

LYSEKILS KOMMUN			
REGISTRATUREN			
LKS 2009-06-24			
År	Dnr	Dbl.	Handl.
08	396	805	

Delrapport avseende förändrad driftsform för de av Lysekils kommun ägda småbåtshamnarna med förslag om utredningens fortsatta inriktning.

1. Uppdraget samt utredningens avgränsningar

Förvaltning, kommunalt bolag, föreningsdrift eller privat företag – det finns många sätt att driva hamnar och i Bohuslän finns alla dessa varianter företrädda. Denna utredning, som görs på uppdrag av kommunchefen i Lysekil är en delrapport, som syftar till att belysa vad som är lämpligt som alternativ till förvaltningdrift av Lysekils kommuns hamnar. Den innehåller också enligt uppdraget förslag om den fortsatta utredningens inriktning.

En utgångspunkt är att det kan ifrågasättas om förvaltningsformen är den lämpligaste för en verksamhet som avgiftsfinansieras och som inte hör till kommunens obligatoriska uppgifter. En ytterligare utgångspunkt är att nuvarande organisation för småbåtshamnarna inte är den bästa och behöver ses över.

Privata företag är mycket väl skickade att driva småbåtshamnar. De privata hamnarna är ofta de elegantaste och mest välordnade hamnarna. Nackdelen är att de är dyra att utnyttja. Den etablerade prisnivån för privatägda hamnar är en väsentligen annan i vad som är vanligt i offentlig- eller föreningsägda hamnar. Överlåtelse till privata företag är av det skälet inte något förstahandsalternativ.

Utredningen är därför, så här långt, avgränsad till de båda återstående alternativen, d v s bolags- eller föreningsdrift.

2. Nulägesanalys

2.1 Omfattningen

Se bilagan. Mängden anläggningar och utrustning är omfattande och kräver minst två kvalificerade arbetare på helårsbasis för att hållas i godtagbar ordning.

2.2 Organisation och bemanning

2.2.1 Den äldre organisationen

Fram till årsskiftet 08/09 befann sig handelshamnen, småbåtshamnarna, rederiet och en del annat inom samma förvaltning.

Organisationen var bra bl a därför att de olika verksamheterna i förvaltningen ställde ungefär samma krav på kompetenser och på materiella resurser. Synergierna inom förvaltningen var mycket påtagliga.

Den stora spridningen på olika uppgifter inom förvaltningen – och också utanför förvaltningens egentliga ansvarsområden - gjorde arbetet splittrat för berörda befattningshavare. På grund av verksamhetens art fick handelshamnen ofta högsta prioritet medan fokuseringen på småbåtshamnar var förhållandevis låg.

2.2.2 Organisation sedan 2009-01-01

Fr.o.m. ingången av 2009 har handelshamnesdelen avskiljts från förvaltningen och sammanförts med stuveriet. Kvar i förvaltningen är i huvudsak småbåtshamnar och rederi. Beslut har fattats i fullmäktige om att framtida organisation för dessa kvarvarande delar skall utredas.

I samband med förändringen av förvaltningens sammansättning har kanslifunktionen i småbåtsverksamheten flyttats till stadshuset, vilket har skapat nya problem på flera plan.

Förlusten av synerier med handelshamnen är mycket kännbar och den sedan länge rådande resursbristen i småbåtshamnarna har blivit än mer påtaglig sedan förändringen genomfördes.

Knappheten på resurser, personella och ekonomiska, begränsar möjligheterna att hålla hamnarna i acceptabelt skick och att ge den båtägande allmänheten den service som den begär.

2.2.3 Bemanning

Personalsituationen är splittrad och oklar. För närvarande består den av:

- Hamnchef, som också fullgör andra uppgifter och som förväntas avgå med pension i början av 2010.
- Hamnmästare, deltid 50 %.
- Två arbetare varav den ena beviljats förtidspension från oktober i år. Återbesättningsfrågan är oklar.

Kanslifunktionerna upphandlas av kommunens serviceenhet. Samarbetet inom förvaltningen har försvårats avsevärt av att kanslifunktionerna flyttats bort från övriga förvaltningen. Utan

närvaron av och stödet från förvaltningens tjänstemän har ansvarsbördan för assistenterna blivit för stor.

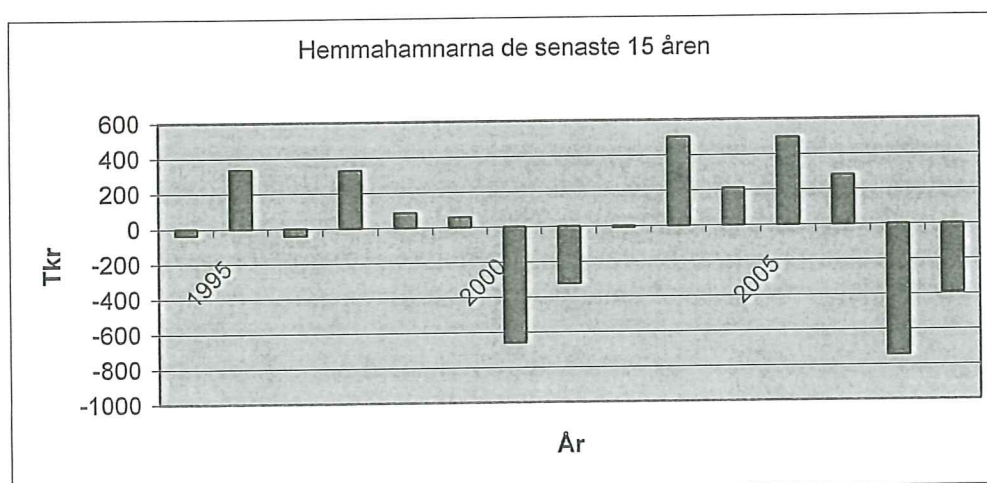
På arbetsidan är återbesättningsfrågan viktig.

2.3 Ekonomin

Benämningen ”småbåtshamnar” används som samlingsnamn för

- fasta båtplatser (kallade ”hemmahamnar”)
- gästhamnar
- båtupplag
- sjöbodar.

Ekonomiskt och även för övrigt är hemmahamnarna den största delen av småbåtsverksamheten. Ekonomiskt svarar den delen för ungefär 2/3 av hela småbåtsverksamheten och utfallet där får därför stort genomslag. Många synpunkter om hur båtplatsekonomin ser ut har framförts genom åren och det kan därför vara intressant att visa statistiken över hur utfallet har sett ut under en längre period – se diagrammet nedan.. Summerar man de olika utfallen i den visade 15-årsperioden (som i diagrammet) får man ett plusresultat, d v s ett överskott, om 89 tkr totalt, d v s knappt 10 tkr per år. Väljer man att betrakta ett 10-årigt perspektiv blir nettoresultatet något sämre, ett underskott om drygt 50 tkr per år. Slutsatsen av dessa jämförelser blir att på lite längre sikt har hemmahamnarna inte varit någon märkbar belastning för kommunen.



Generellt kan man säga att det ekonomiska utrymmet för att bibehålla och helst utveckla hamnarna är mycket litet. Med rådande taxenivå och med rådande budgetvillkor har utgiftssidan fått hållas så låg att standarden och ordningen i hamnarna ofta blivit lidande. Så även om hamnarna inte medfört någon ekonomisk belastning för kommunen har detta skett till priset av att hamnarnas skick och ordning äventyrats.

Gästhamnarnas ekonomi ser annorlunda ut. Dessa genererar kontinuerligt ett underskott som under samma 15-årsperiod som visats ovan för hemmahamnarna uppgår till drygt 200 tkr per år. En mycket tydlig anledning till underskotten är de oproportionerliga kostnader som gästhamnarna fått bära för toaletter och renhållning – framför allt det förstnämnda. Gästhamnarnas servicebyggnader i främst Havsbadshamnen, Fiskhamnen och Grundsund

används till minst lika stor del som offentliga toaletter som till sitt egentliga ändamål. Hela årskostnaden, ca 500 tkr, för städning och underhåll har hittills burits av gästhamnarna enbart. Minst hälften av den summan faller på användningen som offentliga toaletter och den motsvarar också ungefär de årliga underskotten. Under våren 2009 har en överenskommelse träffats med Utvecklingsenheten om att kostnaden för servicebyggnaderna skall delas lika mellan hamnen och den verksamhet som förvaltar kommunens offentliga toaletter. En förbättring av resultatet kan därför väntas.

Båtupplagens ekonomi är i stort sett i balans medan sjöbodarna numera ger ett överskott.

Sammanfattningsvis får småbåtshamnarnas ekonomi beskrivas som ansträngd. De personalmässiga och ekonomiska resurserna är så små att varje försök till besparing direkt går ut över standarden, servicen och ordningen i hamnarna. För att påtagligt förbättra förhållandena skulle taxorna generellt behöva ligga 10-20 % högre än i dagens läge.

2.4 Investeringarna

Allt är inte dåligt i småbåtsvärlden. Kommunen har visat stor investeringsvilja och under senare år har verksamheten expanderat och ett flertal förbättringar har gjorts. I Norra hamnen har en helt ny hamn anlagts till stor glädje för många båtplatskönade. Också i Grundsund har gjorts utbyggnader om än i mindre skala och under 2009 har hela hamnen på Kolholmarna byggts om och utvidgats. Nyligen anlades också en helt ny gästhamnsbrygga i Fiskhamnen.

3. Andra kommuner

Antalet offentligägda hamnar i Bohuslän är förhållandevis stort. De flesta av dess drivs i förvaltningsform. Förutom Göteborg, som tillsammans med grannkommunerna driver sina hamnar i bolagsform och Öckerö som sedan länge haft föreningsdrift, har Tjörn och Tanum brutit det invanda mönstret. Tjörn har gått mot föreningsdrift med ett bolag som mellanhand mellan kommunen och föreningarna medan Tanum har valt bolagsvägen.

Tjörn

Tjörns kommun har under de senaste 12 åren varit engagerad i en procedur som syftar till att avveckla det kommunala driftsengagemanget för båthamnarna och överföra det till föreningar. Arbetet på Tjörn belyser många av de frågeställningar och problem man ställts inför och en kort redogörelse för Tjörns utveckling kan därför vara av intresse.

Tjörns kommun ägde, på samma sätt som Lysekil, ett 10-tal hamnar belägna på olika platser i kommunen. Gemensamt med Lysekil var också att det fanns stort behov av reparationer och förbättrat underhåll i hamnarna. På Tjörn var ekonomin mycket dålig.

1997 inleddes arbetet med att överföra de olika hamnarna till föreningar. Något alternativ som t ex bolagsdrift diskuterades inte vid det tillfället.

Utgångspunkten var att föreningarna skulle överta hamnarna till dessas bokförda värden. Det visade sig emellertid omöjligt att undvika orättvisor mellan hamnarna med enbart de bokförda värdena som grund eftersom hamnarna befann sig i mycket varierande tekniskt tillstånd. För att kunna föra proceduren vidare åtog sig därför kommunen att, i samband med att driften övergick till föreningarna, reparera och förbättra hamnarna så att deras tekniska nivå blev något så när likartad. Reparationerna pågick i många år och uppgick till avsevärda belopp.

Mellan föreningarna och kommunen drevs under ungefär tio års tid diskussioner om standarden i hamnarna, om rättvisefrågor och om storleken på respektive arrende. Kommunens ekonomi kring småbåtshamnarna hade vid det stadiet inte förbättrats. Det rådde också politisk oenighet omkring avtal och åtgärder. Efter denna tidsperiod kom man till slutsatsen att bästa sättet att komma ur det permanenta tillståndet av diskussioner och nya kostnader var att kommunen helt lämnade sitt engagemang i båthamnsfrågorna till förmån för ett bolag vars handlande kunde förväntas vara mer pragmatiskt och objektivt. Åtgärden blev att säga upp avtalen med föreningarna och sälja hela hamnverksamheten till det av kommunen ägda Wallhamnbolagen AB.

Man har gjort en fullständig överlåtelse till Wallhamnsbolagen på så vis att man har genomfört en noggrann kartering och därefter en fastighetsbildning i var och en av hamnarna. Bolaget har således förvärvat tydliga och avgränsade fastigheter. Köpeskillingen belöper sig till ca 30 mkr. Bolaget har sedan utifrån ekonomiska grunder erbjudit föreningarna nya avtal med väsentligen högre prissättning än vad som gällde så länge kommunen var huvudman. Processen att teckna nya avtal är ännu inte i sin helhet genomförd.

Grunderna för Wallhamnsbolagets prissättning är liksom tidigare de bokförda värdena. Dessa har dock vuxit sedan det första försöket gjordes på grund av de ombyggnader och reparationer som kommunen företog. Summan av alla värden för alla hamnar tillsammans har fördelats ut på hamnarna i förhållande till antalet platser i hamnen – utan avseende på hur stora investeringar som hade gjorts i respektive hamn. Förfarandet underlättades genom standardutjämningen i hamnarna. Investeringar och större reparationer skall föreningarna bekosta själva antingen direkt eller genom att bolaget utför arbetet och höjer arrendet i proportion därtill.

Taxesättningen är föreningarnas ensak. Variationerna i ingångsskedet på de nya avtalsperioderna tycks vara måttliga och man är medveten om att differenserna mellan hamnarnas avgifter kan komma att öka med tiden. Också gästhamnsverksamheten ligger på föreningarna men avtalen stipulerar i vad mån antalet gästplatser får ändras.

Tanum

Också Tanums kommun har ändrat sin organisation för småbåtshamnarna under senare år. Fram till för 15-20 år sedan fanns en renodlad hamnförvaltning och över den en hamnstyrelse. Av olika skäl slogs hamnförvaltningen under 90-talet samman först med fritidskontoret i kommunen och i ett andra steg utökades grupperingen också med kulturverksamheten.

De ca 10 år som den större, sammanslagna förvaltningen var i drift uppges ha präglats av den splittring man hade på helt olika verksamhetsområden. Fokus på hamnarna var lågt, och dessa kom mer och mer i skymundan. Under den aktuella perioden hade kommunen också en stram

investeringsbudget som inte gav mycket utrymme för förnyelse i hamnarna. I brist på fokus och utan investeringsmöjligheter underminerades hamnverksamheten successivt.

Så småningom fann man för gott att åter organisera om verksamheterna. Vid den tiden diskuterades såväl bolagsbildning som att överföra hamnarna till föreningsdrift. Man kom emellertid till slutsatsen att man inte ville lämna ut arrenden till föreningar i tätorterna och deras närmaste omgivningar utan man ville behålla styrningen och initiativet i sådana områden. Eftersom flertalet av de större hamnarna är belägna just i anslutning till tätorterna övergav man tanken på föreningsdrift och valde att i stället bolagisera. Tanums Hamn & Turism bildades 2007. Att hamnarna nu i stället blev sammanförda med turismverksamheten berodde bl a på att i den större organisationsförändring man samtidigt vidtog hade turismen så att säga blivit över och man förmodade att ett visst samband mellan hamn och turism skulle motivera en sådan konstellation. För närvarande pågår dock en utredning om att åter organisera om turismdelen.

I Tanum har man inte bildat separata fastigheter av de olika hamnarna. Man har således inte överlåtit ägandet av mark och vatten till bolaget. Man har inte heller överlåtit hamnanläggningarna till bolaget utan dessa ägs alltjämt av kommunen. I stället har man valt att teckna ett förvaltningsavtal med bolaget. Däremot görs nya investeringar och alla reparationer av bolaget och hamnarna består således av en mosaik av bryggor och anläggningar där en del ägs av kommunen och en del ägs av bolaget. Ifråga om fiske- och handelskajer har man stipulerat särskilt.

Notabelt är att tills vidare sätts avgifterna för båtplatser och övriga hamntjänster av fullmäktige och inte av bolaget.

Hamnarna i Tanum omfattar ungefär 1800 fasta båtplatser, således något färre än Lysekil. Specifikt för hamnen finns två tjänstemän, VD:n ej inräknad, och tre arbetare. Verksamheten drivs i huvudsak med ett nollresultat.

4. Bolag kontra föreningsdrift

4.1. Allmänt

I områden med goda naturliga förutsättningar - gott vågskydd, grunt vatten, lämplig pålbotten - finns alla förutsättningar för en förening att driva en liten hamn med bästa ordning och utan nästan några externa kostnader alls. Föreningar skapar dessutom ett extra värde genom medlemmarnas engagemang och sociala samvaro. En föreningsdriven hamn med god sämja och hyggliga naturliga förutsättningar framstår som idealbilden för hur en hamn kan se ut.

Men också bolag har sina fördelar. Ett bolag är tydligt och lättbegripligt för allmänheten och det kan – på bättre sätt än en förvaltning – koncentrera sig på de målsättningar och uppdrag som det fått av sina ägare. Också ansvaret är mer entydigt i bolag.

Med större hamnanläggningar, med sjögång, större vattendjup och med större och mer krävande båtar minskar skillnaderna mellan föreningsdrift och andra driftsformer. Med ökande storlek och komplexitet räcker inte de egna resurserna utan man blir hänvisad till entreprenörer och leverantörer. Med storleken och komplexiteten följer också administrativa

krav på stadsplaner, vattendomar, geotekniska undersökningar, bygglov och mycket annat som skapar ett beroende av konsulter. Ju mer externa krafter man tvingas utnyttja desto högre blir kostnaderna samtidigt som känslan av gemenskap avtar.

I valet mellan att bilda ett bolag som bibehåller småbåtshamnarna i en sammanhållen enhet eller att dela upp beståndet på olika föreningar framkommer ett antal frågeställningar och värderingar. De följande styckena i detta kapitel belyser aspekter och infallsvinklar som bedöms påverka valet.

4.2 Prisbild

Hur priserna för båtägarna påverkas av driftsformen är en central fråga – och kanske den mest omtalade - i jämförelser av olika modeller.

Jämförelsen nedan gäller förhållandet mellan fast uthyrda båtplatser. Gästhamnsavgifter och upplagshyror har bedömts mindre intressanta och har därför inte medtagits – gästhamnsavgifter grundas dessutom ofta på andra faktorer än rent ekonomiska.

Urvalet av hamnar för jämförelsen som presenteras i nedanstående diagram består av

- Samtliga kommunägda, förvaltningsorganiserade hamnar i Bohuslän utom Uddevalla (6 st).
- De föreningsdrivna eller föreningsägda hamnarna Skärhamn, Rönnäng, Öckerö (samtliga dessa ägda av kommunerna men drivs i föreningsform), Långedrag, Nordön och Rixö. För de båda hamnarna på Tjörn är det avgifter efter att nytt avtal tecknats med Wallhamnbolagen som avses. (6 st).
- Samtliga kommunägda, bolagsdrivna hamnar i Bohuslän inklusive Göteborg (GREFAB och Tanum) (2 st).
- En privatägd hamn (1 st).

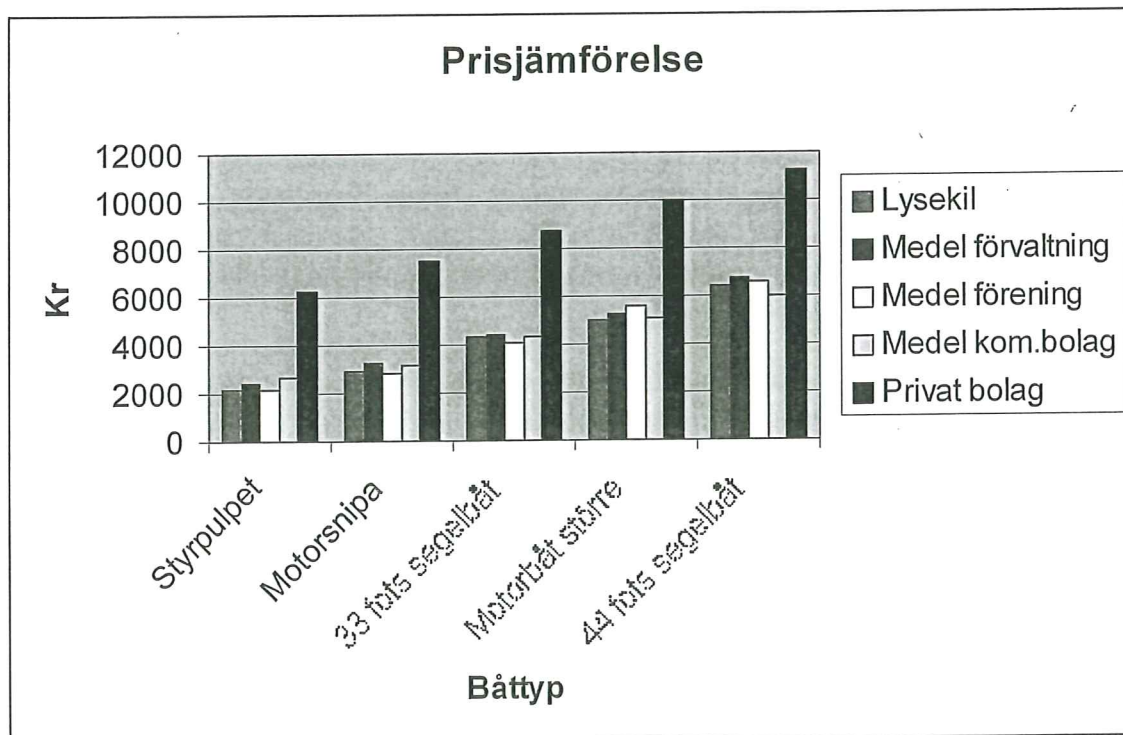
I diagrammet visas Lysekil separat, *medelvärde* för förvaltningshamnar (där Lysekil ingår), *medelvärde* för föreningshamnarna och *medelvärde* för hamnar drivna av kommunala bolag. Diagrammet innehåller också en femte och sista stapel visande prisbilden för en privatägd, medelstor hamn, som har bedömts vara representativ. Den har medtagits endast som en referens.

Urvalet av hamnar i jämförelsen är gjort så att samtliga hamnar som ägs av kommuner finns med antingen de är förvaltningar, bolag eller drivs i föreningsform. Av de ytterligare föreningshamnar som har tagits med är två mycket stora – en mycket gammal och en relativt ny – och en är en mindre hamn belägen i kommunen. Någon riktigt liten och idealisk föreningshamn har inte tagits med eftersom merparten av Lysekils båtplatser inte finns i hamnar av den karaktären.

Prisjämförelser försvåras av att hamnarna använder en förvånansvärd rikedom av olika principer och parametrar i sin prissättning. En mängd bedömningar, genomsnittsberäkningar och approximationer har därför fått göras.

Prisbilden är relativt jämbördig inom de olika grupperna som ligger till grund för medelvärdena som redovisas i diagrammet. Bland förvaltningshamnarna är avvikelserna från

medelvärdet i allmänhet mindre än 20 % och bara i något undantagsfall uppgår avvikelsen från medeltalet till drygt 30 %. För de föreningsdrivna hamnarna är variationen större för stora båtplatser medan den för de mindre platsstorlekarna håller sig inom 20 %.



Jämförelsen ger bl a vid handen

- att prisbilden är mycket jämn oavsett om hamnarna drivs som förvaltning, förening eller kommunalt bolag
- att Lysekil inte i något avseende avviker från den förhärskande prisbilden
- att privata hamnar rör sig i ett annat prissegment än offentlig- eller föreningsdrivna hamnar.

Någon av de jämförda hamnarna uppger att man debiterar utan moms. Under vissa, ganska strikta, förutsättningar kan föreningar befrias från momsskyldighet. Med en sådan befrielse följer dock också att man förlorar rätten att dra av moms på alla de varor och tjänster man köper.

4.3 Olika taxor i hamnarna eller solidariska prissättningen

Med nyförvärv av alla de slag följer kapitalkostnader i form av räntor och avskrivningar. Och varje gång, nästan, när man köper eller bygger något är det dyrare än förra gången man köpte ungefär samma sak. När hamnen i Långevik byggdes på 80-talet kostade den knappt 600 tkr medan den nya Norra hamnen kommer att ha kostat omkring 10 mkr när den står färdig. Det finns för visso skillnader men de båda hamnarna är något så när likvärdiga i storlek och bägge har byggts på utsatta ställen. Allt i norra hamnen är nyare men funktionsmässigt är de i de flesta avseenden likvärdiga – kanske med någon fördel för Långevik där stenvågbrytaren ger lugnare förhållanden än vad de flytande vågbrytarna ger i Norra hamnen. Långevik är för

länge sedan avskrivnen men i Norra hamnen dras varje båtplats under många år framåt med en kostnadsbelastning om ca 5000 kr per båtplats på grund av räntor och avskrivningar.

Exemplet ovan ger en dramatisk illustration till hur stor kostnadsskillnaden är mellan olika båtplatser trots att funktionen hos platserna är i huvudsak likvärdig. Detta leder till frågan om man skall ha olika priser i olika hamnar, eller rentav på olika bryggor, av den anledningen att anläggningarna har olika ålder.

Kommunen har hittills valt att tillämpa samma taxa för likvärdiga platser i alla hamnar innebärande att taxenivå höjts generellt i samband med större investeringar. Bara för tydligt avvikande standard har man gjort avsteg. Hade man valt att differentiera avgifterna på grundval av de enskilda platserna kapitalkostnadsbörda är det tveksamt om nyinvesteringar alls kunnat komma till stånd och det är dessutom tveksamt om någon skulle vilja hyra platserna med de mycket höga avgifter man då måste ta ut. Dessutom finns det anledning att fråga sig om kraftigt olika priser för i huvudsak likvärdiga platser är förenligt med rättvisan.

Det har emellanåt rests invändningar mot kommunens taxesättningsprincip och den har också lett till diskussioner om att föreningar skulle överta enskilda hamnar. Man får dock komma ihåg att varje nybyggd hamn (utom den först byggda) har haft samma fördel av att få ”draghjälp” av de redan befintliga och helt eller delvis avskrivna hamnarna. Man får också ifrågasätta expensionsviljan hos en förening som inte vill låta gamla anläggningar ge ekonomiskt stöd till nybyggen.

4.4 Värderingsfrågor

Till grund för en överlåtelse från kommunen till bolag eller föreningar ligger någon form av värdering av anläggningarna. Hamnarna är av mycket varierande ålder, storlek och innehåll, vilket gör värderingarna ganska komplicerade. Värderingen blir än viktigare och än mer komplicerad om hamnarna skall överföras till ett flertal föreningar än om hela beståndet överläts till en enda mottagare i form av ett bolag. Rättvisefrågorna blir också mer tillspetsade. Vid överlåtelse till flera mottagare måste varje hamn ges ett individuellt värde och rättvisespekten kommer med all sannolikhet att få stor vikt.

Under de närmast följande tre underrubrikerna (4.4.1 – 4.4.3) diskuteras några centrala frågeställningar i samband med värdering av hamnanläggningarna

4.4.1 Bokföringsvärden som grund

Bokföringsvärdena är den mest närliggande parametern vid diskussionen om hamnarnas värden.

I Lysekil kommer dessa värden vid årets slut att uppgå till ungefär 15 mkr. De huvudsakliga ingående posterna är:

- Norra hamnen 10,0 mkr
- Kolholmen 2,0 ”
- Grundsund 0,6 ”
- Havsbadshamnen 0,6 ”
- Fiskhamnen, gästbryggan 1,5 ”.

Om man överlåter till en enda mottagare, exempelvis ett bolag, spelar den inbördes fördelningen kanske inte så stor roll. Vid överlåtelse av varje enskilt objekt var för sig blir frågan av större betydelse.

Skall bokföringsvärdena fördelas ut på de olika hamnarna kan man antingen hålla fast vid de enskilda hamnarnas bokföringsvärden och låta de mottagande föreningarna bära dessa - en metod som skulle leda till dramatiskt olika prissättning för de olika föreningarna redan från början. Alternativt kan man fördela de 15 miljonerna på hamnarna i proportion till t ex platsantalet men man kommer då, liksom fallet var på Tjörn, att möta invändningen att hamnarna är i synnerligen olika tillstånd och att detta måste återspeglas i arrendets storlek.

Problemet försvåras av att överensstämelsen mellan ekonomisk och teknisk livslängd sällan visar någon absolut överensstämmelse. Eftersom helt avskrivna hamnar ändå inte saknar faktiskt värde torde det också vara svårt att undvika frågan om huruvida historiska värden, återanskaffningsvärden eller något annat – exempelvis avkastningsvärde - är det mest relevanta vid överlåtelser.

4.4.2 Standarden i hamnarna

Det finns förstås ett samband mellan värde och standard. Standarden i Lysekils hamnar varierar kraftigt. Ålder, material, byggnadssätt är avgörande faktorer liksom också hur väl rustade hamnarna är för tidens krav.

Äldst av kommunens hamnar är de äldre delarna av Norra hamnen och Rinckenäs. Valbodalen, Havsbadshamnen och Stångholmesund är i huvudsak från 70-talet. Långevik och Fiskebäckskil byggdes på 80 talet. Kolholmarna, gästhamnen i Fiskhamnen och förstås de utbyggda delarna i Norra hamnen är i stort sett nya. I Grundsund är bilden mer splittrad.

Konstruktion och material varierar mellan hamnarna och ofta från brygga till brygga. Bedömningar av de olika hamnarnas kvarvarande livslängder blir därför ganska ungefärliga. Livslängden för pålar, både järn och trä, är 30-40 år. För pontoner troligtvis något längre. Med den bedömningen är bl a Havsbadshamnen och Valbodalen kandidater för större ingrepp inom en inte särskilt avlägsen framtid. Ett remarkabelt exempel på att sambandet mellan bokföringsvärde och kvarvarande funktionalitet sällan är exakt är de stora flytande vågbrytarna i Havsbadshamnen. Dessa är byggda på 30-talet och är således ca 75 år gamla. Livslängden för betong i utsatta miljöer brukar uppskattas till ca 50 år men pontonerna uppvisar ännu inga direkt alarmerande brister.

Till standarden hör naturligtvis också utrustningen i hamnarna. Vatten och el är numera mycket efterfrågat. Säkerhetsutrustning, arrangemang för handikappade, snyggare toaletter och mycket annat är sådant som båtägarna vill se i sina hamnar.

En hamn behöver inte vara dålig för att den är gammal. Ofta kompenseras brister i material och utrustning genom att de äldre hamnarna är byggda på de för ändamålet bäst lämpade, och framför allt lugnaste, platserna. I flera av de äldre hamnarna har vare sig behövts vågbrytare eller muddring medan exempelvis vågbrytarna i den nybyggda delen av Norra hamnen har svarat för närmare hälften av hela anläggningskostnaden, allt inkluderat.

4.4.3 Vad som ingår vid ett övertagande

Själva bryggorna är oftast en bra affär för hamninnehavaren. Ju fler kringarrangemang som krävs desto dyrare blir det dock. En speciell svårighet är de äldre och tyngre anläggningar för fiske eller handelssjöfart som ofta finns i småbåtshamnar. Ångbåtsbryggor och fiskebåtskajer som inte längre används för sitt ändamål ger sällan några inkomster men utgör å andra sidan väsentliga värden för miljön, trivseln och samhällsbilden. För en förening kan det vara en tung börda och en stor risk att överta ansvaret för gamla betongkajer som inte ger några inkomster men där reparationskostnaderna vida överstiger årsintäkterna för hela hamnen.

I kommunen finns flera anläggningar som har prägel av riskobjekt – bl a betongkajerna i Grundsund, pontonerna i Havsbadshamnen och inte minst de gamla kajerna längs hela södra hamnen. I all synnerhet om de enskilda hamnarna överförs till föreningar förefaller det sannolikt att kommunen får kvarstå som garant för den sortens kostsamma och svårhanterade anläggningar. Kanske kan saken sammanfattas så att det är enkelt för kommunen att bli av med ”godbitarna” medan de tärande delarna lätt kan bli kvar i kommunens ansvar.

4.5 Engagemang, sociala aspekter

Föreningsdrivna hamnar är oftast mycket välskötta och prydliga. Utan tvekan skapar föreningsdriften förutsättningar för engagemang och socialt liv.

Rimligen är solidariteten och gruppkänslan starkare ju mindre hamnen är. Det förefaller också sannolikt att gemensamhetskänslan är starkare och tydligare hos den förening som sett sin hamn växa organiskt genom åren än hos en grupp inbördes obekanta personer med olika synsätt och värderingar som uppfattar sig vara tvungna att ingå i en förening för att få behålla sin båtplats.

Enligt erfarenheterna från Tjörn är en förutsättning för att föreningsövertag skall kunna genomföras, att det inom respektive hamn finns en eller flera viljestarka individer som driver frågan och är villiga att ta på sig bördan och ansvaret med att organisera den nya driften. Helst skall dessa individer också vara något så när representativa för viljorna i den aktuella hamnen.

4.6 Viljan att bilda föreningar – kommunens förhandlingsläge

Om man initierar diskussioner med båtägarna om föreningsdrift, är det viktigt att redan från början göra klart för sig vad man skall göra om diskussionerna misslyckas. Vad gör man om några hamnar säger ja och andra säger nej. Skall man i så fall överlåta en del hamnar och bilda ett bolag av de återstående, vilket vore till förfång för bolaget?

Kommunen kan naturligtvis inte tvinga någon att bilda en förening och driva en hamn. Lika lite kan man tänka sig att kommunen som alternativ väljer att lägga ner hamnarna. Det starkaste skälet för att förmå båtägarna att ta över sina hamnar är förmodligen den ekonomiska aspekten. Men föreningsdrift innebär, som vi sett ovan, inte per automatik lägre avgifter. Troligtvis är därför det starkaste påtryckningsmedlet att, som alternativ till föreningsdriften, också låta den mindre populära möjligheten att sälja hamnarna till privata

intressenter, finnas med bland alternativen till åtgärder. En tillbakablick på prisjämförelsen ovan visar att båtägarna inför ett sådant alternativ har mycket att vinna på att själva ta över.

4.7 Kommunens intresse av att behålla styrningen över vissa hamnar

Kommunen har ett starkt intresse av att båthamnarna byggs ut. För närvarande finns inte tillräckligt många båtplatser för dagens befolkning och än mindre är möjligheterna att tillgodose önskemålen hos människor som överväger att flytta hit. Det sistnämnda är särskilt beklagligt eftersom skärgårdsmiljön och möjligheterna till båtliv är det som ger Lysekils dess särart och som kan utöva den största lockelsen för potentiella inflyttare.

Möjligheterna att anlägga nya småbåtshamnar är emellertid av miljö- och planmässiga skäl begränsade. I huvudsak kommer framtida utbyggnader troligtvis att begränsas till befintliga hamnar. Om hamnarna överlåts till föreningar kommer utbyggnadstakten – i alla fall till viss del – att styras av föreningarnas intressen. Föreningarna kan emellertid inte förväntas ha samma intresse som kommunen av att hamnarna växer. Föreningarnas ansvar är ju inte samhällsutvecklingen utan det begränsar sig till mera närliggande intressen som låga avgifter, samhörighet och god ordning. För ett bolag är det annorlunda. I förhållande till ett helägt bolag kan kommunen genom sina ägardirektiv lätt och entydigt ange målen för verksamheten.

4.8 Lämpar sig alla hamnar för överlåtelse till föreningar

En närliggande fråga för kommunen är om alla hamnar är lämpliga för överlåtelse till föreningar.

Någon eller några hamnar ligger i områden som är stadda i förändring eller där en förändring kan komma att bli nödvändig. Exempelvis är hela området kring Norra hamnen föremål för stora förändringar, som bl a kan få till följd att stora delar av befintliga hamnanläggningar kan komma att få byggas om på annan plats i området. Kolholmens båthamn ligger i ett område med påtagligt intresse för industriverksamhet vilket ger kommunen anledning att inte begränsa sin handlingsfrihet.

Inom andra områden finns andra skäl att överväga om överlåtelse är lämplig. Valbodalens båtuppläggningsområde är beläget på ett område där de geotekniska betingelserna är så tveksamma att en upplåtelse av marken knappast är möjlig. Havsbadshamnen i sin tur är också värd ett övervägande. Den är betydligt mer än en småbåtshamn – det är det område där en stor del av stadens sommarliv är koncentrerat och området fyller många fler funktioner än att bara vara småbåtshamn. Och det stora området från T-piren till Fiskhamnen, vilket numera också hör till förvaltningens småbåtsverksamhet, är också alltför mångfasetterat och särpräglat för att alls kunna komma ifråga för föreningsdrift.

Att inte alla hamnar lämpar sig för föreningsdrift komplicerar saken. Det innebär att föreningsdrift inte kan genomföras konsekvent utan kommunen blir hänvisad till att hålla någon form av resurs för att hantera kvarvarande hamnar och i vissa fall kvarvarande delar av hamnar.

4.9 Tidsåtgång

Det är en grannliga uppgift att dela upp småbåtshamnsbeståndet på föreningar. Anläggningarna skall inte bara värderas efter den ena eller andra grunden, man måste också diskutera fram en för alla acceptabel princip för hur värdena skall fördelas. Rättvisan hamnarna emellan kommer att få stor betydelse och att tillgodose rättvisekraven är en potentiell balansakt. De stora skillnaderna mellan hamnarna, liksom också att antalet aktörer är stort, ger anledning att tro att processen blir tidskrävande. Att den skall kunna genomföras under det dryga halvår som återstår av 2009 bedöms osannolikt.

Vid överlåtelse av hela beståndet till ett bolag finns däremot ingen anledning att, i större omfattning än vad som sker idag, jämföra värden och egenskaper hos de enskilda hamnarna. Inte heller behöver man konstruera någon princip för fördelning. Antalet avtalspartner och aktörer blir förstås mycket mindre. Att bilda bolag är i huvudsak en teknisk fråga och det bedöms möjligt att ha ett bolag i drift vid kommande årsskifte även om tiden också för detta är knapp.

4.10 Fortsatt handlingsfrihet

Om man väl har inlett processen med att överlåta hamnar till föreningar är det inte alldeles enkelt att avbryta den och än svårare skulle det vara att vrida klockan tillbaka om resultatet inte skulle bli vad man hoppats på. I den bemärkelsen är åtgärden mer eller mindre definitiv. Om man däremot bildar ett bolag av hamnarna finns handlingsfriheten kvar. Inom ett bolag finns alla möjligheter att i ett nästa steg gå vidare med överföring till föreningsdrift. Förloppet på Tjörn visar att bolagisering t o m kan underlätta en sådan utveckling,

5. Upplåtelseformer

Den mest renodlade formen av överlåtelse, antingen det gäller bolag eller föreningar, är att man bildar fastigheter av hamnarna och överlåter dessa till mottagaren eller mottagarna. Fastighetsbildning är emellertid inte bara kostsamt och tidskrävande. Det är heller inte säkert att det till alla delar ligger i kommunens intresse att helt och hållet frånhända sig så väsentliga områden som en del av hamnarna är belägna i. Inte heller kan man utgå ifrån att gällande detaljplaner till alla delar medger sådana åtgärder.

Mot bakgrund av ovanstående framstår upplåtelser genom arrende som en mer lättframkomlig väg. Den medför emellertid att anläggningar i hamnarna som ingår i kommunens fasta egendom – främst byggnader och pålade bryggor – inte formellt kan överlåtas med ägande utan också sådana får arrenderas eller hyras ut. Om ansvaret för kommande investeringar läggs på arrendatorn blir effekten att olika anläggningar inom en och samma hamn kan komma att få olika ägare. Särskilt viktigt är att förfarandet vid större reparationer regleras eftersom ägande och ansvar annars kan bli mycket otydligt.

6. Rederiet

Förutom småbåtshamnarna ingår främst också rederiet i den sedan ingången av 2009 kvarvarande förvaltningen.

Rederiets framtid är för närvarande osäker eftersom Västtrafiks upphandling för nästa trafikeringsperiod pågår men har fördröjs av ett ännu inte avgjort överklagande. Om man bildar bolag av småbåtshamnarna eller överlåter dem till föreningar skulle rederiet på sikt i stort sett bli ensamt kvar i förvaltningen. Någon alldeles omöjlig lösning skulle inte det vara men eftersom man helt skulle förlora vissa kompetenser och funktioner, som man tidigare delat med förvaltningen, skulle dessa få köpas in eller på annat sätt anskaffas utifrån. Det förefaller därför lämpligast att rederiet samordnas med någon annan verksamhet. Fortsatt samordning med småbåtshamnarna ligger mycket nära till hands eftersom ömsesidiga rutiner och kännedom om verksamheten är väl etablerat. Kompetenserna kompletterar dessutom varandra relativt väl.

Samordning med småbåtshamnarna är förstås inte möjlig om dessa övergår till föreningar eftersom småbåtsorganisationen då förmodligen skulle komma att avvecklas successivt.

7. Utvärdering - sammanfattning

Den gällande organisationen är inte optimal, vilket motiverar en förändring.

Att bilda ett sammanhållande bolag för småbåtsverksamheten eller att låta föreningar ta över de enskilda hamnarna är de handlingsvägar som i första hand kan väljas.

En ganska bred undersökning av prisbilden för fasta båtplatser i hamnar av någorlunda storlek ger inget stöd för att föreningsdrivna hamnar är billigare för båtägarna – privatägda hamnar undantagna.

En sammanhållen enhet, förvaltning eller bolag, möjliggör att kostnaderna fördelas solidariskt och lika mellan hamnarna och stimulerar expansion.

Vid överföring till föreningar får värderingsfrågor, standardjämförelser och andra rättvisefrågor stor betydelse. Ett särskilt problem är dyra anläggningar med liten eller ingen intäkt som t ex vågbrytare, gamla betongkajer etc

Föreningsdrift har om förhållandena är de rätta den mycket positiva sidoeffekten att de främjar engagemang och samhörighet.

Det ligger i kommunens intresse att småbåtshamnarna expanderar. För föreningar är detta intresse inta lika självklart.

Alla hamnar lämpar sig inte för föreningsdrift.

Överföring till föreningar är en tidskrävande process medan bolagsbildning är ett förhållandevis enkelt förfarande.

Från bolag kan man om så visar sig önskvärt gå vidare mot föreningsdrift – steget via bolag kan t o m underlätta.

Fortsatt samordning mellan småbåtshamnarna och rederiet är det mest praktiska.

Förslag beträffande utredningens fortsatta inriktning

Härmed föreslås

att den fortsatta utredningen skall inriktas mot bolagsbildning av småbåtsverksamheten inklusive rederiet

samt att det i utredningsarbetet skall beaktas att ett eventuellt bolag skall ges möjlighet till vidareupplåtelse.

2009-06-02
Olle Samuelson

1 bilaga.

Omfattningen av småbåtsverksamheten

Hamnarna och deras inriktning:

Rixö	fasta båtplatser
Norra Grundsund	fasta båtplatser
Valbodalen	fasta båtplatser, båtupplag, marginell gästhamn
Långevik	fasta båtplatser, båtupplag
Norra hamnen	fasta båtplatser i en äldre och en helt ny del
Rinkenäs	fasta båtplatser
Stångholmesund	fasta båtplatser
Havsbadshamnen	fasta båtplatser, gästhamn
Kajerna längs centrum	gästhamn, samt hamn för mindre fartg
Fiskhamnen	fiskhamn, gästhamn
Kolholmarna	fasta båtplatser, båtupplag
Fiskebäckskil	fasta båtplatser, båtupplag
Grundsund	fasta båtplatser, gästhamn

Ungefärliga siffror:

2200 fasta båtplatser
800 köande för båtplats
9000 gästnätter
700 båtuppläggingar
5000 meter bryggor
700 bojar eller y-bommar
3-400 ankarstenar och kättingar eller linor för pontonförtöjning
2-300 vattenposter
1-200 elskåp
toalett- och servicebyggnader
sjöbodslängor
mastkranar
1 äldre lyftkran
sjösättningsramper
oräkneligt antal lyktstolpar
oräkneligt antal brandsläckare
räddningsutrustning
avfallsmottagningar
verkstad
arbetsbåt

..... och mycket mera.