

Tid Tisdagen den 17 maj 2022 kl. 17.00 – 17.10
Plats Bolindersalen, Tekniska nämndhuset
Justering Måndagen den 23 maj 2022, §§ 1-15, 18, 19

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Tisdagen den 17 maj 2022, §§ 16, 17

Katarina Luhr

Felix Antman Debels

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Katarina Luhr (MP) ordföranden

Torbjörn Erbe (M)
Fritz Lennaárd (M) §§ 1-11, 13-19
Jonas Nilsson (M)
Amelie Langby (M)
Patrik Silverudd (L)
Felix Antman Debels (S)
Jakob Sahlin (S)
Deniz Butros (V)
Tapani Juntunen (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Isak Öhrlund (S)	för Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden
Per Hagwall (M) § 12	för Fritz Lennaárd (M)
Maja Boström (C)	för Gunnar Caperius (C)
Maria Mustonen (V)	för Rose-Marie Rooth (V)

Ersättare:

Per Hagwall (M) §§ 1-11, 13-19
Torbjörn Ebérus (M)
Maria Kihlström (M)
Kjell-Åke Karlsson (M)
Felix Schartner Giertha (MP)
Ulrika Hoff (KD)
Frida Bengtsson (S)
Frida Nehrfors Hultén (V)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Anna Hadenius, Gustaf Landahl, Fabian Lind, Daniel Persson, Elin Sandgren, Maria Svanholm, Emily Tjäder samt borgarrådssekreteraren Gabriel Dorrian Werner.

§ 16**Remiss av Stockholms stads strategi för fritidsbåtlivet
(KS 2022/333)**

Dnr 2022-7513

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

- 1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
- 2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande från den 19 april 2022.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Katarina Luhr (MP) finner att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag.

Särskilt uttalande

Felix Antman Debels m.fl. (S) och Deniz Butros m.fl. (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm är byggt på öar i mötet mellan Östersjön och Mälaren. Båtlivet har därför i århundraden präglat Stockholm. Det strategiska läget har historiskt varit en grund för Stockholms ekonomiska utveckling och det var med båt man tog sig mellan malmarna. Även om båtlivet har förändrats är läget vid vattnet fortfarande av stort värde för staden och stockholmarna. Våra vatten trafikeras av alltifrån kryssningsfartyg och godsfartyg till fritidsbåtar, bastuflottar och kajaker. Längs vattnen har vi några av våra viktigaste rekreatiionsstråk med långa sammanhängande strandpromenader. På sommaren fylls stränder, klippor och bryggor med badande stockholmare och besökare.

Det är viktigt att staden tar tillvara och utvecklar tillgången till Stockholms unika vattenkontakt. Vi välkomnar därför förslaget till strategi för fritidsbåtlivet.

I strategin kan vi läsa att fritidsbåtarna uppskattas som en del av stadsbilden även för dem som inte har en båt. Det står också att fritidsbåtlivet skapar fina mötesplatser och aktiviteter i vattenrummet och längs med stränderna. Vi delar delvis denna bild, men menar att mer kan göras för att tillgängliggöra både båtliv och bryggor för stockholmarna. Relativt få stockholmare har trots allt tillgång till en egen båt.

Idag är småbåtshamnar i många fall otillgängliga för allmänheten, samtidigt som de tar värdefulla platser i anspråk. Bryggor spärras inte sällan av med gallergrindar, stängsel och taggtråd. För den majoritet av stockholmarna som inte äger någon båt är värdet av sådana bryggor begränsat. Vi vill därför se en skärpning av strategins åtgärd om att föra dialog med berörda båtklubbar om hur båtområden kan öppnas upp för att öka tillgängligheten till attraktiva strand- och parkområden. Det kan handla om att öppna upp bryggor för allmänheten, att öppna upp låsta grönytor eller att öppna upp klubbstugor för caféer. Att äga en båt bör inte vara en exklusiv biljett för att få vistas på vissa av stadens ytor.

Utvecklingen med båtpooler är i det här avseendet glädjande. Att kunna hyra olika sorters båtar, alltifrån några timmar till veckovis, är en utveckling som kan möjliggöra för fler att ta del av fritidsbåtlivet utan att själv äga en båt.

Vi välkomnar det övergripande målet om att skapa förutsättningar för fler småbåtshamnar, gästhamnar och daghamnar. Det är positivt och viktigt att många båtbyggare drifas av föreningar som håller kostnader nere och möjliggör för fler oavsett ekonomi att kunna ha båt.

Det är dock viktigt att nya hamnar inrättas på ändamålsenliga platser. Utgångspunkten måste vara att öka stockholmarnas tillgång till vattennära rekreation. Ibland kan det handla om att anlägga en ny badplats, att utveckla ett vattennära parkområde eller att anlägga en ny småbåtshamn. Nya hamnar ska anläggas på platser och sätt som öppnar upp snarare än hindrar vattennära rekreation för stockholmarna. Att bara ha som mål att öka antalet hamnar kan vara ett alltför trubbigt mål. På varje ny plats måste olika värden vägas mot varandra.

För att öppna upp befintliga båtuppläggningsplatser och båtshamnar behöver mark saneras. Stockholms stad har enligt länsstyrelsen 48 förorenade områden med den högsta riskklassen som innebär störst risk för människors hälsa och miljö. En stor del av dessa är båtuppläggningsplaster (30 av 48 områden). De allra giftigaste platserna i staden är alltså

oftast båtuppläggningsplatser. Staden måste ta fram en tidplan och finansieringsplan för sanering av dessa.

I strategin saknas det också resonemang om hur nya fritidsbåtshamnar och båtuppställningsplatser ska tillskapas utan att marken och sedimenten blir förorenade. Det måste ställas krav på verksamheten och på de båtar som flyttas dit.

Användningen av giftiga båtbottnfärger måste minska. Under förra mandatperioden inleddes ett viktigt arbete med tillsyn av båtklubbar med inriktning på minskad användning av skadliga båtbottnfärger. Majoriteten har dock tagit bort finansieringen för detta arbete. Vi menar att arbetet behöver fortsätta och att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska vara pådrivande för att fasa ut skadliga båtbottnfärger, något som också måste ske på nationell nivå och i samverkan med branschen. Stockholms stad bör också främja tillkomsten av fler båtbottentvättar.

Miljöförvaltningen har sedan år 2016 drivit ett projekt där metallhalter på båtskroven mättes. Projektet avvecklades tyvärr år 2020. Under projektet framkom att mätningarna utgjorde ett mycket bra stöd för båtklubbarna, både för att bibehålla engagemang hos sina medlemmar och för att kunna prioritera vilka båtskrov som behövde saneras först. Staden behöver bedriva ett förebyggande arbete med båtklubbarna utifrån lärdomarna från projektet.

Vi vill också påpeka att strategin saknar jämställdhets- och tillgänglighetsperspektiv. Till skillnad från övriga strategier och program saknas det en redogörelse för vilka målgrupper som tar del av strategins åtgärder. En viktig sak att ha med sig i arbetet är att strandbad står högt upp på listan över fritidsaktiviteter hos flickor (enligt Stockholms stads strategi för ett rörligt friluftsliv). En annan är att styrelserna för landets 900 båtklubbar består till stor majoritet av män. Strategin behöver ta upp åtgärder för att i dialog med båtklubbarna öka jämställdheten och tillgängligheten.

Slutligen vill vi framföra att strategin behöver ha ett start- och slutdatum, precis som stadens andra strategier och handlingsplaner. Datumsatta strategier är viktiga för ansvarsutkrävandet och utgör en naturlig tidpunkt då det övergripande arbetet med strategin utvärderas. Ett slutdatum kan även sätta press på styrande majoriteter att agera i frågorna. Detta saknas i strategin för fritidsbåtslivet och riskerar alltså att försvåra uppföljningen av målen i den.

Vid protokollet
Fabian Lind