



Kommunstyrelsen

## Angående flytt av hamn till Wargöns industriplats

### Bakgrund

Vid Samhällsbyggnadsnämndens möte 2014-04-17 (SBN § 17/2014) behandlades frågan om flytt av hamn till Wargöns industriplats. Nämnden föreslår Kommunfullmäktige att hamnen flyttas från nuvarande läge till fastighet Rånnum 6:38 och att nämnden tillförs investeringsmedel enligt samhällsbyggnadsförvaltningens kompletterande skrivelse, daterad 2014-04-15. Enligt skrivelsen föreslås att nämnden tillförs investeringsmedel med 20 Mkr 2015, 1 Mkr 2016, 40 Mkr 2017, 40 Mkr 2018 och 9 Mkr för 2019.

Kommunstyrelsen har att bereda ärendet inför ett eventuellt beslut i Kommunfullmäktige. Ärendet har överlämnats till kommunstyrelseförvaltningen för yttrande.

### Bedömning

#### Allmänt

De viktigaste skälen för investering i ny hamn är att förbättra förutsättningarna för Vargön Alloys, skapa goda förutsättningar för utveckling av området i övrigt, samt att i ett längre perspektiv möjliggöra byggnation av bostäder på Sanden.

Kommunstyrelseförvaltningen gör den övergripande bedömningen att ur strategisk synvinkel finns goda förutsättningar att utveckla området runt Vargön. En viktig del i detta är att infrastrukturen förbättras för att kunna attrahera nyinvesteringar. Här spelar hamnen en viktig roll. Stora ytor finns tillgängliga i området. Samtidigt konstateras att vissa frågor måste klarläggas ytterligare.

#### Juridiska förutsättningar

I 2 kap. 1 § kommunallagen (1991:900, KL) definieras den grundläggande kompetensen, att kommuner själva får ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område eller dess medlemmar och som inte ska skötas enbart av staten, en annan kommun, ett

annat landsting eller någon annan. Allmänintresset får, enligt vad som anförs i förarbetena till KL, bedömas med utgångspunkt i om det är lämpligt, ändamålsenligt, skäligt och så vidare att kommunen befattar sig med angelägenheten. En angelägenhet blir dock inte kommunal enbart för att angelägenheten är av allmänt intresse. Detta allmänna intresse måste också ha anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar – lokaliseringsprincip. För att en hamn ska vara allmän i rättslig mening fordras att den är upplåten till allmän trafik och är av betydelse för den allmänna samfärdseln. Sveriges anslutning till 1923 års havshamnkonvention förpliktar till att hamnar som är öppna för allmän trafik tar ut avgifter enligt offentliggjorda taxor (prop. 1980/81:132 s. 7).

Regeringen får enligt ordningslagen (1993:1617) 9 kap. 10 § överlämna åt en kommun att meddela föreskrifter om ordning och säkerhet i fråga om hamnar som ägs eller förvaltas av kommunen eller av ett av kommunen helägt företag. Kommunerna har rätt att ta betalt för sina hamntjänster. Självkostnadsprincipen får antas gälla men den har inte någon större praktisk betydelse för de kommersiella hamnarna. Det förutsätts då att principen kan anses förenlig med EU:s intresse av fri konkurrens mellan hamnarna. På grund av höga investeringskostnader, överetablering, omstrukturering av transporter till sjöss och ökande lastbilstransporter är det många av de svenska hamnarna som periodiskt inte kunnat bära sina kostnader.

Sammanfattningsvis kan noteras att hamnväsendet är en av de äldsta kommunala angelägenheterna och anses falla inom den kommunala kompetensen.

## **Sanden**

Sanden har ett fantastiskt läge som en ny stadsdel i Vänersborg. Området ligger sjönära, centrumnära och grönnära. Området består av fyllnadsmassor som vi vet är förorenade, men inte av vad. Sanden ligger lågt och är därmed utsatt vid höga nivåer på Vänern enligt kommunens översvämningsprogram, antaget av KF 2014-04-23 § 42. En splittrad ägarbild och befintliga verksamheter försvårar en omvandling från industriområde till bostadsområde.

Dessa osäkra faktorer bör utredas för att ligga till grund för ett kommande detaljplanearbete. Sandens förutsättningar för bostäder kan utredas under ledning av samhällsbyggnadsförvaltningen i samarbete med övriga berörda förvaltningar.

## **Infrastruktur och marknadsförutsättningar**

I aktuell nationell infrastrukturplan finns medel avsatta för utredning av nya slussar i Göta Älv då dessa bedöms uttjänta runt 2030 och behöver bytas ut. Vad denna utredning föreslår vet vi inte idag. Nya slussar är en grundförutsättning för flytt av hamn. Denna fråga avgörs av Sveriges regering.

Infrastrukturen kring Vargöns station är inte utredd. Om järnvägen mellan hamnen i Vargön och stationen ska restaureras krävs studier av hur växling mellan dieseltåg från hamnen ska växla över godset till ett eldrivet godståg. Om Älvsborgsbanan ska utnyttjas för transporter för mer gods ökar transportererna av tåg genom Vänersborg. Denna fråga kan utredas av

kommunstyrelseförvaltningen i samarbete med Trafikverket och övriga berörda förvaltningar.

Sjöfarten mellan Göteborg och Vänersborg samt vidare till Vänern har av EU inte samma klassning som t.ex. kanaltrafiken i Tyskland och Holland. För vår sjöfart innebär det högre personalkostnader samt att vi har begränsade möjligheter att få EU-stöd för utveckling av infrastruktur för sjöfarten. Ett arbete med omklassning pågår men frågan är inte i dagsläget klar. Denna fråga avgörs av EU i samråd med Sveriges regering.

Vargön Alloys behov måste klargöras tydligt. Vilken är nyttan av de olika etapperna och vilken effekt har de olika etapperna på förutsättningarna för området i sin helhet, men även för Vargön Alloys mer specifikt? Denna fråga kan utredas av samhällsbyggnadsförvaltningen i samarbete med berörda förvaltningar.

De osäkra faktorer som beskrivs ovan bedömer kommunstyrelseförvaltningen som nödvändiga att klara ut innan beslut fattas. Dessutom krävs politiska beslut om sjöfartens klassning och beslut om nya slussar, frågor som kommunen inte har rådighet över.

### **Återställning av nuvarande hamnområde**

I underlaget från samhällsbyggnadsnämnden saknas en kostnads- och konsekvensanalys för återställning och sanering av den nuvarande marken för hamnen i Vänersborg. Enligt gällande arrendeavtal fr.o.m. 2003 med Vänerhamn, svarar kommunen för att anläggningarna vid tillträdet inte innehåller föroreningar eller andra miljömässiga brister som måste åtgärdas till följd av lagstiftning eller myndighetskrav. Samma förhållande gäller föroreningar eller miljömässiga krav som uppkommer under avtalstiden och inte kan hänföras till bolagets utnyttjande av hamnanläggningarna.

Kommunstyrelseförvaltningen anser att en analys och bedömning av vilka åtgärder och kostnader som krävs för att kunna använda det nuvarande hamnområdet för bostadsändamål, är en viktig del av beslutsunderlaget.

### **Finansiering**

Etapp 1 av en hamninvestering uppgår enligt underlaget till c:a 130 Mkr, inkl. skredsäkring och vissa byggnader. Vid en fortsatt utbyggnad enligt etapp 2 tillkommer ytterligare c:a 45 Mkr. Någon analys eller förslag om hur investeringen ska finansieras finns inte med i underlaget från samhällsbyggnadsnämnden.

En utbyggd hamn, med investeringsnivåer enligt etapp 1 och 2, innebär årliga kostnader för ränta och avskrivning på c:a 11 Mkr, beräknat på 33 års avskrivning och 3,25 % ränta. Stannar man vid etapp 1 handlar det om drygt 8 Mkr årligen. Dagens arrende från Vänerhamn uppgår endast till c:a 85 Tkr årligen, beräknat på ett genomsnitt de senaste fem åren.

Som jämförelse kan nämnas att Vänerhamn AB, enligt dess årsredovisning för 2013, betalade 6,8 Mkr i arrende för samtliga sina hamnanläggningar runt Vänern. En investering i Vänersborg, enligt förslag utifrån alternativ 1, skulle i praktiken innebära att bolaget mer än fördubblar sin arrendenivå, om investeringen skulle täckas den vägen. Alternativt får de ökade driftkostnaderna som följer av investeringen täckas via kommunala

skattemedel och samhällsbyggnadsnämnden behöver då tillföras en kraftigt höjd driftkostnadsram.

Mot den bakgrund som anges ovan så är det viktigt att finansieringsfrågan utreds och bekräftas via avtal, med såväl Vänerhamn som andra externa finansiärer och arrendatorer, innan beslut om investeringar fattas. Ett kommande avtal med Vänerhamn bör även innehålla en gemensam viljeinriktning kring framtida struktur och utveckling av hamnverksamheten i kommunen.

## **Slutsatser**

Kommunstyrelseförvaltningen ser positivt på intentionen att flytta hamnen från Vänersborg till Wargöns hamn- och industriområde, men bedömer att beslutsunderlaget behöver kompletteras på ett antal punkter innan ett eventuellt beslut kan fattas.

Finansieringsfrågan behöver förtydligas och säkras upp via skrivna avtal med Vänerhamn AB och eventuella övriga externa intressenter. På så sätt kan även en eventuell kommande kommunal driftkostnad tydliggöras och ingå i underlaget inför ett kommande beslut i Kommunfullmäktige.

## **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen föreslås besluta återremittera ärendet till samhällsbyggnadsnämnden för kompletteringar i enlighet med kommunstyrelseförvaltningens skrivelse.

### **Kommunstyrelseförvaltningen**

Ove Thörnkvist