

Utredning om verksamheten vid småbåtshamnarna 2020



Innehåll

1.	Inledning	3
2.	Utredningens bakgrund och mål.....	3
2.1.	Bakgrund till utredningen.....	3
2.2.	Mål med utredningen.....	4
2.3.	Om konsekvensbedömningen	4
3.	Beskrivning av nuläget	4
3.1.	Ansvar för att upprätthålla småbåtshamnarna i Vasa	4
3.2.	Småbåtshamnar i vissa jämförelsestäder	5
3.3.	Småbåtshamnarna som drivs av Vasa stad	8
3.4.	Egenskaper hos Vasa stads småbåtshamnar	10
3.5.	Ekonomiska resurser	10
3.6.	Personresurser	11
3.7.	System för hantering av båtplatser.....	11
3.8.	Tillgångarnas värde	12
3.9.	Sediment i hamnbassänger	13
3.10.	Utsikter för båtlivet.....	13
4.	Beskrivning och bedömning av alternativen (ALT.) som granskas.....	15
4.1.	ALT. 0 Verksamheten fortsätter såsom tidigare.....	15
4.2.	ALT. 1 Den nuvarande verksamheten utvecklas stegvis	15
4.2.1.	Konsekvensbedömning	16
4.3.	ALT. 2 Privatisering av hela verksamheten vid småbåtshamnarna.....	18
4.3.1.	Konsekvensbedömning	18
5.	Slutsatser och fortsatta åtgärder.....	20
5.1.	Slutsatser	20
5.2.	Beslutsprocess	20
5.3.	Fortsatta åtgärder.....	20
	BILAGOR	21
	KÄLLOR.....	21

Omslagsbild: Klaus Koivula. Gerby båthamn (Vasa stad) och Gerby skifteslags båthamn





1. Inledning

Det havsnära Vasa ligger invid Bottniska viken. Havet är stadens trumfkort när det gäller turism men också en port ut i världen. Vasa hamn har både passagerar- och godstrafik. Det kan vara överraskande lugnt i Vasa under sommarveckosluten, för Vasaborna trivs på sina sommarstugor i skärgården. Stugorna går ofta i arv i släkten. En del stugplatser är så gamla att man har varit tvungen att flytta på bryggan på grund av landhöjningen. Kvarkens skärgård är Finlands enda naturobjekt på UNESCOs världsarvslista.

Småbåtar är ett sätt att ta sig till öarna i Vasa, men de hör också ihop med fiske, båtliv och annan sjötrafik såväl på sommaren som på vintern. Vasaborna värdesätter bra och trygga småbåtshamnar med bra läge. Ett bevis på detta är att användningsgraden av den nyaste småbåtshamnen, Gerby båthamn, är 100 procent.

Verksamheten vid båthamnarna med småbåtstrafik regleras av detaljplaneringen i området, markanvändnings- och bygglagen, Vasa stads byggnadsstadga, stadens miljöskyddsbestämmelser och lagstiftningen om avfallshantering. Den tangeras också bland annat i sjötrafiklagen. Därtill fastställs ansvaren och hur uppgifterna organiseras i stadens förvaltningsstadga och tekniska nämndens verksamhetsstadga.

Denna utredning har utarbetats av tekniska direktören Markku Järvelä och controller Päivi Saukkoranta i samarbete med Kommuntekniken.

2. Utredningens bakgrund och mål

2.1. Bakgrund till utredningen

Vasa stad har haft ett kumulativt underskott sedan 2014. Störst var underskottet under 2018, 33 miljoner euro. Staden har försökt täcka underskotten genom att balansera ekonomin. Det har inneburit en stram utgiftskur i fråga om driftsekonomiska åtgärder och en begränsning av investeringsnivån. Minskningen av de driftsekonomiska kostnaderna har också minskat antalet ordinarie anställda på stadsnivån i och med att pensioneringar och den oförutsägbara avgången har beaktats samt inneburit en sträng inställning till visstidsanställningar. Dessutom har staden ett flertal gånger haft ett upphandlingsförbud, som har berört både driftsekonomin och investeringarna. Det nuvarande upphandlingsförbudet gäller fram till slutet av 2020 och enbart för inköp inom driftsekonomin. I praktiken har den lägre investeringsnivån i budgetarna inneburit nedskärningar också i fråga om totalrenoveringar av de småbåtshamnar som Vasa stad ansvarar för. Upphandlingsförbudet gällande investeringar har dessutom understrukt frågan redan under flera år.

Vid balansering av ekonomin har man effektiviserat allt som man kunnat effektivisera, och nu gäller det i allt högre grad att omvärdera stadens icke-lagstadgade uppgifter. De uppgifter som gäller småbåtshamnar är inte kommunernas lagstadgade uppgifter, men i nuläget omfattar serviceproduktionen emellertid också ett juridiskt ansvar för servicens kvalitet. Bryggornas konstruktionsmässiga skick spelar en särskild roll i detta avseende.

Service som gäller småbåtshamnar omfattar uthyrning av båtplatser och produktion av anknyttande tilläggstjänster för en begränsad mängd kommuninvånare och även för icke-ortsbor. Därför bör servicen i första hand kunna ordnas med inkomsterna från båtplats- och mervärdestjänsterna så att kostnaderna för serviceproduktionen kan täckas. Serviceproduktionens ekonomi beskrivs närmare i kapitel 3.5, där det framgår att ekonomin uppvisar underskott. Under 2020 har båtplatsavgifterna höjts med cirka 20 procent i syfte att förbättra servicens ekonomiska struktur.



2.2. Mål med utredningen

Målet med utredningen är att så realistiskt och mångsidigt som möjligt beskriva den nuvarande servicen i de småbåtshamnar som Vasa stad ansvarar för inklusive den tekniska produktionen av hamnservicen och de anknyttande tjänsterna samt hyresverksamheten i fråga om båtplatser jämte administrativa förfaranden.

Ett annat mål är att bedöma hur den service som gäller småbåtshamnar rimligast borde produceras i framtiden. I bedömningen ska de viktigaste perspektiven på frågan framföras. Dessutom ska man jämföra olika modeller för serviceproduktion för den bästa möjliga hanteringen av de nuvarande ekonomiska utmaningarna samt de tekniska, ekonomiska och juridiska riskerna. Vid konsekvensbedömningen beaktas de samhälleliga konsekvenserna och även effekterna på företagsverksamheten.

Utredningen ger en objektiv helhetsbild av serviceproduktionen i Vasa stads småbåtshamnar som bakgrund till tekniska nämndens beslutsfattande. Tekniska nämnden har i remissdebatten om ärendet förutsatt att man i utredningen granskar flera olika alternativ.

Utanför utredningen har mattvättplatserna och de frågor som gäller skötseln av farleder lämnats.

2.3. Om konsekvensbedömningen

Konsekvenserna bedöms med hjälp av tre modeller för serviceproduktion som presenteras nedan. Vid bedömningen tas upp sådana perspektiv som ska beaktas när beslut om framtiden för verksamheten vid småbåtshamnarna fattas. Vid bedömningen har sådana konsekvenser för ordnandet av verksamheten beaktats som kan föräntas av att verksamhetsmodellen ändras eller av något annat allmänt utvecklingsbehov. Vid bedömningen tas upp såväl möjligheter och potential för företagsverksamheten som anknyttande riskhantering samt olika utmaningar som gäller privatisering. Även miljöfrågor beaktas. De småbåtshamnar som staden driver är privata områden som bör beaktas när konsekvenserna för kommuninvånarna bedöms.

3. Beskrivning av nuläget

3.1. Ansvar för att upprätthålla småbåtshamnarna i Vasa

Enligt 26 § och 31 § i Vasa stads förvaltningsstadga har tekniska nämnden ett omfattande ansvar för att ordna service inom sitt uppgiftsområde samt för att följa upp och utvärdera servicens verkan. Nämnden ska även ge invånarna och servicetagarna möjlighet att delta i planeringen och utvecklingen av servicen. Enligt 1 § i verksamhetsstadgan för de under tekniska nämnden lydande resultatområdena, som baserar sig på förvaltningsstadgan, har Kommuntekniken i uppgift att sköta planeringen, byggandet och organiseringen av underhållet i fråga om båthamnar.

Utöver de småbåtshamnar som Vasa stad äger och upprätthåller finns det också ett flertal privata småbåtshamnar i staden som hyr ut båtplatser och tillhandahåller olika mervärdestjänster för en begränsad målgrupp. Dessa båthamnar beskrivs nedan:

- Västerviks båthamn finns inom det gemensamma vattenområdet för byn Västervik. Båthamnen ägs av Västervik samfällighet (bygemenskap). Båtplatser > 100 st.
- Wasa Segelförening rf ([WSF](#)) innehar arrenderätt till ett LVP-område (småbåtspäls) på cirka 3,6 hektar i Vasklot. Arrende- och nyttjanderättigheterna gäller fram till 31.12.2022. WSF:s hamn är Vasas officiella gästhamn. WSF:s hemmahamn har över 180 bryggplatser och cirka 10 bojplatser samt gästplatser och mervärdestjänster kring hamnverksamheten.





- Oy Wasa Yachting Club Ab innehar arrenderätt till en AL-tomt på cirka 3 200 m² och en anknyttande nyttjanderätt till ett LVP-område med en småbåtsplats på cirka 1 800 m² i Vasklot. Arrende- och nyttjanderättigheterna gäller fram till 31.12.2022.
- Vasa Motorbåtsklubb – Vaasan Moottorivenekerho rf ([VMK](#)) innehar arrenderätt till en TVV-tomt på cirka 5 500 m² och en anknyttande nyttjanderätt till ett LVP-område (småbåtsplats) på cirka 4,5 hektar i Vasklot. Arrende- och nyttjanderättigheterna gäller fram till 31.12.2022. VMK har 175 båtplatser och fem platser för vattenskotrar i sin hemmahamn i Vasklot. Klubben torde få ytterligare 25 båtplatser.
- Vaasan Merenkäytäjät ry ([VM](#)) innehar arrenderätt till en YV-tomt på cirka 1,5 hektar och en anknyttande nyttjanderätt till ett LVP-område (småbåtsplats) på cirka 3,1 hektar i Vasklot. Arrende- och nyttjanderättigheterna gäller fram till 31.12.2022. VM har 140 båtplatser i sin hemmahamn i Vasklot.
- Sundom Båt- och Farledsklubb rf ([SBFK](#)) innehar arrenderätt till ett LV-område (småbåtshamn/småbåtsplats) på cirka 2,5 hektar och till ett LV-område (småbåtshamn/småbåtsplats) på cirka 1,8 hektar i Kronvik. Arrenderätten till markområdet gäller tills vidare med en uppsägningstid på tre månader och arrenderätten till vattenområdet fram till 31.12.2023. SBFK har 150 båtplatser i Kronvik.
- Kvadraten Ab innehar arrenderätt till ett LV-område ([Strandbryggan](#)) på cirka 3 470 m². Arrenderätten gäller fram till 31.12.2026 och därefter tills vidare med en uppsägningstid på ett år. I hamnen finns 30 platser som hyrs ut och dessutom sälj- och gästplatser för båtar.
- Vasa Arbetares Segelsällskap ([VAS-VTP](#)) har 60 båtplatser, varav 17 i Brändö sund och 43 vid Beckholmen.

De privata småbåtshamnarna har cirka 840 bryggplatser i Vasa. För närvarande erbjuder staden 1 926 platser. Därmed finns det totalt cirka 2 770 båtplatser i Vasa. Av dessa är knappt en tredjedel i privata aktörers ägo.

Den privata verksamhet vid småbåtshamnarna som bedrivs inom de mark- och vattenområden som ägs av staden har ett mycket kortvarigt avtalsförhållande med staden, även om verksamheten i sig har pågått redan länge. De flesta avtalen gäller endast fram till slutet av 2022. Avtalens innehåll behöver förnyas.

Utöver de ovan nämnda privata småbåtshamnarna finns det också några privata by- eller fastighetsspecifika småbåtshamnar vars verksamhet riktar sig till mindre och/eller mera slutna gemenskaper.

3.2. Småbåtshamnar i vissa jämförelsestäder

I detta kapitel beskrivs kort verksamheten vid småbåtshamnarna i de städer som valts som jämförelsestäder. Dessa är Raumo, Karleby, Kotka, Kuopio och Tammerfors.

Raumo

Raumo stad har cirka 2 000 båtplatser i sju olika hamnar. I hamntjänsterna ingår alltefter hamn exempelvis avfallshantering, bränsleutdelning, café, toalett och båttramp. Staden har inte ordnat med bevakning av båtplatserna. **Vinterförvaring** är tillåten inom tre områden. Priset är 30 euro + moms. Även **förvaring året runt** är möjlig i undantagsfall. Det finns två gästhamnar i staden. Dessutom finns det gästplatser i fyra utflyktshamnar.

Administrativt är verksamheten i Raumo organiserad i **balansenheten** Småbåtshamnar, som lyder under tekniska utskottet. Enheten har hand om uthyrningen av båtplatser och underhållet av båthamnarna. I personalen ingår en person. Verksamhetsintäkterna var cirka 310 500 euro och verksamhetskostnaderna cirka 129 000 euro. Efter avskrivningarna på 201 000 euro och räntan på 15 000 euro på stadens grundkapital blev räkenskapsperiodens resultat cirka –34 700 euro. I följd färdigställdes skede 2 av stålörspontonbryggan i bassängen i Syväraumanlahti, vars kostnader uppgick till 352 500 euro.





Raumo har som avsikt att förbättra övervakningen i båthamnarna genom att ta fram ett bokningsprogram för båtplatserna. För att nå upp till målet om omfattande havsnära fritidsmöjligheter åt Raumobor har staden samarbetat med bland annat föreningar i syfte att utveckla vattensportgrenar. Källa: Raumo stad och stadskoncern, bokslut 2019.

Karleby

Det finns cirka 150 båtplatser i innerstaden och ungefär lika många på andra håll. År 2019 testade staden **en dubbel avgift för icke-ortsbor**, men avgifterna blev oskäligen och i år är priserna desamma för alla. Ortsborna har dock företräde vid bokningen av platser (stadsstrukturnämnden 19.2.2020 § 24). Karleby har en **vinterförvaringsavgift** (60 euro). För det innevarande året har det reserverats 30 000 euro för småbåtsleder och bryggor och 50 000 euro för förnyande av bryggan i Tankar. Ett av de aktuella utvecklingsområdena är upphandling och ibruktagande av ett elektroniskt system för båtplatser. Ansvarig för båtplatserna är arbetsledaren för parker och idrottsplatser vid sidan om sina andra uppgifter.

Kotka

Kotka har fem småbåtshamnar som drivs av staden. Staden fattar beslut om småbåtshamnar, båtplatser och småbåtsleder. Vid bryggorna i de båthamnar som staden driver finns platser för allt från roddbåtar till stora fritidsbåtar. De flesta bryggorna har låsbara portar. [Länk](#)

I Kotka kan båtar förvaras på land på de **vinterförvaringsplatser** som staden driver. Vinterförvaringsavgiften fastställs utifrån båtens längd (37–48 euro). I avgiften ingår **sommarförvaring av trailern**. En vinterförvaringsplats kan bokas inom önskat vinterförvaringsområde tills vidare. Då får man varje höst en faktura per post och efter att man betalat fakturan får man ett bevis på betald vinterförvaringsavgift som ska fästas på båten. Även sommarförvaring är möjlig; om man inte har betalat någon bryggplats, ska man betala en avgift för förvaringen av båten på land. Sommarförvaringsavgiften fastställs utifrån båtens längd (77–106 euro). Det finns en dekal som berättigar till sommarförvaring på land och som ska fästas i båten. Båthamnarna är emellertid inte avsedda för förvaring av båtar på land året runt eller långvarigt.

Det finns 1 277 båtplatser i Kotka. Cirka 10 procent, det vill säga 130 av dem, är lediga. Båthamnarnas verksamhetsintäkter var 311 166 euro och kostnader 319 391 euro. Båthamnarnas årsbidrag var – 98 958 euro utan avskrivningar och räntor. I småbåtshamnarna investerades 103 500 euro. På land finns tre mattvättplatser. (Källa: Stadsstrukturnämndens bokslut och verksamhetsberättelse 2019)

Kuopio

Staden har cirka 2 400 bryggplatser, cirka 1 300 **strandplatser** och cirka 1 050 **vinterförvaringsplatser**. Antalet mattvättplatser är 12 och dessutom finns det två mattbryggor. Uthyrningen av båtplatser blev elektronisk under våren. www.kuopio.fi.

Kuopio har [ett program för hamnar och båtplatser 2019–2028](#). Programmet ska främst tjäna som ett styrande verktyg för stadens beslutsfattare i frågor som gäller båthamnar (31 st.), servicenätverket för båtfolket och investeringar. Bland annat antalet och fördelningen av båtplatser framgår av programmet:

År 2018 uppgick hyresintäkterna för båtplatserna i Kuopio till 356 300 euro (68 procent av platserna är uthyrda) och hyresintäkterna för vinterförvaringsplatserna till cirka 41 200 euro (37 procent är uthyrda). Totalt uppgick intäkterna från uthyrningen till över 400 000 euro (moms 0 %). Utgifterna var cirka 300 000 euro (moms 0 %) utan avskrivningar.

Förhållandet mellan invånarantalet i vissa städer i Finland och antalet båtplatser som städerna erbjuder anges i Kuopios program för hamnar och båtplatser. Befolkningsdata har fått från



Statistikcentralen och uppgifterna om båtplatser från städernas eller de företags webbplatser till vilka respektive stad har lagt ut administrationen och uthyrningen av sina båtplatser på entreprenad. I vissa fall har presskällor använts. De helt privata båthamnarna har inte tagits med i siffrorna.

	Invånarantal år 2017/2018	Antal båtplatser	Invånare / båtplats
Insjöstäder			
Idensalmi	21 639	944	23
Imatra	27 277	n. 950	29
Joensuu	76 067	yli 2 000	40
Jyväskylä	140 188	n. 3 200	44
Kajana	37 239	1 032	36
Kouvola	84 587	n. 850	99
Kuopio	118 000	n. 5 640	21
Lahtis	119 573	2 323	52
Villmanstrand	72 909	n. 2 800	26
S:t Michel	54 261	yli 1 000	54
Nyslott	34 664	yli 1 000	35
Tammerfors	231 853	n. 4 000	59
Kuststäder			
Helsingfors	643 272	n. 12 000*	54
Kotka	53 539	n. 1 467**	37
Uleåborg	201 810	1 800 ***	112
Vasa	67 392	n. 2 000	34

* I Helsingfors är 1/3 av båtplatserna stadens direkt uthyrda platser och 2/3 platser som hyrts ut till klubbar

** I Kotka finns dessutom 2 767 privata båtplatser

*** I Uleåborg finns dessutom över 800 privata båtplatser

Källa: Satama- ja venepaikkaohjelma 2019-2028 Kuopio

I en del av städerna (t.ex. Joensuu och S:t Michel) har stadsorganisationen lagt ut administrationen av båtplatserna på entreprenad till ett företag. I vissa städer, såsom i Kotka och Uleåborg, finns en stor del av båtplatserna i helt privata båthamnar. Dessa båtplatser har inte räknats med i jämförelsen. Till exempel i Uleåborg finns nästan en tredjedel av alla båtplatser (cirka 800 st.) i privata båthamnar. I Kotka har två tredjedelar av båtplatserna privatiserats (cirka 2 800 st.).

Tammerfors

Tammerfors införde ett elektroniskt system för båtplatsbokning i våras. Tammerfors har avgiftsbelagd **vinterförvaring** och två **uppvärmda båtramper**. Det har även reserverats båtplatser för **roddbåtar**. Det finns cirka 250 **parkeringsplatser** i Tammerfors stads hamnar. Parkeringstillstånd söks i systemet eParking.

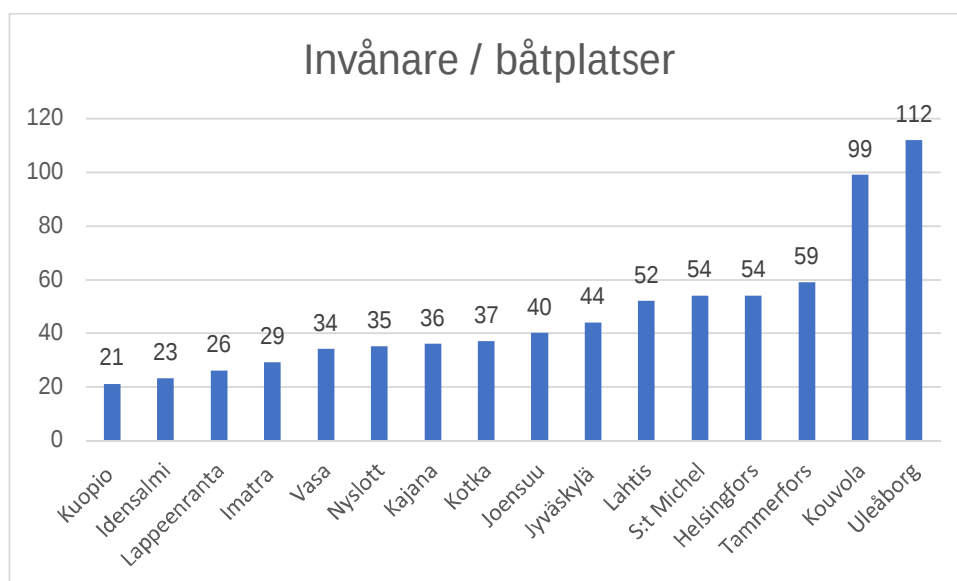
År 2015 gjorde Tammerfors i samarbete med 14 andra kommuner en omfattande förhandsutredning *Vene vie* om hur båthamnarna och insjöturismen borde utvecklas. I utredningen medverkade Akaa, Birkala, Ikalis, Kangasala, Lembois, Mänttä-Vilppula, Nokia, Orivesi, Ruovesi, Sastamala, Tammerfors, Tavastkyro, Vesilax, Virtdois och Ylöjärvi, samt Birkalands förbund. Utöver kommunerna deltog även företagare inom insjöturism och båtklubbar i projektet.

Utredningen visade att det bland annat finns behov att sätta paddlingsleder i stånd, bygga korta fartygsleder och **landningsplatser** samt att överhuvudtaget öka möjligheterna för båtförare att ta sig från en sjö till en annan. Det finns förbättringsbehov också i båthamnarna, allt från uppförande av **informationstavlor** till byggande av nya bryggor. Dessutom behövs det nya hamnar. Viktiga mål ansågs dessutom vara att ge områdena en **parkliknande karaktär** och bygga fritidsplatser med



mångsidiga aktiviteter. Det viktigaste sättet att åtgärda de i rapporten uppkomna bristerna i hamnarna är att förbättra säkerheten, tillgängligheten och miljöskyddet.
https://www.tampere.fi/tiedostot/K9f3E5o8Z/Vene_vie_loppuraportti.pdf

Jämfört med städerna som beskrivs ovan har Vasa varit föregångare och tagit i bruk ett elektroniskt system för båtplatser redan för flera år sedan. Utifrån materialet från Kuopio (programmet för hamnar och båtplatser 2019–2028) kan man konstatera att det i Vasa finns relativt många båtplatser per invånare. Nedan finns en tabell som utarbetats utifrån materialet och där städerna har ordnats efter vilken som har flest båtplatser.

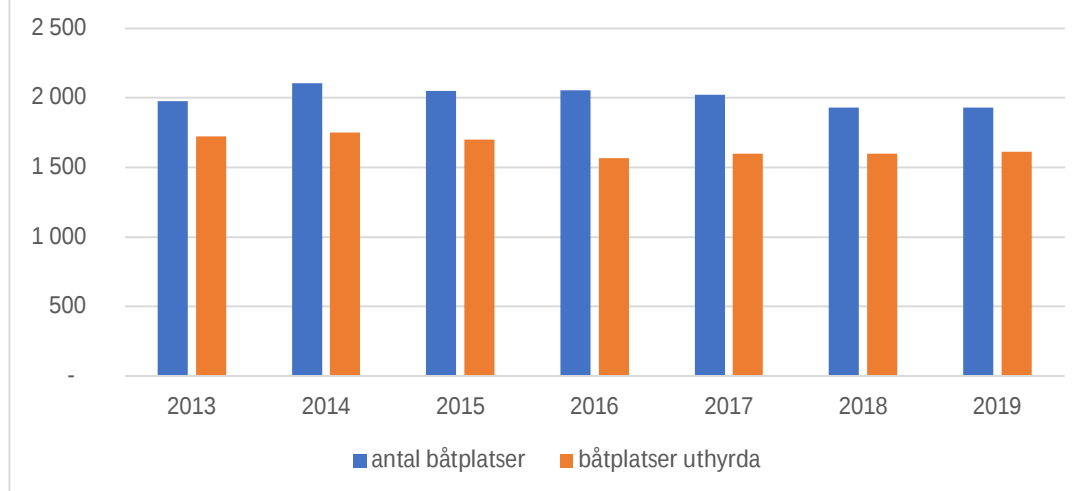


3.3. Småbåtshamnarna som drivs av Vasa stad

Vasa stads småbåtshamnar är allmänna markområden som ägs av staden och i vilka även ett för verksamheten nödvändigt vattenområde ingår. Planmässigt är områdena offentliga allmänna områden som betecknas med LV (båthamn) eller alternativt V (rekreatiomsområde) eller VP (park) i detaljplanerna.

Vasa stad äger och Kommunteknikens Grönområdesenhet förvaltar och driver 18 småbåtshamnar med totalt 1 926 båtplatser för uthyrning i Vasa. Totalytan av de småbåtshamnar som staden driver är cirka 14 hektar. Båtplatsernas uthyrningsgrad har varit i genomsnitt 82 procent, vilket innebär en överkapacitet på nästan 350 båtplatser.

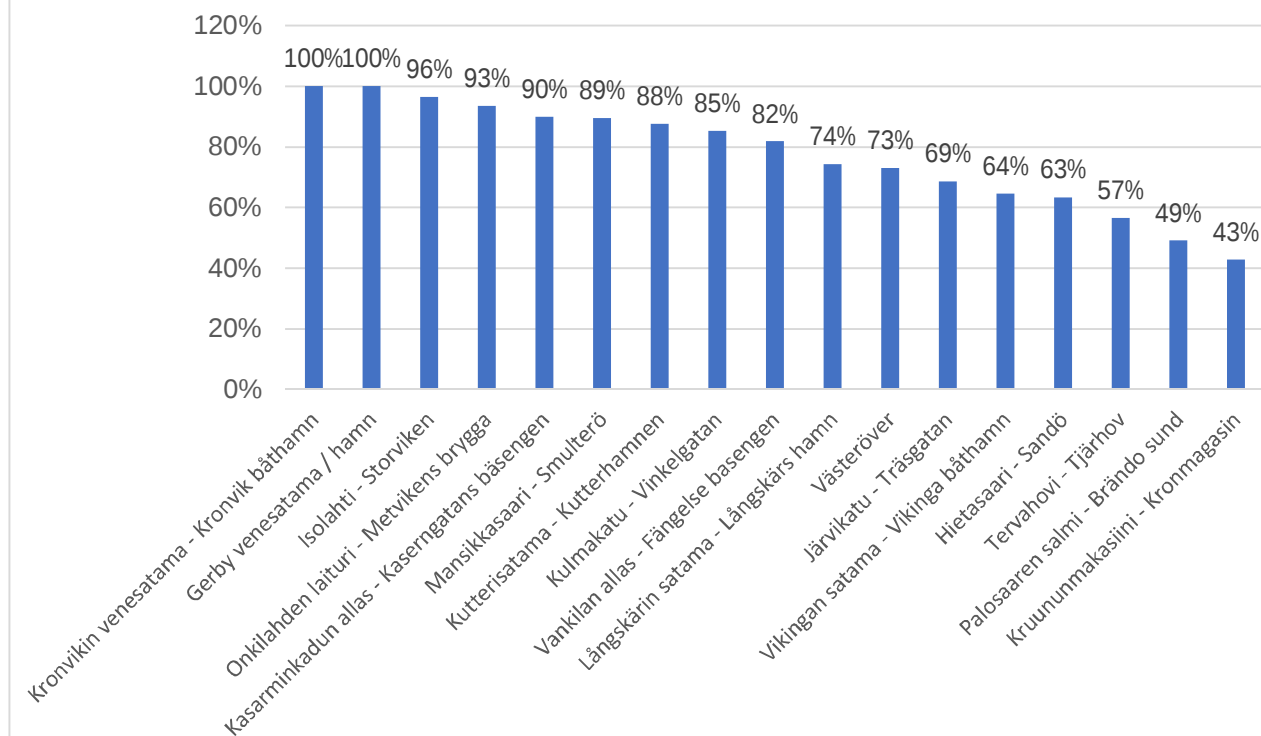
Uthyrning av båtplatser, st. 2013 - 2019



Obs! Uppgifterna för 2020 motsvarar situationen 5.6.2020.

Det finns stor variation i uthyrningsgraden mellan hamnarna. Störst är efterfrågan på båtplatser i hamnarna i Gerby och Kronvik, där alla platser är uthyrda. Minst är efterfrågan i hamnarna vid Kronmagasinet och i Brändö sund.

Båtplatsernas uthyrningsgrad



Uppgifterna i tabellen motsvarar situationen 14.6.2020.





Vasa stad har 18 vinterförvaringsplatser för båtar. De är tillgängliga 1.9–1.6 årligen. Ingen har någon egen vinterförvaringsplats utan båtarna lämnas på vissa stora områden. Vinterförvaringsplatserna i Vasa är avgiftsfria, vilket är sällsynt bland jämförelsestäderna. (Petri Järvinen 2015)

Ett praktiskt problem har blivit att folk "reserverar" förvaringsplatser genom att låta båtbockarna stå kvar. På förvaringsplatserna finns även båtar som legat där länge. Senast har båtar förts bort sommaren 2020. Staden är tvungen att betala förstöringskostnaderna om ägarna inte kan kontaktas trots uppmaningar. En avgiftsbelagd vinterförvaring skulle vara en lösning på problemet, för då skulle innehavarna av platserna vara kända (Jousmäki 10.8.2020).

3.4. Egenskaper hos Vasa stads småbåtshamnar

Vasa stads småbåtshamnar har byggts under en lång tid och de bildar en varierande helhet vad gäller omfattning, egenskaper och tjänster. Alla småbåtshamnar ligger vid havet.

En småbåtshamn omfattar följande:

- trafikförbindelser till och från området på fastlandet och från havet
- parkeringsplatser för fordon, ett lastningsområde och ett eventuellt vinterförvaringsområde för båtar
- vägvisare, instruktions-, regel- och informationstavlor
- fast belysning
- elkablar och elpunkter
- vattenledningsinfrastruktur
- sjösättningsplatser inom rimliga avstånd
- båtbyggor med förtöjningsbojar, -länkar, loppplankor, bommar och bojar
- vatten-/hamnbassänger med sjömärken vid behov
- eventuella vågbrytare
- avfallskärl
- låsbara portar på en del av bryggorna
- septistationer i några småbåtshamnar.

Småbåtshamnarna är tillgängliga för allmänheten och det är tillåtet att vistas i hamnarna med undantag för de låsta bryggområden som endast de som hyrt en båtplats har tillträde till.

3.5. Ekonomiska resurser

Småbåtshamnarna hör till Grönområdesenheten inom Kommunteknikens resultatområde. I kostnaderna för ekonomisystemet ingår inte kostnaderna för stödserviceanställda. Inte heller de allmänna kostnaderna för centralförvaltningen eller Kommunteknikens förvaltning har ännu övervältrats. Utfallen omfattar inte heller kostnaderna för sysselsättning, utan de har allokaterats till Grönområdesenheten.

I kostnaderna ingår kostnaderna för mattvättplatserna. Staden upprätthåller två mattvättplatser: en i Brändö och en på Sandö. Kostnaderna för dessa varierar mellan 6 000 och 15 000 euro årligen. De genererar inga inkomster. Staden har varit tvungen att skära ned på utgiftsanslagen. Prissättningen av båtplatser har justerats senast 1.1.2020 och dessförinnan 1.1.2016. Under de senaste åren har investeringsnivån varit 50 000–100 000 euro. Underhållet i småbåtshamnarna är klart eftersatt. Obs! De ekonomiska uppgifterna för 2020 motsvarar situationen 30.6.2020.



	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Intäkter från försäljning av båtplatser	191 184	204 071	228 000	235 616	231 362	232 585	231 881	274 432
Driftskostnader	-132 901	-164 273	-124 960	-136 687	-126 103	-160 547	- 95 860	- 51 722
Avskrivningar	- 83 264	-136 726	-201 460	-186 533	-171 172	-154 798	-132 322	
Resultat	- 24 981	- 96 928	- 98 420	- 87 604	- 65 913	- 82 760	3 699	
Antal båtplatser	1 974	2 101	2 050	2 051	2 018	1 928	1 928	1 926
Uthyrda båtplatser	1 720	1 750	1 700	1 566	1 597	1 596	1 609	1 528
Uthyrningsgrad	87 %	83 %	83 %	76 %	79 %	83 %	83 %	79 %
Platshyra i genomsnitt	111	117	134	150	145	146	144	180

3.6. Personresurser

För närvarande (i juni 2020) har staden en visstidsanställd på heltid. Småbåtshamnarna tar upp 5–10 procent av grönområdeschefens arbetstid och 25 procent av den ekonomisekreterares arbetstid som sköter faktureringen av båtplatser. För sommarsäsongen sysselsätts i regel två personer (å 6 mån.) i uppgifterna i småbåtshamnarna. Nettokostnaderna för dem uppgår till cirka 1 000 euro per månad, när hälften av kostnaderna täcks med lönesubvention.

Därtill får Grönområdesenheten i varierande mån arbetskraft från Brottsförhållningsverket, som också betalar kostnaderna för arbetskraften. Denna arbetsinsats har inte beaktats i kostnaderna. Det är emellertid ett sätt för staden att bära sitt samhällsansvar. Därtill kan det finnas en sommarjobbare.

Personalkostnader:

5 300 euro/år Grönområdeschef 0,075 årsverke (åv)	(res.enh. 5300)
9 900 euro/år Stödservice – ekonomisekreterare 0,25 åv	(res.enh. 5300)
9 600 euro/år Stödservice – byråsekreterare 0,25 åv	(res.enh. 5300)
12 000 euro/år Personer som sysselsätts 1 åv	(res.enh. 5330)
40 000 euro/år bryggansvarig	(idag med läroavtal)
76 800 euro/år, totalt cirka 2,6 årsverken	

I fråga om personer som sysselsätts med lönesubvention har staden betalat 414,20 euro i "straffavgift" per månad. Denna utgift faller bort när personen sysselsätts, med andra ord raderas personen från förteckningen över betalning av arbetsmarknadsstödet kommunandel för 2–3 år. Därmed minskar kostnaderna med nästan 5 000 euro per år.

Från lönekostnaderna har "straffavgifterna" avdragits om båda personerna som sysselsätts får lönesubvention. För närvarande saknar staden en ordinarie bryggansvarig då den föregående har gått i pension. Det pågår en läroavtalsutbildning och eventuellt får staden en ny bryggansvarig efter avslutad utbildning. Lönekostnaderna för en bryggansvarig har lagts till i kalkylen.

3.7. System för hantering av båtplatser

Vasa stad administrerar uthyrningen av båtplatser via den elektroniska bokningstjänsten [Timmi](#). I systemet kan kunden själv bläddra bland kartorna över de båtplatser som Vasa stad hyr ut i hamnarna och välja önskad plats bland de lediga båtplatserna samt betala för båtplatsen som nätbetalning. Lediga båtplatser kan granskas anonymt oavsett tid och plats men bokningen och betalningen kräver stark autentisering.

Till dem som betalat sin båtplatshyra föregående säsong sänds en faktura automatiskt under mars månad. Båtplatsavgifterna för en ny säsong ska alltid betalas senast 30.4. Genom att betala fakturan senast på förfallodagen säkerställer hyresgästen en båtplats för den kommande hyresperioden. Samtidigt förbinder hen sig att iaktta de gällande hyresavtalsvillkoren för platserna vid båtbyggarna. De platser som inte har blivit betalda kan hyras ut omedelbart. Från början av augusti erbjuds de lediga båtplatserna till halva priset för resten av säsongen. Upprätthållandet av systemet kostar cirka 3 600 euro årligen, moms 0 %.



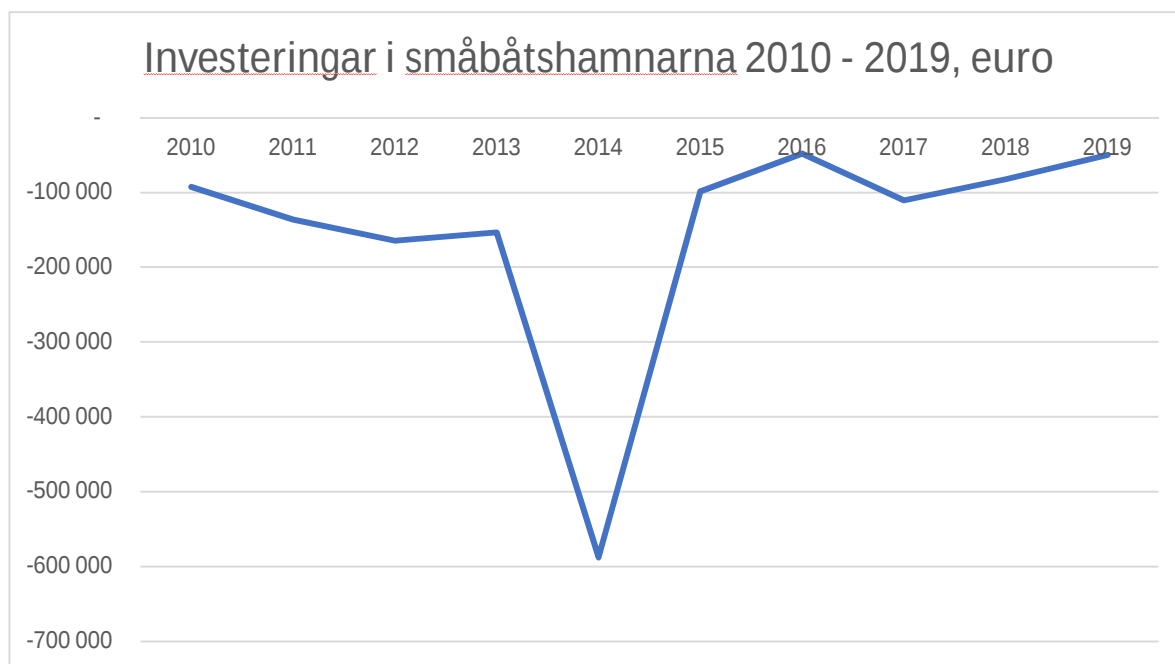
Systemet för hantering av båtplatser bildar ett register som omfattas av Europeiska unionens dataskyddsförordning (GDPR) och den nationella dataskyddslagen. [Dataskyddsbeskrivning](#)

Den fysiska kundservicen betjänar endast i frågor som gäller avhämtning och återlämning av nycklar, fakturering eller begäran om mer information. Kundbetjäningen finns vid Tekniska verket på Kyrkoeshplanaden 26A.

(Källa: <https://www.vaasa.fi/sv/bo-och-lev/fritid/hav-och-strander/batplatser/>)

3.8. Tillgångarnas värde

Under 2010-talet har staden investerat totalt 1 523 500 euro i båthamnarna. Den största investeringen har varit Gerby båthamn som blev färdig 2014 och som finns avbildad på omslaget till denna utredning.



Båthamnarnas balansvärde var totalt 641 176 euro 31.12.2019. Investeringarna aktiveras inte på objektsnivå och därmed finns något hamnspecifikt balansvärde inte att tillgå. Enligt stadens avskrivningsplan används 20 procent av restvärdet emellertid så att maximitiden är 15 år. Då görs den resterande avskrivningen på en gång.

Parkeringsplatserna, trafikförbindelserna och belysningen i hamnarna är allmänna investeringar som inte enbart används av dem som hyr en båtplats. Enligt riktlinjerna i Vasas arkitekturpolitiska program har alla rätt till stränderna. I båthamnarna används de allmänna områdena i synnerhet av fritidsfolk och fritidsfiskare på olika sätt året runt.

Det är ganska svårt att fastställa ett nyanskaffningsvärde för båthamnar. Kostnaderna beror på förhållandena och volymen samt på utrustningsnivån. Utvidgningen av den ovan nämnda Gerby båthamn år 2014 kostade 568 000 euro. Nu finns där 195 båtplatser. En plats kostade 2 900 euro. Gerby är en stor båthamn enligt Vasas mått, och det var fråga om en utvidgning. Markbyggnadskostnadernas totalindex är negativt (-5,3 procent) 2015–6/2020. (Finlands officiella statistik [FOS].)



En brygga kan grovt uppskattas kosta cirka 50 000 euro. Medelvärde av kostnaderna för de investeringar i Vasa stads båthamnar som genomfördes under 2011–2014, vågbrytare och bryggor, var 733 euro/lm. På motsvarande sätt uppgick kostnaderna för förstörelse av bryggor till cirka 100 euro/lm. (Järvinen 2015)

Kommunteknikens budgetförslag för 2020 omfattade en sanering av Storvikens båthamn samt istandsättning av bryggorna och parkeringsplatsen, totalt 350 000 euro. I uppskattningen ingick muddring och vinterförvaringsplatser. Det finns nu 226 båtplatser i Storviken. Förslaget ingår inte i den slutgiltiga budgeten för 2020.

Vasa stads budget för 2020 omfattar följande investeringar i båthamnarna:

Båthamnar (1 000 euro)	Bgf 2020	BG 2020	EP 2021	EP 2022	EP 2023	EP 2024
Planeringsår	400		300	200	150	150
Sanering av båthamnar	50	50				
Storvikens båthamn	350					

Vasa stads grönområdeschef Jousmäki säger att om man räknar samman stadens investeringsutgifter under de senaste 11 åren, 1,6 miljoner euro, avskrivningar, bryggornas genomsnittliga "livscykel", bryggkonstruktionernas nyanskaffningspriser per bryggmeter eller båtplats blir tillgångarnas värde minst 1,6–2,5 miljoner euro, inklusive 3 500 löpmeter brygga i 53 bryggkomplex samt den övriga infrastrukturen. Flytande bryggors livscykel har uppskattats till 35 år och fasta bryggors till 40–50 år.

3.9. Sediment i hamnbassänger

Sediment är avlagringar som bildats på botten av vattenområden och blivit till på inverkan av yttre dynamiska krafter. Sedimenten består av mineralpartiklar som spolats ut i hav och vattendrag samt av organiska ämnen och kemiska fällningar som finns bundna i partiklarna. Sedimentmassorna kan innehålla skadliga ämnen och, om de placeras fel, kan de störa livet på botten av ett hav eller annat vattendrag. Det hur skadliga sedimenten är kan bedömas med hjälp av kemiska analyser, biologiska toxicitetstester och bedömning av miljöns biologiska och fysikaliska tillstånd. (<https://www.ymparisto.fi/sv-FI>)

Flera städer har utrett sedimentens kvalitet under 2000-talet. Utredningarna visar att bottensedimenten i havsområdena utanför städerna på flera ställen är förorenade till följd av industriell verksamhet. Under de senaste åren har organiska tennföreningar visat sig vara de skadligaste och vanligaste föreningarna som orsakar förorening. Den mest kända av dem är tributyltenn (TBT), som har använts i bottenfärger på fartyg och båtar. Användningen av TBT i fartygs bottenfärger började begränsas i Finland 1991. Ett totalförbud mot användningen av TBT-färgerna trädde i kraft inom EU 2008. Före det skulle TBT-färgerna antingen skrapas bort från fartygsskroven eller målas över. Vid flera muddringsobjekt är halterna av skadliga ämnen så höga i sedimenten att de inte kan deponeras i havet. I stället bör de deponeras på särskilda deponeringsområden som byggs så att skadliga ämnen inte kommer ut i havsmiljöer. (www.itamerihaaste.net), (www.thl.fi)

Bottensedimentens kvalitet i Vasa stads båthamnar har inte utretts med några omfattande undersökningar. I vissa småbåtshamnar som tagits ur bruk är bottensedimentet veterligen förorenat. Användningen av hamnbassänger för nya eller varierande ändamål kan kräva muddring av bottensediment och samtidigt att det förorenade bottensedimentet deponeras på en lämplig plats.

3.10. Utsikter för båtlivet

Med den nya vattentrafiklagen togs en avgift för trafikförseelse i bruk på vatten i Finland i början av juni 2020. En skärpning kan också anses vara att det i fortsättningen ska utses en befälhavare på varje båt. Befälhavaren ansvarar för säkerheten för dem som stiger ombord. I fortsättningen är den som framför båten i regel också dess befälhavare, men befälhavaren kan också vara någon annan som de facto styr eller manövrerar båten.



Dessutom behöver befälhavaren inte nödvändigtvis ens delta i båtresan. Lagändringen är delvis en förberedelse inför framtidens automatiska båtar. Lagändringen innebär också att hyresbåtar befrias från besiktningsskyldigheten. Även kravet på en CE-märkning på hyresbåtarna slopas. Dessa uppluckringar av villkoren avseende hyresbåtar är avsedda att främja en småskalig delningsekonomi.
<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/veneilijat-huomio-pian-vesillakin-voi-saada-liikennevirhemaksun-nama-muutokset-uusi-laki-tuo-tullessaan/7808920#gs.dayuwe>

Sjölivet tävlar om människornas fritid med de övriga alternativen som blir allt flera. Utöver med båt kan man färdas på vatten på många olika sätt, med eller utan motor. I Vasas skärgård färdas man utöver med motor- och segelbåtar även med vattenskotrar, kanoter, kajaker, sup- och surfbrädor och även med traditionella roddbåtar. Också olika fortskaffningsmedel som dras efter en båt kan observeras, såsom vattenskidor och vattenringar. Endast en del av alla dessa behöver en båtplats i en småbåtshamn, nämligen motorbåtar och vattenskotrar. Båtar och andra fortskaffningsmedel flyttas i någon mån även mitt under en båtsäsong och båttrailrar blir allt vanligare.

Medlemskap i en båtklubb ger möjligheter att delta i evenemang, utbildningar och ungdomsverksamhet samt att använda klubbens lokaler. Klubbarna kan också sköta sjömärken, ha hand om avfallshantering och båtplatsens säkerhet samt erbjuda gästplatser. Som klubbmedlem har man även möjlighet att hyra de båtplatser som klubben upprätthåller.

Efterfrågan på stugor i skärgården har minskat något under de senaste åren och den ökar knappast med den eventuellt stigande prisnivån på båtplatser. Priserna på strandstugor har sjunkit med i genomsnitt 38 procent i Vasa under åren 2010–2017. Visserligen har coronapandemin ökat efterfrågan på hyresstugor och även antalet stugköp (HS 28.5.2020: Tilastokeskus: Osakeasuntojen hinnat nousivat huhtikuussa 2 % pääkaupunkiseudulla – Säästöpankin mukaan asuntokauppa kiihtyi toukokuussa). Statistiken över fastighetsköp i fråga om strandstugor ser ut så här:

Sålda strandstugor i Vasa

År	st.	euro i genomsnitt
2017	9	77 111
2016	6	101 500
2015	10	87 040
2014	10	91 800
2013	6	111 167
2012	7	83 214
2011	7	89 762
2010	12	123 917

Källa: HS 18.3.2018 Täältä löytyy nyt edullinen kesämökki

Bättre möjligheter till distansarbete och reserestriktionerna har ökat intresset för sommarstugor, såväl för hyrning som för ägande. Coronavåren förbättrade klart både organisationernas och de anställdas färdigheter för distansarbete. Samtidigt ställer folk emellertid allt högre krav på stugor; en stuga utan el och rinnande vatten som kräver båtfärd är inte nödvändigtvis det främsta alternativet. Där är också prisnivån fortfarande rimlig. Den ekonomiska lågkonjunkturen och ökade permitteringar dämpar dock investeringar i sommarstugor.

Även i Vasa skärgård påträffades blågröna alger i juli 2020, ställvis till och med rikligt. Det tar förmodligen tid att förbättra Östersjöns tillstånd och dessutom framskrider klimatförändringen. Det minskar rekreatationsanvändningen av kusten och dess attraktionskraft.



4. Beskrivning och bedömning av alternativen (ALT.) som granskas

4.1. ALT. 0 Verksamheten fortsätter såsom tidigare

I kapitlen 2.1 och 2.2 om utredningens bakgrund och mål har tagits upp sådant på basis av vilket det går att konstatera att verksamheten inte kan fortsätta såsom tidigare utan att den behöver ändras. Därför bedöms alternativ 0 inte.

4.2. ALT. 1 Den nuvarande verksamheten utvecklas stegvis

Alternativet ALT. 1 innebär att Vasa stad fortsatt har hand om serviceproduktionen i småbåtshamnarna men att verksamheten ändras betydligt så att ekonomin fås i balans, reparationsskulden minskar och båtplatsernas tekniska skick kan upprätthållas på lång sikt.

En stegvis utveckling innebär dessutom att staden stegvis får nya småbåtshamnar som drivs som privat serviceproduktion. Ett exempel på detta är Strandbryggan: staden har redan tidigare avstått från bryggplatserna och nu finns där en liten privat småbåtshamn. Även utanför det nya bostadsområdet vid Brändö sund byggs i framtiden en småbåtshamn enligt detaljplanen och i takt med att Wärtsiläs fabriksområde i Metviken får ett nytt användningsändamål uppstår det en ny småbåtshamn på stranden. Då avstår staden från Träskgatans småbåtshamn med 34 bomplatser.

En stegvis utveckling av den nuvarande verksamheten innebär att överutbudet av båtplatser minskas genom att man avstår från en del av hamnarna/båtplatserna. Detta gäller de hamnar som har den lägsta uthyrningsgraden. Samtidigt beaktas investeringstrycket beträffande bryggor, småbåtsplatser, vågbrytare och hamnarnas utrustningsnivå. Processen inleddes med gallring redan 2018, då man vid bryggorna i Fiskstranden tog 56 platser ur hyresanvändning för att ge rum för strandbyggande. Vid Mariaparkens brygga togs alla 18 platser ur hyresanvändning på grund av den dåliga användningsgraden och vid Sandöbanken 12 platser på grund av bland annat skadegörelse (tekniska nämnden 14.3.2018 § 46). Då undersökte Kommuntekniken utöver användningen av båtplatserna även deras konstruktioner, nuvarande skick och användbarhet (läge, vattendjup m.m.).

Kvaliteten, platsangivelserna, utrustningsnivån och användningsprinciperna för områdena för vinterförvaring av båtar standardiseras och de vrak som i årtal legat på vinterförvaringsområdena förs bort. Vinterförvaringsplatserna görs avgiftsbelagda och de båtar och annan lovlig materiel som förvaras där märks. Detta kräver några inledande investeringar. Exempelvis Uleåborg och Kuopio städer har ordnat med vinterförvaring av båtar.

Hyresnivån på båt- och vinterförvaringsplatserna fastställs så att man med inkomsterna kan täcka serviceverksamhetens utgifter och avskrivningar samt reparationsskulden inom ett lämpligt tidsspänn. Till skillnad från den nuvarande situationen beaktas även de allmänna kostnaderna i kostnadsstrukturen. Båtplatserna delas in i grupper som prissätts utifrån servicenivå, kostnader och läge. Det har redan utarbetats en preliminär plan för prissättningsmodellen.

För sommarsäsongen kunde man i mån av möjlighet planera platser för båttrailrar, antingen i anslutning till båthamnarna eller förmånligare på ett rimligt avstånd från dem. Det skulle göra båthamnarna men också bostadsområdena snyggare.

Sorteringen av avfall utvecklas i takt med att bestämmelserna om avfallshantering ändras. Det kräver lite mera utrymme men stöder Vasas energi- och klimatprogram och är i linje med lagstiftningen som utvecklas.

Även det att man skulle reservera förmånligare och smalare båtplatser för roddbåtar/kanoter/kajaker skulle stöda Vasas energi- och klimatprogram. Förhållandena till havs gör det relativt utmanande att vara ute med en båt utan motor, men på sommaren kan man nog dagligen se i synnerhet kanoter och kajaker i Vasas



skärgård. Det har önskats att staden ordnar med avgiftsfria platser för roddbåtar och en avgångsbrygga för kajaker. Prisnivån i till exempel Uleåborg och Kuopio är rimlig, cirka 40–55 euro, moms 0 %.

När det gäller prissättning av båtplatser kommer tanken om högre priser för icke-ortsbor upp då och då. Om detta finns högsta förvaltningsdomstolens beslut HFD: 2016:189. Högsta förvaltningsdomstolen ansåg att när det var frågan om en sådan rekreationstjänst som uthyrning av båtplatser, som faller inom ramen för kommunens allmänna kompetens, kunde det inte anses råda ett sådant direkt och tillräckligt rättsligt samband mellan den kommunala beskattningen och den för stadigvarande invånare i kommunen jämfört med andra betydligt lägre båtplatshyran vilket hade behövts för att arrangemanget skulle anses godtagbart, även om verksamheten delvis skulle finansieras med skattemedel. Sambandet mellan den dubbla hyran för dem som inte var bosatta i kommunen och kommunens strävan att främja sina invånares välfärd var också tämligen avlägset och svagt.

Nedan finns den utifrån anslagen för 2020 uppskattade, korrigerade resultaträkningen för båthamnarna (personkostnader har allokerats, kostnaderna för matvättplatserna på 8 000 euro har avdragits, hyror och understöd har lagts till med beaktande av utfallet, avskrivningarna har uppskattas med det antagandet att investeringarna uppgår till 50 000 euro under 2020). I kalkylen har stadens arrende inte beaktats. Staden betalar inte arrende internt.

Utifrån den korrigerade resultaträkningen kan man konstatera att det uppskattade resultatet inte gör det möjligt att täcka avskrivningarna för enskilda stora investeringar. Från och med 2015 har stadens investeringar i båthamnarna varit närmast reparationer av de nuvarande bryggorna.

Båthamnar	
Resultaträkning	justerad bg 2020
Verksamhetens intäkter	280 000
Verksamhetens kostnader	-176 000
Lönekostnader	-80 000
Köp av tjänster	-58 000
Material, förnödenheter och varor	-13 000
Understöd	-15 000
Hyror	-9 000
Övriga verksamhetskostnader	-1 000
Driftsbidrag	104 000
Finansiella intäkter och kostnader	
Ärsbidrag	
Avskrivningar och nedskrivningar	-138 000
Periodens resultat	-34 000

4.2.1. Konsekvensbedömning

När den nuvarande verksamheten utvecklas stegvis är man tvungen att omvärdera hela kostnadsstrukturen för verksamheten vid småbåtshamnarna. Dessutom är åtminstone vinterförvaringsplatser ett nytt objekt som ska prissättas. De nya prissättningsgrupperna ger båtplatsinnehavarna ett bättre förhållande mellan pris och kvalitet. I den nya prissättningen ska de kostnader för allmänna tjänster och stödservice, som i dag saknas i kostnadsstrukturen, beaktas. Staden kan dra nytta av prisgrupperingen genom att hamnarnas områdesspecifika användningsgrader jämnas ut. Genom att minska totalantalet båtplatser kan några reparationsinvesteringar undvikas och samtidigt minskar även mängden underhållsarbete.





Den relativa andelen verksamhet vid privata småbåtshamnar ökar något. Överkapaciteten i de småbåtshamnar som Vasa stad driver bör minskas samtidigt som nya, privata båtplatser byggs för uthyrning. Staden bör utarbeta en plan för minskandet av antalet båtplatser.

Nya privata småbåtshamnar byggs så småningom och verksamhetsutövare kan vara flera. Detaljplanen för Brändö sund har inte ännu vunnit laga kraft och detaljplaneändringen för Wårtsilås område i Metviken håller först på att komma i gång.

Möjligheter och potential för företags-/samfundsverksamhet

Om den nuvarande verksamheten utvecklas stegvis kan en del av tjänsterna upphandlas som underleverans. På så sätt är riskerna mindre för både staden och företagare än om man skulle privatisera hela verksamheten. I praktiken är denna redan en bekant verksamhetsmodell för båda parterna, för staden använder sig av köpta tjänster i stor utsträckning redan nu. Även andra verksamhetsmodeller och andra samarbetspartner än företag kan komma i fråga.

Denna modell är den enklaste för de nuvarande båtplatsinnehavarna, andra kommuninvånare och sporadiska gäster. I modellen går det bra att samordna användningen av småbåtshamnarna med den övriga rekreationsanvändningen samt med friluftsliv, fiske och sporadisk sjö-/issättning med olika medel.

Fördelen med en stegvis utveckling av den nuvarande verksamheten är förutsägbarhet och långsiktighet, vilket gagnar i synnerhet användarna av båthamnarna och invånarna i områdena. De personer som planerar att köpa en stuga på en ö tar reda på om det är möjligt att få en båtplats och vad den kostar. De som bor i området vill veta vad som planeras i båthamnen, och staden som en offentlig aktör behandlar ärendena offentligt och reserverar invånarna möjlighet att påverka.

I denna modell kan en eller flera aktörer i de nuvarande privata småbåtshamnarna bli intresserade av att utvidga verksamheten eller så tar ett helt nytt företag över verksamheten. Utöver att enbart hyra ut båtplatser kan ett privat företag också utöva annan verksamhet som genererar mervärdestjänster och som är mera omfattande än stadens verksamhet enligt den nuvarande modellen. Sådana tjänster kan vara exempelvis underhåll, reparation, upptagning och transport av båtar samt vinterförvaring inomhus. Förmodligen erbjuder denna modell mindre ramar för att inleda ny företagsverksamhet än omfattande privatisering och därför är också intresset för alternativet mindre.

Riskhantering

Om verksamheten utvecklas i stadens regi utgör de knappa ekonomiska resurserna den största risken. Hur mycket resurser som allokeras till den icke-lagstadgade verksamheten vid småbåtshamnarna beror på stadens strategiska och politiska prioriteringar. Det gäller i synnerhet investeringar, för en del av personresurserna i verksamheten fås i form av beredskapsarbetare. Å andra sidan är det ett sätt för staden att bära sitt samhällsansvar och minskar för egen del de så kallade straffavgifterna.

Risken är att verksamheten inte utvecklas i planerad omfattning, att verksamheten vid småbåtshamnarna släpar efter utvecklingen och att den inte stöder uppfattningen om det havsnära Vasa.

Eventuella besvär som gäller kommunalt beslutsfattande kan fördröja processen men förmodligen inte i någon betydlig grad med tanke på helheten.

Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning om personuppgifter (GDPR) är ingen särskilt betydelsefull faktor i denna modell, för privat verksamhet utvecklas och utvidgas så småningom.

Man ska bereda sig för efterskötseln av förorenade sediment i de småbåtspplatser som tas ur bruk i mån av möjlighet redan när båtplatserna ännu hyrs ut.

En partiell utläggning av verksamheten på entreprenad skapar många gränssytor för kommuninvånarna och Vasa stad.



4.3. ALT. 2 Privatisering av hela verksamheten vid småbåtshamnarna

Privatisering av hela verksamheten vid småbåtshamnarna innebär att Vasa stads tekniska nämnd beslutar att avstå från uthyrningen av båtplatser som offentlig service. Beslutet omfattar också att tillgångarna överläts till en privat aktör, vilket kräver en offentlig konkurrensutsättning och att överlåtelsebeslutet underställs stadsstyrelsen.

För en konkurrensutsättning inför privatisering av serviceverksamheten ska man utarbeta dokument och handlingar, där åtminstone tillgångarna som överläts, omfattningen av området som arrenderas ut, arrendetid, parternas ansvar, skyldigheter och rättigheter, principer för förändringar under arrendetiden samt åtgärder efter utgången av arrendetiden specificeras.

4.3.1. Konsekvensbedömning

Privatisering av hela verksamheten vid småbåtshamnarna kräver den längsta beredningsprocessen bland de beskrivna alternativen och är en avtalsmässigt utmanande helhet. Privatiseringen förutsätter att en utomstående värderingsman fastställer värdet på tillgångarna som säljs. I fråga om de arrendeområden som överläts till en eller flera privata aktörer ska nivån på det årliga arrendet som betalas till staden samt parternas ansvar, rättigheter och skyldigheter fastställas. Huruvida jordmånen inom de områden som arrenderas ut är ren bör utredas innan arrendeperioden inleds. Det är en avtalsjuridiskt utmanande uppgift att avgränsa områdena som arrenderas ut och fastställa avtalets övriga innehåll med hänsyn tagen till att även kommuninvånarna fortsatt ska ha rätt att använda och vistas inom de allmänna områdena med undantag för låsta bryggor.

Privatiseringen bildar ett avtalsförhållande mellan staden och företaget. För staden uppstår engångskostnader för konkurrensutsättningen och dessutom ansvar och kostnader för hanteringen av avtalet och kvalitetsuppföljningen. Detta kräver resursallokering även i fortsättningen. För de nuvarande båtplatsinnehavarna innebär privatiseringen att avtalsparten ändras.

För närvarande har staden ingen lämplig tomt för en helt ny privat båthamn. Staden kan ordna med en tomt genom att avstå från en av tomterna som den har hand om.

Möjligheter och potential för företags-/samfundsverksamhet

Privatiseringen av verksamheten vid småbåtshamnarna kan göra det möjligt att en eller flera aktörer i de nuvarande privata småbåtshamnarna blir intresserade av att utvidga verksamheten eller så tar ett helt nytt företag över verksamheten. Utöver att enbart hyra ut båtplatser kan ett privat företag också utöva annan verksamhet som genererar mervärdestjänster och som är mera omfattande än stadens verksamhet enligt den nuvarande modellen. Sådana tjänster kan vara exempelvis underhåll, reparation, upptagning och transport av båtar samt vinterförvaring inomhus.

De nuvarande stugägarna på öar är en relativt säker kundkrets. Dessutom sysslar folk med fritidsfiske även i fortsättningen, även om det, i likhet med alla andra fritidsintressen, konkurrerar om människornas fritid med alla de andra alternativen som blir allt flera. Det är svårt att tänka sig att en så här omfattande verksamhet skulle utövas på föreningsbasis, men det är förstås också en möjlighet.

Riskhantering

Affärsmässig lönsamhet är grunden för företagsverksamheten. Det kan vara svårt att nå upp till det om en av avtalsskyldigheterna är att driva verksamheten i alla nuvarande småbåtshamn. Om antalet hamnar som ska drivas inte skulle begränsas genom avtal skulle företaget ha möjlighet att skära ner verksamheten och endast fokusera på de småbåtshamn som har den högsta användningsgraden.

En utmaning för att starta företagsverksamhet utgör Europeiska unionens allmänna dataskyddsförordning om personuppgifter (GDPR) som trädde i kraft i maj 2016. Den två år långa övergångstiden gick ut 25.5.2018 och därefter började förordningen tillämpas fullt ut. Förordningen kompletteras av Finlands nationella dataskyddslag som trädde i kraft 1.1.2019. Om man inom verksamheten vid småbåtshamnarna helt övergår





till en verksamhetsmodell med privatisering kan Vasa stad inte överlåta sitt nuvarande kundregister till den aktör som vinner konkurrensutsättningen.

Huruvida sedimenten i hamnbassängerna är förorenade ska utredas innan bassängerna överläts för privat bruk. De förorenade sedimenten bör antingen rengöras eller så bör man komma överens om ansvaret för dem i samband med överlåtelsen. Antagligen skulle en muddring av de förorenade sedimenten i samband med överlåtelsen vara en så stor investering att den skulle åtminstone fördröja överlåtelseprocessen. Det är juridiskt möjligt att skriva in ansvar för förorenade sediment i arrendeavtalet. Det förutsätter emellertid en ny bedömning av huruvida sedimenten är förorenade efter ingången av arrendeavtalet och en eventuell fördelning av kostnadsansvaret.

I stadens verksamhet har ett jämlikt bemötande av kommuninvånarna beaktats i den mån som det i denna icke-lagstadgade verksamhet är möjligt.

Eventuella besvär som gäller kommunalt beslutsfattande kan fördröja processen.



5. Slutsatser och fortsatta åtgärder

5.1. Slutsatser

- Staden erbjuder basservice till rimligt pris i sina småbåtshamnar.
- Det ligger i stadens intresse att möjliggöra uppkomsten av kommersiella mervärdestjänster.
- Staden vill även i fortsättningen möjliggöra tillträde till vatten/isen för alla Vasabor.
- Småbåtshamnarna är trivsamma och trygga områden.
- Med inkomsterna från verksamheten vid småbåtshamnarna täcks utgifterna samt den grundläggande investeringsnivån.
- Det utarbetas ett program för investeringar i småbåtshamnarna.

Staden fokuserar på att se till basnivån, trygga båtplatser och en trivsam omgivning samt tillträde till vatten. Målet är att utveckla vinterförvaringen av båtar samt båtplatserna och/eller sjösättningsplatserna för roddbåtar och andra muskeldrivna fortskaffningsmedel. Att staden skulle ordna med betydande mervärdestjänster i hamnarna finns inte i sikte.

När staden har hand om verksamheten vid småbåtshamnarna uppstår det ingen gränsyta vid skötseln av båthamnar, parker och grönområden, eftersom Grönområdesenheten ansvarar för alla dessa. Ekonomiskt ska verksamheten ordnas så att man med avgifterna för båtplatser och exempelvis vinterförvaringsplatser kan täcka driftkostnaderna för stadens småbåtshamnar och avskrivningarna för den grundläggande investeringsnivån som överenskomms. I fråga om viktiga enskilda investeringar, såsom Störvikens båthamn, ska man komma överens om verksamhetssättet med stadens enhet för ekonomi och strategi. För investeringarna utarbetas en investeringsplan för tio år, där hanteringen av båthamnarnas livscykel och exempelvis utvecklingen av det områdesspecifika invånarantalet och infrastrukturen i staden beaktas.

Det är möjligt att framskrida så att en del av överkapaciteten överlåts till en annan aktör för utveckling, om det finns utbud. Inom nya områden kan även de möjligheter som privata aktörer erbjuder beaktas. Det är viktigt att samarbeta med stadens övriga enheter och sammanslutningar. Till exempel kan man redan nu låna snöskor och långfärdsskridskor på biblioteket.

5.2. Beslutsprocess

Utredningen har beretts som tjänstemannaarbete utifrån Tekniska nämndens remissdebatt. Den har behandlats i tekniska sektorns ledningsgrupp 20.8.2020 och presenterats som utkast för tekniska nämnden 26.8.2020. Tekniska nämnden behandlar ärendet xx.xx.2020. Det slutgiltiga beslutet om hur servicen ordnas fattas av tekniska nämnden. Beroende på beslut kan det till nödvändiga delar (överlåtelse av tillgångar) också underställas stadsstyrelsen.

5.3. Fortsatta åtgärder

Tekniska nämnden har i uppgift att reservera invånarna och servicetagarna möjlighet att delta i planeringen och utvecklingen av servicen. Som en fortsatt åtgärd före det slutgiltiga beslutet framlägger nämnden utredningen offentligt.



BILAGOR

Karta över båtplatserna i Vasa

KÄLLOR

Exreport Ledningens rapporteringssystem

Helsingin Sanomat 18.3.2018: Täältä löytyy nyt edullinen kesämökki

Helsingin Sanomat 28.5.2020: Tilastokeskus: Osakeasuntojen hinnat nousivat huhtikuussa 2 % pääkaupunkiseudulla – Säästöpankin mukaan asuntokauppa kiihtyi toukokuussa

Jousmäki Timo Grönområdeschef

[Kommunteknikens webbplats](#)

Kommunteknikens budgetförslag 2020, [tekniska nämnden 28.8.2019 § 93](#)

Kotka stadsstrukturnämnds bokslut och verksamhetsberättelse 2019

Raumo stads kommunala författningssamling. Stadga för båthamnar. Anvisningar för säsongsförvaring av båtar och trailrar.

Raumo stads bokslut 2019

Remahl Peter, ledamot i tekniska nämnden, VMK:s styrelseledamot

[Program för hamnar och båtplatser 2019–2028 Kuopio](#)

Finlands officiella statistik (FOS): Jordbyggnadskostnadsindex [e-publikation].

ISSN=1799-4063. juni 2020, Bilagetabell 1. Jordbyggnadskostnadsindex 2015=100, juni 2020. Helsingfors: Statistikcentralen [hänvisat: 10.8.2020]. Åtkomstsätt:

http://www.stat.fi/til/maku/2020/06/maku_2020_06_2020-07-23_tau_001_fi.html

Vasa stads fastighetssektor

Vasa stads kommunteknik

Inventering och utveckling av Vasa stads småbåtshamnar 2015. Petri Järvinen 2015 (VAMK)

[Vasa stads budget 2020 och ekonomiplan 2021–2023](#)

www.itamerihaaste.net

www.kokkola.fi

www.kotka.fi/vapaa-aika/veneily/venesatamat/

www.kuopio.fi

www.rauma.fi

www.thl.fi

<https://www.vaasa.fi/sv/bo-och-lev/fritid/hav-och-strander/batplatser/>

<https://wasasegelforening.fi/>

www.ymparisto.fi

<https://www.tampere.fi/kulttuuri-ja-vapaa-aika/ulkoilu-ja-retkeily/veneily/veneilijan-palvelut.html>

<https://www.mtvuutiset.fi/artikkeli/veneilijat-huomio-pian-vesillakin-voi-saada-liikennevirhemaksun-namamuuutokset-uusi-laki-tuo-tullessaan/7808920#gs.dayuwe>



Kommuntekniken

PB 2, 65101 Vasa