



Maj 2022



# Slutrapport - Pilotprojektet "Bo på båt"



## **Innehåll**

Inledning .....	2
Bakgrund och syfte .....	2
Boendeformen husbåt .....	2
Regelverk .....	3
Genomförande pilotprojektet ”Bo på båt” .....	3
Krav för fartyg med båtboende i Stockholm.....	4
Resultat .....	4
Slutsatser.....	5



## Inledning

### Bakgrund och syfte

Stockholms attraktivitet bygger i hög grad på läget vid Mälaren och Saltsjön och de unika möjligheterna att vistas på och i anslutning till vatten. Staden växte fram som en hamn och handelsplats för 750 år sedan och genom seklerna har sjöfarten haft en avgörande betydelse, inte bara för Stockholm och den närmast omgivande regionen, utan för hela landet.

Maritima byggnader och hårdgjorda kajer vittnar om Stockholms betydelse som hamnstad. Innerstadskajerna är en vital del av historien och en del av stadens själ. Precis som i många andra städer i både Sverige och internationellt har innerstadens kajer under årens lopp genomgått förändringar. Stockholms innerstadskajer är populära delar i stadens offentliga rum och erbjuder många olika funktioner för invånare och besökare såväl som för aktörer inom näringslivet.

I november 2000 beslutade kommunfullmäktige att uppmana Stockholms Hamn att i samråd med berörda förvaltningar och bolag genomföra ett pilotprojekt för permanentboende på båt vid Söder Mälmarstrand. Beslutet syftade till att skapa en än mer levande stad och möjliggöra för fler människor att inrätta sina liv som de allra helst önskar. Detta genom att göra det möjligt för fler båtägare att bo permanent på sina båtar och därmed ge en ökad valfrihet bland boendeformerna.

Syftet med pilotprojektet var att upprätta möjlighet till lagligt och reglerat båtboende för att ge hushåll möjlighet att officiellt bo på sina fartyg på Söder Mälmarstrand. Boendet skulle därtill bli ett positivt inslag i stadsmiljön och ge staden ytterligare en boendeform som dessutom tillför staden ökat liv och stärker Stockholms profil som sjöfartsstad.

I arbetet med stadens utveckling är det nödvändigt att göra avvägningar mellan olika intressen. För att realisera målen om att skapa mer levande och attraktiva kajer finns ett antal frågeställningar som är viktiga att hantera i stadsplaneringen. Ett sådant är båtboende.

### Boendeformen husbåt

Att bo i husbåt är en boendeform som fortfarande håller på att etableras på bostadsmarknaden i Sverige. Ett antal kommuner har i dag någon form av boende på vatten, därav bland annat Nacka, Solna, Stockholm, Västerås och Malmö. Lösningarna ser olika ut i olika kommuner och de som bor på vatten kan bo på en båt som är inredd som ett riktigt hem och som går att förflytta med motor, eller på en villa som är förankrad på



stora pålar på vattnet. Knäckfrågan för båtboende generellt rör upplåtelseform, regelverk och hur boendeformen kan införlivas i stadsplanering.

## Regelverk

I dag finns det många som bor på båtar som ligger i vattnet året runt. Det finns dock inte något enhetligt regelverk för boende på båt eller i flytande villor, utan reglerna varierar beroende på boendeform och kommun. Det finns därmed inte någon lagstiftning som hanterar boende på vatten och det råder tvivel om vad som gäller vid upplåtelse av husbåtar vid en kajplats. Reglerna kring upprättandet av husbåtar faller mellan plan- och bygglagstiftningen och hamnens egna regler vilket gör att det inte går att säga med bestämdhet vilken upplåtelseform som är den mest tillämpbara sett ur både markägarens perspektiv och för den som vill bo på vatten.

För den aktuella sträckan på Söder Mälarstrand i Stockholm gjordes bedömningen att fartygen är flyttbara, inte bygglovspflichtiga och därmed beslutades att ingen förändring av detaljplanen för platsen behövdes. För exempelvis Pampas Marina i Solna valde Solna kommun att detaljplanera boendet på vatten.

I ett examensarbete från Lantmäteriet från år 2019<sup>1</sup> menar författarna att den upplåtelseform som Stockholms Hamn använder i detta fall, det vill säga lägenhetsarrende, är för boende på fritidsfartyg den bäst lämpade.

## Genomförande pilotprojektet ”Bo på båt”

Starten av genomförandet för projektet sköts upp till 2009 bland annat på grund av strukturella förändringar på hamnen och behovet av en total översyn av de befintliga fritidsfartygen vid hamnens kajer. Översynen resulterade i att enskilda avtal tecknades med ett hundratal fartygsägare vilket ersatte samtliga arrendeavtal för kajsträckor som tidigare tecknats med olika fartygsföreningar.

En rad olika alternativ på utformning utreddes och det beslutades om en utformning med 25 platser med bojförstärkning samt en plats längs med kaj. Avloppet placerades i en konsolkonstruktion längs med kajen. Varje plats försågs med en kopplingspunkt med tillhörande fem meter lång isolerad slang för vatten och avlopp. För inkoppling behövde fartygsägarna installera lågtryckspump för avloppet samt snabbkopplingar för vatten och avlopp. En gemensam fastighetsbrevlåda och en avfallsanläggning placerades vid kajen.

Parallellt med de tekniska utredningarna hanterades formalia som adressnummerbeslut

---

<sup>1</sup> Astner & Ohlsson, 2019, Kajplats för permanentboende på vatten - Vilken lagstiftning tillämpas vid upplåtelsen för boendeformen?



och upplåtelseform i samråd och genom ansökan till berörda myndigheter och förvaltningar. Det hölls även en löpande dialog med fartygsföreningarna och intresserade kunder. De första fartygen förtöjde på längs den för pilotprojektet avsedda sträckan på Söder Mälarstrand under sommaren år 2010.

För ändamålet har Stockholms hamnar tecknat lägenhetsarrendeavtal med sina kunder. I detta avtal ingår VA, el, avfallskärl på kajen samt en fastighetsbrevlåda. Uppsägningstiden på avtalen som Stockholms hamnar tecknar med nyttjanderättshavaren är 12 månader. Upplåtelsens huvudsakliga syfte är kajplats för fritidsskutor där boende också är tillåtet. Detta innebär att något besittningsskydd inte erbjuds för kajplatsen. En kajplats kan heller aldrig överlåtas. Eftersom avtalen för husbåtsboende är längre än ordinarie avtal för fritidsfartyg ger det de boende ändå en större säkerhet jämfört med avtal för fritidsfartyg som inte är avsett för boende.

## Krav för fartyg med båtboende i Stockholm

Stockholms Hamn ställer ett antal krav för boende på båt där nuvarande krav för fritidsfartyg gäller samt att fartygen måste klara Stockholmsklass enligt Stockholms hamnars krav (för definition se hemsidan). Maximal tillåten längd är 35 meter och det görs också en bedömning baserad på fartygets belastning på kätting och bojstenar. Fartyget måste även inneha förtöjningsgods för stävförtöjning.

En brandskyddsbeskrivning måste göras där det bland annat ska finnas brandsläckare och brandlarm med ljud- och ljussignal på däck. Vid pilotprojektets genomförande tog hamnen på sig att granska fartygens utformning av brandskydd. I dag ansvarar dock inte hamnen för att granska brandskyddsplaner, utan ansvaret vilar på den enskilda fartygsägaren. Fartyget måste även klara av att pumpa allt svart- och gråvatten med en så kallad LPS-pump (Low Pressure Sewer eller tryckavloppssystem).

## Resultat

Längs med Söder Mälarstrands cirka två kilometer långa kajsträcka, som sträcker sig längs Riddarfjärden från Pålsundet i väst till Centralbron i öst, finns varierande typer av större fartyg, kommersiella stillaliggande fartyg med verksamheter som nattklubb-, restaurang- och hotellfartyg samt en sjömansskola. Här finns i dag också 25 stycken kajplatser för privata fritidsskepp med båtboende. Dessa upplevs generellt skapa ett folkliv på platsen samt generera trygghetskapande effekter.

Drygt tio år efter projektets genomförande har hälften av fartygsägarna varit med sedan starten och ytterligare en fjärdedel har bott på platsen i minst fyra år. Den låga



omsättningen tyder på trivsel hos de boende, vilket är något de också uttrycker vid samrådsmöten med Hamnen.

Gällande den tekniska utformningen visade det sig problematiskt att inte placera avloppsledningen frostfritt då den frusit igen vid upprepade tillfällen. Även elinstallationen utfördes bristfälligt vilket accentuerade problemen med frusna avlopp. Att placera kopplingspunkten ombord på fartygen utgjorde ett reellt arbetsmiljöproblem för hamnens personal och numera är kopplingspunkten på kaj och avloppsslangarna är efterskänkta till fartygsägarna. Till följd av att fartygen hamnade för tätt utifrån ett brandskyddsperspektiv är numera även två av de ursprungliga platserna som erbjöds borttagna. Vid pilotprojektets genomförande tog hamnen på sig att granska fartygens utformning av brandskydd, men det bör förtydligas att ansvaret alltid vilar på den enskilda fartygsägaren. I dag gör inte Hamnen någon besiktning av fartygets lämplighet som bostad, till exempel ur brand- och säkerhetsaspekt. Detta ansvar ligger på fartygsägaren.

För den enskilda fartygsägaren är bedömningen att dagens avgiftsnivå på 2400 – 3200 kr/månad ligger på en rimlig nivå jämfört med tomträttsavgälden för en vanlig lägenhet i Stockholm. Boendeformen medför högre kostnader för bland annat försäkringar, lån, underhåll och uppvärmning jämfört med andra boenden. Därtill kommer även en initial investeringskostnad för fartygsägaren för inköp av pump och anpassning av vatten och avloppssystem.

Hamnen upplever att intresset för att bo på båt är begränsat bland de av hamnens befintliga kunder som kan antas vistas mycket ombord på sina fritidsfartyg. Detta sannolikt till följd av de extra avgifterna för båtboende. Utifrån genomförda observationer under pilotprojektets gång så medförde inte projektet att all övrig inofficiell form av boende på övriga fritidsfartyg upphörde, vilket var en av förhoppningarna med pilotprojektet.

Sedan januari 2019 har Hamnen en köpool för fritidsfartyg för aktivt sökande fartygsägare. I maj 2022 var antalet sökande till båtboendet fem stycken.

## Slutsatser

Stockholms kajer har olika geografiska och tekniska förutsättningar, värden och stadslivskvaliteter. De behöver vara multifunktionella och tillgängliga för att kunna erbjuda många möjligheter till varierande användningsområden för stockholmare, verksamma och besökare. Den nya förslaget till kajstrategi för Stockholms stad, framtaget av bland annat Stockholms Hamnar och trafikkontoret, syftar till att skapa förutsättningar att utveckla stadens kajer till mer levande mötesplatser, tillgängliga för folkliv, restauranger och caféer. Syftet med strategin är också att skapa fortsatt goda förutsättningar för sjöfartens behov bland annat genom en minskning av antalet



kajplatser för stillaliggande fritidsfartyg till förmån för den rörliga sjöfarten. Kajstrategin pekar på multifunktionella kajer där kajerna profileras och där deras olika roller som offentliga rum tydliggörs.

Det föreliggande uppdraget att genomföra ett pilotprojekt för permanentboende på båt vid Söder Mälarstrand är nu genomfört. Pilotprojektet har under arbetets gång samordnats med övriga för uppdraget relevanta förvaltningar inom staden.

Generellt kan pilotprojektet med att tillåta permanentboende ombord på fartygen ses som ett sätt bland många andra att utveckla stadens kajer till mer levande och trygga mötesplatser och stråk, samtidigt som fartygen adderar till kajernas maritima miljö. Vissa initiala farhågor tidigt i projektet, såsom förfulande påbyggnader eller att allmänhetens tillträde skulle begränsas, har inte bekräftats.

Pilotprojektet gav inte önskat resultat gällande att all övrig form av boende på övriga fritidsfartyg skulle upphöra. För att säkerställa att inga otillbörliga utsläpp följer med anledning av inofficiellt boende på båt, så krävs resurser och åtgärder från hamnens sida. Med anledning av det planeras en avgiftshöjning för de fritidsfartyg som inte ligger vid båtboendet på Söder Mälarstrand.

Båtboendet på Söder Mälarstrand är välfungerande och förslaget i denna rapport är att denna boendeform på vatten permanentas på platsen. Hamnen upplever att intresset för båtboende är stort, men att en konkret efterfrågan på kajplatser för båtboende på fartyg är mycket låg. En eventuellt önskad fortsatt utveckling av båtboende i Stockholm bör föregås av kompletterande och fördjupande utredningar. Detta bland annat med anledning av inriktningen i det nya förslaget till kajstrategi om fokus på rörlig sjöfart, men även med anledning av det nästintill obefintliga regelverket för denna typ av boendeform.

Stockholms Hamn som bolag bör inte driva en eventuell fortsatt utveckling av denna typ av boendeform, detta då det ligger utanför hamnens kärnverksamhet och rådighet.