

En våt filt över båtlivet

Stockholms stad behöver 187 Mkr under en tioårsperiod för att reparera gamla försyndelser avseende underhåll och skötsel av fritidsbåthamnar. Att båtklubbarna ska stå för sina kostnader är man nog överens om, men definitivt inte om prissättningar och betalningstakt. Text: Lars Afzelius

I NOVEMBER 2017 beslutades om nya arrendavgifter för bryggor, vattenområden, varvsområden och ramper, vilket innebär upp till 600% höjning av olika avgifter. Bakgrunden till höjningarna beror på bristfälligt eller obefintligt underhåll under många år bakåt i tiden. Även Idrottsnämnden konstaterade, efter en omfattande inventering förra året, det bristfälliga underhållet med i många fall krav på akuta åtgärder.

Nämnden pekar nu på ett behov av 187 Mkr för att kunna återställa stadens fritidsbåthamnar i ett anständigt och säkerhetsmässigt acceptabelt skick under kommande tioårsperiod. Dagens årliga intäkter för underhåll och investeringar måste öka från 5,6 Mkr till 14,3 Mkr. Ändå sägs att det kan ta upp till 15-20 år innan ekonomin är i balans. 91 båtklubbar med knappt 10 000 båtägare ska nu betala notan för alla år av hamnarnas bristande underhåll.

Den fastställda betalningsmodellen bygger på antalet bryggmeter och användbar markyta multiplicerat med olika avgifter. Staden skiljer avgiftsmässigt på bryggor och mark för sommar- respektive vinteranvändning, om klubben äger eller arrenderar sina bryggor eller mark samt har lagt till ett vitesbelopp om skyldigheter och åtaganden inte efterlevs. Staden har tidigare beslutat att parkeringsplatser för båtar ska momsbeläggas men den frågan är för närvarande föremål för rättslig prövning. Än så länge tillkommer alltså moms på alla avgifter.

I MÅNGA FALL är prissättningen sådan att klubben själv borde överväga att investera i till exempel en ny brygga om det föreligger ett sådant behov. En 70-meters hel betongbrygga kostar på plats 700 000 kr enligt



Båtlivet i Stockholm hotas av enorma kostnadsökningar. Foto: Lars-Åke Redéen.

bryggföretag Båtliv talat med. Om bryggan medger förtöjning på bägge sidor, får klubben för 140 meter brygga årligen betala 63 000 kr i arrendesumma om bryggan ägs av kommunen. Bryggan har en livslängd på 50-70 år men efter elva år har klubben betalt hela bryggan och lär ändå få fortsätta att betala 63 000 kr varje år.

Rimligen borde klubben istället finansiera ett köp och skriva av investeringen på 30-40 år och därmed få avsevärt lägre årliga arrendekostnader för just bryggan. Det finns även bryggor med betongflytelement och träöverbyggnad och en beräknad livslängd på 30-40 år för < 400 000 kr som alternativ i mer skyddade vatten.

THOMAS WIKLUND PÅ Idrottsnämnden säger också att det inte möter några hinder att klubbarna själva äger sina bryggor. Studera alltså den hamninventering som staden gjort och fundera på om det finns passande objekt som är värda att investera i för att få kontroll över klubbens kostnadsutveckling.

Prissättningen för en vinteruppställningsplats som sommarmartid inte är totalt tömd på installationer, staket och vaggor m.m., visar på någon form av

desperation. 600% höjning för en markyta, oberoende av tillgänglighet och intresse från allmänhetens sida, signalerar att staden egentligen vill förbjuda båtklubbarna att använda sina områden sommarmartid.

Per-Olof Persson, ordförande i Rörstrands Båtklubb, vars klubb betalade 65 750 kr för sin sommarmark förra året och nu ska betala 394 500 kr för samma mark, är helt oförstående. Klubbens mark är ett gammalt industriområde som ligger rakt under inflygningsstråket till Bromma flygplats och inte finns med i några detaljplaner.

Här ska man varje år riva upp alla staket och öppna upp alla ytor oberoende av allmänhetens intresse. Han tycker att betalningsmodellen är stereotyp och just prissättningen för sommarmark beaktar överhuvudtaget inte klubbarnas olika förutsättningar att kunna lämna sina ytor sommarmartid. Detta har klubben också påpekat i en egen skrivelse till Idrottsnämnden.

I GÖTEBORG FINNS ett likande fall där kommunen har höjt markrendet med 400% på märkliga grunder. **Calle Nyquist**, ordförande i Tumlarens Båt- och Bryggförening, berättar att man har arrenderat sin mark sedan 1966

och från början var det ängsmark i anslutning till ett vattenområde som ägs av en privatperson.

Som sig bör har klubben ambitioner och gör ständiga förbättringar i form av hårdgörning av markyta, byggande av klubbstuga, mastkran, sjösättningsplatta, spolplatta och virkesförråd m.m.. Arrendeavtalet har skrivits om i femårsintervaller men 2015 presenterades inför 2016 ett avtal som innebar en höjning från 36 000 kr till 146 000 kr/år. Kommunen ville plötsligt ha marknadsmässig hyra för ett område som ligger inom strandskyddat område, är tillgängligt för allmänheten, aldrig kommer att bebyggas och tillfullo har utvecklats av båtklubben.

Båtklubben fick efter upprepade kontakter till slut en treårig trappa på sin höjning medan närliggande klubb fick en femårig trappa för att man har en större markyta. Knappast någon likabehandling. Däremot betalar båtklubbarna ingen moms på sina arrendavgifter till Göteborgs Stad.

LÅT OSS HOPPAS att Saltsjön Mälarens Båtförbund och Stockholms stad gemensamt hittar en bra lösning som bägge parter kan leva med. ☺



Min omålade propeller vid upptag hösten 2017.

Som läsare ska du vara stolt...

BÅTSÅNGEN NÄRMAR SIG med stormsteg. Båtmässorna i Göteborg och Stockholm är för många naturliga avstamp för både planering av båtunderhåll och kommande resmål. Efter mässorna kommer som ett brev på posten även våra s.k. miljövänners sedvanliga svartmålningar av båtfolket, de värsta miljöbovarna, som förgiftar Östersjön och dödar allt liv under vattenytan. "Vi måste rädda Östersjön" är vanliga slagord och det finns en utstuderad metodik för att skuldbelägga alla båtägare.

Att Östersjöns eländiga tillstånd fortfarande beror på jordbrukets okontrollerade övergödning, orenade avlopp längs kusterna, kommuners underdimensionerade reningsanläggningar och tyvärr än så länge dumpning av avfall från fartyg och strandnära soptippar nämns inte i dessa sammanhang, vilket beror på att båt miljöfrågor ofta drivs av särskilda intressegrupper.

Projekt och så kallade vetenskapliga undersökningar hävdar att det går att förbjuda biocidfärger och ändå bibehålla dagens båtliv. Båtägaren ska välja mellan biocidfria färger, måla mindre, borsttvätta, havstulpanvarning, silikonfärg, ultraljud, skrovdudkar, förvaring på land då båten inte används, skrovborstar med förlängda skaft, då och då ett dopp för att rensa propellerblad samt blästring, avskrapning eller inkapsling av gammal giftfärg.

Gärna i tron att båtlivets förutsättningar är ungefär likadana längs hela kusten. Tyvärr baseras sällan presenterade rapporter på forskning och empiriska undersökningar med tillhörande konsekvensbeskrivningar vad avser miljöpåverkan och kostnad.

DET ÄR LIKA bra att börja med min bestämda uppfattning om miljöarbetet. Tillsammans med bland annat Svenska kryssarklubben och branschorganisationen Sweboat är vi den kraft som bäst kan driva landets båtmiljöfrågor. Vår organisation, Svenska Båttunionsen, är båtlivets enskilt största miljöorganisation och som har dessa frågorna överst på sin agenda. Och du läsare ingår i detta team som aktivt bidrar till vår önskan om rena naturupplevelser till sjöss!

Det finns miljökompetens i hela vår organisation, miljösamordnare i varje båtklubb och båtförbund, miljöcoacher i landet som stödresurser och centralt en mycket aktiv miljökommitté för hela organisationen. Det är ute i båtklubbarna man bäst driver miljöfrågor genom att vara pålästa, ha tydliga regler för miljöarbetet, hjälpa och tipsa varandra och ha ett bra samarbete med miljöinspektörerna i respektive kommun.

Det är också i båtklubbarna man vet vilka åtgärder som fungerar och är värda att satsa på. Om någon båtägare av slarv eller oförstånd målar med otillåten färg eller sprider skraprester vind för våg brukar vänliga båtgrannar ge goda tips om lämpliga alternativ.

Under de senaste tio åren har vi tillsammans investerat flera hundra miljoner kronor i spolplattsanläggningar, toatömningsstationer, miljöstationer och annan nödvändig infrastruktur. Till dessa summor tillkommer också minst lika mycket som staten har tillfört och det borde på något sätt gå att mäta effekterna av alla dessa ansträngningar för att tydliggöra den miljönytta som har uppnåtts.

Vi möts ute på fjärden!



Lars Afzelius är båtpolitisk skribent i Båtliv. Han är även krönikör med frihet att framföra sina egna åsikter om svensk båtpolitik.

Maila gärna dina åsikter om båtpolitik: Lars.Afzelius@batliv.se

vespermarine

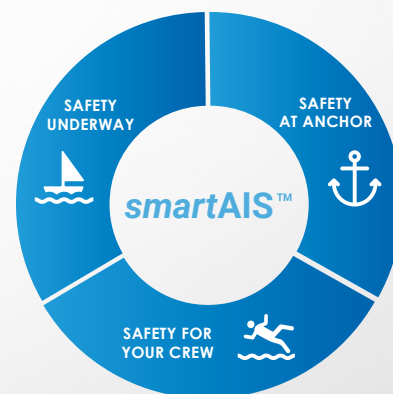
INNOVATIVE MARINE AIS TECHNOLOGY



ALWAYS
ON
ALWAYS
VISIBLE
ALWAYS
WATCHING



Vesper Marine smartAIS transponder XB8000 har avancerade funktioner och lösningar som ger hög säkerhet. XB8000 har möjlighet att kommunicera via NMEA0183, NMEA2000, USB och WiFi.



Få larm och information på multifunktions-skärmar, dator, smartphone, surfplatta och Android 2.0 smartklocka.



Läs mer om Vesper Marine på www.comstedt.se