



Tirsdag 5/2/2023

Til Oslo Bystyre / utvalg for videre behandling av Skøyenplanen

Ifm saksnummer 201414412

Vinteropplag i boblehavn kan ikke regnes som hensiktsmessig erstatning

Bakgrunn

Norboat er gjort kjent med at Byutviklingsbyråden foreslår å erstatte vinteropplagsplasser på land på Skøyen med vinteropplag i boblehavn i Bestumkilen. Vi ønsker ved dette brev å presentere relevante fakta knyttet til konsekvensene av en slik løsning. Å vinterlagre disse båtene i boblehavn har negative konsekvenser for miljø, økte kostnader for båtøiere og ikke minst vil det bidra til å redusere båtens og motorers levetid medførende hyppigere behov for service, vedlikehold og utskiftning av deler.

De fleste båtene som pr i dag har benyttet vinteropplag i Bestumkilen har eiere som i stor grad utfører mye av vedlikeholdsarbeidet på egen hånd, og mange i kombinasjon med kjøpte tjenester fra Båtbransjen. Tilgjengeligheten til vinteropplagsplass på land i Bestumkilen muliggjør båtlivet for mange som ellers ikke har råd til å betale for vinterlagring og full service hos profesjonelle aktører i båtbransjen. Dersom båttopplaget på land forsvinner til fordel for annen byutvikling er det nødvendig å skaffe til veie erstatningsareal der båttopplaget kan flyttes, slik at Oslos befolkning fortsatt har muligheten til å ta del i båtlivets gleder uten at dette skal medføre større merkostnader.

Nedenunder har vi sammenstilt innspill vi har innhentet fra flere av Norboats medlemsbedrifter. Våre medlemmer er profesjonelle aktører innen Fritidsbåtbransjen, som er eksperter hver på sitt område. De som har bidratt med innspill i saken er aktører som jobber som autoriserte plastreparasjonsverksteder som utbedrer skader på fritidsbåter, motorimportører som leverer motorer til både innenbords- og utenbords montering, samt båtbyggere. Vi tillegger derfor nedenstående argumenter høy troverdighet og saklighet, og ber Oslo Bystyre ta høyde for våre argumenter i det videre arbeidet med å enten la båttopplaget i Bestumkilen bestå, eller i arbeidet med å finne sammenlignbart og likeverdig vinteropplag et annet sted, før den videre beslutningen om Skøyenområdets byutviklingsplaner vedtas.

Utfordringer knyttet til vinterlagring av båter i boblehavn

Skrog

De aller fleste av dagens fritidsbåter er bygget i polyester/kompositt. utfordringen med båter i dette materialet er at de fleste av disse båtene vil utvikle plastpest / osmose ettersom materialet trekker til seg vann over tid. Det er ikke snakk om hvis, men når, denne



problematikken oppstår. Dersom båtene lagres i boblehavn over vinteren og således ikke gis anledning til at materialet får tørke ut, slik som ville skje når båtene lagres i opplag på land, fremskynder dette tidspunktet for når plastpest / osmoseproblematikken oppstår.

Den største ulempen med plastpest/osmose er at laminatet svekkes over tid og resultatet blir et svakere skrog. En annen ulempe med plastpest/osmose er det kosmetiske, ved blærene som er i overflaten og ser stygge ut. En forutsetning for å utbedre plastpest / osmoseproblematikk er at båten må på land for å tørke i uker/måneder *før* reparasjon kan gjennomføres. Vinteropplag på land bidrar til at bådeier kan avdekke problematikken på høsten, når båten tas på land, skroglaminatet får mulighet for å tørke opp på land, og reparasjoner kan utbedres på opplagsplassen. Ved større reparasjoner må båten fraktes til et egnet plastreparasjonsverksted.

Det økonomiske aspektet med plastpest / osmose problemet er en meget omfattende og dyr reparasjon når båten skal repareres. Et kostnads eksempel på en 33 fots fritidsbåt så koster reparasjonen typisk mellom 150.000,- - 175.000,-. For tiden ligger det ute en seilbåt på 33 fot fra 1980 på Finn. Denne ligger ute til Kr. 60.000,- Det sier seg selv at når denne får plastpest/osmose så lønner det seg ikke å reparere denne, da reparasjonskostnaden er nesten tre ganger verdien på båten. Dette medfører en ny utfordring, -hva gjør bådeieren med denne? I bestefall leverer bådeier båten til Kambo Marina eller annet godkjent mottak for opphugging. I motsatt fall ender båten opp eierløs og forlatt, og blir både et økonomisk- og et miljøproblem for kaieier, kommune og andre aktører.

Trebåter

Foruten større trefartøy har de aller fleste trebåter det best av å lagres på land gjennom vinteren. Dette muliggjør vedlikehold med treskroget på en helt annen måte enn dersom båtene ligger i vinteropplag i boblehavn. Har det kommet fuktighet bak lakk og annen overflatebehandling krever dette lang tørketid etter at overflatene er skrapet rene, før treverket er klart for videre behandling med ny olje/ lakk mv. I alle båtforeningene i Bestumkilen er det et stort miljø for trebåter, alt fra mindre båter inne på Oslo Motorbåtforening til store, klassiske smykker på 40-60 fot hos Maritim Båtforening. Alle som har vedlikeholdt en eldre, klassisk trebåt vet hva det krever, og verdsetter viktigheten av vinteropplag på land.

Interiør

Dersom samtlige båter skal vinterlagres i boblehavn fremfor på land vil mange båter få problemer med fuktighet inne i båten. Det medfører en større risiko for mugg og råteskader inne i en båt som ligger i boblehavn enn en båt som står lagret på land. En naturlig prosess i skroget er at vannmolekyler går igjennom bunnstoff, primer, gelcoat og glassfiberlaminatet og fordampes på innsiden. Dette medvirker til en høyere fuktighet inne i båten, som igjen gir grobunn for mugg og råteskader innvendig i båten. Det er en dyr affære å rense båten innvendig for mugg og råte, da dette ofte medfører demontering / erstatning av interiør i treverk, skai, stoff mv.



Skroggjennomføringer

Det er ikke et uvanlig problem at skroggjennomføringer fryser og får frostsprenging når båter ligger i boblehavn. Dette er en hyppig årsak til at det hvert år er mange båter som synker. Vi har ikke innhentet tall på hvor mange båter hvert år som synker som følge av frostskafer, men dersom dette er ønskelig kan vi innhente tallmateriale fra Forsikringsbransjen. Disse båtene blir som oftest kondemnert og går direkte til opphugging etter at de har blitt berget, noe som medfører store kostnader for forsikringsselskap og båteteier.

Vann i kjøll og frostsprengning

Vann i kjøll er et problem som ikke er uvanlig, spesielt på eldre seilbåter. Det er ganske ofte mindre lekkasjer rundt kjøllbolter på eldre seilbåter, samt lekkasje rundt mast som går gjennom dekket. Dette vannet samler seg i bunn av båten og kan lede til frostsprenginger. For å unngå frostskafer i båter kan det bli nødvendig med varme om bord i båtene, noe som medfører økte strømkostnader og -forbruk. På land vil båtene dreneres for vann og faren for frostsprengning minimeres således.

Det er også stor fare for frostskafer i skrog på mindre fritidsbåter, som ofte er helt eller delvis åpne. Regnvann som kommer inn via manglende eller ikke tett presenning, og som ikke lar seg drenere ut ettersom båtene ligger i vann fra før av.

Båter som lagres på islagte vann vil få økt slitasje på alt som kommer i kontakt med isen spesielt. En boblehavn er laget for å unngå at det danner seg is rundt skroget. En slik havn er dog ikke effektiv når det blir ekstra kaldt (under -10), samt at havner som har bobleanlegg ofte opplever noe nedetid i løpet av vintersesongen som følge av strømbrydd, sikringer, eller slitasje på kritiske komponenter i bobleanlegget. Isen som da dannes rundt båtene medfører at rester av gelcoat, lakk, bunnstoff, gummi og plast skraperes av og vil bidra til økt mikroplastproblematikk.

En siste utfordring knyttet til vanninntrengning i båter er tilstoppet selvlensing. Mange mindre, åpne båter har ofte selvlensende bunn. Dette betyr at regnvann eller annet vann som kommer oppi båten renner ut gjennom åpninger i skrogsiden. Slike åpninger kan tilstoppes av løv og blader eller annet som kommer oppi båten, som igjen resulterer i at båten ligger lavere i vannet ettersom den fylles gradvis med mer og mer regnvann. Når nivået er nådd slik at selvdreneringen er under vann vil heverteffekten medvirke til at båten synker etter kort tid.

Sist men ikke minst ser vi hvert eneste år at den samme utfordringen dukker opp som resultat av snøfall. Tyngden av snøen presser båten dypere i vannet, og selvdrenering eller andre åpninger i skroget som under normale forhold er langt over vannivået kommer under vann, og båten synker som følge av ukontrollert vanninntrengning.

Årlig vedlikehold

Samtlige båter bør på land hvert år for årlig vedlikehold. Dette innebærer vask og polering av skrog, skraping, pussing og påføre nytt bunnstoff på undervannskrog, kontroll og utskiftning av anoder, polering/stoffing av propell, samt service av seilbåtdrev, hekkaggregat eller påhengsmotor såfremt båten har dette.

Dersom båtene skal ha vinteropplag i boblehavn må det legges til rette for mange flere erstatningsområder der båteteier kan ta opp båten på våren, ettersom samtlige båter da må



opp på samme tid for å utføre årlig vedlikehold og reparasjoner, gitt at båteier tar jobben selv.

Fritidsbåtbransjens aktører

Dersom båteier er avhengig av båtbransjens tjenester for service- og vedlikehold gir dette en stor utfordring om båten ligger i boblehavn. Mye av slike service- og reparasjonsarbeider utføres av båtbransjen ilt vintermånedene, når båtene allikevel ligger i vinteropplag på land. For båtbransjen vil økt antall båter i vinteropplag i boblehavn ikke bare medføre store kapasitetsutfordringer på våren, det vil også bidra til å gjøre det vanskeligere å opprettholde driften ilt vintermånedene.

Spesifikt om utenbordsmotorer

Lagring av båt og utenbordsmotorer på vann om vinteren er generelt noe vi fraråder da dette reduserer livslengden på produktene. Utenbordsmotorer er utstyrt med anordning for å heise motoren opp fra vannet når den ikke er i bruk (tilt), dette for å unngå tæring/korrosjon. Ved temperaturer under frysepunkt må derimot motorens undervannshus senkes under vann for å forhindre frostskafer på vannpumpe og kanaler som ikke lar seg drenere i normal lagringstilstand på vann. Det vil si at motoren utsettes for tæring/korrosjon gjennom hele vinteren med konsekvenser som behov for hyppigere vedlikehold, skader på enkeltkomponenter og/eller kortere levetid på produktet.

En slik omlegging av båtlagring fra land til vann vil gi produktene kortere levetid og høyere vedlikeholdsbehov. I tillegg bidrar det til mere forurensning og økt «bruk og kast» adferd, som er i strid med hvilken retning det arbeides for i samfunnet for øvrig.

Spesifikt om innenbordsmotorer

Innenbordsmotorer blir i stor grad benyttet hele året langs kysten og servicebehovet skal ha tatt høyde for at båtene ligger på vannet hele året. Innenbordsmotorer er vanlig i større båter, mens utenbordsmotorer er vanligere på mindre båter. (dog ser vi stadig større båter med utenbordsmotor(-er)). Levetiden på en innenbordsmotor i en fritidsbåt med strak aksling vil allikevel kunne reduseres dersom båten ligger i vinteropplag i boblehavn, i og med at båten potensielt utsettes for korrosjon og tæringsproblematikk i vintermånedene som den ikke vil utsettes for ved vinterlagring på land. Tilgroing av sjøvannsinntak og kjølesystem, evt frostsprenging av samme, er også en potensiell utfordring for en fritidsbåt som ligger i boblehavn hele vinteren uten at motoren kjøres. Dette problemet løses når båten vinterlagres på land, ettersom kjølesystemet (saltvannssiden) da dreneres ved opptak.

Spesifikt om hekkaggregat og seilbåtdrev

Motorkraften på en båt med innenbordsmotor kan overføres til vannet via enten strak aksling, ulike pod-løsninger, hekkaggregat eller seilbåtdrev.

Et hekkaggregat har drivknuteledd som skal beskyttes for vanninntrenging. Den vanligste løsningen på dette er gummimansjetter montert for å holde vann ute. Er mansjetten lekk medfører dette vanninntrenging som gir rustdannelse og potensielt fremdriftshavari. Årlig service på en båt med hekkaggregat er å avmontere mansjetten, sjekke for slitasje og/eller bytte denne.



På seilbåter med seilbåtdrev monteres drevet i en gummibelg. Denne belgen sørger for at det ikke er vannlekkasje langs seilbåtdrevet og inn i båten.

Belgen har likeledes faste vedlikeholds-/serviceintervaller der den skal byttes, og belgen er mer utsatt for lekkasje/vanninntrenging når båten lagres i vinteropplag i boblehavn.

Landstrøm

Vi ser også at det blir behov for å montere skilletrafo i veldig mange flere båter enn det er pr i dag, for å redusere faren elektrokjemisk tæringsproblematikk, ettersom behovet for landstrøm til frostvakt, varme og vedlikeholdsladning blir større. Mange båter som i dag ikke har landstrømanlegg må montere dette.

Konklusjon

Norboat er båtbransjeforbundet i Norge. Vi representerer hele fritidsbåtbransjen og 393 av bransjens bedrifter er våre medlemmer. Samtidig jobber vi for at båt og båtliv skal være en foretrukket og økonomisk mulig fritidssyssele for alle som ønsker å ta del i båtlivet. Vår største frykt dersom Skøyenplanen realiseres slik det nå er forespeilet, og medførende at båttopplaget i Bestumkilen / Skøyen ved Oslo Motorbåtforening m.fl. forsvinner, er at båteteiere i Oslo mister muligheten til å vedlikeholde båtene uten å måtte *kjøre* alle tjenester. Dette vil igjen føre til dyrere båthold og at mange da ikke lengre har råd til å ha båt. Dette kan også føre til flere ulykker pga mangelfullt vedlikehold.

Vi ønsker at båtlivet skal være økonomisk bærekraftig for den enkelte båteteier, mest mulig miljøvennlig og at flest mulig av befolkningen skal ha mulighet til å drive med båt og båtliv. Dersom vinteropplag av båter på land erstattes med vinteropplag i boblehavn medfører dette en rekke negative konsekvenser som beskrevet over. Det er heller ikke kapasitet i dette området til å få alle disse båtene på land for årlig vedlikehold dersom vinteropplaget på land forsvinner og alle båtenes vedlikehold således konsentreres rundt noen få måneder på våren hos profesjonelle aktører.

Vi ber derfor Oslo Bystyret, ved utvalget som skal behandle Skøyenplanen, om å nøye revurdere planene for å erstatte vinteropplaget på land med boblehavn, da vi mener det ikke er et gjennomførbart, økonomisk og miljømessig bærekraftig alternativ.

Videre utfordrer vi Bystyret til å hente inspirasjon i andre byer, som f.eks. Holmestrand, Tønsberg, Arendal, Kristiansand, Stavanger og mange flere, og deretter utarbeide en helhetlig plan for båt og båtliv i Oslo. Norge er en sjøfartsnasjon, og hovedstaden bør ta en ledende rolle i å legge til rette for båt og båtliv istedenfor å gjennomføre byutviklingsplaner som fratrukker båtfolkets muligheter for økonomisk båthold.

Med vennlig hilsen

På vegne av Norboat – Båtbransjeforbundet i Norge

Thomas Nicolai Bjønness

Medlemsansvarlig

905 29 911

tnb@norboat.no