

Dnr
2021-2170

Båtlivsundersökningen 2020

En undersökning om båtlivet i Sverige.

© Transportstyrelsen
Avdelning Sjö- och luftfart

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning 2021-2170
ISBN
Författare Markus Lagerqvist, Point AB
Månad År Mars 2021

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Förord

Båtlivsundersökningen – en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används – genomfördes första gången 2004. Uppföljande mätningar har därefter genomförts 2010 och 2015.

År 2020 fick Point AB uppdrag från Transportstyrelsens (avdelning Sjö- och luftfart) att genomföra en förnyad undersökning.

Undersökningsansvarig projektledare hos Point AB var Markus Lagerqvist. Kontaktperson på Transportstyrelsen var Lars-Göran Nyström.

Båtlivsundersökningen 2020 har medfinansierats av Havs- och vattenmyndigheten genom anslag 1:11 Åtgärder för havs- och vattenmiljö.

Båtlivsundersökningen är framtagen av Transportstyrelsen i samarbete med medlemmarna i Sjösäkerhetsrådet. Dessa är

- båtförsäkringsbolagen
- Försvarmakten
- Kustbevakningen
- Polisen
- Riksföreningen Gästhamnar Sverige
- Sjöfartsverket
- Sjöräddningssällskapet
- SMHI
- Sweboat
- Svenska Båtunionen
- Svenska Kanotförbundet
- Svenska Kryssarklubben
- Svenska Livräddningssällskapet
- Svenska Sportdykarförbundet
- Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund.

Göteborg, mars 2021

Sammanfattning

Båtlivsundersökningen har till syfte att ge en bild av hur det svenska båtbeståndet och båtlivet ser ut i dag, men jämförelser görs även med tidigare års undersökningar. Undersökningen omfattar endast privatägda fritidsbåtar.

Undersökningen gäller hushåll med personer i åldern 20–74 år i Sverige och genomförs i form av telefonintervjuer. Totalt genomfördes 6 000 kompletta intervjuer under perioden 2 oktober–5 december 2020.

Det svenska båtbeståndet

I totalt 16 procent av de svenska hushållen finns det minst en fritidsbåt. Det är en ökning med 2 procentenheter jämfört med för fem år sedan. Det finns i Sverige cirka 948 900 fritidsbåtar, varav cirka 864 200 är i sjödugligt skick.

Båtbeståndet domineras av småbåtar, exempelvis kajaker, roddbåtar och små öppna båtar med motor under 10 hk. Småbåtar utgör 44 procent av båtarna. Därefter följer dagturbåtar, framför allt motorbåtar med övernattningsmöjlighet.

Svenskarnas båtliv

Totalt 30 procent av svenskarna i åldern 20–74 år har vistats i fritidsbåt under de senaste tolv månaderna. Det motsvarar 2,1 miljoner personer. Det är en signifikant ökning från 2015. Under säsongen 2020 nyttjade hela 87 procent av båthushållen sin fritidsbåt, vilket är en högre andel än under båtsäsongerna 2010 och 2015.

Det är fortsatt frihetsupplevelsen och naturupplevelsen som svenskar värderar allra högst i sitt båtliv.

Under maj–september 2020 uppgick antalet dagar då båt användes till över 19 miljoner, vilket är en betydande ökning jämfört med 2015. Även antalet övernattningar i samband med båtlivet ökade, till 2,7 miljoner övernattningar.

Pandemin 2020 hade påverkan på båtlivet. En påverkan är att personer varit ute mer med fritidsbåt än de annars skulle ha varit, troligen som en följd av att det varit svårt att åka på utlandssestrar. Samtidigt finns en grupp som avstått från att åka ut med fritidsbåt på grund av pandemin. Bland dem som har varit ute med fritidsbåt oftare som en följd av pandemin tror en majoritet att vanan kommer att bestå efter att pandemin är över.

Totalt 12 procent är ganska eller mycket intresserade av att köpa en fritidsbåt. Intresset är störst i hushåll som redan har en båt – här är hela 23 procent intresserade. Det är en ökning jämfört med 2015.

Säkerhet på sjön

De flesta som framför båtarna har god erfarenhet, men 7 procent var nybörjare med enbart en säsongs erfarenhet.

De största upplevda riskerna inom båtlivet är desamma som 2015, det vill säga grundstötning och att råka ut för en personskada vid hoppet i land, följt av motorhaveri och fall överbord.

Andelen båtägare som uppger att de ungefär hälften av tiden eller oftare använder båten i områden där det skulle vara problem att kontakta sjöräddningen har ökat något, till 16 procent.

Andelen båtägare som råkade ut för någon incident i samband med båtlivet var 6 procent, vilket är en tydlig ökning jämfört med för fem år sedan.

Användningen av flytväst ökar: 77 procent uppger att de alltid har på sig flytväst, vilket är en ökning med sju procentenheter jämfört med 2015. En stor majoritet bland dem som är ute i fritidsbåt är positiva till en lag om obligatorisk flytväst.

Inställningen till en åldersgräns för att få köra snabba båtar fortsätter att vara stabilt mycket positiv bland personer som vistas i fritidsbåt. Även inställningen till obligatoriska förarintyg är positiv, framför allt till vattenskoter. Hela 78 procent är positiva till ett krav på förarintyg för att få köra vattenskoter.

Båtägare är positivt inställda till att det upprättas ett obligatoriskt register för alla båtar i Sverige vars syfte kan vara att till exempel spåra ägare till stulna båtar och identifiera båtar i samband med sjöräddningsinsatser. Hela 80 procent är ganska eller mycket positiva till ett sådant register, medan 14 procent är negativa till ett obligatoriskt register.

Service och tjänster

Liksom vid tidigare års mätningar ligger de flesta båtar under båtsäsongen i vattnet på en egen båtplats, följt av att de ligger på land eller på trailer. Andelen har dock minskat, samtidigt som andelen som har båten hos en marina eller annan båtplats gemensamt med fler än tio andra har ökat.

Intresset för att ett varv eller en marina ska ta över skötseln av båten för fler tjänster än i dag har ökat, framför allt bland ägare till ruffade segelbåtar.

Intresset för delningsekonomi – det vill säga att man hyr, delar eller lånar saker i stället för att själv äga dem – ökar generellt i samhället. Bland båtägarna är det 4 procent som redan i dag har hyrt maskiner för båtvård och ytterligare 8 procent är intresserade av konceptet.

Utbildning och kompetenser

Många båtägare önskar förkovra sig ytterligare inom olika aspekter av båtlivet. Störst är efterfrågan på ökade kunskaper om att navigera i dålig sikt, i hur man minskar sin miljöpåverkan och i sjukvård.

Andelen som vill lära sig om hur man minskar fritidsbåtarnas miljöpåverkan har ökat tydligt jämfört med för fem år sedan.

Miljö

De allra flesta märker fortsatt ingen skillnad i hur vattenmiljön har förändrats sedan man blev båtägare. Men det är fler som tycker att den försämrats än som tycker att den blivit bättre. Precis som för fem år sedan är det båtägare på Ostkusten som i högst grad tycker sig se en försämring.

Störning från båtmotorer är ett ökande problem, och andelen som störs ganska eller mycket ofta av andras båtmotorer när de är ute med båten har ökat från 4 procent till 10 procent sedan 2015. Vattenskotrar är den överlägset största källan till buller som upplevs som störande.

Endast 1 procent uppger att deras båt är målad med en båtbottnfärg som inte är tillåten i det område som de använt båten i. Det är en minskning från 2015, då motsvarande andel var 5 procent.

På drygt 60 procent av de båtar som har toalett med möjlighet till tömning genom sugtömning görs detta åtminstone vid 50 procent av tillfällena. Det är en tydlig ökning jämfört med för fem år sedan. Samtidigt har andelen som aldrig tömmer genom sugtömning, trots att båten har möjlighet till det, minskat från 19 till 8 procent.

Innehåll

FÖRORD	3
SAMMANFATTNING	4
INNEHÅLL	7
1 INLEDNING	9
1.1 Bakgrund.....	9
1.2 Syfte och frågeställningar	9
1.3 Metod	9
1.4 Avgränsningar.....	10
1.5 Statistisk osäkerhet.....	11
2 DET SVENSKA BÅTBESTÅNDET	12
2.1 Båtagandet i Sverige	12
2.2 Båttyper och antal	15
2.3 Båtbeståndets geografiska fördelning	17
3 SVENSKARNAS BÅTLIV	20
3.1 Andel som vistats i fritidsbåt	20
3.2 Användningsområden	22
3.3 Rekreativvärde med mera	23
3.4 Dagar då båten används	25
3.5 Körsträcka och område.....	28
3.6 Båtagande.....	30
3.7 Vem som framför båten	31
3.8 Medlemskap i klubb eller förening	32
3.9 Avstå från båtlivet	33
3.10 Icke båtägare	34
4 PÅVERKAN FRÅN PANDEMIN, HYRA OCH KÖP AV FRITIDSBÅT	36
4.1 Påverkan från covid-19	36
4.2 Hyra av fritidsbåtar	38
4.3 Intresse för att köpa fritidsbåt	39
5 SÄKERHET PÅ SJÖN	41
5.1 Märkning och besiktning	41
5.2 Båtens utrustning	42
5.3 Körerfarenhet.....	44
5.4 Navigering med sjökort	45
5.5 Sjökort saknas	46
5.6 Risker inom båtlivet	47
5.7 Sjöräddning.....	50

5.8	Incidenter på sjön	51
5.9	Flytväst.....	53
5.10	Åldersgräns och kompetenskrav	56
5.11	Lagen om sjöfylleri	59
5.12	Försäkringar.....	60
5.13	Obligatoriskt båtregister.....	61
6	SERVICE OCH TJÄNSTER	62
6.1	Båtarnas båtplats.....	62
6.2	Kostnader för båten	69
6.3	Skötsel av båten	71
6.4	Tillgång till servicefunktioner.....	74
6.5	Intresse för att hyra maskiner	75
7	UTBILDNING OCH KOMPETENSER.....	76
7.1	Förarkompetens.....	76
7.2	Kompetensbehov.....	78
7.3	Utbildningsform.....	80
8	MILJÖ	81
8.1	Vattenmiljön	81
8.2	Störande ljud.....	82
8.3	Beväxning och bottenfärg	83
8.4	Toalett.....	89
8.5	Skrotning av vrak eller reparationsobjekt	93
9	BÅTFAKTA.....	94
9.1	Byggmaterial	94
9.2	Båtens byggnadsår	96
9.3	Båtarnas längd.....	97
9.4	Båtarnas maxhastighet	98
9.5	Båtens försäljningsvärde	99
10	BÅTARNAS MOTORER OCH DERAS ANVÄNDNING	101
10.1	Båtarnas motorer och deras användning	101
10.2	Förbrukning av drivmedel och el.....	103
10.3	Körning i hamn.....	105
11	BAKGRUNDSSTATISTIK	106

1 Inledning

I detta kapitel förklaras undersökningens bakgrund och syfte samt metod för genomförande och avgränsningar.

1.1 Bakgrund

Sverige har, med en av världens största skärgårdar samt många sjöar och kanaler, utmärkta förutsättningar för båtliv.

För att få information om detta båtliv genomförde Sjöfartsverket 2004 en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används. Undersökningen gjordes genom en enkät riktad till slumpvis utvalda båtägare och utfördes efter båtsäsongen 2004. Uppföljande mätningar har därefter genomförts 2010 och 2015 med ett representativt urval av hela befolkningen.

Transportstyrelsen lät under 2020 genomföra en uppföljning med ett frågeformulär som bygger på det som användes 2015, men även med en rad nya frågor. Point AB fick i uppdrag att utföra mätningen.

1.2 Syfte och frågeställningar

Båtlivsundersökningen har till syfte att ge sådana fakta om båtlivet och båtbeståndet att offentlig förvaltning, näringsliv och organisationer kan planera och fatta beslut på riktiga grunder. Resultatet ska finnas tillgängligt på Transportstyrelsens webbplats, vara underlag för den årliga publikationen ”Fakta om båtlivet i Sverige” samt spridas till och genom media, branschorganisationer, båtlivets organisationer med flera.

Undersökningen ska ge en bild av hur det svenska båtlivet ser ut i dag, men jämförelser görs även med tidigare års undersökningar.

Undersökningen omfattar endast privatägda fritidsbåtar.

1.3 Metod

Undersökningen gäller hushåll med personer i åldern 20–74 år i Sverige. Urvalet drogs från registret iCATCH Urval Privat, som innehåller telefonnummer och adresser till privatpersoner över 16 år i Sverige.

Som urvalsmetod användes ett obundet slumpmässigt urval. Urvalsobjekt var individ, men undersökningsobjekt är hushåll. För varje utvald individ undersöktes följaktligen hela hushållet.

Alla frågeställningar är framtagna i samarbete med Transportstyrelsen. Jämfört med ”Båtlivsundersökningen 2015” har flera frågeställningar lagts till. För att intervjun inte skulle bli för lång har andra, mindre aktuella, frågor tagits bort.

Innan formuläret fastslogs genomfördes testintervjuer med ett antal båtägare för att se att formuleringar, svarsalternativ med mera fungerade och gick att förstå. Intervjuerna genomfördes av Norstat Sverige AB.

Intervjuarna fick skriftliga instruktioner om syftet med undersökningen och hur enkäten var upplagd. Det genomfördes även ett möte med intervjuarna. Formulär, metod och syfte gick igenom och eventuella frågor utreddes. Intervjuare har haft möjlighet att genomföra testintervjuer för att bli bekväma med frågeställningar och formuleringar innan de arbetade med verkliga urvalsposter. Under fältperiodens gång genomfördes kontinuerliga avstämningar med intervjuarna för att se att allt fortlöpte enligt plan. Coacher har medlyssnat på samtal för att se till att enkäten fungerar enligt plan samt för att utveckla intervjuaren i tekniker för kontaktsökning och ökad accept.

Under uppstarten lades särskild vikt vid att testa och utveckla inledningsfras för att säkerställa att formuleringar fungerade i fält. Datainsamlingen skedde via datorstödda telefonintervjuer via CATI (Computer Assisted Telephone Interviewing).

Totalt genomfördes 6 000 kompletta intervjuer och 997 intervjuer som avbröts av den intervjuade personen (respondenten) på grund av tidsbrist. Totalt 10 518 respondenter avböjde att delta, vilket ger en svarsandel på 34 procent, vilket är en normal nivå för en telefonintervju av den här längden. Kontaktstrategin innebar att varje nummer i urvalet söktes tio gånger och att kontakterna spreds över olika veckor, dagar och tider. Bokade kontakter och påbörjade intervjuer prioriterades framför alla andra typer av samtal.

Perioden för datainsamling var 2 oktober–5 december 2020. Intervjuer genomfördes måndag–fredag klockan 16–21, lördagar 11–16 och söndagar 15–20.

1.4 Avgränsningar

De respondenter vars hushåll helt eller delvis ägde någon båt fick svara på mer omfattande frågor om sin båt, eventuella motorer och allmänt om båtliv. De respondenter vars hushåll inte ägde någon båt fick svara på ett mindre antal frågor om båtliv och sin inställning till sådant. Eftersom intervjutiden för båtägare var mycket lång (mediantid var 23 minuter för båtägare med två båtar), förekom det att framför allt båtägare avbröt eller inte hann genomföra hela intervjun.

För att inte snedvrída fördelningen mellan båtägande och icke båtägande hushåll i undersökningen har även ej kompletta intervjuer inkluderats i underlaget. Resultaten på frågor som besvaras av såväl båtägande som icke båtägande hushåll har viktats för att spegla den verkliga fördelningen mellan båtägande och icke båtägande hushåll.

Om respondenten ägde fler än två båtar avgränsades undersökningen, på grund av tids- och kostnadsskäl, till att endast ställa djupare frågor om de två mest intressanta båtarna med avseende på båttyp och skick. Det innebär att för de respondenter som har fler än två båtar har det inte framkommit fakta om övriga båtar.

1.5 Statistisk osäkerhet

Det är omöjligt att ge några enkla generella siffror för den statistiska säkerheten i materialet. Den varierar beroende på vilka variabler vi mäter (till exempel antal båtar, kostnader förknippade med båtlivet, attityder och intressen), vilka mått vi använder (andelar, medelvärden, antal) och inte minst hur stora de olika studerade delgrupperna är i urvalet.

Framför allt för nedbrytningar på mindre grupper, exempelvis vissa båttyper, finns en betydande osäkerhet i resultaten. I vissa fall redovisas resultat som bygger på mycket få svar, när de ändå kan vara intressanta som en indikation. Då anges det i texten att de bör tolkas med försiktighet. (Se tabell 11.1.4 för underlag för olika delgrupper.)

Förutom osäkerhet på grund av små baser (underlag) kan framför allt bortfallsfel och mätfel påverka tillförlitligheten i undersökningen.

Bortfallsfel kan uppstå för att man inte får svar från alla personer i urvalet, till exempel för att de inte vill eller hinner svara på intervjun, eller för att intervjuaren inte får tag på dem. Men det är ett problem endast om de som inte svarat väsentligen skiljer sig från dem som svarat.

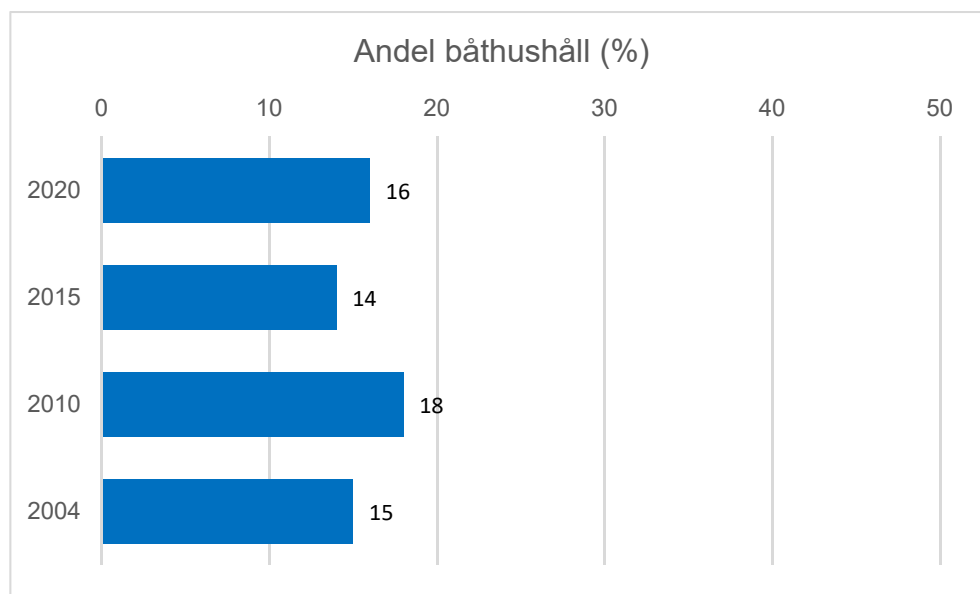
Mätfel uppstår på grund av osäkra eller felaktiga svar. I undersökningen finns framför allt en betydande osäkerhet i svar som rör uppskattningar av exempelvis hur mycket kostnader man haft under den gångna säsongen, hur många sjömil man färdats etc. Även uppgifter såsom båtens maxhastighet, bredd och liknande kan vara ungefärliga uppskattningar som är beroende av respondentens kunskap om båten.

2 Det svenska båtbeståndet

I detta kapitel redovisas fakta om båtägandet i Sverige, antalet båtar fördelat på olika typer och båtbeståndets geografiska fördelning.

2.1 Båtägandet i Sverige

Andelen båthushåll ligger förhållandevis stabil sedan mätningen genomfördes första gången för 16 år sedan. I totalt 16 procent av de svenska hushållen finns det minst en fritidsbåt. Det är en ökning med 2 procentenheter jämfört med för fem år sedan och 1 procentenhet jämfört med 2004.

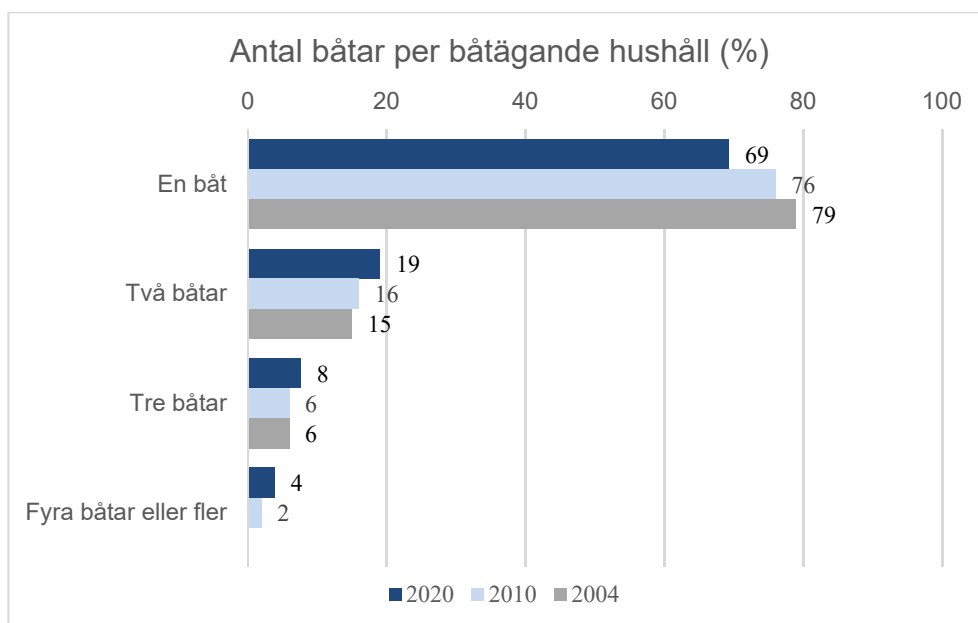


Figur 2.1.1 Andel hushåll i Sverige som äger fritidsbåt.¹

¹ Äger någon i hushållet fritidsbåt, helt eller delvis? Med båt avses alla typer av båtar, även ekor, vattenskotrar, kanoter etc.



De allra flesta av dessa hushåll äger liksom tidigare en båt, men trenden med att en högre andel av båthushållen äger mer än en båt – som kunde ses i 2015 års mätning – fortsätter. I årets mätning har hela 30 procent av båthushållen fler än en båt. I genomsnitt finns det 1,5 båtar i varje båthushåll.



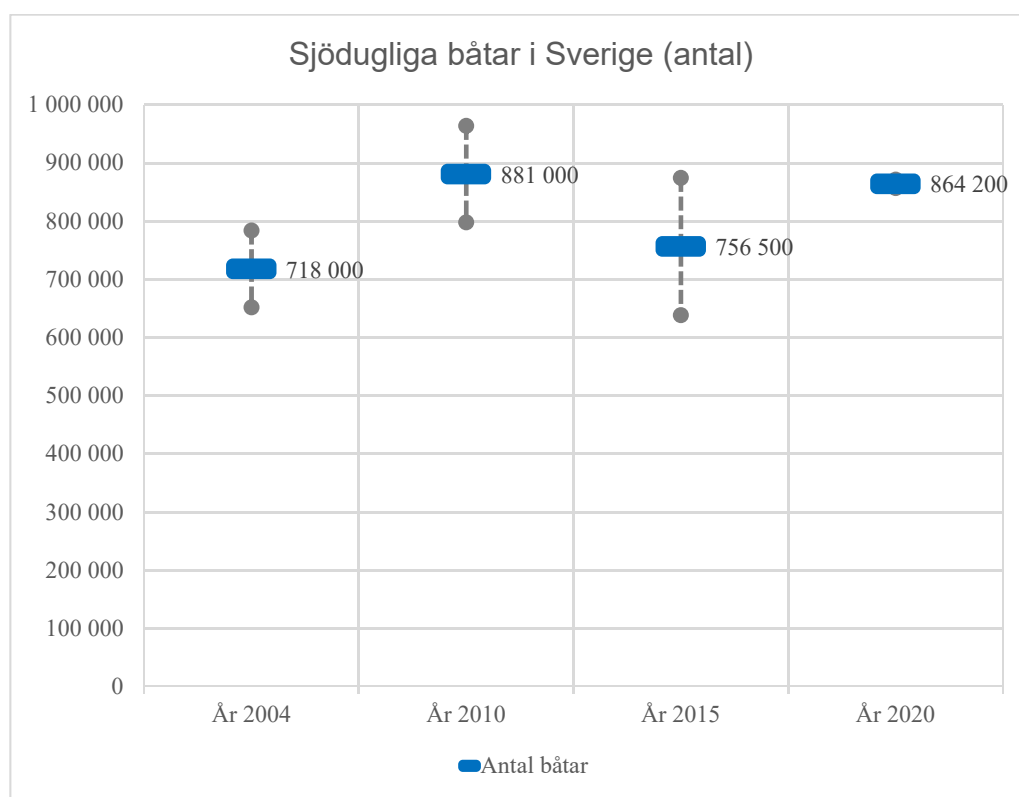
Figur 2.1.2 Antal båtar per hushåll.²

² Hur många fritidsbåtar ägs helt eller delvis av hushållet?

Det finns i Sverige cirka 4,1 miljoner hushåll med personer i åldern 20–74 år. Varje sådant hushåll äger i genomsnitt 0,23 båtar, vilket innebär att det finns cirka 948 900 fritidsbåtar i Sverige.

Av dessa är 91 procent i sjödugligt skick, 8,1 procent är reparationsobjekt och 0,8 procent är vrak. Det innebär att det finns cirka 864 200 båtar i sjödugligt skick.

Hushåll utan personer i åldern 20–74 år har inte ingått i undersökningen; båtar från dessa hushåll ingår alltså inte i undersökningen.



Figur 2.1.3 Antal sjödugliga båtar i Sverige 2004–2020.

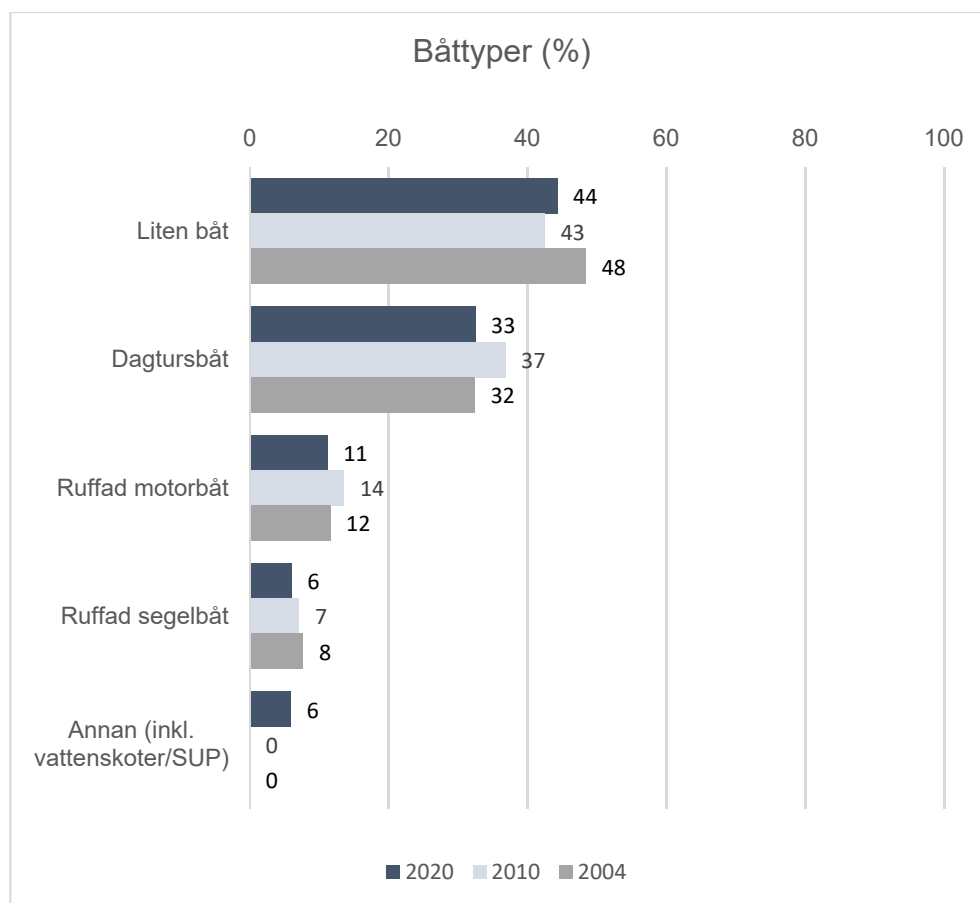
Felmarginalen för skattningen av totalt antal båtar är $\pm 8\,400$. Det innebär ett konfidensintervall (med 95 procents säkerhet) om 940 800–957 000 båtar.

Felmarginalen för skattningen av antal sjödugliga båtar är $\pm 7\,600$. Det innebär ett konfidensintervall (med 95 procents säkerhet) om 856 900–871 600 sjödugliga båtar.

2.2 Båttyper och antal

Båtbeståndet domineras av småbåtar, såsom kajaker, roddbåtar och små öppna båtar med motor under 10 hk. Småbåtar utgör 44 procent av båtarna. Därefter följer dagtursbåtar, framför allt motorbåt, med motor på 10 hk eller mer, med övernattningsmöjlighet.

Den övergripande fördelningen mellan olika typer av båtar är snarlik fördelningen i 2010 och 2015 års mätningar.



Figur 2.2.1 Andelar av båttyper i båtbeståndet – jämförelse mot tidigare år.³

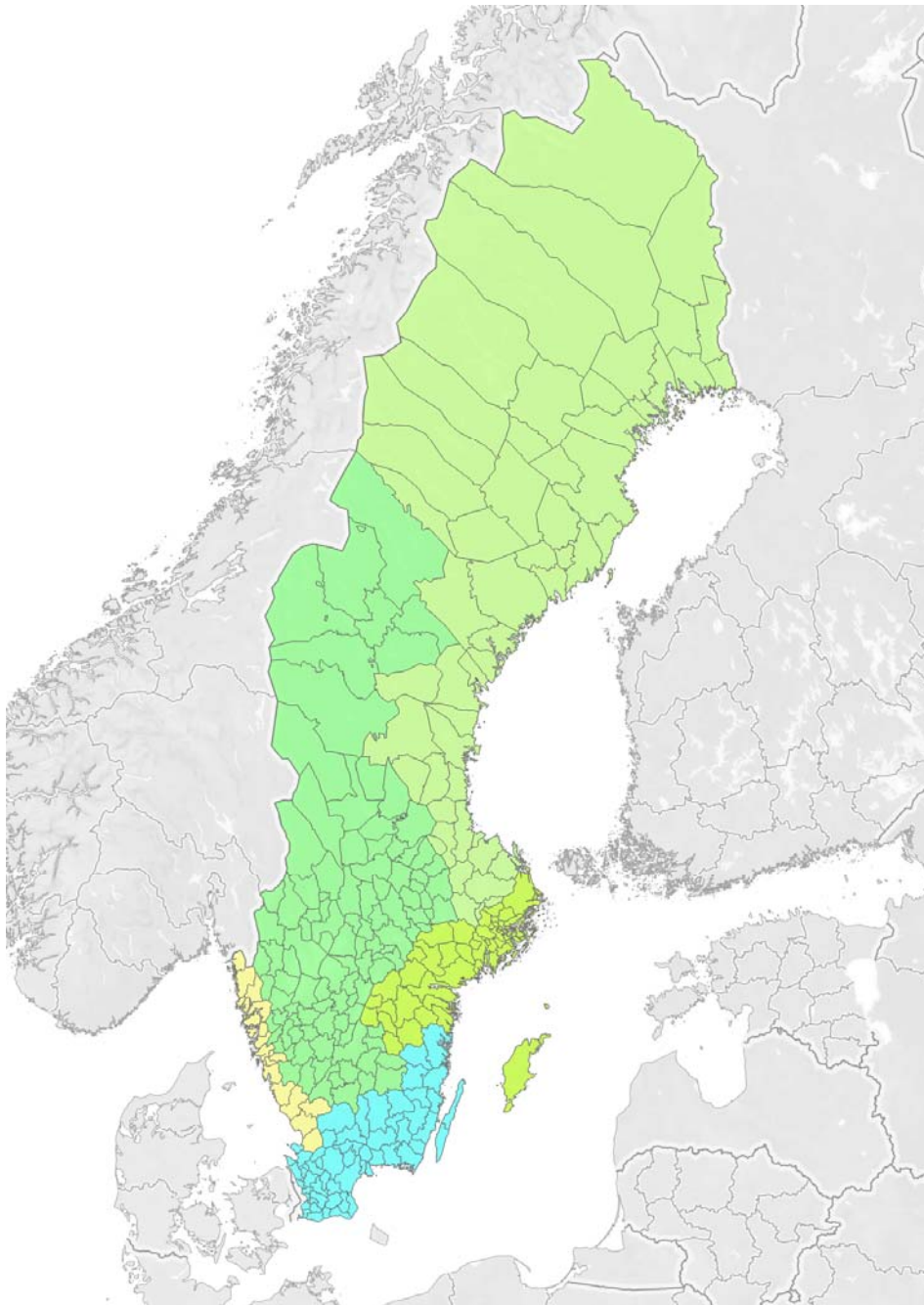
³ Vilken typ av båt är det?

	Antal	Andel 2020 (%)	Andel 2015 (%)
Kanadensare, kajak avsedd för paddling	100 200	11,6	9,9
Jolle, eka, roddbåt utan motor	163 300	18,9	23,3
Helt öppen båt med motor under 10 hk	117 600	13,6	17,4
Släpjolle, som komplement till huvudbåt	2 200	0,3	0,1
Totalt liten båt	383 200	44,3	50,7
Motorbåt utan övernattnings- möjlighet, m. motor på ≥10 hk, inkl. RIB (Rigid Inflatable Boat)	214 500	24,8	28,7
Segelbåt, segeljolle, segelkanot eller liknande., helt utan övernattningsmöjlighet	37 000	4,3	2,5
Segelbåt med möjlighet till enbart tillfällig övernattning	29 400	3,4	2,8
Totalt dagtursbåt	280 900	32,5	34,0
Ruffad motorbåt avsedd för övernattning	96 900	11,2	11,4
Ruffad segelbåt, motorseglare avsedd för övernattning	52 300	6,0	3,5
Vattenskoter	12 000	1,4	-
Stand up paddleboard (SUP-bräda)	5 400	0,6	-
Annan, ej definierad	33 800	3,9	0,2
Totalt	864 200	100	100

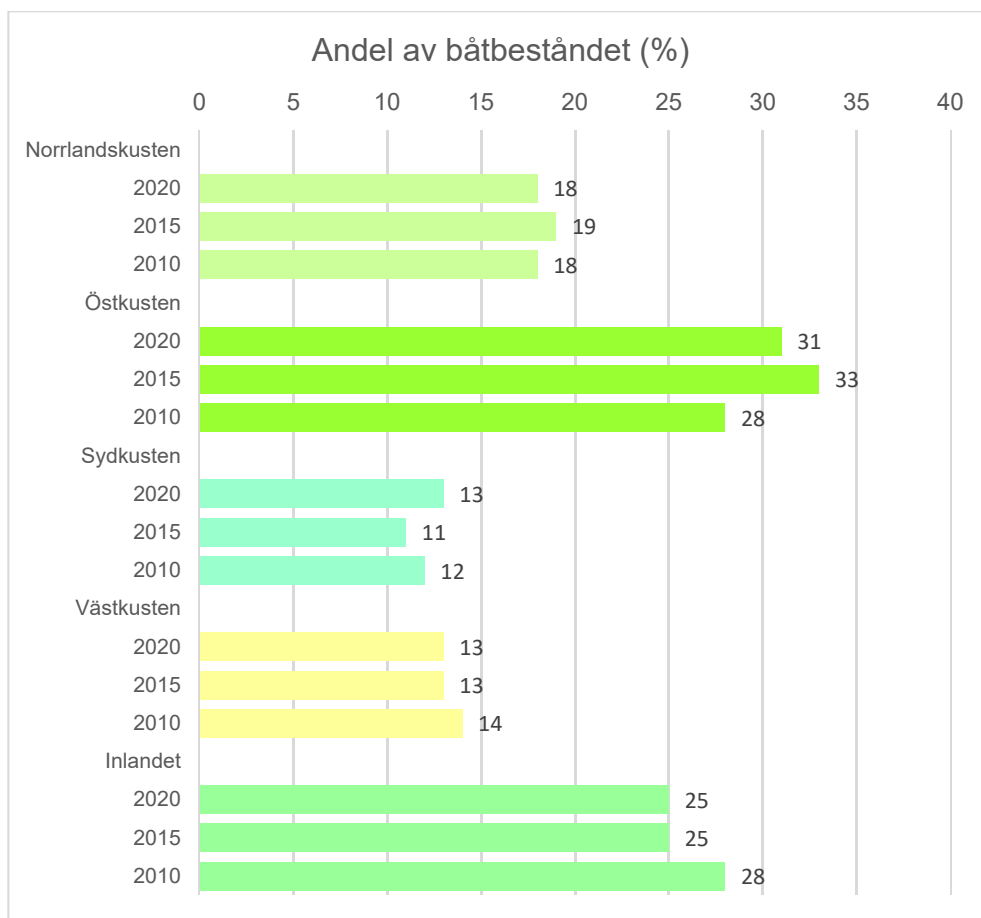
Tabell 2.2.1 Antal och andel båtar per typ av båt.

2.3 Båtbeståndets geografiska fördelning

I denna undersökning, liksom i tidigare undersökningar om båtlivet, har Sverige delats in i fem olika geografiska zoner: Norrlandskusten, Ostkusten, Sydkusten, Västkusten och Inlandet, enligt kartan nedan.



Figur 2.3.1 Regional indelning av Sverige.



Figur 2.3.2 Regional fördelning av båtbeståndet.

Flest antal båtar finns i Ostkustregionen, följt av Inlandsregionen. Dessa var de regioner som hade flest båtar även vid 2010 och 2015 års mätningar.

En majoritet av fritidsbåtarna i Sverige finns vid inlandsvatten. Det beror framför allt på att en mycket stor andel av de många småbåtarna finns vid inlandsvatten. Däremot finns en majoritet av de ruffade motor- och segelbåtarna vid våra havskuster.

Område	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Totalt
Havskusten	22	54	56	67	42
Inlandsvatten	70	42	39	30	52
Vet inte	8	4	6	2	6
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 2.3.1 Båtens hemmahamn (%).⁴

Område	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Totalt
Norrlandskusten	24	18	10	12	19
Ostkusten	17	27	31	28	24
Sydskusten	10	12	13	9	12
Västskusten	10	16	13	23	14
Inlandet	38	26	33	28	31
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 2.3.2 Geografiskt område fördelat på båtkategori (%).

Område	Norr- lands- kusten	Ost- kusten	Syd- kusten	Väst- kusten	In- landet	Totalt
Liten båt	56	36	38	32	50	44
Dagtursbåt	31	33	38	37	29	33
Ruffad motorbåt	5	16	15	13	10	11
Ruffad segelbåt	4	7	4	12	5	6
Annan, ej definierad	4	7	4	6	7	6
Totalt	100	100	100	100	100	100

Tabell 2.3.3 Båtkategori fördelat på geografiskt område (%).

⁴ Är båtens hemmahamn vid havskusten eller i inlandsvatten?

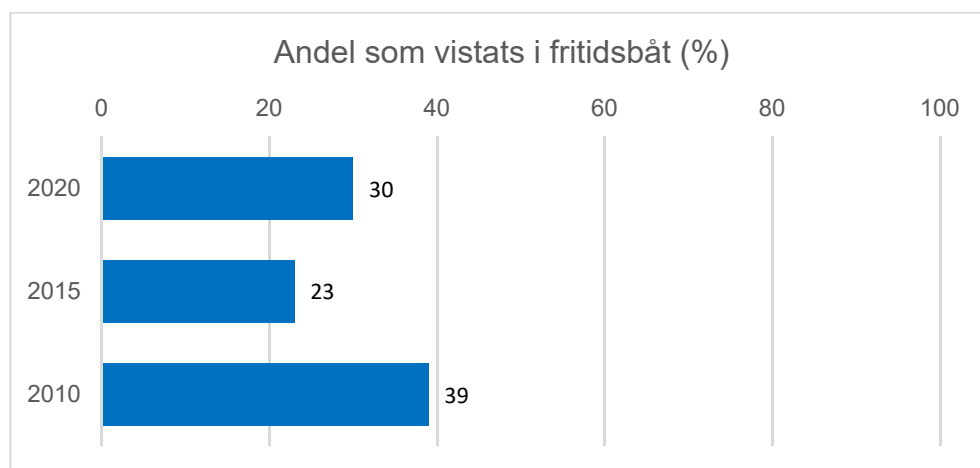
3 Svenskarnas båtliv

I detta kapitel redovisas övergripande fakta om det svenska båtlivet: hur många som vistats i fritidsbåt, varför man väljer att vistas i fritidsbåt eller inte och vilka användningsområden båtarna har.

3.1 Andel som vistats i fritidsbåt

Totalt 30 procent av svenskarna i åldern 20–74 år har vistats i fritidsbåt under de senaste tolv månaderna (det vill säga oktober/november 2019–september/oktober 2020). Det motsvarar 2,1 miljoner personer.

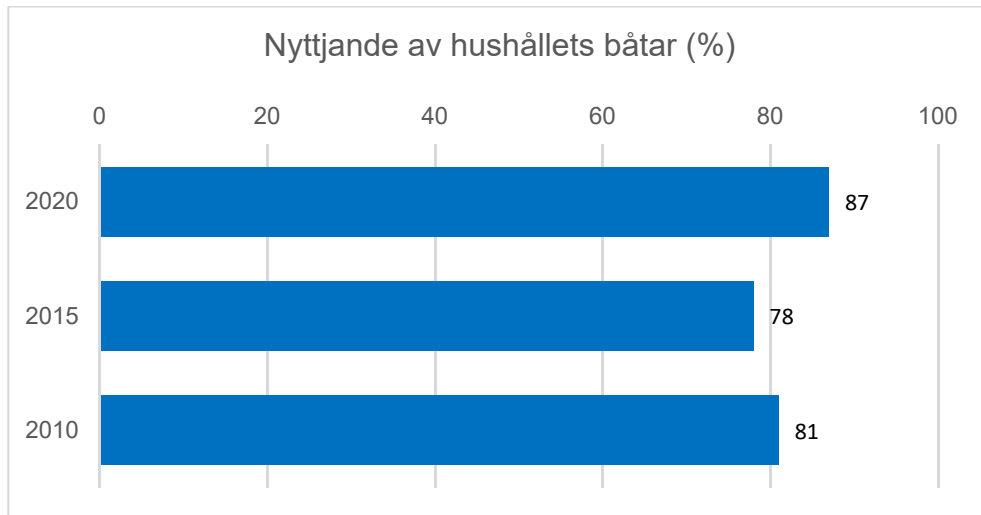
Det är en signifikant ökning från 2015. Den låga andelen 2015, vilken låg under 2010 års nivå, kan förklaras av en båtsäsong som dominerades av dåligt väder för fritidsbåtsaktiviteter (källa: SMHI:s väderindex).



Figur 3.1.1 Andel som vistats i fritidsbåt senaste tolv månaderna.⁵

⁵ Har du disponerat eller vistats i fritidsbåt i Sverige någon gång under de senaste 12 månaderna? Med båt avses alla typer av båtar, även ekor, vattenskotrar, kanoter etc.

Under säsongen 2020 nyttjade hela 87 procent av båtshållen sin fritidsbåt, vilket är en högre andel än under båtsäsongerna 2010 och 2015. Nyttjandegraden är hög för samtliga båttyper.



Figur 3.1.2 Nyttjande av hushållens båtar.⁶



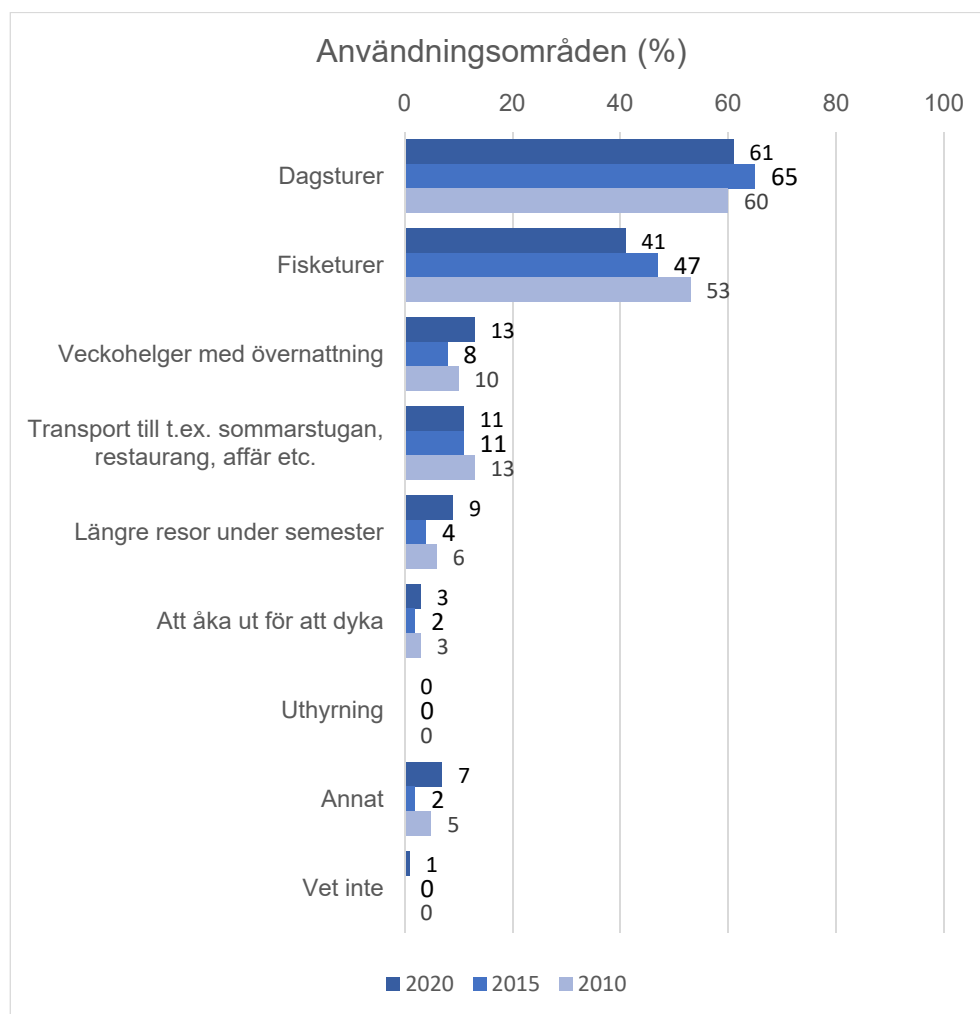
⁶ Har båten använts någon gång under det senaste året?

3.2 Användningsområden

Dagsturer är – liksom vid 2010 och 2015 års mätningar – det klart vanligaste användningsområdet för hushållens fritidsbåtar.

Därefter följer fisketurer, även om andelen har gått ned från 53 till 41 procent av användningstillfällena.

Andelen veckohelger (lördag/söndag) när man är ute med båten för övernattnig har ökat till 13 procent.



Figur 3.2.1 Båtens användningsområden.⁷

⁷ Vad används båten vanligtvis till?

	Liten båt	Dag- tursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Dagsturer	56	64	63	51	61
Fisketurer	54	41	24	2	41
Att åka ut för att dyka	3	4	3	0	3
Veckohelger med övernattning	3	10	34	42	13
Längre resor under semester	1	12	16	37	9
Transport till t.ex. sommarstugan, restaurang, affär	5	16	19	2	11
Uthyrning	1	0	0	0	0
Annat	6	4	7	14	7
Vet inte	1	1	3	2	1

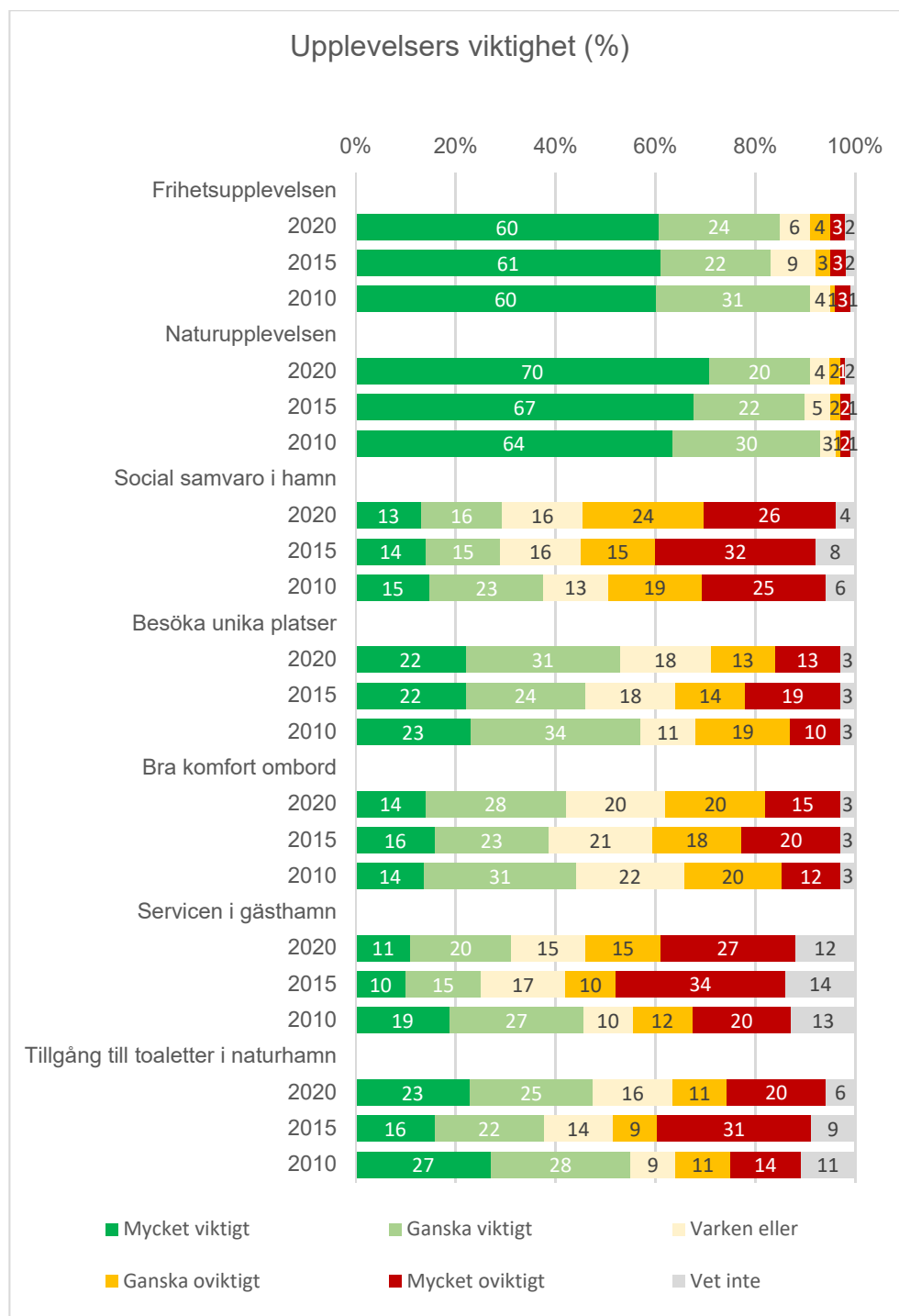
Tabell 3.2.1 Båtens användningsområden (%).

3.3 Rekreativvärde med mera

Det är fortsatt frihetsupplevelsen och naturupplevelsen som svenskar värderar allra högst i sitt båtliv. Andelen som värdesätter naturupplevelsen högt fortsätter också att öka: hela 90 procent anser att den är ganska eller mycket viktig för dem.

Andelen som anser att den sociala samvaron i hamn är viktig ligger på samma nivå som 2015 och verkar inte ha påverkats av 2020 års pandemi.

Vad gäller vikten av olika komfort- och serviceaspekter går meningarna mer isär. Vissa båtägare värderar dem högt, medan de för andra är av liten vikt.



Figur 3.3.1 Upplevelsers viktighet i samband med båtlivet.⁸

⁸ Hur viktiga eller oviktiga är dessa upplevelser för dig när du vistas i fritidsbåt?

3.4 Dagar då båten används

Under maj–september 2020 uppgick antalet dagar då båtarna användes till över 16,9 miljoner. Det är en betydande ökning jämfört med 12 miljoner 2015. Dagtursbåtar står för 39 procent och småbåtar för 30 procent av det totala antalet båtanvändningsdagar.

Varje båt användes i genomsnitt 20 dagar (2015: 16 dagar) under samma period och det var i genomsnitt 2,7 personer ombord, vilket är oförändrat jämfört med 2015.

Under båtsäsongen gjordes också 2,7 miljoner övernattningar, med i genomsnitt 3,0 övernattande personer. Det är en stor ökning jämfört med sommaren 2015. Det låga antalet sommaren 2015 kan förklaras av att den dominerades av dåligt väder för fritidsbåtsaktiviteter (enligt SMHI:s väderindex). Samtidigt kan ökningen också ha förstärkts av att fritidsbåtsägare varit hemma och ute med båten under pandemin, i stället för att till exempel åka utomlands.

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Totalt antal båtanvändningsdagar (miljoner)	5,1	6,6	2,6	1,4	16,9
Genomsnittligt antal användningsdagar/båt	13,3	23,4	26,9	26,6	19,6
Genomsnittligt antal personer ombord	2,4	2,7	3,0	3,4	2,7
Totalt antal övernattningar (miljoner)	0,1	0,9	0,5	1,0	2,7
Genomsnittligt antal övernattningar/båt	0,2	3,3	4,7	19,4	3,2
Genomsnittligt antal övernattande	2,2	2,6	2,7	3,2	3,0

Tabell 3.4.1 Antal båtanvändningsdagar och antal personer vid båtturer maj–september 2020.⁹

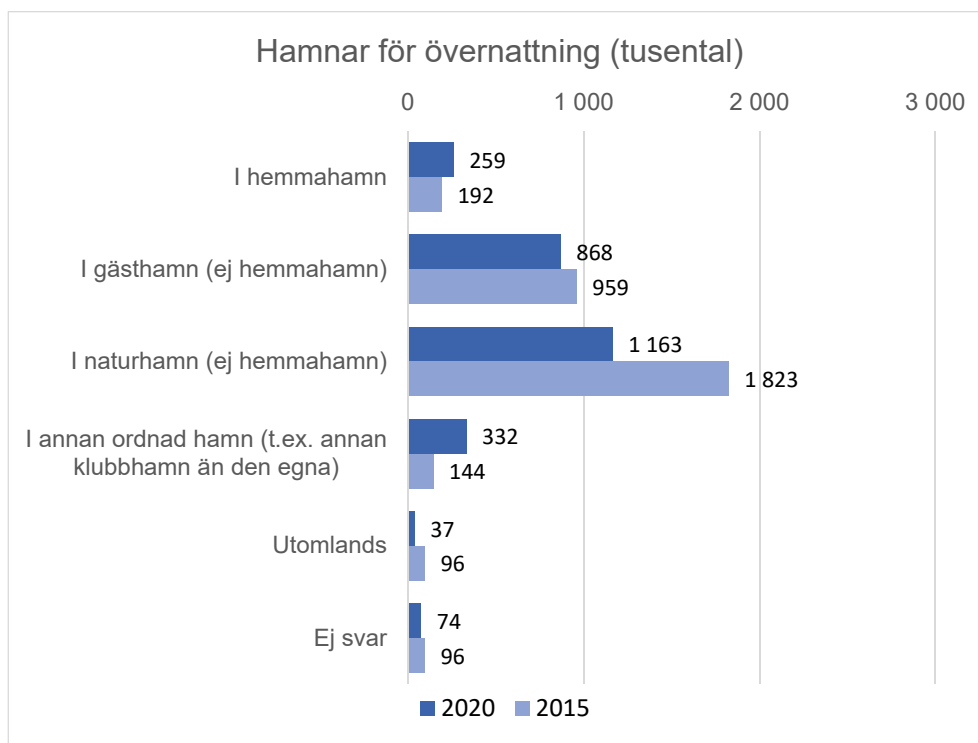
⁹ Hur många dagar användes båten under första maj till sista september år 2020? Hur många personer var vanligtvis med vid båtturerna första maj till sista september? Hur många nätter övernattades i båten under den perioden? Hur många personer var vanligtvis med vid dessa övernattningar?

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
2019–2020					
Maj–september	13,3	23,4	26,9	26,6	19,6
Oktober–april	2,0	55,9	5,9	3,3	4,0
Totalt	15,2	29,4	32,8	29,9	23,6
Genomsnittligt antal personer maj–september	2,4	2,7	3,0	3,4	2,7
Genomsnittligt antal personer oktober–april	1,9	2,3	2,4	2,9	2,3
2014–2015					
Maj–september	5,5	4,6	1,4	0,6	12,1
Oktober–april	0,8	0,7	0,2	0,1	1,7
Totalt	6,2	5,3	1,6	0,6	13,8
Genomsnittligt antal personer maj–september	2,4	2,9	3,0	3,3	2,7
Genomsnittligt antal personer oktober–april	1,9	2,0	3,3	2,3	2,1
2009–2010					
Maj–september	6,5	8,4	3,5	2,1	20,5
Oktober–april	0,3	0,5	0,4	0,1	1,3
Totalt	6,8	8,9	3,9	2,2	21,8
Genomsnittligt antal personer maj–september	2,4	3,1	2,8	2,7	-
Genomsnittligt antal personer oktober–april	2,0	2,6	2,6	2,6	-

Tabell 3.4.2 Genomsnittligt antal användningsdagar per båt och antal personer vid båtturer maj–september 2020, 2015, 2010 och oktober–april 2019/20, 2014/15, 2009/10.¹⁰

¹⁰ Hur många dagar användes båten under övriga delar av året dvs. första oktober 2019 till sista april 2020? Hur många personer var vanligtvis med vid båtturerna första oktober 2019 till sista april 2020?

De allra flesta övernattningar i hamnar skedde i naturhamnar, därefter i gästhamnar som inte är båtens hemmahamn.



Figur 3.4.1 Typer av hamnar för övernattningar.¹¹

	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Hemmahamn	69	12	140	259
Gästhamn	321	135	359	868
Naturhamn	413	220	359	1 163
Annan ordnad hamn	92	73	100	332
Utomlands	0	0	40	37
Vet inte, annan	46	12	20	74
Totalt	940	453	1 017	2 733

Tabell 3.4.3 Totalt antal övernattningar (tusental) per hamntyp.¹²

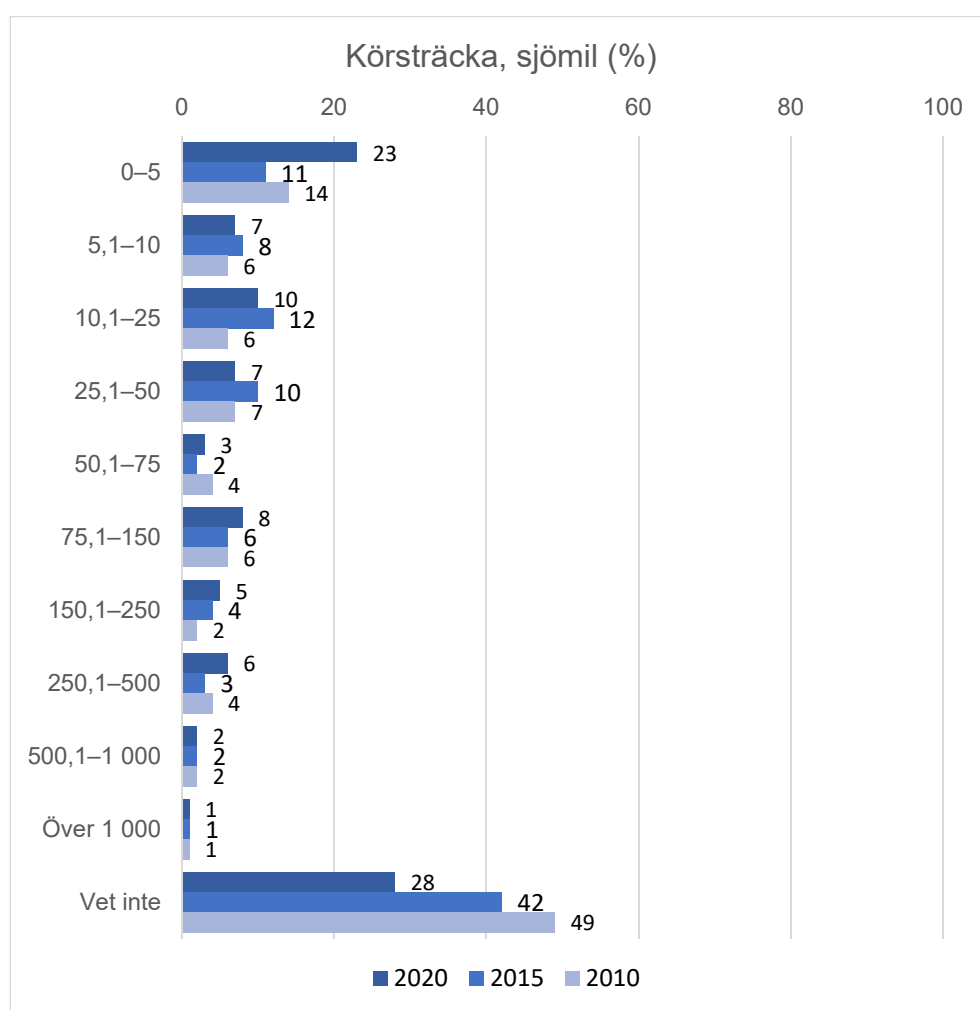
¹¹ I vilka typer av hamnar låg båten vid övernattningarna?

¹² Hur många av dessa nätter övernattade ni i ...?

3.5 Körsträcka och område

Hur många sjömil man färdades med sin båt under båtsäsongen är starkt beroende av typ av båt. För småbåtar och dagtursbåtar ligger den totala sträckan oftast under 25 sjömil för säsongen. För ruffade motor- och segelbåtar ligger tyngdpunkten i stället inom intervallet 75–500 sjömil.

Var fjärde båtägare kan inte uppge hur mycket båten användes. Andelen är högre för de mindre båtarna, medan ägare till ruffade segelbåtar har lättare att redogöra för total tillryggalagd sträcka.

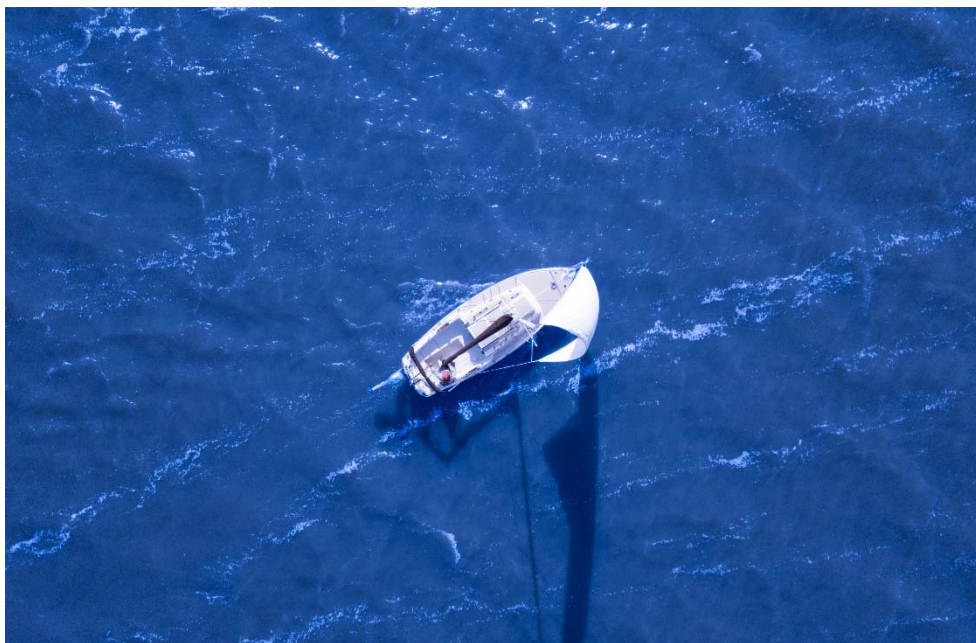


Figur 3.5.1 Total körsträcka maj–september.¹³

¹³ Hur många sjömil uppskattar du att båten färdades totalt under perioden första maj till sista september 2020? Om du är osäker, försök uppskatta så gott du kan.

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
0–5 sjömil	33	16	8	6	34
5,1–10 sjömil	12	6	2	3	6
10,1–25 sjömil	10	12	8	3	8
25,1–50 sjömil	7	3	8	19	6
50,1–75 sjömil	1	3	5	3	3
75,1–150 sjömil	4	8	16	13	7
150,1–250 sjömil	2	4	10	16	5
250,1–500 sjömil	1	9	11	22	5
500,1–1000 sjömil	0	3	5	3	2
Över 1 000 sjömil	0	2	2	6	1
Vet inte	30	33	25	6	24
Totalt	100	100	100	100	100

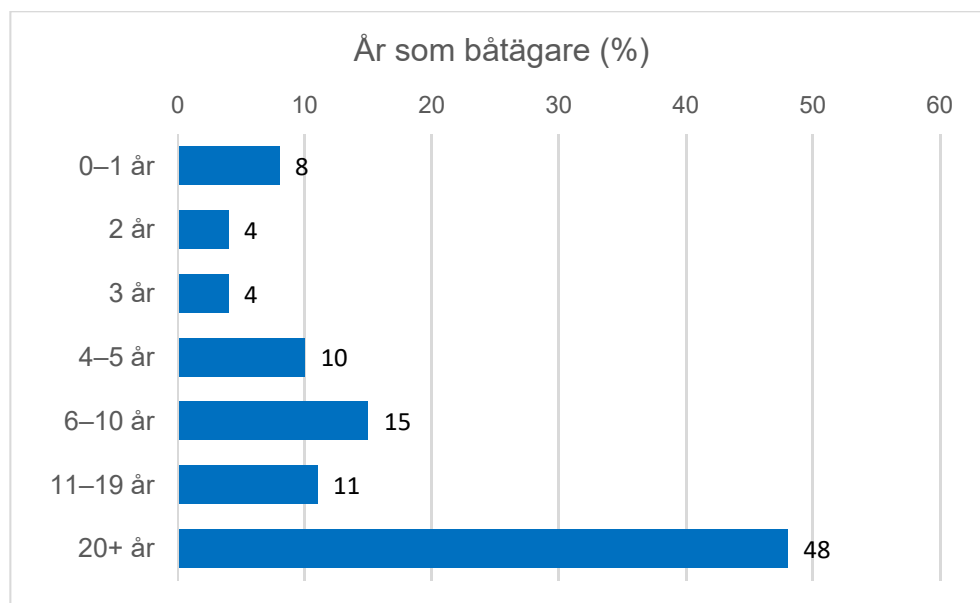
Tabell 3.5.1 Total körsträcka maj–september 2020 (%)¹⁴



¹⁴ Fråga: Hur många sjömil uppskattar du att båten färdades totalt under perioden första maj till sista september 2020?

3.6 Båtägande

De flesta båthushåll har haft fritidsbåt under många år – närmare hälften har haft båt i minst 20 år. Knappt var tionde är helt nya båtägare som haft båten i maximalt ett år.

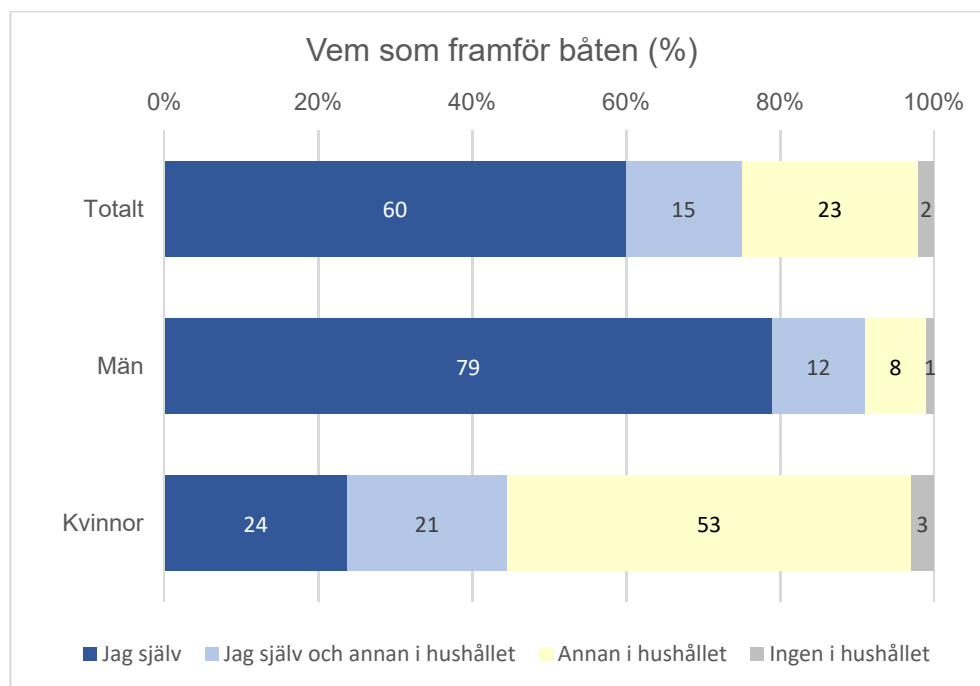


Figur 3.6.1 Hur många år har någon i hushållet varit båtägare?¹⁵

¹⁵ Hur många år har någon i hushållet varit båtägare? Gäller alla typer av båtar, och oavsett om man äger dessa helt eller delvis.

3.7 Vem som framför båten

Det finns tydliga könsskillnader i båtlivet. Närmare 91 procent av männen framför båten, själva eller tillsammans men någon annan i hushållet, jämfört med 45 procent av kvinnorna.

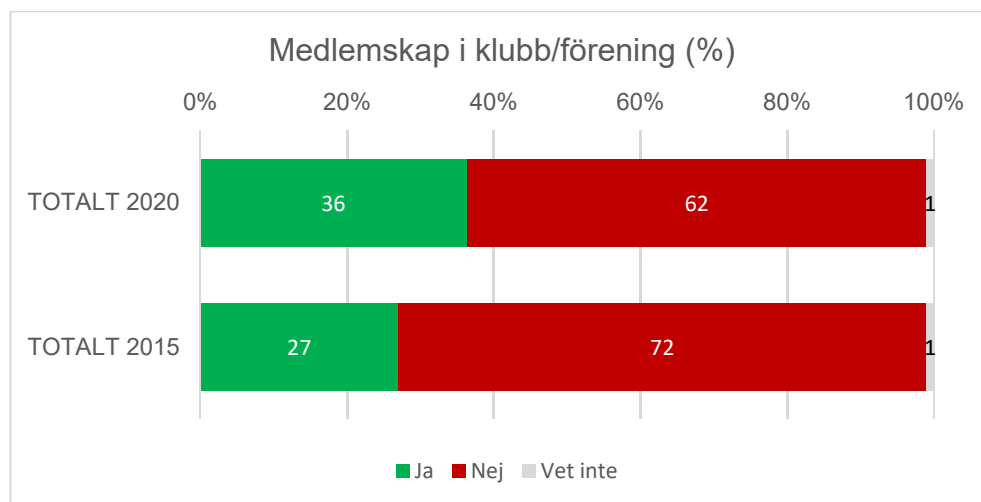


Figur 3.7.1 Vem som framför båten.¹⁶

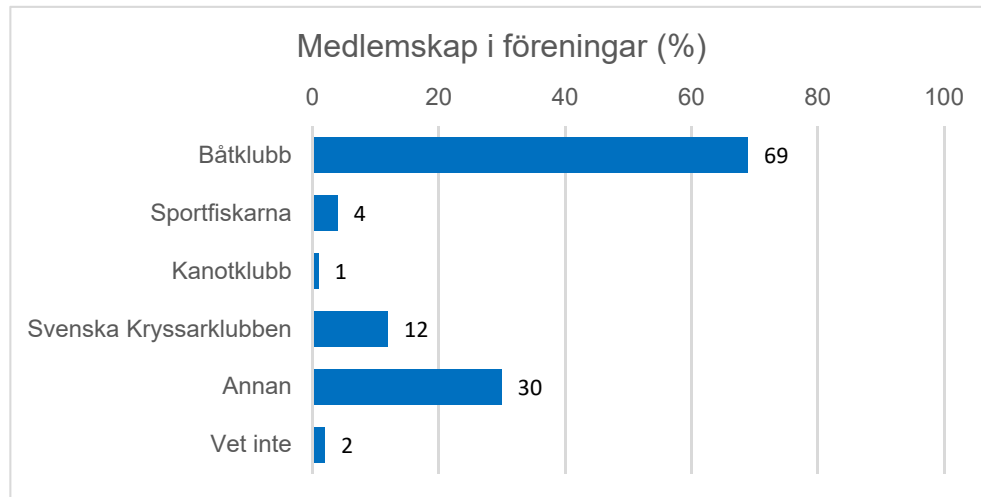
¹⁶ Vem i hushållet är det som oftast framför båten?

3.8 Medlemskap i klubb eller förening

Andelen båtägare som är medlem i någon klubb eller förening som har med båtinnehavet att göra har ökat tydligt till hela 36 procent. De allra flesta är medlemmar i en båtklubb.



Figur 3.8.1 Medlem i klubb eller förening.¹⁷



Figur 3.8.2 Medlemskap i föreningar.¹⁸

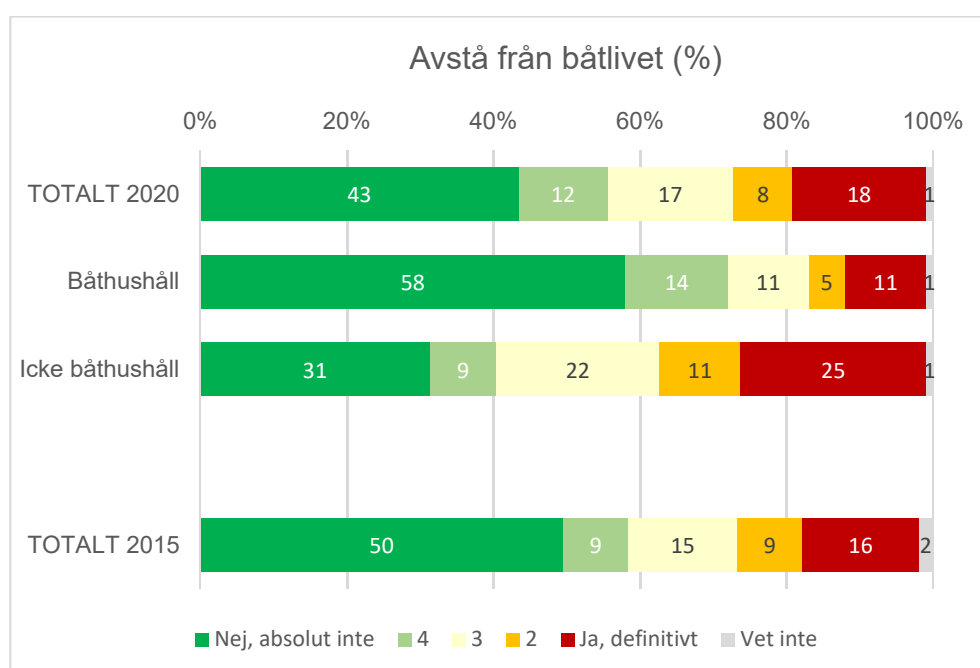
¹⁷ Är någon i hushållet medlem i klubb eller förening i anslutning till båtinnehavet?

¹⁸ Vilken eller vilka typer av föreningar är det?

3.9 Avstå från båtlivet

Ungefär samma andel av de som varit ute med fritidsbåt under 2020 skulle kunna tänka sig att avstå från båtlivet, som under 2015.

En förklaring kan vara att fler som normalt inte är ute med fritidsbåt var det under 2020 – både som en följd av det vackra sommarvädret och den pågående pandemin, som fick många att ersätta utlandssemester med ”hemester”. Under 2015 var tvärtom en låg andel ute, troligen som en följd av den ovanligt kalla och regniga sommaren.



Figur 3.9.1 Avstå från båtlivet.¹⁹

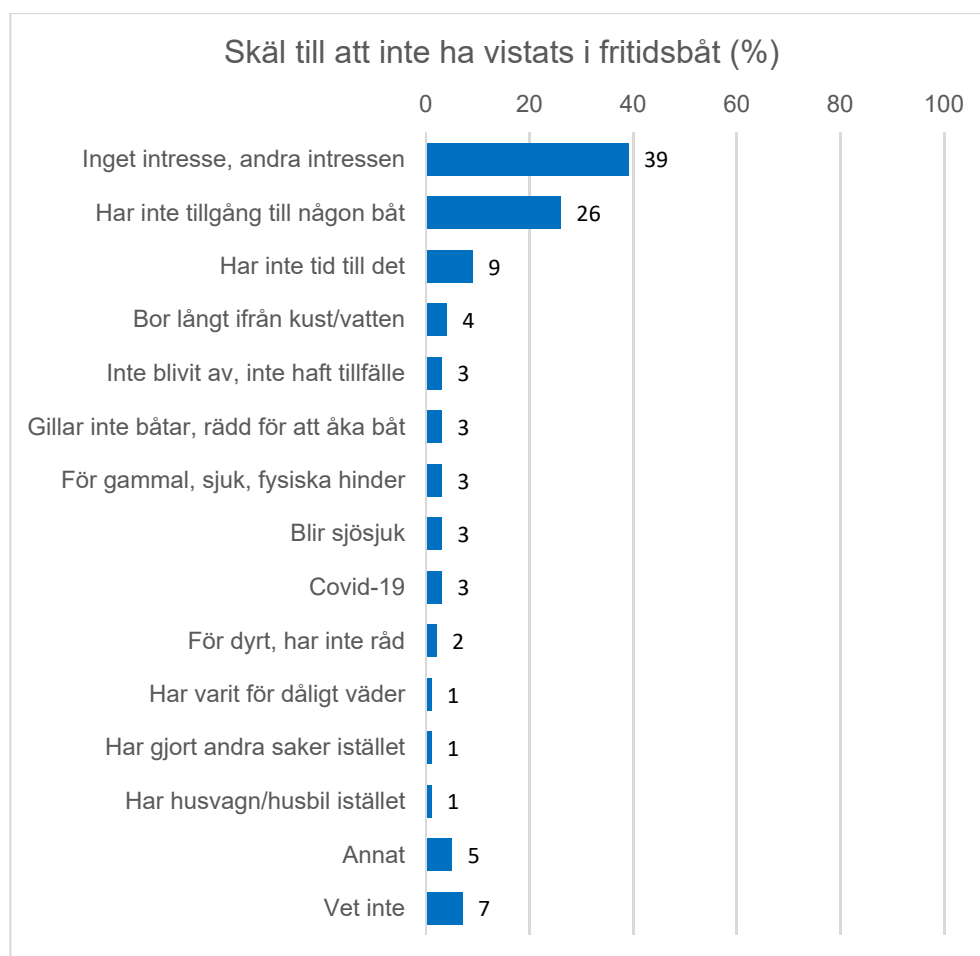
Bland icke båthushållen är det 36 procent som kan tänka sig att avstå från båtlivet, jämfört med 16 procent i båthushållen.

¹⁹ Kan du tänka dig att avstå från båtlivet?

3.10 Icke båtägare

Det absolut vanligaste skälet för svenskar som inte vistats i fritidsbåt under det senaste året är fortsatt att man inte har intresse för det, eller att man har andra intressen i stället. Att man inte har tillgång till någon fritidsbåt är ett skäl för drygt var fjärde person.

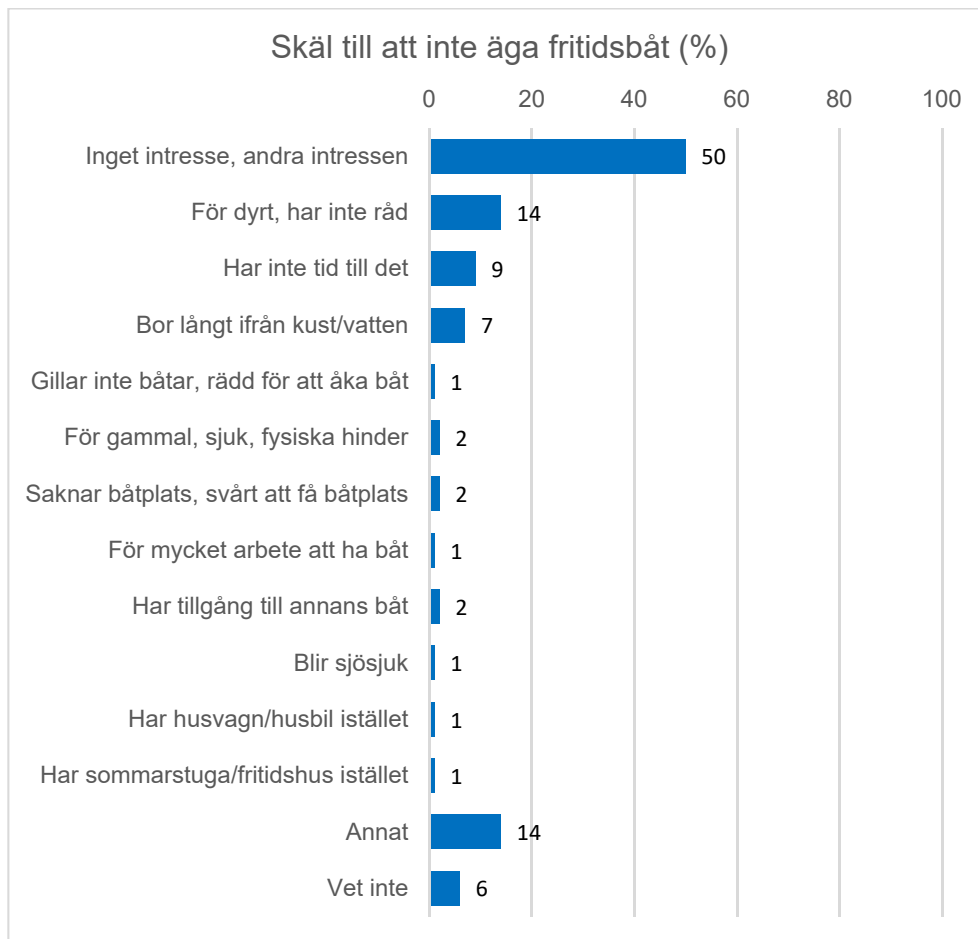
3 procent säger att de inte varit ute i fritidsbåt på grund av pandemin.



Figur 3.10.1 Skäl till att inte ha vistats i fritidsbåt.²⁰

²⁰ Vilken är den främsta anledningen till att du inte vistats i fritidsbåt i Sverige under det senaste året?
SPONTANA SVAR.

Brist på intresse är också främsta skälet till att inte äga någon fritidsbåt. Här har även kostnaden för att äga båt en betydelse: för 14 procent är kostnaden det främsta skälet.



Figur 3.10.2 Skäl till att inte äga fritidsbåt.²¹

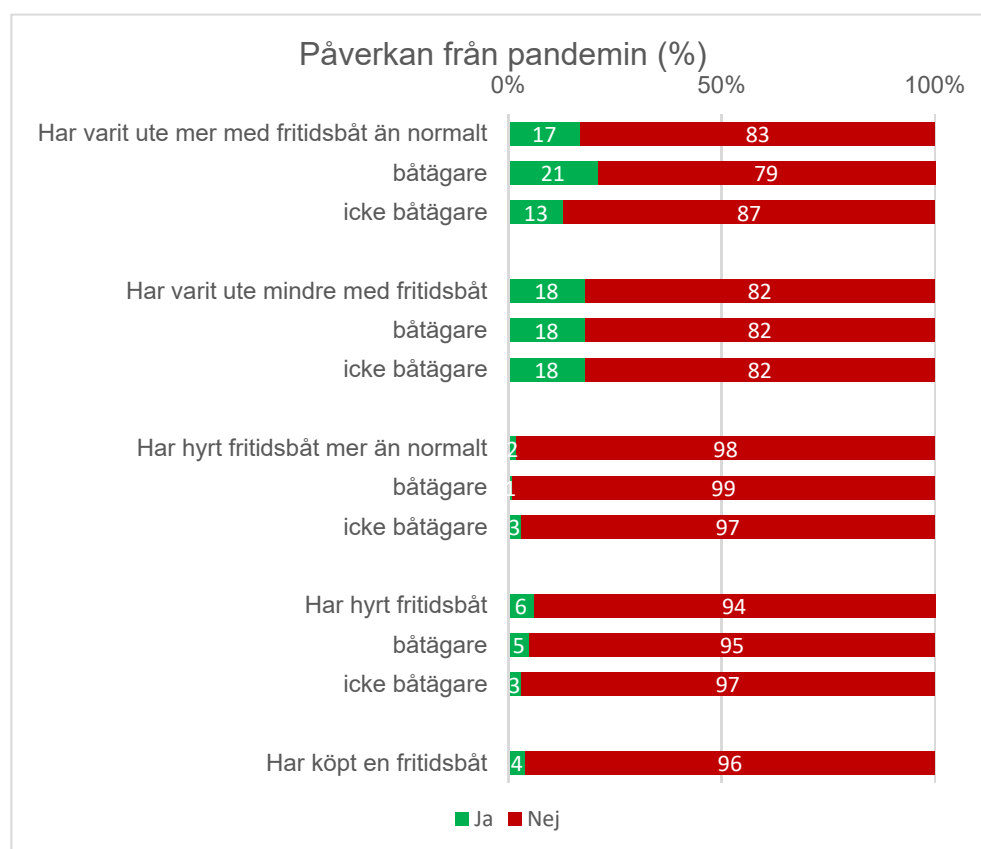
²¹ Vilka är de främsta anledningarna till att ingen i hushållet har någon fritidsbåt? SPONTANA SVAR.

4 Påverkan från pandemin, hyra och köp av fritidsbåt

I detta kapitel redovisas hur den pågående pandemin under 2020 påverkade svenskarnas båtliv. I kapitlet redovisas även viljan att köpa eller andelsäga båt i framtiden.

4.1 Påverkan från covid-19

Pandemin som pågick under 2020 har haft påverkan på det svenska båtlivet, på flera sätt. En påverkan är att personer varit ute mer med fritidsbåt än de annars skulle ha varit, troligen som en följd av att det varit svårt att åka på utlandssemester. Samtidigt finns en grupp som avstått att åka ut med fritidsbåt på grund av pandemin.

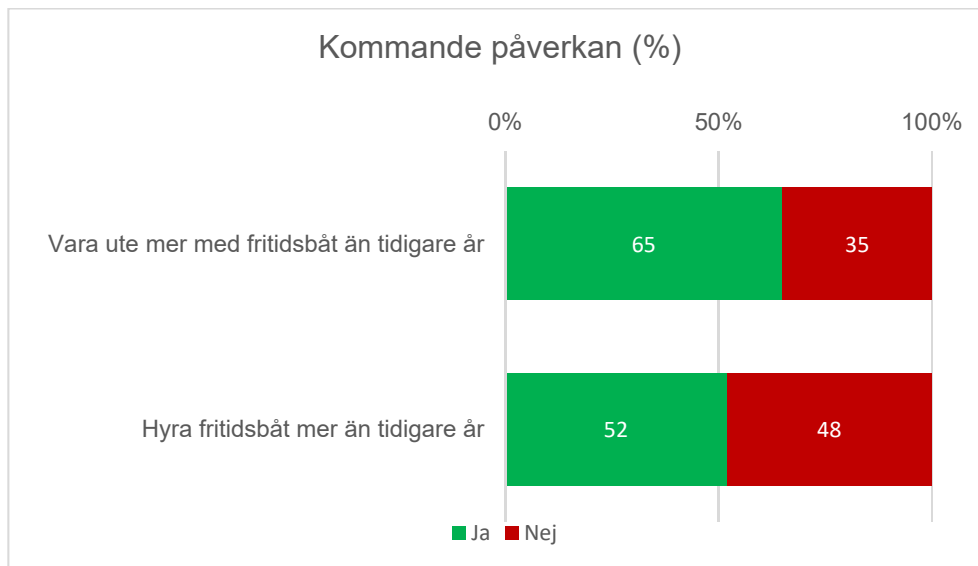


Figur 4.1.1 Påverkan från pandemin.²²

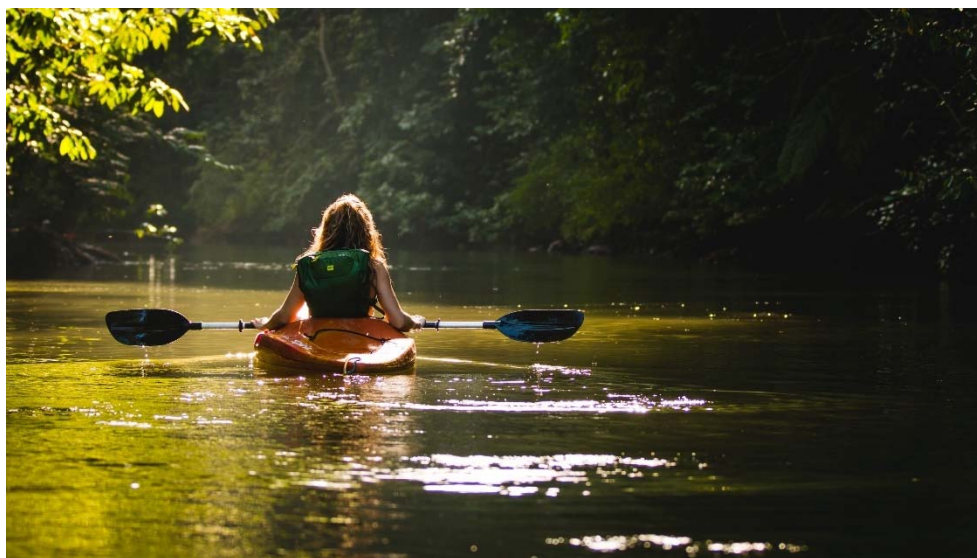
4 procent uppger att de köpt en fritidsbåt, vilket de inte skulle gjort om det inte hade varit för pandemin. Bland dem som varit ute med fritidsbåt oftare

²² Har omständigheterna den här sommaren med den pågående corona-pandemin påverkat dig på något av följande vis, jämfört med om det skulle varit en vanlig sommar ...?

eller hyrt fritidsbåt oftare, som en följd av pandemin, tror en majoritet att vanan kommer att bestå efter att pandemin är över. För båthyra bör dock resultaten tolkas med försiktighet, eftersom underlaget är litet.



Figur 4.1.2 Kommande påverkan från pandemin.²³



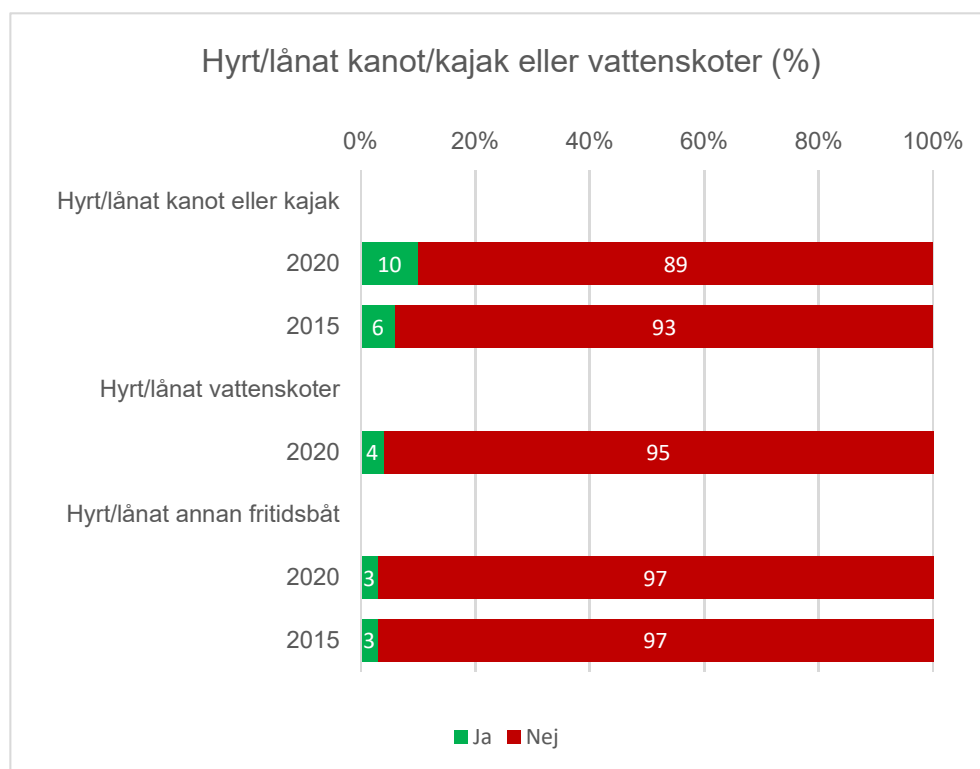
²³ Om du tänker på kommande somrar, när det inte längre kvarstår några effekter eller restriktioner på grund av corona, tror du att du kommer fortsätta ...?

4.2 Hyra av fritidsbåtar

Andelen svenskar som vistats i fritidsbåt, som hyrt eller lånat kajak eller kanot under båtsäsongen, var 10 procent, vilket är en ökning jämfört med 2015. Andelen som hyrde två dagar eller mer har också ökat.

En mindre andel om 4 procent hyrde vattenskoter och 3 procent hyrde någon annan typ av fritidsbåt.

De som hyrde kajak eller kanot hyrde i genomsnitt 3,8 dagar under båtsäsongen. Drygt var femte gjorde även en övernattnings i samband med kanothyrnan (andelen bör dock tolkas med försiktighet, eftersom underlaget är litet).



Figur 4.2.1 Hyrt fritidsbåt.²⁴

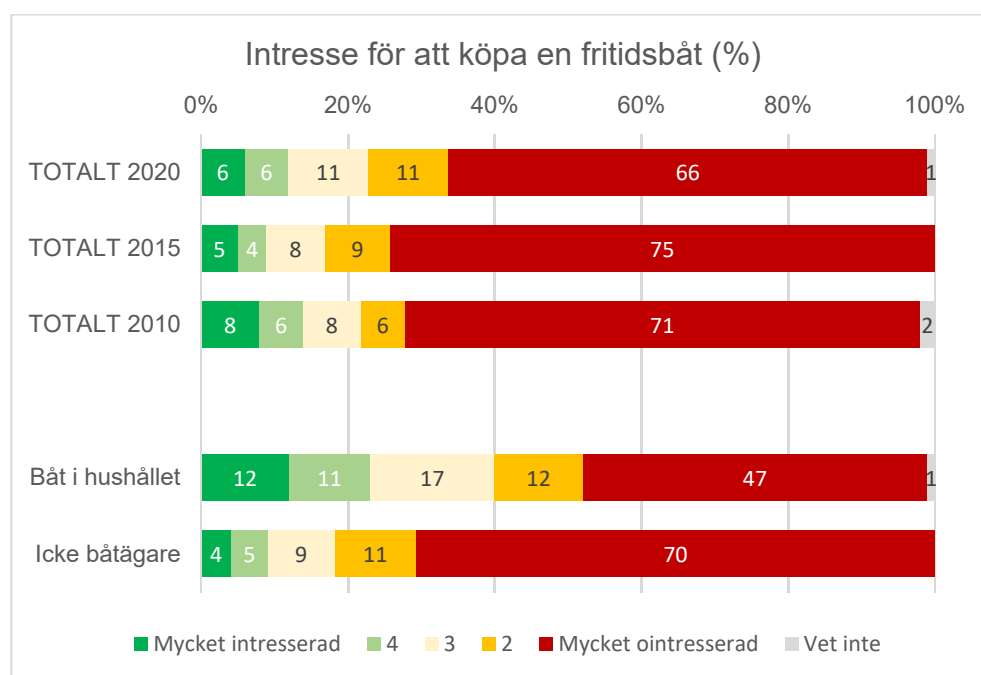
Totalt 3 procent av de svenskar som vistats i fritidsbåt hyrde eller lånade under båtsäsongen någon annan typ av fritidsbåt än kanot, kajak eller vattenskoter. Det är på samma nivå som 2015.

²⁴ Har du någon gång under perioden 1 maj till 30 september hyrt eller lånat kanot eller kajak/vattenskoter? Har du hyrt eller lånat annan fritidsbåt än kanot/kajak eller vattenskoter?

4.3 Intresse för att köpa fritidsbåt

Totalt 12 procent är ganska eller mycket intresserade av att köpa en fritidsbåt inom de närmaste fem åren. Intresset är störst i hushåll som redan har en båt, här är hela 23 procent intresserade. Det är en ökning från 16 procent 2015.

I de hushåll där det i dag inte finns någon båt är närmare var tionde intresserade av att köpa en båt.

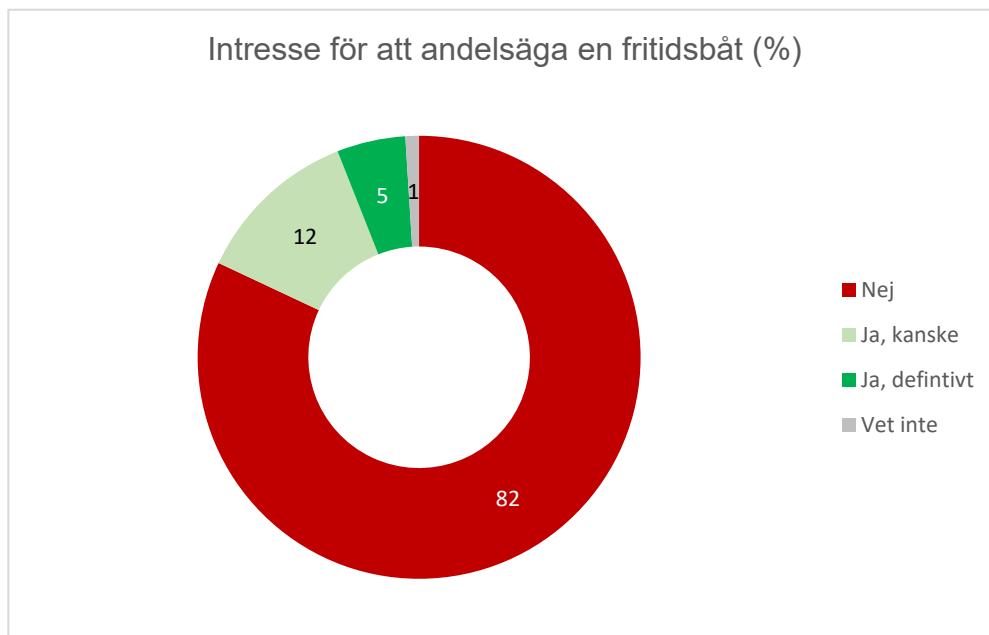


Figur 4.3.1 Intresse för att köpa fritidsbåt.²⁵

²⁵ Hur intresserad eller ointresserad är du av att inom fem år köpa en båt/köpa en till båt?



Det finns ett intresse bland icke båtägarna för att andelsäga en fritidsbåt: 5 procent är intresserade och ytterligare 12 procent har eventuellt ett intresse. I dag ägs 90 procent av båtarna till 100 procent av det enskilda hushållet, 7 procent ägs till 50 procent av hushållet och endast 3 procent till någon annan andel.



Figur 4.3.2 Intresse för andelsägande.²⁶

²⁶ Skulle du vara intresserad av att äga båt om det fanns möjlighet att andelsäga en båt tillsammans med andra, ungefär som man i dag kan äga andelar i ett fritidsboende?

5 Säkerhet på sjön

I detta kapitel redovisas frågor som rör beteenden kring säkerhet på sjön samt synen på regleringar av båtlivet.

5.1 Märkning och besiktning

Hela 38 procent av båtägarna vet inte om deras båt är CE-märkt eller har blå skylten-godkännande. Bland båtar byggda efter 1996 – för vilka det är krav på CE-märkning – uppger 60 procent att deras båt är CE-märkt, jämfört med 55 procent 2015.

	Liten båt	Dagtursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja, CE-märkning	29	41	43	44	37
Ja, blå skylten-godkännande	11	12	16	7	12
Nej	17	11	13	19	13
Vet inte	43	36	29	30	38
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 5.1.1 Typgodkänd båt (%).²⁷

Endast 29 procent av båtägarna uppger att deras båt är säkerhetsbesiktigad. Andelen är högst bland de ruffade segelbåtarna, där motsvarande andel är 44 procent.

	Liten båt	Dagtursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	16	35	39	44	29
Nej	62	45	41	44	52
Vet inte	21	19	20	12	19
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 5.1.2 Säkerhetsbesiktigad båt (%).²⁸

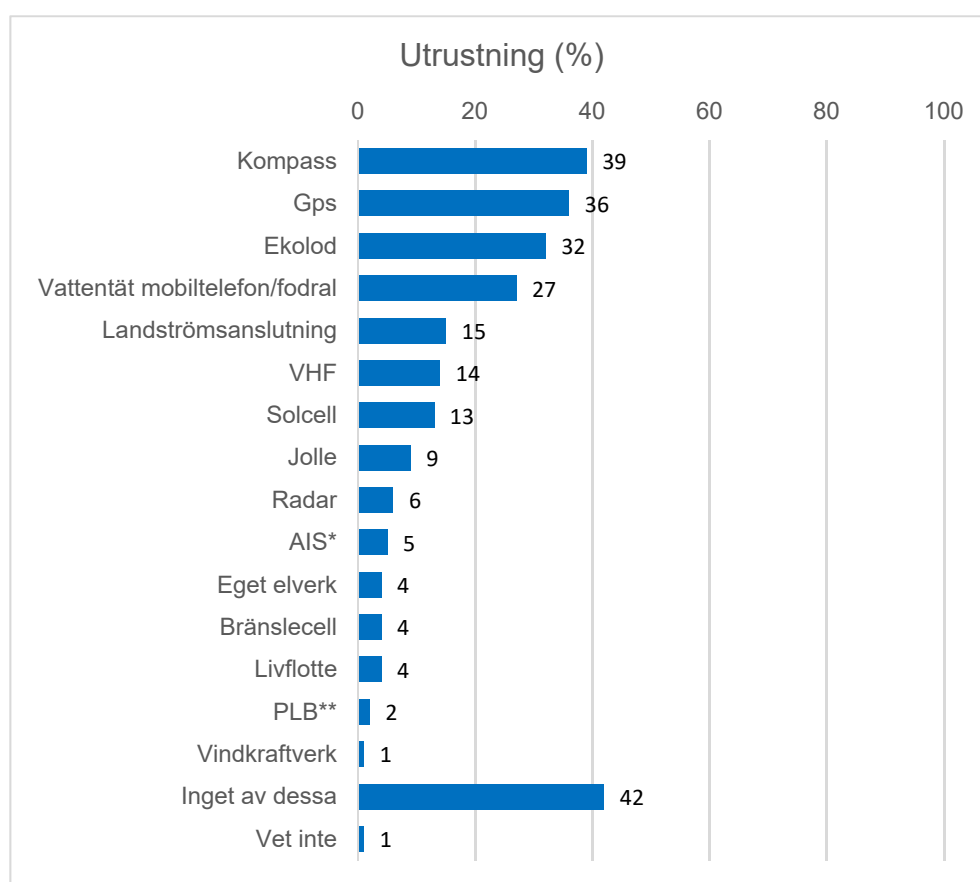
²⁷ Är båten typgodkänd?

²⁸ Är båten säkerhetsbesiktigad?

5.2 Båtens utrustning

På 42 procent av båtarna finns ingen utrustning ombord.

Vanlig utrustning som finns ombord på var tredje båt eller mer är kompass, gps och ekolod. På drygt var fjärde båt finns en vattentät mobiltelefon eller ett vattentätt fodral till mobiltelefonen. Vilken utrustning som finns på båten är beroende av båttyp. Exempelvis finns vattentät mobiltelefon eller vattentätt fodral ombord på 3 av 4 ruffade segelbåtar, men på endast 30 procent av dagtursbåtarna. En gps finns på 3 av 4 ruffade båtar och på knappt hälften av dagtursbåtarna.



Figur 5.2.1 Båtarnas utrustning.²⁹

*AIS (Automatic Identification System) är ett system som gör det möjligt att identifiera ett fartyg och följa dess rörelser från andra fartyg och från fartygstrafikservicens kontrollrum.

**PLB (Personal Location Beacon) är en nödsändare som man kan ha med sig i fickan oavsett om man sitter i båten eller befinner sig på land.

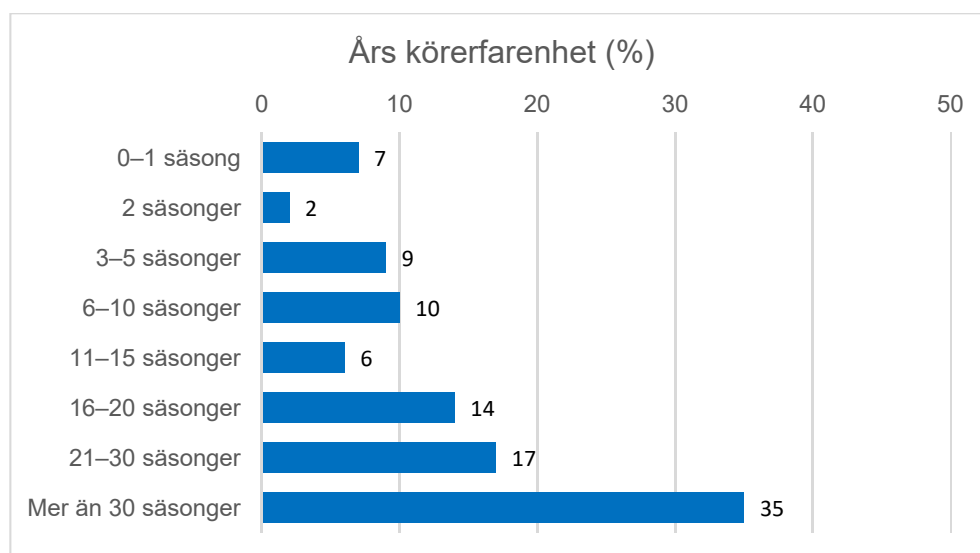
²⁹ Vilka av följande tillbehör är båten utrustad med?

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motor- båt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Kompass	14	39	89	95	39
Gps	9	46	73	74	36
Ekolod	12	39	60	63	32
Vattentät mobiltelefon eller fodral	11	30	44	77	27
Landströmsanslutning	3	14	33	63	15
VHF (Very High Frequency)	2	16	24	56	14
Solcell	3	13	26	56	13
Jolle	2	9	17	47	9
Radar	1	8	14	14	6
AIS (Automatic Identification System)	0	7	7	19	5
Eget elverk	1	5	3	19	4
Bränslecell	1	4	4	9	4
Livflotte	1	3	3	23	4
PLB (Personal Location Beacon)	0	2	4	5	2
Vindkraftverk	0	1	0	7	1
Inget av dessa	72	31	9	2	42
Vet inte	1	2	0	2	1

Tabell 5.2.1 Utrustning per båttyp (%).

5.3 Körerfarenhet

De flesta som framför båtarna har god erfarenhet, men 7 procent var nybörjare med endast en säsongers erfarenhet. Andelen oerfarna båtförare är lägre för snabba båtar.



Figur 5.3.1 Körerfarenhet.³⁰

	Båt med max-hastighet 20 knop (%)	Båt med max-hastighet över 20 knop (%)
0-1 säsong	7	2
2 säsonger	2	2
3-5 säsonger	9	7
6-10 säsonger	7	12
11-15 säsonger	6	8
16-20 säsonger	13	14
21-30 säsonger	18	18
Mer än 30 säsonger	37	37
Totalt	100	100

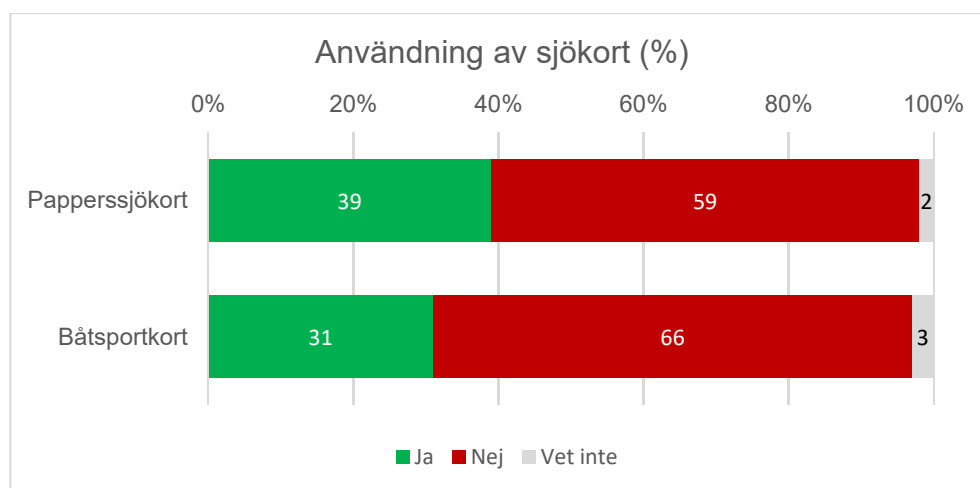
Tabell 5.3.1 Körerfarenhet.

³⁰ Hur många säsongers erfarenhet har den person som oftast framför båten?

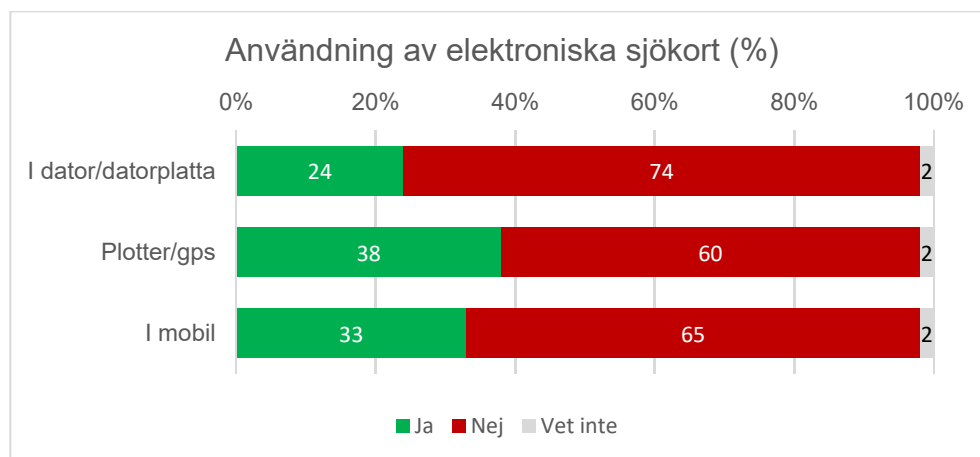
5.4 Navigering med sjökort

Närmare 2 av 5 uppger att de använder papperssjökort för navigering, och drygt 30 procent använder båtsportkort.

Av elektroniska sjökort används oftast plotter eller gps, följt av elektroniskt sjökort i mobilen. Elektroniskt sjökort i dator eller datorplatta används i lägre grad.



Figur 5.4.1 Användning av sjökort.³¹



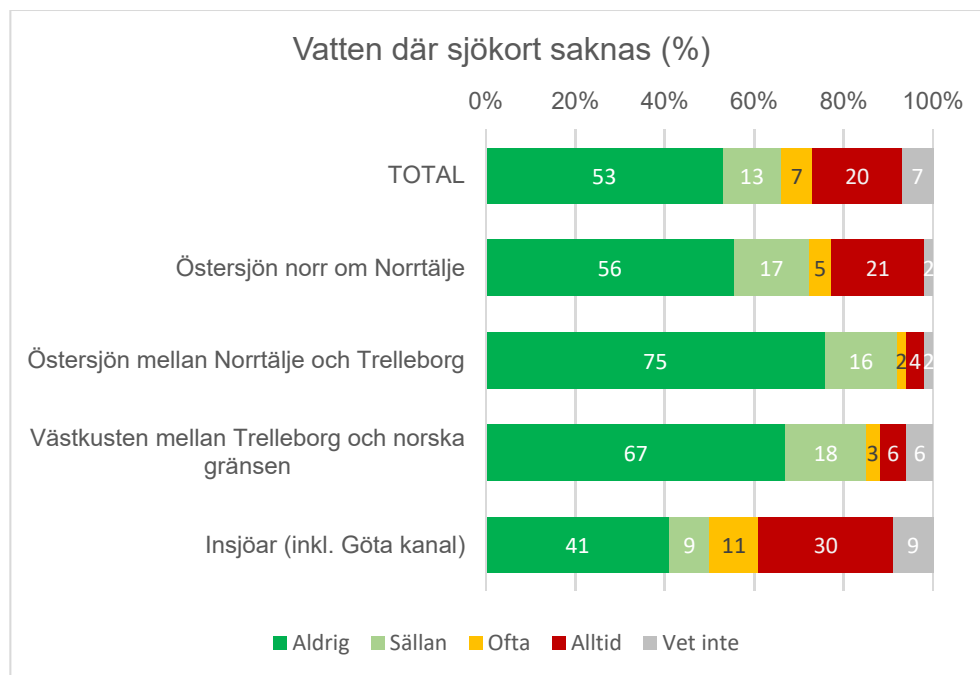
Figur 5.4.2 Elektroniska sjökort.³²

³¹ Använder du sjökort för navigering?

³² Används elektroniska sjökort?

5.5 Sjökort saknas

27 procent är alltid eller ofta ute på vatten som det saknas sjökort för (eller som de inte känner till att det finns sjökort för). Dessa vatten finns framför allt i inlandet och längs norra Östersjökusten. Andelen är låg längs Västkusten och längs södra Östersjöns kuster.



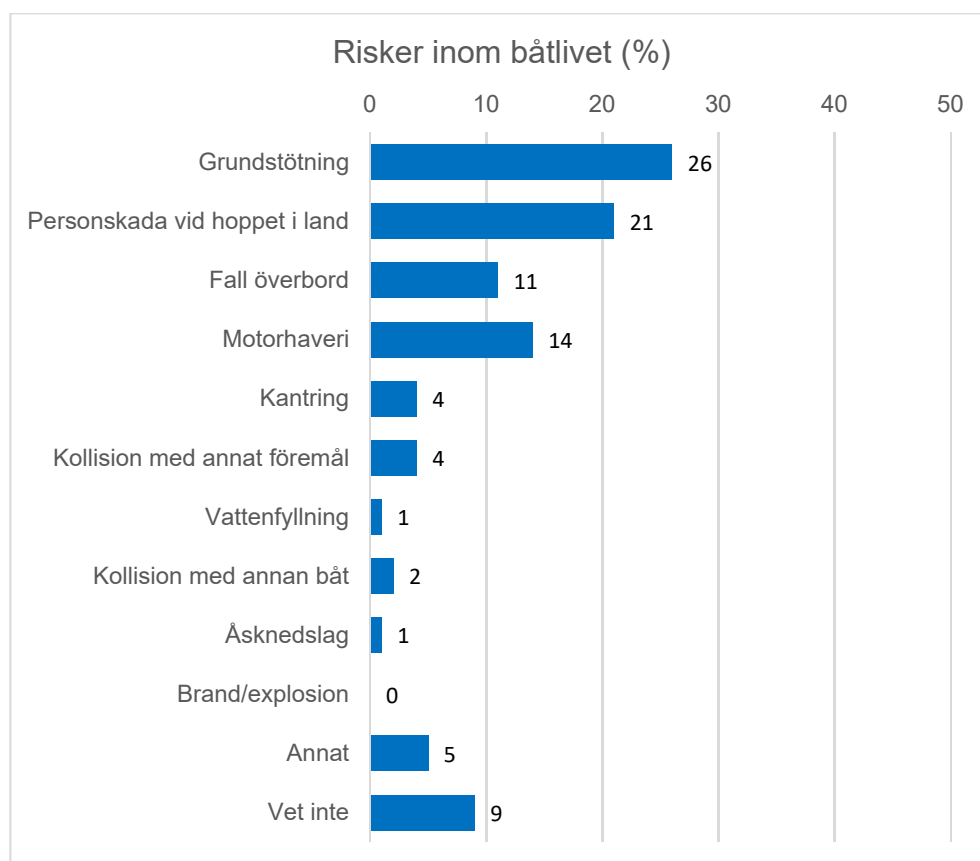
Figur 5.5.1 Vatten där sjökort saknas.³³



³³ När du är ute med båt – hur ofta är du ute på vatten som det saknas sjökort för?

5.6 Risker inom båtlivet

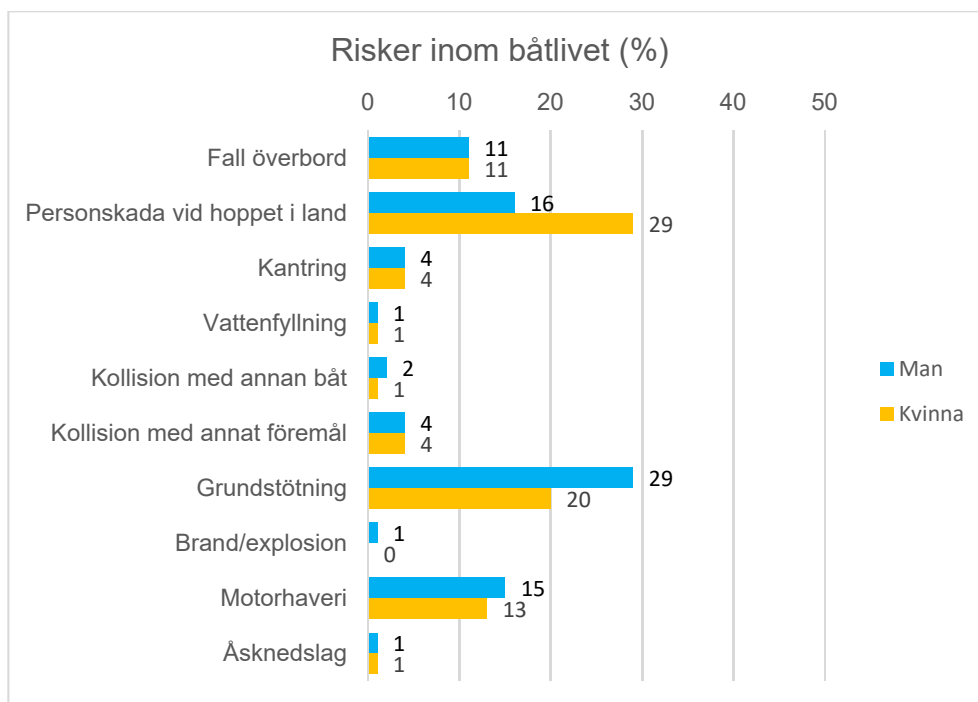
De största upplevda riskerna inom båtlivet är desamma som 2015, det vill säga grundstötning och att råka ut för en personskada vid hoppet i land, följt av motorhaveri och fall överbord.



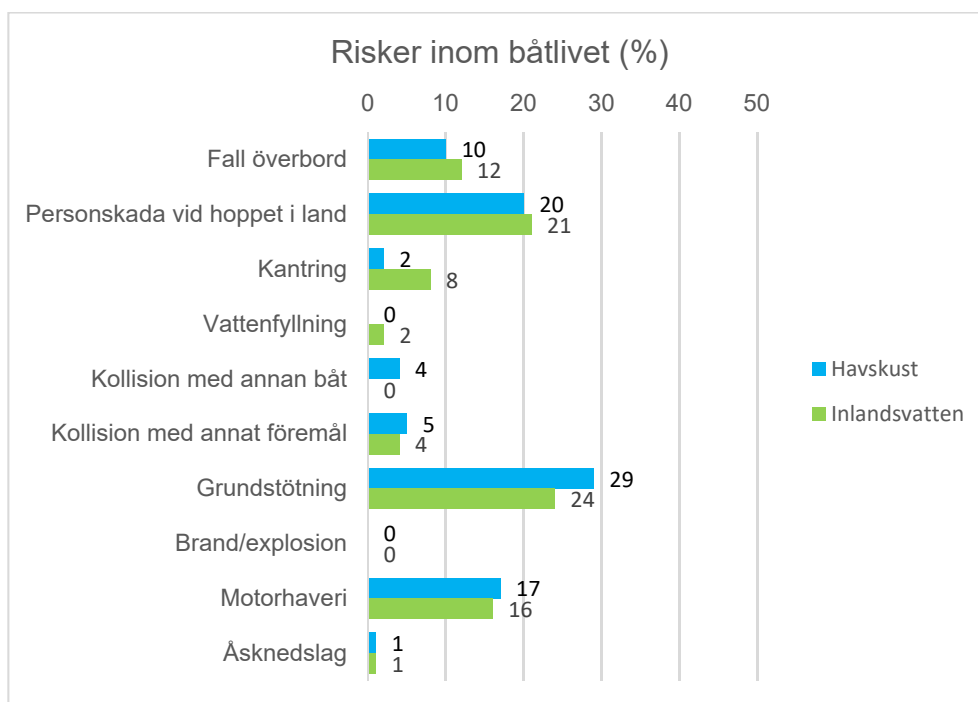
Figur 5.6.1 De största riskerna inom båtlivet.³⁴

Kvinnor ser i högre grad personskador vid hoppet i land som en stor risk, medan männen anser att grundstötning är den största risken. Skillnaderna är förhållandevis små mellan inlandsvatten och havskusten.

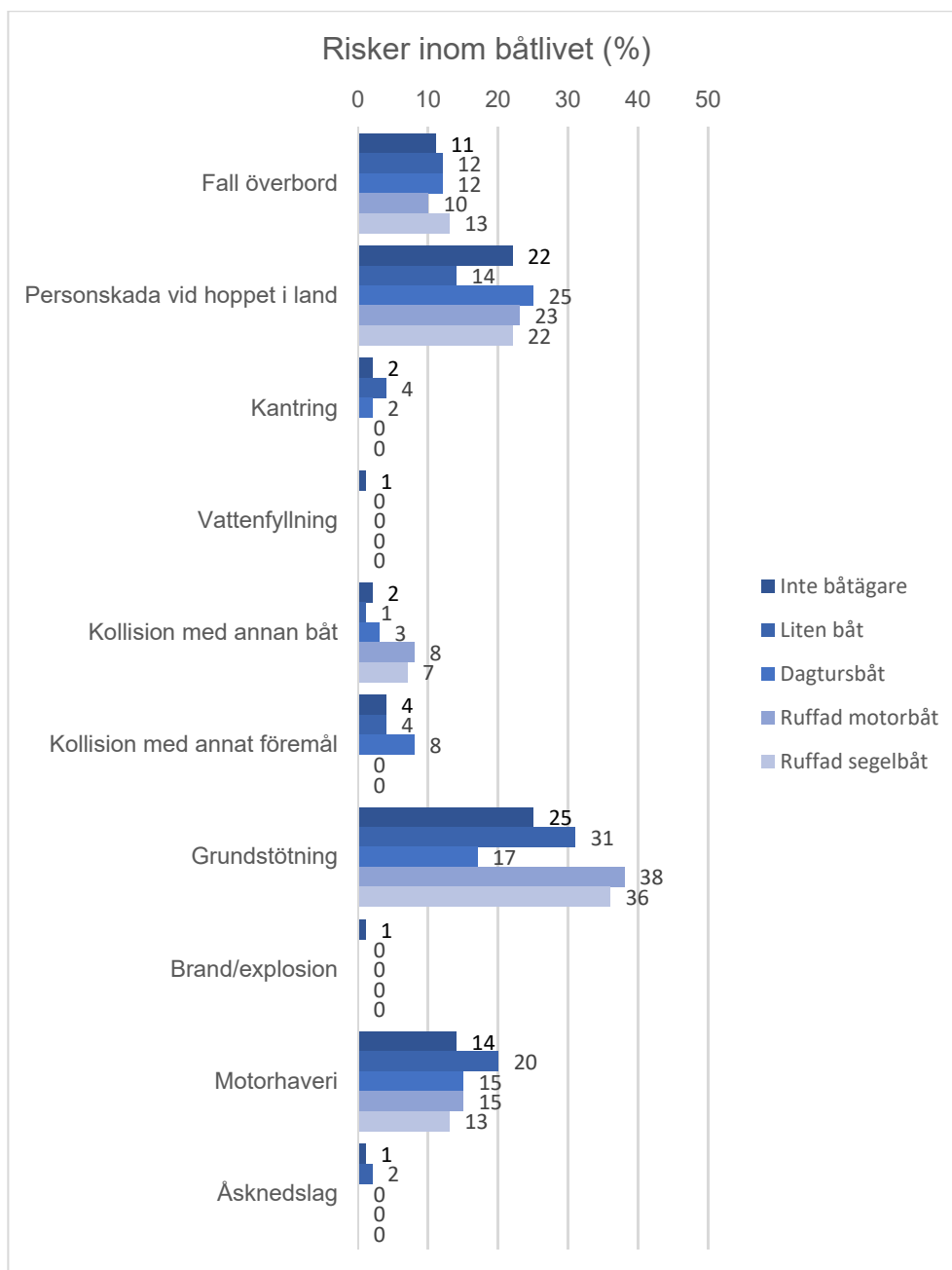
³⁴ Vilken av följande händelser upplever du som mest troligt att du råkar ut för inom båtlivet?



Figur 5.6.2 De största riskerna inom båtlivet – fördelat på kön.



Figur 5.6.3 De största riskerna inom båtlivet – fördelat på typ av vatten.

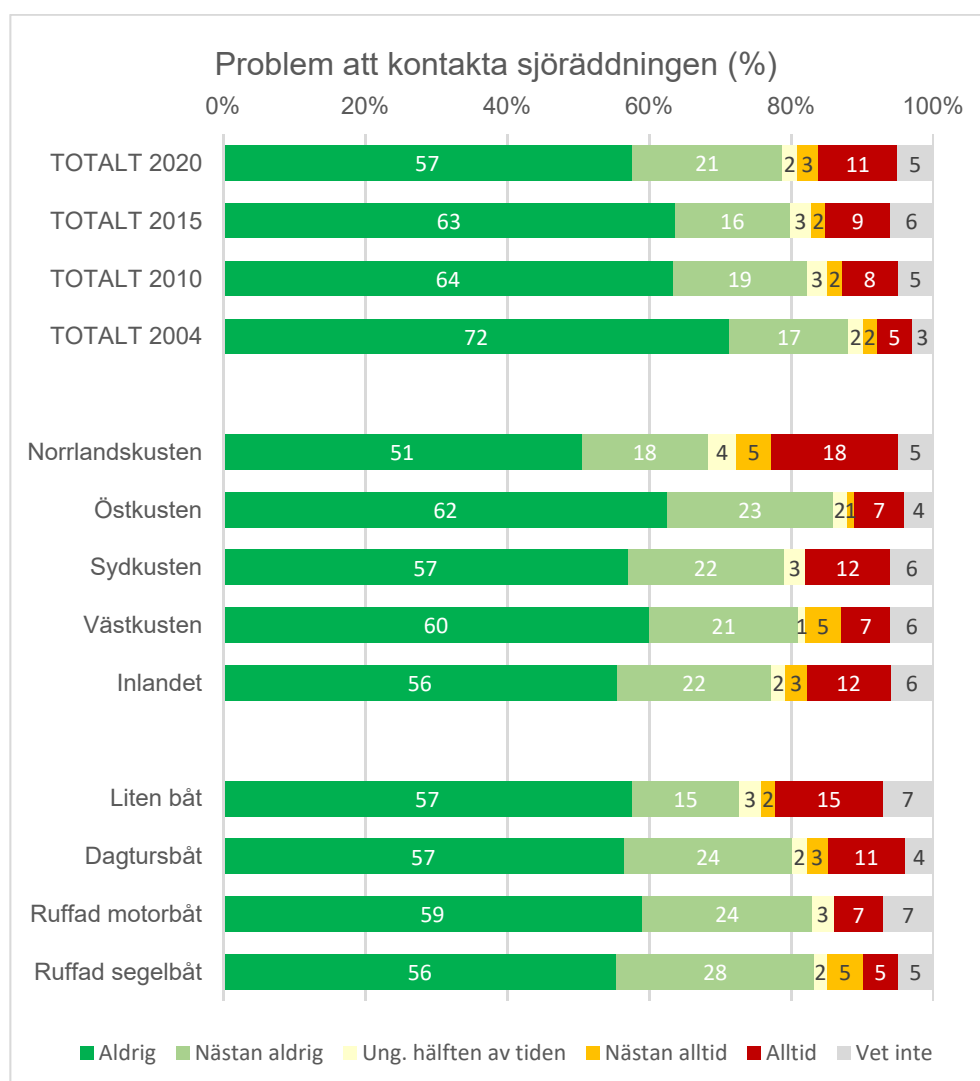


Figur 5.6.4 De största riskerna inom båtlivet – fördelat på typ av båt.

5.7 Sjöräddning

Andelen båtägare som uppger att de ungefär hälften av tiden eller oftare använder båten i områden där det skulle vara problem att kontakta sjöräddningen ligger på 16 procent.

Andelen är högst längs Norrlandskusten, där motsvarande andel är 27 procent. Andelen är också högre för småbåtar jämfört med ruffade motor- eller segelbåtar.

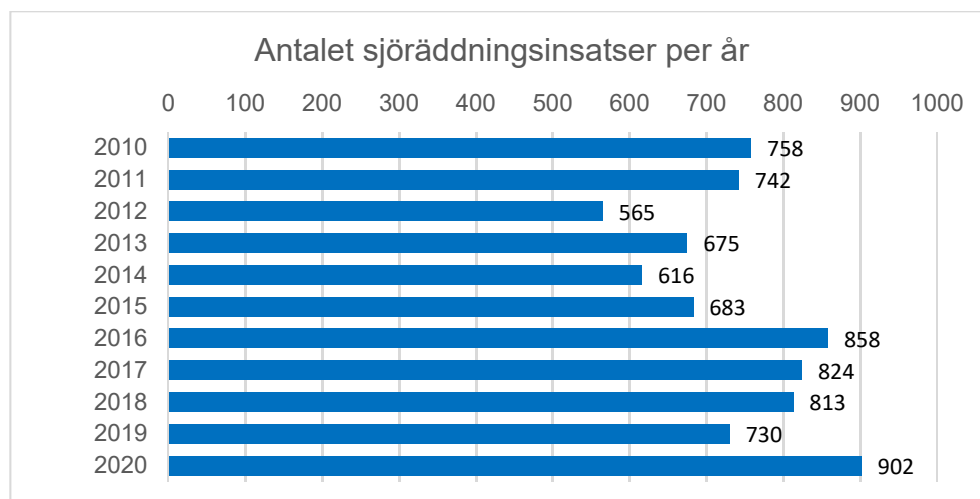


Figur 5.7.1 Problem att kontakta sjöräddningen.³⁵

³⁵ Hur ofta bedömer du att båten används i områden där du i en nödsituation skulle ha problem att kontakta sjöräddningen?

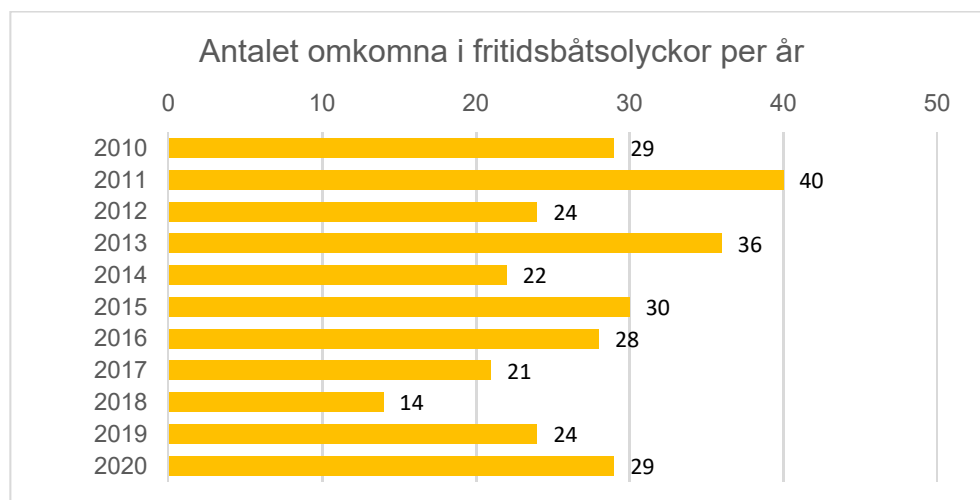
5.8 Incidenter på sjön

Under 2020 registrerade Sjöfartsverket hela 902 sjöräddningsärenden för fritidsbåtar (källa: Sjö- och Flygräddningsenhetens Årsstatistik 2020). Det är en stor ökning jämfört med föregående år och det största antalet under de senaste tio åren.



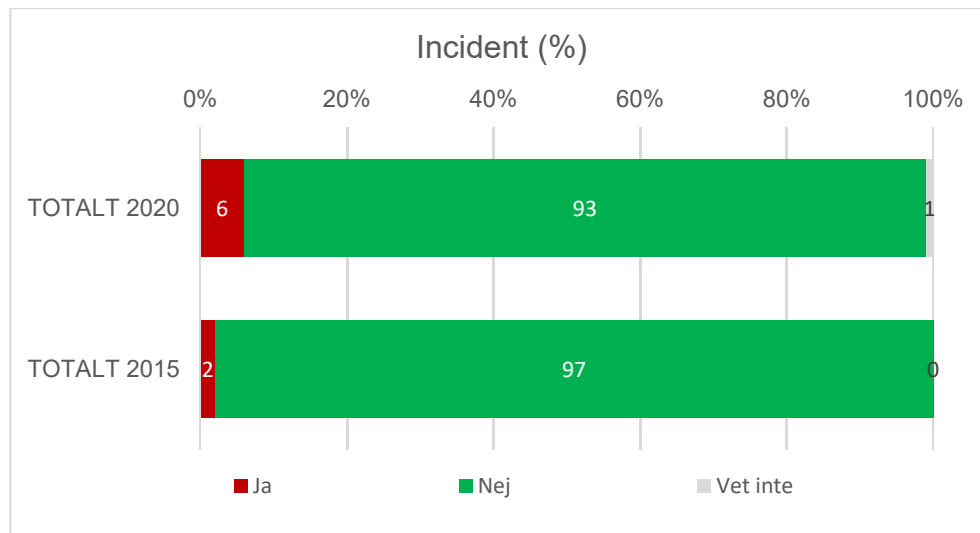
Figur 5.8.1 Antalet sjöräddningsärenden 2010–2020.

Antalet omkomna eller saknade var det högsta under de senaste fem åren, men inte lika hög som 2011, 2013 och 2015 (källa: Transportstyrelsen).

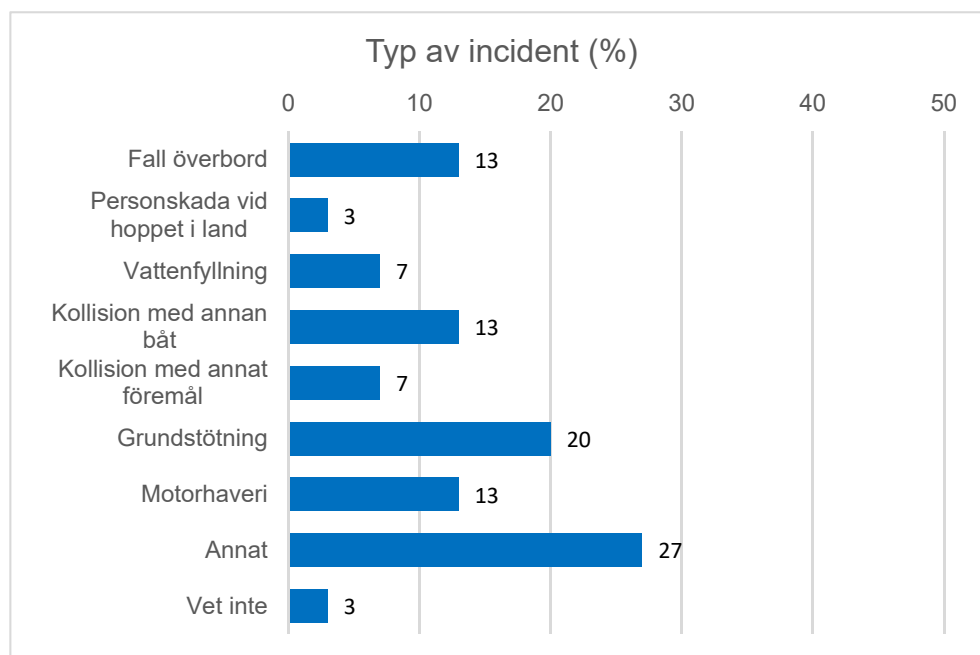


Figur 5.8.2 Antal omkomna/saknade till följd av fritidsbåtsolyckor 2010–2020. Antalet för 2020 är preliminärt.

Andelen båtägare som råkade ut för någon incident i samband med båtlivet var 6 procent, vilket är en tydlig ökning jämfört med för fem år sedan.



Figur 5.8.3 Incidenter.³⁶



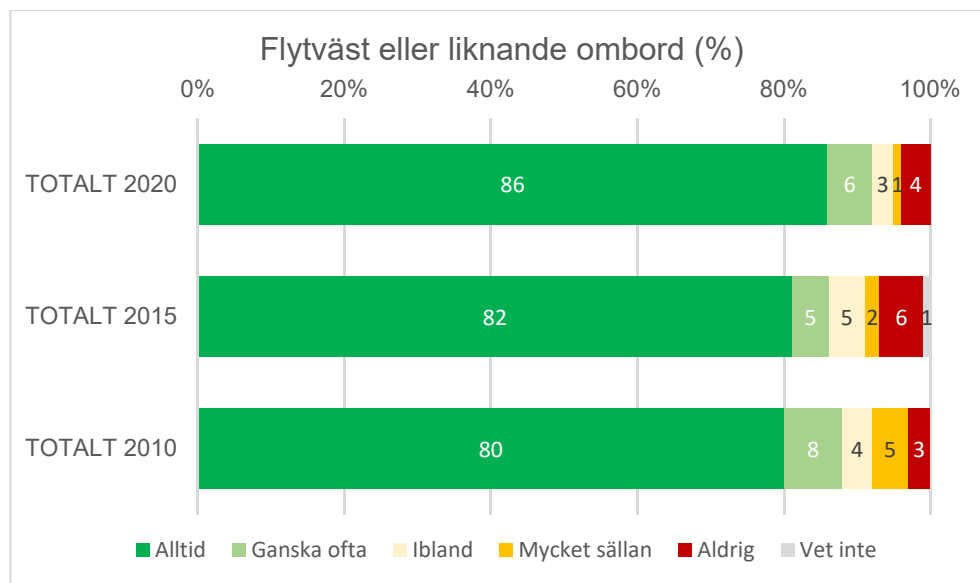
Figur 5.8.4 Typ av incident.³⁷

³⁶ Var du under 2020 med om någon incident i samband med båttur som du uppfattade som farlig?

³⁷ Vilken typ av incident var det?

5.9 Flytväst

Flytväst, flytoverall eller andra flythjälpmedel till samtliga ombordvarande finns i allt fler båtar. Andelen som alltid har det ombord har ökat från 80 till 86 procent under de senaste tio åren. Samtidigt har andelen som sällan eller aldrig har det ombord minskat från 8 till 4 procent.



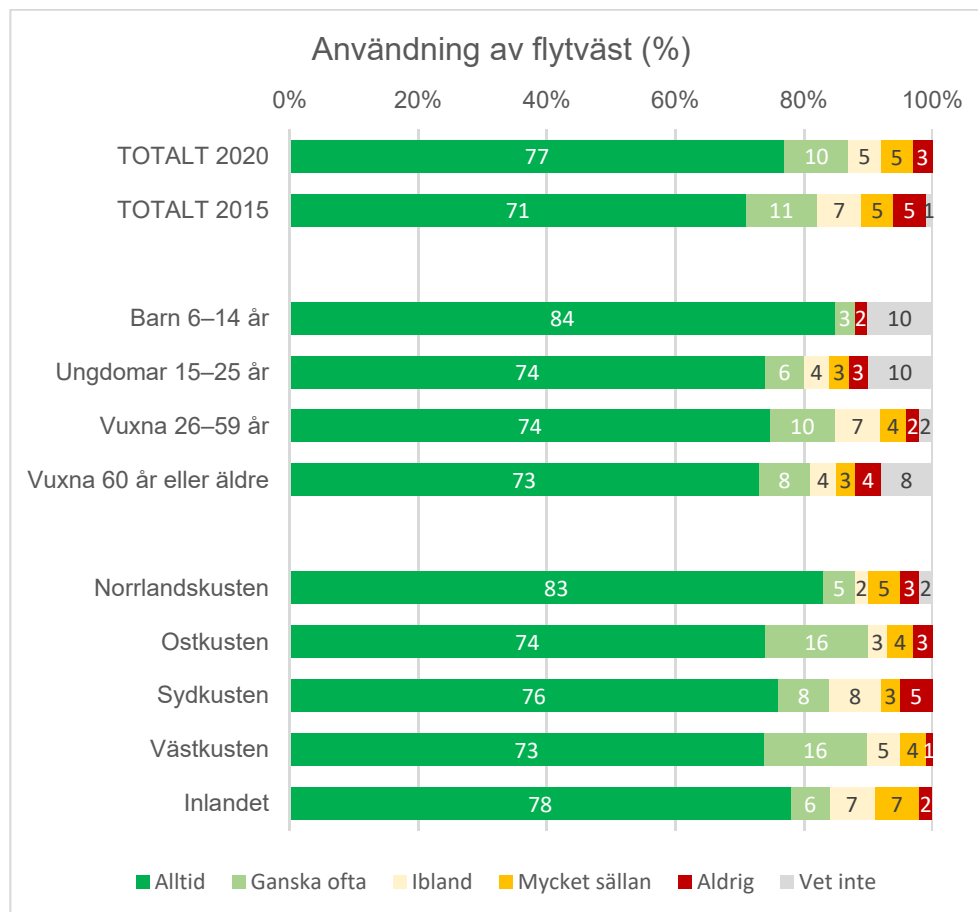
Figur 5.9.1 Flytväst eller liknande ombord.³⁸



³⁸ Hur ofta finns flytväst, flytoverall eller andra flythjälpmedel med i båten till samtliga ombordvarande?

Användningen av flytväst ökar: 77 procent uppger att de alltid har på sig flytväst, vilket är en ökning med 6 procentenheter jämfört med 2015.

Andelen är fortsatt allra högst bland barn i åldern 6–14 år.

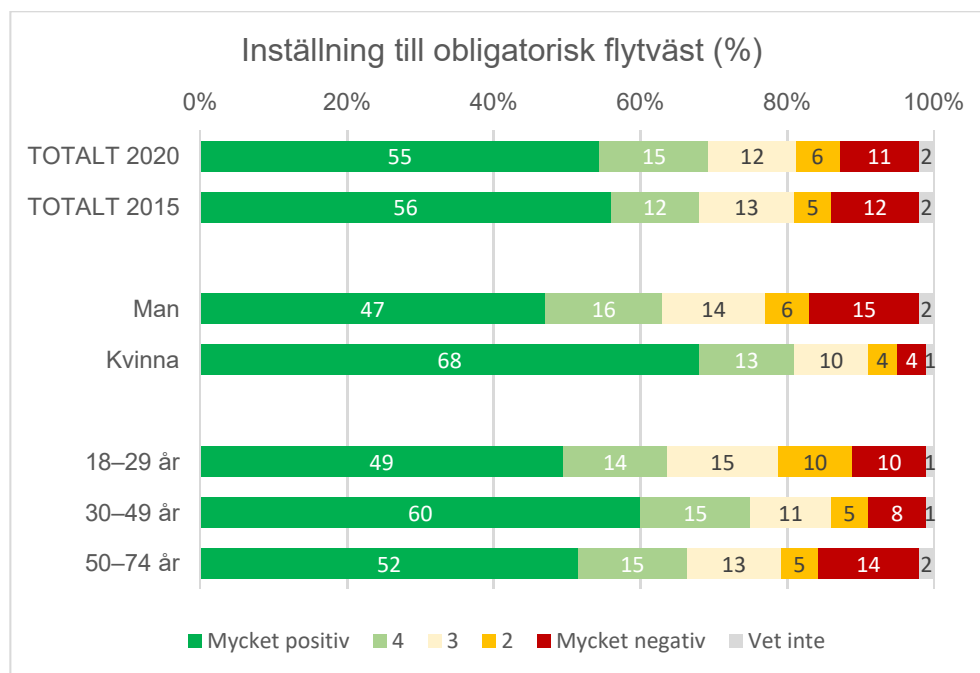


Figur 5.9.2 Användning av flytväst.³⁹

³⁹ Hur ofta används flytväst, flytöverall eller andra flythjälpmiddel när ni är ute med båten?

En stor majoritet bland dem som är ute i fritidsbåt är positiva till en lag om obligatorisk flytväst – hela 70 procent är mycket eller ganska positiva. Samtidigt finns det en grupp om 17 procent som är kritiska.

Det är fortsatt bland männen som de flesta som är negativt inställda återfinns, drygt var femte, jämfört med 8 procent av kvinnorna.



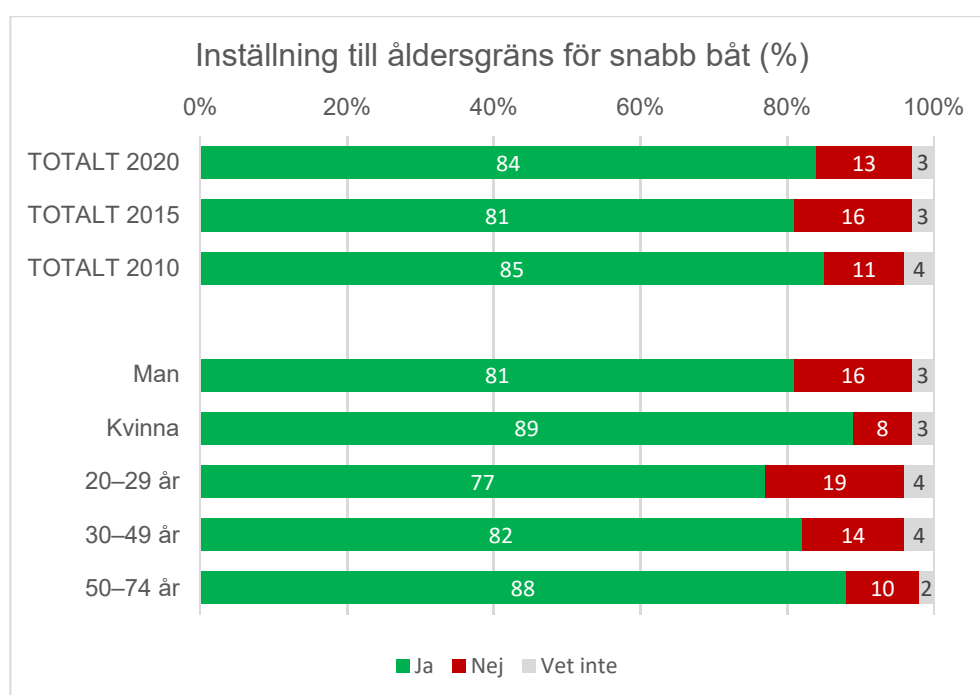
Figur 5.9.3 Inställning till obligatorisk flytväst.⁴⁰

⁴⁰ Hur ställer du dig till införandet av en lag om obligatorisk flytväst eller liknande flythjälpmiddel?

5.10 Åldersgräns och kompetenskrav

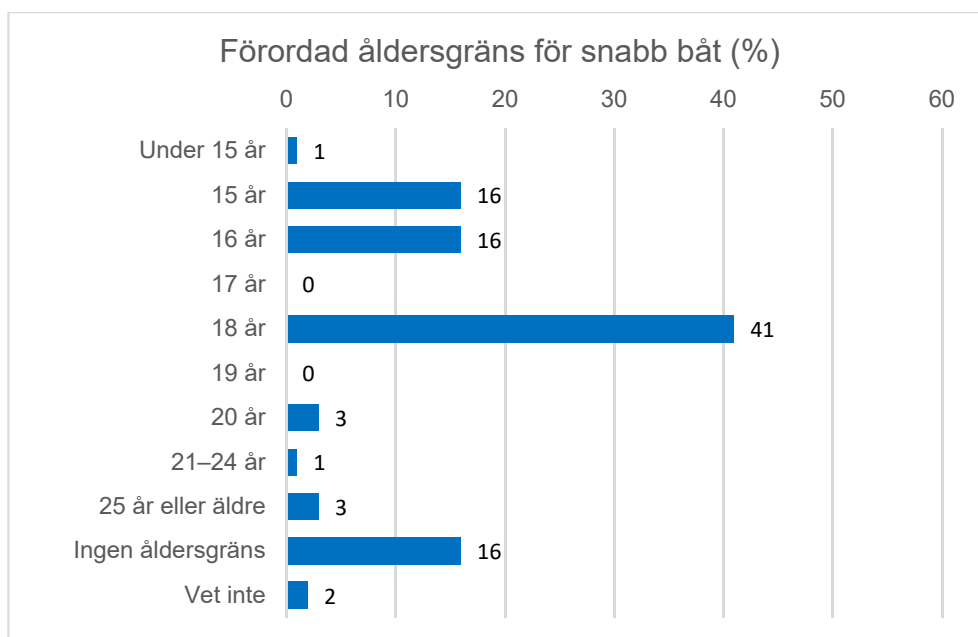
Inställningen till en åldersgräns för att få köra snabba båtar (planande båtar eller båtar över 15 knop) fortsätter att vara stabilt mycket positiv bland personer som vistas i fritidsbåt. 84 procent tycker att det bör vara en åldersgräns, medan 13 procent är negativa. Kvinnor och äldre är de mest positiva, medan flest negativa finns bland män och personer i åldern 20–29 år.

De flesta tycker att åldersgränsen bör vara i intervallet 16 till 18 år. 18 år är det oftast förekommande förslaget.



Figur 5.10.1 Inställning till åldersgräns för snabb båt.⁴¹

⁴¹ Tycker du att det ska införas en åldersgräns för att få köra snabb båt, dvs. planande båt eller båt över 15 knop?

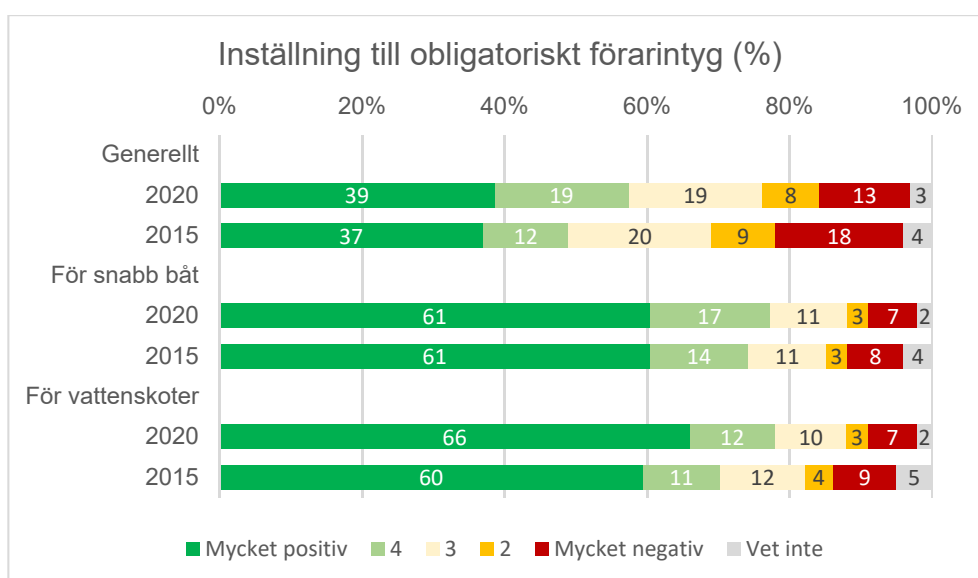


Figur 5.10.2 Förordad åldersgräns för snabb båt.⁴²

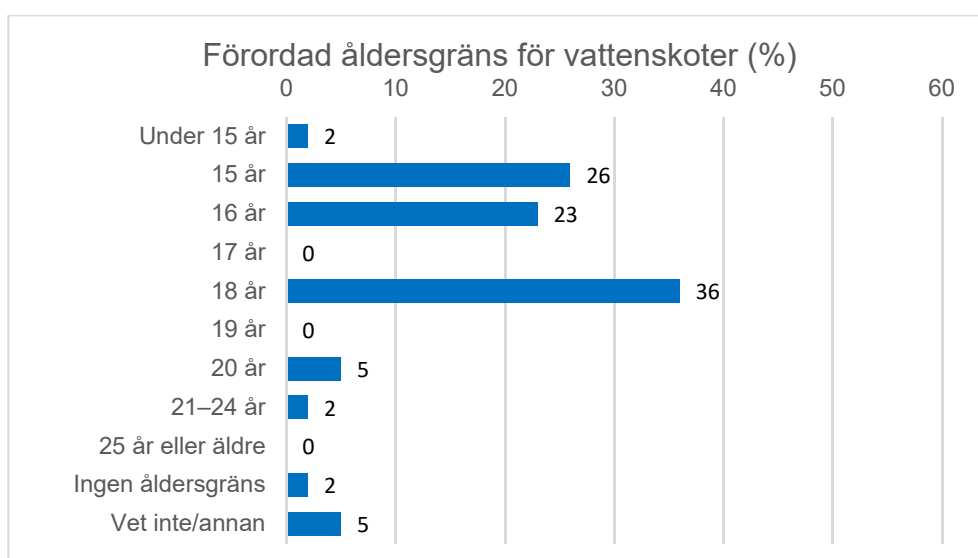
Den åldersgräns flest föreslår för att få köra vattenskoter är 18 år, även om många också tycker att 15 eller 16 år är lämplig gräns.

⁴² Vad tycker du åldersgränsen för att köra snabb båt bör vara?

Även inställningen till obligatoriska förarintyg är positiv, framför allt till vattenskoter och snabb båt. Hela 78 procent är positiva till ett krav på förarintyg för att få framföra vattenskoter. Även för snabb båt är 78 procent positiva, medan 58 procent är positiva till ett generellt krav.



Figur 5.10.3 Inställning till obligatoriskt förarintyg/kompetensbevis.⁴³



Figur 5.10.4 Förordad åldersgräns för vattenskoter.⁴⁴

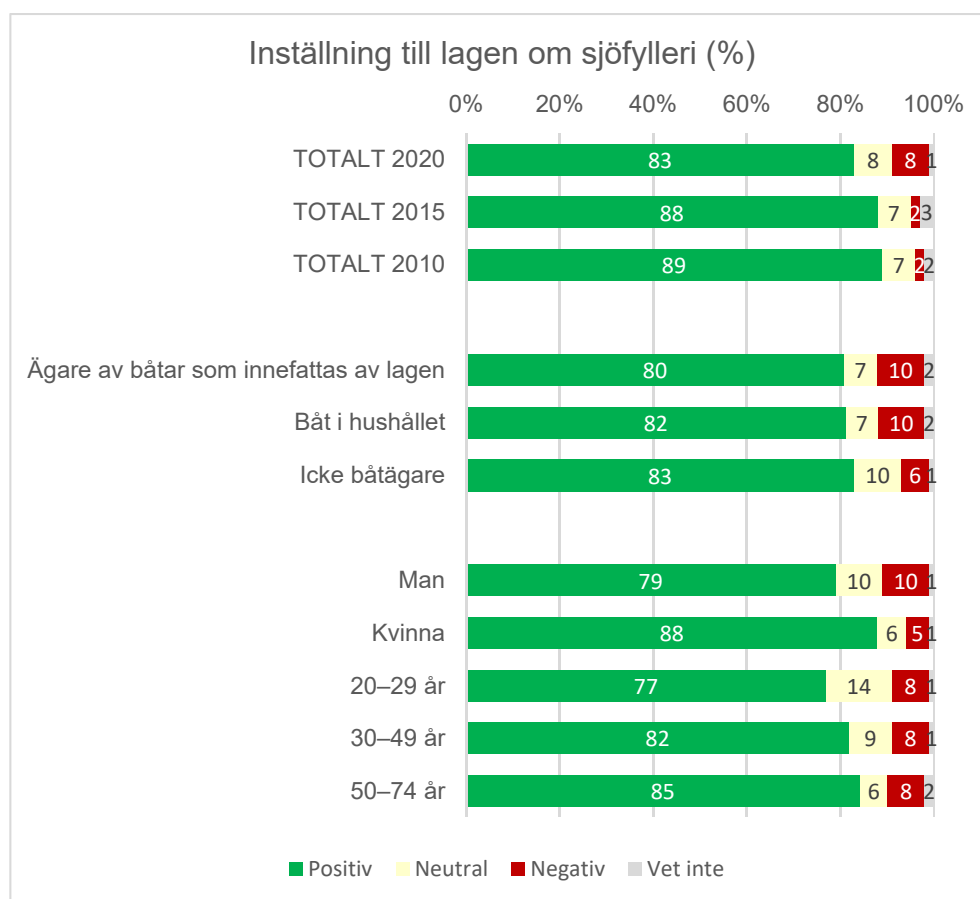
⁴³ Hur ställer du dig till införandet av ett framtida obligatoriskt förarintyg/kompetensbevis på sjön?

⁴⁴ Från vilken ålder tycker du det ska vara tillåtet att köra vattenskoter i Sverige?

5.11 Lagen om sjöfylleri

Inställningen till lagen om sjöfylleri är fortsatt mycket positiv bland såväl båtägare som icke båtägare. Andelen positiva är 83 procent, vilket är något lägre än 2015. Andelen som är negativa har ökat från 2 till 8 procent.

Vid 2010 och 2015 års mätningar gavs det under intervjun ingen information om vad lagen innebär. Vid 2020 års mätning gavs informationen: *Lagen om sjöfylleri innebär en gräns på 0,2 promille alkohol i blodet för båtar som är längre än 10 meter eller kan gå fortare än 15 knop. En promillehalt på över 1,0 promille medför att brottet betraktas som grovt sjöfylleri.*



Figur 5.11.1 Inställning till lagen.⁴⁵

⁴⁵ Lagen om sjöfylleri innebär en gräns på 0,2 promille alkohol i blodet för båtar som är längre än 10 meter eller kan gå fortare än 15 knop. En promillehalt på över 1,0 promille att brottet betraktas som grovt sjöfylleri. Vilken inställning har du till lagen om sjöfylleri?

5.12 Försäkringar

70 procent av båtarna är försäkrade, oftast genom en båtförsäkring. Däremot är 26 procent oförsäkrade och ytterligare 4 procent vet inte om båten är försäkrad.

Runt var femte båtägare uppger att båten är försäkrad via hemförsäkringen. Dock kan en del av dessa båtar vara oförsäkrade, eftersom ändrade villkor i hemförsäkringar gör att den eventuellt inte längre gäller. Huruvida alla småbåtsägare känner till villkoren är inte säkert.

	Båtför- säkring	Hemför- säkring	Inte för- säkrad	Vet inte	Summa
Kanadensare, kajak avsedd för paddling	8	45	33	15	100
Jolle, eka, roddbåt utan motor	17	26	55	2	100
Helt öppen båt med motor <10 hk	33	16	43	9	100
Vattenskoter	45	18	27	9	100
LITEN BÅT	21	26	46	7	100
Motorbåt utan övernattningsmöjlighet, med motor på ≥10 hk	65	12	18	4	100
Segelbåt, segeljolle, segelkanot ed. utan övernattningsmöjlighet	54	17	25	4	100
Segelbåt med möjlighet till enbart tillfällig övernattning	83	17	0	0	100
DAGTURSBÅT	66	14	17	4	100
RUFFAD MOTORBÅT	77	13	9	1	100
RUFFAD SEGELBÅT	86	7	5	2	100
SAMTLIGA BÅTAR	51	19	26	4	100

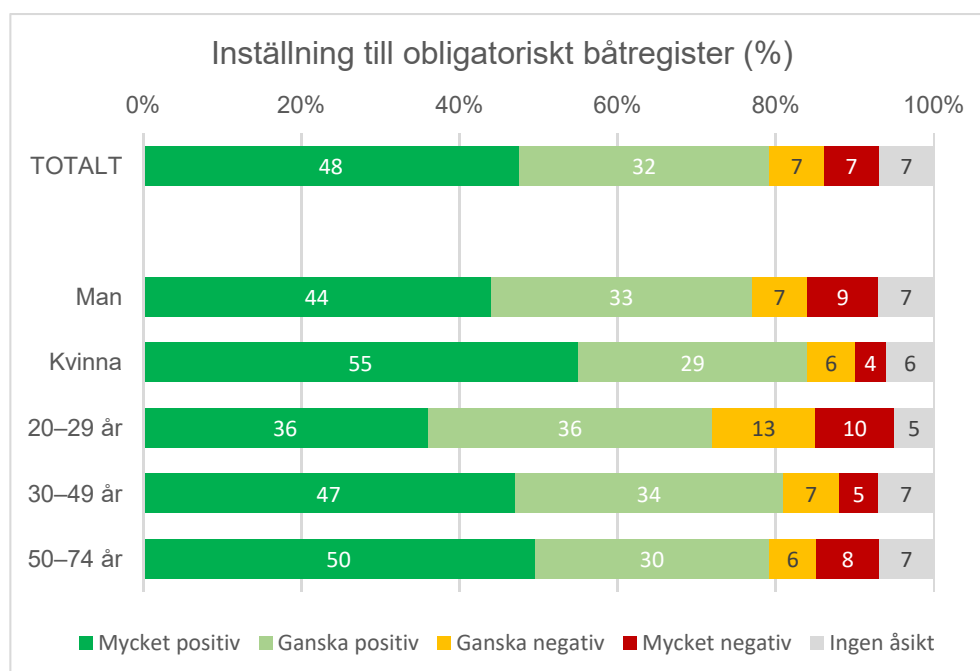
Tabell 5.12.1 Försäkring per båttyp.⁴⁶

⁴⁶ Är båten försäkrad?

5.13 Obligatoriskt båtregister

Båtägare är positivt inställda till att det upprättas ett obligatoriskt register för alla båtar i Sverige vars syfte kan vara att till exempel spåra ägare till stulna båtar och identifiera båtar i samband med sjöräddningsinsatser. Registret skulle omfatta båtar som är fem meter eller längre eller går snabbare än tio knop.

Hela 80 procent är ganska eller mycket positiva till ett sådant register, medan 14 procent är negativa till ett obligatoriskt register. Inställningen är positiv oavsett kön eller ålder, men andelen som är kritisk är större bland män och yngre.



Figur 5.13.1 Inställning till obligatoriskt båtregister.⁴⁷

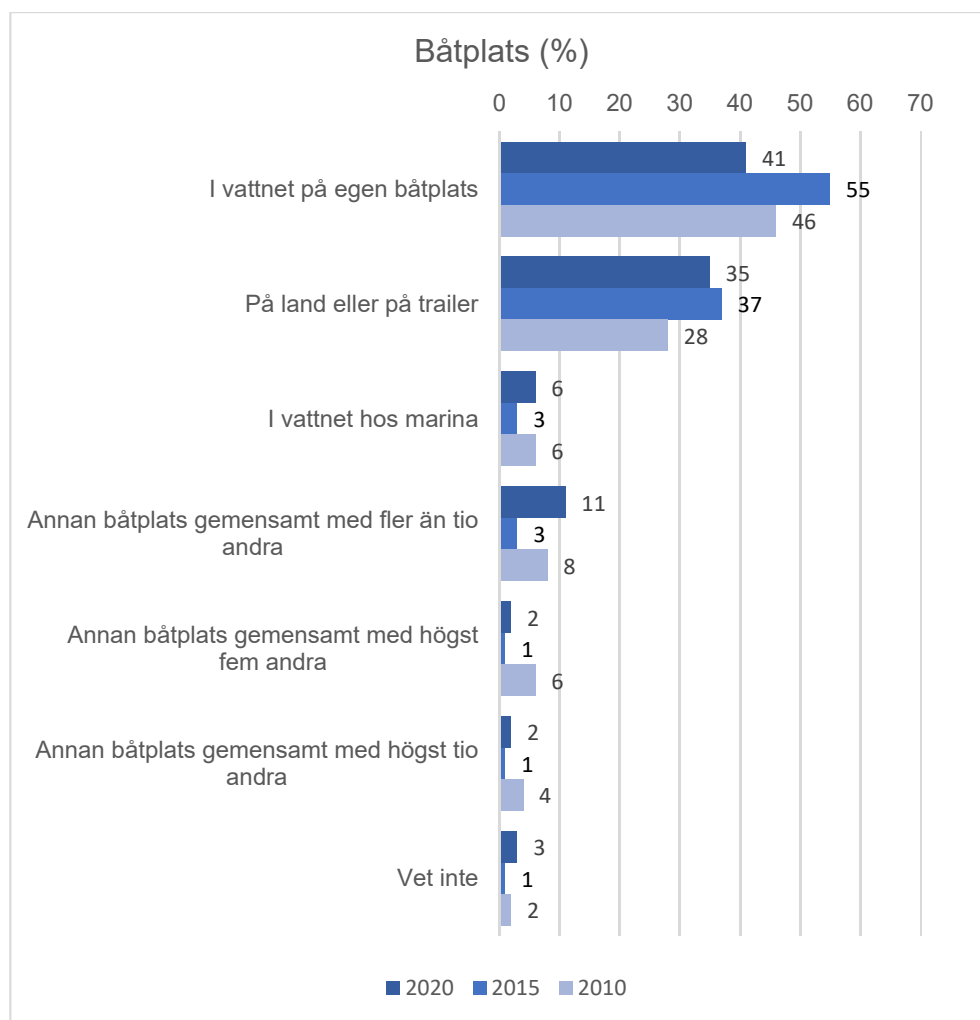
⁴⁷ Hur ställer du dig till att det upprättas ett obligatoriskt register för alla båtar i Sverige som är 5 meter eller längre eller går snabbare än 10 knop? Syftet med ett register kan t.ex. vara att kunna spåra ägare till stulna båtar och identifiera båtar i samband med sjöräddningsinsatser.

6 Service och tjänster

I detta kapitel redovisas nyttjande av och tillgång till olika former av service och tjänster i samband med båtlivet samt kostnader för båten under 2020.

6.1 Båtarnas båtplats

Liksom vid tidigare års mätningar ligger de flesta båtar under båtsäsongen i vattnet på en egen båtplats, följt av på land eller på trailer. Andelen har dock minskat, samtidigt som andelen som har båten hos en marina eller annan båtplats gemensamt med fler än tio andra har ökat.



Figur 6.1.1 Båtplats under båtsäsongen.⁴⁸

⁴⁸ Var är båten oftast placerad under båtsäsongen?



Småbåtar ligger oftast på land eller på trailer, medan dagtursbåtar och ruffade motorbåtar oftast ligger i vattnet på en egen båtplats. Ruffade segelbåtar ligger oftare hos en marina eller annan båtplats gemensamt med fler än tio andra.

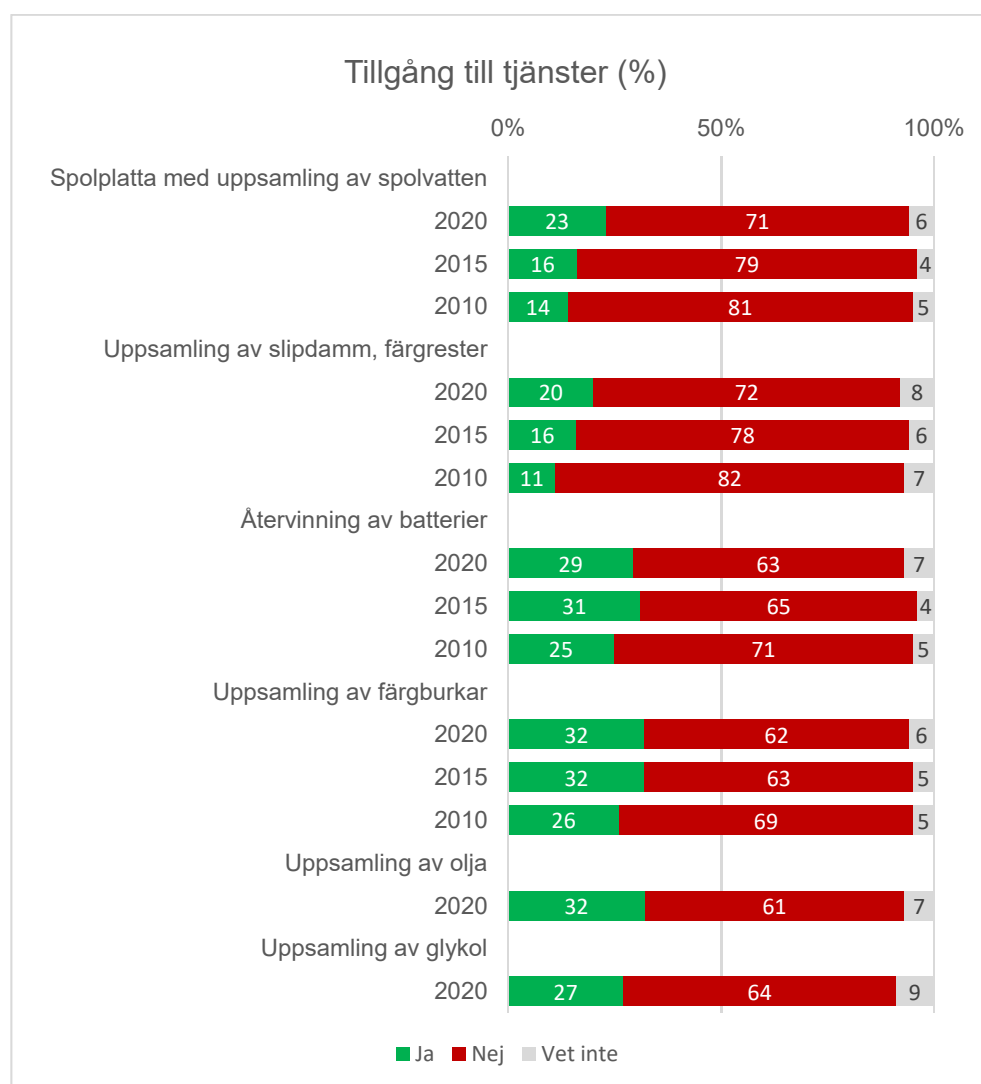
	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
På land/på trailer	51	25	21	14	35
I vattnet på egen båtplats	37	51	41	28	41
I vattnet på marina	0	6	13	26	6
Annan båtplats m. högst fem andra	2	3	0	2	2
Annan båtplats m. högst tio andra	2	2	3	0	2
Annan båtplats m. fler än tio andra	5	11	20	23	11
Vet inte	2	3	1	7	3
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6.1.1 Båtplats under båtsäsongen, per båttyp (%).

Tillgången till några olika typer av tjänster vid båtens vinteruppläggningsplats fortsätter att öka. Det gäller spolplatta med uppsamling av spolvatten från rengöring vid upptagning samt uppsamling av slipdamm och färgrester vid bottenskrap.

Samtidigt finns det inte tillgång till den här typen av tjänster på majoriteten av båtarnas vinteruppläggningsplatser.

Andelen som har tillgång till återvinning av batterier och uppsamling av färgburkar ligger kvar på runt en tredjedel. Var tredje har också tillgång till uppsamling av olja och drygt var fjärde uppsamling av glykol.



Figur 6.1.2 Tillgång till tjänster vid båtens vinteruppläggningsplats.⁴⁹

⁴⁹ Finns det på båtens vinteruppläggningsplats möjlighet till ...?

Vilka tjänster man har tillgång till vid vinteruppläggningsplatsen skiljer mycket beroende på båttyp. Framför allt ligger de ruffade segelbåtarna och i viss mån de ruffade motorbåtarna på platser med större tillgång till olika typer av tjänster.

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	6	28	34	51	23
Nej	91	65	60	47	71
Vet inte	3	7	6	2	6
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6.1.2 Tillgång till spolplatta med uppsamling av spolvatten från rengöring vid upptagning (%).

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	6	23	30	51	20
Nej	90	68	60	44	72
Vet inte	4	10	10	5	8
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6.1.3 Tillgång till uppsamling av slipdamm och färgrester (%).

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	16	38	37	44	29
Nej	81	54	54	37	63
Vet inte	3	8	9	19	7
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6.1.4 Tillgång till återvinning av batterier (%).

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	16	40	46	58	32
Nej	82	51	46	37	62
Vet inte	2	9	9	5	6
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6.1.5 Tillgång till uppsamling av färgburkar (%).

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	16	31	40	44	27
Nej	80	57	49	40	64
Vet inte	4	12	11	16	9
Totalt	100	100	100	100	100

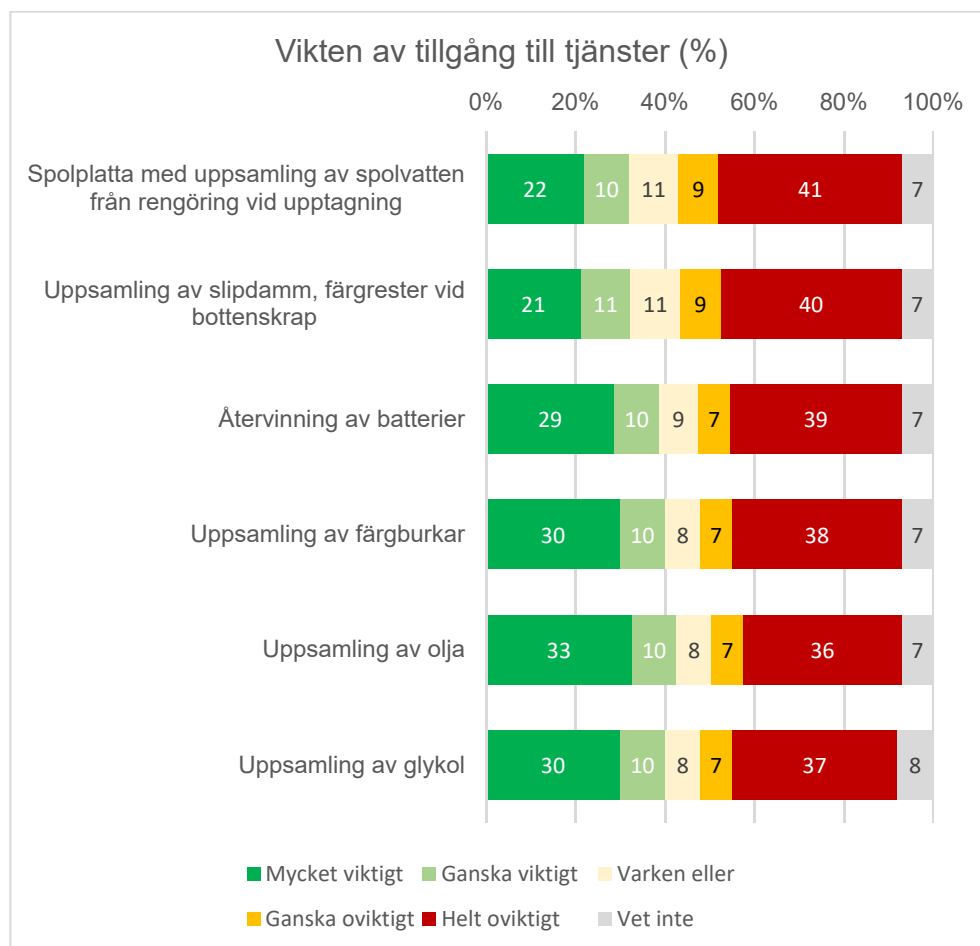
Tabell 6.1.6 Tillgång till uppsamling av glykol (%).

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Ja	20	37	46	53	32
Nej	78	54	47	37	61
Vet inte	2	9	7	9	7
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 6.1.7 Tillgång till uppsamling av olja (%).

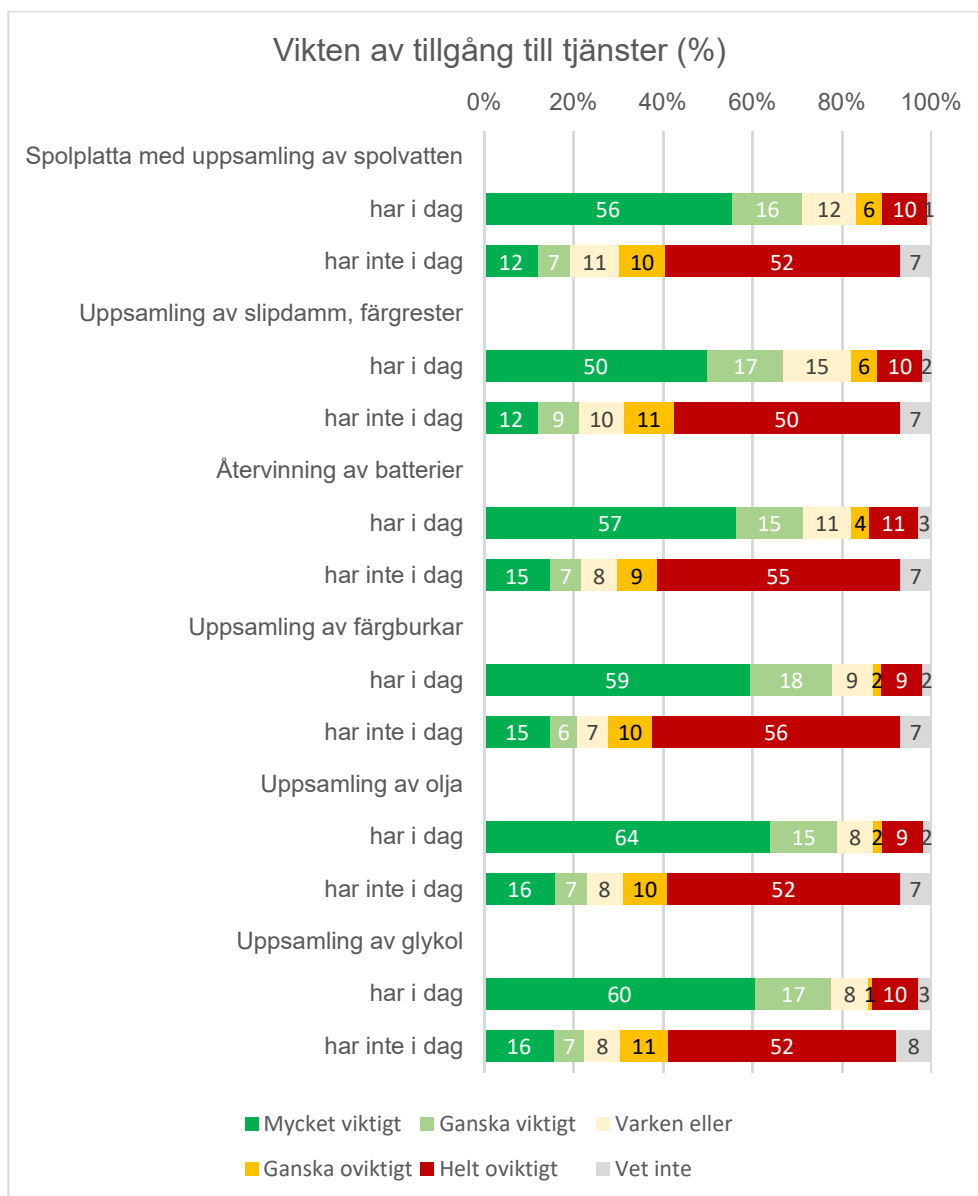
De tjänster båtägarna anser vara viktigast vid vinteruppläggningsplatsen är uppsamling av olja och glykol, följd av uppsamling av färgburkar.

Det finns för samtliga tjänster en grupp på 19 till 23 procent som i dag inte har tillgång till tjänster, samtidigt som man tycker att det är viktigt.



Figur 6.1.3 Vikten av tjänster vid båtens vinteruppläggningsplats.⁵⁰

⁵⁰ Hur viktigt eller oviktigt är det för dig att det på båtens vinteruppläggningsplats finns möjlighet till ...?

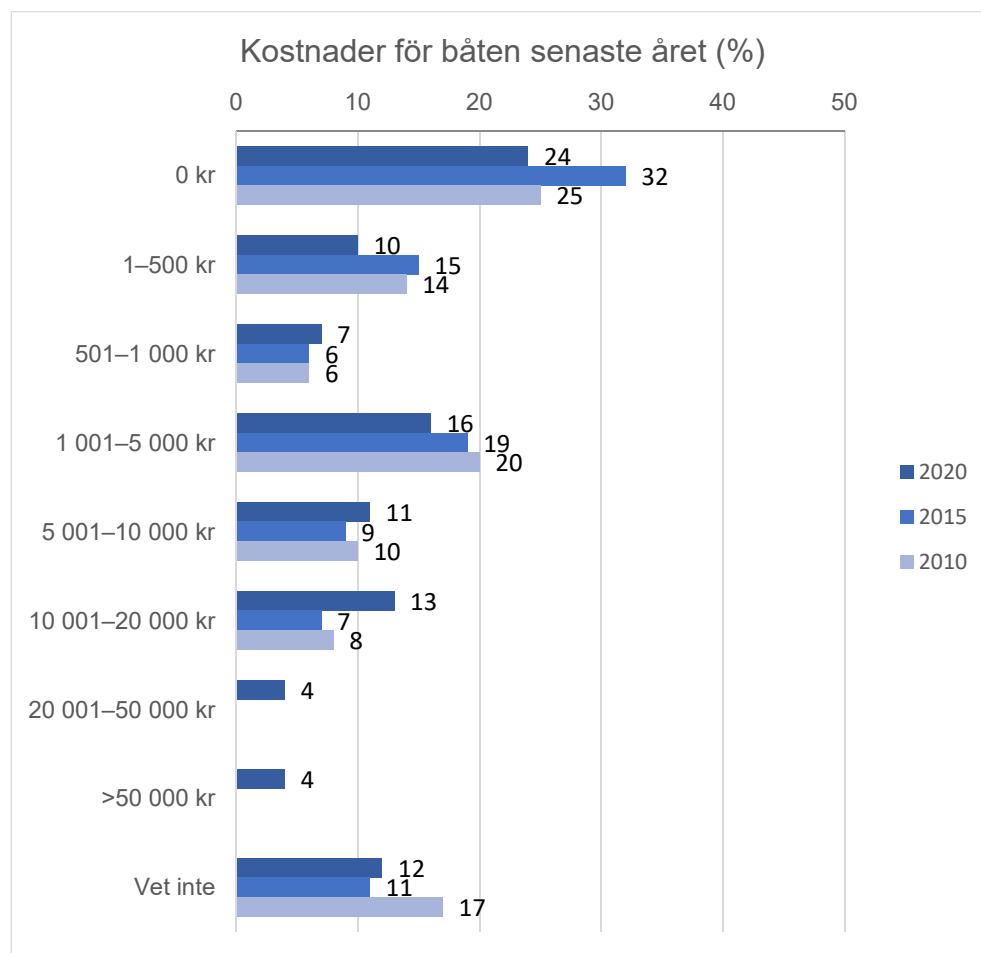


Figur 6.1.4 Vikten av tjänster vid båtens vinteruppläggningsplats – fördelat på om båtägarna i dag har tillgång till tjänsterna.⁵¹

⁵¹ Hur viktigt eller oviktigt är det för dig att det på båtens vinteruppläggningsplats finns möjlighet till ...?

6.2 Kostnader för båten

Hur mycket man som båtägare spenderar på sin båt⁵² är starkt korrelerat med båtkategori. Ägare till småbåtar spenderade i genomsnitt 2 200 kronor på båten, medan ägare till ruffade segelbåtar spenderade 53 700 kronor. Var fjärde båtägare spenderade inga pengar på båten. De återfinns framför allt bland småbåtsägarna, där närmare hälften inte spenderade något alls.



Figur 6.2.1 Kostnader för båten det senaste året.⁵³

⁵² Kostnader inkluderar reparationer, underhåll, vinterplats, bryggplats, försäkring, tillbehör och semesterutrustning, men inte räntekostnader eller drivmedelskostnader.

⁵³ Vad uppskattar du att kostnaderna för båten uppgick till under senaste året?

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
0 kr	46	12	4	5	24
1–500 kr	15	10	0	2	10
501–1 000 kr	9	6	6	0	7
1 001–5 000 kr	12	16	20	21	16
5 001–10 000 kr	5	13	19	16	11
10 000–20 000 kr	2	20	13	35	13
20 001–50 000 kr	1	5	10	5	4
>50 000 kr	0	3	9	12	4
Vet inte	11	14	20	5	12
Medel (kr)	2 200	13 200	24 000	53 700	13 100

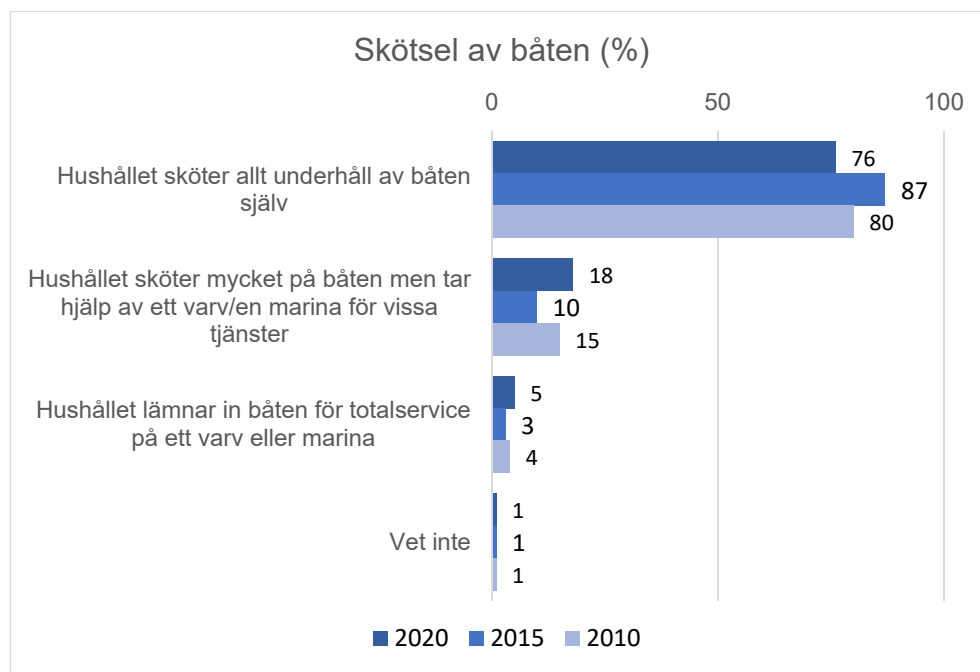
Tabell 6.2.1 Kostnader för båten det senaste året per båttyp (%).



6.3 Skötsel av båten

Andelen hushåll som själva tar hand om skötsel och underhåll av båten har minskat till 76 procent, medan andelen som lämnat över åtminstone delar av underhållet till ett varv eller marina har ökat till 18 procent.

Endast 5 procent lämnar in båten för totalservice på varv eller marina.

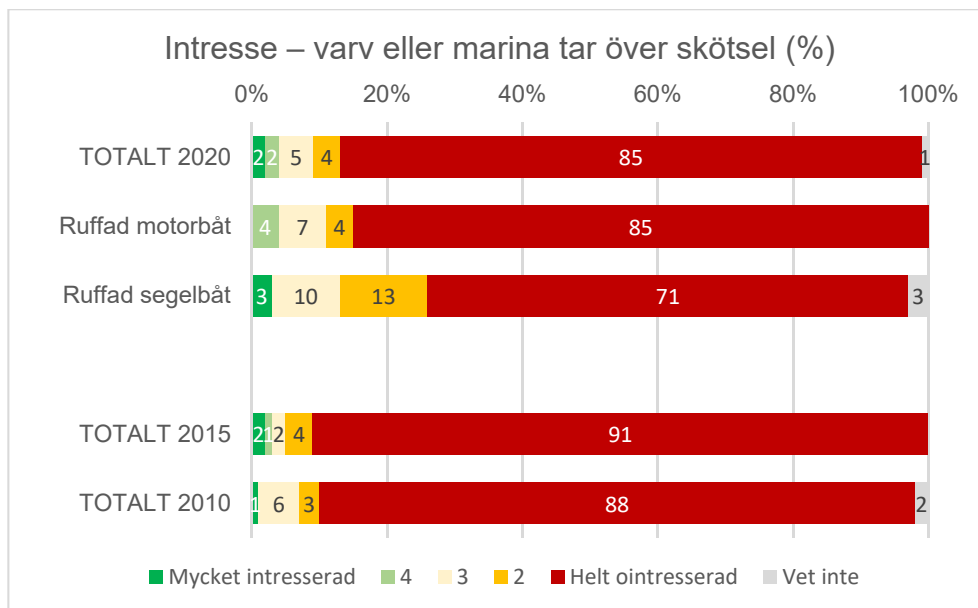


Figur 6.3.1 Skötsel av båten.⁵⁴

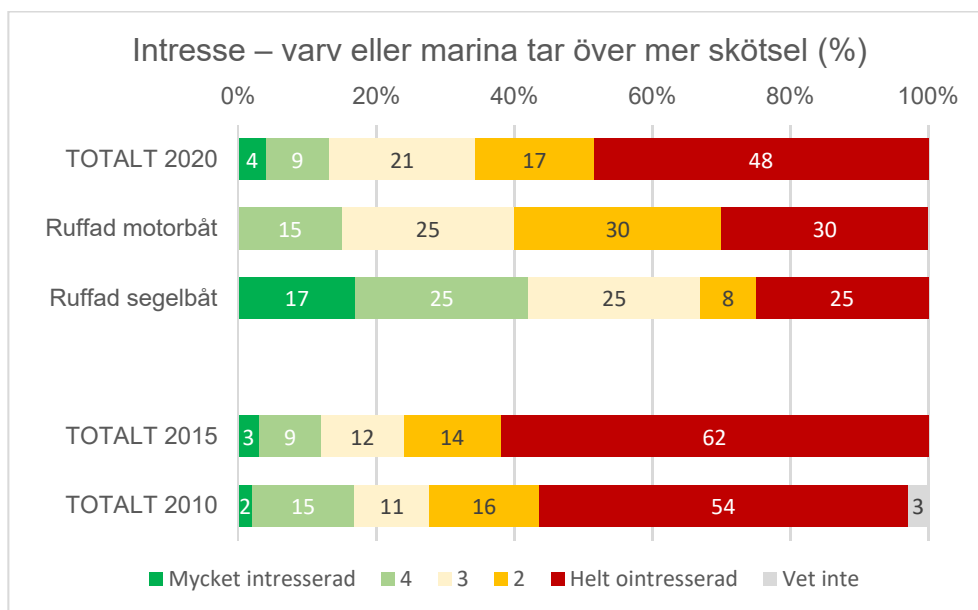
Intresset för att ett varv eller en marina helt ska ta över skötseln av båten är fortfarande på en låg nivå.

Intresset för att ett varv eller en marina ska ta över skötseln av båten för fler tjänster än i dag är större, framför allt bland ägare till ruffade segelbåtar.

⁵⁴ När det gäller skötseln av din båt/båtar, vilket av följande alternativ passar bäst in på dig?



Figur 6.3.2 Intresse för att varv/marina tar över skötseln.⁵⁵



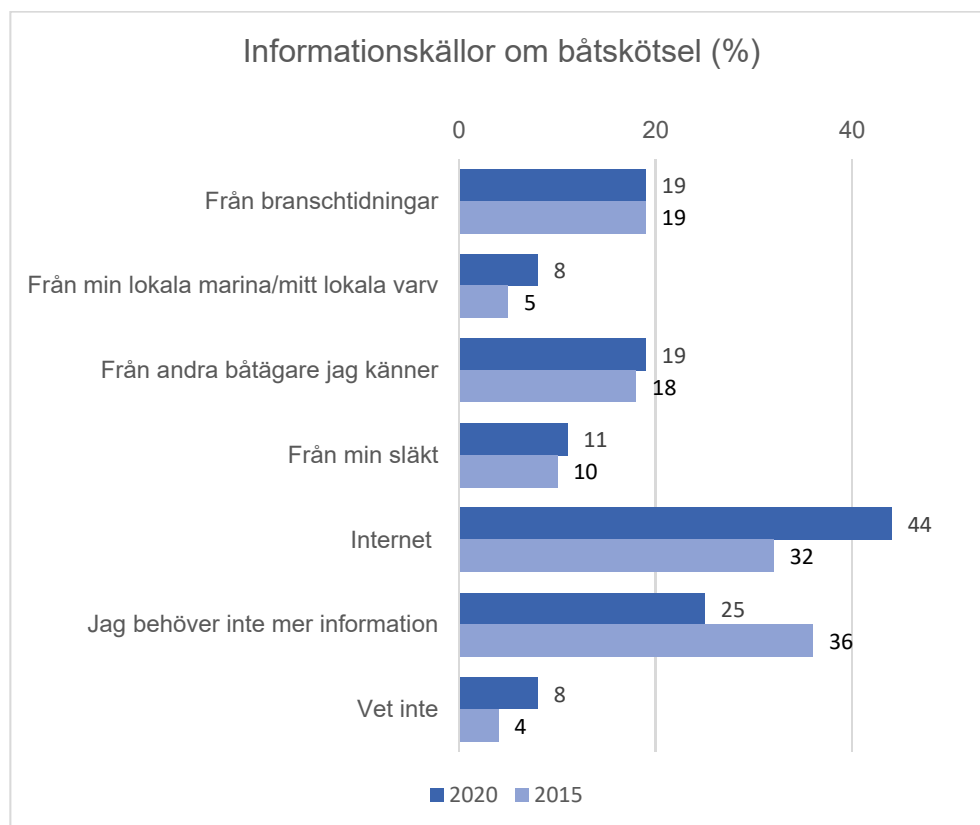
Figur 6.3.3 Intresse för att varv/marina tar över för fler tjänster än i dag.⁵⁶

⁵⁵ På en skala från 1–5 där 1 är helt ointresserad och 5 är mycket intresserad, hur intresserad är du av att ett varv/en marina tar över skötseln av din båt?

⁵⁶ På en skala från 1–5 där 1 är helt ointresserad och 5 är mycket intresserad, hur intresserad är du av att ett varv/en marina tar över skötseln av din båt för fler tjänster än vad du utnyttjar i dag?

Båtägarna hämtar i dag oftast information om båtskötseln på internet – andelen har gått upp från 32 till 44 procent jämfört med för fem år sedan. Var femte båtägare får information från branschtidningar och lika många från andra båtägare man känner.

Var fjärde båtägare är inte intresserad av information om båtskötsel.



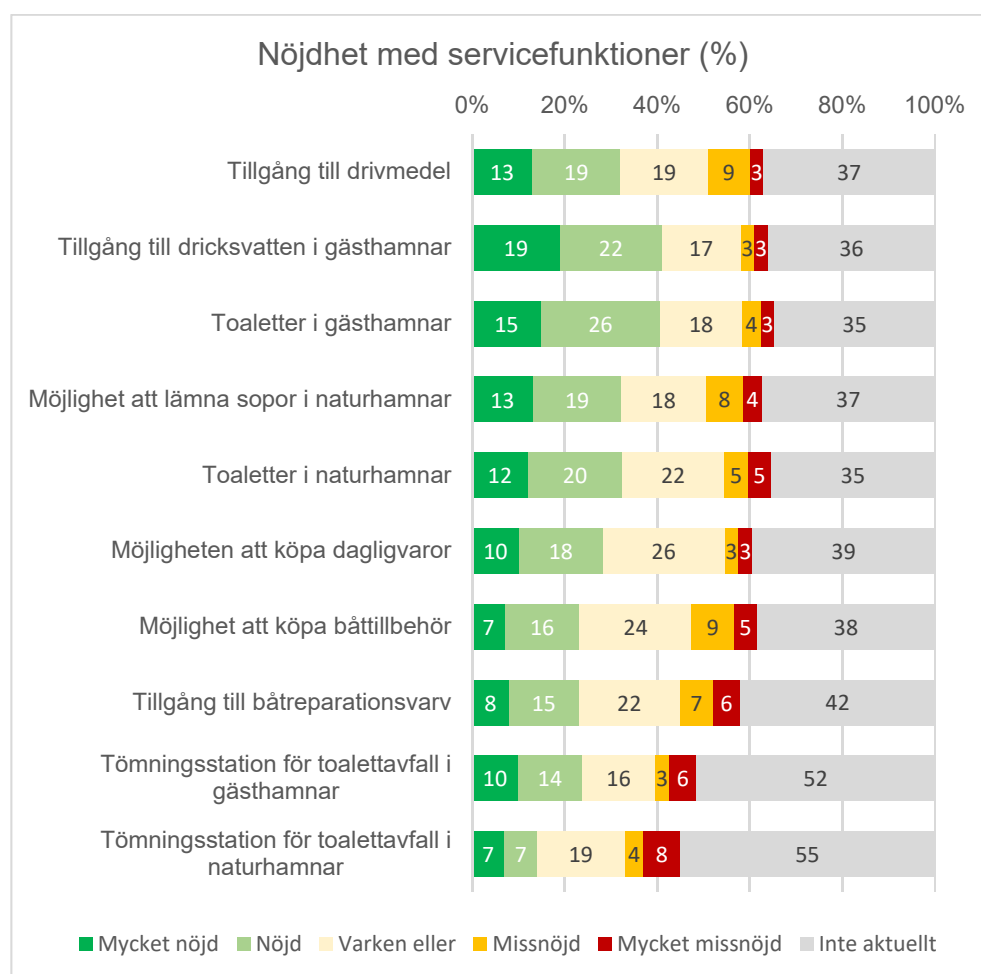
Figur 6.3.4 Information om båtskötsel.⁵⁷

⁵⁷ Var skaffar du kunskap och information om de senaste rönen när det gäller båtskötsel?

6.4 Tillgång till servicefunktioner

Det råder fortsatt delade meningar bland båtägarna om hur god tillgången på olika servicefunktioner är.

De servicefunktioner som störst andel båtägare är missnöjda med är möjligheten att köpa båttillbehör och tillgången till båtrepurationsvarv, följt av tömningsstation för toalettavfall i naturhamnar. Störst nöjdhet finns med tillgången till dricksvatten i gästhamnar och toaletter i gästhamnar.

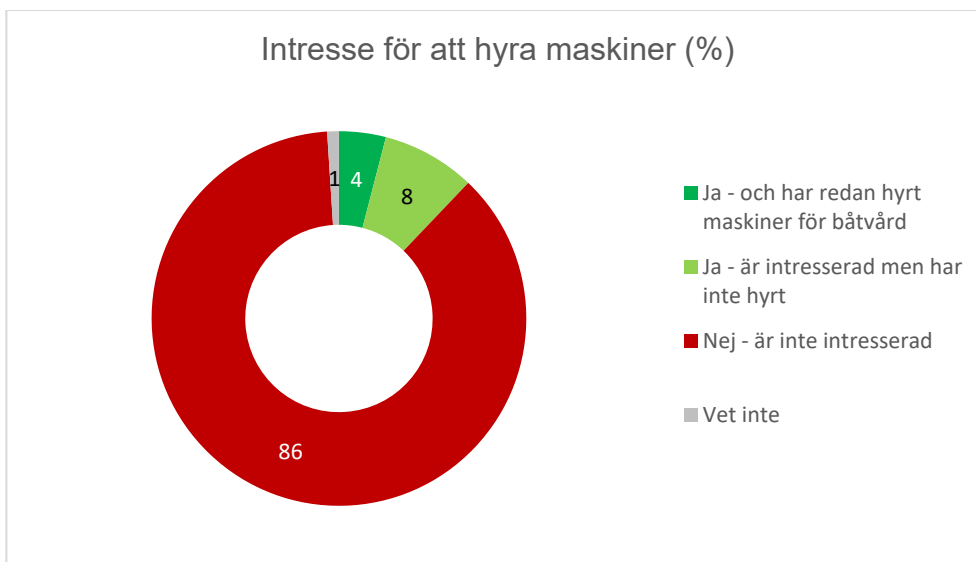


Figur 6.4.1 Nöjdhet med servicefunktioner.⁵⁸

⁵⁸ Är du generellt nöjd eller missnöjd med följande servicefunktioner när du är ute med båt?

6.5 Intresse för att hyra maskiner

Intresset för delningsekonomi – det vill säga att man hyr, delar eller lånar saker i stället för att själv äga dem – ökar generellt i samhället. Bland båtägarna är det 4 procent som redan i dag har hyrt maskiner för båtvård. Ytterligare 8 procent är intresserade av konceptet.



Figur 6.5.1 Intresse för att hyra maskiner.⁵⁹



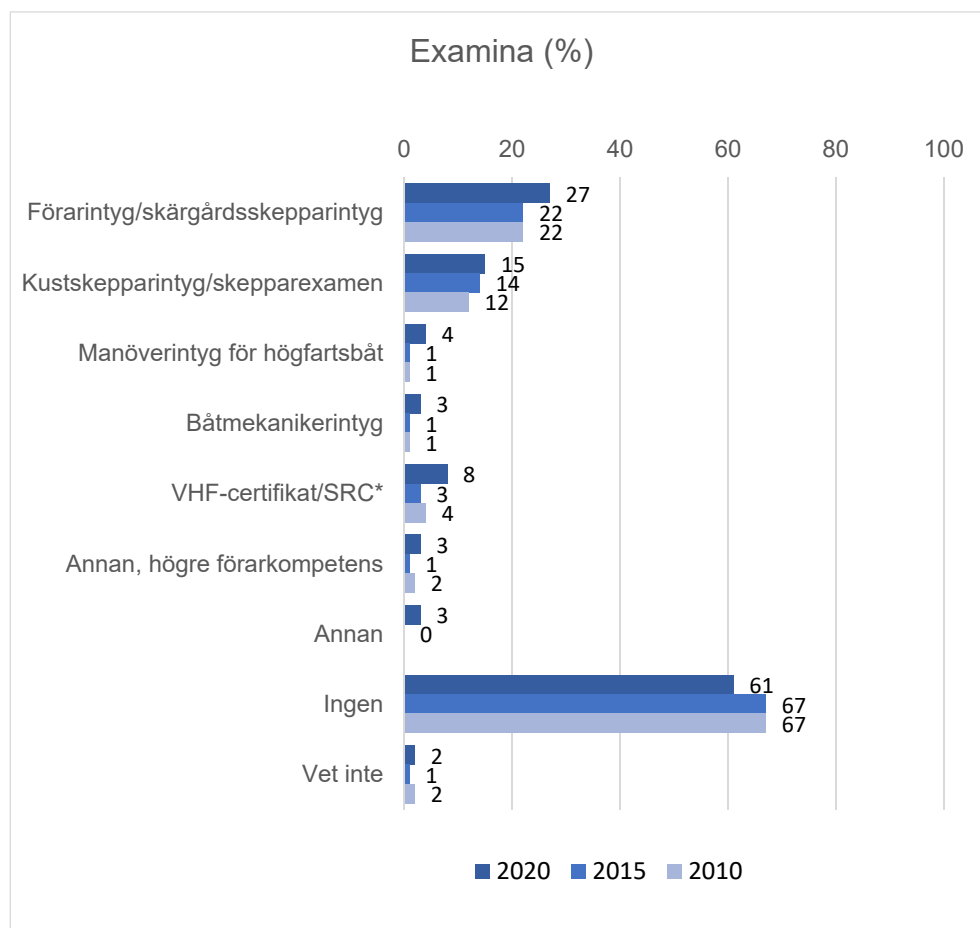
⁵⁹ Är det intressant för dig att hyra maskiner som du kan använda för din båtvård, såsom polermaskiner, högtryckstvätt eller industridammsugare?

7 Utbildning och kompetenser

I detta kapitel redovisas vilka kompetenser båtägarna har samt vilket intresse som finns kring att utbilda sig ytterligare inom båtlivet.

7.1 Förarkompetens

Andelen båtägare som har förar- eller skärgårdsskepparintyg har ökat till 27 procent och andelen som har kustskepparintyg eller skepparexamen till 15 procent. Cirka 3 av 5 båtägare har inte några examina relaterade till båtlivet, vilket är något lägre än 2015.



Figur 7.1.1 Examina.⁶⁰

*Intyg som berättigar innehavaren att vara radiooperatör på det marina VHF-bandet.

⁶⁰ Vilken eller vilka av följande examina har du tagit?

Ägare till ruffade segelbåtar har i avsevärt högre grad examina kopplade till båtlivet: bland dem är det endast 19 procent som saknar examina.

	Liten båt	Dag- tursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Total
Förarintyg/skärgårds- skepparintyg	21	31	43	72	27
Kustskepparintyg	14	22	14	35	15
Manöverintyg för högfartsbåt	2	4	7	12	4
Båtmekanikerintyg	2	3	7	9	3
VHF-certifikat/ SRC (Short Range Certificate)	5	10	13	26	8
Högre förarkompetens	2	2	6	16	3
Annan	2	4	9	5	3
Ingen	69	55	41	19	61
Vet inte	3	2	1	2	2

Tabell 7.1.1: Examina efter båttyp (%).

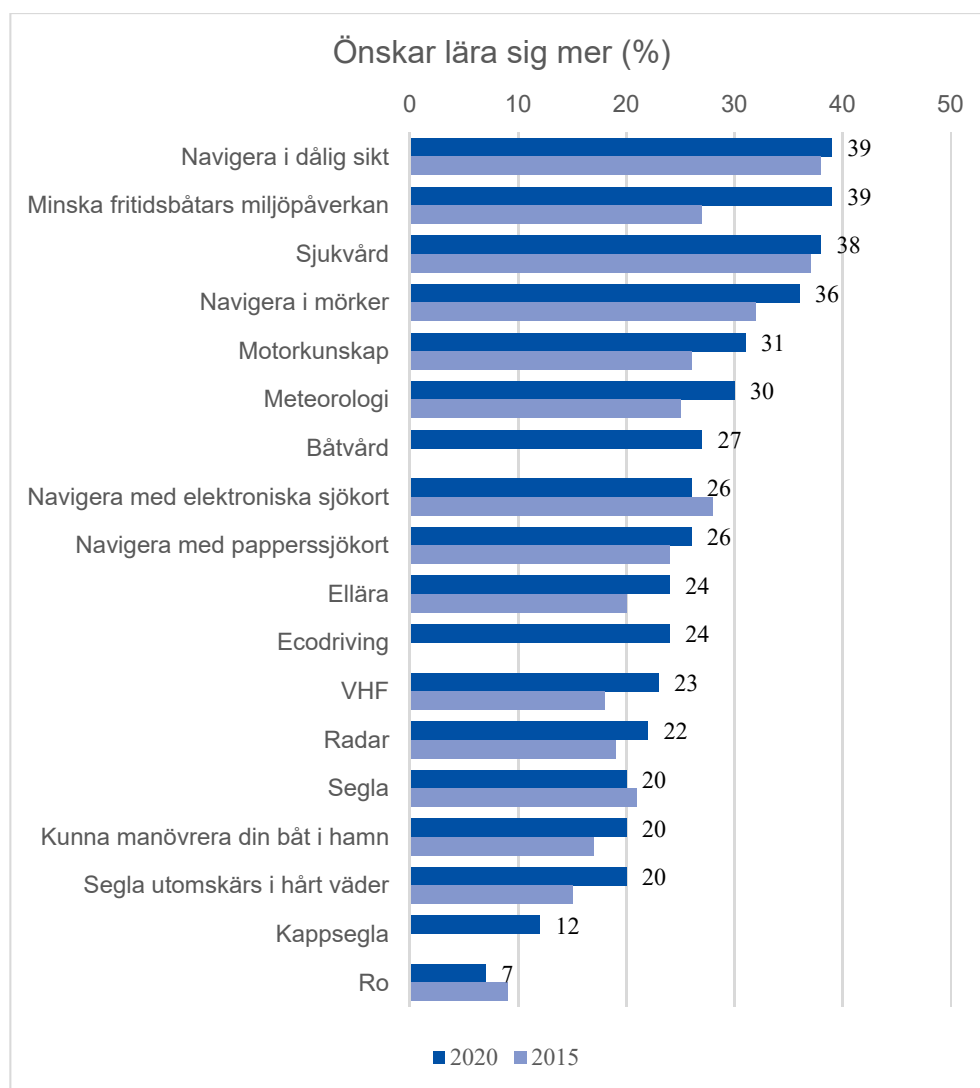
	Båt med max- hastighet 20 knop (%)	Båt med max- hastighet över 20 knop (%)
Förarintyg/skärgårdsskepparintyg	30	34
Kustskepparintyg/skepparexamen	19	20
Manöverintyg för högfartsbåt	3	8
Båtmekanikerintyg	3	5
VHF-certifikat/SRC	8	14
Högre förarkompetens	4	5
Annan	3	6
Ingen	57	49
Vet inte	2	7

Tabell 7.1.2 Examina efter båtens hastighet.

7.2 Kompetensbehov

Många båtägare önskar förkovra sig ytterligare inom olika aspekter av båtlivet. Störst är efterfrågan på ökade kunskaper om att navigera i dålig sikt, i hur man minskar sin miljöpåverkan och i sjukvård.

Andelen som vill lära sig om hur man minskar fritidsbåtarnas miljöpåverkan har ökat tydligt jämfört med för fem år sedan.



Figur 7.2.1 Önskemål om att lära sig mer.⁶¹

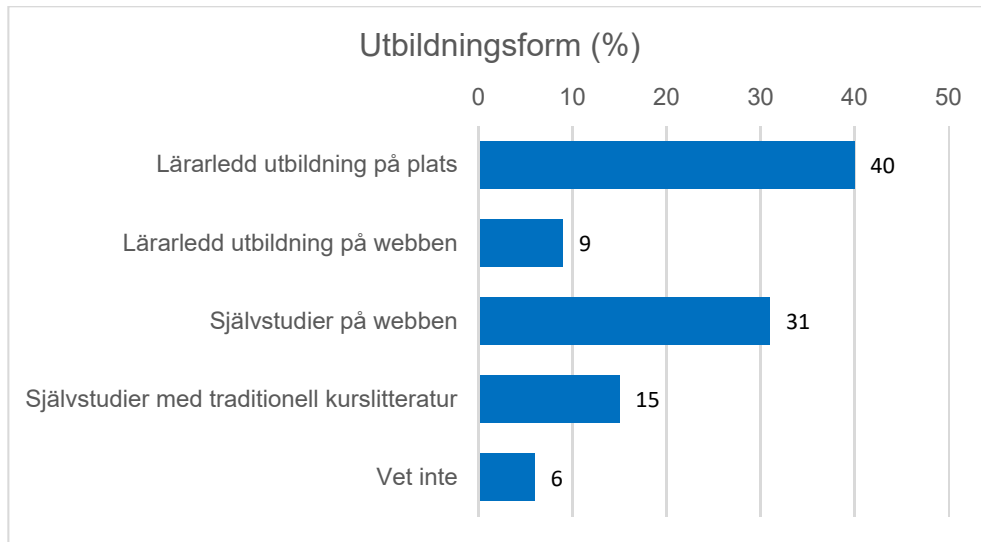
⁶¹ Vad av följande tycker du att du skulle behöva lära dig mer om?

	Norr-lands-kusten	Ost-kusten	Syd-kusten	Väst-kusten	Inlandet
Kunna manövrera din båt i hamn	11	15	20	27	25
Segla	15	18	18	31	21
Ro	7	3	8	9	10
Navigera med papperssjökort	29	23	20	31	28
Navigera med elektroniska sjökort	25	26	26	26	28
Navigera i mörker	31	34	31	46	37
Navigera i dålig sikt	36	39	34	51	39
Sjukvård	31	45	34	46	36
VHF	13	27	17	35	22
Segla utomskärs i hårt väder	14	17	17	36	21
Meteorologi	21	39	26	39	28
Motorkunskap	22	35	32	49	25
Ellära	12	30	28	31	22
Minska miljöpåverkan	36	43	51	39	33
Ecodriving	18	25	31	30	21
Båtvård	21	26	34	28	27
Kappsegla	10	14	11	18	9
Radar	15	24	18	28	24

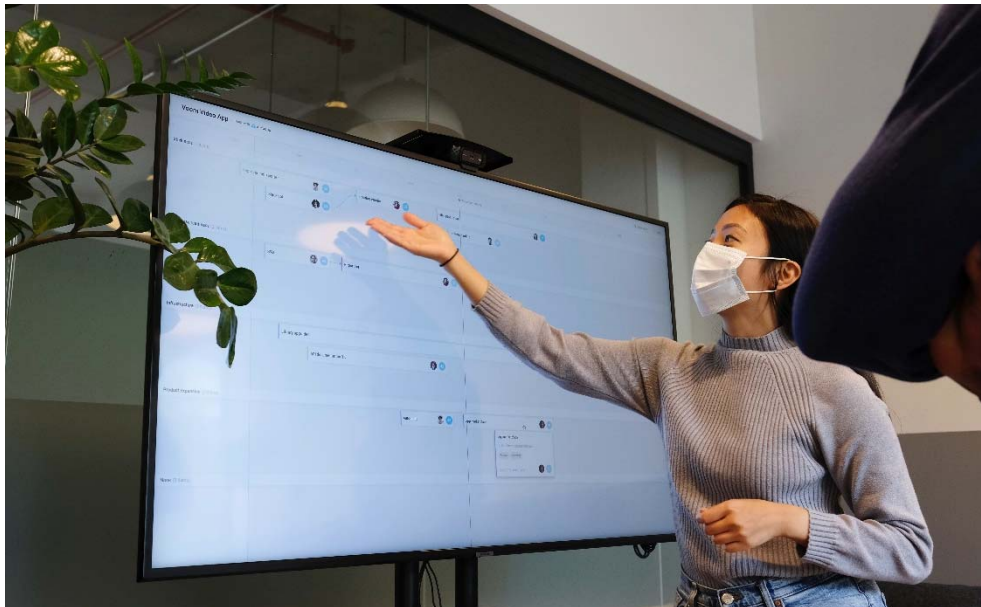
Tabell 7.2.1 Önskemål om att lära sig mer – per region (%).

7.3 Utbildningsform

Meningarna går isär om vilken utbildningsform man föredrar, men både lärarledd utbildning på plats och självstudier på webben är efterfrågade former.



Figur 7.3.1 Föredragen utbildningsform.⁶²



⁶² Vilken utbildningsform föredrar du?

8 Miljö

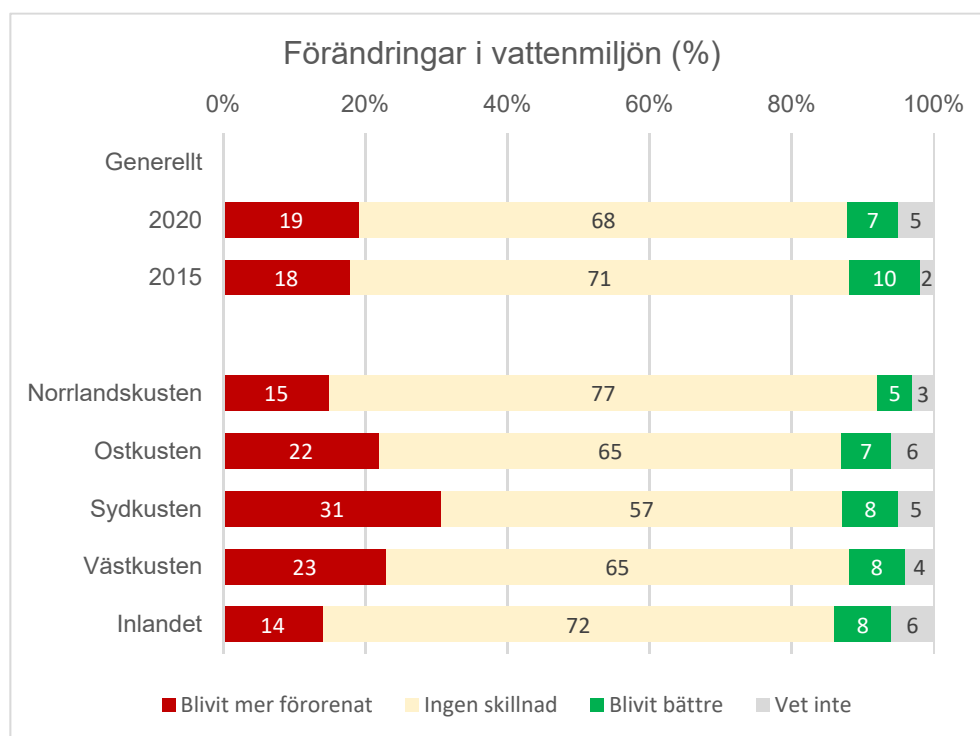
I detta kapitel redovisas båtägarnas syn på vattenmiljön i våra inlandsvatten och längs våra havskuster samt förekomsten av störande buller från motorljud. Här redovisas även fakta kring beväxning, båtarnas färglager samt båtarnas toaletter och hur de används.

8.1 Vattenmiljön

De allra flesta märker fortsatt ingen skillnad i hur vattenmiljön har förändrats sedan man blev båtägare. Men det är fler som tycker att den försämrats än som tycker att det blivit bättre.

Det är båtägare på Sydkusten som i högst grad tycker sig se en försämring.

Andelen är lägre i inlandet och längs Norrlandskusten, men även där tycker fler att den försämrats än förbättrats.

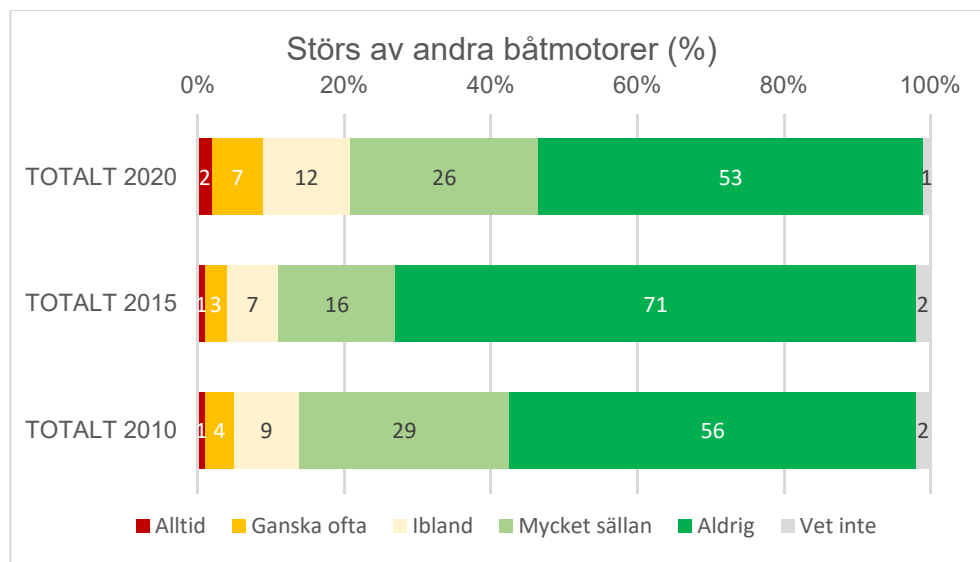


Figur 8.1.1 Förändringar i vattenmiljön.⁶³

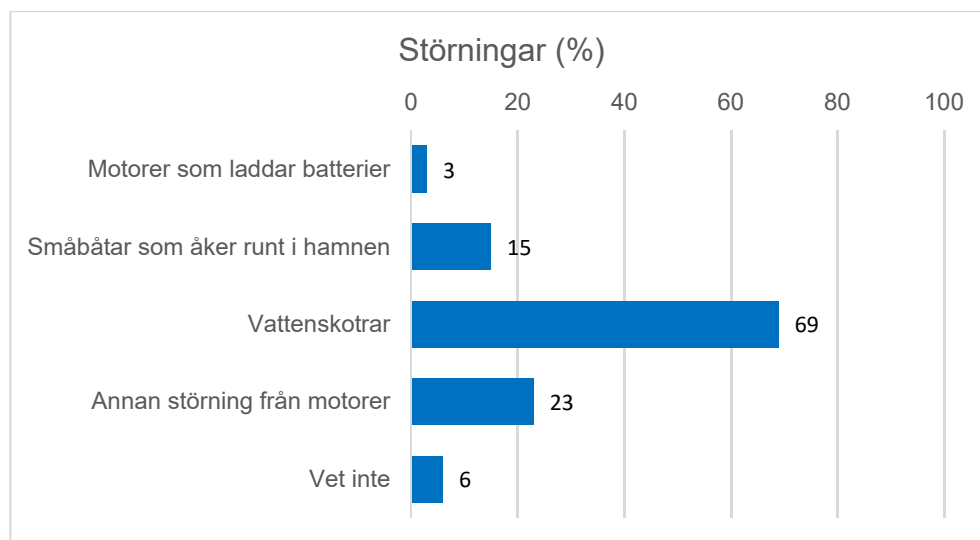
⁶³ Har du märkt några förändringar i vattenmiljön i ditt område under din tid som båtägare?

8.2 Störande ljud

Störning från båtmotorer är ett ökande problem. Andelen som störs ganska eller mycket ofta av andras båtmotorer när de är ute med båten har ökat från 4 procent till 9 procent sedan 2015. Vattenskotrar är den överlägset största källan till buller som upplevs som störande.



Figur 8.2.1 Störning från båtmotorer.⁶⁴



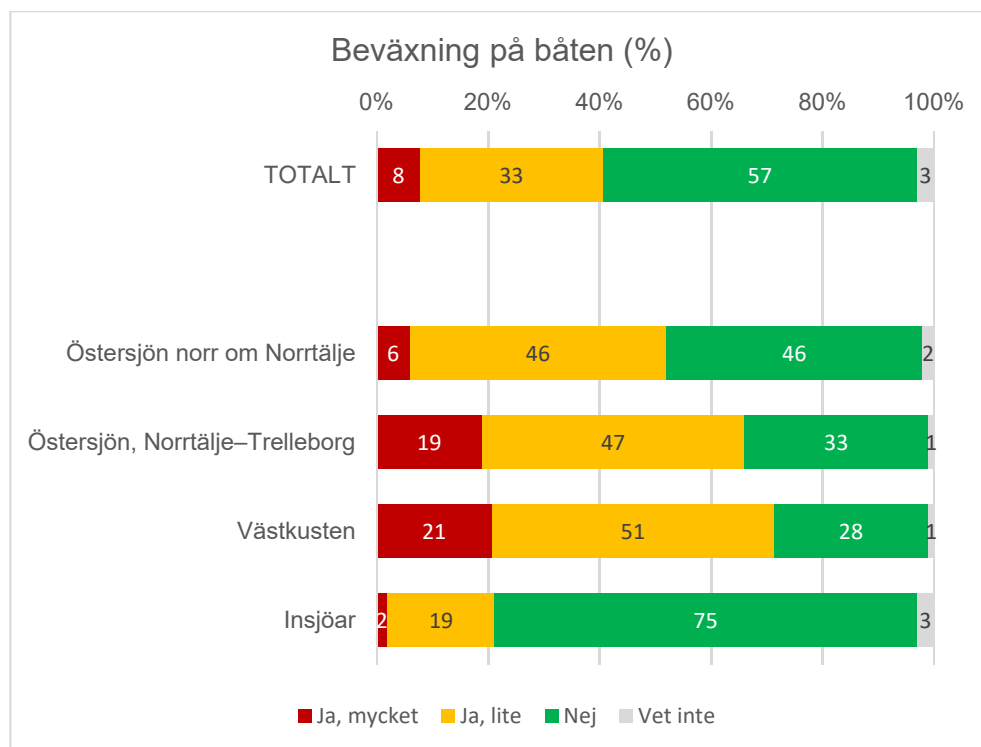
Figur 8.2.2 Störande element.⁶⁵

⁶⁴ Hur ofta störs du av andras båtmotorer när du är ute med båt?

⁶⁵ Vad är det som upplevs som störande?

8.3 Beväxning och bottenfärg

Drygt 40 procent av båtägarna uppger att de har beväxning på sin båt. Andelen är klart högst längs Västkusten och i södra Östersjön, där var femte har mycket beväxning på båten.

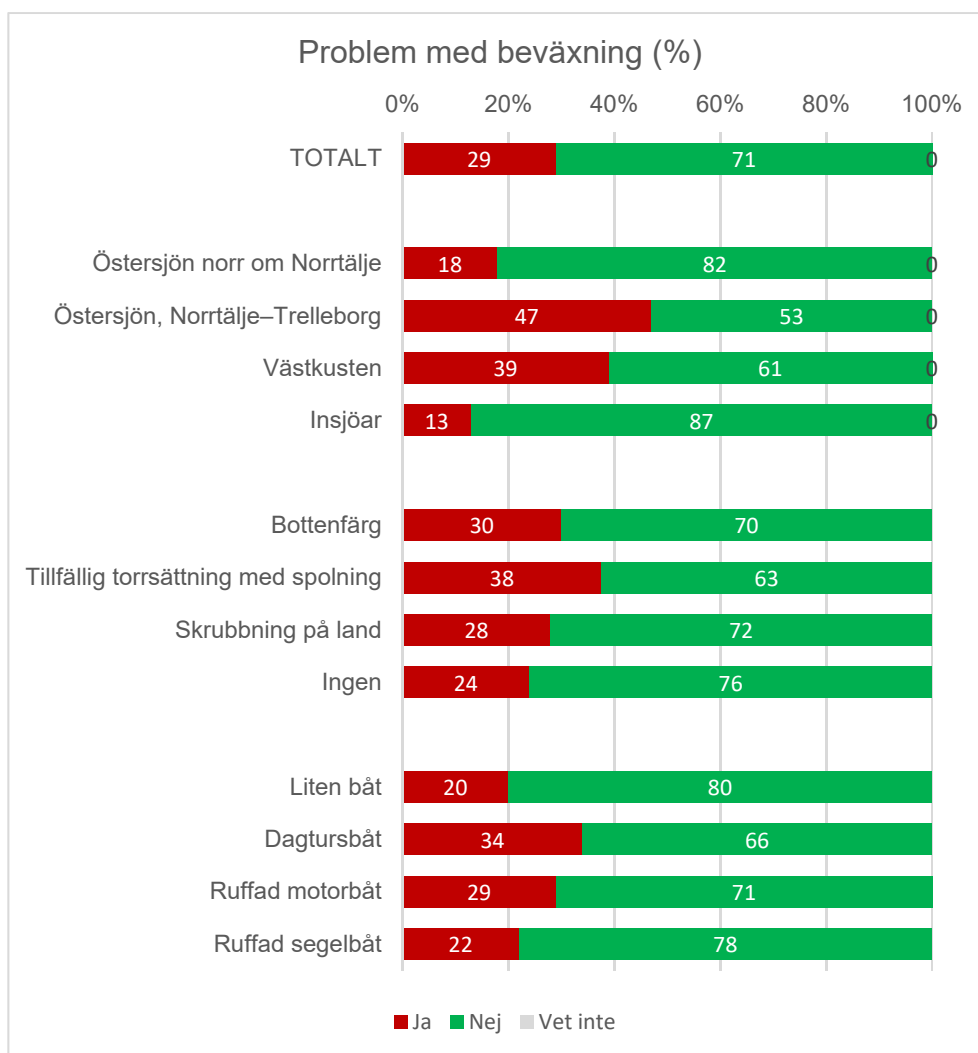


Figur 8.3.1 Beväxning på båten.⁶⁶

⁶⁶ Får du påväxt/beväxning på din båt? (Havstulpaner, alger etc.)

Knappt var tredje båtägare upplever att beväxning på båten är ett problem för dem. Andelen är högst i södra Östersjön, där närmare hälften upplever problem.

Båtägare som hindrar beväxning genom tillfällig torrsättning med spolning har större problem än dem som använder båtbottnfärg eller skrubbing av båten på land.



Figur 8.3.2 Upplever man att beväxning på båtbottnen är ett problem?⁶⁷

⁶⁷ Upplever du att beväxning på båtbottnen är ett problem?

De vanligaste metoderna för att förhindra beväxning är liksom tidigare år båtottenfärg följt av skrubbing av båtboten för hand i land.

Hela 45 procent av båtägarna använder dock ingen specifik metod för att förhindra beväxning.

	Liten båt	Dag- tursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Totalt (%)
Båtottenfärg	8	27	31	67	22
Maskinell båtbottentvätt i vattnet	2	3	4	2	2
Tillf. torrsättning och rengöring av båtboten, t.ex. med spolning	3	8	7	7	6
Skrubbing av båtboten för hand i vattnet	6	9	13	16	9
Skrubbing av båtboten för hand på land	8	12	16	26	12
Ultraljud	0	1	0	0	0
Skrovdruk	0	1	0	0	0
Upplyft på båtlyft i hamn	0	2	3	2	2
På trailer	3	2	9	7	4
Tillf. förläggning i sötvatten	1	2	1	0	1
Annan metod	11	6	11	2	9
Ingen	62	42	24	16	45
Vet inte	4	7	10	5	6

Tabell 8.3.1 Metod för att hindra beväxning (%).⁶⁸

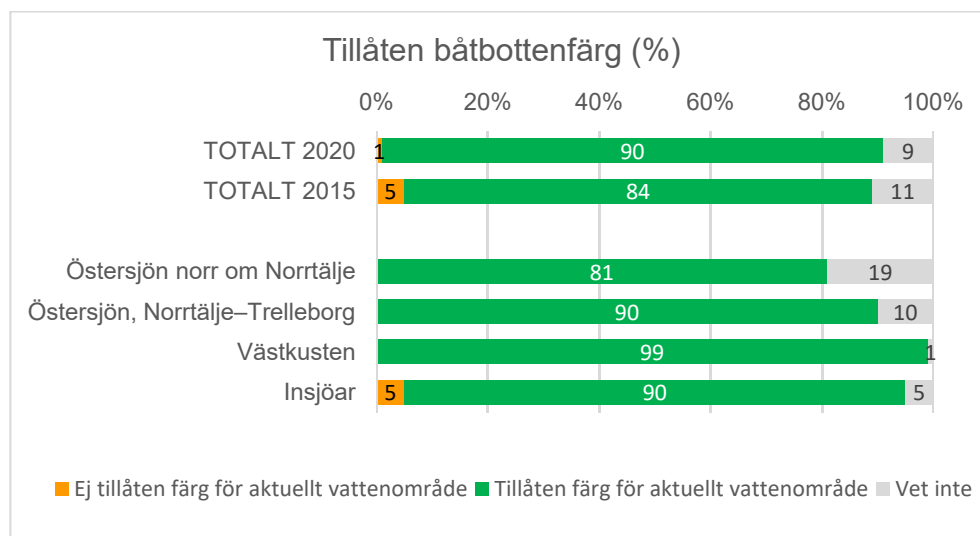
⁶⁸ Vilka medel eller metoder för att hindra beväxning använder du?

Båtbottenfärg används i högst grad på Västkusten följt av de södra delarna av Östersjön, det vill säga de områden där problem med beväxning är som störst.

	Norra Öster- sjön	Södra Öster- sjön	Väst- kusten	Insjöar	Total
Båtbottenfärg	30	37	53	7	22
Maskinell båtbottentvätt i vattnet	0	9	2	1	2
Tillf. torrsättning och rengöring av båtbotten, t.ex. med spolning	11	14	2	4	6
Skrubbing av båtbotten för hand i vattnet	16	21	16	9	9
Skrubbing av båtbotten för hand på land	16	21	16	9	12
Ultraljud	0	1	1	0	0
Skrovdug	2	1	0	0	0
Upplyft på båtlyft i hamn	2	7	1	1	2
På trailer	3	5	1	4	4
Tillf. förläggning i sötvatten	0	4	0	1	1
Annan metod	13	8	8	8	9
Ingen	32	25	15	62	45
Vet inte	5	2	3	7	6

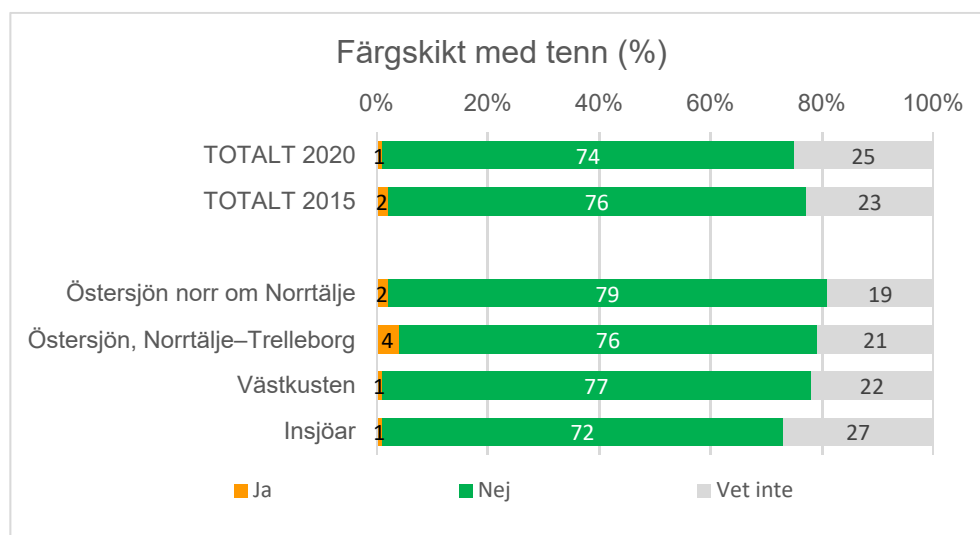
Tabell 8.2.2 Metod för att hindra beväxning per region.

Endast 1 procent uppger att deras båt är målad med en båtottenfärg som inte är tillåten i det aktuella vattenområdet. Det är en minskning från 2015, då motsvarande andel var 5 procent.



Tabell 8.3.3 Tillåten båtottenfärg för det aktuella vattenområdet.⁶⁹

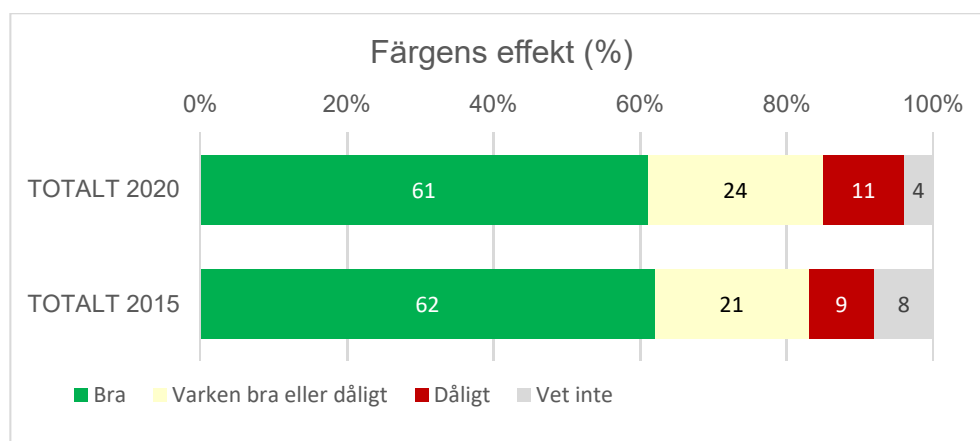
Andelen som vet med sig att de har ett färgskikt med tenn på båten är endast 1 procent, även det en minskning jämfört med för fem år sedan.



Figur 8.3.4 Färgskikt med tenn.⁷⁰

⁶⁹ Vilken typ av färg är den målad med?

⁷⁰ Har båten något färgskikt som innehåller tenn?



Figur 8.3.5 Hur väl färgen fungerar mot beväxning.⁷¹

Många båtägare kan inte säga vad som skulle vara ett rimligt alternativ till antifoulingfärg (som stoppar koppar- och biocidläckage från gamla bottenfärger). Knappt var tionde tycker inte att det finns några rimliga alternativ, och spridningen på vilket alternativ man förordar bland de övriga är stor. Flest förordar alternativa färger, som inte är kemiska eller biologiska bekämpningsmedel, men andelen är endast 12 procent.

	Andel (%)
Alternativa färger, som inte är kemiska eller biologiska bekämpningsmedel	12
Maskinell båtbottentvätt i vattnet	7
Torrsättning och rengöring av båtbotten med exempelvis spolning	7
Skrubbing av båtbotten för hand (i vattnet)	7
Förvaring av båten på land mellan resorna	5
Tillfällig förläggning av båten i sötvatten	2
Det finns ingen rimlig ersättning till antifoulingfärg	9
Annan metod	7
Vet inte	44
Total	100

Tabell 8.3.3 Alternativ till antifoulingfärg.⁷²

⁷¹ Hur upplever du att den färg du använder fungerar mot beväxning?

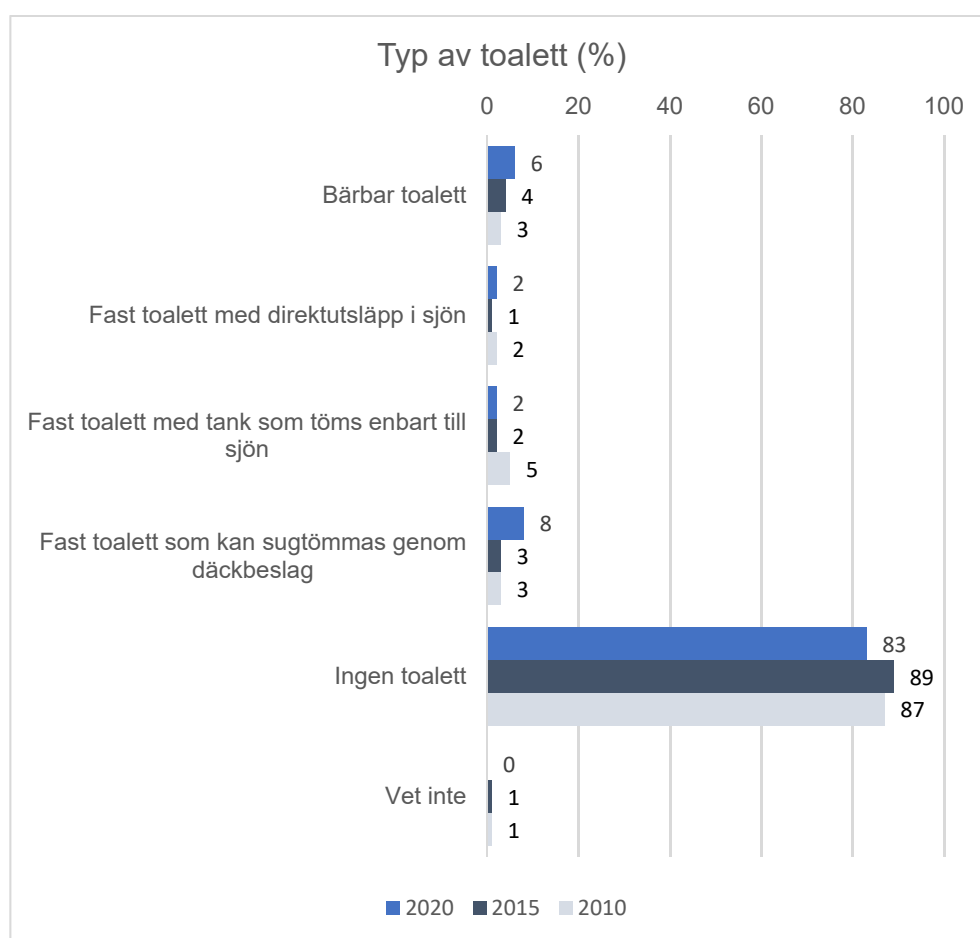
⁷² Vilket av följande alternativ anser du är den rimligaste ersättningen eller komplementet till antifoulingfärg?

8.4 Toalett

83 procent av fritidsbåtarna är inte utrustade med någon toalett, vilket är en något lägre andel än vid tidigare mätningar.

Bland dagtursbåtarna saknas toalett på 86 procent av båtarna. Bland ruffade motorbåtar saknar 60 procent toalett, medan det bland de ruffade segelbåtarna endast är 23 procent som saknar toalett ombord.

Bland de båtar som har en toalett ombord är en fast toalett som kan tömmas genom däckbeslag eller en bärbar toalett vanligast.



Figur 8.4.1 Typ av toalett.⁷³

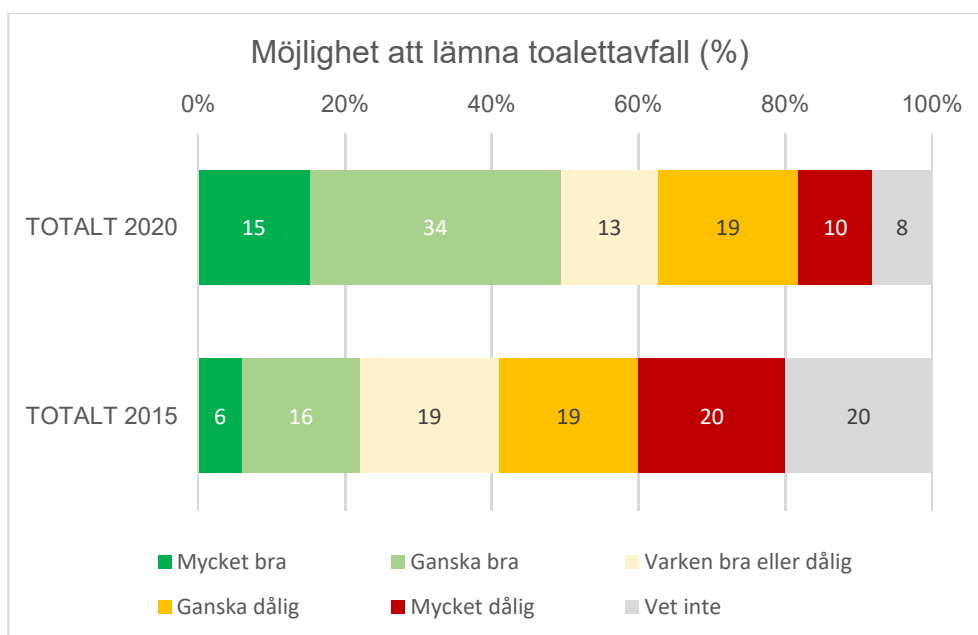
⁷³ Vilken typ av toalett är båten utrustad med?

	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Bärbar toalett som töms i land	4	13	23	6
Fast toalett utan tank med direktutsläpp i sjön	2	4	14	2
Fast toalett med tank som töms enbart i sjön	2	6	12	2
Fast toalett med tank som kan sugtömmas genom däcksbeslag	7	21	37	8
Ingen toalett	86	60	23	83
Totalt	100	100	100	100

Tabell 8.4.1 Typ av toalett per båttyp (%).



Båtägarna är mer tillfreds med möjligheterna att lämna toalettavfall i fritidshamn jämfört med för fem år sedan. Knappt 50 procent anser att de är åtminstone ganska bra, medan knappt 30 procent är kritiska. Det kan jämföras med 39 procent 2015 och 57 procent 2010.



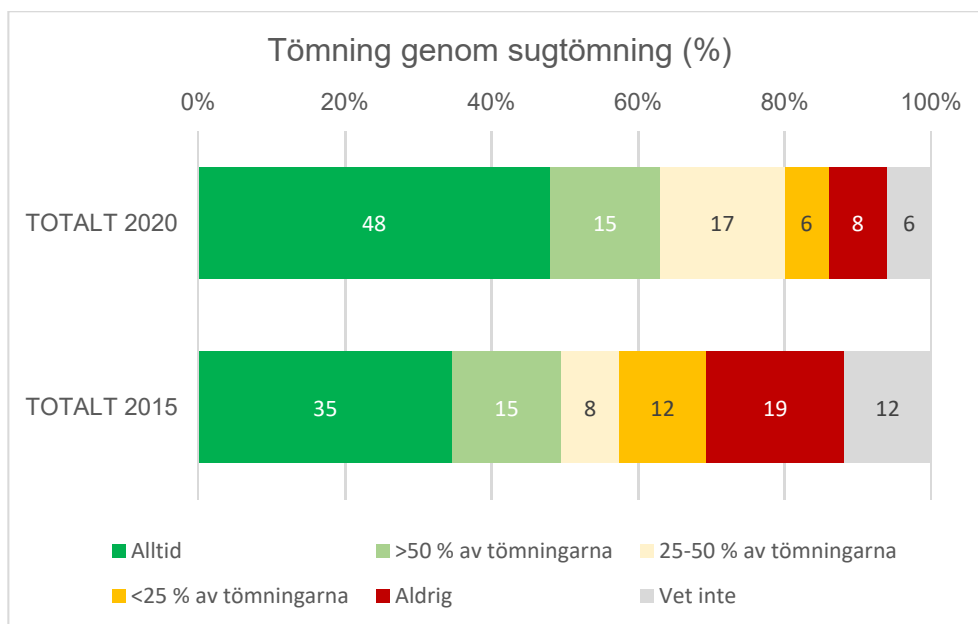
Figur 8.4.2 Möjlighet att lämna toalettavfall i fritidshamn.⁷⁴

På drygt 60 procent av de båtar som har toalett med möjlighet till tömning genom sugtömning görs detta åtminstone vid 50 procent av tömningstillfällena. Det är en tydlig ökning jämfört med för fem år sedan.

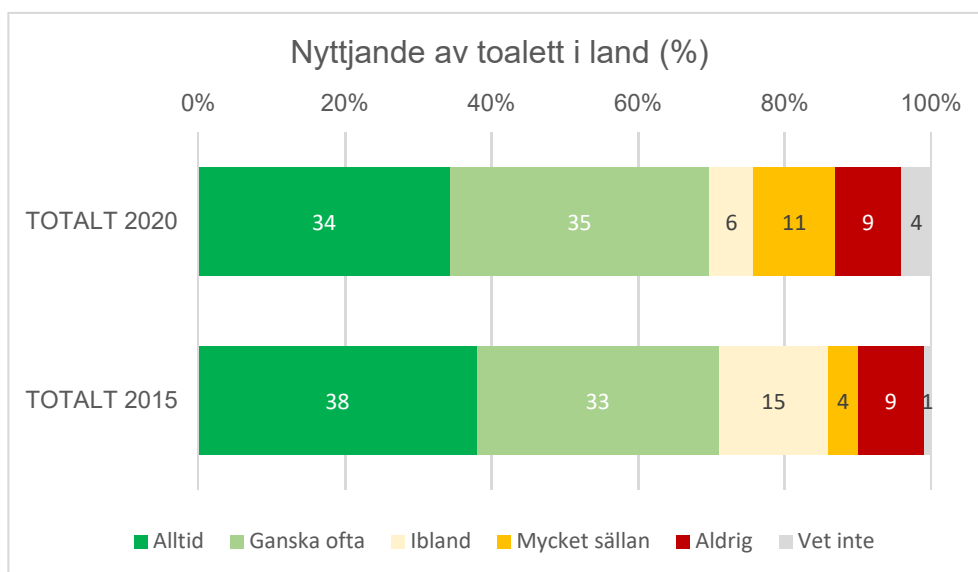
Samtidigt har andelen som aldrig tömmer genom sugtömning, trots att båten har möjlighet till det, minskat från 19 till 8 procent.

Runt 70 procent använder alltid eller ofta toalett i land, eller uträttar sina behov i naturen, i stället för att använda toaletten i båten. Det är på ungefär samma nivå som 2015. Samtidigt har andelen som mycket sällan eller aldrig gör det ökat från 13 till 20 procent.

⁷⁴ Hur anser du, överlag, att möjligheten att lämna toalettavfall i fritidsbåtshamn är?



Figur 8.4.3 Tömningsfrekvens.⁷⁵



Figur 8.4.4 Toalett i land.⁷⁶

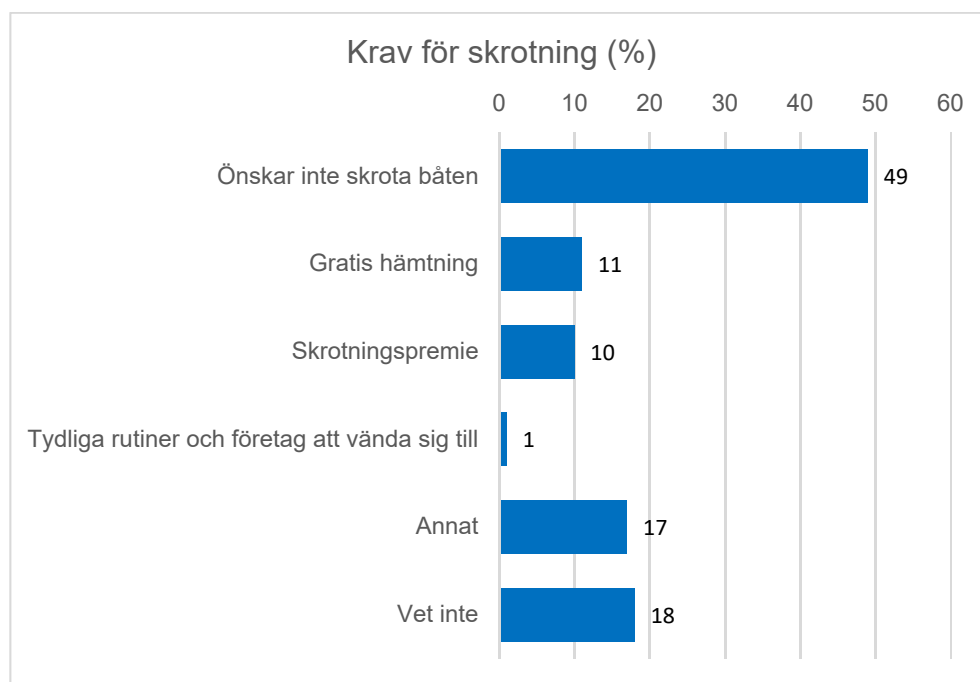
⁷⁵ Hur ofta töms toaletten genom sugtömning?

⁷⁶ Om du har möjlighet att använda toalett i land eller utträta dina behov i naturen, hur ofta gör du det i stället för att använda toaletten i båten?

8.5 Skrotning av vrak eller reparationsobjekt

De flesta båtägare som i dag äger ett vrak eller reparationsobjekt är intresserade av att skrota båten.

De som önskar en skrotningspremie tycker i genomsnitt att skrotningspremien borde ligga på cirka 1 200 kronor. (Siffran bör tolkas med försiktighet eftersom den bygger på få svar, men nivån var snarlik 2015, på cirka 1 300 kronor.)



Figur 8.5.1 Vad som skulle krävas för att få båtägare skrota reparationsobjekt eller vrak.⁷⁷

⁷⁷ Vad skulle krävas för att ni skulle tänka er att skrota båten?

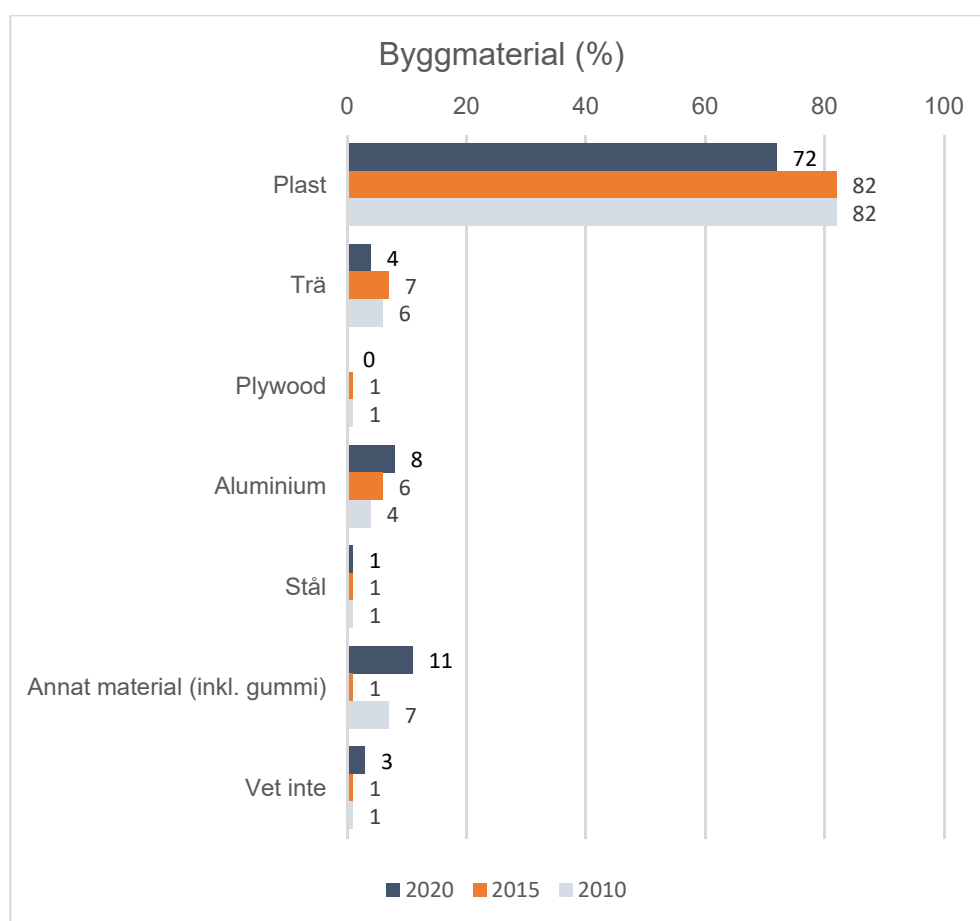
9 Båtfakta

I detta kapitel redovisas mer fakta kring båtarna, såsom vilket material de är byggda i, byggnadsår, storlek på båtarna och uppskattat värde på båten.

9.1 Byggmaterial

3 av 4 båtar är byggda av plast, vilket är en något lägre andel än vid 2015 års mätning. Andelen aluminiumbåtar fortsätter att öka, liksom andelen andra material.

Plastbåtar är vanligast inom samtliga båtkategorier. Men framför allt bland småbåtarna finns en betydande andel som är konstruerade av andra material.

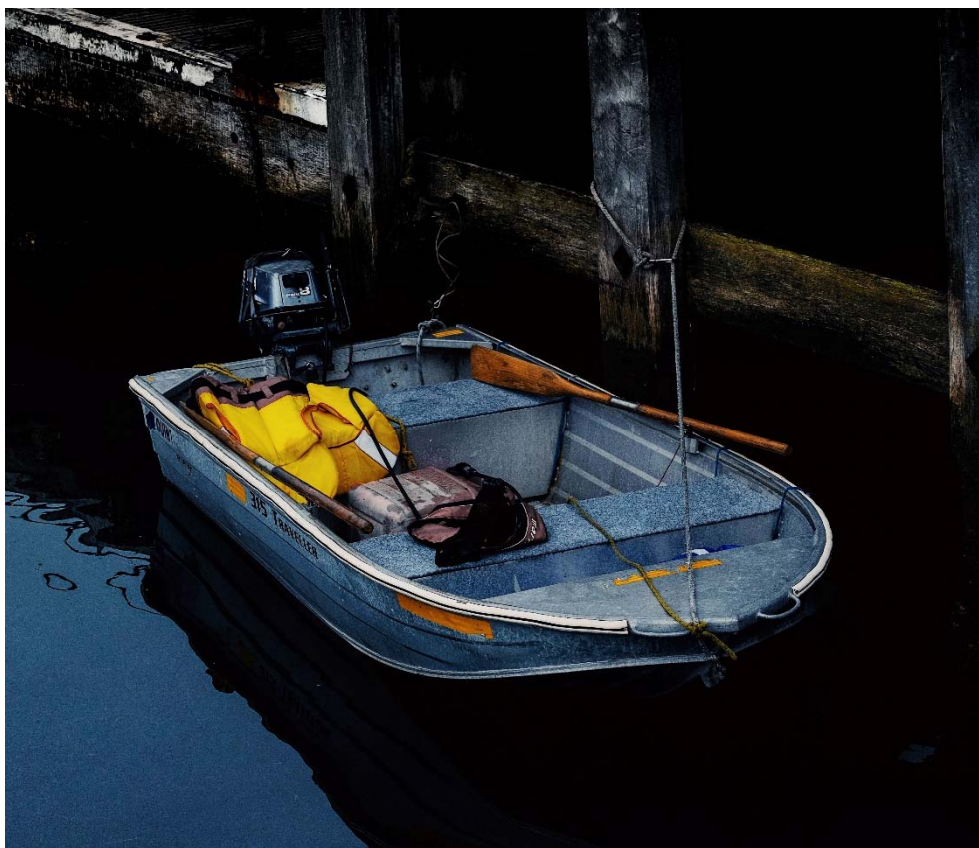


Figur 9.1.1 Byggmaterial.⁷⁸

⁷⁸ Vilket material är den byggd i?

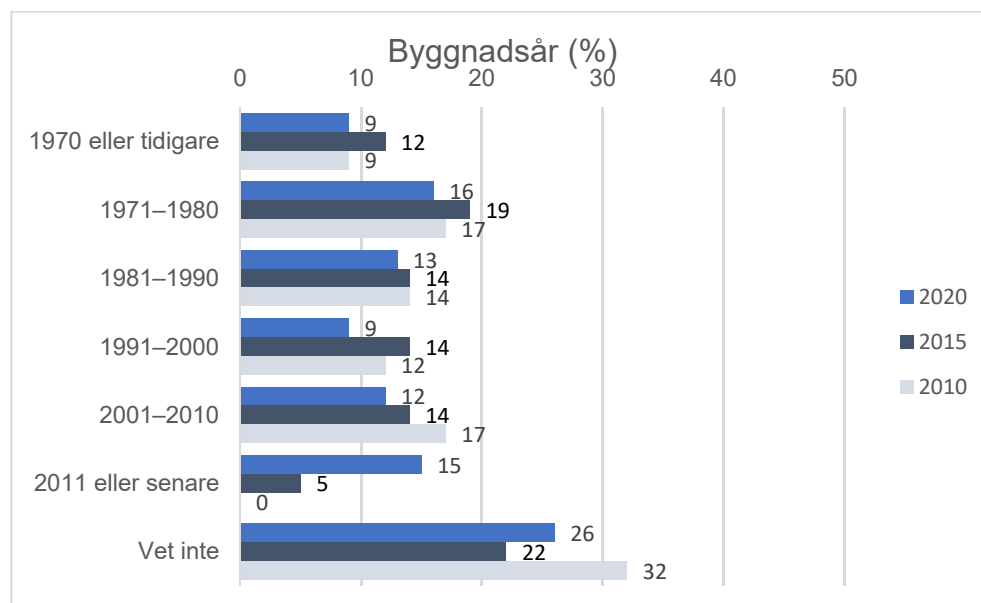
	Liten båt	Dag- tursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Totalt
Plast	67	73	87	79	72
Trä	5	3	3	9	4
Plywood	0	0	0	0	0
Aluminium	9	10	3	2	8
Stål	1	1	0	0	1
Annat	16	10	6	9	11
Vet inte	2	4	1	2	3
Totalt	100	100	100	100	100

Tabell 9.1.1 Byggmaterial per båttyp (%).



9.2 Båtens byggnadsår

Eftersom fritidsbåtar har en lång livslängd, består båtbeståndet av en stor blandning av nya och äldre båtar. Om man räknar bort den andel båtägare som inte kan uppge när båten är tillverkad, kan man se att runt var tredje båt är 40 år gammal eller äldre. En dryg tredjedel är tillverkade efter år 2000. Medianåldern för båtarna är 29 år.



Figur 9.2.1 Byggnadsår.⁷⁹

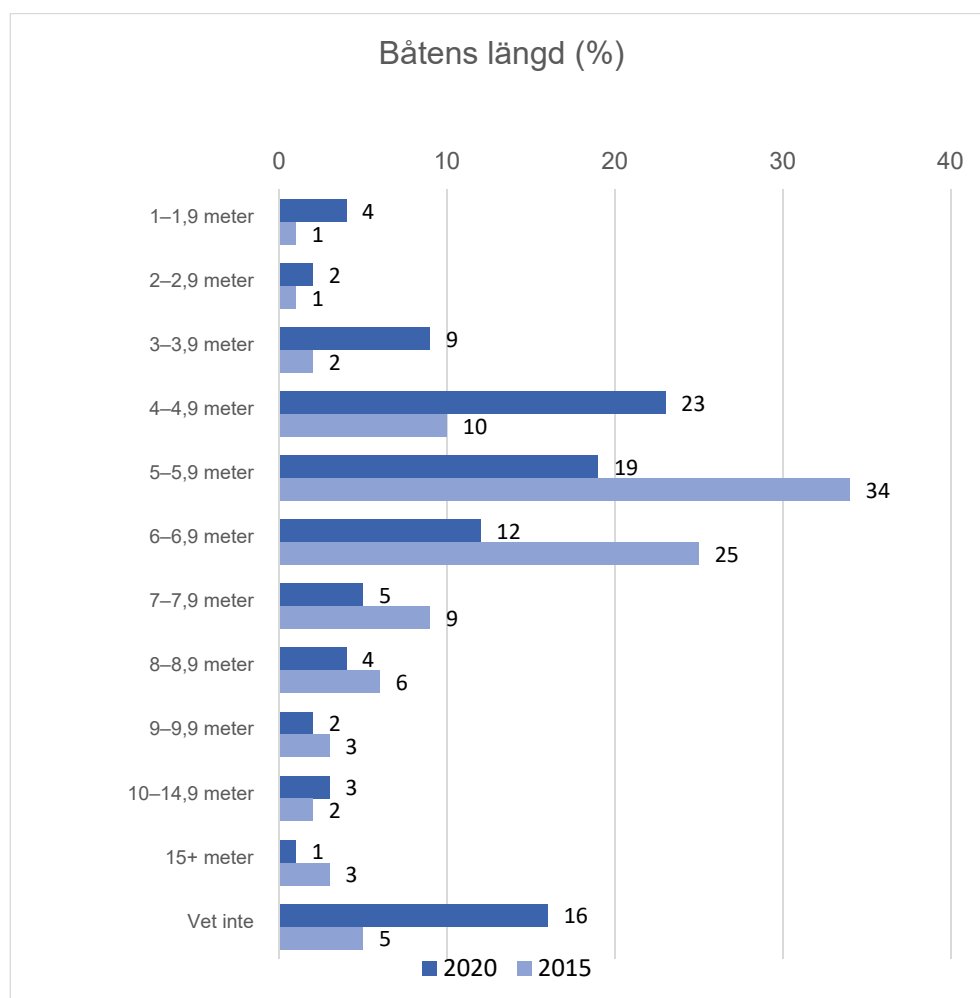
Byggnadsår	Liten båt	Dagkursbåt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
–1970	9	8	11	12	9
1971–1980	14	14	26	33	16
1981–1990	9	15	20	19	13
1991–2000	8	10	11	7	9
2001–2010	9	14	14	14	12
2011 el. senare	15	18	7	7	15
Vet inte	37	23	10	9	26
Median	1990	1995	1986	1984	1991

Tabell 9.2.1 Byggnadsår fördelat på båtkategori (%).

⁷⁹ Vilket år är båten byggd? (Byggåret, ej eventuell ombyggnation.)

9.3 Båtarnas längd

Liksom vid 2015 års mätning ligger majoriteten av båtarna inom spannet 4–7 meter. Andelen båtar under 5 meter har ökat, samtidigt som andelen inom intervallet 5–7 meter har gått ned. Många båtägare har dock inte de exakta måtten utan gör en uppskattning av längden eller kan inte svara på exakt hur lång båten är. Medelbåten är drygt 5 meter lång och medianbåten 5 meter.



Figur 9.3.1 Båtens längd.⁸⁰

⁸⁰ Hur lång är båten?

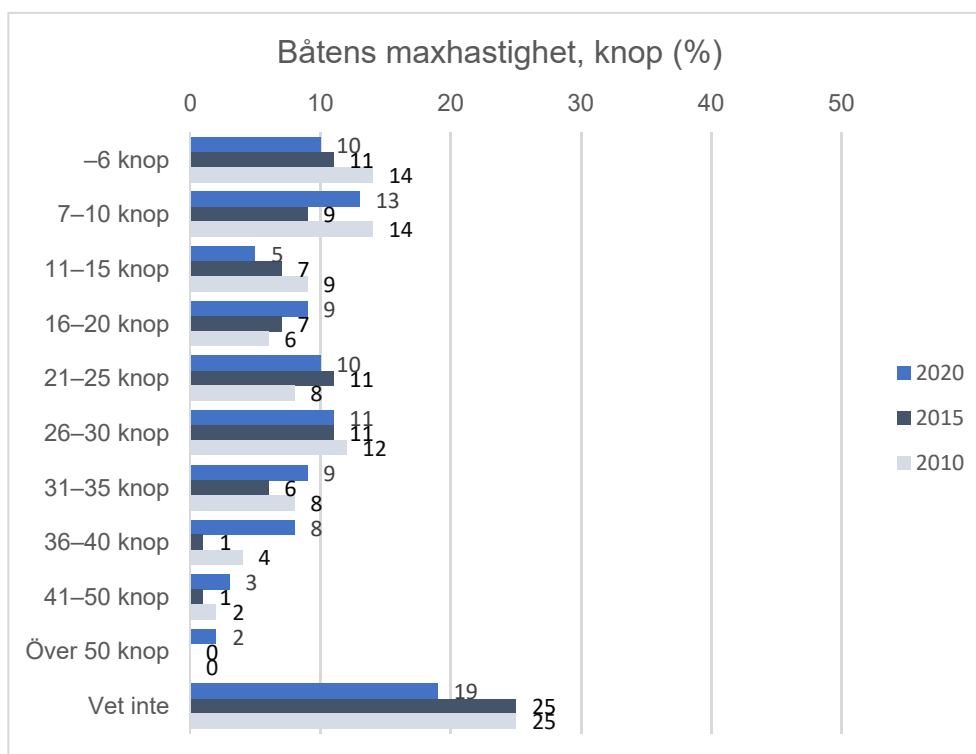
Båtens längd	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
0–5,9 meter	79,3	53,2	13,8	2,6	56,5
6–9,9 meter	8,2	27,7	50,8	42,1	23,1
10–14,9 meter	-	4,6	6,2	13,2	3,3
15 meter eller längre	-	2,3	1,5	5,3	1,3
Vet inte	12,0	12,1	27,7	36,8	15,8
Medelvärde	4,3	6,3	7,8	9,4	5,6

Tabell 9.3.1 Båtlängd fördelat på båtkategori (%).

9.4 Båtarnas maxhastighet

Genomsnittsbåten har en maxhastighet på cirka 12 knop.

Fördelningen av båtarnas maxhastighet följer samma mönster som tidigare mätningar, men andelen snabba båtar som gör 31 knop eller mer har ökat.



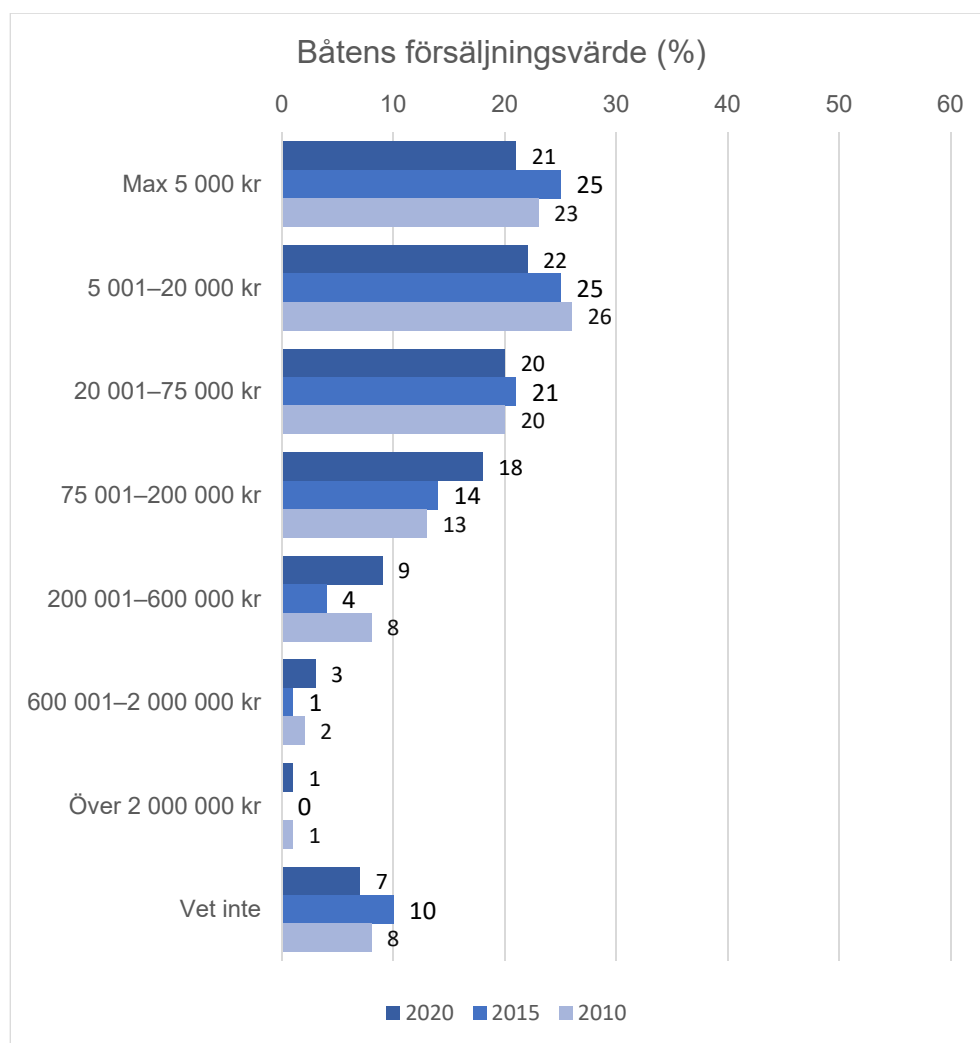
Figur 9.4.1 Båtens maxhastighet.⁸¹

⁸¹ Hur många knop gör båten maximalt?

9.5 Båtens försäljningsvärde

Fritidsbåtarna har i median ett uppskattat försäljningsvärde på 30 000 kronor.⁸² Det finns dock en stor spännvidd, från båt i princip utan värde till båtar med ett värde på 30 miljoner kronor.

Hela 81 procent av båtarna har ett försäljningsvärde på högst 200 000 kronor, vilket är på samma nivå som 2015.



Figur 9.5.1 Båtens försäljningsvärde.⁸³

⁸² Medianvärdet av alla båtar.

⁸³ Vad uppskattar du att båten är värd? Försäljningsvärde.

Småbåtarna har ett medianvärde på endast 6 000 kronor och 75 procent är värda 20 000 kronor eller mindre.

En dagtursbåt är i median värd 40 000 kronor. Spridningen på värdet är större men 73 procent av båtarna har ett värde inom spannet 5 001 till 200 000 kronor.

Ruffade båtar har ett medianvärde på 100 000 kronor. Även här är det en stor spridning av båtarnas värde. Bland de ruffade segelbåtarna finns en större andel båtar med mycket höga försäljningsvärden på över 600 000 kronor.

	Liten båt	Dagturs- båt	Ruffad motorbåt	Ruffad segelbåt	Alla båtar
Max 5 000 kr	45	8	1	2	17
5 001–20 000 kr	30	22	4	19	21
20 001–75 000 kr	10	25	33	14	21
75 001–200 000 kr	5	26	26	16	20
200 001–600 000 kr	1	9	23	26	10
600 001–2 000 000 kr	1	3	6	9	3
Över 2 000 000 kr	0	1	0	5	1
Vet inte	8	6	7	9	8
Medianvärde (kr)	6 000	40 000	100 000	100 000	30 000

Tabell 9.5.1 Båtens försäljningsvärde per båttyp (%).

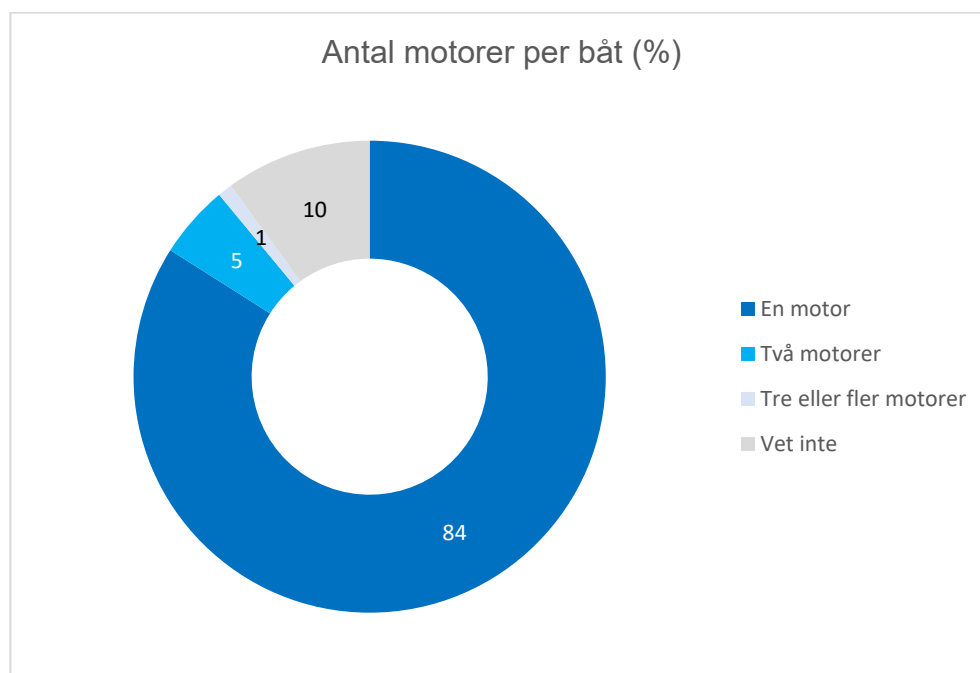
10 Båtarnas motorer och deras användning

I detta kapitel redovisas fakta kring båtarnas motorer och deras användning i form av förbrukning av drivmedel under 2020.

10.1 Båtarnas motorer och deras användning

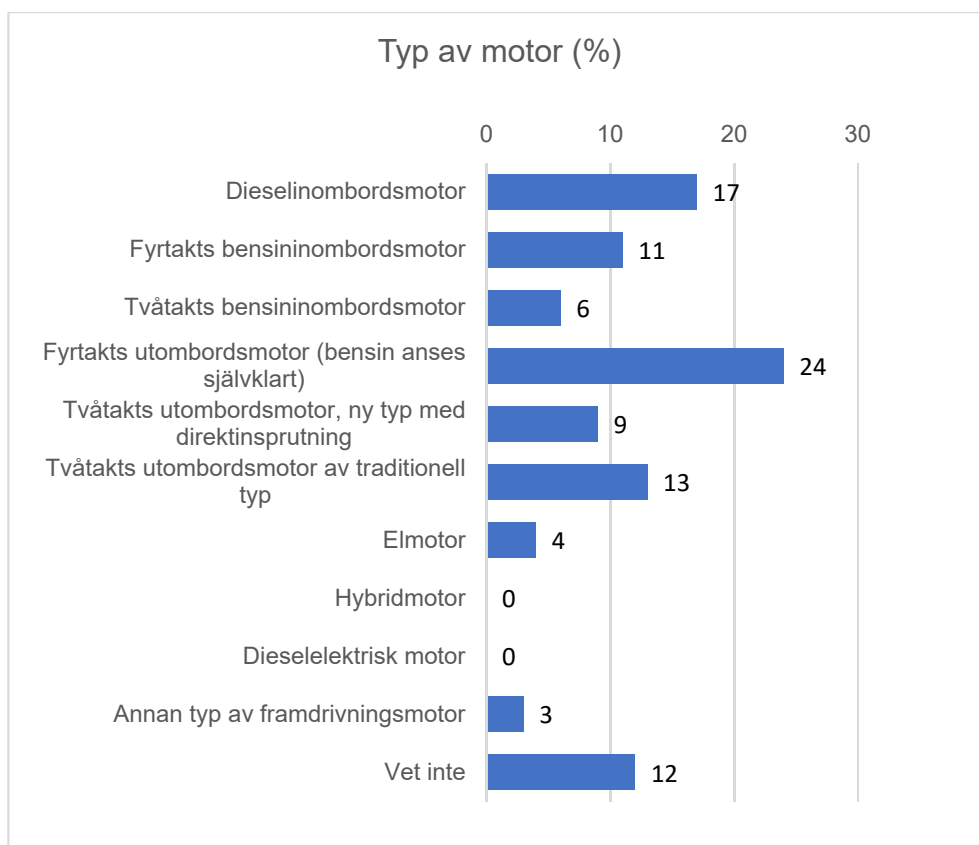
Av motorbåtarna har 93 procent en motor och 6 procent två eller fler motorer (borträknat vet ej-svar).

Den vanligaste primära framdrivningsmotorn är en bensindriven fyrtakts utombordsmotor, följt av en dieselinombordsmotor. Totalt 4 procent uppger att det är en elmotor.



Figur 10.1.1 Antal motorer per båt.⁸⁴

⁸⁴ Hur många motorer har båten?



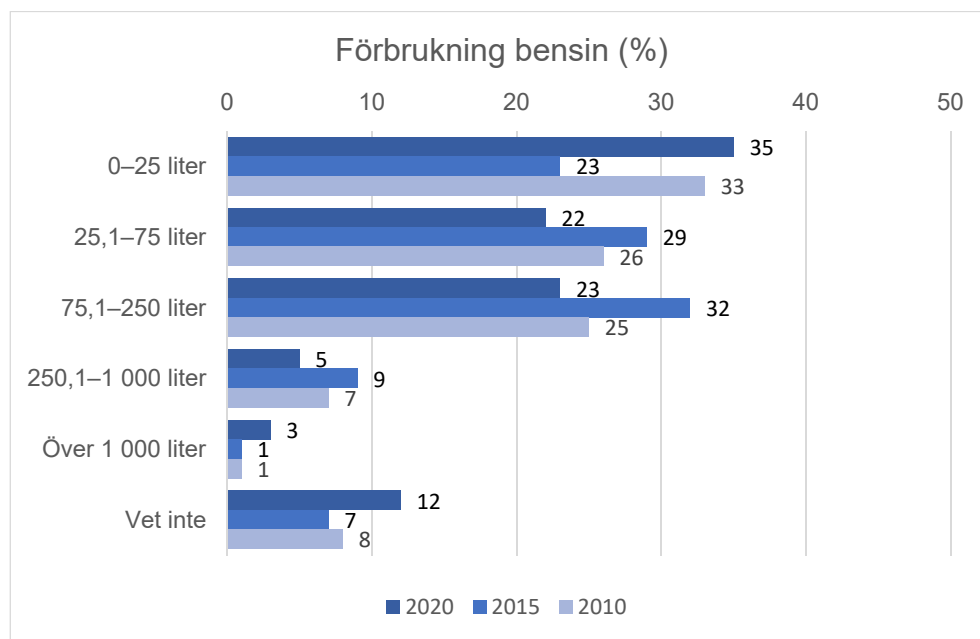
Figur 10.1.2 Typ av motor.⁸⁵

⁸⁵ Vilken typ av motor är det?

10.2 Förbrukning av drivmedel och el

Många fritidsbåtsägare har svårt att säga exakt hur mycket drivmedel de förbrukat, men liksom tidigare år uppskattar de flesta att de förbrukade högst 250 liter under båtsäsongen. Andelen som uppskattar att de förbrukade 25 liter eller mindre har ökat till drygt var tredje.

Knappt var tionde förbrukade mer än 250 liter.



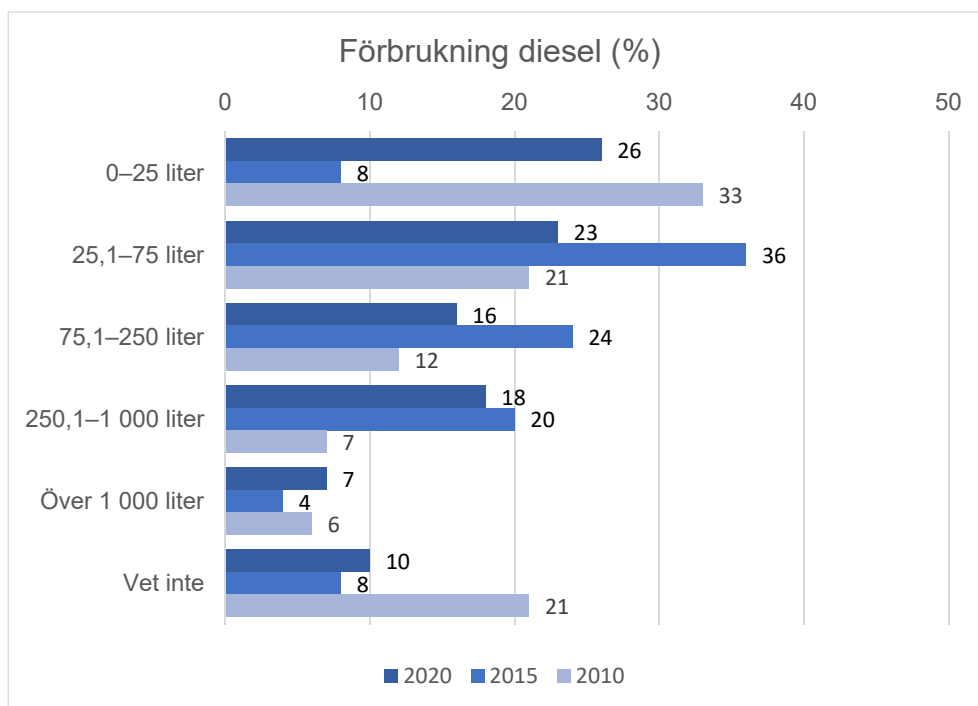
Figur 10.2.1 Förbrukning av bensin maj–september 2020.⁸⁶

	Dagtursbåt	Ruffad motorbåt	Alla båtar
0–25 liter	33	18	35
25,1–75 liter	22	13	22
75,1–250 liter	20	45	23
250,1–1 000 liter	7	5	5
Över 1 000 liter	1	10	3
Vet inte	17	10	12
Totalt	100	100	100

Tabell 10.2.1 Förbrukning av bensin maj–september (%).

⁸⁶ Hur många liter bensin uppskattar du att båten förbrukade under perioden första maj till sista september 2020?

Även förbrukningen av diesel per båt under båtsäsongen ligger oftast på högst 250 liter. Andelen med högre förbrukning är dock högre än för bensinmotorerna, 25 jämfört med 8 procent. Resultaten bör tolkas med stor försiktighet, eftersom de bygger på uppskattningar från förhållandevis få båtar (58 stycken).

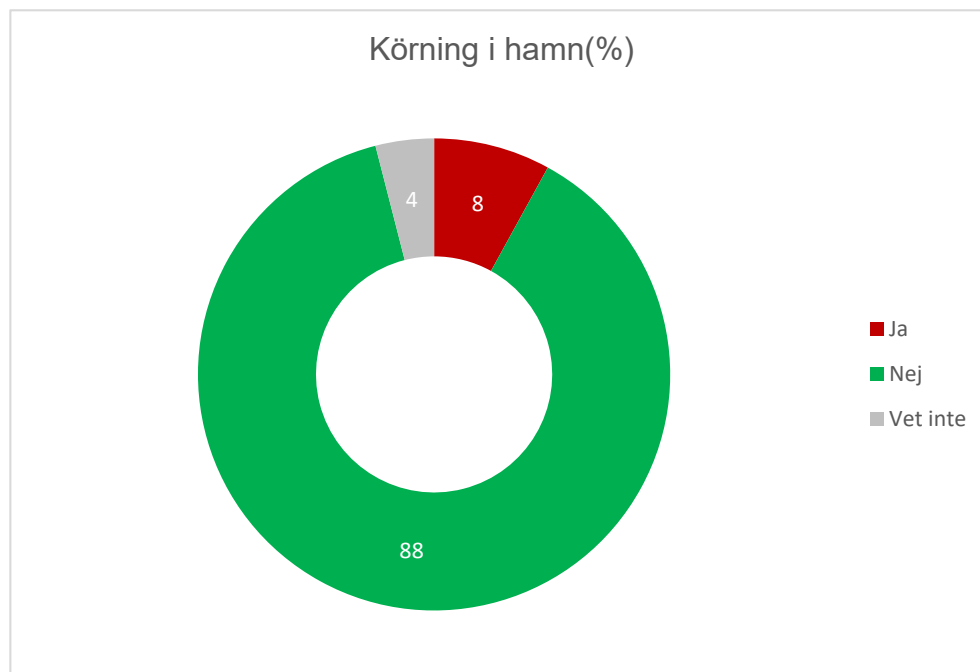


Figur 10.2.2 Förbrukning av diesel maj–september 2020.⁸⁷

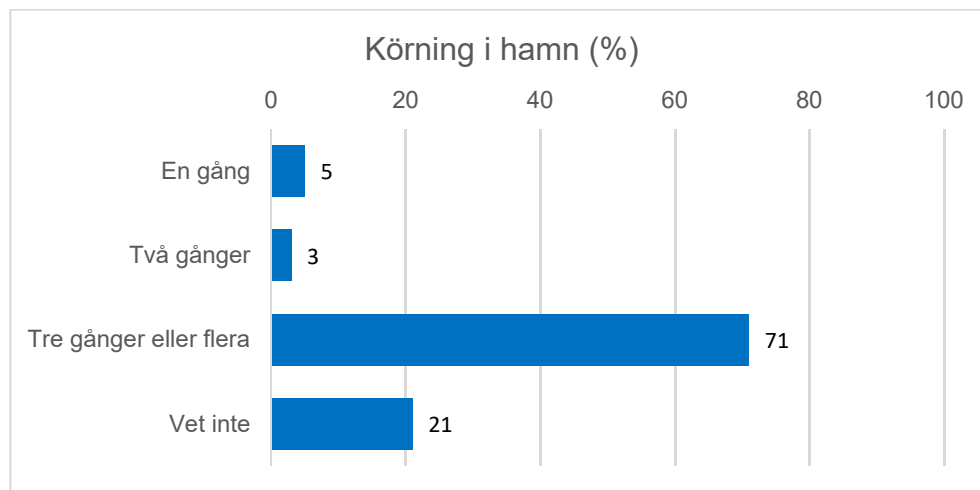
⁸⁷ Hur många liter diesel uppskattar du att båten förbrukade under perioden första maj till sista september 2020?

10.3 Körning i hamn

Knappt var tionde båt har under säsongen kört motorn i hamn, för att täcka behovet av el. De allra flesta har gjort det vid tre eller fler tillfällen.



Figur 10.3.1 Körning i hamn.⁸⁸



Figur 10.3.2 Antal gånger båtens motor körts i hamn.⁸⁹

⁸⁸ Har båtens motor körts i hamn, under perioden första maj till sista september 2020, för att täcka behovet av el?

⁸⁹ Hur många gånger?

11 Bakgrundsstatistik

I detta kapitel redovisas bakgrundsstatistik om de respondenter som svarat på undersökningen samt baser för de olika delgrupperna. Observera att respondenterna i undersökningen svarar för hela hushållets båtvanor och båtägande.

	Ålder (%)
20–29 år	14
30–49 år	40
50–59 år	20
60–74 år	27
Totalt	100

Tabell 11.1 Ålder.

	Kön (%)
Man	61
Kvinna	38
Totalt	100

Tabell 11.2 Kön.

	Hushåll (%)
Ensamhushåll	18
2 personer	38
3 personer	15
4 personer	20
5 personer	7
6 personer eller fler	2
Inget svar	0
Totalt	100

Tabell 11.3 Antal personer i hushållet.

	Hushåll (%)
0–100 000 kr	2
100 001–200 000 kr	3
200 001–400 000 kr	10
400 001–600 000 kr	13
600 001–800 000 kr	11
800 001–1 000 000 kr	7
1 000 001–1 200 000 kr	4
Mer än 1 200 000 kr	4
Vet inte/vill inte uppge	46
Totalt	100

Tabell 11.4 Hushållets sammanlagda inkomst 2019 (före skatt).

	Antal intervjuer	Felmarginal
Totalt antal intervjuer, bas för beräkning av andel båtägare och båtbeståndets storlek	6 997	±0,9 %
Kompletta intervjuer, bas för övriga frågor på totalnivå	6 000	±1,0 %
Icke båthushåll, kompletta intervjuer	5 465	±1,1 %
Vistats i båt 2020	1 555	±2,0 %
Inte vistats i båt 2020	4 445	±1,2 %
Båthushåll, kompletta intervjuer	535	±3,4 %
Totalt antal båtar	578	±3,3 %
Sjödugliga båtar	550	±3,3 %
Småbåtar	200	±5,5 %
Dagtursbåtar	173	±6,0 %
Ruffade motorbåtar	65	±9,7 %
Ruffade segelbåtar	38	±12,7 %
Motorer	414	±3,9%

Tabell 11.5 Baser i undersökningen och felmarginal för resultaten, vid en andel om 80 procent med 95 procents säkerhet.

