

Datum
2013-09-24-2013-09-25
Handläggare
Christina Hallström

Dnr
2432-13
Direkt
010-698 69 65

Mottagare
Båtmiljörådets deltagare

Båtmiljörådet 24-25 september 2013

Tid: Dag 1 kl. 13.15-17.30 och Dag 2 kl. 9.00-12.00

Plats: Arkö, Norrköping

Närvarande

Anna Ehn	Skärgårdsstiftelsen
Staffan Högarth	Sjösportens samarbetsorganisation
Ulrika Borg	Sjöfartsverket
Lennart Falck	Svenska kryssarklubben
Åsa Kullberg	Svenska kryssarklubben
Lina Petersson	Transportstyrelsen
Harald Mårtensson	Svenska båtunionen
Mats Eriksson	Sweboat
Peter Karlsson	Sweboat
Jacqueline Widström	Svenskt Marintekniskt forum
Sonja Råberg	Länsstyrelsen i Stockholm
Markus Lundgren	Sportfiskarna
Thomas Johansson	Havs- och vattenmyndigheten
Christer Larsson	Havs- och vattenmyndigheten
Christina Hallström	Havs- och vattenmyndigheten

Dag 1

1. Aktuella frågor.

Thomas inleder mötet med att hälsa deltagarna välkomna till Arkö, Sjöfartsverkets kursgård i kursgård i Arkösund utanför Norrköping. Efter en genomgång av agendan läggs ytterligare punkter till programmet. Det är frågor kring båtskrotning, LOVA- bidrag och kommande båtmässor. Deltagarna gör därefter en kort presentation av sig själva och nytt från respektive organisation.

Skärgårdsstiftelsen: Ny Båtmiljösida har öppnats i sommar, flera nya tömningsstationer rings in så att Anna inte har behövt leta efter dem. Appen Havstulpan, där har 6-7 000 sms skickats ut, har fått bra kritik. Tekniken behöver dock bättras på. Anna vill ta upp de icke fungerande toatömningsstationerna då det är alldeles för stor administration kring dem. Många stänger av dem för att det är för mycket arbete med dem. Om de är trasiga prioriteras de inte att lagas. Förslag kom upp på att vid installation bör ett serviceavtal upprättas där man förbinds att

ta hand om sin installation. Synpunkter runt bordet var att fler problem kopplas till dem bland annat att det är för grunt där de finns, man kan inte lägga till och att det egentligen handlar om att ändra grundsynen, man vill inte egentligen ha dom, därför uppstår många problem.

Transportstyrelsen: Ska starta upp ett projekt som ska ta hand om tillsynen av toatömning. Syftet är att informera och att tillsynen ska finnas och båtägare ska kunna rapportera in. Info film är på gång. Frågan ställdes av Svenska Båtunionen, Harald Mårtensson, om Transportstyrelsen önskar hjälp med spridning av info av organisationerna? Lina tar med frågan.

Svenska kryssarklubben: Kärnfrågor är spolplattor och propeller påväxt. Men önskar att vi även pratar om landbaserade toaletter. De är ofta smutsiga och icke fungerande, vilket innebär att fler båtar som ligger i hamn använder sina båtar som husvagn och vart tar då skiten vägen? Detta är ett större problem än de båtar som är ute. På ostkusten verkar det fungera bättre där man har renare toaletter på land, västkusten har en annan problematik.

Sweboat: Arbetar med alla frågor som finns med på agendan. Arbetssättet är proaktivt genom att ha en god omvärldsuppfattning av frågor som är aktuella och försöker vara med i de sammanhangen i ett tidigt skede.

Sjösportens samarbetsdelegation: Består av Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben och Svenska Seglarförbundet. Staffan Högardh deltar på mötet som representant för Seglarförbundet. Skoterfrågan är intressant och man önskar få ta del av kommande rapport.

Sportfiskarna: Frågorna som tas upp berör många av organisationens områden. Sportfiskarna är en medlemsorganisation som arbetar för friska fiskbestånd och rena vatten. Organisationen har 55 000 medlemmar och bedriver mycket av sin verksamhet utifrån olika former av projektbidrag samt medlemsavgifter. Största projektet är Gäddfabriken som återkopplar till LOVA-bidraget.

Svenskt Marintekniskt forum: Offshore, Fartyg med ny teknik exempelvis nya bränslen som metanol men även skrovutveckling. Bedriver lobbyverksamhet och arbete med lätta konstruktioner. Det byggs inte så mycket båtar längre produktionen har gått ner, tanken är att få ett ben till miljöteknik. Man vill se behovet, hur ser verkligheten ut? Det ska resultera i en rapport och senare i ett pilotprojekt. Finansieringen kommer via Vinnova och Tillväxtverket. Hoppas på att Båtmiljörådets möten ska ge ny information som kan användas. Det unika är där hav möter land, hur utvecklar vi det? Ett projekt som pågår är en kunskapsplattform, där man bygger en pråm utanför Gustavsberg, Uddevalla, som har glasbotten och besöks bland annat av många skolklasser.

Svenska Båtunionen: Är riksorganisation som tillsammans med de regionala båtförbunden ska föra klubbarnas talan nationellt och internationellt. Arbetar just nu med att "hämta hem" organisationen igen efter en del svårigheter. Verksamheten ute i förbund och klubbar är där mycket av det regionala arbetet pågår. En stor fråga nu är vem ansvarar för båtuppläggningsplatser. Man måste få mer kunskap. Man har också sett svårigheter i dialogen med kommunerna beroende också på var i landet man är. Vad det gäller toalettfrågan är det viktigt att

alla tar sin hänsyn, inte bara båtlivet utan också andra friluftsutövare. De som inte är organiserade, hur når vi dem?

Länsstyrelsen i Stockholms län: På länsstyrelsen hanteras en mängd frågor. Det kan röra sig om allt ifrån erosionsfrågor, fastighetsägare berörs när deras stränder försvinner, till hänsynsområden och marina reservat, vattenverksamhet exempelvis muddring, LOVA-bidrag, skrotning av båtar och vrak som ligger och skräpar.

Sjöfartsverket: Arbetar utifrån ett säkerhetsperspektiv förebyggande med miljöfrågor. Som exempel kan nämnas ökända grund. Under en tävling fick man in 130 tips, varav ca 30 kommit in som ändringar i sjökort. Det pågår också ett arbete med djupdatabaser i en överenskommelse mellan Havs- och vattenmyndigheten och Sjöfartsverket, där man ska illustrera användningsområden för djupdata, detta ska resultera i en film. Sjöfartsverket har äldre handlodade data och försvaret har sekretess som försvårar arbetet. Sjöfartsverket deltar i arbetet med Havs- och vattenmyndighetens regeringsuppdrag om vattenskotrar (se agendapunkt 2). Inom ramen för ett regeringsuppdrag som Tillväxtverket har fått för att utveckla hållbara turistdestinationer leder Sjöfartsverket en grupp som ska arbeta med tillgänglighet i Stockholms skärgård. Sjöfartsverket deltar även i ett projekt som Vinnova har initierat där man ur ett forsknings- och innovationsperspektiv ska arbeta med hållbar turism. Sjöfartsverket informerade även om att arbete pågår med att komma igång med verksamheten i Båtlivsnämnden igen. Ansvarig för detta är Peter Fyrby, rederidirektör och ett event/möte är planerat att hållas under hösten 2013.

Havs- och vattenmyndigheten: Har i uppdrag att förbereda en kommunal havsplanering. Några kommuner har redan satt igång arbetet. En statlig planering ska starta upp de kommunala översiktsplanerna. Man ska planera en svensk maritim strategi för att skapa jobb, tillväxt och välfärd. Klarar vi inte övergödningsproblematiken, kommer exempelvis inte kryssningstrafiken gå in i Östersjön, då havererar turismen. Det är mycket viktigt med rent vatten.

Regeringen har lagt förslag om en ökad budget i Havs- och vattenmiljöanslaget 2014. 10 miljoner kronor extra till utvecklandet av selektiva fiskeredskap och 10 miljoner kronor till avancerad rening av avloppsvatten. 75 miljoner kronor ska gå till LOVA årligen från och med 2014. Vi har också ett pågående regeringsuppdrag om vattenskoter.

2. Regeringsuppdraget vattenskoter

Havs och vattenmyndigheten fick den 5 juni 2013 i uppdrag av regeringen att kartlägga och analysera möjliga olägenheter för människors hälsa eller miljön som användningen av vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster kan ge upphov till. Uppdraget ska redovisas till miljödepartementet senast den 29 november 2013. Kartläggningen och analysen av störningsbilden ska göras teknikneutralt, d.v.s. uppdraget omfattar vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster. Uppdraget omfattar bland annat att utföra en kartläggning och analys av faktiska störningar och hur man kan undvika dessa, föreslå lagändringar för att komma tillrätta med problemen, analysera hur andra länder attackerat problemet samt i vilken utsträckning erfarenheter från dessa

länder kan användas i Sverige samt att göra ensammanställning av de föreskrifter som länsstyrelserna meddelat med stöd av vattenskoterförordningen.

Under uppdraget ska Havs och vattenmyndigheten samråda med andra berörda myndigheter, Transportstyrelsen, Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Rikspolisstyrelsen, Boverket, Naturvårdsverket, länsstyrelserna och andra berörda myndigheter samt ett urval av kommuner, organisationer och representanter från näringslivet.

Gällande lagstiftning är Miljöbalken (hänsynsregler med mera) gäller alltid samt Sjötrafikförordningen (gäller alltid). Vattenskoterförordningen (1993:1 053) reglerar var man får respektive inte får köra men har setts som ett handelshinder enligt EU-rätten vilket gör den i princip inte tillämpbar.

Problembild (vattenskotrar och andra mindre motordrivna vattenfarkoster) är att enligt EU-rätten krävs att alla vattenområden i landet klassas, d.v.s. länsstyrelserna måste anvisa vilka områden som är godkända respektive förbjudna. Detta har endast utförts i en begränsad utsträckning vilket gör att förordningen inte är helt tillämpbar. Andra problem är att det finns en risk för badande, det stör fågel- och djurliv, påverkar grunda botten genom svall och vågbildning. Det finns en risk för smittspridning vid flytt mellan vattenområden, bullerstörningar, några dödsfall per år relaterat till vattenskotraråkning. Det saknas någon form av förarbevis och det finns ingen åldersbegränsning.

Vattenskotrar används huvudsakligen för nöjeskörning, men exempelvis Räddningstjänsten, Kustbevakningen och Sjöräddningssällskapet använder dem i sin verksamhet. Det finns ca 10 000-12 000 i landet och ökar med ca 1000 per år. De väger ca 300-400 kg och har en motorstyrka på ca 200 hk. De kan köra över 60 knop.

I andra länder är ofta Vattenskotraråkning begränsad och fartreglerad nära land (100-500 m) och oftast krävs oftast någon form av förarbevis kopplat till åldersgränser (16-18 år). Det är några få som förstör för den stora massan. Det är viktigt för utredningen att organisationerna får komma med sina erfarenheter och synpunkter före förslaget är lagt. Christer skickar ut frågor till er om vad vi vill att ni funderar över och mailar Christer eller Christina era synpunkter. Uppdraget finns på nätet.

3. Uppställningsplatser, Hav möter land

Frågan om föroreningar av mark på båtuppläggningsplatser är ingen enkel juridik. Ordet lämnades fritt och Staffan Högardh, Seglarsällskapet, inleder med att ställa fråga hur många som bottenmålar sina båtar? Svaret är att ca hälften gör det inte. Riktlinjerna som Havs- och vattenmyndigheten tagit fram används som direktiv i många fall. Den som har föreskriftsrätten är kommunerna. Och den som enligt miljöbalken har markäggaransvar är ansvarig för att sanera. Det är bra om ny markägare, i detta fall båtklubbar, inte förorenar ytterligare. Svenska Båtunionen, Harald Mårtensson ställer frågan om vilka råd man bör ge till klubbarna så att inte nya föroreningar kommer ut. Kan man få bidrag för det? Frågan får vi ta med oss.

4. Toatömningsförbudet-Tillsyn

Det har funnits ett krav på hamnar att kunna ta emot det avfall som båtarna haft behov av att lämna, dock har det sällan rört sig om just toalettavfall. I och med kommande toatömningsförbud kommer det att bli ett ökat behov av att kunna lämna sitt avfall. Det behövs mer mottagningsanordningar för avfall. Om man i en fritidsbåtshamn inte har ett behov av att tömma sina båttoaletter till land, exempelvis om samtliga använder landtoaletter istället, måste hamnen inte anlägga en mottagningsanordning. Men en båt som normalt anlöper den hamnen, och vill kunna lämna i land, ska inte behöva tvingas att istället använda landtoaletten.

Det finns ingen tillsyn eftersom det inte har prioriterats, nu kommer det att behövas och prioriteras. Därför ska transportstyrelsen starta ett projekt som ska se över tillsynsbehovet. Man ser att det är viktigt att få med så många som möjligt exempelvis båtklubbar i projektgruppen. Projektet ska arbeta fram en processbeskrivning av ett tillsynsärende. Man ska även göra en inventering av fritidsbåtshamnar med hjälp av kommunerna. En webblankett ska tas fram där man kan göra en avfallshanteringsplan och man ska starta upp en funktionsbrevlåda där båtägare kan rapportera in var man inte kan tömma. Man ska parallellt bedriva informationskampanjer för att nå ut till så många som möjligt. En synpunkt som kom upp vara att det borde finnas en beskrivning om kostnader i samband med egenkontroll av fritidsbåtshamnar. Det är skillnader mellan hamnarna. I en klubbhamn regleras detta via stadgarna men är det en gästhamn så måste de ta emot avfallet. En fråga som lyftes var om det finns någon standard för hur tömningsstationen ska se ut. Lina berättar att det finns en standard avseende däcksförslutningen men inga andra krav. Hamnen får inte ta betalt av båtägarna för tömningen, vilket bygger på *no special fee*-principen.

5. Sweboat, Miljösamverkan i Stockholms län, skrotning av båtar

Peter Karlsson, Sweboat, inleder med att nämna att båtbranschen tjänar pengar på allt vi diskuterat om men är måna om att få till stånd gemensamma riktlinjer. Det som bekymrar är den tillsynshandledning för båtbottentvättar som tagits fram av kommun och länsstyrelse. Den beskriver detaljerade mål, exempelvis att verksamhetsutövarna ska presentera handlingsplaner som överensstämmer med Havs- och vattenmyndighetens riktlinjer. Borsttvättar ska förbjudas, verksamhetsutövaren ska redovisa en tidsplan (5 år), kostnadsberäkningar med mera och den innehåller sakfel. Thomas inflikar att Havs- och vattenmyndigheten inte har föreskrivningsrätt utan det är kommunerna som har och de är självbestämmande här. Peter ser en fara med att någon hör något och det snappas upp av miljöhandläggarna som bestämmer att så ska det bli.

Angående båtskrotning fortsätter Sweboat att arbeta med frågan. Det behövs upprättas ett system för detta. Båtar ingår inte i definitionen av hushållsopor. Man kan lämna in båten mot en avgift. Varför är det så när man kan lämna in sin motorgräsklippare utan avgift? Frågor som måste redas ut är att klargöra definitionen av hushållsavfall och ägandet av båten. Hur kan man bevisa att båten är ägarens utan register? Sweboat tror inte på ett bidragssystem för detta, endast möjligen i en uppstartsfas men båtbranschen kan inte ta kostnaden för detta.

Dag 2

1. Genomgång av föregående protokoll

Thomas går igenom föregående protokoll och summerar dag 1. Inga synpunkter på föregående protokoll. Frågan ställdes om Båtmiljörådets protokoll finns samlat så att man kan hitta äldre protokoll. Sjöfartsverket har lämnat alla sina äldre protokoll till Transportstyrelsen. Havs- och vattenmyndigheten har de senare protokollen. Myndigheterna tar med sig frågan om man kan samla dem på en plats. Det beslutades i föregående möte att detta protokoll ska cirkulera före justering. Christina skickar ut ett utkast av protokollet till närvarande deltagare för synpunkter.

2. Miljötekniksatsning m.m.

Sportfiskarna inleder med att visa en videofilm om rovfiskprojektet: Gäddfabriken. Projektet har till viss del finansierats med LOVA – bidrag. Genom att anlägga våtmarker syftar projektet till att öka bestånden av gädda samt att arbeta för renare vatten.

Thomas berättar om en ny typ av båtbottdammsugare som suger sig fast på skrovet då båten ligger i vattnet. Produkten finns i två olika koncept. Hulltimo Pro är en robot som styrs via dator från bryggan eller båten. Denna robot har kameror åt båda håll så man kan se hur det ser ut både före och efter tvätt och är försedd med en uppsamlingspåse som enkelt kan destrueras. Hulltimo Smart är en handhållen mindre version där man tvättar från båten. Denna borsttvätt kan du hantera själv genom att anpassa skaftet efter skrovets form och finns även i en version för dykare. Uppsamlingspåsen har till syfte att samla allt slem och hindra att färg läcker ut. Dalarö Båtvård har testat denna produkt.

Thomas berättar om olika finansieringsmöjligheter som finns för miljötekniksatsningar. Almi och före detta innovationsbron kan erbjuda hjälp med finansiering för förstudier, externa tjänster och innovationslån. De beskriver fyra faser ett projekt behöver gå igenom och där de kan erbjuda stöd: idébeskrivning och handlingsplan, hjälp att vidareutveckla konceptet, utveckla din idé till en innovation samt att kommersialisera din innovation.

Aktuell nu är miljödriven tillväxt. Tillväxtverket stänger den 24 oktober sin utlysning ”miljödriven tillväxt” för miljöanpassade varor och tjänster. Man prioriterar projekt inom förnyelsebar energi, avfallshantering, vattenrening, hållbara städer och hållbart byggande. Man prioriterar också olika typer av IT-lösningar som minskar miljöbelastningen och andra miljöanpassade tjänster.

För sent att söka i år men som återkommer 2014 är VINNOVAs nya satsning på test och testbäddar. Satsningen på utveckling av testbäddar samt test- och verifieringsprojekt inom miljöteknikområdet kommer att fortsätta med nya utlysningar under 2014. Utlysningen har två huvuderbjudanden. Ett som avser stöd till nyetablering eller vidareutveckling/tillgängliggörande av testbäddar inom

miljöteknikområdet och ett som avser stöd till företag som vill testa och verifiera miljötekniska innovationer.

Energimyndigheten kan erbjuda såddfinansiering, ”villkorslån”, för projekt med inriktning mot energifrågor.

Life+ är ett stöd för EU- projekt och kommer med en ny programperiod 2014-2020. Man ska även här kunna söka stöd för miljöteknik och miljöinnovationer.

Vid frågor om stöd för miljötekniksatsningar på Havs- och vattenmyndigheten, kontakta Catarina Hedar eller Sofia Hjalmarsson.

Lennart Falck, Svenska Kryssarklubben, lyfte frågan kring utformningen av Havs- och vattenmyndighetens riktlinjer för båtbotentvätt. Detta mot bakgrund av Erik Ytrebergs skrivelse till Båtmiljörådet. Erik Ytreberg är doktor i tillämpad miljövetenskap och arbetar som forskare på Chalmers tekniska högskola vid institutionen för sjöfart och marin teknik. Han har varit involverad i de nya riktlinjerna för båttvättning genom att på uppdrag av Havs- och vattenmyndigheten göra en beräkningsstudie baserad på de resultat som togs fram under en provtagningskampanj hösten 2012 (Ytreberg, ITM rapport 215, 2012). Han har nu igen studerat dataunderlaget och bedömningen idag är att riktlinjerna/riktvärdena sattes lite väl snabbt utan tid till eftertanke i en process som hade mått bra av att stötas och blötas med flera intressenter innan de fastställdes. Framförallt borde en risk/nytta analys av var riskerna är störst och vilka åtgärder som är mest effektiva varit önskvärd liksom även en tydligare öppning mot andra tekniker än bara spolplatta med reningsanläggning. Att ge råd till kommuner (som med stor sannolikhet kommer följa dessa) att båtklubbar som spolav mer än 30 båtar ska installera ett reningssystem vars miljönytta inte är säkerställd är inte ok. I riktlinjerna skrivs att anläggningar som utför 30-150 tvättar snarast bör kompletteras med steg-2 reningsanläggning där det saknas. Då finns det risk att en enskild anläggning investerar i en steg-2 reningsanläggning där det steg-1 rena spolvattnet inte överskrider riktvärdena.

Det finns argument för att ställa krav på att rena spolvattnet för att minimera spridningen av TBT som i många fall ligger på höga koncentrationer. Men frågan är om steg-2 rening är rätt väg att gå då reningskapaciteten endast ligger på 50 %.

Förslaget är att undersöka om detta är vettigt och revidera riktlinjerna utifrån resultatet. En önskan finns att bjuda in Erik till ett kommande Båtmiljöråd och fortsätta diskussionen.

3. Rådets utveckling

Vad ska rådet ha för roll? Synpunkter som kom upp var att rådet hela tiden återkommer till diskussioner om exempelvis bottenfärger men inte kommer vidare. Ska rådet upprätta en handlingsplan för att inte fastna i diskussionerna? Samsyn om att rådets huvudsakliga uppgift är att vara ett forum för informationsspridning och kunskapsutbyte. Gruppen ska inte besluta om projekt men kan tillstyrka.

Båtmiljörådets roll går inte att jämföra med Sjösäkerhetsrådets eftersom man där arbetar med säkerhetsfrågor vilket är lättare att hitta samsyn om. Förslag kom upp att rådet kan ge ut en liten miljöinformationsbroschyr som visar vad man gör och

att rådet enas om ett antal mål att arbeta mot. Sjöfartsverket föreslog att en avsiktsförklaring tas fram för rådet på motsvarande sätt som man gjort i Sjösäkerhetsrådet. Detta för att tydliggöra Båtmiljörådets roll och enas om ett antal övergripande mål för rådets arbete (att ta fram en broschyr är ett bra steg i den riktningen). Sjöfartsverket, skulle föredra om rådet i framtiden fokuserade på färre frågor åt gången för att bli mer handlingskraftigt och att konkreta handlingsplaner tas fram till varje fokusområde. Rådet bör även bjuda in ytterligare relevanta aktörer i de olika frågorna, exempelvis riksdagens fritidsbåtsnätverk. Ulrika Borg (Sjöfartsverket) uppmärksammade även förslaget som skickats till rådets medlemmar av Gustaf O Douglas om att rådet föreslås arbeta som en NGO – dock utan att ta formell ställning till förslaget.

Frågan ställdes till Havs- och vattenmyndigheten om man, med huvudansvaret för Båtmiljörådet, har egna ambitioner att återrapportera vad rådet gör. Thomas svarar att myndighetens ambition är att få en bättre dialog med organisationerna.

En viktig roll som Båtmiljörådet har är att öka samsynen mellan organisationer och myndigheter. Det är viktigt att organisationerna hörsammas och får delta i referensgrupper. Ett bra exempel på detta är regeringsuppdraget om vattenskoter, där organisationerna kom in tidigt. Svenska Båtunionen påpekade att så inte är fallet många gånger, då de har kommit in på slutet. Det kan bero på att uppdragen ofta kommer in till myndigheten men kort varsel och ska utföras under en kort, komprimerad tid. Sweboat inflikade att det också är organisationernas eget ansvar att hålla sig uppdaterade om vad som är på gång och kontakta myndigheten själva.

4. Övrigt

Transportstyrelsen kan tänka sig att tillsammans med fler deltagare i Båtmiljörådet hjälpas åt att ta fram en broschyr för att sprida kunskap om rådet samt nyttiga fakta till båtägarna om hur man kan bidra till en bättre miljö. Lina och Skärgårdstiftelsen, Anna Ehn, bildar en arbetsgrupp som samlar in info ifrån övriga. Alla arbetar med att skriva om sitt respektive område och förmedlar detta till arbetsgruppen. Båtororganisationerna hjälper till att sprida informationen vidare till båtklubbar med flera. Ett litet utkast ska vara klart till nästa möte.

Båtunionen undrade om Havs- och vattenmyndigheten kan lyfta frågan om LOVA-förordningen kan ändras så att lagkravet tas bort. Havs- och vattenmyndigheten tar med sig frågan.

Båtunionen undrade om toatömningsförbudet kunde skjutas fram i tid.

Transportstyrelsen svarade att det är ett politiskt beslut som inte de kan ändra på och att förbudet tidigare förskjutits fram till nuvarande datum.

Thomas nämner att riktlinjerna är öppna för teknisk revidering men på grund av att enhetens utredningskapacitet är upptagen med andra regeringsuppdrag kan det inte bli aktuellt just nu.

5. Nästa möte

Nästa möte blir den 20 november i Göteborg. Mötet kommer att fokusera på Båtmässorna 2014. Var och en uppmanas att arbeta med frågan inom respektive organisation fram till dess.