

# Beslut kan tvinga klubb att lägga ner

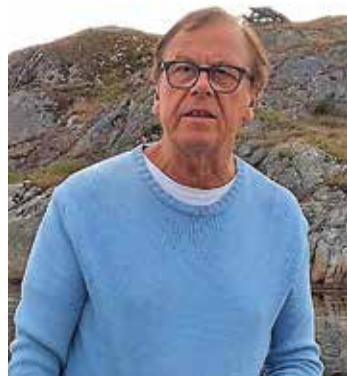
Fritidsbåthamnar kan tvingas lägga ner sin verksamhet vid olika miljöbeslut. Det gäller bland annat en båtklubb på Tjörn som vill muddra sitt hamninlopp. Text: Lars Afzelius Foto: Stellan Olson

**ANGEVIKENS** småbåts- hamn på Tjörns västsida anlades av kommunen i mitten på 1970-talet och omfattade då cirka 50 båtplatser. Hamnens läge innebär att den är känslig för igenslamning på grund av sedimentflykt från ett närliggande område och är då och då i behov underhållsmuddring, vilket länsstyrelsen har tillåtit 1998 och 2003.

Engewikens Båtförening bildades 2000 och fick då möjlighet att köpa sin hamn. Verksamheten har sedan dess vuxit i takt med båtlivets utveckling. Idag finns i hamnen cirka 200 båtplatser varav ett 50-tal för segelbåtar, 60 sjöbodas, spolplatta, toatömningsstation, miljöstation och en solcellsanläggning som gör hamnen självförsörjande på el.

I januari 2020 lämnade föreningen återigen in en anmälan om underhållsmuddring på grund av igenslamning och problem för segelbåtarna att förflytta sig i hamnen.

Den 28 september 2020 kom länsstyrelsens beslut att förbjuda den planerade muddringen eftersom det finns ålgräs inom muddringsområdet och att åtgärden avsevärt försämrar vattenmiljön. Vidare sägs att nyttan för miljön överväger de inskränkningar i verksamheten som drabbar föreningen och tidigare medgivande ger ingen återkommande rätt att få upprepa åtgärden. Varje åtgärd ska bedömas utifrån



Håkan Svensson är ordförande i Engewikens Båtförening.



Ångewikens småbåtshamn på Tjörns västsida kan tvingas lägga ner sin verksamhet efter ett miljödomslut.

gällande lagstiftning och kunskapsnivån om ålgräset har ökat avsevärt sedan 2003.

## BÅTFÖRENINGEN ÖVERKLAGADE

beslutet 6 november ifjol. Detta främst för en felaktig tillämpning av miljöbalkens hänsynsregel, vilken på sikt innebär att föreningens verksamhet inte kan fortsätta. Länsstyrelsens mångordiga yttrande uppfattas mer som ett miljöpolitiskt inlägg från handläggarens sida.

Hamnanläggningen är idag en fullserviceanläggning med samhällsnyttig och viktig verksamhet för det rörliga friluftslivet och det måste vara en rimlig balans mellan allmänna och enskildas intressen vid ett ingrepp på markanvändningen. Båtföreningen anser att möjligheterna att kunna fortsätta sin verksamhet väger tyngre än det allmännas intresse, något som länsstyrelsen hävdar.

Mark- och miljödomstolen upphävde beslutet 28 april i år och återförde målet till länsstyrelsen. Bland annat ansåg domstolen att länsstyrelsen hade gjort en felaktig tolkning av tillämpning av hänsynsregeln

i 2 kap 3 § miljöbalken eftersom ett muddringsförbud medför att hamnens verksamhet därigenom avsevärt försämraras.

Både länsstyrelsen och Havs- och vattenmyndigheten (HaV) överklagade 18 maj i år domen från Mark- och miljödomstolen.

## LÄNSSTYRELSEN VIDHÅLLER ATT

Miljöbalkens hänsynsregler innebär att det allmänna intresset att skydda befintliga ålgräsängar överväger den inskränkning som beslutet medför för båtföreningen. Ett förbud hindrar bara en fördjupning av hamnen och hamnverksamheten för mindre fritidsbåtar exklusive de djupgående segelbåtarna kan fortsätta.

HaV anser att det har gjorts en felaktig avvägning mellan en enskilds rätt till förfogande över sin egendom gentemot det allmännas intressen. Muddringsärenden av den här sorten förekommer hos både länsstyrelser och mark- och miljödomstolarna. De är ofta förenade med svåra avväganden, därför är det viktigt att Mark- och miljööverdomstolen klargör hur ingrepp i en enskild verksamhet ska bedömas

i förhållande till den påverkan som kan uppstå då kustområden berörs.

Håkan Svensson, föreningens ordförande, är tydlig:

– Båtklubben har, enligt gällande lagstiftning, rådighet över vattnet på fastigheten. Det innebär att eventuella begränsningar av fastighetens tillåtna och pågående markanvändning förutsätter att det sker dels för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse, dels föreligger proportionalitet mellan det allmänna intresset av ingreppet och den enskildes intresse av förfoganderätt över sin egendom samt till sist att ersättning utgår för de fall den pågående markanvändningen försämraras. Dessutom är länsstyrelsens inställning att förbjuda all verksamhet i botten (bland annat muddring) vid förekomsten av ålgräs lagstridig.

**BÅTLIV VET ATT** många båtklubbar befinner sig i liknande situationer där hamnverksamhet och miljökrav ibland kolliderar. Mark- och miljööverdomstolens dom kommer att bli vägledande för alla båtklubbar i landet. ☺

# Upplevelser på Vänern

**INGEN GNÄLLIG KRÖNIKA** denna gång utan en äkta upplevelse på Vänern.

Jag hade bestämt att vi skulle ... förlåt, hustrun har länge haft en önskan att vi någon gång förlägger vår segelsemester till Vänern. Efter ett besök hos Karlstad Segelsällskap förra året, då utnämnd till årets båtklubb, och mycket information om Vänern som innanhav, skärgård och gästhamnar, behövde familjerådet aldrig sammankallas.

Planeringen för Vänersegelatsen startade med att av säkerhetsskäl låta montera ett peke för den något ålderstigna besättningen och inköp av Hamnguiden 9, som med fylligt innehåll guidar sjöfararen om Vänern och Vättern. Redan då insåg vi, som gärna ville segla runt hela Vänern, att många dagsetapper skulle bli 25–30 sjömil långa. Planen var att först ta sig upp till Åmål och sedan runda Värmlandsnäs för att återigen, men med båt, besöka Karlstad Segelsällskap.

**FÖRSTA UTMANINGEN BLEV** förstas Göta Älv med alla broöppningar och slussar. Den nyöppnade Hisingsbron lyckades få upp sin klaff i rätt tid och de övriga sammanlagda väntetiderna blev mindre än två timmar.

Efter 30 sjömil på älven med minst en knops motström hamnar man i Lilla Edet, som erbjuder en liten enkel gästhamn. Slussningarna i Trollhättan är helt odramatiska, vattnet bara stiger utan att det märks. I Vänersborg finns en marina med gästplatser och service. Där tvingades skepparen installera ny toalett pump som marinan trollade fram. Ett riktigt skitjobb!

I midsommarveckan fick vi tips om en liten skyddad hamn i Dalbergså, 18 sjömil norr om Vänersborg, där man kan fira midsommar tillsammans med ett 50-tal husbilar och husvagnar. Där fick vi plats ihop med ett tiotal gästbåtar, som skulle slåss med övriga om alla sanitära utrymmen m m. Måste säga det direkt, det blev en av de trevligaste midsommaraftnar vi upplevt. Det finns en tradition bland dessa campinggäster att medföra musikinstrument och det spelades, på olika platser, precis sådan musik som passar oss äldre. Vi gick omkring i ett rus hela kvällen, inte på grund av brännvin, utan den härliga musiken.

På väg mot Åmål, helt ensamma på sjön, hittade vi en SXX-boj gömd i skogen och den blev vår tysta och fridfulla natthamn. I den trivsamma hamnen i Åmål mitt i centrum, kunde vi fylla båten med nya förnödenheter, den åttonde dagen efter att vi lämnat hemmahamnen på Tjörn.

**KARLSTAD VAR ETT** viktigt etappmål, men för att komma dit måste man runda Värmlandsnäs, cirka 25 sjömil bort, vars sydspets erbjuder en liten charmig gästhamn. En drygt 500 m lång och smal muddrad ränna, cirka 2 m djup, leder in till Ekenäs gästhamn och där fastnade vi förstas i leran på grund av en muddrande präm just i rännan. Men en tamp från grävmaskinen till den akte knapen var allt som behövdes för att dra loss oss och väl framme i hamnen blev vi omfamnade av en rejäl vassrugg.

Den långa etappen till Karlstad genomfördes i ensamt majestät på innanhavet och kröntes med ett varmt mottagande i segelsällskapets välordnade hamn. Vi låg kvar i fyra dagar och hann med både Lars Lerins konstutställning och en liten kusinträff innan det var dags att kasta loss och via Kristinehamn sakta bege oss söderut igen på den trettonde dagen efter semesterstart.

Hela semestertrippen tog 22 dagar men krönikörens utrymme i Båtliv tillåter bara 3 357 tecken. Därför får slutorden från besättningen bli: Vänern på sitt bästa humör, gott om plats i hamnarna och framför allt trevliga och mycket hjälpsamma människor var helst vi dök upp.



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](mailto:Lars.Afzelius@batliv.se)

## NJUT AV NATUREN NÄR DEN ÄR SOM BÄST

VETUS har återtagit elbåtsmarknaden genom lanseringen av en unik lösning för både nyproduktion och eftermontering.



## E-LINE och E-POD, din allt-i-ett-lösning

Eldriftssortimentet utgörs av fyra modeller 5-11 kW, varav tre är för rak axel och den fjärde är i form av en pod. Vi levererar kompletta system från propellern ända fram till laddstolpen på bryggan.

- E-LINE har hög effekt och nätta mått
- Finns för rak axel i 3 storlekar: 5, 7,5 och 10kW
- Kompletta system
- Tystgående, hög verkningsgrad och minimalt underhåll
- Lämplig för såväl nyproduktion som utbytesmotor
- Utrustad med VETUS patenterade motorstyrning
- Unik på marknaden med "Aktiv motorbroms"
- Kompatibelt med BOW PRO steglösa bog-/akterpropellrar för gemensam batteribank samt VETUS CAN-bus lina
- E-POD kombinerar motor, upphängning, kylning, backslag, koppling, propelleraxel, propeller, allt i ett komplett system
- Utrymmesbesparande lösning gör motorlådan och propelleraxeln som löper genom båten överflödiga. Detta öppnar durkytan vilket möjliggör en helt ny båtdesign och layout
- 11,2 kW effekt