

Stor prisskillnad på fritidsbåtplatser

Det är stora skillnader i kostnaden för fritidsbåtplatser beroende på var man har sin båt i Sverige. Dyrast är Grefab i Göteborg. Text: Lars Afzelius

BÅTLIV HAR MED hjälp av båtklubbar och båtägare inhämtat information om prissättning på fritidsbåtplatser i olika delar av landet. I denna undersökning har valts en plats för en båt som kräver 3,5 m bryggbredd i sjön och längd under 10 m på land. Drifts- och ägarförhållanden varierar i de olika fritidsbåtshamnarna, men kan inte enbart vara en förklaring till de stora prisskillnader som undersökningen visar.

Dyraste båtplatser i undersökningen har **Grefab** i Göteborg. Grefab är ett kommunalt bolag med uppgift att tillhandahålla fritidsbåtplatser för medborgare i Göteborg och tre kranskommuner. Bolaget arrenderar för detta ändamål mark av Göteborgs kommuner och driver elva småbåtshamnarna, varav en troligen är en av norra Europas största.

Bolagets ambition är att så många som möjligt ska kunna förverkliga sina drömmar om ett upplevelserikt båtliv, något som knappast återspeglas i prissättningen. Hos Grefab är avgiften för vår valda plats 5 915 kr i sjön och 8 220 på land, totalt 14 135 kr per år och båtplatsägaren måste också vara bank och låna ut 15 000 kr till Grefab med återbetalning när platsen sägs upp

I STOCKHOLM HAR kommunen 470 platser i sjön och tar för en likadan plats enbart 3 900 kr. **Grinds Hages båtklubb**, som sedan 1963 arrenderar bryggor och lite mark av Stockholm stad, har en liknande prissättning som kommunen men i den avgiften ingår även en vinterplats inom om hamnområdet. Det ska tilläggas att i Stockholm stad har tagit ett politiskt beslut om att fritidsbåtlivet är ett viktigt inslag i stadsbilden och att det är självkostnadsprincipen som ska gälla för fritidsbåtshamnarna i staden.

I LIMHAMN BYGGDE Malmö kommun 1967 en hamn med nära 1 000 båtplatser i sjön och lika många på land. Sedan 1991 drivs



Det skiljer väldigt mycket i pris för att ha en båtplats beroende på var i Sverige man har båten. Bilden är från Grimsta Båtsällskap i Hässelby i Stockholm. Foto: Roland Brinkberg.

hamnen av tre båtklubbar och avgiften för vår angivna plats i sjön och på land är cirka 4 800 kr. Hamnen har dock också andra intäkter i form av gästplatser och ställplatser för husbilar, vilket ger extra inkomster till verksamheten.

PÅ ÖCKERÖ I Göteborgs norra skärgård driver **Öckerö Hamn & Fiskareförening** bland annat en stor småbåtshamn. Årskostnaden i sjön och på land är totalt cirka 9 600 kr plus en deposition på 12 500 kr, återigen alltså bankverksamhet. Prisnivån indikerar närhet till Grefab.

PÅ GETTERÖNS MARINA utanför Varberg är motsvarande kostnad per år cirka 7 000 kr inklusive lyft m m. Även i denna förening

lånar medlemmen ut 9 000 kr till föreningen.

PÅ TJÖRN HAR kommunen arrenderat ut alla småbåtshamnarna till ideella föreningar som nu har totalansvar för drift och underhåll under en 20-årig arrendeperiod. Avtalet upphör 2028-12-31 och kommer med all säkerhet att förlängas efter den tidpunkten. I snitt kostar en 3,5 m plats i vattnet ca 3 500 kr och vinterplats med lyft, för de som har möjlighet att erbjuda det, ca 4 000 kr.

PRIVATA HAMNAR I Göteborgsområdet har i stort sett kopierat Grefabs prislista som därmed blivit en sorts norm för hur höga avgifter många andra småbåtshamnarna kan ta utan att få allt för stora protester. Detta medan

de hamnar som drivs av ideella båtklubbar har en mycket lägre prisbild. Stockholm stad, Malmö och Tjörns kommun har, till skillnad från Göteborg, valt att ge båtclubbarna möjlighet att driva sina hamnar själva, vilket också återspeglas i deras prissättningar.

FRÅGAN ÄR OM det finns något intresse för klubbarna i Göteborg att själva driva sina hamnar och givetvis om kommunen är intresserad av sådan lösning för att enligt visionen ”så många som möjligt ska kunna förverkliga sina drömmar om ett upplevelserikt båtliv”.

Att driva kommunala småbåtshamnarna kan knappast tillhöra den kommunala kärnverksamheten och konkurrera med vård, skola och omsorg. ☺

Båtregister och stöldligor

I DEN MÅNGÅRIGA kampen mot alla utländska stöldligor har Svenska Båtunionens (SBU) ordförande Christer Eriksson genom ett kraftfullt agerande på ministernivå fått stor medial uppmärksamhet.

Eftersom regeringen har presenterat 43 olika åtgärder, finns all anledning att följa upp och kontrollera i vilken takt dessa genomförs. Finansministern, som äger en del av åtgärderna, har med tanke på rådande omständigheter andra viktiga frågor att ta hand om. Låt oss hoppas att detta inte innebär att regeringen tappar tempo i jakten på stöldligorna. Därför måste SBU även fortsättningsvis bevaka att utlovade vapen mot ligorna blir tillgängliga.

Det var länge sedan SBU stod på barriaderna i en båtlivsfråga och osökt dyker tanken upp om vilken fråga som kommer att dominera båtlivet härnäst. Det är ju bättre att agera i förtid än att reagera i efterhand, då alla papper redan ligger på bordet.

OM MAN LÄGGER örat mot rälisen och lyssnar blir mitt tips att ett båtregister är en kommande angelägenhet, som ofta dyker upp i informationsbruset.

Både polis, Larmtjänst, Stöldskyddsförening, Sjöräddning, Sportsportsstyrelse och miljöförträdare återkommer ofta till behov av ett båtregister för sina uppgifter att övervaka båttrafik, beivra eller försvåra stölder respektive kunna spåra ägare till båtar vid räddningsinsatser eller som underlag för uppföljning av olika typer av miljöbelastning och miljöavgifter.

När ett sådant förslag hamnar på politisk- och/eller myndighetsnivå måste SBU samtidigt vara väl påläst och ha erforderliga kunskaper om nytta, nackdelar och konsekvenser för båtlivet samt förankrat sin mening hos båtförbunden. Båtägare generellt är nog motståndare till ett båtregister främst på grund av finansdepartementets möjlighet att införa båtskatt.

FÖRORDNINGEN OM ANVÄNDANDE av vattenskoter irriterar en massa båtmänniskor. Skälen är väl kända sedan tidigare, till exempel märkligt att bara välja ut en typ av farkoster, inga åldersgränser eller kompetenskrav när ungdomar eller vuxna kör omkring i andra snabbgående fritidsbåtar, sällan ungdomar upp till 15 år som kör ovarsamt och polisen som bara kan säga till men inget annat.

Det vore befriande för sjösäkerheten om SBU kunde stiga upp på podiet och tala om att vi har krav på förarkompetens och ett ålderskrav på 15 år för framförande av båt som kan köra snabbare än förslagsvis 25 eller 30 knop. Om det inte lyckas i första svängen, får vi bombardera politiker och båtägare med information om vikten av kompetens. "SBU tycker" är ett bra informationsblad som borde byta rubrik till "SBU vill" och vars viljor också ska återfinnas i aktuella verksamhetsplaner.

TILL SIST HAR det nått mitt öra att all information om medlemsnytta rimligen borde rikta sig till SBU medlemmar. Stadgarna säger ju att 24 båtförbund och två namngivna klubbar är medlemmar och medlemsnyttan borde därför vända sig till dessa. Idag är 95% av all formulerad medlemsnytta riktad mot båtklubbar och enskilda och det sägs att "Båtklubbarnas Riksorganisation" bättre associerar till den målgrupp vår verksamhet riktar sig än dagens "Båtunion". Alternativet är förstås att bestämma att medlemmar i förbund och klubbar också är medlemmar i SBU. Dock vill jag avfärda alla tankar på ett nytt namnprojekt likt Svenskt Båtliv som behandlades 2008. Trevlig och försiktig sommar!



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



Minn Kota har tillverkat elektriska trollingmotorer till sportfiskare i över 85 år. Lång erfarenhet, hög kvalitet och innovativ teknik har gjort dem världsledande.



Läs mer på comstedt.se