

# STADENS POLICY FÖR STOCKHOLMS FRITIDSBÅTLIV



### **Arbetsgrupp**

Christina Winberg, Exploateringskontoret  
Thomas Wiklund, Idrottsförvaltningen  
Yvonne Zellman, Idrottsförvaltningen  
Åke Roxberger, Idrottsförvaltningen

### **Fotografier**

Omslag (1) Emelie Roupe  
s. 3 (1) Yanan Li  
s. 4 (4) Emelie Roupe  
s. 4 (1) Yanan Li, nedre bilden  
s. 5 (1) Emelie Roupe  
s. 6 (1) Emelie Roupe  
s. 7 (3) Jany Plevnik  
s. 8 (1) Yanan Li  
s. 9 (3) Yanan Li  
s.10 (1) Emelie Roupe  
s.11 (1) Emelie Roupe  
s.13 (1) Emelie Roupe  
s.14 (1) Emelie Roupe  
s.15 (1) Uno Borgström  
s.17 (1) Emelie Roupe  
s.18 (1) Emelie Roupe  
s.19 (1) Johan Larkander, Flickr.com  
s.19 (1) Kvillebäckens Flickr.com  
s.19 (1) Ortofoto, DP Maps.  
s.20 (1) Emelie Roupe  
s.23 (1) Emelie Roupe  
s.24 (1) Emelie Roupe  
s.26 (1) Petra Sundström  
s.28 (1) Emelie Roupe

### **Illustrationer**

s. 16 (1) Skiss: Emelie Roupe  
s.21 (1) Skiss: Emelie Roupe  
s.25 (1) Skiss: Emelie Roupe  
s.27 (1) Skiss: Emelie Roupe

### **Kartor**

s. 12 (1) Stockholm stad, bearbetad Emelie Roupe  
s. 22 (1) Stockholm stad, bearbetad Emelie Roupe



Idrottsförvaltningen & Exploateringskontoret

## INNEHÅLL

Förslag till inriktning.....	4
Bakgrund.....	5
Båtlivets utveckling.....	7
Stockholm stöder ett livaktigt båtliv.....	8
Nya båtuppläggningsområden.....	11
Uppläggningsområden som bör bli kvar.....	12
Några uppläggningsområden kan komma att omprövas.....	13
Uppläggningsområden i andra kommuner.....	14
Alternativ uppläggning.....	15
De stora uppläggningsområdena och varvsföreningarna.....	17
Aktiviteter sommartid.....	21
Nya bryggplatser.....	22
Gästplatser.....	24
Staden och båtlivet i framtiden.....	25
Ekonomi.....	26
Upplåtelseavtalen.....	27
Småbåtlivets påverkan på miljön.....	28





## FÖRSLAG TILL INRIKTNING

- Där det bedöms vara möjligt kan staden ställa mark till förfogande för fritidsbåtlivet
- Båtlivet ska finansiera sina kostnader och även ersätta staden för upplåtelse av mark, vatten och bryggor
- Likformig avgiftssättning ska gälla för båtklubbar
- Miljöperspektivet bör förstärkas i utformningen av nya avtal
- De stora varvsföreningarna bör utgöra kärnan av uppläggningsområden
- Uppläggningsområden kan få en alternativ användning sommartid
- Alternativ till uppläggning av båtar ska prövas
- Gästplatser ska finnas för besökare
- Vid intressekonflikt ska båtlivet finnas med i stadsplaneprocessen i ett tidigt skede



## BAKGRUND



På uppdrag av kommunfullmäktige tillsatte dåvarande park- och idrottsnämnden den 25 juni 1974 en arbetsgrupp med uppdrag att utreda ett antal frågor om båtlivet i Stockholm. Detta skedde efter en hemställan från Stockholms sjösports samarbetskommitté. Arbetsgruppen fick namnet Båtutredning -74 och bestod av representanter för samarbetskommittén (båtrådet) och fritidsförvaltningen. Arbetsgruppen skulle utreda frågor om långtidskontrakt för båtklubbar i Stockholm vad gällde hamn- och varvsområden, avgiftsfrågor, investeringar för båtsporten samt prognoser för framtida utveckling. Utredningen redovisades hösten 1981 till fritidsnämnden.



Fritidsnämnden beslutade den 15 oktober 1981 i enlighet med fritidsförvaltningens förslag att anta vissa grundprinciper för båtlivet i Stockholm. Det innebar att ägande- och underhållsfrågor skulle fördelas i enlighet med båtutredningens förslag, för att på det sättet skapa en likformighet i förhållandet mellan staden och båtklubbarna. Förslaget syftade till att kommunen skulle stå för basinvesteringarna för småbåtsverksamheten. Vissa nyttigheter som kommunen under året bidragit med skulle föras över till klubbarna. Det innebar att det framtida underhållet och reinvesteringar fördes över till klubbarna.

Stadens ambition var att skapa långtidsavtal för båtklubbarna och att det skulle upprättas enhetliga avtalsformulär. Målet var 25-åriga avtal. Arrenden och nyttjanderättsavgifter skulle inom ramen för full kostnadstäckning årligen beslutas av fritidsnämnden. Avgiftsuttaget skulle vara likformigt och solidariskt för samtliga klubbar ingående i Saltsjön-Mälarens Båtförbund eller Stockholms Seglarförbund. Ett samråd skulle alltid ske i båtrådet innan beslut.



Fritidsnämndens beslut har legat till grund för det fortsatta arbetet med båtfrågor inom staden och den samverkan som sedan dess skett mellan staden och båtlivets organisationer. Betalningsmodellen är den som fritidsnämnden beslutade utifrån förslag i utredningen. Den policy som nu föreslås är en revidering och uppdatering av intentionerna i Båtutredning -74. Det är viktigt att den samordnande roll som Saltsjön- Mälarens Båtförbund (SMBF) och Stockholms Seglarförbund (SSF) har kvarstår. Förhandlingsdelegationen mellan båtlivet och staden fyller en fortsatt viktig funktion.



Idrottsnämnden och dåvarande marknämnden (exploateringsnämnden) gav den 13 respektive 15 juni 2006 sina förvaltningar i uppdrag att, i samråd med båtorganisationerna, studera hamnar och uppläggning av fritidsbåtar i ett framtida Stockholm, med inriktning i enlighet med översiktsplanen och Vision 2030. Förvaltningarna skulle även se över upplåtelseavtalen och miljöarbetet i klubbarna, samt möjligheterna till annan användning av båtuppläggningsplatserna sommartid. Det sistnämnda uppdraget om alternativ användning av båtuppläggningsplatserna fanns med som ett tilläggsuppdrag från idrottsnämnden den 19 juni 2007.

I detta dokument har idrottsförvaltningen och exploateringskontoret formulerat ett förslag till policy för staden med inriktning på 2020. Policyn har utarbetats inom idrottsförvaltningen i samråd med exploateringskontoret samt SMBF och SSF.

*Stockolms stadsbild är präglad av vatten och båtliv. Årstavikens Båtsällskap i Årstaviken.*





## BÅTLIVETS UTVECKLING



*Båtar vid Norrmälarstrand.*



*Vandrarhemsbåten af Chapman ovan och Vasamuseet nedan.*

Stockholm är en stad på vattnet, något som i hög grad präglar både stadsbilden och infrastrukturen i staden. Båttrafiken var en gång en av de viktigaste förbindelsemöjligheterna mellan öarna, och så kallade ropstenar, platser för att kalla till sig båtar, fanns på många håll. Stockholm är en skärgårdsstad och möjligheten att resa ut i skärgården är en av stadens många kvaliteter. Färjetrafiken till och från Finland, de baltiska staterna, Ryssland och Polen och kryssningstrafiken till Stockholm öppnar staden mot omvärlden och präglar i ökad grad besöksnäringen, och även stadsbilden. Vasamuseet är ett av de mest besökta museerna i staden och segelfartyget af Chapman, idag vandrarhem, är en omistlig del i stadsbilden.

Stockholm har alltid varit en stad präglad av ett levande båtliv. Många av dagens båtklubbar har sina rötter i sent 1800-tal. Men möjligheten att äga en fritidsbåt blev verklighet för en bredare allmänhet först under mellankrigstiden. Det var då fråga om träbåtar som innebar mycket hantverksarbete. Gemenskapen i klubbarna blev ofta stor under den tidskrävande vårrustningen. Under efterkrigstiden har antalet båtar i regionen ökat starkt. Intresset för att vara ansluten till en traditionell båtklubb ökar och medlemskap i båtklubben är viktigt i många människors liv.



## STOCKHOLM STÖDER ETT LIVAKTIGT BÅTLIV

Båtar och båtsport är en viktig del av stockholmarnas vardagsliv. Båtarna är en förbindelselänk med sjö och hav, med skärgård och natur. Båtlivet är värdefullt och positivt och bidrar till rekreation, aktiviteter, naturupplevelser och inte minst gemenskap i klubbarna. I gällande översiktsplan - Promenadstaden - framhålls att fritidsbåtar och båtklubbar är en uppskattad del av stadslivet och därför bör uppmärksammas som ett viktigt intresse i planeringen.

Stockholms stad stöder ett livaktigt båtliv. Det sker framför allt genom att ställa mark till förfogande för fritidsbåthamnar och båtuppläggningsområden. Stödet till båtlivet är ett frivilligt åtagande som staden tagit på sig och som funnits uttalat i decennier. Staden har inga direkta driftkostnader för stödet till båtlivet. Båtlivet finansierar själva sin direkta verksamhet vad avser drift, underhåll och inventarieanskaffning och ersätter staden genom hyror och arrenden för bryggor, mark och vatten utifrån av staden fastställda nivåer.

Stockholm är en stad i stark tillväxt. Bristen på mark för att möta den ökande befolkningen och behovet av både bostäder och serviceanläggningar och ny infrastruktur för trafiken blir allt mer uppenbar. Om Stockholm inte kan expandera genom byggandet av nya bostadsområden måste det ske en förtätning i staden. Och den förtätningen sker idag i stor utsträckning genom ianspråktagande av lågexploaterade industriområden, hamnområden och, om inte andra möjligheter finns, idrottsområden eller grönområden. I den här situationen kan det ifrågasättas om staden i centrala lägen ska ta i anspråk mark för båtuppläggningsplatser.

*Båtentusiaster på  
Årstavikens vatten*







Samtidigt är strandområdena naturligt värdefulla både ur ett vardagsperspektiv och ur rekreationssynpunkt, som strandpromenader, badplatser eller för andra vattennära upplevelser. Fritidsbåtlivet utgör samtidigt ett livgivande och spännande inslag i stadsmiljön. Staden söker på olika sätt och i samverkan med båtsportens organisationer underlätta båtclubbarnas existens i en situation med starka intressekonflikter.



Hammarby sjöstad är enligt förvaltningarna ett exempel där staden försökt ta tillvara allas intressen och relativt väl lyckats kombinera bostadsbebyggelse, strandpromenader och annan vattennära kontakt med ett fritidsbåtliv. Ökat gemensamt användande av hamnområden har inneburit att vinteruppläggningsplatser måste ske på annan plats, men båtlivet i vattnet finns kvar med ett stort antal bryggplatser direkt i bostadsområdet.

En viktig fråga för båtlivet i Stockholm är att bereda tillräckligt med plats för vinteruppläggningsplatser. Flera båtclubbar har drabbats och fler kan i framtiden drabbas av att exploatering av uppläggningsmark fordrar att båtuppläggningsplatser flyttas till mer perifera områden, samtidigt som hamnarna blir kvar. I Hammarby sjöstad finns det senaste exemplet på när båtuppläggningsmark exploateras. Stockholms stad upplåter för närvarande ungefär 25 hektar mark för uppläggningsplatser av cirka 8 000 båtar.

*Stadens strandområden är värdefulla både ur vardagsperspektiv och ur rekreationssynpunkt.*





Under sommaren – då uppläggningsområdena är fria från båtar – blir det också tydligt att det borde vara möjligt att använda vissa uppläggningsområden till alternativa aktiviteter. Dessa områden behöver då iordningställas för nya ändamål. Investeringar för att öka attraktiviteten inom dessa områden vidtas av markägaren Stockholms stad, så att området sedan kan upplåtas till annan operatör för exempelvis drift av sommarcamping, parkering, bangolf eller caféverksamhet. Alternativt kan staden iordningställa ytor för olika aktiviteter.

*På sommaren utnyttjas Grinds Hages BK:s uppläggningsyta vid Årstaviken till caféverksamhet.*





## NYA BÅTUPPLÄGGNINGSSOMRÅDEN

I översiktsplanen framhålls vikten av att frågan om vinteruppläggningsplatser utvecklas, och att de eventuellt samlas vid färre platser än i dag. Det är svårt att hitta ny mark för uppläggning av fritidsbåtar i Stockholm. I staden finns i dagsläget ett drygt 40-tal uppläggningsområden för cirka 70 klubbar. Tre av dessa ligger på mark som ägs av andra än staden (Hässelby SS har egen mark och två ligger på mark som ägs av Kungliga Djurgårdens Förvaltning). I del 2 av policyn redovisas befintliga uppläggningsområden och båthamnar i staden. Nya eller kompletterande markområden bör prövas i Lövsta och på andra platser. Fler uppläggningsplatser kan även tillkomma med effektivare markanvändning av befintliga uppläggningsområden. Det är också angeläget att behovet av parkeringsplatser beaktas vid planering av nya uppläggningsplatser eller vid kompletteringar av befintliga uppläggningsområden.

*Slipen på Stora Hunduddens varvsförening på Djurgården.*



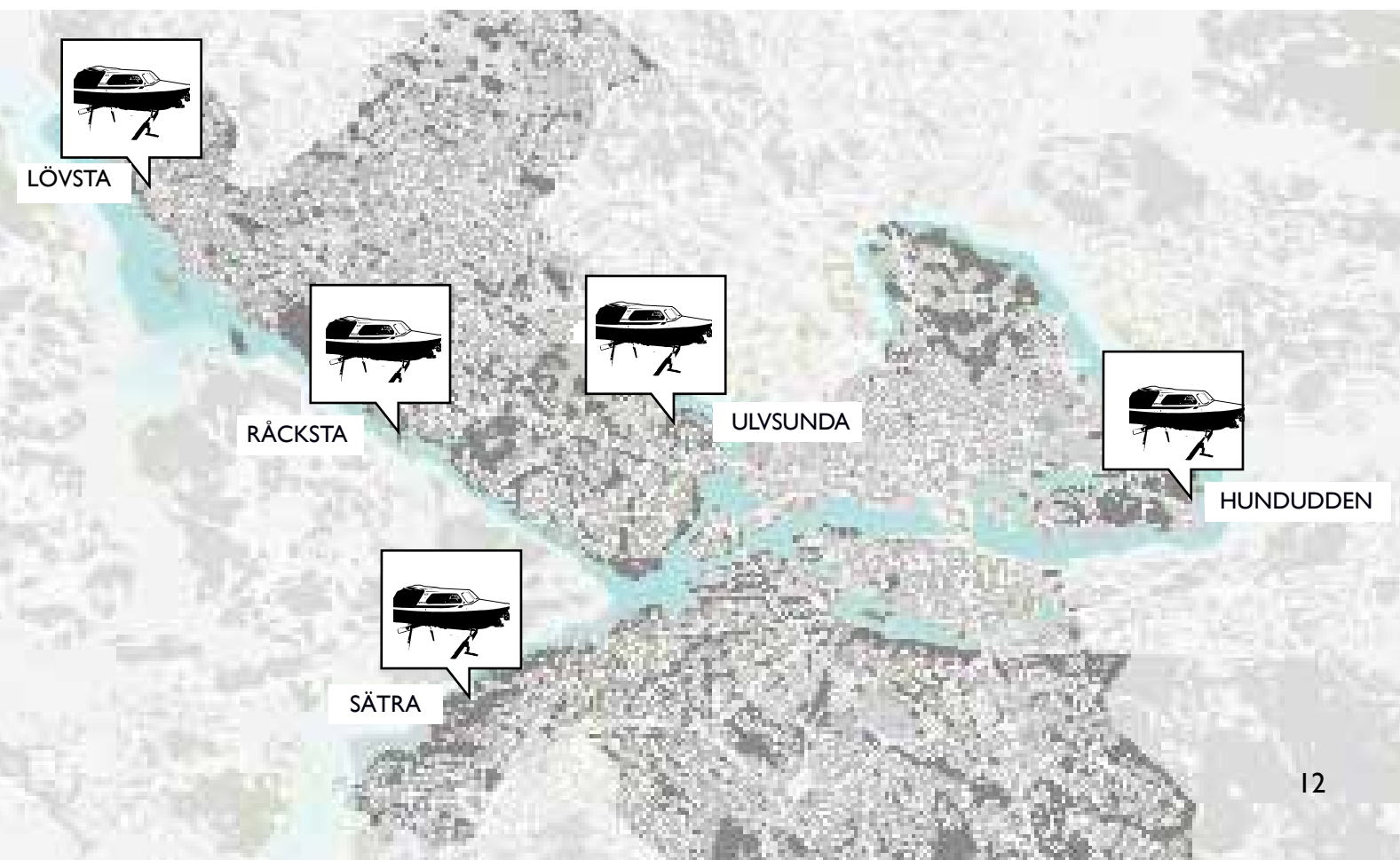


## UPPLÄGGNINGSOMRÅDEN SOM BÖR BLI KVAR

De stora varvsföreningarna bör utgöra kärnan av uppläggningsområden. De bör få finnas kvar med långsiktiga avtal, 15-20 år. Det gäller i första hand föreningarna i Lövsta, Räcksta Sjö-  
hage, Ulvsunda, Hundudden och vid Sättravarvet. Där flera föreningar finns på samma område bör eftersträvas att en gemensam varvsförening bildas och har hand om avtalet med staden.

Det är viktigt att upplåtelseperioderna är så långa att klubbarna kan bevara och utveckla sina uppläggningsområden. Det bör eftersträvas avtalstider om 10-15 år för huvuddelen av båtklubbarnas uppläggningsområden. Det gör det möjligt för klubbarna att investera i nödvändig maskinpark. I samband med att avtal förlängs bör staden se över möjligheterna att ordna strandpromenad och alternativ sommaraktivitet.

*Stockholms stora varvsföreningar  
Lövsta, Räcksta, Sättra, Ulvsunda och  
Hundudden.*



## NÅGRA UPPLÄGGNINGSSOMRÅDEN KAN KOMMA ATT OMRÖVAS

Det är inte troligt att alla uppläggningsområden för fritidsbåtar kan vara kvar på längre sikt. Vissa områden är särskilt attraktiva för bostäder, andra områden kommer att beröras av utbyggd infrastruktur inom bland annat trafikområdet. Här pekas dock inga specifika områden ut.

Den process som gäller är att exploateringsnämnden på förslag från exploateringskontoret gör en markanvisning till en byggherre, efter underhandssamråd med idrottsförvaltningen och stadsbyggnadskontoret. Det kan vara fråga om särskilt värdefulla markområden för bostadsbyggande, områden som kompletterar aktuella bostadsbyggnadsprojekt med mera. I dessa situationer kan staden, om det är möjligt, föreslå alternativa båtuppläggningsplatser för berörda båtklubbar. Det kommer inte alltid vara möjligt att hitta lika goda lägen som de som tas i anspråk för annat ändamål. I några fall kanske en klubb får avstå från att ta in nya medlemmar under en tid. I vissa fall kan det bli dellösningar liknande Hammarby sjöstad. Det viktigaste är att processen startar i ett tidigt skede så att alternativa lösningar kan tas fram.

*Hammarbyleden BK:s nya hamn i Hammarby sjöstad.*



## UPPLÄGGNINGSOMRÅDEN I ANDRA KOMMUNER

Att ordna uppläggningsområden på stadens mark i andra kommuner har prövats genom åren. Det har visat sig svårt att få medgivande till detaljplaner och bygglov. Dåvarande gatu- och fastighetskontoret och fritidsförvaltningen gjorde för ett tiotal år sedan en del efterforskningar för att se om möjligheten fanns att bygga ut båtuppläggningsområden på Stockholms markinnehav i andra kommuner. De berörda kommunerna har dock inte visat sig intresserade av att genom planarbete och bygglov låta Stockholm använda sina fastigheters stränder för uppläggning av fritidsbåtar för stockholmares behov. Kommunerna har också anfört att det bör då i första hand vara fråga om markupplåtelse till lokala båtklubbar, inte att Stockholms stad utvecklar och exploaterar för Stockholmsklubbars behov. I en förlängning kan dock etablerandet av nya anläggningar utanför stadens gränser, exempelvis kommersiella marinor, också bli en framtida tillgång för båtägare.

*Lövsta är ett av få varvsområden i Stockholm som staden har möjlighet att utvidga, både i antal båtplatser vid brygga och antal båtuppläggningsplatser.*





## ALTERNATIV UPPLÄGGNING

Utöver skapande av nya uppläggningsområden kan man i framtiden tänka sig alternativa tekniska lösningar som dels möjliggör lösningar vid bryggan eller ökat nyttjande på befintliga uppläggningsområden, eller som gör det möjligt att använda ytor som inte kan tas i anspråk för annan verksamhet.

Särskilda upphissningsanordningar finns som gör att båten kan ligga kvar vid bryggan under hela året, vintertid ovanför isen. Detta kan dock knappast bli en allmän och betydelsefull lösning för Stockholms båtklubbars uppläggningsproblem.

Båtar med starka bottenkonstruktioner klarar isen och kan ligga kvar vid bryggan året runt. Andra båtar kan ligga kvar i vattnet under hela vintern genom att man exempelvis pumpar upp det varmare bottenvattnet för att hålla isfritt kring båtarna. Detta sker redan idag. Det kan dock innebära en viss risk för svag is i områden som samtidigt utgör rekreationsområde eller där många människor är i rörelse. Denna konflikt bör dock kunna lösas. Vinterhamnar för fritidsbåtar som får ligga kvar i vattnet året runt bör utvecklas. Fler vinterliggare minskar trycket på uppläggningsområden.

*Båtar med starka bottenkonstruktioner kan ligga kvar året om.  
Hägerstens Båtklubb.*



Staden bör också söka fler nya lägen för sjösättningsramper för de som väljer att förvara sin fritidsbåt på egen hand. Så kallade hembåtar, dvs. uppläggning på villatomten, är vanligare i grannkommunerna.

Ett sätt att väsentligt öka båtuppläggningsområdenas kapacitet är att bygga någon form av monterbara ställningar eller annan enkel byggnad, så kallat ställage. Då kan båtarna lagras i flera våningar. Detta kan dock bara komma ifråga för mindre båtar. En sådan lösning kräver andra kunskaper och hantering vid upptagning och sjösättning. Båtarna kan inte heller underhållas under vintern. Brandskydds- och andra säkerhetsaspekter måste också beaktas. Under sommaren kan klubbarna använda ställagen för förvaring av uppläggningsmateriel. Idrottsförvaltningen och exploateringskontoret avser att fortsätta resonemang med båtsporten om den här typen av lösning på uppläggningsområdet för fritidsbåtar.



*Ställage för båtar kan vara ett sätt att öka båtuppläggningsområdenas kapacitet.*

## DE STORA UPPLÄGGNINGSSOMRÅDENA OCH VARVSFÖRENINGARNA

Varvsföreningar är ett sätt att få klubbar att samverka om förvärv och inköp av maskiner och tjänster, disposition av uppläggningsområden, tidsplaner, bevakning osv.

Det är önskvärt att alla stora uppläggningsområden med mer än en förening på plats i sin helhet upplåts till varvsföreningar. Dessa bör ha kompetens och resurser för att hantera inte bara direkta frågor som hamn och uppläggning utan också frågor om till exempel servering och andra aktiviteter, gästplatser, reparationsverkstäder med mera. Det är dock troligt att ingen båtklubb eller varvsförening ekonomiskt klarar att på egen hand ordna förutsättningarna för en alternativ användning av uppläggningsområdena sommartid. Här är det en förutsättning att staden träder in.

*På Långholmen utnyttjas grusytor till husbilspartering sommartid och båtuppläggning vintertid.*





## Hundudden

Idrottsförvaltningen har i samråd med de tre berörda arrendatorerna (Stora Hunduddens varvsförening, Vikingarnas SS och Djurgårdsbrunnsvikens MBK) låtit ta fram en skiss för hur Hundudden skulle kunna utvecklas med andra aktiviteter – särskilt med camping för husbilar och husvagnar. Här kan som exempel nämnas Långholmen vid Västerbron, där husbilsparkeringen enkelt och problemfritt samsas med båtuppläggningsområdet.

Vikingarnas SS driver en servering som vänder sig till allmänheten och som marknadsförs med affischer i grannskapet. Serveringen ligger i det gamla Kruthuset, en av staden ägd byggnad av byggnadsminnesklass som upprustats i samråd med stadsmuseet.

En annan fråga som förtjänar att nämnas i sammanhanget är att Vega båtklubb kanske mister sin uppläggningsplats vid Ropsten inom de närmaste åren. Varvsföreningen vid Hundudden bör pröva om det med hjälp av ställage och liknande går att lägga upp även denna klubbs båtar vid Hundudden.

*I Kruthuset på Vikingarnas SS uppläggningsområde har klubben startat en servering för allmänheten.*





som plats för bouletturneringar...



...eller kanske för bakluckeloppisar?

Råcksta Sjöhage, båtuppläggningsplats på vintern. Skulle platsen kunna få fler användningsområden än parkering sommartid?

I första hand bör alla föreningar som finns i området vara med i en enda varvsförening. Staden ska bara teckna ett enda avtal som gäller både hamn och mark, vatten och byggnader för hela Hunduddsområdet. För ett sådant åtagande behövs de resurser som finns i en starkare varvsförening och i den service som en eventuellt utbyggd gästhamn och husvagns- och husbilsparkering kommer att kräva.

### Lövsta

Lövsta kan som nämnts utvidgas både vad gäller antal båtplatser vid brygga och antal båtuppläggningsplatser, med möjlighet till fler. Utbyggnad av området, som nu upplåts till en varvsförening, kan också vara aktuell för evakuering av klubbar från andra platser. Nya klubbar kan flytta hit och anslutas till varvsföreningen. På sommaren kan området användas bland annat som parkering för besökare till Lövstabadet och andra idrotts- och friluftaktiviteter i området. Vid det aktuella området i Lövsta kan även andra användningsområden bli aktuella. Detta behöver dock inte inkräkta på möjligheterna att utvidga området för fritidsbåtlivet.

### Råcksta Sjöhage

Råcksta Sjöhage fungerar i dag som uppläggningsplats för flera klubbar. På sommaren är det bland annat parkering för Kaananbadet. Staden ska utreda om området går att använda också till andra aktiviteter.





### **Sätravarvet**

Ett första skissarbete för detta stora uppläggningsområde ska genomföras i samband med arbetena med Förbifart Stockholm, som kommer att påverka klubben under många år. Området berörs då av den av Trafikverket planerade arbetstunneln och utskeppningshamnen för sprängmassor.

### **Ulvsunda**

Ulvsunda varvsförening berörs av tvärbanans utbyggnad mot Sundbyberg och Solna, både permanent och under utbyggnadstiden. Ett arbete pågår med att ta fram nya avtal för båtverksamheten, anpassade till kommande förutsättningar i området. Staden har exempelvis planer på att anlägga en strandpromenad här.

*Strandpromenader för allmänheten  
likt stadens allmänna brygga i  
Hammarby sjöstad, planeras bl.a. i  
Ulvsunda båtuppläggningsområde.*





## AKTIVITETER SOMMARTID

När båtarna ligger i vattnet står uppläggningsområdena oftast tomma och outnyttjade. Det är angeläget att uppläggningsområdena blir mer användbara sommartid. Här kan ordnas en rad aktiviteter:

- Idrott som badminton, streetbasket, bangolf, boule med mera
- Camping för husvagnar och husbilar med dusch och toalett eller parkering för rekreativa syften, främst på större uppläggningsområden
- Badplatser och båthamnar innebär en viss konflikt, men klubbarna bör pröva om en enkel badbrygga kan rymmas i anslutning till hamnen
- Strandpromenader bör prövas i första hand i samband med förlängning eller förnyelse av avtal
- Gästhamnsverksamhet

För några av de större uppläggningsområdena, Årstavikens segelsällskap, Ålstens båtsällskap och Hundudden, har redan ett skissarbete inletts.



## NYA BRYGGPLATSER

Efterfrågan på fler bryggplatser är stor och det finns flera tänkbara alternativ för att inrymma nya fritidsbåtshamnar i Stockholm. Exempelvis i Alviks strand – här skulle en ny stor småbåtshamn kunna anordnas på vattenområden som idag är privatägda. Nya hamnar skulle vara särskilt värdefulla vid stora nya bostadsområden som västra Kungsholmen, norra Djurgårdstaden, Ulvsunda och Liljeholmen. Andra platser som kan tänkas för nya hamnar är till exempel vid Nockebybron, Tranebergsbron och i viken vid Hässelbyverket. Nya hamnar kräver en noggrann lokaliseringstudie. En inventering med syfte att få fram nya bryggplatser ska göras. Här behöver även behovet av parkeringsplatser i anslutning till bryggplatser beaktas.

Båtklubbarnas organisationer anser att till nya bryggplatser bör även närliggande uppläggningsområden pekas ut. Det finns dock klubbar som helt saknar uppläggningsområden för sina medlemmar. För dessa återstår möjligheten att lägga upp båten på andra ställen – på tomt, vid sommarstugan eller på annan plats.

*Tänkbara alternativ för att inrymma nya fritidsbåtshamnar i Stockholm.*





Nya båtklubbar kan bildas i framtiden. Det är tveksamt om denna expansion kan tillgodoses med nya markområden i centrala lägen i staden. Flera befintliga båtklubbar kan dock växa i sina hamnar genom att fler bryggplatser läggs ut. Många kan tillåtas växa med fler pontoner. Hamnar som kan växa är till exempel Lövsta, Hundudden, Fiskarfjärden och Sättravarvet.

Det finns ett visst intresse hos exempelvis byggherrar och bostadsrättsföreningar att anordna ”privata” båtklubbar, som riktar sig enbart till boende i närliggande bostadsfastighet. Sådana avtal bör staden inte teckna. Alla uppåtelse bör avse båtklubbar som är öppna för alla och där båtklubben är medlem i de centrala båtororganisationerna.

Staden bör därutöver också försöka skapa fler allmänna bryggplatser. Det gäller särskilt där bryggplatser inte så enkelt kan anslutas till en ny eller befintlig klubb. Möjligheten att anlägga ytterligare allmänna bryggplatser längs Stockholms stränder utreds.

*En av stadens allmänna bryggor, här i Hammarby sjöstad.*





## GÄSTPLATSER

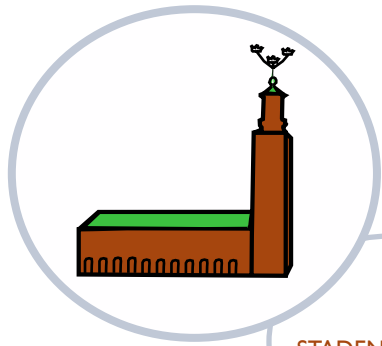
Gästhamnar är betydelsefulla för stadens besöksnäring. Skapandet av nya gästhamnar bör därför uppmuntras och stödjas av staden.

I Stockholm finns idag gästhamnar i begränsad omfattning både i klubb- och marinaregi. Gästhamn kräver tillgång till sanitära anläggningar, inklusive möjligheter att tömma toaletter och kasta sopor. De kräver också exakt överblick över vilka båtplatser som är lediga i hamnen. Under semestertider är flest platser tomma, och då är också efterfrågan på gästplatser som störst. Det krävs med andra ord en organisation med personal, system för bokning, betalning osv.

Överläggningar bör föras med båtklubbarna om på vilket sätt staden kan bidra till att flera gästplatser skapas de närmaste åren.

*Kungliga Motorbåtsklubben vid Djurgårdsbron erbjuder, i mån av plats, gästplatser sommartid.*





STADEN SER TILL:



STOCKHOLMARNAS  
SOM BLIR ALLT FLER



OCH SÖKER DÄRFÖR  
MARK FÖR BOSTÄDER



SAMTIDIGT VÄRNAR  
STADEN OM BÅTSPORTEN

## STADEN OCH BÅTLIVET I FRAMTIDEN

All fysisk planering handlar om att avväga och prioritera mellan olika markbehov. Antalet stockholmare har aldrig varit fler än nu och befolkningen fortsätter att växa kraftigt. I en växande stad blir tillgången till mark en allt knappare resurs. Markpriserna ökar i snabb takt, mest i attraktiva lägen.

Staden är starkt inriktad på att skaffa mark för bostäder och andra investeringar som behövs för en växande befolkning, men staden vill även slå vakt om båtsportens hamnar och uppläggningsområden. Intressekonflikten har på olika sätt beskrivits i denna policy. Det är viktigt att beslutsprocesser tydliggörs och att alla berörda intressenter får möjlighet att föra sin talan i ett tidigt skede i stadsplaneringen. Stockholm ska vara en stad att bo i, men också att leva i och en stad att få utveckla sitt fritidsintresse i. Båtlivet är viktigt för många och staden bör se till att beakta detta fritidsintresse.

Kommuner har ingen skyldighet att upplåta mark för båtuppläggning eller vattenområden för hamnar. Staden har valt en modell för att samarbeta med det ideella båtlivets centralorganisationer. Modellen bygger på att staden upplåter mark och vattenområden till båtklubbar mot att klubbarna betalar arrenden och själva finansierar nödvändigt underhåll och inventarier. Den finansieringsmodell som valts är kronor/kvm uppläggningsmark samt uttag av olika taxor för exempelvis bruk av antal meter användbar brygga, tillgång till el och vatten etcetera. Avgifternas storlek presenteras för båtklubbarna av centralorganisationerna SMBF och SSF och beslutas därefter av idrottsnämnden.

Det är knappast möjligt att tillgodose alla intresserade som önskar brygg- och uppläggningsplats i Stockholm, och i framtiden kan det bli fråga om att hantera växande intressekonflikter mellan båtlivets intressen och andra intressen. Den inriktning som föreslås i denna policy visar ändå på att betydande förbättringar är möjliga för att tillgodose båtlivets intressen.



## EKONOMI

I dag upplåts markområden för båtuppläggning med arrende, men med viss oklarhet vad gäller rätten att använda området under sommaren. Avtalens ritningsbilagor reglerar inte användningen under sommarsäsongen. Det blir betydande olikheter mellan klubbarna. Staden har en ambition att få till stånd fleranvändning av ytorna, men det kan bara gälla för vissa av uppläggningsområdena.

Andrahandsupplåtelser för kommersiell verksamhet såsom bensinmackar, serveringar, verkstäder och p-platser förekommer och ska regleras. Staden som markägare ska vara den part som tecknar avtal när uppgörelser som är att betrakta som kommersiella blir aktuella.

De hyresintäkter staden får in för upplåtelse av bryggor, hamnområden och uppläggningsområden täcker inte helt efterfrågat behov av drift, underhåll och investeringar. Situationen har sett ut så under en följd av år. Det finns därför ett dokumenterat eftersatt underhållsbehov som måste finansieras. Ett arbete pågår inom staden för att ta fram förslag till nya långsiktiga avtal och uttag av avgifter. Vid infrastrukturella investeringar bör staden ta ansvar för finansieringen helt eller delvis.

*Loopen Marina, en restaurang öppen på sommaren som hyr bryggplats av staden.*





## UPPLÅTELSEAVTALEN

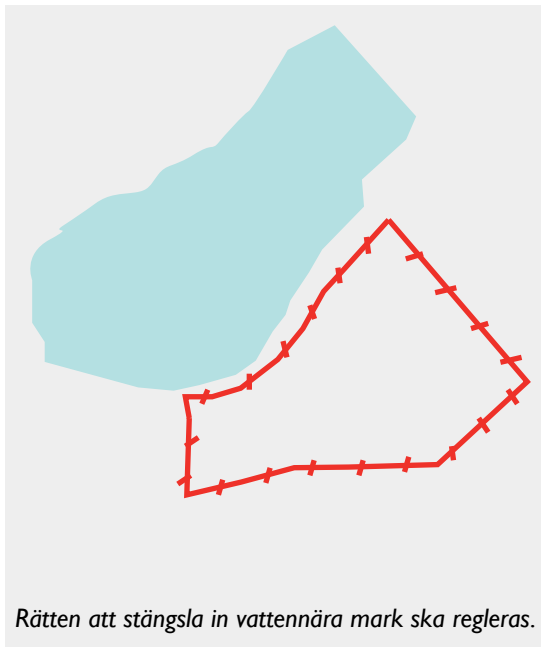
Stadens översiktsplan betonar den allt större betydelse som drift och underhåll av parker och idrottsytor kommer att få, i takt med att besöksstrycket och slitaget ökar. I planen anges att det "krävs såväl en god skötsel som en aktiv parkplanering med insatser för att förnya och nyskapa parker och natur, förbättra kvaliteter och öka tillgängligheten". Detta gäller i hög grad även ytor avsedda för fritidsbåtlivet.

Staden upplåter mark- och vattenområden till ideella båtklubbar och varvsföreningar utan vinstintresse, till i huvudsak självkostnadsnivåer.

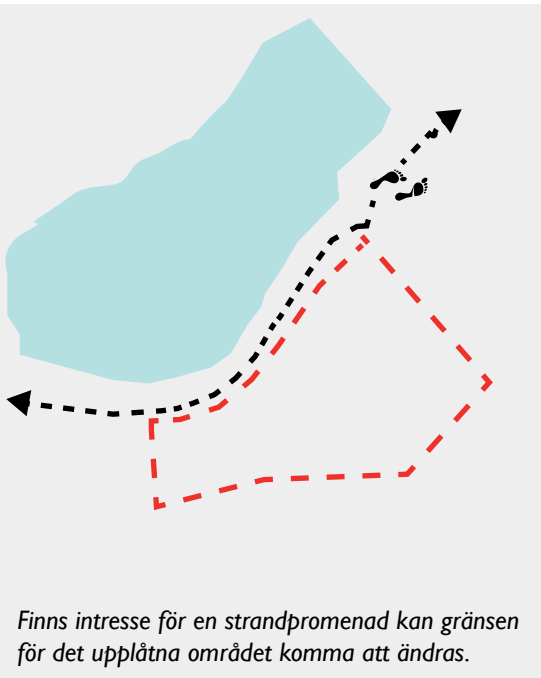
Det är en förmån att få använda strandnära, central mark. Det borde därför vara möjligt och lämpligt att ställa tydliga krav i avtalen med båtklubbarna, särskilt vad avser dubbelanvändning av marken. Så sker redan i dag men många fler frågor kan regleras i avtalen med klubbarna. Bland annat frågan om vad som är en fritidsbåt och dess storlek, här sker ständigt en utveckling som kan skapa diskussioner. Det ska också tydliggöras att boende i båt inte är tillåtet utan endast tillfällig övernattnings, vilka serviceanläggningar som finns och att upplåtet mark- och vattenområde disponeras på ett optimalt vis. Det kan i flera fall behövas mer detaljerade dispositionsplaner över ytorna. Det kan gälla förrådsytor och ytor som vissa perioder ska kunna disponeras av allmänheten. Här ska till exempel rätten att stängsla in marken regleras. Vid nyteckning av avtal kan gränsen för det upplåtna området ändras om det till exempel finns ett intresse att anlägga en strandpromenad. Detta ska alltid övervägas vid nyteckning eller förlängning av avtal. Möjligheter för stadens invånare att flanera längs iordninggjorda strandpromenader vid vattnet har skapats under många år och förbättrats, men fortfarande finns områden där åtkomsten till stränderna begränsas på olika sätt. En särskild översyn bör göras av hur strandpromenaderna kan utvecklas ytterligare. Detta arbete bör samordnas med det pågående arbetet att se över möjligheterna att utöka antalet båtplatser.

Avtalen med båtklubbarna är alla lika varandra, vilket kan ses som ett uttryck för rättvisa mellan klubbarna. När det är lämpligt bör dock speciella krav kunna ställas på en klubb utifrån platsens förutsättningar. Båtklubbarna är självklart inriktade på sina angelägenheter, men där förutsättningar finns bör samverkan ske med angränsande markägare, för att om möjligt få ett större aktivitetsområde.

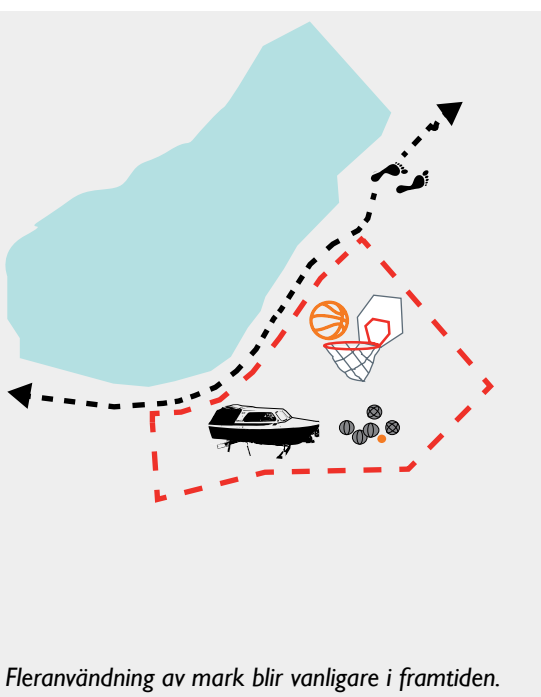
Avtalen reglerar upplåtelse av mark och vatten samt uthyrning av pontoner. En översyn av avtalens konstruktion görs av idrottsförvaltningen i samråd med båtsporsorganisationer. Staden eftersträvar att alla avtalstider görs så långa att klubbarna kan överblicka och även finansiera sin verksamhet vad gäller exempelvis medlemsfrågor, investeringar och underhåll.



Rätten att stängsla in vattennära mark ska regleras.



Finns intresse för en strandpromenad kan gränsen för det upplåtna området komma att ändras.



Fleranvändning av mark blir vanligare i framtiden.

## SMÅBÅTSLIVETS PÅVERKAN PÅ MILJÖN

Båtlivet för med sig en rad miljökonsekvenser i form av utsläpp till luft, mark och vatten. Båtuppläggningar kan medföra markföroreningar, kanske framför allt på äldre klubbområden. Avflyttande klubbar kan ha små eller inga ekonomiska möjligheter att finansiera kostnader för eventuell marksanering för stora belopp. Dagens giftfria bottenfärger gör att olika typer av tvättanläggningar behövs under sommaren. I mycket hanteras dessa frågor direkt mellan staden som myndighet inom miljöområdet och båtklubbarna. Inspektioner sker också av miljöförvaltningen. En viktig fråga är att utreda om gifter i marken vid uppläggningsområdena hindrar andra aktiviteter på sommaren.

En bred genomgång av båtlivets miljöarbete och miljökonsekvenser bör göras av idrottsförvaltningen i samråd med miljöförvaltningen. En sådan översyn ska bland annat innefatta möjligheter och krav vad gäller tömning av båttoaletter samt behovet av och möjligheterna att anlägga spolplattor vid lämpliga platser.

Miljöperspektivet bör förstärkas i utformningen av de nya avtalen och även i den utveckling som sker av småbåtshamnar och uppläggningsområden.

*På Heleneborgs Båtklubb anlägger staden just nu en spolplatta för rengöring av båtar och en station för tömning av båttoaletter.*







Idrottsförvaltningen & Exploateringskontoret