Regionledningskontoret
Elisabeth Mårell

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-05-02

TRN 2022-0062

Tillväxt- och regionplanenämnden

Yttrande över Stockholms stads Strategi för fritidsbåtslivet

Regionledningskontorets förslag till beslut

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regiondirektörens tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Stockholm stad över Strategi för fritidsbåtslivet.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stockholm stad har remitterat ärendet Stockholms stads Strategi för fritidsbåtslivet, till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden svarar på Region Stockholms vägnar.

Syftet med strategin är att klargöra Stockholm stads mål med fritidsbåtlivet och bidra till att fritidsbåtlivet finns med i utvecklingen av staden på ett hållbart och miljöanpassat sätt.

Region Stockholm ser positivt på Stockholms stads strategi för fritidsbåtslivet då en utveckling av ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtsliv är en angelägen regional fråga. Region Stockholm anser att de övergripande målen ligger i linje med den Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS 2050) (LS 2015-0084) som pekar på behovet av en sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö. Region Stockholm lämnar förslag på hur strategin ytterligare kan stärkas.

Bakgrund

Stockholm stad har remitterat ärendet Stockholms stads Strategi för fritidsbåtslivet, till Region Stockholm för yttrande. Tillväxt- och regionplanenämnden svarar på Region Stockholms vägnar.

Syftet med strategin är att klargöra Stockholm stads mål med fritidsbåtlivet och bidra till att fritidsbåtlivet finns med i utvecklingen av staden på ett hållbart och miljöanpassat sätt. Strategin ska vara ett stöd i den långsiktiga planeringen för nämnder och styrelser vars uppdrag på olika sätt kan påverka förutsättningarna för båtlivet. Genom att se till att båtlivets

intressen finns med i stadsplaneringsprocessen och i tidiga planeringsskeden kan fritidsbåtlivet positivt bidra till den växande staden och fler stockholmare få tillgång till båtplatser där det byggs nya bostäder.

Förslaget till strategi innehåller ett antal övergripande mål för fritidsbåtsverksamheten:

- Skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar samt verka för långsiktighet för båtklubbar vad gäller ekonomi och arrenden
- Använda uppläggningsmarken mer effektivt
- Tillsammans med båtklubbarna utveckla ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtliv

Till målen kopplas åtgärder med en huvudansvarig förvaltning.

Region Stockholms yttrande
Region Stockholm ser positivt på Stockholms stads strategi för fritidsbåtslivet då en utveckling av ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtsliv är en angelägen regional fråga. Region Stockholm anser att de övergripande målen ligger i linje med RUFS 2050, som pekar på behovet av en sammanhängande grönstruktur och robust vattenmiljö.

Region Stockholm anser att det regionala och mellankommunala perspektivet med fördel kan utvecklas och förtydligas i strategin. Fritidsbåtslivet i Stockholmsregionen, såväl i Mälaren som skärgården, rör sig över de administrativa gränserna. De funktionella sambanden över kommun- och länsgränser ställer krav på mellankommunal samverkan och samordning. Det regionala och mellankommunala perspektivet kan utvecklas och tydliggöras i såväl strategins målformuleringar, som åtgärdsformuleringar, för att tydligare visa på Stockholm stads lokala fritidsbåtslivs samband med såväl angränsande kommuners som fritisbåtslivet i Stockholmsregionen som helhet.

Region Stockholm anser också att strategin kan utvecklas med ett utförligare resonemang om vad ett hållbart båtliv är genom att till exempel lyfta in fler aspekter av hållbarhet. Exempelvis ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv - finns det fler åtgärder för hur fritidsbåtslivet kan bli mer tillgängligt för fler målgrupper, än idag? Andra frågor som också skulle kunna lyftas är hur fler ekosystemtjänster och resiliens kan främjas genom olika åtgärder och hur en utveckling av andra fossilfria drivmedel än el, exempelvis vätgas och HVO, kan komma till stånd.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

Anton Västberg
Utvecklingsdirektör

Beslutsunderlag
1. Stockholm stads strategi för fritidsbåtslivet

Beslutsexpediering
1. Stockholms stad

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-05-02

Stockholms stad

Idrottsnämnden

Utdrag från protokoll fört vid sammanträde 2022-02-22, § 7

Tid	Tisdagen den 22 februari kl. 17:30 – 17:54
Plats	Hantverkargatan 3, Kristallen
Justering	Måndagen den 28 februari 2022 av §§ 1-3, 7-15, 18-22 *Omedelbar justering av §§ 4, 5, 6, 16, 17 tisdagen den 22 februari*

Karin Ernlund Hassan Jama

Närvarande
Beslutande ledamöter:
Karin Ernlund (C), ordförande
Hassan Jama (V), vice ordförande

Bo Sundin (M)
Mikael Sundin (M)
Hanna Wistrand (L)
Minna Thullberg (MP)
Destiny Zandi Näslund (KD)
Mirja Räihä (S)
Suhur Salahyusuf (S)
Tobias Johansson (V) §§ 3-22

Beslutande ersättare:
Nahman Hanna (S) för Ulla Sjöbergh (S)

Ersättare:
Richard Hellberg (M)
Billy Östh (M)
Camilla Hane (M)
Joel Forsberg (MP)
Hamid Ershad Sarabi (C)
Nahman Hanna (S)
Sandra Zuniga Michel (S)
Moissis Nikolaidis (S)
Lisa Söderblom Arce (V) §§ 4-22
Lina Lindfors (V)

Tjänstemän:
Borgarrådssekreterare Anna Falk (C), förvaltningschef Marina Högland, Peter Ahlström, Sophie Dahlberg, Susanne Olsson, Robert Sköld, personalföreträdare Linda Runcrantz, nämndsekreterare Marie Norrberg.

Idrottsförvaltningen
Box 8313
104 20 Stockholm
www.stockholm.se/idrottsforvaltningen

§ 7
Stockholm stads strategi för fritidsbåtslivet
Dnr 3.1/2022/154

Beslut
Idrottsnämnden beslutar enligt idrottsförvaltningens förslag:

1. Idrottsnämnden godkänner förslaget till strategi för fritidsbåtlivet.

2. Idrottsnämnden beslutar att överlämna strategin till kommunfullmäktige för fastställande samt för fortsatt beredning.

Handlingar i ärendet
Idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande från den 8 februari 2022.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut
Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång
Ordföranden Karin Ernlund (C) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande
Vice ordföranden Hassan Jama m.fl. (V) och Mirja Räihä m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi välkomnar förvaltningens förslag till Stockholm stads strategi för fritidsbåtslivet då det är en angelägen fråga, inte minst då det behövs tydliga riktiglinjer för att uppnå stadens hållbarhets- och miljömål. Trots det anser vi att strategin saknar väsentliga delar gällande jämställdhet och tillgänglighet.

Båtsport ingår inom Idrottsnämndens ansvarsområden så även om staden inte bedriver eller ger bidrag till fritidsbåtlivet så har nämnden inför att vid varje investering och särskild verksamhetsmässig insats för ökad fysisk aktivitet tydligt redogöra vilka som ska nås med investeringen/insatsen. Tillskillnad från övriga strategier och program saknas det helt en redogörelse för vilka målgrupper som tar del av strategins åtgärder. Strategin saknar helt en jämställdhetsanalys och det är förvånansvärt att förvaltningens tjänsteutlåtande anser att arbetet för ökad jämställdhet bäst sker i båtklubbarna, detta trots vetskapen om att en stor majoritet av styrelseposterna i landets 900 båtklubbar är tillsatta av män.

Vi anser att strategin bör ta upp åtgärder för att i dialog med båtklubbarna öka jämställdheten och tillgängligheten. Exempelvis bör det i strategins föreslag på åtgärd 6 (Staden ska föra dialog med berörda båtklubbar om hur båtområden kan öppnas upp för att öka tillgängligheten till attraktiva strand- och parkområden) ha ett jämställdhetsperspektiv, särskilt då det i de

Stockholm stads strategi för ett rörligt friluftsliv framkommer att strandbad står högt upp på listan på fritidsaktiviteter hos flickor. Även inom åtgärd 8 (Föreslå platser eller modeller som gör det möjligt för fler aktörer att etablera båtpooler) bör ha ett jämställd- och tillgänglighetsperspektiv. Det är ett bra förslag att få fler att kunna dela på en båt, inte bara för miljön utan även för att göra friluftsbåtslivet mer tillgängligt för fler målgrupper än de som har råd att köpa en egen båt.

Vid protokollet

Marie Norrberg

Idrottsförvaltningen
Box 8313
104 20 Stockholm
www.stockholm.se/idrottsforvaltningen

Handläggare
Kersti Ruthström
Telefon: 08-508 28 465

Till
Idrottsnämnden

Stockholm stads strategi för fritidsbåtlivet

Förvaltningens förslag till beslut

1. Idrottsnämnden godkänner förslaget till strategi för fritidsbåtlivet.
2. Idrottsnämnden beslutar att överlämna strategin till kommunfullmäktige för fastställande samt för fortsatt beredning.

Marina Högland
Idrottsdirektör

Robert Sköld
Avdelningschef

Sammanfattning

Idrottsnämnden fick uppdraget i 2021 års budget att ta fram en strategi för fritidsbåtlivet.

Strategin vilar på ett antal övergripande mål för fritidsbåtsverksamheten i staden vilka innebär att skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar samt verka för långsiktighet för båtklubbarna vad gäller ekonomi och arrenden, använda uppläggningsmarken mer effektivt samt att tillsammans med båtklubbarna utveckla ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtliv.

Syftet med att ta fram en strategi är att klargöra stadens mål med fritidsbåtlivet och bidra till att fritidsbåtlivet finns med i utvecklingen av staden på ett hållbart och miljöanpassat sätt. Strategin ska vara ett stöd i den långsiktiga planeringen för stadens nämnder och bolag vars uppdrag på olika sätt kan påverka förutsättningarna för båtlivet.

I strategin ges förslag till ett antal åtgärder där olika nämnder är huvudansvariga för genomförandet i samarbete med övriga berörda nämnder. En del åtgärder kan innebära merkostnader. Det är viktigt att ta hänsyn till gällande avtal med respektive båtklubb/avtalspart när åtgärder föreslås.

Idrottsförvaltningen
Box 8313
104 20 Stockholm
Växel 08-508 27 700
idrott@stockholm.se
start.stockholm

Bakgrund

Den nuvarande policyn för Stockholms fritidsbåtliv antogs av kommunfullmäktige 2014-04-07 och det finns nu ett behov att ta fram en ny strategi för båtlivet som ersätter tidigare policy.

Det finns idag ca 8500 fritidsbåtar i Stockholm. Drygt 31 hektar av stadens mark hyrs ut till båtklubbar och varvsföreningar. Stockholms stad har även 470 allmänna båtplatser som kan hyras av enskilda fritidsbåtägare. Det finns ett 80-tal båtklubbar i staden, flera av dem har funnits sedan slutet av 1800-talet. I hela Stockholmsregionen finns över 40 000 fritidsbåtar och 260 båtklubbar som är anslutna till Saltsjön-Mälarens Båtförbund.

De senaste 20–30 åren har det skett en förskjutning från mindre segelbåtar mot allt större, starkare och snabbare motorbåtar. I en rapport från Havsmiljöinstitutet (2019:3) redogörs för kunskapsläget kring hur fritidsbåtar påverkar grunda kustekosystem i Sverige. Den miljöpåverkan det handlar om är exploatering av grunda vågskyddade områden, muddring, svall, undervattensbuller, skador från båtskrov, propellrar och ankare, utsläpp från båtmotorer, båtbottenfärger och båttoaletter, skuggning från bryggor mm. Strategin har tagit fasta på några viktiga åtgärder som ska stödja och främja ett miljömässigt hållbart fritidsbåtliv.

Idrottsnämnden är stadens kontaktyta gentemot båtklubbarna och är den förvaltning som sluter avtal om mark- och vattenområden för fritidsbåtområdet och i vissa fall tillhandahåller bryggor. Många andra av stadens förvaltningar har emellertid att hantera båtlivet inom sina uppdrag när det exempelvis gäller exploatering av stadens mark, upplåtelse av mark, detaljplanefrågor och miljöarbetet.

Under 2019 genomförde idrottförvaltningen en inventering av mark, bryggor och byggnader hos alla båtklubbar som staden har avtal med. Samtidigt gjordes en översyn av gränsdragningen för vem som äger vad och vem som ansvarar för skötsel och underhåll. Vid inventeringen samverkade idrottsförvaltningen med andra berörda förvaltningar, främst stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. Under arbetet framkom att det finns behov av att förtydliga gränsdragningarna mellan stadens nämnder. Strategin ska därför genom att tydligt peka på ansvarig förvaltning för olika åtgärder bidra till den långsiktiga planeringen för stadens nämnder och styrelser vars uppdrag på olika sätt kan påverka förutsättningarna för båtlivet.

Ärendet

Syftet med att ta fram en strategi är att klargöra stadens mål med fritidsbåtlivet och bidra till att fritidsbåtlivet finns med i utvecklingen av staden på ett hållbart och miljöanpassat sätt. Strategin ska vara ett stöd i den långsiktiga planeringen för nämnder och styrelser vars uppdrag på olika sätt kan påverka förutsättningarna för båtlivet.

Förslaget till strategi innehåller ett antal övergripande mål för fritidsbåtsverksamheten:

- Skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar samt verka för långsiktighet för båtklubbar vad gäller ekonomi och arrenden.
- Använda uppläggningsmarken mer effektivt.
- Tillsammans med båtklubbarna utveckla ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtliv.

I egenskap av upplåtare av mark- och vattenområden som båtklubbarna arrenderar, samverkar idrottsförvaltningen med enskilda båtklubbar. Utgångspunkten är att båtlivet vid sidan av att betala för marken över tid även ska finansiera kostnader för utbyte av pontoner, underhåll och andra kostnader kopplat till verksamheten.

Staden har genom idrottsförvaltningen kontinuerlig samverkan med fritidsbåtlivet genom Båtrådet som består av representanter för Saltsjö- Mälarens Båtförbund och tjänstemän på idrottsförvaltningen.

Idrottsförvaltningen samarbetar internt i staden med förvaltningar vars uppdrag påverkar fritidsbåtlivet. I arbetet med strategin har kontaktpersoner från flera förvaltningar varit involverade.

När idrottsförvaltningen genomförde inventeringen av bryggor och båtmark 2019 skedde det i samarbete med berörda förvaltningar. Under inventeringen blev det uppenbart att ansvarsfördelningen inom staden behöver bli tydligare i fritidsbåtsfrågorna. Därför har samtliga föreslagna åtgärder i strategin en huvudansvarig förvaltning.

I strategin ges förslag till ett antal åtgärder där olika nämnder är huvudansvariga för genomförandet i samarbete med övriga berörda nämnder. En del åtgärder kan innebära merkostnader. Det är viktigt att ta hänsyn till gällande avtal med respektive båtklubb/avtalspart när åtgärder föreslås.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av avdelningen för idrottsverksamhet utomhus i samarbetet med planeringsenheten, idrottsstrategiska enheten och

administrativa avdelningen. Det har funnits en styrgrupp med chefer på idrottsförvaltningen och med förvaltningschefen som ordförande. En projektgrupp med sakkunniga tjänstemän på idrottsförvaltningen har medverkat i arbetet.

Referenspersoner på berörda förvaltningar och bolag i staden har följt arbetet och bidragit med synpunkter. Referenspersonerna finns på miljöförvaltningen, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, Hägersten Älvsjö stadsdelsförvaltning, Södermalms stadsdelsförvaltning och Stockholms Hamn AB.

En presentation av förslaget till strategi har lämnats på Båtrådets möte den 26 januari 2022.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Båtar och båtsport är en viktig del av många stockholmares vardagsliv. Det är värdefullt som fritidsaktivitet, för rekreation, naturupplevelser och även för gemenskap i klubbarna. Men båtlivet är också en betydelsefull del av stadsbilden som uppskattas även av många som inte har en båt. Strategin ska bidra till en effektiv samverkan mellan berörda förvaltningar i fritidsbåtfrågor. Genom att se till att båtlivets intressen finns med i stadsplaneringsprocessen och i tidiga planeringsskeden kan fritidsbåtlivet positivt bidra till den växande staden och fler stockholmare få tillgång till båtplatser där det byggs nya bostäder.

Strategin bygger på ett antal mål som utgör prioriterade områden för stadens arbete med fritidsbåtsverksamheten. Till målen kopplas åtgärder med en huvudansvarig förvaltning.

Mål - Skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar samt verka för långsiktighet för båtklubbar vad gäller ekonomi och arrenden

Förslag till åtgärder:

- Ta fram en långsiktig planering för utbyggnaden av fler bryggplatser, daghamnar och småbåtshamnar.
- Göra en översyn av tillfartsvägar och parkeringsplatser vid båtområden.
- Ta fram förslag till möjliga platser för fler gästhamnar och enklare bryggplatser.

Mål - Använda uppläggningsmarken mer effektivt

Förslag till åtgärder:

- Föra dialog med de stora varvsföreningarna om hur uppläggningsområden kan utvecklas för en effektivare båtförvaring.

- Göra en översyn av båtuppläggning på parkmark och ändra detaljplanerna så att dessa överensstämmer med markanvändningen.
- Föra dialog med berörda båtklubbar om hur båtområden kan öppnas upp för att öka tillgängligheten till attraktiva strand- och parkområden.
- Föra dialog med båtklubbar och varvsföreningar om vilka områden som lämpar sig för alternativ användning sommartid.
- Föreslå platser eller modeller som gör det möjligt för fler aktörer att etablera båtpooler.

Mål - Tillsammans med båtklubbarna utveckla ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtliv

Förslag till åtgärder:

- Följa upp utfasningen av biocider på båtar med hemmahamn i Mälaren.
- Ta fram en långsiktig plan för sanering av båtuppläggningsmark i centrala och andra attraktiva områden i enlighet med det ansvar för förorenade områden som följer av miljöbalken.
- Kartlägga vilka småbåtshamnar som ligger i känsliga områden och ge förslag till åtgärder.
- Utreda behovet av ytterligare båttvättar i Stockholms vatten.
- Följa utvecklingen av eldrivna fritidsbåtar och utreda behovet av laddningsstationer, särskilt kopplat till framtida båtpooler.
- Planera för ytterligare minst två toatömningsstationer samt skapa tydlighet i vem som ansvarar för att stationerna är i drift.
- Underlätta skrotning av båtar och motorer genom att samverka inom staden samt med regionala och nationella myndigheter.

Ekonomiska konsekvenser

Av bilaga 1 framgår vilka nämnder som är ansvariga för åtgärderna. En del åtgärder kan innebära merkostnader.

Måluppfyllelse

I strategin finns flera åtgärder som medverkar till att uppfylla nämndmålet Idrottsnämnden bidrar till en hållbar miljö.

Miljökonsekvenser

Strategin innehåller flera förslag till åtgärder som bidrar till ett miljöanpassat och hållbart fritidsbåtliv.

Tillgänglighet

Det är viktigt att fritidsbåtsverksamheten är tillgänglig också för personer med funktionsnedsättning. Arbetet med att utveckla tillgängligheten är båtklubbarnas ansvar som arrenderar mark- och vattenområdena för sin verksamhet.

Jämställdhetsanalys

År 2018 var 84 procent av styrelseposterna i landets 900 båtklubbar tillsatta av män. Arbetet för ökad jämställdhet sker bäst i båtklubben och ombord på båten. Då staden inte bedriver eller ger bidrag till fritidsbåtlivet är det båtklubbarna som ansvarar för jämställdheten i verksamheten.

Konsekvenser för barn

Strategins mål att skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar är positivt för alla båtintresserade stockholmare inklusive barn- och ungdomar.

Bilaga

Strategi för fritidsbåtlivet

2022-02-08

Stockholm stads strategi för fritidsbåtlivet

Förord

Karin Ernlund, idrottsborgarråd

Inledning

Båtlivet viktigt för stadens attraktionskraft
Närheten och kontakten med vattnet är ett av Stockholms mest värdefulla karaktärsdrag och är en starkt bidragande orsak till att staden till är en attraktiv plats att och leva och arbeta i. Stockholmarnas möjligheter att nyttja vattnet för bad- och båtliv är fantastiska och staden har goda möjligheter att bevara och utveckla tillgången till stränder och vattenkontakt vilket är en unik tillgång. Det stora intresset för fritidsbåtliv i staden skapar liv och rörelse och ger utmärkta förutsättningar för rekreation och friluftsliv för många stockholmare.

Staden har sedan ett drygt århundrade ställt mark till förfogande till båtklubbar och varvsföreningar. Idrottsnämnden är stadens kontaktyta gentemot båtklubbarna och är den nämnd som sluter avtal om mark- och vattenområden för fritidsområdet och i vissa fall tillhandahåller bryggor. Många andra av stadens nämnder har emellertid att hantera båtlivet inom sina uppdrag när det exempelvis gäller exploatering av stadens mark, upplåtelse av mark, detaljplanefrågor och miljöarbetet.

Det ökade intresset för båtliv kan kopplas till det allt starkare intresset för friluftsliv, naturupplevelser och hållbarhet (Båtlivsundersökningen 2020, Transportstyrelsen). Samtidigt genererar det stora antalet fritidsbåtar ökat tryck på hamnar och uppläggningsområden och det omfattande fritidsbåtlivet leder till konsekvenser för miljön.

Stadens ambitioner är att fortsatt stödja och bidra till att utveckla fritidsbåtlivet. Syftet med att ta fram en strategi är att klargöra stadens mål med fritidsbåtlivet och bidra till att fritidsbåtlivet finns med i utvecklingen av staden på ett hållbart och miljöanpassat sätt. Strategin ska vara ett stöd i den långsiktiga planeringen för nämnder och styrelser vars uppdrag på olika sätt kan påverka förutsättningarna för båtlivet.

Övergripande mål för fritidsbåtsverksamheten:

- Skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar samt verka för långsiktighet för båtklubbar vad gäller ekonomi och arrenden.
- Använda uppläggningsmarken mer effektivt
- Tillsammans med båtklubbarna utveckla ett miljömässigt och hållbart fritidsbåtliv.

Fritidsbåtlivet i Stockholm

Historik och framväxt

Svenskarna är ett båtintresserat folk och båtlivet är en av de största folkrörelserna. En tredjedel av landets vuxna befolkning färdas med fritidsbåt minst en gång per säsong.

Stockholm har under århundraden varit en stad präglad av ett levande båtliv. I Stockholm var båttrafiken en gång i tiden den viktigaste förbindelsen mellan öarna. Det omfattande fritidsbåtlivet som vi ser idag är dock en relativt sen företeelse. Under 1900-talets första decennier hade fritidsbåtar endast tillverkats en och en på beställning och priserna blev därför höga. I samband med campingbåten hade en serietillverkning börjat ske och denna utveckling förstärktes i och med tillkomsten av den så kallade folkbåten, en enkel segelbåt i trä med övernattningsmöjligheter. Efter andra världskriget ökade tillverkningen av båtar kraftigt samtidigt som välfärden ökade i samhället. När plastbåten - som i jämförelse med tidigare båtar var billigare, stryktåligare och mindre skötselkrävande – gjorde entré på 1960- och början av 70-talet började ett fritidsbåtliv påminna om det vi ser idag växa fram. Även om det totala antalet fritidsbåtar inte har ökat markant sedan dess, har det under de senaste 20–30 åren skett en förskjutning från mindre segelbåtar mot allt större, starkare och snabbare motorbåtar (Havsmiljöinstitutet 2019:3).

Fritidsbåtlivet idag

Stockholm är starkt förknippat med ett aktivt båtliv. Året om trafikeras stadens vatten av båtar för transport av varor och människor. När våren närmar sig ser vi fritidsbåtarna som fyller Mälaren och Saltsjön med liv och rörelse. Stockholm har en av världens största skärgårdar och tillsammans med Mälaren ger det utmärkta förutsättningar för ett rikt båtliv. En levande skärgård och Mälarens stränder och öar som genom allemansrätten och strandskyddet är öppna och tillgängliga för alla, ger fantastiska möjligheter till rekreation genom båt- och friluftsliv.

Det saknas exakta siffror på hur många fritidsbåtar det finns i Stockholm men beräkningar visar på ungefär 8500. Vid den senaste inventeringen 2019 framkom att drygt 31 hektar av stadens mark upplåts till båtklubbar och varvsföreningar. Stockholms stad har även 470 allmänna båtplatser som kan hyras av enskilda fritidsbåtägare. Det finns ett drygt 80-tal båtklubbar i staden, flera av dem bildades så tidigt som i slutet av 1800-talet. I hela Stockholmsregionen finns över 40 000 fritidsbåtar och 260 båtklubbar som är anslutna till Saltsjön-Mälarens Båtförbund.

Båtar och båtsport är en viktig del av många stockholmares vardagsliv. Det är värdefullt som fritidsaktivitet, för rekreation, naturupplevelser och även för gemenskap i klubbarna. För många med intresse för fiske behövs båten för att bedriva sitt fritidsintresse. Men båtlivet är också en betydelsefull del av stadsbilden som uppskattas även av många som inte har en båt.

Staden vill fortsätta värna om fritidsbåtlivet genom att se till att båtlivets intressen finns med i stadsplaneringsprocessen och i tidiga planeringsskeden. På så sätt kan fritidsbåtlivet positivt bidra till den växande staden och fler stockholmare få tillgång till båtplatser där det byggs nya bostäder.

Åtgärder och budgetkonsekvenser
I strategin ges förslag till ett antal åtgärder. Av bilaga 1 framgår vilka som är ansvariga för åtgärderna. I de fall det är flera nämnder eller bolag utpekade att genomföra en åtgärd och det finns en fördel att någon är huvudansvarig är den understruken. En del åtgärder kan innebära merkostnader. Det är viktigt att ta hänsyn till gällande arrendeavtal med respektive båtklubb/avtalspart när åtgärder föreslås. Av bilaga 2 redovisas vilka kopplingar strategin har till stadens andra styrdokument.

Inventering av båtmarken
Under 2019 genomförde idrottförvaltningen en inventering av mark, bryggor och byggnader hos alla båtklubbar som staden har avtal med. Samtidigt gjordes en översyn av gränsdragningen för vem som äger vad och vem som ansvarar för skötsel och underhåll. Inventeringen resulterade i att aktuella digitala kartor kunde införlivas i stadens gemensamma kartverktyg dpMap. Kartorna och gränsdragningslistorna utgör tillsammans underlag till avtalen med båtklubbarna i takt med att avtalen förnyas.

Under arbetet med inventeringen samverkade idrottsförvaltningen med andra berörda förvaltningar, främst stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen. I det arbetet framkom att det finns behov av att förtydliga gränsdragningarna mellan stadens nämnder för att underlätta arbetet med att utveckla fritidsbåtsverksamheten i framtiden.

Samverkan med båtklubbar
I egenskap av upplåtare av mark- och vattenområden som båtklubbarna arrenderar, har idrottsförvaltningen kontakt med varje enskild båtklubb.

Eftersom merparten av fritidsbåtägarna i Stockholm tillhör en båtklubb är kommunikationen och samverkan med båtklubbarna viktig i alla frågor som berör båtlivet. Det handlar om frågor som rör miljö, investeringar, underhåll, avtal om bryggor och mark och finansiering av båtverksamheten. Utgångspunkten är att båtlivet vid sidan av att betala för marken, över tid även ska finansiera kostnader för utbyte av pontoner, underhåll och andra kostnader kopplat till verksamheten. Stadens prioriteringar av investeringar och underhåll sker både på kort och lång sikt och kommuniceras med båtklubbarna.

Staden har genom idrottsförvaltningen även en kontinuerlig samverkan med fritidsbåtlivet genom Båtrådet som består av representanter för Saltsjö-Mälarens Båtförbund och tjänstepersoner på idrottsförvaltningen.

Bland båtägare är naturen och friluftslivet grundläggande värden. Kommunikationen med båtklubbarna är viktig som en väg att öka kunskapen om hur båtlivet kan minska sin negativa miljöpåverkan vilket kan leda till ändrat beteende och ett mer hållbar nyttjande av naturen.

Samverkan inom staden och med andra aktörer
För båtlivets utveckling i Stockholm är samverkan mellan nämnderna och bolagen viktig. En tydlig gränsdragning och ansvarsfördelning blir avgörande om stockholmarnas intressen för båtlivet ska kunna tas tillvara långsiktigt och miljömässigt hållbart. Idrottsnämnden är kontaktytan gentemot båtlivet och ska stödja andra nämnder och bolag i de frågor som påverkar

fritidsbåtsverksamheten. I alla sammanhang där olika intressen och värden ska sammanvägas inför byggande och utveckling i de olika stadsdelarna måste också behoven av ett aktivt fritidsbåtliv beaktas. Det kan endast ske om båtfrågorna finns med tidigt i planeringsprocessen. Ansvaret för skötsel och underhåll av mark och hamnområden som disponeras av båtklubbarna behöver förtydligas. Här finns oklarheter bland annat kopplade till nedskräpning och vinterunderhåll i dessa områden som idrottsnämnden ska klargöra tillsammans med berörda stadsdelsnämnder och båtklubbar.

Staden ska också samverka med angränsande kommuner i syfte att skapa fler hamnplatser och platser för vinterförvaring. Samverkan med kommunala, privata och statliga aktörer är också en förutsättning för att utveckla ett mer hållbart fritidsbåtliv.

Plats för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar

Naturen, parkerna och vattnet har stor betydelse för Stockholms identitet, skönhet och attraktionskraft. När staden växer och blir tätare behöver de gröna och blå miljöerna utvecklas och bevaras i samspel med bebyggelsen för att möta nya behov. Stockholms uppskattade stränder och kajer har en särskild betydelse med sina långa obrutna strandpromenader som binder samman stadsdelar inom och utanför kommunen. De offentliga rummen är viktiga för utvecklingen av stadslivet i hela staden. Fritidsbåtlivet skapar fina mötesplatser och aktiviteter i vattenrummet och längs med stränderna.

Det finns ett stort och växande behov av fler hamnar och bryggplatser för fritidsbåtar i Stockholm. Flera båtklubbar har långa köer till sina hamnplatser. Även till stadens allmänna båtplatser där enskilda båtägare kan ställa sig i kö för en plats kan det i vissa områden vara upp till tio års kötid. Arbete pågår med att utveckla stadens båtkösystem vilket kan förenkla platstilldelningen men löser inte problemet med den generella platsbristen.

En utmaning för den växande storstaden är konkurrensen om marken. Båtlivet utgör en tillgång och en viktig pusselbit i byggandet av stadens varumärke. Samtidigt finns många värden och olika livsmiljöer som staden ska ta hänsyn till i stadsplaneringen. För att utveckla fritidsbåtlivet i framtiden behöver därför båtfrågorna in tidigt i planarbetet. Båtlivet har en stor attraktionskraft och människor som bor och flyttar till områden nära vatten gör det bland annat för den charm och det liv som båtverksamhet och hamnar tillför platsen. Många bostäder planeras i anslutning till vatten vilket ökar intresset för båtplatser i dessa områden.

På sina håll saknas tillfartsvägar och parkeringsplatser till båtområden vilket innebär att bilar körs på parkvägar och parkeras otillåtet. För såväl båtägare som allmänhet är det en viktig trygghetsaspekt att promenadvägarna är säkra att vistas på. Det är också viktigt att staden tar hänsyn till behovet av parkeringsplatser vid uppläggningsområden och hamnar.

Åtgärd

1. Ha en långsiktig planering för utbyggnaden av fler bryggplatser, daghamnar och småbåtshamnar.
2. Göra en översyn av tillfartsvägar och parkeringsplatser vid båtområden.

Gästhamnar

Inom Stockholms stads del av Mälaren finns idag en gästhamn vilken utgör en del av Stockholms Segelsällskaps (SSS) båtverksamhet vid Västerbron. I Saltsjön finns en gästhamn som drivs av Kungliga motorbåtsklubben (KMK) och en i Wasahamnen, den senare ligger på Djurgården. Under 2021 drev Kungliga Segelsällskapet (KSSS) en tillfällig gästhamn på nordöstra delen av Djurgården och en process pågår för att få permanent tillstånd för gästhamnen.

Riksföreningen Gästhamnar Sverige (RGS) har infört ett system med klassificering där fem stjärnor betyder att hamnen uppfyller alla krav som ställs på säkerhet, miljö, sanitära installationer, närhet till kommunikationer, slip, verkstäder och annat. För att kallas gästhamn enligt RGS måste minst tio båtplatser kunna erbjudas. Platserna ska vara markerade som gästplatser eller vara tillfälligt lediga för besökande. En gästhamn enligt RGS måste uppfylla ett antal krav som ligger till grund för klassificeringen. Den hamn som har rätt till tre stjärnor motsvarar kraven för en gästhamn med normal standard. Kraven för Blå Flagg uppfylls då, men långtifrån alla väljer att ta kostnaden för att visa flaggan.

I Stockholm drivs gästhamnar av båtklubbar och företag. Utländska besökare uppskattar ofta att kunna ligga i en hamn som drivs av en klubb och på så sätt få kontakt med svenska båtmänniskor.

Under den intensiva båtsäsongen i juli och början av augusti är det ofta brist på gästplatser i Stockholm. Det finns även behov av enkla bryggplatser med möjlighet att angöra under kortare tid för att exempelvis turistande båtägare ska kunna besöka sevärdheter och restauranger. Sammantaget är det angeläget att staden utreder om befintliga gästhamnar kan utvecklas ytterligare och om det finns fler platser som är lämpliga som gästhamnsplatser, daghamnar och enklare bryggplatser.

Åtgärd

3. Ta fram förslag till möjliga platser för fler gästhamnar och enklare bryggplatser

Använda uppläggningsmarken mer effektivt

Stockholm står inför omfattande bostadsbyggande inklusive den infrastruktur det kräver i form av allmänna platser som gator, torg och parker, samhällsservice som skolor, idrottsanläggningar med mera. All mark i staden måste användas effektivt om det ska vara möjligt att klara stadsbyggnadsuppdraget och målen i översiktsplanen.

Idag finns fem uppläggningsområden i staden som drivs av varvsföreningar. Därutöver finns cirka 40 mindre områden för vinterförvaring som drivs av båtklubbar. Nya uppläggningsområden på stadens mark kommer sannolikt inte kunna etableras i framtiden men i de fall befintliga områden påverkas av exploatering, byggnation och utbyggnad av cykel- och gångstråk längs stränderna, är det viktigt att hitta alternativ för båtuppläggningen. Områdena som de stora varvsföreningarna driver har geografiska begränsningar som innebär att de inte kan göras större. Däremot är det viktigt att uppläggningsmöjligheter finns.

Utveckla nya sätt att förvara fritidsbåtar
För att Stockholm ska kunna fortsätta utveckla ett aktivt fritidsbåtliv behövs nya sätt att använda och förvara båtar i framtiden. Uppläggningsmark och hamnområden ska utnyttjas så effektivt som möjligt så att fler båtar får plats.

Ett alternativt sätt att förvara främst mindre motorbåtar på är att använda så kallade ställage som innebär att båten läggs på ett hyllplan över vintern. Idag finns några marinor och varv i Stockholmsregionen som erbjuder sådan förvaring. Båtarna kan då också ligga kvar under säsongen och lyftas i när båtägarna vill använda dem. En annan alternativ vinterförvaring är att låta båten ligga kvar i vattnet över vintern vilket är möjligt hos flera båtklubbar redan idag. Genom att använda strömbildare hålls vattnet isfritt runt båten. Ytterligare ett, men mer kostsamt, alternativ, är särskilda hissanordningar som gör att båten kan ligga kvar vid bryggan men inte i vattnet, över vintern.

Staden kan underlätta för stockholmare som kan förvara sin båt på trailer. Trailers kan i vissa fall parkeras på varv, vid fritidshuset eller på villatomten och båtägaren behöver inte tillgång till båtplats. För att använda trailers krävs ramper. Idag finns allmänna ramper på två platser i staden, Råcksta Sjöhage och invid Djurgårdsbron, vilket begränsar möjligheten till sjösättning för den som inte tillhör en båtklubb. Fler ramper innebär att staden måste säkerställa plats för parkering samt att verksamheten inte stör kringboende eller påverkar känsliga områden för miljö- och djurliv.

Åtgärd
4. Föra dialog med de stora varvsföreningarna om hur uppläggningsområden kan utvecklas för en effektivare båtförvaring.

Båtuppläggning på rätt plats
När idrottsförvaltningen gjorde inventeringen av mark och bryggor 2019 framkom att ett trettiotal båtklubbar har sin verksamhet helt eller delvis på parkmark. En förklaring är att många båtklubbar är mycket gamla och har haft sin verksamhet på samma plats i alla år. Under åren har detaljplaner ändrats och mark som klassats som båtmark har ändrats till parkmark. För båtklubbarna skapar det osäkerhet och försvårar för dem att göra de investeringar som behövs för verksamheten. Det betyder också att användningen av stadens mark i flera av dessa områden inte följer detaljplanen. På lång sikt finns mycket som talar för att en del båtuppläggning på parkmark ska fasas ut och flyttas till andra platser. I de fall båtuppläggning flyttas från en plats kan det ändå innebära att bryggplatserna är kvar. Samtidigt finns det troligen områden där stadens planbestämmelse bör ändras så att uppläggningsområdet inte längre utgör parkmark enligt detaljplanen och därmed säkra området för båtuppläggning i framtiden. Även för de småbåtshamnar där delar av marken helt eller delvis är parkmark, kan detaljplanerna behöva ändras avseende planbestämmelserna.

De uppläggningsområden och hamnar för fritidsbåtar som ligger i anslutning till stränder, parker och promenadvägar tillför viktiga värden och för allmänheten innebär det både trygghet och ett nöje med de aktiviteter som följer med båtlivet. I syfte att öka tillgängligheten för allmänheten i dessa områden kan staden inleda en dialog med berörda båtklubbar om hur områdena kan öppnas upp ytterligare.

Åtgärd
5. Göra en översyn av båtuppläggning på parkmark och ändra detaljplanerna så att dessa stämmer överens med markanvändningen.
6. Föra dialog med berörda båtklubbar om hur båtområden kan öppnas upp för att öka tillgängligheten till attraktiva strand- och parkområden.

Aktiviteter på båtuppläggningsmark under sommaren

Under sommarmånaderna när båtarna ligger i vattnet står båtuppläggnings-marken i stort sett oanvänd. Flera båtklubbar har uttryckt önskan om att kunna använda marken för andra ändamål under den tiden. Några av uppläggningsområdena används redan idag för husbilsparkering och café- och restaurangverksamhet genom tillfällig markupplåtelse sommartid. Men fler områden skulle kunna komma i fråga som kan vara intressanta för privata näringsidkare och för idrottsaktiviteter som anordnas av staden eller andra intressenter. Padel, boule, bangolf är exempel på aktiviteter som kan bedrivas av föreningar eller företag. Vissa juridiska och miljömässiga aspekter finns att ta hänsyn till som är kopplade till avtalen med båtklubbarna och markens beskaffenhet.

Åtgärd
7. Föra dialog med båtklubbar och varvsföreningar om vilka områden som lämpar sig för alternativ användning sommartid.

Dela båt

Ett sätt att minska behovet av bryggplatser är att flera personer använder samma båt. Många båtar används idag bara korta tider och ligger större delen av säsongen vid bryggan. Att hyra eller att samäga en båt kan bli ett alternativ för många stockholmare i framtiden. Inte bara för svårigheten att få båtplats utan för att det kan vara både praktiskt och ekonomiskt fördelaktigt jämfört med att äga en båt. Det är även bättre ur ett miljöperspektiv.

I ett framtidsperspektiv kan det troligen bli en lösning för att allt fler som inte vill äga en båt själv istället delar en båt. Det är även tänkbart att exempelvis en bostadsrättsförening köper eller leasar en båt och att tjänster som skötsel och underhåll köps av föreningen. Det bygger på att det finns hamnplatser tillgängliga i närheten vilket skulle underlättas av om det ges möjlighet för juridiska personer, exempelvis ekonomiska föreningar och bostadsrättsföreningar, att hyra enstaka allmänna båtplatser av staden.

Båtpooler där flera delar på båt och båtplats, har börjat etablera sig på några platser. Det finns idag även företag som erbjuder båtpooler som fungerar på liknande sätt som bilpooler. Fördelen med en kommersiell båtpool är att den som använder båten slipper allt arbete med båten och behöver inte binda kapital. I framtiden kan det troligen bli en lösning för alltfler som inte vill äga en båt själv.

Åtgärd
8. Föreslå platser eller modeller som gör det möjligt för fler aktörer att etablera båtpooler.

Ett miljömässigt hållbart fritidsbåtliv

Det stora antalet båtar och bryggor kan ge betydande effekter på miljön. Kunskapen om fritidsbåtlivets sammanlagda påverkan på Sveriges kustmiljöer har länge varit bristfällig. I en rapport från Havsmiljöinstitutet (2019:3) redogörs för kunskapsläget kring hur fritidsbåtar påverkar grunda kustekosystem i Sverige. Även om de flesta som vistas ute på havet med fritidsbåt gör detta för naturupplevelsen och värnar om en god havsmiljö, visar resultaten i rapporten att dagens båtliv har en negativ miljöpåverkan. Den miljöpåverkan från båtlivet det handlar om är exploatering av grunda vågskyddade områden, muddring, svall, undervattensbuller, skador från båtskrov, propellrar och ankare, utsläpp från båtmotorer, båtbottenfärger och båttoaletter, skuggning från bryggor med mera. Sammantaget finns det behov av att utveckla fritidsbåtlivet att bli mer hållbart i framtiden. Rent vatten och rena kuster ger ett mer attraktivt båtliv.

Miljömålsberedningen, som har kommit med över 100 förslag som ska skydda hav och marina resurser, har lagt förslag som påverkar fritidsbåtlivet, bland annat att upprätta ett nationellt fritidsbåtsregister, förbud att anlägga bryggor i grunda vikar och hastighetsbegränsningar i känsliga vattenområden.

Enligt stadens miljöprogram 2020-2023 ska staden aktivt verka för att Stockholms vattenförekomster ska uppnå god ekologisk och kemisk status i enlighet med EU:s vattendirektiv. Direktivet innebär att samtliga vattenförekomster ska ha uppnått god ekologisk och kemisk status, eller annan status om så föreskrivs med stöd av undantag, senast 2021 eller 2027. Staden är tydlig med att båtlivets påverkan genom främst spridning av miljögifter och mikroplaster från båtbottnar måste minska. I stadens avtal med båtklubbarna finns en miljöbilaga som fastställer vilket ansvar båtklubben har för miljöpåverkan från båtlivet. Mätningar som miljöförvaltningen gjort (2019) visar på en positiv utveckling men att det fortfarande finns en betydande andel båtar runt Mälaren som har bottenfärg med giftiga ämnen kvar.

På stadens hemsida finns utförlig information och vägledning riktad till båtägare och båtklubbar om miljösmart båtliv, se https://hallbart.stockholm/koppla-av/batliv.

Minska spridningen av miljögifter och mikroplaster

Den enskilt största och mest allvarliga miljörisken kopplad till fritidsbåtsverksamhet är läckage av metaller och andra miljögifter från båtbottenfärger till mark, vatten och bottensediment. Många båtbottenfärger innehåller bekämpningsmedel (biocider) för att motverka påväxt av havstulpaner, musslor och alger på skrovet. Dessa ämnen är i många fall skadliga för vattenlevande organismer och för människor, och alltså inte bara för de organismer som avsikten är att bekämpa.

I Mälaren och insjöar får inga båtbottenfärger som verkar genom kemisk bekämpning förekomma på båtar. I alla vattenområden får inga färger innehållande tributyltenn (TBT) förekomma på båtar. Stockholms stad har ställt som krav att samtliga båtar med hemmahamn i Mälaren ska vara sanerade till utgången av år 2020 och varje båtklubb är skyldig att ha en utfasningsplan för det. Staden har klargjort och informerar om hur sådan sanering ska gå till för att minimera risker för människor, mark och vatten. Staden uppskattar att ca 80

procent av båtklubbarna har en utfasningsplan alternativt inskrivit i stadgarna att båtar med biocidfärg inte är tillåtna och att båtägarna ska visa intyg på det.

Idag är den mark som sedan årtionden, i vissa fall över ett århundrade, har nyttjats som båtuppläggningsmark i Stockholm förorenad av giftiga ämnen från båtbottenfärger. Om sådan mark på sikt enligt stadens planering ska användas som allmän platsmark eller för vissa sommaraktiviteter måste den saneras. Att sanera mark är kostsamt och båtklubbarna har i de flesta fall inte de ekonomiska möjligheterna. Det talar för att det behövs framförhållning och en långsiktig saneringsplan där staden och båtklubbarna samverkar.

Färger som används på båtar bidrar till förekomsten av mikroplaster. Färgpartiklar lossnar från skrovytan både genom slitage vid användning men framför allt vid underhållsarbete där skrovet tvättas, skrapas och målas. Totalt uppskattas att 150-1500 kg mikroplast per år avlägsnas vid underhåll av fritidsbåtar i Stockholms stad. Dessutom uppskattas ytterligare att 450–900 kg per år avlägsnas vid underhåll av kommersiella fartyg i staden. Det finns en risk att mikroplaster ackumuleras vid platser för båtunderhåll och att flagor och partiklar sprids till vattnet. Dessutom innehåller båtbottenfärger ofta giftiga ämnen som i sig är ett skäl att minska utsläppen. För utförliga åtgärder hänvisas till stadens Handlingsplan för minskad spridning av mikroplaster.

Åtgärd
9. Följa upp utfasningen av biocider på båtar med hemmahamn i Mälaren.
10. Ta fram en långsiktig plan för sanering av båtuppläggningsmark i centrala och andra attraktiva områden i enlighet med det ansvar för förorenade områden som följer av miljöbalken.

Värna känsliga miljöer

Grunda, vågskyddade miljöer som domineras av mjukbotten är extra känsliga för en majoritet av de störningar som fritidsbåtlivet genererar. Dessa områden värms upp tidigt på våren och utgör viktiga lek- och uppväxtmiljöer för flera fiskarter. Skuggning från bryggor och båtar påverkar undervattensvegetationen och även indirekt djursamhället i habitatet. Flytbryggor påverkar vattengenomströmning och skuggning mer än pålade bryggor. Även själva anläggandet av bryggorna med eventuell muddring, bojar och ankring påverkar den marina miljön.

Staden behöver kartlägga de områden som idag används som småbåtshamnar för att se vilka av dessa som ligger i känsliga områden och för att kunna identifiera åtgärder som minimerar dess påverkan på miljön. Vid nyetablering av småbåtshamnar är det viktigt att staden tar i beaktande hur verksamheten påverkar ekologiska värden både i vattnet och i närmiljön.

Åtgärd
11. Kartlägga vilka småbåtshamnar som ligger i känsliga områden och ge förslag till åtgärder

Fler båttvättar

Som en följd av att båtarna i allt större utsträckning saneras ökar behovet av båttvättar eftersom skrovrena båtar, utan skyddande bottenfärg, behöver tvättas oftare. Att tvätta en båt i en borsttvätt är en enkel och effektiv metod för att få båten ren från påväxt. Borsttvätten fungerar som en biltvätt där båten dras genom tvätten eller borstarna rör sig längs skrovet. En tvätt tar upp till 15

minuter. En båt kan behöva tvättas 2–3 gånger per år om den använts i Östersjön under säsongen, något färre för båtar i Mälaren. Borsttvätt i vatten ska ses som en ersättningsmetod för biocidbottenfärgsmålning. Båtar med biocidfärger bör istället tvättas på land på en spolplatta med rening av tvättvattnet. Båtar målade med biocidfria färger kan tvättas i borsttvätt men ska undvikas om de är målade med så kallad självpolerande färg.

Båttvättar bör placeras så att de är lätt åtkomliga såsom i närheten till farleder och större småbåtshamnar för att så många som möjligt ska använda dem. I Stockholm finns idag en båttvätt i Mälaren som har etablerats av Ulvsundavikens varvsförening. I Saltsjön och skärgården finns ett tiotal båtbottentvättar som fungerar lite olika, exempelvis när det gäller vilka båtar de kan tvätta och bokning av tider.

Åtgärd
12. Utreda behovet av ytterligare båttvättar i Stockholms vatten.

Miljövänlig teknik för motordrivna båtar
Det finns numera miljövänlig teknik som kan användas för att minska utsläppen från fritidsbåtar.

Över 40 procent av alla motorförsedda fritidsbåtar har äldre tvåtaktsmotorer med en mycket ineffektiv förbränning. Genom att använda mer miljövänlig akrylatbensin och miljöanpassad olja för utombordsmotorer kan utsläppen från dessa reduceras betydligt.

Ökad användning av elmotorer skulle minska miljöpåverkan avsevärt både vad gäller utsläpp och buller. De elmotorer som finns idag är relativt små och passar bäst för mindre båtar, men utvecklingen går snabbt både inom elmotorer och specialbyggda båtar för eldrift. Priserna är dock höga idag och även om driftskostnaden är betydligt lägre är efterfrågan inte så stor ännu. I en framtid med betydligt fler båtar med elmotorer behövs en infrastruktur för laddning av batterierna. Då säsongen för båtlivet är begränsad till sommaren skulle dessa med fördel kunna laddas med hjälp av solceller. Som en start på det arbetet har idrottsnämnden har fått i uppdrag i budget att under 2022 inrätta laddstationer vid Bergsundstrand.

Åtgärd
13. Följa utvecklingen av eldrivna fritidsbåtar och utreda behovet av laddningsstationer, särskilt kopplat till framtida båtpooler.

Toatömningsstationer
Det är förbjudet att släppa ut toalettavfall från fritidsbåtar i hav, sjöar och inre vattendrag. Förbudet gäller alla fritidsbåtar, förutom de som är k-märkta och det gäller i hela Sverige. Stockholms stad har kostnadsfria toatömningsstationer på nio platser, varav en i Saltsjön, som är tillgängliga både för stadens båtklubbar, enskilda fritidsbåtägare eller båtar som passerar Stockholm. Transportstyrelsens interaktiva karta för toatömningsstationer och appen Hamnkartan visar vart närmaste toatömningsstation finns och även vilka stationer som inte fungerar. Toatömningsstationer behöver finnas på fler ställen för att minska risken för utsläpp i vattnet och ansvaret för att dessa fungerar måste klargöras.

Transportstyrelsen har tagit fram en rapport ”Miljömålsrådets åtgärd Samverkan kring toalettavfall från fritidsbåtar, på land och i vattnet (Dnr TSG

2018-2779). Transportstyrelsen menar tillsammans med Naturvårdsverket att det behövs ett uppdrag till Naturvårdsverket eller annan lämplig myndighet att utreda var ansvaret för att anlägga och sköta driften av landtoaletter bör ligga, ur ett juridiskt och ekonomiskt perspektiv.

Åtgärd
14. Planera för ytterligare minst två toatömningsstationer samt skapa tydlighet i vem som ansvarar för att stationerna är i drift.

Skrotning av båtar och motorer

För skrotning av båtar som ligger otillåtet eller är övergivna har exploateringskontoret tydliga rutiner. En kontroll görs först om båten ligger på mark som exploateringskontoret ansvarar för. Ligger den på ett hamnområde skickas ärendet till Stockholms hamnar. Beroende på om båten används som bostad, är övergiven och om ägaren går att nå eller inte, finns rutiner för hanteringen. Ägaren har ansvar för skrotning, men om ägaren inte går att nå är det mark-/vattenägarens ansvar. Om ägaren inte är känd tar det ofta lång tid och är förenat med en hög kostnad för staden innan det är möjligt att skrota båten.

Enskilda båtägare som vill lämna sin båt för skrotning kan vända sig till Båtretur, som är ett samarbete mellan Svenska Båtunionen, Stena Recycling och Sweboat för att få hjälp. Åren 2018–2020 gjordes en satsning för att öka intresset hos båtägare att skrota båtar som inte längre används, helt kostnadsfritt, genom en premie som kunde ansökas om hos Havs- och vattenmyndigheten. Den möjligheten finns inte längre kvar.

Kommuner och båtklubbar kan ansöka om LOVA-bidrag för att skrota gamla tvåtaktsmotorer. Premien ska se till att till exempel en båtklubb inte får några kostnader för skrotningen och därmed kan bidra till ett förbättrat miljöarbete. Ansökan görs hos länsstyrelserna.

Åtgärd
15. Samverka inom staden samt med regionala och nationella myndigheter i syfte att underlätta skrotning av båtar och motorer.

Bilaga 1 Åtgärdsplan

Åtgärd	Ansvarig	Klart
1.Ta fram en långsiktig planering för utbyggnaden av fler bryggplatser daghamnar och småbåtshamnar.	ExplN, IdN, SbN, MHN, Stohab	2023
2. Göra en översyn av tillfartsvägar och parkeringsplatser vid båtområden.	IdN, TN, SDN	2023
3. Ta fram förslag till möjliga platser för fler gästhamnar och enklare bryggplatser.	IdN, ExplN, SBN	2022
4.Föra dialog med varvsföreningarna om hur uppläggningsområdena kan utvecklas för en effektivare båtförvaring.	IdN	2023
5. Göra en översyn av båtuppläggning på parkmark och ändra detaljplanerna så att dessa överensstämmer med markanvändningen.	SbN, IdN, TN, SDN	2023
6. Föra dialog med berörda båtklubbar om hur båtområden kan öppnas upp för att öka tillgängligheten till attraktiva strand- och parkområden.	IdN, SDN, MHN	2023
7.Föra dialog med båtklubbar och varvsföreningar om vilka områden som lämpar sig för alternativ användning sommartid.	IdN, MHN, TN	2023
8. Föreslå platser eller modeller som gör det möjligt för fler aktörer att etablera båtpooler.	IdN	2023
9. Följa upp utfasningen av biocider på båtar med hemmahamn i Mälaren	MHN	Kontinuerligt
10.Ta fram en långsiktig plan för sanering av båtuppläggningsmark i centrala och attraktiva områden i enlighet med det ansvar för förorenade områden som följer av miljöbalken.	ExplN, IdN, MHN, SLK	2024
11.Kartlägga vilka småbåtshamnar som ligger i känsliga områden och ge förslag till åtgärder.	MHN, IdN	2024
12.Utreda behovet av ytterligare båttvättar i Stockholms vatten.	IdN,	2022
13.Följa utvecklingen av eldrivna fritidsbåtar och utreda behovet av laddstationer, särskilt med koppling till framtida båtpooler.	IdN, MHN	2023
14.Planera för ytterligare minst två toatömningsstationer samt skapa tydlighet i ansvaret för att stationerna är i drift.	IdN, MHN	2023
15. Samverka inom staden samt med regionala och nationella myndigheter i syfte att underlätta skrotning av båtar och motorer.	IdN, MHN, SVOA	Kontinuerligt

IdN=Idrottsnämnden, ExplN=Exploateringsnämnden, TN=Trafiknämnden, MHN=Miljö- och hälsonämnden, SbN=Stadsbyggnadsnämnden SDN=stadsdelsnämnderna, SVOA=Stockholm Vatten och Avfall AB, Stohab=Stockholms Hamn AB, SLK=Stadsledningskontoret.

Av bilaga 1 framgår ansvariga nämnder/bolag för varje åtgärd. När flera nämnder eller bolag är utpekade att genomföra en åtgärd är huvudansvarig nämnd understruken. En del åtgärder kan innebära merkostnader.

Bilaga 2 Koppling till stadens styrdokument

- Vision 2040 - Möjligheternas Stockholm
- Översiktsplan för Stockholms stad
- Stockholms stads miljöprogram
- Grönare Stockholm
- Handlingsplan för minskad spridning av mikroplaster
- Handlingsplan för god vattenstatus
- Stockholm stads strategi för det rörliga friluftslivet
- Trygghetsprogram
- Handlingsplan mot nedskräpning
- Stockholms stads kemikalieplan