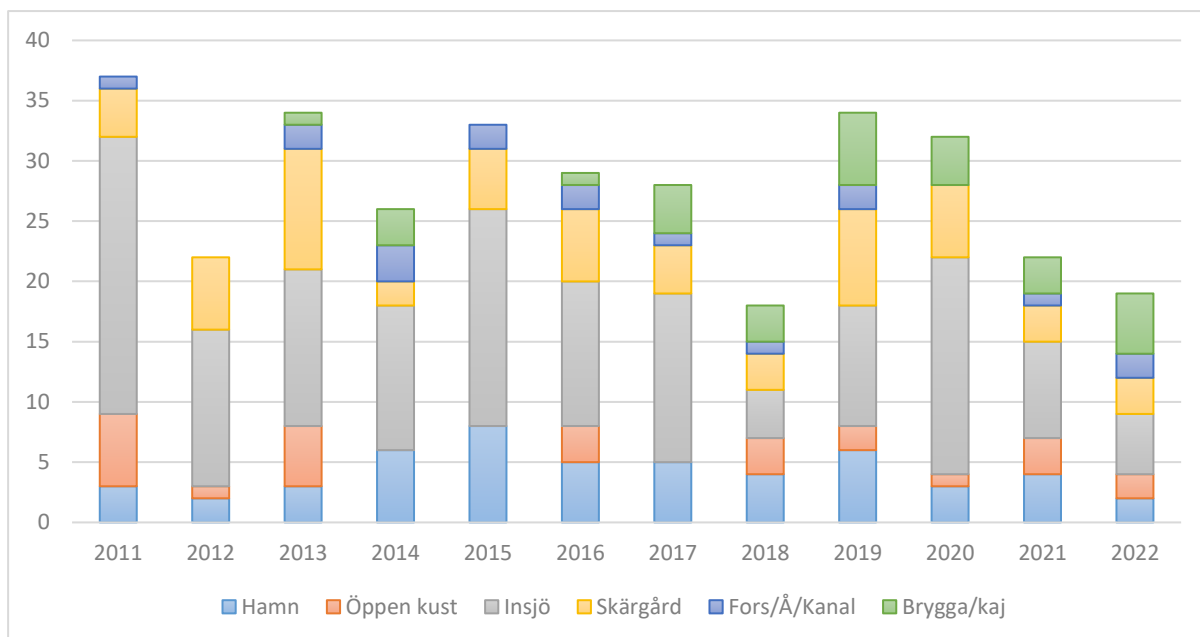
Mindre båtar innebär ofta en större utsatthet för väder och vind och dessa båtar kan också ofta ha en sämre stabilitet vilket exempelvis kan leda till kantring eller fall överbord, i synnerhet om en aktivitet likt fiske bedrivs från båten. Många gånger färdas personer ensamma i dessa båtar vilket kan innebära att det saknas andra personer som kan bistå om en nödsituation uppstår.



Figur 4. Involverade båttyper i dödsolyckor 2011-2022.
Källa: Transportstyrelsen

Figur 5 visar på vilken typ av vatten som dödsolyckorna har inträffat 2011-2022. Observera att en och samma olycka kan förekomma i fler än en sorts farvattenkategori. Exempelvis kan en olycka ha inträffat i en skärgårdshamn, och därmed förekomma både i kategorierna ”hamn” och ”skärgård”. Detta medför att den totala summan av de olika kategorierna är större än totalt antal omkomna.

Sett till antal är insjöar den enskilt vanligaste farvattenstypen för dödsolyckor under den redovisade perioden, följt av skärgårdsmiljö. Det är däremot relativt få som omkommer ute i öppna kustområden. Det är också relativt ovanligt att personer förolyckas under färd på forsar, åar, kanaler och liknande. Många olyckor inträffar i hamnmiljö och vid bryggor/kajplats. Dessa platstyper kan som tidigare nämnts kombineras med andra platstyper.



Figur 5. Fördelning av dödsolyckor utifrån farvattentyp 2011–2022.

Källa: Transportstyrelsen

Flytväst användning

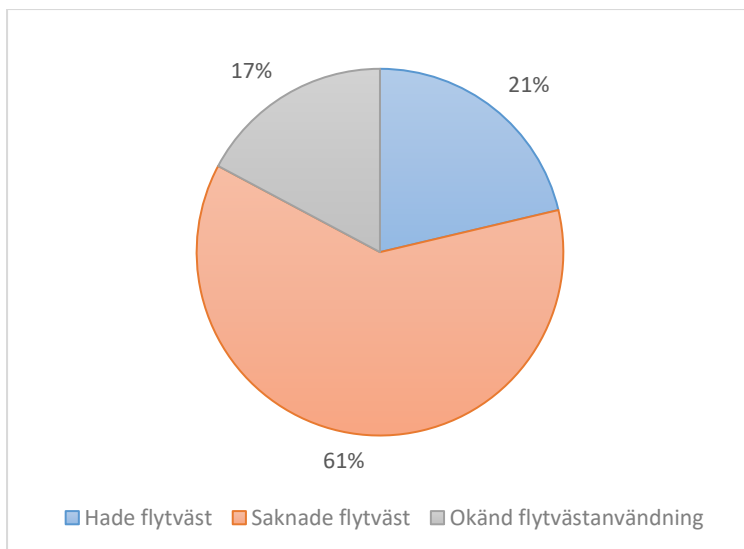
Att använda flytväst när man är ute på sjön är en av de viktigaste faktorerna för att öka sin chans att överleva om olyckan är framme. I Båtlivsundersökningen 2025 anger de svarande att de har med sig flytvästar eller andra flythjälpmedel till alla ombord i åtta av tio fall. Den främsta anledningen att inte ha med sig flytvästar eller annan flytutrustning ombord är enligt undersökningen att det inte anses behövas följt av att det glömts bort. (Transportstyrelsen, 2025) Enligt en undersökning³ genomförd år 2023 av Kantar Sifo på uppdrag av försäkringsbolaget Dina försäkringar är det dock endast 57 procent av dem som åker båt som alltid har flytväst på sig. Män är enligt undersökningen sämre på att använda flytväst än kvinnor. De som är sämst på att använda flytväst är män i åldern 18–34 år där endast 48 procent alltid använder flytväst. (Spotlight, 2025-01-21).

I Sverige finns det idag inget krav på att använda flytväst. Flytväst användande är starkt ihopkopplat med vanor, beteenden och den kultur som råder i det sammanhang man befinner sig i. Att människor inte använder flytväst beror troligtvis på att man överskattar sin egen förmåga att kunna rädda sig själv vid en eventuell olycka, det vill säga man överskattar sin egen simförmåga.

Figur 6 visar att cirka 60 procent av de som omkom under perioden 2017–2022 saknade flytväst på sig vid tillfället för dödsolyckan. 21 procent av de som omkom hade flytväst på sig, medan det saknas uppgifter i 17 procent av fallen.⁴ Enligt Båtlivsundersökningen 2025 är drygt 60 procent av Sveriges befolkning positiva till att införa en lag om obligatoriskt flytväst användande.

³ Undersökningen genomfördes i Kantar Sifos webbpanel under perioden 13–21 februari 2023. Totalt intervjuades 3051 personer i åldern 18–79 år. Webbpanelen är riksrepresentativt rekryterad utifrån slumpmässiga urval. Det förekommer ingen självrekrytering i Kantar Sifos webbpanel

⁴ Perioden har valts då det är år med förhållandevis god kvalitet på data med färre okända uppgifter. Uppgifter ur Transportstyrelsens statistik.



Figur 6. Flytväst användning vid dödsolyckor 2017-2022.

Källa: Transportstyrelsen

Det finns många faktorer, som typ av flytväst som eventuellt använts, temperatur i vattnet och omständigheterna för olycka, som påverkar hur en olyckshändelse utvecklar sig. Det är således svårt att dra någon slutsats exempelvis kring hur många som hade överlevt om de hade burit flytväst vid olyckstillfället, men det går trots detta att konstatera att flytvästen är ett effektivt och förhållandevis enkelt och billigt livräddningsredskap som ökar möjligheterna för räddning.

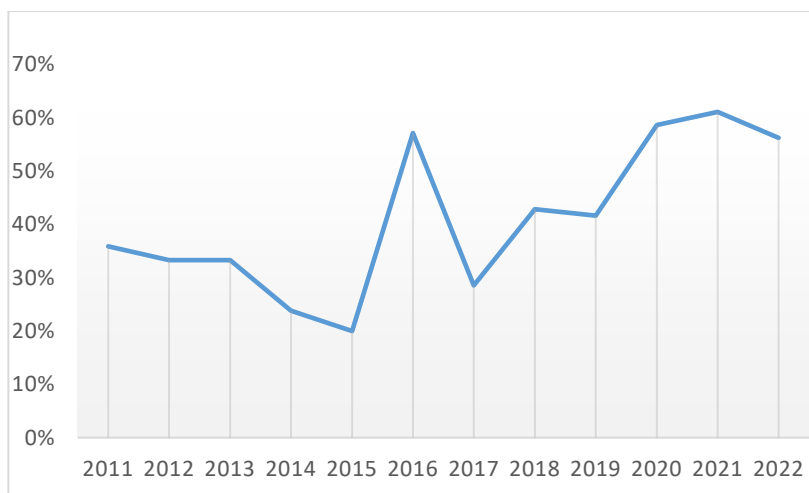
Nykterhet

Att vara onykt ökar risken att allvarliga olyckor uppstår, så även när man kör båt. Att ha alkohol eller narkotika i blodet har en negativ påverkan på bland annat en persons omdöme, uppmärksamhet, reaktionsförmåga och koordination vilket ökar risken för olyckor både under färd och vid lossning/angöring. (Kustbevakningen 2024)

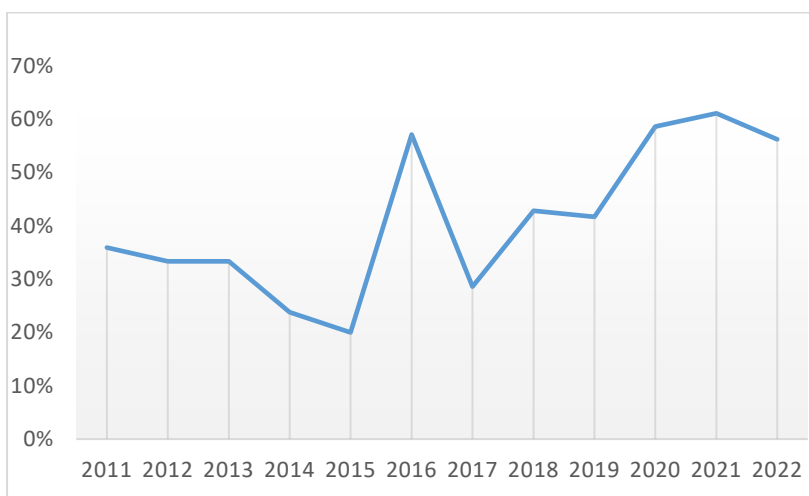
Sjöfylleri är ett brott mot Sjölagen⁵ och i Sverige gäller samma gräns till sjöss som på land, dvs för att framföra en fritidsbåt får alkoholhalten i blodet på föraren inte överstiga 0,2 promille. Gränsen för grovt sjöfylleri går vid 1,0 promille alkohol i blodet. Gränsvärdet gäller inte framförande av alla fritidsbåtar utan endast de som med motordrift kan framföras med en hastighet på minst 15 knop eller har en skrovlängd på minst 10 meter. De som framför mindre eller mer långsamma båtar kan också dömas för sjöfylleri om Polisen eller Kustbevakningen bedömer att båten inte kan framföras på ett säkert sätt.

För att följa utvecklingen gällande alkoholanvändning har Transportstyrelsen sedan 2011 samlat in uppgifter om alkoholhalt i blodet för de som omkommit i samband med båtoolyckor. Andelen opåverkade som förolyckats har varierat med tiden, vilket kan ses i

⁵ Sjölagen (1994:1009)



Figur 7, men har gått från drygt 30 procent till över 50 procent.

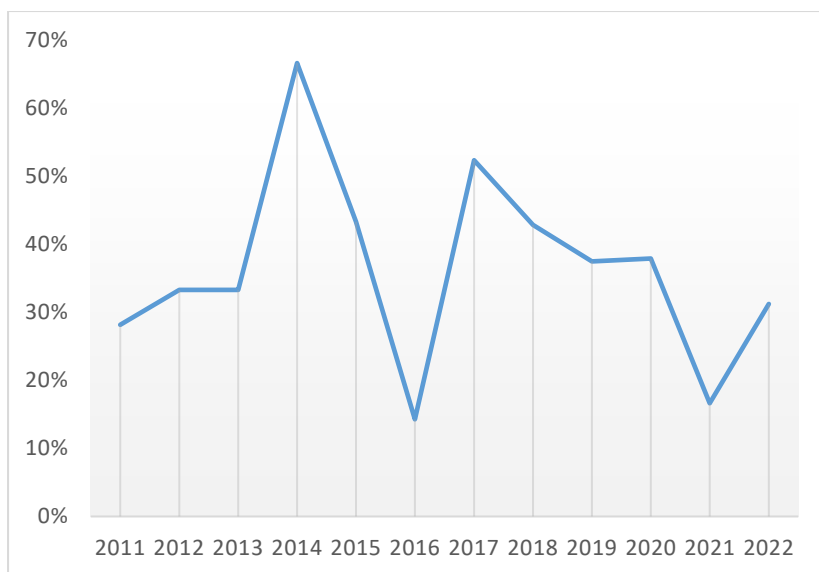


Figur 7. Andel opåverkade omkomna/saknade, 2011-2022.

Källa: Transportstyrelsen

Även om detta är en positiv utveckling så innebär det ändå att alkohol fortfarande förekommer i många av dödsolyckorna. Det är några få procent under respektive period som omkommit med alkohol i blodet, men där halten legat under gränsen för sjöfylleri. I vissa fall kan alkohol i blodet uppstått naturligt efter döden, och alltså inte vara ett tecken på alkoholförtäring.

Andelen omkomna vars alkoholhalt överstiger gränsen för grovt sjöfylleri, 1,0 promille i blodet, har varierat över den redovisade perioden, men ligger både i början och slutet av den redovisade perioden omkring 30 procent, se figur 8.



Figur 8. Andel omkomna/skadade med alkoholhalt överstigande 1,0 promille, 2011-2022.
Källa: Transportstyrelsen

Under den redovisade perioder har mörkertalet minskat genom att det är färre olyckor där det saknas uppgifter om alkoholhalt i blodet på den omkomna.

Det saknas motsvarande finmaskiga data rörande narkotikapåverkan. I de fall det förekommer narkotika i blodet på den aktuella personen är det viktigt att skilja på preparat som används i medicinskt syfte och inte, även om effekterna i vissa fall kan vara snarlika.

Under 2024 genomförde Kustbevakningen en nationell satsning mot sjöfylleri. Enligt Kustbevakningen genomfördes 894 slumpmässiga kontroller av nykterheten bland dem som framförde fritidsbåt på statligt vatten.⁶ Vid dessa kontroller var det 20 personer som vid blåsning hade ett värde över gränsen för sjöfylleri. (Kustbevakningen, 2025-01-14)

Som jämförelse kan nämnas att av totalt 229 omkomna personer inom vägtrafiken 2023 så hade 40 personer (35 alkohol och 5 alkohol och narkotika) en promillehalt på mer än 0,2. (Trafikverket, 2024)

Enligt en undersökning⁷ genomförd av Kantar Sifo år 2023 på uppdrag av försäkringsbolaget Dina försäkringar framkommer det att 16 procent av befolkningen kan tänka sig att åka båt med en förare som är alkoholpåverkad. Män har en större benägenhet att åka med en påverkad förare, 20 procent uppger att de kan tänka sig att göra det medan 11 procent av kvinnorna svarade ja. Benägenheten att åka med en alkoholpåverkad förare på sjön är enligt undersökningen större än att åka bil med en alkoholpåverkad förare där endast två procent uppgav att de skulle kunna tänka sig att göra det. (Spotlight, 2025-01-21) Undersökningen visar att befolkningen kan antas ha en mer avslappnad inställning till alkohol i samband med båtkörning än bilkörning trots att samma gränsvärden gäller. Vad det kan bero på är svårt att

⁶ Begreppet statligt vatten omfattar havet, Vänern, Vättern och Mälaren. Det är vatten där det enligt Lag (2003:778) om skydd mot olyckor och tillhörande Förordning (2003:789) om skydd mot olyckor är Sjöfartsverket som ansvarar för livräddande insatser. I övriga sjöar, kanaler samt i hamnar är det den kommunala räddningstjänsten som ansvarar för sjöräddningen.

⁷ Undersökningen genomfördes i Kantar Sifos webbpanel under perioden 13–21 februari 2023. Totalt intervjuades 3051 personer i åldern 18–79 år. Webbpanelen är riksrepresentativt rekryterad utifrån slumpmässiga urval. Det förekommer ingen självrekrytering i Kantar Sifos webbpanel.

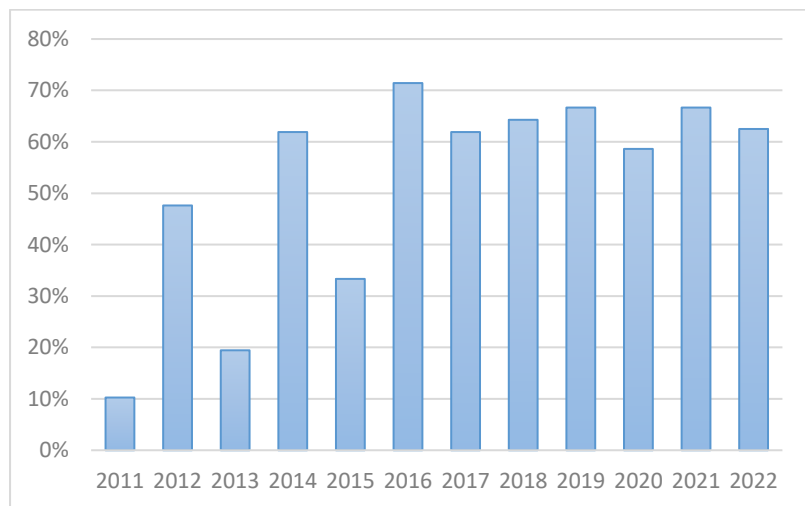
uttala sig om men resultatet understryker vikten av att arbeta med kultur- och attitydförändringar gällande alkohol inom båtlivet.

Möjlighet att larma

Att kunna larma är i många fall en förutsättning för att kunna bli räddad om olyckan är framme, det är därför viktigt att se till att man har rätt förutsättningar att kunna larma innan man ger sig ut på sjön. Det enklaste sättet att larma är att ringa 112 från en mobiltelefon som man bär i ett vattentätt fodral runt halsen. Det finns även andra sätt att larma, exempelvis genom VHF-radio, PBL (Personal Location Beacon) eller andra typer av nödsändare.

Den som ger sig ut till sjöss har, enligt förordning (2007:33) om befälhavarens skyldighet vid faror för sjötrafiken och sjönöd, ansvar för sin egen säkerhet, och den som får reda på att någon har problem till sjöss är skyldig att bistå för att rädda liv samt mot lämplig ersättning rädda egendom, men om detta inte är tillräckligt har staten ett ansvar att gripa in för att rädda liv.

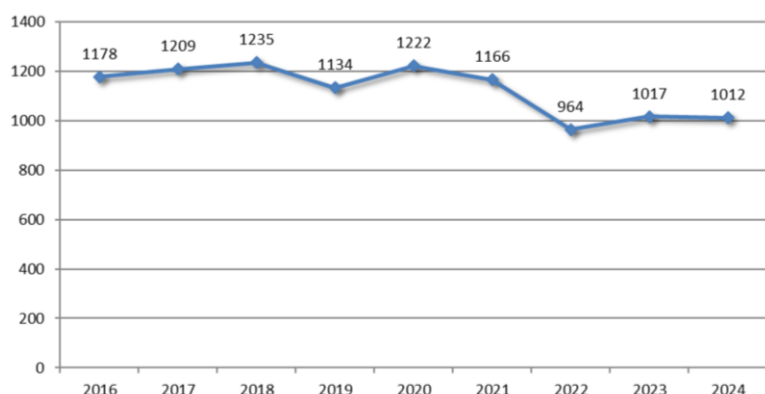
Utifrån olycksbeskrivningar framträder bilden av att personer ofta saknas, eller hittas, efter det att tiden för livräddning är förbi. Det är sällan den nödställda själv som har larmat utan det är ofta någon på land som saknar den förolyckade som larmat. Detta ger en indikation på att personen inte själv har haft möjlighet att meddela nöd. Det visar också vikten av att ha larmmöjligheter nära till hands om något oväntat skulle inträffa. Figur 9 visar att många av de som förolyckats har varit ensamma ombord vid olyckstillfället. Händelser där flera har varit ute i grupp, exempelvis i kajaker, betraktas inte som att man har varit ensam ombord, förutsatt att man har befunnit sig inom synhåll för varandra.



Figur 9. Andel som varit ensam ombord vid en dödsolycka 2011-2022.

Källa: Transportstyrelsen

Enligt Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral (JRCC) gjordes det under år 2024 1 012 sjöräddningar på statligt vatten där fritidsbåtar var inblandade. Antalet har legat relativt stabilt sedan 2016, se figur 10.



Figur 10. Antal sjöräddningar på statligt vatten mellan åren 2016-2024.

Källa: Sjöfartsverkets sjö- och flygräddningscentral (JRCC)

De flesta larmen under 2024 rörde propeller- eller motorhaveri följt av grundstötningar och hårt väder.

Enligt JRCC kommer flest larm in från personer som vistas i motorbåtar, relativt tätt följt av personer i segelbåtar. Larm från personer som åker Stand Up Paddleboard (SUP) har ökat mellan åren 2022 och 2024. År 2022 inkom 12 larm jämfört med 22 larm år 2024. Utvecklingen av larm från personer som använder SUP behöver följas och möjligen behövs riktad information kring sjösäkerhet för denna grupp.

Säkra produkter bidrar till ökad sjösäkerhet

För att minska skadade och döda inom båtlivet och skydda svenska konsumenter samt minska osund konkurrens på marknaden har fritidsbåtars konstruktion och flytbarhet varit reglerad sedan 1980-talet. Den populärt kallade blå-skyllningen⁸ upphörde genom Sveriges inträde i EU, och har ersatts av enhetliga europeiska säkerhetskrav⁹ samt nationell lagstiftning¹⁰ vilka har till syfte att endast säkra produkter¹¹ ska få CE-märkas samt finnas på marknaden och därmed erbjudas fri rörlighet inom EU.

Regleringen som omfattar fritidsbåtar, vattenskotrar, framdrivningsmotorer och viss utrustning¹² bygger på väsentliga säkerhetskrav¹³ (oftast funktionsbaserade) i författning, samt harmoniserade standards¹⁴ framtagna av industrin i samråd med myndigheter, för att möjliggöra en utveckling av teknik och säkerhet. Då regleringen utgår från produkter som ska vara säkra när de tas i bruk innefattas även privatimport i kraven. Tillverkares och importörers skyldigheter att dokumentera hur en produkt uppfyller kraven är långtgående. För att säkerställa att alla aktörer inom industrin sköter sina skyldigheter att se till att produkter är säkra samt få en fungerande marknad är Transportstyrelsen utpekad som marknadskontrollmyndighet¹⁵.

⁸ "Blå skylten" var en märkning som Sjöfartsverket använde sig av för att markera dåtidens godkända, säkra båtar enligt Nordisk båtstandard för fritidsbåtar.

⁹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG

¹⁰ Lag (2016:96) om fritidsbåtar och vattenskotrar

¹¹ https://europa.eu/youreurope/business/dealing-with-customers/consumer-contracts-guarantees/selling-products-safely/index_sv.htm

¹² Utrustning som har krav på CE-märkning: 1. Gnistskyddad utrustning 2. Anordningar som förhindrar att utombordsmotorer startas med ilagd växel. 3. Rattar, styrmekanismer och styrkabelsatser. 4. Bränsletankar som är avsedda för fast installation och bränsleslangar. 5. Fönster och prefabricerade luckor.

¹³ https://europa.eu/youreurope/business/product-requirements/compliance/identifying-product-requirements/index_sv.htm

¹⁴ https://europa.eu/youreurope/business/product-requirements/standards/standards-in-europe/index_sv.htm

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/1020 av den 20 juni 2019 om marknadskontroll och överensstämmelse för produkter och om ändring av direktiv 2004/42/EG och förordningarna (EG) nr 765/2008 och (EU) nr 305/2011

Utifrån den begränsade marknadskontroll som utförs, är myndighetens uppfattning att svenska aktörer har betydande problem att uppfylla kraven. Det beror primärt inte på att kraven är svåra eller höga, utan snarare på att aktörerna, inte prioriterar, eller har svårt att ta till sig nödvändig information och i dokumentation påvisa att produkten är säker. Det finns därför ett omfattande behov att sprida kunskap, framför allt till mindre aktörer inom näringen. Om stora delar av näringen har problem att uppfylla kraven leder detta till minskad effektivitet för Transportstyrelsen då mycket energi måste läggas på få kontroller. Denna erfarenhet delas av övriga Nordiska länder.

Om en fritidsbåt, vattenskoter eller båtmotor byggs om eller ändras behöver den genomgå en så kallad efterkontroll för att säkerställa att den uppfyller gällande säkerhets- och miljökrav. Samma sak gäller om en båt som använts för yrkestrafik avregistreras i fartygsregistret och istället tas i bruk för sport- eller fritidsändamål. Innan båten genomgått efterkontroll och fått en CE-märkning får den inte släppas ut på marknaden eller tas i bruk. Efterkontroller kan endast genomföras av ett anmält organ. Idag finns det inte något svenskt anmält organ¹⁶ som kan utföra marknadskontroll av fritidsbåtar, men flera utländska anmälda organ verkar på den svenska marknaden.

Sammantaget har regleringen sedan 1980-talet ändå bidragit till en minskning av allvarligt skadade inom båtlivet, men det har hela tiden varit en resursmässigt mycket stor utmaning att uppnå de nationella målen¹⁷ med en fungerande marknadskontroll, och det går inte att utesluta att en mer effektiv marknadskontroll kunnat bidra till en ökad uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Men marknader och konsumenternas önskemål förändras ständigt. Under början på 2000-talet bidrog låga fraktpriser och gynnsamma valutakurser till att mycket fritidsbåtar importerades från bland annat Nordamerika där det sedan länge finns liknande krav som inom EU. Under 2020-talet har importen skiftat över till Asien och Afrika med en betydande variation i produktsäkerhet, vilket lett till stora problem för myndigheten att kunna kontrollera så att produkter är säkra.

Även EU har uppmärksammat den ökade importen från Asien och i december 2024 skärptes kraven genom att ersätta direktivet om allmän produktsäkerhet med den allmänna produktsäkerhetsförordningen¹⁸. Vilken har till syfte att konsumenter ska få säkrare produkter genom skärpta krav på tillverkare, importörer, krav på e-handel samt ett ökat ansvar för Transportstyrelsen som marknadskontrollmyndighet.

Förutsättningarna för båtlivet ser olika ut inom EU och den fastställda gemensamma säkerhetsnivån är därför ett genomsnitt för vad som kan anses vara säkert inom hela EU. Användningen av fritidsbåtar i Sverige ser även annorlunda ut jämfört med andra EU-länder till följd av geografiska, klimatmässiga och kulturella förhållanden som är unika för Norden. EU har inlett ett arbete med att uppdatera fritidsbåtsdirektivet där bl.a. miljökrav förväntas bli skärpta och andra typer av farkoster inkluderas. Det är därför viktigt att Sverige bevakar sina intressen inom EU så att gemensamma regler innebär en ökad sjösäkerhet även i Sverige, och svenska tillverkare kan verka på EUs inre marknad.

¹⁶ <https://marknadskontroll.se/for-foretag/bedomningsorgan/anmalda-organ/>

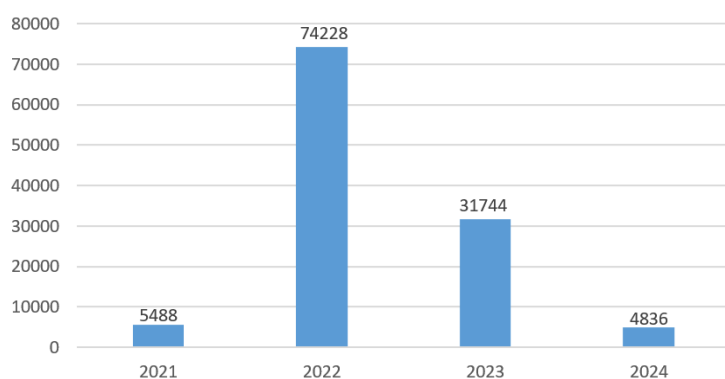
¹⁷ <https://marknadskontroll.se/om-oss/marknadskontrollradet/marknadskontrollplaner/>

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/988 av den 10 maj 2023 om allmän produktsäkerhet, ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1025/2012 och Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2020/1828 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/95/EG och rådets direktiv 87/357/EEG

Utbildning och kompetenser

För att kunna framföra en fritidsbåt på ett säkert sätt är det viktigt att man har rätt kunskaper. Sedan maj 2022 gäller lagen om förarbevis för att få framföra vattenskoter.¹⁹ För att få ta förarbevis och framföra en vattenskoter måste man vara minst 15 år. Det finns också krav på att den som framför ett fritidsfartyg med en storlek på minst 12x4 meter ska ha ett kustskepparintyg, i övrigt finns det inga krav på förarbevis eller uppnådd ålder för att få framföra en fritidsbåt i Sverige.

I figur 11 visas antal utfärdade förarbevis för vattenskoter sedan år 2021.



Figur 11. Antal utfärdade förarbevis för vattenskoter mellan åren 2021 och 2024.
Källa: Transportstyrelsen

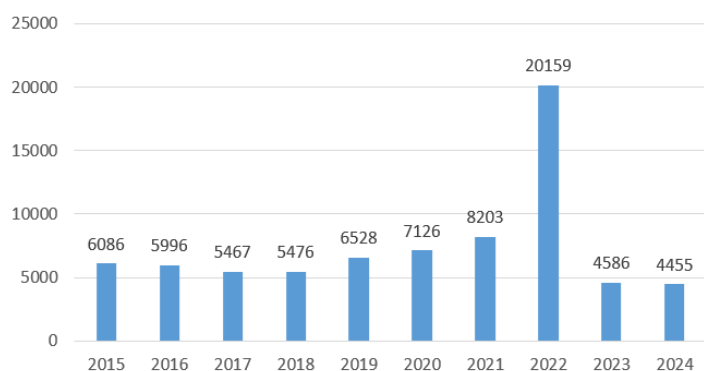
Nämnden för båtlivsutbildning (NFB) sätter kunskapskraven för de frivilliga förarintygen som idag erbjuds för att öka sina kunskaper inom båtliv. De intyg som NFB ansvarar för idag är:

- Förarintyg
- Båtintyg dagpraktik
- Båtintyg mörkerpraktik
- Kustskepparintyg
- SRC-intyg
- Kanalintyg
- Radarintyg
- Manöverintyg för högfartsbåt
- El- och elektronikintyg
- Båtmekanikerintyg
- Seglarintyg 1, 2 och 3

NFB ansvarar också för utfärdandet av de frivilliga intygen medan olika utbildningsorganisationer står för utbildningen och examinationen. I figur 12 visas statistik över antalet utfärdade frivilliga förarintyg för fritidsbåt sedan år 2015. Det finns dock inte statistik uppdelad på respektive intyg. År 2022 sticker ut med 20 159 utfärdade intyg. Enligt NFB hör det

¹⁹ Lag (2021:626) om förarbevis för vattenskoter

ihop med införandet av krav om förarbevis för vattenskoter. Under en övergångsperiod fanns det möjlighet att erhålla ett förarbevis för vattenskoter om man redan hade ett godkänt förarintyg för fritidsbåt. Många valde att ta ut ett förarbevis för vattenskoter enligt övergångsbestämmelsen för att på så sätt även i framtiden ha möjlighet att köra vattenskoter utan att gå och få godkänt på den specifika vattenskoterutbildningen.



*Figur 12. Antal utfärdade frivilliga förarintyg mellan 2015-2024.
Källa: Nämnden för båtlinsutbildning (NFB).*

Enligt NFB så har de själva utfärdat 896 000 intyg i Sverige sedan 1986, intygen är registrerade på 525 000 olika individer. Sannolikt går det att dra slutsatsen att de 525 000 individerna har tagit ett förarbevis för fritidsbåt och de resterande 371 000 intygen utgörs av vidare utbildningar. (Sjösäkerhetsrådet, möte 25-01-22)

Svenska kanotförbundet håller kurser i paddling. Under 2024 var det enligt förbundet nästan 1 000 personer som genomgick examination för paddelpasset. (Svenska kanotförbundet, 2025-01-27)



Miljöpåverkan

Dagens båtliv har en negativ inverkan på miljön, framför allt i känsliga vågskyddade områden. Enligt Havs- och vattenmyndigheten bedöms båtlivet i denna typ av områden inte vara hållbar i stora delar av landet. Med fritidsbåtslivet följer en rad olika fysiska strukturer och aktiviteter som var och en ger upphov till flera typer av miljöpåverkan. Exempelvis orsakar fritidsbåtshamnar och bryggor förluster av viktiga bottenmiljöer genom bland annat skuggning, vilket kan leda till långvarig försämring av lokala miljöförhållanden. Båtlivet bidrar också med utsläpp av giftiga ämnen och föroreningar från förbränningsmotorer, avfall och bottenfärger. Trafik med fritidsbåtar kan också bidra till exempelvis uppgrumling och erosion, spridning av främmande arter och bullerstörning. Sammantaget medför detta att fritidsbåtslivet i förhållande till sin omfattning genererar stora skador på miljöer med höga naturvärden. (Havs- och vattenmyndigheten, u.å a)

Användning av fossildrivna båtmotorer

Enligt Båtlivsundersökningen 2025 är den vanligaste motortypen, precis som 2020 års båtlivsundersökning visade, fyrtaktsutombordsmotor, medan den näst vanligaste är tvåtaktsutombordsmotor med förgasare. Fyra av tio motorer tillhör den förstnämnda kategorin, vilket framför allt gäller motorbåtar utan övernattningsmöjlighet. Bland ruffade motorbåtar med

möjlighet till övernattning dominerar i stället dieselinombordsmotorer. Elmotorer är fortfarande ovanliga – endast 4 procent av motorerna är eldrivna, samma andel som vid 2020 års undersökning. Vidare förekommer tvåtaktsmotorer med förgasare något oftare i inlandsvatten än i havet. Dessa motorer läcker ut cirka 30 procent av det tankade bränslet oförbränt i vattnet. Bensin är mycket giftigt för vattenlevande organismer och de mest skadliga substanserna sprids uppåt i näringskedjan. Bensin innehåller en rad farliga ämnen som exempelvis de giftiga kolvätena – PAH:erna. Effekterna av dessa är nedsatt reproduktion och tillväxt, genetisk påverkan, cancer och försämrad motståndskraft hos fiskar, fåglar och människor. Vid förbränning av bensin i tvåtaktsmotorer med förgasare bildas även ett flertal andra miljöförstörande ämnen, såsom kolmonoxid, koldioxid, svaveldioxid, kväveoxider och sotpartiklar. (Länsstyrelsen i Stockholms län m.fl., u.å)

Kväveoxider (NO_x) sprids från båtarnas förbränningsmotorer till vattenmiljön. Avgaser blandas ofta med vatten via utsläpp från propellernaven (utombordsmotorer) eller genom avgassystemet i marina dieselmotorer. Förutom att miljögifter når vattnet på detta sätt, är NO_x även direkt användbart för marina alger. Att tillföra NO_x till ytvatten via avgaser bidrar med ytterligare näringsämnen under sommaren (den tid på året då de kan utnyttjas direkt av algerna). Möjligheten till tillväxt av alger ökar därför kraftigt.

För att fritidsbåtssektorn ska kunna bidra till att nå det svenska klimatmålet om nettonollutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045 behöver båtmotorer släppa ut mindre koldioxid. Det kan göras på flera sätt, exempelvis genom effektivare avgasrening, mindre användning av motorer genom Eco Driving eller segling, ökad användning av mer miljövänligt bränsle och byte till mer miljövänliga motorer så som elmotorer.

De bränslen som skulle kunna ersätta traditionella båtbränslen och därigenom minska utsläppen av koldioxid är HVO100 och alkylatbensin. Dock är efterfrågan på dessa mer miljövänliga bränslen låg till följd av att de är dyrare än traditionellt bränsle. Den knappa efterfrågan bidrar till att tillgången till bränslena på svenska sjömackar är liten.

2027 kommer fritidsbåtar inkluderas i EU ETS2, vilket är EU:s system för utsläppshandel. Det kommer bli ett åtagande för tillverkare och distributörer av bränslen, men kommer troligen ge ökade kostnader för båtägare till följd av en ökad bränslekostnad. Det kan få till följd att fler båtägare kan överväga att gå över till miljövänligt bränsle eller byta ut sin motor mot elmotor.

Användning av bottenfärger

Att få påväxt av alger, musslor och havstulpaner på sin båtbottnen är ett problem då det ökar båtens motstånd i vattnet. Ett sämre motstånd gör att segelbåtar blir mer svårseglade och motorbåtars bränsleförbrukning och utsläpp av avgaser ökar. (Kemikalieinspektionen, u.å a) För att minska risken för påväxt är det många som målar sin båtbottnen, inte sällan med färger som innehåller gifter (biocider) och andra skadliga ämnen. Idag är viss halt av koppar tillåtet att användas i bottenfärger för att minska påväxt på skroven, och halten är olika beroende på vilket vattenområde båten har sin huvudsakliga förtöjningsplats i. Bottenfärger innehållande koppar och är idag därför en betydande utsläppskälla av just koppar till den marina miljön. (Havs- och vattenmyndigheten, 2024 b)

Tröskelvärden för koppar överskrids i ett flertal havsbassänger, bland annat i Bottenviken, Bottenhavet, Ålands hav, Bornholms hav och Hanöbukten. (Havs- och vattenmyndigheten, 2024 b)

Det är viktigt att komma ihåg att även godkända båtbottnfärger innehåller gifter och att det bästa ur ett miljöperspektiv är att istället använda mekanisk renhållning av skrovet. För detta finns det alternativ som exempelvis borsttvätt i vattnet, avspolning på land, skrovdug i hamnen, förvara båten på trailer, lyfta båten under säsong för förvaring eller borsta skrovet för hand. Det finns även silikonfärger som inte innehåller biocider utan istället förhindrar påväxt genom att bilda en hal yta på skrovet.

Tributyltenn (TBT) är en organisk tennförening (TOF) och är ett av de giftigaste ämnena som människan någonsin släppt ut i vattenmiljön. Trots att det sedan 1989 varit förbjudet att använda TBT i båtbottnfärger fortsätter ämnena att spridas till vattenmiljön. Det beror bland annat på att fritidsbåtar kan ha flera gamla lager av bottenfärger innehållande TBT, som inte har avlägsnats från skrovet. Bland annat har studier visat på kraftigt förhöjda koncentrationer av TBT i spolvatten efter att fritidsbåtar högtryckstvättats i en båthamn samt vid underhållsarbete av skrovet på land. Detta är en anledning till att fritidsbåtar idag är den stora utsläppskällan av dessa ämnen i kustområden. (Ytreberg E, 2012). Vid mätningar av TBT i havsmiljön inom nationella miljöövervakningar framkommer det att tröskelvärden för god miljöstatus avseende TBT inte uppnås i flertalet svenska vatten, varken i utsjön för halter i sediment eller kustnära vatten när det gäller effekter från TBT-förorenade sediment.

Vid sidan av förbudet att använda båtbottnfärg med TBT finns det också krav på att befintlig TBT i underliggande färglager måste tas bort enligt Europaparlamentet och rådets förordning (EG) nr 782/2003. Transportstyrelsen har tagit fram en rekommendation²⁰ om hur en sådan sanering bör utföras för att minimera risken för negativ påverkan på hälsan hos den som utför arbetet samt negativ påverkan på mark och vatten i närområdet. För att ta reda på om det finns TBT på skrovet kan man använda sig av någon av de två metoder som rekommenderas i Transportstyrelsens kompletterande upplysningar. Dessa metoder är XRF-scanning eller skrapprov med kemisk analys.²¹

Uttjänta och övergivna fritidsbåtar

De allra flesta fritidsbåtar i Sverige är i användbart skick. Nio av tio båtar klassas som sjödugliga enligt 2025 års båtlivsundersökning, dock har andelen sjödugliga båtar minskat något om man jämför med resultatet i båtlivsundersökningen som genomfördes år 2020. De båtar som inte används är oftast i behov av reparationer, dessa utgör 13 procent av båtbeståndet enligt 2025 års undersökning. Endast 1 procent av båtbeståndet klassas enligt undersökningen som vrak. Av Båtlivsundersökningens totala 1,46 miljoner fritidsbåtar är cirka 1,29 miljoner sjödugliga. Sammanlagt är det ca 170 000 båtar som är icke sjödugliga och som benämns skrotbåtar. Det finns dock inget uppbyggt system för hur dessa skrotbåtar ska omhändertas på ett ordnat sätt och detta medför att många uttjänta båtar dumpas i naturen och på sikt därför blir ett miljöproblem. Att överge eller dumpa en fritidsbåt är olagligt i Sverige, trots det finns det enligt Havs- och vattenmyndigheten uppemot 400 000 fritidsbåtar som inte länge är sjödugliga, men

²⁰ Rekommendationer till bätägare, båtklubbar och andra verksamhetsutövare: Sanering av bottenfärg som innehåller TBT eller andra farliga ämnen från fritidsbåtsskrov, Dnr TSS 2021-3499

²¹ Kompletterande upplysningar Vägledning för detektering och mätning av tennorganiska föreningar på fritidsbåtsskrov TSS 2025-1680

som inte heller förstörts eller omhändertagits. Av dessa uppskattas mellan 7 000 och 35 000 fritidsbåtar vara övergivna. (Havs- och vattenmyndigheten, 2025) Om en fritidsbåt överges på privat mark och ägaren till båten inte hittas blir det markägarens ansvar att transportera bort båten och skrota den vilket kan vara kostsamt. (Havs- och vattenmyndigheten, 2024 a)

Övergivna fritidsbåtar kan ge upphov till både spridning av giftiga ämnen och mikroplaster. Havs- och vattenmyndigheten har genom Båttretur²² finansierat skrotningen och återvinningen av cirka 500 fritidsbåtar per år under de senaste åren. Antalet fritidsbåtar som når slutet av sin livscykel ökar idag till följd av det stora antalet båtar som producerades och såldes mellan 1960–1980. Det ökande antalet medför behov av en mer systematisk insamling och återvinning av övergivna och uttjänta fritidsbåtar. Äldre båtar som är övergivna uppskattas också utgöra en större miljörisk då dessa i högre utsträckning har målats med bottenfärger som innehåller TBT.

Övergödning och nedskräpning

Sedan 2015 är det förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar direkt i vattnet, avfallet ska istället lämnas i land.²³ Dock släpps toalettavfall fortfarande ut i vattnet. Toalettavfall innehåller så väl bakterier som fosfor och kväve. Om det blir för höga koncentrationer av dessa ämnen i grunda vikar och vattendrag kan det uppstå övergödning vilket ofta leder till ökad produktion av växtplankton och fintrådiga alger. Sommartid kan övergödning leda till massförökning av växtplankton, så kallad algbloomning. Kraftig algbloomning kan göra vattnet fläckvis grynigt, strimligt, grön- eller brunfärgat. Det kan också påverka badvattenkvaliteten och i vissa fall påverka människors och djurs hälsa.

Övergödningen minskar den biologiska mångfalden, bland annat genom att stora mängder växtmaterial kan falla till botten och därmed skapa syrebrist som i sin tur slår ut bottenlevande djur och fiskar (Havs- och vattenmyndigheten, 2023). Det är därför viktigt att toalettavfall från båtar inte hamnar i vattnet. (Transportstyrelsen 2016)

Sveriges omgivande hav är påverkade av övergödning, särskilt Östersjön. Koncentrationen av näringsämnen är högst nära kusten och i anslutning till större städer och i vikar. Problemen med övergödning av sjöar och vattendrag är störst i södra Skåne, Mälardalen, Östergötland och söder om Väneren. (Havs- och vattenmyndigheten, 2023)

Fritidsbåtshamnar ska kunna ta emot det avfall båtarna behöver kunna lämna enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:12) om mottagning av avfall från fritidsbåtar. Hamnarna ska kunna ta emot alla avfallsslag som normalt anlöpande båtar har behov av att kunna lämna. Förutom toalettavfall kan det även röra sig om exempelvis hushållsliknande avfall och farligt avfall. Enligt Båtlivsundersökningen 2025 så anger 14 procent av Sveriges båtägare²⁴ att deras båt är utrustad med en toalett, men endast fyra av tio båtägare anser att möjligheten att lämna toalettavfall i hamn är bra eller mycket bra.

²² Sweboat, Båtskroten och Stena Recycling står bakom Båttretur som är ett nationellt nätverk för miljömässigt korrekt insamling och återvinning av fritidsbåtar.

²³ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:96) om åtgärder mot förorening från fartyg.

²⁴ I Båtlivsundersökningen 2025 ställdes inte frågan till de båtägare som äger kanadensare, kajak eller kanot avsedd för paddling, vattenskoter, SUP, surfingbräda, kite eller foilande surfbräda.

Buller från fritidsbåtar

Buller från fritidsbåtar kan delas in i undervattensbuller och omgivningsbuller. Med buller avses störande ljud. Undervattensbuller påverkar djurlivet under vattenytan medan omgivningsbuller påverkar människor och djur ovan vattenytan.

Undervattensbuller

Undervattensbuller är ”oljud” i vattenmiljön orsakat av människan som påverkar marina djur och ekosystem negativt. Det handlar framför allt om impulsivt buller och kontinuerligt buller.

Impulsivt buller skapas till exempelvis vid undervattensexlosioner eller pålning av bryggor. De starka ljudvågorna som genereras påverkar marina djur som använder hörsel, och kan direkt döda eller skada organismer genom förstörd hörsel eller andra organ.

Kontinuerligt buller är ett lågfrekvent buller som finns i vattenmiljön hela tiden och kommer framför allt från sjöfart, fritidsbåtar och havsbaserad vindkraft. Det tillförda ”bruset” i vattnet påverkar marina djurens förmåga att kommunicera, navigera och hitta föda, vilket kan leda till stress och förändrade beteenden.

För fritidsbåtar är det framför allt motorer och propellrar (kavitation) som genererar ljudvågor och bidrar till det kontinuerliga bullret. (Svenska Båtunionen, 2025)

Omgivningsbuller

Buller är den påverkan på omgivningen som berör flest människor i Sverige. På kort sikt kan buller leda till bland annat koncentrationssvårigheter och sömnstörningar. På längre sikt kan risken för exempelvis hjärt- och kärlsjukdomar öka. (Naturvårdsverket, u.å) Buller mäts i måttenheten decibel (dB). Det mänskliga örats sätt att uppfatta ljud mäts i (dBA). Vilken dBA som ett ljud uppmäts till säger dock inte allt om hur ett visst slags ljud upplevs av olika individer, buller är nämligen även en subjektiv upplevelse. Vad som betraktas som en störning varierar starkt mellan olika personer, tiden på dygnet och olika miljöer. Variationerna för hur störande en person upplever buller bland annat på vilken typ av ljud det är och ljudets kvalitet, till exempel ljudets styrka och vilka frekvenser det innehåller. (SOU 2022:49)

I takt med att antalet vattenskotrar och andra motorstarka fritidsbåtar ökar växer problemet med störande buller som dessa vattenfarkoster ger upphov till. De huvudsakliga ljudkällorna från fritidsbåtar och vattenskotrar är motorns avgaser och insug, ljud som strålas från olika vibrerande ytor på motorn och det omgivande motorrummet. En annan källa till buller är hur skrovet rör sig genom vattnet samt vilken hastighet båten framförs i. (SOU 2022:49)



Hamnar för fritidsbåtar

Det finns idag ingen enhetlig definition i Sverige på vad en fritidsbåtshamn är, ordet är mångfacetterat. Det finns flera olika definitioner i olika regelverk som träffar fritidsbåtshamnar.

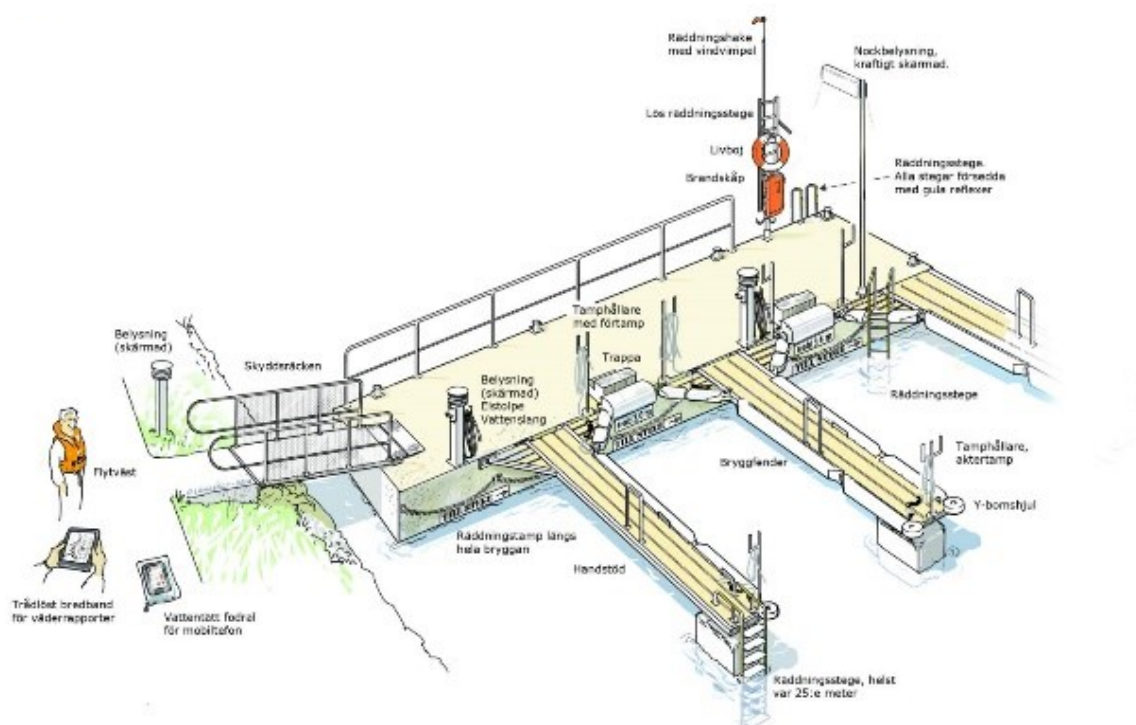
I dagligt tal är en hamn för fritidsbåtar, enligt Boverket, en brygga, kaj eller liknande med plats för flera mindre båtar för fritidsändamål. Det krävs bygglov för att anordna, flytta eller väsentligt ändra en hamn för fritidsbåtar både inom och utanför detaljplanelagt område. Hamnar som i huvudsak är till för yrkesfiske omfattas inte av lovplikten. (Boverket 2021) Ägandeformen av fritidsbåtshamnar varierar, de kan exempelvis drivas som kommunala hamnar, ideella föreningar, samfälligheter eller i privat regi.

Utformningen av hamnarna skiljer sig också åt beroende på hur stor hamnen är, i vilket geografiskt område den ligger och hur många bryggor och andra anläggningar det finns. Svenska Båtunionen har tagit fram en handbok för fritidsbåtshamnar vilken syftar till att vara en ledning för kommuner, båtklubbar och andra intressenter vid planering, projektering byggande och drift av fritidsbåtshamnar. (Svenska Båtunionen, 2022)

Det finns inget obligatoriskt register över fritidsbåtshamnar i Sverige vilket gör att man inte med säkerhet vet hur många hamnar det finns idag. Enligt en inventering genomförd av Havsmiljöinstitutet tillsammans med Svenska Miljöinstitutet så fanns det år 2020 2 654 fritidsbåtshamnar i Sverige. (Havsmiljöinstitutet, 2020)

Säkra fritidsbåtshamnar

Det finns inga nationella regler för hur en hamn för fritidsbåtar ska vara konstruerad för att den ska anses vara säker. Genom arbete i sjösäkerhetsrådet togs ett förslag fram om hur hamnar kan utformas för att öka säkerheten, se figur 13. Förslaget har gjorts tillgängligt för hamninnehavare att utgå ifrån vid exempelvis nyetablering eller ombyggnad av hamnar. Utgångspunkten är att adekvat räddningsutrustning ska finnas uppmärkt, väl synligt och lättillgängligt. Även enklare saker som bryggfendrar och tamphållare föreslås finnas för att underlätta exempelvis vid tilläggning och för att undvika klämskador. Ett tillräckligt avstånd mellan båtplatser är också viktigt ur brandsynpunkt för att på så sätt minska risken för att eventuella bränder sprider sig mellan båtar.



Figur 13. Idéskiss över den säkra hamnen.

Källa: Sjösäkerhetsrådet

Miljöregler för fritidsbåtshamnar

Ur ett miljöperspektiv finns det en hel del regelverk hamnarna ska följa, exempelvis Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:12) om mottagning av avfall från fritidsbåtar, men även regler i Miljöbalken och kommunala föreskrifter. De rör främst hur hamnen ska hantera och transportera bort olika typer av avfall, men även vilka åtgärder båtägare får vidta på marken. Naturvårdsverket har en vägledning²⁵ som syftar till att underlätta fritidsbåtshamnarnas verksamhet genom att tydliggöra vilka olika regler de har att följa. Havs-

²⁵ Tillsynsvägledning Förebygga spridning av farliga ämnen från fritidsbåtar, Förebygga spridning av farliga ämnen från fritidsbåtar

och vattenmyndigheten har en riktlinje²⁶ för hur spolplattor och borsttvättar ska hanteras i en fritidsbåtshamn och Havsmiljöinstitutet har en guide till hur en verksamhetsutövare kan bli en mer miljövänlig och ”grön” hamn²⁷. Verksamhetsutövaren kan även själva upprätta regler för vad medlemmarna får och inte får göra i hamnen, vilket ofta skrivs in i båtklubbens stadgar. Det kan vara exempelvis om båtar får slipas eller tvättas på hamnens område och om båtägarna själva ska ansvara för borttransportering av sina sopor.

Det är kommunerna som är ansvarig för tillsyn av fritidsbåtshamnar då de i de flesta fall räknas som miljöfarlig verksamhet. Vad gäller avfallsmottagningen från båtar är Transportstyrelsen är vägledande myndighet och vad gäller avfall som uppstår vid exempelvis underhållsarbete av en båt i hamnen är Naturvårdsverket vägledande myndighet.

Förorenade hamnområden

Det finns 1 210 registrerade förorenade områden/objekt i det så kallade EBH-stödet²⁸ där fritidsbåtar anses vara största föroreningskällan eller primärbransch²⁹. Av de registrerade områdena/objekten har 70 procent klassats som riskklass 1 eller 2 vilket betyder att de har en mycket hög eller hög risk för påverkan på människors hälsa och miljön. Utöver dessa finns det 600 områden/objekt som har fritidsbåtar som en sekundär föroreningskälla. Antal områden/objekt i EBH-stödet baseras på inventeringar som län och kommuner gör.

²⁶ Båtbottentvätt av fritidsbåtar, <https://www.havochvatten.se/vagledning-foreskrifter-och-lagar/vagledningar/ovriga-vagledningar/batbottentvatt-av-fritidsbatar.html>

²⁷ Ekomarina III – Inventering, kartläggning och miljömärkning av Sveriges fritidsbåtshamnar, https://www.havsmiljoinstitutet.se/sites/default/files/2023-01/hmi_rapport_2021-6_eko-marina_iii.pdf

²⁸ EBH-stödet är länsstyrelsernas nationella databas över potentiellt och konstaterat förorenade områden.

²⁹ Primärbransch indikerar att just den branschen är den största källan till föroreningar i mark/sediment i det specifika området.



Tillgänglighet till båtlivet

Transportstyrelsen tolkar tillgänglighet till båtlivet som att alla i Sverige (till exempel kvinnor, män, barn, äldre, funktionsnedsatta och ej svensktalande personer) ska ha samma grundläggande förutsättningar att kunna ta del av båtlivet. Det innebär att det inte ska finnas några praktiska eller juridiska hinder. Det kan till exempel innebära att alla ska ha samma tillgång till relevant utbildning och information. Det betyder också att det behöver finnas tillräckligt många fungerande fritidsbåtshamnar, tillgång till båtplatser och fritidsbåtshamnar som är handikappanpassade.

Att det kan ta många år att få en båtplats i Stockholmsområdet är ett exempel på en faktor som kan anses minska tillgängligheten. Andra faktorer som kan begränsa tillgängligheten till båtlivet är privat markägarande vid sjöar eller hav och i de områden där det finns områdesskydd eller liknande utfärdade av Länsstyrelsen för att skydda djur eller natur. I dessa fall har det skyddsvärda intresset fått gå före allmänhetens tillgång till att utöva båtliv.

Det kan även finnas begränsningar i vilken hastighet en båt får framföras i vissa vattenområden samt vilken typ av båtmotor man får använda. Dessa prioriteringar kan vara nödvändiga men kan i vissa fall också vara begränsande för tillgängligheten till båtlivet.

Uthyrning och båtpooler kan öka tillgängligheten

Uthyrningsverksamhet kan bidra till att tillgängligheten till båtlivet ökar. På flera orter i landet går det att hyra mindre elbåtar designade för dagsturer. Ofta bokas båtarna via en app eller på en hemsida och det krävs ingen tidigare erfarenhet av att köra båt för att få hyra dessa. När det kommer till kajak, kanot och SUP så finns det många bemannade och obemannade uthyrningsföretag i hela landet. (Sveriges radio, 2023)

På samma sätt som bilpooler bidrar till ökad tillgänglighet genom att göra biläande mer flexibelt och ekonomiskt fördelaktigt, kan båtpooler göra båtlivet mer tillgängligt, särskilt för de som bara utnyttjar en fritidsbåt under kortare perioder. Att vara del av en båtpool kan också vara mer ekonomiskt fördelaktigt än att äga en egen båt. Båtpooler minskar också behovet av att ha en egen båtplats, vilket bidrar till att minska miljöpåverkan. Intresset för att andelsäga en fritidsbåt i Sverige är dock lågt. Enligt Båtlivsundersökningen 2025 är det bara 2 procent som är intresserade och 17 procent skulle möjligen kunna tänka sig en sådan ägandeform. (Transportstyrelsen, 2025) Anledningen till det relativt svala intresset är inte känd.

Ett förändrat klimat kan påverka tillgängligheten

Ett förändrat klimat med fler och kraftigare stormar, skyfall och översvämningar, kan minska tillgängligheten till fritidsbåtshamnar och leda till stora ekonomiska konsekvenser till följd av skador på båtar, bryggor, byggnader osv. Miljömässigt kan detta också bidra till att farliga ämnen som finns lagrade i marken vid exempelvis spolplattor och uppställningsplatser riskerar att läcka ut ur marken och följa med vattnet tillbaka ut i havet/sjön och i förlängningen orsaka skada på både människor och miljön.

I Sverige är det framför allt fritidsbåtshamnarna i Halland, Skåne, Blekinge, Småland, Öland och Gotland som bedöms påverkas mest av ett förändrat klimat. (Riksföreningen Sveriges Gästhamnar, 2025-02-07) Att anpassa hamnarna är viktigt för att minska risken för såväl ekonomiska förluster som miljömässiga skador samtidigt som tillgängligheten bibehålls.

Jämställdhet och mångfald

Enligt de transportpolitiska målen ska Transportstyrelsen arbeta för ett jämställt transportsystem där såväl kvinnors som mäns behov omhändertas. Dock är det viktigt att också titta på mångfald och allas lika möjlighet att delta i båtlivet. Fler män än kvinnor är aktiva inom båtlivet idag och många kvinnor tar en mindre aktiv roll än männen. Enligt Båtlivsundersökningen 2025 så är det en överhängande majoritet av män som idag framför fritidsbåtar. (Transportstyrelsen 2025) När det kommer till jämställdhet handlar det troligtvis om kultur och intresse snarare än om praktiska eller juridiska hinder för kvinnor. Det går att anta att gamla normer gällande kvinnor och mäns intressen och sysslor till viss del lever kvar inom båtlivet, det finns dock inte någon data som verifierar det. För att få ett mer jämställt båtliv behöver sannolikt en kulturreforma ske så att fler kvinnor som är intresserade känner sig mer välkomna i sammanhanget. Enligt den ideella organisationen She Captain är det endast ca 6-7 procent av de svenska båtägarna som är kvinnor. När det kommer till segling så har dock fler unga kvinnor och flickor tagit en större plats, något som syns på deltagandet på seglarläger. (Dagens Nyheter, 2025)

För att få en indikation på kvinnors deltagande i båtlivet skulle man exempelvis kunna följa andelen kvinnor som tar någon form av förarintyg varje år. Den statistik som idag finns

tillgänglig gällande antalet utfärdade frivilliga förarintyg är inte uppdelad på män och kvinnor vilket försvårar en sådan mätning. Det finns dock statistik över antal män och kvinnor som tar förarbevis för vattenskoter varje år. Under 2024 var det, enligt Transportstyrelsens statistik, 5590 män och 1698 kvinnor som tog förarbevis.

Transportstyrelsen har inte någon säkerställd data kring mångfald inom svenskt båtliv, det går dock att anta att mångfalden skulle kunna bli större. Det är därför viktigt att även ur detta perspektiv vara öppen för och skapa förutsättningar för att fler grupper i samhället har möjlighet att delta båtlivet på samma grunder som dagens båtlivsutövare. Även här behöver sannolikt en kulturresea ske.



Ansvar inom fritidsbåtssektorn

Det är flera myndigheter, organisationer, kommuner och länsstyrelser som har mandat och ansvar som påverkar och styr båtlivet direkt och indirekt. För att ett hållbart båtliv ska kunna uppnås behöver alla bidra, med en helhetssyn i fokus, inom sitt verksamhetsområde.

I detta avsnitt görs en övergripande beskrivning av berörda myndigheter och organisationers ansvarsområden kopplade till båtliv.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen ansvarar för regelgivning, tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning inom transportområdet. När det kommer till båtliv så hanterar Transportstyrelsen regler kring framförandet av större fritidsbåtar och utmärkning till sjöss både vad gäller sjösäkerhetsanordningar (bojar och prickar) och sjövägsmärken. Transportstyrelsen utfärdar också förarbevis för vattenskoter efter godkänt förarprov samt godkänner och bedriver tillsyn över de företag som utbildar förare för vattenskoter. Myndigheten ansvarar också för tillståndsprövning gällande uppsättning av sjösäkerhetsanordningar.

Transportstyrelsen är utpekad som marknadskontrollmyndighet för fritidsbåtar och vattenskotrar samt viss utrustning och i detta ansvar ligger att utföra omvärldsbevakning och marknadsanalys som ska ligga till grund för de olika marknadskontrollaktiviteter som bedöms som nödvändiga för att uppfylla kraven på säkerhet, hälsa och miljö samt osund konkurrens

mellan företag. Inom produktsäkerhets- och marknadskontrollansvaret ligger även ett ansvar att tilldela tillverkarkoder samt att ha vetskap om vilka aktörer som tillverkar eller importerar fritidsbåtar och vattenskotrar.

Utöver detta har Transportstyrelsen ansvar för att samla in och analysera data, föra och presentera statistik över dödsolyckor samt komma med förslag till lämpliga sjösäkerhetshöjande åtgärder och kommunikationsbudskap. Myndigheten bedriver omvärldsbevakning för att identifiera fritidsbåtsolyckor med dödlig utgång, men även för att uppmärksamma trender, säkerhetsrisker och annan relevant information. För tillfället kompletterar den egna omvärldsbevakningen av dödsolyckor den rapportering som görs av utpekade aktörer enligt Lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Transportstyrelsen ansvarar för reglerna för förbud mot att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar, samt kraven för fritidsbåtshamnarna att ta emot det avfall anlöpande båtar behöver kunna lämna. Transportstyrelsen är tillsynsvägledande myndighet till kommunerna vad gäller fritidsbåtshamnarnas avfallsmottagande. Transportstyrelsen är också ansvarig tillsynsmyndighet för AFS-förordningen³⁰, som innehåller förbud mot att ha tennorganiska föreningar (TBT) eller irgarol på båtskrov.

Inom östersjösamarbetet HELCOM är Transportstyrelsen ansvarig nationell myndighet för undergruppen Maritime, i vilken bland annat frågor om ”gröna hamnar” och biofouling för att förhindra spridning av främmande arter i Östersjön ingår.

Transportstyrelsen driver två råd som berör båtlivet, Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet.

Sjösäkerhetsrådet

Sjösäkerhetsrådet är ett samarbetsorgan mellan ett flertal olika myndigheter och organisationer som har anknytning till sjösäkerhet. Rådets yttersta syfte är att verka för ett säkrare båtliv. Sjösäkerhetsrådet ska också verka för att myndigheter, organisationer och företag med anknytning till båtlivet blir delaktiga i att göra båtlivet säkrare.

Båtmiljörådet

Båtmiljörådet är en sammanslutning av 16 myndigheter, organisationer och akademi som arbetar med båtlivets miljöfrågor. Syftet är att skapa förutsättningar för ett mer miljövänligt båtliv samt utbyta information, kunskap och erfarenheter.

Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten är förvaltningsmyndighet på miljöområdet för frågor om bevarande, restaurering och hållbart nyttjande av sjöar, vattendrag och hav. Några av de särskilt utpekade uppgifterna för myndigheten är att vara samlande i vatten- och havsmiljöarbetet samt att arbeta med frågor som rör havsplanering. Myndigheten har vidare ett ansvar att främja forskning och utvecklingsverksamhet och att göra kunskaper om havs- och vattenmiljön, fisket och myndighetens arbete tillgängligt för myndigheter, allmänhet och andra berörda. (Miljömålsberedningen, 2020)

³⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 782/2003 av den 14 april 2003 om förbud mot tennorganiska föreningar på fartyg

Ett specifikt ansvar inom fritidsbåtssektorn är förvaltningen av riktlinjen för hur båtar ska tvättas på land och i vattnet³¹, vilken genomgått en revidering under 2025. Det är även Havs- och vattenmyndigheten som är ansvarig myndighet för vrak och i samband med detta har de även arbetat med frågan om skrotning av fritidsbåtar. (Havs- och vattenmyndigheten 2024 c)

Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla framkomliga, tillgängliga och säkra farleder. De ska även redovisa och dokumentera Sveriges gränser till havs samt svara för skötsel och tillsyn av dessa gränser utmärkning m.m. Det är utifrån dessa data som fysiska och digitala sjökort kan tillhandahållas. Genom sjö- och flygräddningscentralen JRCC tillhandahåller de sjö- och flygräddningstjänst, vilket ofta berör fritidsbåtar. Sjöfartsverkets myndighetens ansvar inom miljöarbetet är att inom sitt ansvarsområde verka för att sjöfartens påverkan på miljön minimeras och verka för att det generationsmål för miljöarbetet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås och vid behov föreslå åtgärder för miljöarbetets utveckling. (Miljömålsberedningen, 2020)

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har ansvar för delar av regleringen om farliga ämnen från sjöfart. De är tillsynsvägleddande myndighet för alla kommuner på avfallsområdet och exempelvis vad gäller förorenad mark och sediment. (Miljömålsberedningen, 2020) Det avfall som uppstår på land i en fritidsbåtshamn faller inom Miljöbalkens regler och tillsynas av kommunerna med stöd och vägledning av Naturvårdsverket. Myndigheten är även samordnande för buller, vilket framförallt har fokus på omgivningsbuller.

Kustbevakningen

Kustbevakningen bedriver sjötrafikövervakning året runt med särskilt fokus under sommarmanaderna då fartygstrafiken är som livligast längs kusterna och i skärgårdarna. I deras arbete ingår det bland annat att kontrollera att gällande fartbegränsningar inte överträds, att gott sjömanskap iakttas, att sjötrafikreglerna följs, att avlysta vattenområden inte överträds, att ingen onödigt störande körning sker samt att den som framför fartyget är nykter. Syftet med myndighetens sjötrafikövervakning är att öka sjösäkerheten med målet att antalet olyckor ska minska. Kustbevakningen ska förebygga, förhindra och utreda brott och olyckor hos såväl yrkes- som fritidssjöfarten. (Kustbevakningen, mail 2025-02-18)

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Ett av myndighetens uppdrag är att ha en samordnande roll för de kommunala räddningstjänsterna. Vidare tar myndigheten fram relevanta råd och information, genomför utbildningar, utvärderingar och uppföljningar på genomförda insatser. Lag (2003:778) om skydd mot olyckor syftar till att skydda liv, egendom och miljö och tydliggör ansvarsfördelningen vid räddningsinsatser.

31 Riktlinjer för båtbotentvätt av fritidsbåtar - Vägledningar - Vägledning, föreskrifter och lagar - Havs- och vattenmyndigheten

Polismyndigheten

Den del av Polismyndigheten som berör båtlivet är främst myndighetens sjöpolisverksamhet, som finns i landets alla polisregioner men verksamheten varierar i förmåga och omfattning. Regionerna Stockholm och Väst bedriver sin verksamhet året runt medan övriga regioner bedriver verksamhet efter behov eller under vissa tidpunkter. (Polismyndigheten, 2025)

Sjöpolisens uppgifter är att verka och ingripa mot alla typer av brottslighet i den marina miljön, delta i räddningsinsatser ingripa vid brott mer vardagliga brott såsom fartöverträdelser och brott mot sjölagen. (Polismyndigheten, 2025)

Svenska Sjöräddningssällskapet

Svenska Sjöräddningssällskapet (SSRS) är en ideell förening som bedriver avancerad sjöräddning runt om i Sverige. (SSRS) har ca 2 500 frivilliga sjöräddare, 74 räddningsstationer och fler än 270 räddningsenheter längs landets kuster och i de större sjöarna. (Svenska sjöräddningssällskapet, u.å a)

SSRS samarbetar med bland annat Kustbevakningen, Sjöfartsverket och Polisen.

Svenska Båtbranschens Riksförbund, Sweboat

Sweboat är en intresseorganisation som har cirka 400 medlemsföretag. Organisationens huvuduppgift är att främja och värna gemensamma branschintressen inom båtlivet samt att arbeta för att göra det enklare för företag att verka inom båtbranschen. (Sweboat, u.å a)

Nämnden för båtlivsutbildning

Nämnden för Båtlivsutbildning är en ideell förening som bildades 1985. I föreningen ingår Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Svenska Seglarförbundet och Svenska Kryssarklubben. I nämndens regi kan den som vill gå frivilliga båtlivsutbildningar för att få exempelvis förarbevis för fritidsbåt eller kustskepparintyg. Nämndens roll är att fastställa kunskapskrav för utbildningarna, hålla intygsprov och utfärda kompetensintyg, samt marknadsföra intygen och informera allmänhet, utbildare och övriga intressenter.

Sveriges Länsstyrelser

Länsstyrelserna är 21 regionala myndigheter och har ansvar för naturvård och skyddsvärda områden. Vid anläggning av en brygga, bortledning av vatten eller utförande av någon annan vattenverksamhet så behöver detta oftast anmälas till Länsstyrelsen eller ansöka om tillstånd för den. (Länsstyrelsen Stockholm, u.å a) Om man ska anordna en aktivitet i visst vattenområde, till exempel båttävling, vattenskidåkning, dykning eller liknande sporter behöver detta anmälas till ansvarig länsstyrelse. Länsstyrelserna kan införa så kallade sjötrafikföreskrifter och på så sätt begränsa vilken aktivitet som får ske inom olika vattenområden. När nya föreskrifter ska tas fram enligt Sjötrafikförordningen ska dessa remitteras till bland annat Transportstyrelsen, Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket. Det kan röra sig om exempelvis särskilt skyddsvärda områden där båtmotortrafik inte får förekomma eller där viss maxhastighet ska hållas. (Länsstyrelsen Stockholm u.å b)

Sveriges kommuner

I Sverige finns det 290 kommuner och de har ansvar för bland annat plan- och byggfrågor, miljö- och hälsoskydd, renhållning och avfallshantering, räddningstjänst, vattenförsörjning och avlopp samt ordning och säkerhet inom kommunens område. Många fritidsbåtshamnar arrenderar sin mark av kommuner och det finns även kommunalt ägda fritidsbåtshamnar.

Kommunen tillämpar Miljöbalken när det gäller avfallshantering i fritidsbåtshamnar och även den miljöfarliga verksamhet som kan bedrivas i en hamn eller på ett båtvarv.

Kommunerna har sedan 2023 tillsynsansvar för fritidsbåtshamnarnas avfallsmottagning samt för hur avfall omhändertas och transporteras bort från hamnen enligt förordning (1980:789) om åtgärder mot förorening från fartyg och lag (1980:424) om åtgärder mot förorening från fartyg. Det innebär att de ska begära in, granska och godkänna den avfallshanteringsplan som varje fritidsbåtshamn ska ha. Varje kommun ska även rapportera in data till Transportstyrelsen gällande vilka fritidsbåtshamnar som finns inom deras kommun enligt Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2023:12) om mottagning av avfall från fritidsbåtar.

De kommunala räddningstjänsterna ansvarar för att genomföra de operativa räddningsinsatser, exempelvis drunkningstillbud och båtbränder. Vidare har de ett ansvar över det förebyggande sjösäkerhetsarbetet inom sitt geografiska område. Vid större händelser eller olyckor där den enskilde kommunens resurser är otillräckliga kan Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bistå med förstärkningsresurser och samordning på nationell nivå.



Del 2

Ett båtliv för framtiden

Förutsättningar för ett hållbart båtliv

Inom flera områden har arbete som främjar ett hållbart båtliv redan påbörjats, men fler steg behöver tas för att målbilden ska nås. Alla berörda parter behöver känna engagemang och bidra inom sitt ansvarsområde. Så som nämns i del 1 av denna inriktning är flertalet områden inom båtlivet idag oreglerade. Det innebär att förbättringar behöver ske genom frivilliga beteendeförändringar hos båtlivsutövare. Det finns juridisk möjlighet att reglera vissa områden, det är dock ett verktyg som ska användas med försiktighet. Att förändra ett beteende är svårt och för att man ska vara villiga att förändra sig så krävs det starka incitament för att det nya beteendet ska ge fördelar jämfört med det invanda beteendet. Myndigheter, kommuner, akademien och båtlivsorganisationer kan till viss del bidra med incitament till förändring. Även faktorer som rådande kultur, sammanhanget man befinner sig i och acceptans för ett förändrat beteende spelar roll för hur framgångsrik en beteendeförändring blir. Det är därför viktigt att berörda aktörer arbetar mot samma mål, på olika arenor, för att skapa förutsättningar för förändring.

Trots att stora insatser redan genomförts omkommer och skadas fortfarande allt för många inom båtlivet och den negativa miljöpåverkan som båtlivet bidrar till är för stor. Det går också att konstatera att båtlivet inte kan anses vara jämställt. Med utgångspunkt i hur dagens båtliv ser ut och var vi vill befinna oss i framtiden har Transportstyrelsen har tagit fram en målbild för svenskt båtliv och ambitionen är att den ska vara uppnådd år 2035. Målbilden tar avstamp i de transportpolitiska målen och ska bidra till att skapa en helhetssyn av båtlivsfrågorna där alla hållbarhetsperspektiv är omhändertagna.

Till målbilden presenteras 19 åtgärder. Genomförs dessa åtgärder finns det goda möjligheter att uppnå målbilden om ett hållbart båtliv. Åtgärderna är framtagna av Transportstyrelsen tillsammans med Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet. Det är viktigt att lyfta att åtgärderna inte riktar sig enbart till Transportstyrelsen, alla parter behöver som tidigare nämnt bidra inom sina ansvarsområden.

Eftersom det till stor del handlar om att skapa beteendeförändringar inom ett flertal olika områden är vissa av åtgärderna inte direkt mätbara, man behöver istället se till helheten och följa utvecklingen. Det kommer inte vara en specifik åtgärd som ger effekt, det är alla åtgärder tillsammans som över tid kommer att bidra till ett hållbart båtliv.

Helheten skapar förändring.

Målbild 2035

Ett båtliv för framtiden – säkert, miljövänligt och tillgängligt för alla!

Berörda myndigheter och Sveriges båtlivsorganisationer, båtbransch och akademien har tillsammans skapat ett båtliv där ingenting lämnats åt slumpen och där alla hållbarhetsperspektiv är lika viktiga.

Tack vare en fungerande Strada-rapportering går det att konstatera att både antalet omkomna och antalet allvarligt skadade stadigt minskar samtidigt som våra hav, sjöar och vattendrag inte längre är negativt påverkade av det båtliv som finns där trots att antalet som njuter av båtlivet stadigt ökar. Under de senaste åren har information kring flytvästanvändning, goda larmmöjligheter, säkra CE-märkta produkter och vinsterna med att utbilda sig inom navigation gett resultat. Eftersom de äldre tvåtaktsmotorerna har slutat användas är inte bensinläckage rakt ut i vattnet längre ett problem. Dieselmotorerna tankas med fossilfritt bränsle vilket ger en mindre klimatpåverkan. Många båtägare har också bytt ut sina traditionella båtmotorer till elmotorer, vilket inte bara ger ett bättre klimat utan också ett minskat buller för omgivningen. Dumpade skrotbåtar och vrak är inte längre ett problem – idag finns det goda möjligheter att skrota sin båt till en rimlig kostnad, avfallet lämnas till hamnen på ett smidigt sätt och de båtbottenfärger som används är fria från giftiga biocider.

Kvinnor har tagit plats vid rodret och alla inom båtlivet känner sig trygga med sina båtlivskunskaper och möjligheter att framföra fritidsbåtar av alla storlekar.

Trots att det svenska båtbeståndet är gammalt är båtarna säkra till följd av en god marknadskontroll – allt för att båtlivet ska förbli säkert. Våra mest utsatta fritidsbåtshamnar är anpassade till ett förändrat klimat för att på så sätt minska risken för skador och stora ekonomiska förluster till följd av exempelvis översvämningar och skyfall. De stora hamnarna är också anpassade så att personer med funktionsnedsatthet har möjlighet att njuta av båtlivet. Båtpooler och uthyrningsverksamhet möjliggör att många har tillgång till båtlivet utan att själva behöva investera i och underhålla en fritidsbåt.

Precis som svenskarna så uppskattar många turister att njuta av den svenska naturen och allemansrätten. Båtlivet ger goda möjligheter till att känna havet och naturen nära inpå. Det är enkelt för dem som inte talar svenska att förstå vad som gäller i Sverige eftersom det finns lättillgänglig information kring sjösäkerhet och båtlivets miljöpåverkan på flera språk.

Åtgärder

Nedan presenteras de åtgärder som Transportstyrelsen tillsammans med Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet identifierat. Där det är relevant ska de åtgärder som berör sjösäkerhet vara synkroniserade med de åtgärder som är presenterade i Transportstyrelsens sjösäkerhetsplan för Sverige. På samma sätt ska de åtgärder som berör miljöpåverkan, där det är möjligt, vara synkroniserade med de åtgärder som finns upptagna i Åtgärdsprogram för havsmiljön i Nordsjön och Östersjön³².

Flera åtgärder består i att göra analyser i syfte att hitta de mest effektiva vägarna mot ett hållbart båtliv. Analysernas resultat kommer att kunna utgöra ett kunskapsbaserat underlag för vidare hantering av frågorna. Analyserna kan också bidra till större förståelse för vad som skulle kunna bidra till att uppfylla de transportpolitiska målen. Analyserna ska inte ses som ett första steg till regelförändringar utan syftar i detta skede endast till att skapa kunskap och större förståelse.

Alla åtgärder är kopplade till de transportpolitiska målen, därav anges det under varje åtgärd vilket eller vilka områden som åtgärden träffar. För att skapa tydlighet är åtgärderna uppdelade under rubrikerna Utökat samarbete, Information och kommunikation, Analyser och Övriga åtgärder. För varje åtgärd finns en ansvarig part, det ska dock inte tolkas som att denne är ensam ansvarig för att åtgärden genomförs. Ansvaret ligger snarare i att se till att berörda tar steg framåt tillsammans. Det finns också angivet ett årtal när varje åtgärd ska vara genomförd. Åtgärderna kommer att följas upp, för mer information se ”Uppföljning av åtgärder”.

Utökat samarbete

Följande åtgärder berör ett utökat samarbete.

Åtgärd 1: Inrätta och förvalta ett årligt forum för hållbart båtliv.

Att arbeta tillsammans och därigenom dra nytta av varandras erfarenheter och kunskaper är en framgångsfaktor. Det är också avgörande i arbetet med att skapa en helhetssyn där alla perspektiv blir omhändertagna. Idag arbetar myndigheter, organisationer, kommuner och akademien till stor del parallellt, inom sitt eget ansvarsområde, för att bidra till ett säkrare och mer miljövänligt båtliv. Sjösäkerhetsrådet, Båtmiljörådet och NFB arbetar också separat. Ett forum för hållbart båtliv skulle bli ett gemensamt forum för Sjösäkerhetsrådet, Båtmiljörådet och NFB att samverka inom för att skapa förutsättningar för ett hållbart båtliv. Forumet skulle därmed fungera som ett paraply för alla båtlivsfrågor och säkerställa att rådets arbete drar åt samma håll. Forumet bör också ha ansvar för uppföljning av åtgärderna i denna inriktning.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: Forumet upprättat 2026, därefter löpande förvaltning och utveckling.

Berör: Säkerhet, miljö, tillgänglighet, marknad/ekonomi, jämställdhet

³² Åtgärdsprogrammet är ett nationellt program med syfte att på sikt uppnå god miljöstatus i Nordsjön och Östersjön. Åtgärdsprogrammet hålls samman av Havs- och Vattenmyndigheten och uppdaterades 2021.

Åtgärd 2: För att skapa intresse för båtliv hos kvinnor och främja en kulturförändring bör medier, så som branschtidningar och sociala medier hos relevanta aktörer, lyfta kvinnliga exempel och förebilder.

Idag kan båtlivet inte anses vara jämställt. I sammanhanget syftas inte på andel kvinnor i styrelser, ledande positioner i båtklubbar eller liknande utan snarare andelen aktiva kvinnor som utövar båtliv. Flera män än kvinnor är idag aktiva samtidigt som många av de kvinnor som deltar tar en mindre aktiv roll än männen. Att det idag ser ut så beror inte på praktiska eller juridiska hinder för kvinnor utan det beror snarare på kultur, vanor och intresse. Att framhålla kvinnliga exempel och förebilder är viktigt för att en kulturförändring ska kunna ske. Detta kan exempelvis göras genom artiklar och annan information i branschtidningar, de sociala medier som relevanta aktörer administrerar, deltagande vid mässor etc.

Ansvarig: Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet

Genomfört: Löpande

Berör: Jämställdhet

Åtgärd 3: Transportstyrelsen ska etablera ett utökat samarbete med nordiska grannländer för att skapa förutsättningar för kunskaps- och erfarenhetsutbyte länderna emellan.

Nordens länder har alla liknande förutsättningar när det kommer till båtliv. För att dra nytta av varandras kunskap och erfarenheter bör Transportstyrelsen ha en tätare kontakt med motsvarande myndigheter i dessa länder gällande frågor som rör båtlivet.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: Startar 2026 sedan löpande

Berör: Säkerhet, Miljö, Tillgänglighet, Jämställdhet

Information och kommunikation

Följande åtgärder berör information och kommunikation.

Åtgärd 4: Ett kommunikatörsnätverk ska etableras och drivas inom Forum för ett hållbart båtliv. Kommunikatörsnätverket ska vara aktiva även inom Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet.

Idag går det ut mycket bra information från olika aktörer som verkar inom Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet. Informationen är dock sällan förankrad och synkroniserad inom eller mellan råden vilket försvårar för mottagarna. Risken är att olika aktörer går ut med olika budskap vilket bidrar till förvirring hos båtlivsutövarna samtidigt som aktörerna inte blir lika trovärdiga. Ett kommunikatörsnätverk kommer skapa förutsättningar för en mer träffsäker kommunikation. Tillsammans kan kommunikatörsnätverket också identifiera och fånga upp morgondagens målgrupper för att i god tid nå ut med träffsäker information.

Ansvarig: Vakant

Genomfört: Preciseras när ansvarig har utsetts.

Berör: Säkerhet, Miljö, Tillgänglighet

Åtgärd 5: Transportstyrelsen ska ta fram en kommunikationsplan för att på ett strukturerat och ändamålsenligt sätt kunna gå ut med information kring båtlivets alla delar. En kommunikationsplan är också ett verktyg för uppföljning av kommunikationsinsatser.

Stora delar av båtlivet är idag oreglerat vilket gör att frivilliga beteendeförändringar hos båtlivsutövare är nödvändiga för att vi ska kunna uppnå ett hållbart båtliv. Ett av flera verktyg för att skapa beteendeförändringar är information. Det är därför av stor vikt att den information som går ut är saklig, genomtänkt och träffande. Kommunikationsplanen ska i möjligaste mån gå hand i hand med den kommunikation som beslutas inom Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet genom kommunikatörsnätverket.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: 2026

Berör: Säkerhet, Miljö, Tillgänglighet, Jämställdhet, Ekonomi

Åtgärd 6: Nämnden för båtlivsutbildning tillsammans med utbildningssamordnare bör marknadsföra sina utbildningar i syfte att få flera personer att vilja gå en utbildning för att öka sina kunskaper inom båtliv.

Idag finns inga krav på förarbevis för att få framföra en fritidsbåt, med undantag för framförande av vattenskoter som kräver förarbevis och en uppnådd ålder på 15 år. Det finns indikationer på att en del båtlivsutövare inte har tillräcklig kunskap för att framföra en båt på ett säkert och miljövänligt sätt. För att öka sjösäkerheten och minska antalet allvarligt skadade och omkomna samtidigt som miljöpåverkan och bullerstörningen minskar bör så många som möjligt ha adekvata kunskaper.

Ansvarig: Nämnden för båtlivsutbildning

Genomfört: Löpande

Berör: Säkerhet, Miljö, Jämställdhet

Åtgärd 7: Transportstyrelsen bör informera båtägare om kraven på efterkontroll och CE-märkning när båtar avregistreras i fartygsregistret.

När en båt inte längre ska användas yrkesmässigt avregistreras den i fartygsregistret. Det finns flera orsaker till att en båt kan avregistreras men om orsaken är att båten ska användas för fritidsändamål efter avregistrering så ska den enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2016:5) om fritidsbåtar och vattenskotrar genomgå en efterkontroll och CE-märkas. Kontrollen ska genomföras för att garantera att båten uppfyller gällande säkerhets- och miljökrav för fritidsbåtar. Idag följs inte alltid kraven om efterkontroll och CE-märkning vilket innebär att det kan finnas båtar ute på marknaden som utgör en säkerhets- eller miljörisk. Transportstyrelsen bör därför informera båtägare om gällande krav i samband med att en båt avregistreras i fartygsregistret.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: 2026

Berör: Säkerhet, Miljö, Tillgänglighet

Analys

Följande åtgärder består främst i att genomföra analyser för att få mer kunskap och tydlighet i relevanta frågor.

Åtgärd 8: Analysera om införandet av ett obligatoriskt fritidsbåtsregister skulle kunna bidra till ökad sjösäkerhet, minskad miljöpåverkan och/eller fungera som ett verktyg inom brottsbekämpning och det svenska totalförsvaret.

Idag finns det inte något obligatoriskt fritidsbåtsregister i Sverige, vilket bidrar till att det är oklart hur många fritidsbåtar det finns, vilken storlek båtarna har, vilka båttyper det rör sig om och vilken motor de är utrustade med. Denna brist på information kan medföra svårigheter för flera aktörer i samhället. Det är viktigt att analysera så väl fördelar som nackdelar med ett obligatoriskt register. För att avgöra om det är lämpligt att göra fritidsbåtar registreringspliktiga behövs såväl nyttorna som kostnaderna av ett sådant förslag analyseras och utvärderas.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: 2035

Berör: Miljö, Säkerhet, Ekonomi

Åtgärd 9: Analysera om lag om flytvästanvändning eller annan motsvarande flytutrustning skulle kunna bidra till att färre personer förolyckas inom båtlivet.

Det är känt att en betydande andel av de som omkommer inom båtlivet inte har flytväst på sig vid olyckstillfället. Att använda flytväst är en av de viktigaste faktorerna för att öka sin chans att överleva om olyckan är framme och man hamnar i vattnet. Under många år har flera olika aktörer informerat kring vikten av att använda flytväst men trots det har inte en tillräckligt omfattande beteendeförändring i rätt riktning skett. Därför skulle det vara relevant att analysera om en lag om flytvästanvändning eller annan motsvarande flytutrustning skulle kunna bidra till att färre personer förolyckas inom båtlivet genom att belysa både för- och nackdelar. För att avgöra om det är lämpligt att lagstifta om flytväst behövs såväl nyttorna som kostnaderna av ett sådant förslag analyseras och utvärderas.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: 2035

Berör: Säkerhet

Åtgärd 10: Analysera om ett införande av obligatoriskt förarbevis för fritidsbåt skulle kunna bidra färre olyckor och minskad miljöpåverkan.

För att kunna framföra en fritidsbåt på ett säkert sätt är det viktigt att man har rätt kunskaper. Det finns idag inga krav på förarbevis eller uppnådd ålder för att få framföra en fritidsbåt i Sverige, med undantag för vattenskoter och fritidsfartyg med en längd på minst 12x4 meter. I praktiken kan därmed vem som helst köra en fritidsbåt med obegränsat antal hästkrafter. Det behöver analyseras om ett obligatoriskt förarbevis för fritidsbåt skulle kunna bidra till så väl ökad sjösäkerhet som minskad miljöpåverkan. I analysen skulle det kunna vara till nytta att använda sig av erfarenheter från införandet av förarbevis för vattenskoter. För att avgöra om det är lämpligt att lagstifta om obligatoriskt förarbevis behövs såväl nyttorna som kostnaderna och för- och nackdelar av ett sådant förslag analyseras och utvärderas.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: 2035

Berör: Säkerhet, Miljö

Åtgärd 11: Analysera hur ett förbud mot användning av biocidinnehållande båtbottnfärger på båtar under en viss storlek skulle kunna utformas.

För att förhindra påväxt på båtskrov används idag båtbottnfärger som innehåller giftiga ämnen (biocider), exempelvis koppar.

Båtar som väger under 200 kg får idag inte målas med biocidfärg. Det finns många miljövänliga alternativ för att hålla sitt båtskrov fritt från påväxt. Exempel är målning med biocidfria silikonfärger, mekanisk rengöring av båtskrov, användning av skrovduk, torrsättning och förvaring av båt på trailer. Att använd traditionella, biocidinnehållande, färger är den mest förekommande metoden, även för båtar som skulle kunna ha förutsättning att använda en alternativ och biocidfri metod. I Finland finns det ett förbud mot att måla båtar under 7 meter med biocidfärg för att minska tillförseln av farliga ämnen till vattnet.

I åtgärden ingår att avgöra vilka båtar som bör omfattas av ett sådant förbud och varför, exempelvis vilka tillgängliga metoder som för respektive båtstorlek, båttyp, material på båten, och om det bör vara olika regler i olika vattenområden etc. Det behöver även identifieras hur ett sådant förbud ska kunna kontrolleras.

Ansvarig: Transportstyrelsen, Sweboat, Svenska båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Kemikalieinspektionen, Naturvårdsverket och Östersjöcentrum

Genomfört: 2032

Berör: Miljö

Övriga åtgärder

Här presenteras åtgärder som berör områden som inte anses ingå i de övriga tre kategorierna.

Åtgärd 12: Skapa förutsättningar för en långsiktigt fungerande Strada-rapportering utifrån lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Polisen, Kustbevakningen och utpekade akutsjukvårdare är enligt lag skyldiga att rapportera skadade och omkomna i fritidsbåtsolyckor. Rapporteringen sker i Transportstyrelsens olycksdatabas Strada utifrån lag (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas.

Trots att lagen trädde i kraft under 2021 finns tecken på en betydande underrapportering från de i lagen utpekade rapportörerna. Utebliven rapportering leder till att tillförlitliga uppgifter om skadade och omkomna saknas vilket negativt påverkar möjligheten att bevaka, analysera, lära av och förebygga olyckor i båtlivet. För Transportstyrelsen uppstår svårigheter att identifiera rätt åtgärder samt följa upp de olycksutvecklingen satt i relation till de transportpolitiska målen. Rapportering aktörer behöver stöttas av Transportstyrelsen för att få till fungerande inrapporteringsrutiner.

Strada-systemet har ett antal kända tekniska brister och är i behov av utveckling för att förbättra både för de rapportering instanserna att fullfölja sin lagstadgade skyldighet samt förbättra möjligheterna för datauttag.

Ansvarig: Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Kustbevakningen och utpekade akutsjukvårdare.

Genomfört: 2030

Berör: Säkerhet

Åtgärd 13: Arbeta för att införa ett producentansvar för nyproducerade fritidsbåtar.

Idag finns det många uttjänta, övergivna och dumpade fritidsbåtar bland annat till följd av att det är komplicerat och dyrt att skrota en fritidsbåt, skrotning och återvinning är ofta kopplat till en hög kostnad för båtens sista ägare. Det är också svårt att transportera en båt i dåligt skick till en plats där den kan skrotas eller återvinnas. En del av lösningen skulle kunna vara att införa ett producentansvar för nyproducerade fritidsbåtar. Det skulle exempelvis kunna bestå i att det vid tillverkningen och försäljningen av en båt tillförs en kostnad som skulle utgöra en skrotningspremie den dagen båten ska återvinnas eller skrotas. Ekonomiska medel som skapas genom ett producentansvar bör också täcka kostnaderna för att omhänderta dagens uttjänta och övergivna båtar så att inte kostnaden belastar ägaren till den mark där båten är dumpad. För att underlätta återvinning skulle även krav på hållbara materialval vid tillverkning kunna införas. För att inte skapa konkurrensnackdelar på marknaden behöver åtgärder som dessa beslutas på EU-nivå. Sverige bör därför driva denna fråga vid nästa uppdatering av fritidsbåtsdirektivet.

I april 2024 godkände EU-parlamentet den överenskommelse som nåddes med Rådet om den så kallade EKO-designförordningen³³ som avsevärt kommer att bredda antalet produkter som förordningen kommer omfatta. Förordningen inför ytterligare krav och minimistandarder för hållbarhet, reparerbarhet, energieffektivitet och återvinning för att undvika att produkter förlorar sin funktionalitet på grund av designfunktioner, otillgänglighet av reservdelar eller brist på programvaruuppdateringar.

EKO-designförordningen är så kallad horisontell reglering till vilken vertikal reglering för specifika områden behöver tas fram för att få reell effekt. Transportstyrelsen bör verka för att specifika krav på EKO-design för fritidsbåtar, vattenskotrar och motorer tas fram.

Ansvarig: Transportstyrelsen, Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten, Sweboat och Svenska Båtunionen

Genomfört: 2035

Berör: Miljö

Åtgärd 14: Arbeta för ökad användning av mer miljövänliga bränslen och motorer.

Bensin- och dieseldrivna båtmotorer släpper ut giftiga ämnen både till vatten och luft vilket leder till såväl negativ påverkan på vattenmiljön och klimatpåverkan. Det finns bränslen som inte har lika stor miljöpåverkan (exempelvis alkylatbensin och HVO100), dessa är dock dyrare än traditionellt båtbränsle vilket gör att de ofta väljs bort. Den låga efterfrågan bidrar till att minska sjömackarnas incitament att tillhandahålla dessa bränslen. Det skapas därmed en negativ spiral som är svår att bryta.

För att minska sin miljöpåverkan är ett annat alternativ att byta ut sin bensin- eller dieseldrivna motor till en elmotor. Dock kan det innebära stora kostnader för båtägare samtidigt som det ännu inte finns passande elmotorer till alla typer av båtar. Innan en storskalig konvertering till elmotorer kan ske behöver också möjligheten till laddning säkerställas. Även det innebär stora kostnader på samhällsnivå och det är någonting som är svårt för båtägarna att påverka.

För att bidra till att öka användningen av mer miljövänliga bränslen i väntan på att stabila förhållanden kring elmotorer finns på plats bör det utredas hur en ökad användning av mer miljövänliga bränslen kan ske och hur den eventuellt skulle kunna stimuleras.

En viktig del i detta arbete är att sprida information om mer miljövänliga bränslen, hur motorerna fungerar med dessa bränslen, var de finns att tanka och så vidare. Majoriteten båtmotorer går på bensin vilket inte är utbytbart mot HVO 100 så det behövs forskning och innovation för att underlätta framtagande av mer miljövänligt bränsle även för dessa motorer.

³³ Europaparlamentet och rådets förordning (EU) 2024/1781 av den 13 juni 2024 om upprättande av en ram för att fastställa ekodesignkrav för hållbara produkter, om ändring av direktiv (EU) 2020/1828 och förordning (EU) 2023/1542 och om upphävande av direktiv 2009/125/EG

Ansvarig: Svenska Kryssarklubben, Transportstyrelsen, Riksföreningen Gästhamnar Sverige, Sweboat, Svenska Båtunionen, Länsstyrelsen Stockholm och Havs- och vattenmyndigheten.

Genomfört: 2030

Berör: Miljö

Åtgärd 15: Transportstyrelsen ska, som Sveriges representant, verka för att svenska intressen tas tillvara vid en revidering av fritidsbåtsdirektivet.³⁴

EU-kommissionen har initierat en konsekvensutredning av fritidsbåtsdirektivet vilken ska genomföras under 2025. Om det framkommer att direktivet behöver revideras bör Sverige, genom Transportstyrelsen, verka för svenska intressen tillvaratas. Följande bör Transportstyrelsen särskilt ha fokus på i ett eventuellt revideringsarbete:

- Verka för att bärplansbåtar blir inkluderade i direktivet. Vid den senaste revideringen fanns inte denna typ av båtar tillgängliga på marknaden. Idag serietillverkas bärplansbåtar och de börjar komma ut på marknaden. Eftersom det idag inte finns specifika krav för dessa båtar kan en ökad användning innebära så väl säkerhetsrisker som negativ miljöpåverkan vilket gör att de behöver inkluderas i direktivet. En ökad användning kan medföra risker för så väl säkerheten som miljön eftersom det idag inte finns några specifika krav gällande denna typ av båtar. Sverige bör också driva att standarder som omfattar specifika risker kopplade till bärplansbåtar tas fram.
- Verka för att kraven gällande elektrisk framdrift av fritidsbåtar utökas i direktivet. I dagens definition av vattenskotter anges att de drivs av förbränningsmotorer med vattenjet vilket gör att eldrivna vattenskotrar med en längd under 2,5 meter är undantagna från direktivet. För att kunna ta fram harmoniserade standarder för dessa behöver de vara inkluderade. När det kommer till harmoniserade standarder för vattenskotrar med en längd över 2,5 meter förutsätter dagens standarder att dessa drivs av förbränningsmotorer, vilket bör redigeras.
- Verka för skärpta EU-krav på emissioner från förbränningsmotorer för fritidsbåtar och vattenskotrar. Alla åtgärder som minskar klimatpåverkan och undervattensbuller är viktiga att driva.
- Bevaka eventuella ändringar av efterkontrollsförfarandet av fritidsbåtar, framför allt vad gäller omfattande ombyggnader och hur det kan förenklas. Alla CE-märkta fritidsbåtar som genomgår omfattande motorändringar eller ombyggnationer som påverkar båtens grundläggande säkerhets- och miljökrav behöver genomgå en så kallad efterkontroll hos ett anmält organ för att CE-märkas. Transportstyrelsen har idag mycket små möjligheter att kontrollera att kraven om efterkontroll följs eftersom det inte finns kännedom om vilka båtar som finns på marknaden och vilka ändringar som genomförts på dessa. Det finns också risk för att vetskapen om krav på efterkontroll bland båtägare är låg. Flera orsaker till att efterkontroller inte genomförs är att

³⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2013/53/EU av den 20 november 2013 om fritidsbåtar och vattenskotrar och om upphävande av direktiv 94/25/EG

dessas är relativt kostsamma och det finns idag inte några svenska anmälda organ. Dock finns det utländska organ som är verksamma i Sverige.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: 2030

Berör: Säkerhet, Miljö, Tillgänglighet, Jämställdhet

Åtgärd 16: Transportstyrelsen bör delta i standardiseringsarbetet genom SiS tekniska kommitté TK 232 och ISO/TC 188 för att bevaka att svenska förhållanden och förutsättningar inom båtlivet tas tillvara.

I fritidsbåtsdirektivet finns grundläggande säkerhets- och miljökrav i form av så kallade funktionskrav. Det vanligaste sättet för tillverkare att uppfylla funktionskraven är att följa så kallade harmoniserade standarder. Om en tillverkare uppfyller en harmoniserad standard vid tillverkning av en produkt så har produkten en presumtion om överensstämmelse till det grundläggande kravet som standarden är kopplat till. Det är således i de harmoniserade standarderna som de ”faktiska” kraven som tillverkare behöver uppfylla beskrivs. Det är därför viktigt att Sverige, genom Transportstyrelsen, deltar aktivt i standardiseringsarbetet så Sverige har möjlighet att påverka standarderna så att de blir tillämpliga i de särskilda förhållanden som finns i Norden. Ett exempel som Sverige tillsammans med de andra nordiska länderna arbetar hårt för att få till striktare krav på att räddningsstege för ombordstigning ska finnas på fritidsbåtar då det kan bidra till att rädda liv vid fall över bord i våra kalla vatten.

Ansvarig: Transportstyrelsen

Genomfört: Kontinuerligt

Berör: Säkerhet, Miljö

Åtgärd 17: Arbeta proaktivt för att minska effekterna av ett förändrat klimat kopplat till fritidsbåtshamnar.

Ett förändrat klimat påverkar hela samhället. Fler och kraftigare stormar, skyfall och översvämningar kan minska tillgängligheten till fritidsbåtshamnar samtidigt som det kan leda till stora ekonomiska konsekvenser till följd av skador på båtar, bryggor, byggnader och så vidare. Miljömässigt kan översvämningar också bidra till att farliga ämnen som finns lagrade i marken vid exempelvis spolplattor och uppställningsplatser riskerar att läcka ut ur marken och följa med vattnet tillbaka ut i havet/sjön och i förlängningen orsaka skada på både människor och miljön, det samma gäller för giftiga ämnen som är lagrade i sediment på havsbotten. För att minska konsekvenserna av ett förändrat klimat bör utsatta fritidsbåtshamnar anpassas på lämpligt sätt.

Ansvarig: Riksföreningen Gästhamnar Sverige

Genomfört: Löpande

Åtgärd 18: Arbeta för att spridning av tennorganiska föreningar (TBT) från båtskrov ska minska.

Idag är det inte tillåtet att ha TBT på sitt båtskrov. Dessa giftiga ämnen kan läcka ut när en båt används eller borsttvättas i vattnet eller när den spolats av eller slipas, skrapas eller blåstras på land. Det finns stödmaterial som kan användas för att detektera och mäta om TBT finns på ett båtskrov. Det finns även material som bland annat beskriver hur en eventuell sanering bör gå till och hur man kan mäta TBT på sitt skrov. Detta material ska spridas till båtägare, kommuner, båtklubbar, och andra berörda för att fortsatt spridning av TBT ska förhindras. Tillgången på mätinstrument, referensprover för kalibrering, skillnader mellan olika vattenområden, juridiska problem, samt hur detta i andra grannländer bör också ingå i arbetet.

Det finns behov av att se över och beskriva möjliga stöd till sanering, befintliga och kommande tekniska lösningar, arrendeavtal etc. så saneringen ska fungera i praktiken. Exempelvis lyfta fram goda exempel på teknik, båtklubbsarbete samt genomföra tillsynskampanj/informationskampanj antingen lokalt i kommunerna eller nationellt så man når även icke organiserade båtägare.

Ansvarig: Transportstyrelsen, Svenska Båtunionen, Naturvårdsverket och Miljösamverkan Stockholm.

Genomfört: 2032

Berör: Miljö, Hälsa

Åtgärd 19: Höja medvetenheten kring störningar under vattenytan.

Båtlivet bidrar till störningar under vattenytan, främst i form av undervattensbuller vilket påverkar vattenlevande djur och organismer negativt. Propellrar är vanligen den dominerande bullerkällan, men även båtars skrovvutformning, motortyp- och motorupphängning på båten samt användning av ekolod påverkar det utstrålade undervattensbullret.

Medvetenheten kring dessa störningar behöver höjas hos båtägare för att om möjlig minska störningarna för djur och andra organismer som lever under vattenytan.

Ansvarig: Transportstyrelsen, Sweboat, Svenska Båtunionen och Havs- och vattenmyndigheten.

Genomfört: 2035

Berör: Miljö

Uppföljning av åtgärder

För att säkerställa att beslutade åtgärder genomförs så behöver de följas upp. Uppföljningen ska ske under ledning av Transportstyrelsen med hjälp av det nyetablerade Forum för ett hållbart båtliv.

Uppföljning av åtgärderna kommer att ske årligen i samband med Transportstyrelsens årsredovisning. En större uppföljning kommer att genomföras år 2030 då etappmålen inom de Transportpolitiska målen ska vara uppnådda. 2035 ska en fullständig utvärdering göras – kom vi dit vi ville?

I sammanhanget är det viktigt att belysa att det sannolikt kommer att vara svårt att följa upp effekter av specifika åtgärder. Åtgärderna samverkar och uppföljningen kommer därför att ske genom en enklare modell utan effektsamband.

Avslutande ord

Svenskt båtliv är unikt med sina 3,6 miljoner utövare och 1,5 miljon fritidsbåtar och det är viktigt att skapa förutsättningar för att båtlivet även i framtiden ska få finnas kvar och utvecklas.

För att hitta effektiva hållbarhetsåtgärder har det varit viktigt att lyfta på alla stenar för att kunna identifiera de åtgärder som går att genomföra utan att minska möjligheten att utöva båtliv. Att Sjösäkerhetsrådet och Båtmiljörådet har arbetat tillsammans är en framgångsfaktor – när alla känner engagemang och tar gemensamma initiativ finns det goda förutsättningar för att en positiv förändring ska ske.

I arbetet mot ett hållbart båtliv är det viktigt att vara proaktiv – vi behöver förstå framtidens målgrupper för att redan idag kunna ge dem rätt kunskap för att gamla vanor ska brytas och nya skapas. Vi behöver testa nya vägar och möjliggöra för ny teknik.

Genom att realisera föreslagna åtgärder har Transportstyrelsen förhoppningen om att alla berörda tillsammans ska kunna bidra till ett säkert, miljövänligt och tillgängligt båtliv - ett båtliv för framtiden!

Referenser

Betänkande av Vattenskoterutredningen SOU 2022:49 Ändrade regler för vattenskoter, 2022, Ändrade regler för vattenskotrar, SOU 2022:49, hämtad 2025-04-09

Boverket, 2021, Hamnar för fritidsbåtar,
<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/lov--byggande/anmalningsplikt/bygglov-for-anlaggningar/hamnar-for-fritidsbatar/>, hämtad 2025-04-09

Svenska Båtunionen, 2022, Handbok för fritidsbåtshamnar, Handbok-för-fritidsbåtshamnar-221201.pdf, hämtad 2025-04-08

Svenska Båtunionen, 2025, Undervattensbuller från fritidsbåtar, Undervattensbuller från fritidsbåtar - Båtmiljö, hämtad 2025-04-08

Dagens Nyheter, 2025, Kvinnor på sjön ska vara en ickefråga,
<https://www.dn.se/ekonomi/kvinnor-pa-sjon-ska-vara-en-icke-fraga/>, hämtad 2025-05-09

Havsmiljöinstitutet, 2020, Eko Marina III – inventering, kartläggning och miljömärkning av Sveriges fritidsbåtshamnar, rapport nr 2021:6, Eko Marina III - Inventering, kartläggning och miljömärkning av Sveriges fritidsbåtshamnar | Havsmiljöinstitutet, hämtad 2025-04-07

Havs – och vattenmyndigheten, u.å a, Fritidsbåtar,
<https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/foreoreningar-och-farligen-amen/fritidsbatar.html>, hämtad 2025-02-13

Havs- och vattenmyndigheten, 2023, Övergödning,
<https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/overgodning-och-algblomning/overgodning.html>, hämtad 2025-03-24

Havs- och vattenmyndigheten, 2024 a, Skrotning av fritidsbåtar och motorer,
<https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/foreoreningar-och-farligen-amen/fritidsbatar/skrotning-av-fritidsbatar-och-motorer.html>,
hämtad 2025-02-17

Havs- och vattenmyndigheten, 2024 b, Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2024-2029, Marin strategi för Nordsjön och Östersjön 2024–2029 - Publikationer - Data, kartor och rapporter - Havs- och vattenmyndigheten, hämtad 2025-03-24

Havs- och vattenmyndigheten, 2024 c, Skrotning av fritidsbåtar och motorer, <https://www.havochvatten.se/miljopaverkan-och-atgarder/miljopaverkan/foreoreningar-och-farligen-amen/fritidsbatar/skrotning-av-fritidsbatar-och-motorer.html>, hämtad 2025-03-24

Havs- och vattenmyndigheten, 2025, Uppdrag insamling och återvinning av fiskeredskap och fritidsbåtar redovisning av regeringsuppdrag M2021/02392 (delvis) M2021/00427,
<https://www.havochvatten.se/download/18.324196ac195b49e4dbfd0fde/1743666779400/ru-911-2022-slutredovisning-insamling-atervinning-fiskeredskap.pdf>, hämtad 2025-04-07

Kemikalieinspektionen, 2024, Båtbottenfärger – om du måste måla, <https://www.kemi.se/rad-till-privatpersoner/kemikalier-i-hemmet-och-pa-fritiden/batbottenfarger>, hämtad 2025-03-24

Kemikalieinspektionen, u.å a, Båtbottenfärger – om du måste måla, <https://www.kemi.se/rad-till-privatpersoner/kemikalier-i-hemmet-och-pa-fritiden/batbottenfarger>, hämtad 2025-02-11

Kustbevakningen, 2024 a, Nationell satsning mot sjöfylleri, <https://www.kustbevakningen.se/nyheter/nationell-satsning-mot-sjofylleri2/>, hämtad 2025-01-10

Lagerström och Ytreberg, 2018, utveckling av analysverktyg för att bedöma påverkan från tributyltenn (TBT) i svenska vattenförekomster, <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1242879/FULLTEXT01.pdf>, hämtad 2025-03-24

Länsstyrelsen Stockholm, u.å a, Vattenverksamhet, <https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/miljo-och-vatten/atgarder-och-verksamheter-i-vatten/vattenverksamhet.html>, hämtad 2025-03-24

Länsstyrelsen Stockholm, u.å b, Sjötrafik, <https://www.lansstyrelsen.se/stockholm/samhalle/trafik-och-infrastruktur/sjotrafik.html>, hämtad 2025-03-24

Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med Havs- och vattenmyndigheten, Transportstyrelsen, Båttretur, Båtskroten, One Water, SIKO, Skärgårdsstiftelsen, Stena Recykling och Sweboat, u.å, Sluta tanka havet, [Sluta_Tanka_Havet_Folder_A4_sida_for_sida.pdf](#), hämtad 2025-06-19

Miljömålsberedningen, 2020, Havet och människan volym 2, SOU 2020:82, <https://www.regeringen.se/contentassets/491f58ce6d5c42a8958dad0b446a743d/havet-och-manniskan-sou-202083-volym-2.pdf>, hämtad 2025-03-24

Naturvårdsverket, u.å, Hälsoeffekter av buller, Hälsoeffekter av buller, hämtad 2025-04-08

Polismyndigheten, 2025, Sjöpolisen – Polisens arbete; <https://polisen.se/om-polisen/polisens-arbete/sjopolisen/>, hämtad 2025-02-18 Riksföreningen Svenska Gästhamnar, u.å a, Om oss, <https://www.gasthamnarsverige.se/about-1>, hämtad 2025-02-19

Svenska sjöräddningssällskapet, u.å a, Om oss, <https://www.sjoraddning.se/om-oss>, hämtad 2025-02-18

Sveriges radio, 2023, Efter krav om förarbevis – uthyrningsbranschen är stendöd, <https://www.sverigesradio.se/artikel/efter-krav-om-forarbevis-uthyrningsbranschen-ar-stendod>, hämtad 2025-02-13

Sweboat, u.å a, Välkommen till Sweboat,
<https://www.sweboat.se/>,
hämtad 2025-02-18

Tillväxtverket, 2023, Om turism och besöksnäring, <https://kunskapbesoksnaring.se/om-turism-och-besoksnaring>, hämtad 2025-04-07

Trafikverket, 2024, Alkohol och narkotika i vägtrafiken, Alkohol och narkotika i vägtrafiken - www.trafikverket.se, hämtad 2025-05-09

Transportstyrelsen, 2016, Vill du veta mer om förbudet mot utsläpp av toalettavfall, www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/publikationer-och-rapporter/publikationer/publikationer-inom-sjofart/fritidsbatliv/vill-du-veta-mer-om-forbudet-mot-utslapp-av-toaletavfall/, hämtad 2025-03-24

Transportstyrelsen, 2021, Båtlivsundersökningen En undersökning om båtlivet i Sverige, Båtlivsundersökningen - fakta om båtlivet - Transportstyrelsen, hämtad 2025-10-20

Transportstyrelsen, 2025, Båtlivsundersökningen En undersökning om båtlivet i Sverige, TSS 2024-4887, Båtlivsundersökningen - fakta om båtlivet - Transportstyrelsen, hämtad 2025-10-20

Transportstyrelsen, 2023, Hållbart Utveckling, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Om-transportstyrelsen/vart-uppdrag-och-arbetssatt/hallbar-utveckling/>, hämtad 2025-02-19

Ytreberg E., 2012. Dispersion of biocides from boats - Investigation of different sources and their contribution. (Spridning av biocider från båtar – undersökning av olika källor och dess bidrag). ITM report 215, Stockholm University (in Swedish).

Information genom samtal och mail;

Spotlight, mail 2025-01-21

Kustbevakningen, mail 2025-01-04

Kustbevakningen, mail 2025-02-18

Svenska kanotförbundet, mail 2025-01-27

Sjösäkerhetsrådet, möte 2025-01-22

Samtal med Riksföreningen Svenska Gästhamnar, 2025-02-07

