

*“Navigare necesse est,  
vivere non est necesse.”*

## 1. Inledning

En hamn och de verksamheter som där bedrivs är ofta av stor och central betydelse för orten där den är belägen. Detta gäller inte minst för Karlstad, där mycket av näringsliv, kommunikation, fritidsverksamhet och på senare tid även boende kretsar kring hamnområdet och dess olika delar. I denna skrivelse kommer ett försök att göras att behandla olika frågeställningar runt hamnområdet och verksamheter kring detta. I skrivelsen tas upp ämnen såsom bakgrund, rättsliga frågor, hamnordning och andra föreskrifter samt förslag till driftsföreskrifter, arbetsrutiner, organisation och liknande.

I Karlstad finns flera större och mindre hamnar för olika verksamheter. I mer formella sammanhang används uttrycket hamnområde för att beteckna hela vattenområdet i form av nordligaste delen av Väneren och Klarälvens sydligaste del och där de olika hamnarna ingår. I den här skrivelsen kommer begreppet hamnområde att användas för detta geografiska område, om inte annat särskilt anges.

## 2. Bakgrund

Under lång tid har Karlstads hamnområde med dess olika verksamheter spelat en stor roll för staden och dess omgivningar. Den äldsta urkunden som återfunnits är ett beslut av Kungl Majt den 25 maj 1905, där Karlstads hamnområdes gränser fastställs. Dessa gränser gäller fortfarande.

Under många decennier hanterades frågor runt hamnområdet av en särskild kommunal organisation bestående av hamnstyrelse med hamnkontor. I samband med tillkomsten av Vänerhamn AB utarrenderade kommunen den sk Yttre hamnen med in- och utlopp till nämnda bolag. Något behov av en särskild kommunal organisation ansågs då inte längre föreligga, varför hamnstyrelsen med sin organisation lades ner. De formella uppgifterna som är förknippade med hamnområdet togs istället över av kommunstyrelsen.

Den 11 december 2008, § 30, beslöt kommunfullmäktige i Karlstads kommun, att ansvaret för hamnmyndigheten skulle föras över från kommunstyrelsen till teknik- och fastighetsnämnden från och med den 1 januari 2009. Samtidigt beslöt kommunfullmäktige dels att ändra teknik- och fastighetsnämndens reglemente på så sätt att däri framgår att nämnden är kommunens hamnmyndighet, dels att § 3 i de lokala ordnings- och säkerhetsföreskrifterna för Karlstads hamnområde ska ha lydelsen ”Med hamnmyndigheten i dessa föreskrifter avses tek-

nik- och fastighetsnämnden.” För dessa föreskrifter kommer fortsättningsvis att användas uttrycket hamnordning, om inte annat anges.

### 3. Lagstiftning och andra frågor på nationell nivå

Den lagstiftning som omgärdar hamnverksamhet, fartygstrafik och andra frågor med anknytning till dessa områden, är omfattande och spridd på ett flertal lagar. I juli 2012 lämnade miljödepartementet en Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar med förslag till en ny lag om flyttning av båtar i vissa fall. Enligt lagförslaget får regeringen meddela föreskrifter om rätt för en myndighet eller kommun att flytta en båt om det behövs för att skydda människors hälsa och miljön, undvika materiella skador eller upprätthålla ordningen till sjöss eller på land. Förslaget avser endast båtar som har ett skrov som är kortare än tolv meter och smalare än fyra meter. I miljödepartementets promemoria görs en genomgång av gällande lagstiftning när det gäller bland annat kommuners rätt att flytta båtar och skrotbåtar utan ägarens medgivande. Inte mindre än sex olika lagar och förordningar anges i promemorian för just det området och ”Bestämmelserna är till vissa delar överlappande och tillämpas i dessa fall parallellt”, enligt promemorian. Utöver de regler som inom nu angivet område kan bli aktuella, finns ett flertal andra lagar som har beröring med hamn- och annan vattenverksamhet. Att gå igenom samtliga dessa torde ligga utanför det uppdrag som nu är för handen, men av skäl som nämns i fortsättningen kan det ändå vara av intresse att nämna ordningslagen (1993:1617), lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, lagen (1986:371) om flyttning av fartyg i allmän hamn samt miljöbalken.

Bland de myndigheter på nationell nivå som mer specifikt handlägger frågor inom det aktuella området kan nämnas Sjöfartsverket och Transportstyrelsen. Till den förra myndighetens område hör bland annat tillämpningen av lagen (1983:293) om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn samt förordningen (2011:658) om undanröjande av vrak som hindrar sjöfart eller fiske. Som exempel på uppgifter som sköts av Transportstyrelsen kan nämnas förändret av Sjöfartsregistret med uppgifter om bland annat ett skepps ägare samt inteckningar som kan vara uttagna i skepp.

### 4. Beslut av myndigheter på nationell nivå som rör Karlstads hamnområde

Som nämnts ovan har på nationell nivå beslutats om utbredningen av hamnområdet i Karlstad. Karta över hamnområdet bifogas denna skrivelse som bilaga 1. Skrafferat område på kartan markerar Vänerhamns arrende inom hamnområdet. Vidare har hamnområdet förklarats som allmän hamn och inloppet dit västerifrån har förklarats såsom allmän farled, bilaga 2. Genom att en hamn eller farled förklarats som allmän får verksamhetsutövaren enligt 2 kap 4 § lagen (1998:812) med särskilda bestämmelser om vattenverksamhet, rådighet att bedriva vattenverksamhet. Vidare kan verksamhetsutövaren en-

ligt 28 kap 10 § miljöbalken beträffande vattenverksamhet som avser allmän hamn eller farled, ges rätt att utföra anläggningar eller åtgärder på annans mark eller vatten och ta i anspråk mark eller annat utrymme för detta.

En annan klassificering som kan vara av intresse i sammanhanget gäller det som följer med ett riksintresse. Här kan konstateras att såväl farleden till som sydligaste delen av hamnområdet har efter prövning och beslut från Trafikverket utpekats som riksintresse för sjöfarten, bilaga 3. På bilagan är farleden den del som markerats i öster och hamnområdet den del som markerats i väster, medan området som markerats med ruttmönster utgör både farled och hamnområde av riksintresse. Områden som är av riksintresse för anläggningar för bland annat kommunikationer, ska enligt 3 kap 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

## 5. Beslut och förutsättningar på lokal nivå

I den genomgång som nu gjorts har pekats på lagstiftning och andra beslut på nationell nivå. Här ska nu tas upp de regler och liknande som beslutats inom kommunen och som har betydelse för hamnområdet med kringliggande mark.

Utän inbördes rangordning är kommunens **Lokala ordnings- och säkerhetsföreskrifter för Karlstads hamnområde** (hamnordningen) av central betydelse inom området, bilaga 4. Den nuvarande hamnordningen beslutades av kommunfullmäktige den 11 december 2008 och gäller från och med den 1 januari 2009. I hamnordningen ges regler för hur fartyg ska framföras, villkor för förtöjning och liknande, anmälningsskyldighet, plats och sätt för lastning och lossning av gods, ansvarsbestämmelser m m. Hamnordningen gäller för hela hamnområdet, bilaga 1, och innehåller de särskilda bestämmelser om ordning och säkerhet inom hamnområdet som behövs med hänsyn till den verksamhet som bedrivs i hamnarna.

Ett annat dokument som kan ha betydelse i sammanhanget är **Allmänna lokala ordningsföreskrifter för Karlstads kommun**, bilaga 5. Nu gällande ordningsföreskrifter beslutades av kommunfullmäktige den 17 juni 2013 att gälla från och med den 18 juni 2013. Bortsett från badförbud i vissa delar av hamnområdet, behandlas i nu gällande ordningsföreskrifter huvudsakligen andra frågor än sådana med direkt koppling till hamnområdet.

Gemensamt för hamnordningen och de lokala ordningsföreskrifterna är att de har sin grund och stöd i 3 kap ordningslagen (1993:1617). I ordningslagen finns också bestämmelser om innehållet i, liksom förfarandet vid, kommuns beslut att anta, ändra eller upphäva den typ av föreskrifter som nu behandlats.

Beträffande den del av hamnområdet som utgörs av Inre hamnen med omgivande mark gäller **detaljplan** för del av kvarteret Barkassen m m antagen av byggnadsnämnden den 21 mars 2000 och för Tyggårdsviken antagen av

kommunfullmäktige den 16 oktober 2008. För området runt Inre hamnen föreskriver planerna att kajerna och området närmast dessa ska vara allmän platsmark i form av gång- och cykelväg eller torg. Noterbart är också att i planbeskrivningen för förstnämnda detaljplan sägs att ”Hamnverksamheten är prioriterad. Tillkommande verksamheter i kvarteret får inte innebära inskränkningar i sjötrafiken. Vid utformningen av kajanläggningar får inte den farbara delen av Inre hamnen minskas.” När det gäller området runt Inre hamnen ska också påpekas att äganderätten till fastigheterna i området tillkommer kommunen med undantag för de begränsade områden som ägs av olika bostadsrättsföreningar vid in- och utloppet till Inre hamnen.

## 6. Upplåtelser

Vid en genomgång av Karlstads hamnområde ska även redovisas de upplåtelser som skett av områden i vatten med anknytning till intilliggande strand- eller markområde. Dessa upplåtelser utgörs i huvudsak av olika former av nyttjanderätter, men även servitut förekommer. En på senare tid omdiskuterad upplåtelse är den tomträtt i Mariebergsviken som Karlstads Bostads AB innehar och som möjliggjort den byggnation av flytande bostäder som finns där. Vid ett försök att gruppera de upplåtelser som finns, kan noteras att dessa i allmänhet skett för brukande av kajer och bryggor. Bland dessa upplåtelser finns dels sådana där nyttjanderättshavaren är en juridisk person i form av bolag eller förening, dels uthyrning av båtplatser i någon av kommunens fritidshamnar. En tredje kategori är bryggor och kajer för mer tillfälligt begagnande, som t ex kajerna i inre hamnen, eller bryggor för allmänhetens brukande, t ex de vid Sandgrund och Orrholmen. Alla de upplåtelser som nu beskrivits finns redovisade i bilaga 6. I det fortsatta arbetet är det angeläget att alla upplåtelser formaliseras genom skriftliga avtal.

När nyttjandet av olika vattenområden behandlas, har upplåtelsen av stora delar av Yttre hamnen till Vänerhamn AB en särställning genom sin areal och sin betydelse för olika transporter till betydande värde för näringslivet och övriga samhället. Någon närmare analys av avtalsförhållandet med Vänerhamn AB eller den geografiska omfattningen och sätet att bruka det upplåtna hamnområdet kommer dock inte att ske i det här sammanhanget.

En diskussion som emellanåt förs med koppling till hamnområdet är den brist på privata båtplatser i fritidshamnar som anses föreligga och där försök görs i syfte att öka antalet sådana båtplatser. Ett annat pågående projekt av stor allmän betydelse är arbetet med det sk Älvstråket, som avser att närma delar av Klarälven med den övriga stadsmiljön. Slutligen ska pekas på arbetet med att forma en allmän strand- och bryggpolicy att gälla i de mer centrala delarna av staden. Inte heller dessa frågor eller utredningar kommer att närmare behandlas i detta arbete.

## 7. Vilka regler bör gälla?

### A. Allmänt

Efter den genomgång av väsentliga bakomliggande förhållanden som nu gjorts, ska här göras försök att finna svaret på frågor som rör det framtida nyttjandet av Karlstads hamnområde och i synnerhet vissa delar av det. Av naturliga skäl tilldrar sig olika delar av hamnområdet större eller mindre intresse i det ena eller andra avseendet. När det gäller turist- och passagerartrafik samt hithörande verksamheter på land intar Inre hamnen en särställning. På liknande sätt förhåller det sig med Yttre hamnen och den i huvudsak kommersiella hamnverksamhet som där bedrivs. En tredje kategori av nyttjande av hamnområdet och dess vatten utgörs av de båtplatser och bryggor som finns, antingen i form av kommunens fritidshamnar eller som privata bryggor. I det fortsatta arbetet kommer fokus i första hand att riktas mot Inre hamnen med in- och utlopp samt angränsande område söder om hammaröledsbron, Våghusbron. En av anledningarna till denna gränsdragning är det i annat sammanhang pågående arbetet med att forma en allmän strand- och bryggpolicy i de mer centrala delarna av staden, och som kommenterats ovan. Likaså torde det i det här sammanhanget inte finnas anledning att närmare beröra Vänerhamn AB:s verksamhet i Yttre hamnen, eftersom den i stor utsträckning följer mellan parterna ingånget nyttjanderättsavtal. Begränsningen till Inre hamnen är dock inte total, utan i vissa sammanhang kan även andra delar av hamnområdet bli föremål för förslag och synpunkter.

### B. Riksnivå

Som nämnts under punkt 4 ovan finns två aspekter som kan diskuteras och som ligger på riksnivå att fatta beslut om. Det första av dessa är hamnområdets geografiska utbredning. Av den lagreglering som finns inom området och som nämnts tidigare, kan konstateras att för ett vederbörligen beslutat hamnområde finns vissa, särskilt angivna, rättigheter som inte följer med andra vattenområden. Några motsvarande skyldigheter eller begränsningar, i förhållande till andra områden, har inte kunnat noteras för ett officiellt hamnområde. Av dessa skäl saknas i det här sammanhanget anledning att föreslå en begränsning av nuvarande hamnområdes geografiska utbredning. Det torde å andra sidan inte heller finnas anledning att utvidga hamnområdet.

Den andra frågan som avgörs på riksnivå är gränsen för det område som är av riksintresse. Av det som framkommit hittills tycks inte den gränsdragningen vara föremål för diskussion eller ifrågasättande, varför någon ändring i det sammanhanget inte föreslås.

### C. Lokal nivå

När det gäller de lokala styrdokumenterna är det hamnordningen och de allmänna lokala ordningsföreskrifterna som står i fokus. Under senare tid har såväl Karlstad som andra kommuner haft stora problem med övergivna fartyg av olika storlekar. Dessa utgör ofta störningar i den allmänna samfärdseln förutom den förfullning och de problem och ris-

ker av olika slag de för med sig. Olika försök har gjorts att finna en verksam lagstiftning inom området med syftet att ge bl a kommuner möjlighet att ingripa mot dessa fartyg. Som nämnts ovan under punkt 3 har miljödepartementet i juli 2012 lämnat förslag i frågan i Promemoria om flyttning av båtar och skrotbåtar, M2012/1824/R. Något förslag om lagstiftning i ärendet har inte lämnats från regeringens sida.

Frågan uppstår då vilka möjligheter en kommun har att genom en **hamnordning** reglera de olika spörsmål som är förknippade med vrak och andra till synes övergivna fartyg. Man kan också se det hela som en fråga om hur långt en kommun har rätt att genom lokala föreskrifter ingripa i privatpersoners äganderätt och andra integritetsfrågor förknippade med privat egendom. Normalt anses bestämmelser som rör enskildas personliga och ekonomiska förhållanden endast kunna ges i lag. Den för kommunen nu gällande hamnordningen bygger på förslag från dåvarande Svenska Kommunförbundet och har sin grund i nuvarande ordningslag som trädde i kraft den 1 april 1994. För att knyta an till frågan om hur vrak och liknande fartyg kan hanteras, ska pekas på 12 § i hamnordningen, som ålägger bl a ägare att ”flytta eller förhala fartyg eller vidta andra åtgärder med fartyget vilka är påkallade med hänsyn till ordningen eller säkerheten i hamnen.” Om så inte sker frivilligt ”äger hamnmyndigheten rätt att lossöra fartyget och utföra förflyttningen på fartygets bekostnad.” Det ska noteras att det handlar om att flytta eller förhala ett fartyg, vilket innebär den begränsningen att fartyget inte torde kunna avvisas från hamnområdet och att andra mer ingripande åtgärder inte heller får vidtas. Om sådana åtgärder krävs eller är önskvärda får allmän lag tillämpas. Mot denna bakgrund är det tveksamt om skärpningar eller andra ändringar av kommunens hamnordning är ett verksamt medel för att komma till rätta med vrak och andra till synes övergivna fartyg. Därför föreslås ingen ändring av kommunens hamnordning. Istället får eventuellt tillämplig lagstiftning nyttjas för att, om möjligt, lösa de problem som kan finnas inom området. Som närmare kommer att utvecklas i det följande, kommer sist i det här avsnittet att föreslås särskilda driftsföreskrifter för del av Karlstads hamnområde.

När det gäller det andra lokala styrdokumentet, **allmänna lokala ordningsföreskrifter**, har dessa nyligen varit föremål för översyn och revidering och beslutades av kommunfullmäktige så sent som den 17 juni 2013. Med hänsyn till detta och den begränsade betydelse de lokala ordningsföreskrifterna har för verksamheten inom hamnområdet, föreslås i det här sammanhanget ingen ändring i dessa föreskrifter.

För fullständighetens skull ska också nämnas det tredje styrdokumentet som nämnts tidigare, nämligen de **detaljplaner** som finns för olika delar av hamnområdet. Ändringar av dessa kan bli ett resultat av olika förändringar som sker inom de verksamheter som är förknippade med nämnda område, men några detaljplaneförändringar föreslås dock inte i det här sammanhanget.

Som nämnts ovan under avsnittet om hamnordningen, föreslås att teknik- och fastighetsnämnden antar särskilda **driftsföreskrifter för del av Karlstads hamnområde**. Förslag på sådana bifogas som bilaga 7. Skillnaden i förhållande till driftsföreskrifter är att en hamnordning innehåller straffsanktionerade föreskrifter av offentlighetsrättslig karaktär rörande ordning och säkerhet i hamnar och ska endast avse ordningsföreskrifter i egentlig mening, t ex trafikföreskrifter som ska förebygga skador. Driftsföreskrifterna å andra sidan kan sägas främst ta sikte på de villkor som gäller för nyttjandet av hamnen och dess anordningar för att hamnverksamheten ska fortgå på ett för alla parter rationellt och ekonomiskt tillfredställande sätt. Någon ändring av hamnordningen, t ex hänvisning till driftsföreskrifterna torde inte vara nödvändig av skäl som nu nämnts. Beträffande innehållet i och förklaringar till förslaget till driftsföreskrifter hänvisas till kommande förslag om uppdelning av Inre hamnen.

## 8. Ska Inre hamnen delas upp?

Som antytts i det föregående finns ett stort intresse för de olika hamnarna i Karlstad. Det kan gälla allt från tillfälliga besökare i gästhamnen till den kommersiella verksamheten i Yttre hamnen. Även nyttjandet av kajer och mark i anslutning till vatten har vuxit och representerar betydande värden såväl på affärs- som bostadssidan. Som en följd av detta har redan kunnat iakttas en ökad konkurrens om platser och utrymme både i vatten och på land.

För att kunna möta det växande intresse som nu beskrivits bör en diskussion inledas med det uttalade målet att finna en lämplig uppdelning av kajerna och övrig mark runt Inre hamnen utifrån typen av och syftet med de olika fartyg som för kortare eller längre tid trafikerar hamnen. Ett försök har gjorts att skapa en sådan uppdelning när det gäller Inre hamnen med in- och utlopp samt området närmast öster om Våghusbron. Förslaget presenteras i bilaga 8. För att göra en jämförelse är tanken bakom förslaget att skapa en form av ”detaljplan” för vattnet och kajerna i Inre hamnen. Det bör påpekas att den geografiska utbredningen inte ska vara större än nödvändigt eftersom flexibiliteten när det gäller nyttjandet minskar genom den tänkta uppdelningen. Likaså kan diskuteras om olika villkor ska gälla för olika delar av året. En förutsättning för den tänkta uppdelningen är att det genom olika former av skyltar, anslag och liknande klart utvisas var och under vilken tid olika fartyg kan förtöjas samt de andra villkor som kan vara nödvändiga.

## 9. Vilka funktioner bör finnas?

Vid flera tillfällen har pekats på de skiftande verksamheter och behov som finns runt Inre hamnen med in- och utlopp. Av naturliga skäl ställer detta krav på olika former av samhällstjänster i vid bemärkelse.

Utan att göra anspråk på att vara uttömmande, ska här nämnas några områden som kräver särskild omsorg för att området ska fungera på önskvärt sätt. Som framgår av nedanstående genomgång rör det sig om mycket skiftande uppgifter, men som ändock har det gemensamt att de ska tillgodose behovet av ”ordning och reda i hamnen”. Utan inbördes rangordning följer här ett antal olika tjänster som är viktiga för att nå det målet.

#### *A. Kommunal kontakt*

Med hänsyn till betydelsen och behovet av hamnområdet i allmänhet och Inre hamnen i synnerhet föreslås att det i alla sammanhang som kommunikation behöver ske, ska någon person eller funktion anges. Detta gäller såväl vid kommunikation internt inom kommunen som externt. Med tanke på uppgifternas bredd och spridning kan det vara svårt att endast ha en eller ett par personer för detta, men ambitionen bör vara att så långt det är möjligt endast ha en väg in och att begränsa antalet personer som svarar för dessa kontakter och uppgifter.

Som exempel på uppgifter som här avses kan nämnas att ta emot anmälan från fartyg som vill anlöpa hamnområdet, att dirigera och lämna upplysning om förtöjningsställen för olika båtar, att ingripa mot otillåten förtöjning, att svara för verksamheten vid gästhamnen, att ombesörja information till berörda samt att i övrigt vara förvaltningens kontaktperson i alla större och mindre frågor som rör hamnområdet. Den person som utses ska även representera hamnmyndigheten i formella sammanhang, exempelvis i planprocesser som berör hamnområdet.

#### *B. El, vatten m m*

För att få en effektiv, tillräcklig och miljömässigt godtagbar situation bör en analys och genomgång göras som tar sikte på behovet av och tillgången till nyttigheter som el och vatten. Vidare bör undersökas hur frågor som sophantering, avfall, avlopp och liknande är lösta idag och vilka eventuella behov av förändringar inom dessa områden som kan finnas. Behoven av dessa nyttigheter kan av naturliga skäl variera mellan olika delar av hamnområdet, men även i den här delen bör området runt Inre hamnen med in- och utlopp prioriteras.

#### *C. Gästhamnen m m*

För Karlstad som besöksstad spelar gästhamnen en väsentlig roll och den har även en stor symbolisk betydelse för Karlstad som en vattennära stad. Genom de olika kommunala satsningar som skett under senare tid i form av byggande av bryggor m m, har även gästhamnen kommit i fokus på ett nytt sätt. Det är därför naturligt att särskilt peka på vikten av en väl fungerande gästhamnsverksamhet. Under senare år har gästhamnen varit bemannad med 2-3 fast placerade personer under perioden från mitten av juni till mitten av augusti. Om intresse och resurser finns, bör gästhamnsverksamheten kunna utvecklas ytterliggare. Vid diskussioner med ansvariga inom området har pekats på att fler båtplatser är önskvärt liksom förbättringar på lokalsidan,



t ex förråd för cyklar m m. Andra förslag för att utveckla verksamheten är uthyrning av olika sorters cyklar, komplettering av bord och stolar för de som nyttjar gästhamnen, eventuell servering m m. Nära förknippad med verksamheten i gästhamnen är öppningen av bron på hammaröleden, Våghusbron, som under vissa perioder sköts av personal i gästhamnen. Det formella ansvaret för bron och broöppningen ligger på Trafikverket. Om andra förändringar i verksamheten anses önskvärda, bör även frågan om ansvaret för broöppningen tas med i en sådan diskussion.

#### *D. Landsidan*

Vid en diskussion om verksamheten i och runt ett vattenområde faller det sig också naturligt att även något beröra situationen på angränsande landområden. Särskilt gäller det möjligheten att nå fartyg och kajer för person- och godstransporter. Det område som i det här sammanhanget är mest aktuellt gäller den södra sidan om innersta delen av Inre hamnen. Detaljplanen för detta område, som antogs av byggnadsnämnden den 21 mars 2000 och avser del av kvarteret Barkassen, har berörts ovan under punkt 5.

Ett för området påtagligt problem gäller den allmänna brist på parkeringsplatser för de som arbetar på eller besöker området. På det område som i detaljplanen markerats med ”TORG” råder idag parkeringsförbud, men lossning och lastning är tillåten liksom av- och påstigning från fordon. En på- och avstigningsficka för bussar finns söder om den nya rondellen. Vidare gäller in- och utfartsförbud direkt från Tullhusgatan.

#### *E. Övrigt*

För att verksamheten ska kunna bedrivas på ett önskvärt sätt är det av största vikt att skyltning och annan information sker på ett tydligt och begripligt sätt, särskilt med hänsyn till det stora inslaget av utländska besökare. Frågan om information och kommunikation behandlas mer utförligt under avsnitt 12 nedan.

## **10. Och hur ska organisationen se ut?**

Utformningen av en organisation kan variera beroende på den verksamhet som organisationen är satt att bedriva eller stödja. Vidare kan organisationen påverkas av den miljö den verkar inom, vilken eller vilka som är ägare, huvudmän, uppdragsgivare m m, liksom den lagstiftning som kan finnas inom området. Inom kommunal förvaltning är verksamheten ofta inrättad efter en s k linjeorganisation, med chef och tillhörande personal och verksamhet inordnad i ett hierarkiskt system. Samtidigt kan stor del av arbetet bedrivas genom olika projekt eller processer som kan, men inte nödvändigtvis behöver, återspeglas i ett formellt organisationsmönster. Andra organisationer och verksamheter arbetar i en s k matrisorganisation, där vissa uppgifter har en horisontell indelning och andra följer en vertikal sådan. Skärnings-

punkter kan då uppstå när personal ”möts” utan att vara formellt kopplade till varandra.

Hur bör teknik- och fastighetsförvaltningens uppgifter inom hamnområdet, och de verksamheter som hör till denna, vara organiserad? Arbetsuppgifter som rör hamnområdet är spridda på olika avdelningar och enheter inom teknik- och fastighetsförvaltningen. Å andra sidan torde det inte finnas någon tjänsteman inom förvaltningen som enbart arbetar med hamnfrågor eller uppgifter med sådan anknytning. Samtidigt kan inte uteslutas att den sammanlagda arbetsmängden över avdelnings- och enhetsgränserna motsvarar åtminstone en heltidstjänst. Oavsett hur det i sammanhanget förhåller sig i detalj, bör frågan ställas om den organisatoriska hemvisten och lösningen för förvaltningens hamnuppgifter i vid bemärkelse. Inledningsvis kan då konstateras att det inom detta område, liksom inom andra arbetsfält, ställs vissa speciella krav på kunskaper och erfarenheter. Därför kan det vara en fördel om vissa anställda får ett uttryckligt ansvar för sin enhets eller avdelnings uppgifter inom hamnområdet och beträffande verksamheter kopplade till detta. För samordning och ledning av förvaltningens uppgifter inom området, och med det operativa ansvaret, bör dessutom finnas en person med vittgående befogenheter. För att kunna utföra dessa uppgifter har teknik- och fastighetsdirektören möjlighet, att till denna person vidaredelegera sin beslutanderätt med stöd av teknik- och fastighetsnämndens beslut om delegering av hamnmyndighetsärenden den 17 december 2008, § 20, dnr TFN-2008-2149 dpl 002. Beträffande den organisatoriska hemvisten för denna person kan noteras att arbetsuppgifterna i huvudsak rör frågor inom områdena kommunikation och infrastruktur. Det är därför naturligt att tjänsten placeras inom samhällsbyggnadsavdelningens trafik- och gatuenhet.

De olika arbetsuppgifter som blir aktuella kan utföras av personer inom eller utom kommunen, beroende på de olika förutsättningar som kan föreligga i det enskilda fallet. Bland de frågor som behöver behandlas ingår eventuell hamnavgift, tillgång till den typ av nyttigheter som angetts i avsnitt 9 ovan, beslut om åtgärder beträffande fartyg som bryter mot olika villkor och bestämmelser, uppbyggande av kontaktnät med övriga berörda personer inom och utom förvaltningen m m.

För att återknyta till den inledningsvis under denna punkt förda diskussionen är tanken bakom den föreslagna organisationen att skapa en form av matrisorganisation med den operativt ansvarige som sk flödesägare; en beteckning hämtad från annan organisation inom kommunkoncernen. Som tidigare nämnts är avsikten att denna person ska vara vägen in, såväl internt som externt, i alla frågor som berör hamnen och hamnområdet i vid bemärkelse. Det kan också vara naturligt att tillskapa en form av hamngrupp bestående av personer inom och utom teknik- och fastighetsförvaltningen som alla i någon form genom sitt arbete kommer i kontakt med frågor runt hamnen.

## 11. Blir det några kostnader?

Vid en bedömning av resursbehov och kostnader är det naturligt att utgå från den planerade verksamheten och den ambitionsnivå för denna som är önskvärd. Oavsett var den diskussionen slutar är det sannolikt att vissa merkostnader uppkommer. Med de förslag som lämnas i denna skrivelse följer vissa initiala kostnader för skyltning, avgränsningar, information i olika sammanhang och liknande. Oavsett ambitionsnivå torde också följa att en personalförstärkning på hamnsidan blir nödvändig för att upprätthålla den kvalité och service som sannolikt eftersträvas. Den exakta nivån för dessa merkostnader är dock svår att ange på nuvarande stadium utan visar sig när kommunen tagit ställning till den närmare inriktningen och ambitionsnivån för den aktuella verksamheten.

För att ge en uppfattning om de ekonomiska konsekvenserna för dessa arbetsområden, kan nämnas att under 2013 uppgår kostnaderna för verksamheter och uppgifter inom Inre hamnen med in- och utlopp, dvs det område som här främst har diskuterats, till sammanlagt ca 600 tkr. För att ytterligare markera vikten av dessa uppgifter och områden finns skäl att framöver diskutera en särskild hamnbudget inom förvaltningens ram.

## 12. Information och kommunikation

De olika förslag som presenterats i denna skrivelse bör på lämpligt sätt komma den breda allmänheten till känna. Det är inte uteslutet att många av de nya synsätt som presenteras kan komma att väcka diskussion, måhända även invändningar. Av den anledningen, men också av rent informativa skäl, är det angeläget att alla beslut liksom tankar och förklaringar bakom dessa, kommuniceras såväl internt som externt. Sättet för detta kan diskuteras, men angeläget är att de försök att skapa ordning och reda i hamnen som eftersträvas också genomsyrar informationen.

Om och när beslut fattas om exempelvis uppdelning av Inre hamnen med kringliggande områden eller om driftsföreskrifter är det givetvis nödvändigt med information av mer formell karaktär. Här avses såväl tydliga anslag och markeringar på plats som annonsering och liknande information i tidningar och annan massmedia, framtagning och utdelning av foldrar, informationsmöten m m. Att i detalj beskriva hur all information ska se ut bör lämpligen anstå tills beslut i ärendet har fattats. För att få ett positivt mottagande hos såväl den breda allmänheten som hos dem som i någon roll besöker eller är verksam i Inre hamnen med intilliggande områden är det dock av största vikt att en professionell information och kommunikation lämnas.

### 13. Hur går vi till botten med sjunkna fartyg?

Under avsnitt 3. Lagstiftning och andra frågor på nationell nivå, har kortfattat redogjorts för viss lagreglering på området liksom det förslag till ny lag som finns. Trots de försök som gjorts saknas en enhetlig och kraftfull lagreglering på området. Av den anledningen är det svårt att ge ett entydigt och för alla situationer gällande svar på frågan hur sjunkna och övergivna fartyg ska hanteras. Inte desto mindre ska här pekas på några tänkbara handlingsalternativ. Under förutsättning att ägaren till fartyget är känd kan den allmänna lagstiftningen på området tillämpas. Här avses såväl möjligheten att ansöka om handräckning hos kronofogdemyndigheten som ansökan om stämning hos allmän domstol. Vid bifall till talan kan sedan verkställighet ske genom kronofogden enligt utsökningsbalken. En annan möjlighet är att tillämpa 1986 års lag om flyttning av fartyg i allmän hamn, som ger hamninnehavaren möjlighet att ingripa under vissa angivna förutsättningar. Att märka är dock att lagen inte bara ger hamninnehavaren vissa rättigheter, utan också ett ansvar för att såväl de formella som praktiska kraven uppfylls på korrekt sätt och under skadeståndsansvar om så inte sker. Ett tredje alternativ för att komma till rätta med dessa fartyg kan vara att tillämpa den skyfnyndlagstiftningen och särskilt lagen om hittegods. Tillämpning av denna lagstiftning innebär en medverkan från polismyndighetens sida. Slutligen ska också nämnas att ordningslagen innehåller regler som ger polismyndighet rätt att utfärda föreläggande mot den som inte vidtar en åtgärd som åligger någon enligt bland annat en hamnordning.

Av den lämnade redovisningen framgår att lagstiftning finns att tillgå, men att olika lagar kan bli aktuella beroende på situationen i det aktuella ärendet. Det går heller inte att utesluta att det i någon situation helt kan saknas rättsliga möjligheter att komma till rätta med sjunkna eller övergivna fartyg. Tills en säker och enhetlig praxis har bildats, får en prövning av tillämplig lagstiftning ske från fall till fall och i nära samarbete med jurist inom området. I sammanhanget ska även påpekas att de totala kostnaderna för att undanskaffa den typ av fartyg som nu diskuteras ofta är vida högre än fartygets värde. Om ägaren till fartyget över huvudtaget är känd, saknar han eller hon ofta tillgångar för att ersätta de utlägg som en kommun eller annan haft för att undanskaffa fartyget. Konsekvensen blir då att kostnaderna slutligen stannar hos t ex hamnmyndigheten.

### 14. Avslutning

I den här skrivelsen har redovisats olika regler och villkor som gäller för hamnområdet och verksamheter runt detta. Vidare har konkreta förslag lämnats i vissa delar, medan mer principiella synpunkter framförts i andra sammanhang. I alla delar bör en kompletteran-

de analys och diskussion äga rum för att finna ett slutligt och helt genomlyst förslag.

I arbetet med denna skrivelse har värdefull hjälp erhållits från olika personer såväl inom som utom teknik- och fastighetsförvaltningen. I den förstnämnda gruppen ingår bl a Sven Troedson, Leif Thuresson, Ditte Björkdahl, Lena Vesterlund och Ingemar Johansson. Bland de personer utom förvaltningen som lämnat värdefulla bidrag ska nämnas Ulf Holmgren, verksjurist vid Sjöfartsverket, Per Danielsson, stadsjurist, och Bengt Kjellberg, hamnkaptän emeritus.

Karlstad den 23 augusti 2013  
Anders Lövstrand