



Samhällsbyggnadsnämnden

Flytt av hamn till Vargön fastighet Rånnum 6:38

Bakgrund

I Väneruppgårelsen år 2002 enades 19 parter om Vänersjöfartens vikt. Uppgårelsen skulle leda till bättre betingelser, ökad effektivitet och sänkta kostnader för Vänersjöfarten för att på så sätt göra den mera konkurrenskraftig. Uppgårelse krävde att Vänerhamn AB skulle ta fram en strukturplan. I Tvåstadsregionen konstaterades att det finns två hamnar inom en radie på 10 km. Övervägande delen gods från Vänersborgs hamn fraktas till och från hamnen genom stadens centrum från och till Vargön. Hamnen i Trollhättan har alltmer kringbyggts av annan verksamhet. Strukturplanen konstaterar att en förstudie ska göras för att studera förutsättningarna för en ny gemensam hamn placerad på en mera logistisk riktig plats. Strukturplanen antogs av ägarna 2003

En förstudie/lokaliseringsutredning, nytt hamnläge i Tvåstadsregionen gjordes av Vänerhamn 2005. Förstudien analyserade förutsättningar för hamnläge i Trollhättan, Vänersborg och Vargön. I förstudien konstaterade Vänerhamn att hamnläget i Vargön är det mest fördelaktiga alternativet. Hamnläget i Vargön har utrymme för expansion och anläggande av en multiterminal. Hamnen låg i direktanslutning till de stora kunderna då Holmen Paper och Alloys. Etableringen skulle ta befintlig industrimark i anspråk och inte påverka Vänerns område för friluftsliv och turism. Göta Älv vid Vargön har goda is- och djupförhållanden. Restiden till Göteborg blir kortare än idag för fartyg som inte går vidare upp i Väner. I Vargön finns det tillgång till expansions och utvecklingsmöjligheter. Hamn och framtida multiterminal kan anordnas fritt med få tvingande inskränkningar.

Förstudien gjorde en ekonomisk analys där investeringskostnaden bedömdes till 135 Mkr (kaj, RoRo-ramp, Muddring, belysning, markytor, kontor/garage, magasin, vägar, yta för massaved och stängsel med portfunktion). I lokaliseringsutredningen poängterade Vänerhamn att man vill arrendera hamnområdet av kommunen för att sköta hamnverksamheten.

I samband med Holmen Papers nedläggning och markförvärv gjorde Ramböll på uppdrag av Vänerhamn en kompletterande förstudie 2011-04-28. Förstudien analyserade de förändrade förutsättningarna med hamn i norra delen av området samt gjorde en kostnadsberäkning av utbyggnadsetapperna.

Markförvärv för hamn- och industriverksamhet Vargön

2007 förvärvade Vänersborgs Kommun 10 ha mark söder om Holmens Industriområde för att etablera hamnverksamhet

Den 24 mars 2010 ingår Holmen Paper och Vänersborgs kommun en avsiktsförklaring. Kommunen har intresse att förvärva fastigheten av Holmen Paper i syfte att etablera industri- och hamnverksamhet på området. Kommunstyrelsen beslutade vid sammanträde 2010-04-07, § 98, att godkänna den för kommunstyrelsen redovisade och av kommunen och Holmen Paper AB undertecknade avsiktsförklaringen. Kommunstyrelsen beslutade vidare att uppdra åt samhällsbyggnadsnämnden, att utifrån avsiktsförklaringen, ta fram förslag till avtal som ska kunna behandlas vid sammanträde med kommunfullmäktige den 23 juni 2010. Kommunfullmäktige beslutade 2010-06-23 §96 att godkänna förvärv av fastigheten Vargön 2:2. En fastighetsreglering mellan Vargön Alloys AB och Vänersborgs kommun berörande Vargön 2.3 och Ronnum 6:38 gjordes 2011.

Detaljplaner

Byggnadsnämnden uppdrog till förvaltningen 2007-06-14 § 88 att ta fram förslag till detaljplan för hamn- och industriändamål. 2008 aviserade Holmen Paper om nedläggning av bruket. Måndagen den 15 dec 2008, kl 13.47 tillverkades det sista papperet, PM5 tystnade. I samband med beslut om nedläggningen stoppades detaljplanprocessen.

Byggnadsnämnden beslutade 2010-11-09 § 165 att uppdra åt byggnadsförvaltningen att ta fram ett förslag till detaljplan för hamnen och Ronnums herrgård i Vargön. Syftet med planen skall vara att marken skall kunna användas för hamn-, industri-, kontors- och hotellverksamhet. Kommunfullmäktige antog detaljplanen 2013-06-12 §80 och planen vann i laga kraft 2013-07-08.

Trafikverket -Trafikslagsövergripande stråkstudie – Göta älv - Vänerstråket

Bertil Hallman har gjort en stråkstudie där Trafikverkets bedömning är att byggnation av ny slussled innan 2030 är den enda möjligheten att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten. Bertil beskriver att en nedlagd Vänersjöfart kommer att innebära att godsmängden beräknat 2030 som behöver flyttas över från Vänersjöfarten innebär att omkring 140 000 lastbilar och 1500 tåg per år tillkommer i väg- respektive järnvägssystemet. Störst tillkommande belastning kommer på vägsidan att ske på E45 och väg 44 samt på järnvägsidan på Norge/Vänerbanan och Älvsborgsbanan

EU:s regelverk för inre vattenvägar

Sverige tillämpar i dagsläget samma regler för de inre vattenvägarna som för havssjöfarten, främst beroende av säkerhetsskäl då framför allt Väneren och Mälaren ansetts vara vattenvägar av havskaraktär. Systemet har kritiserats då det försvagat sjöfartstrafikens konkurrenskraft gentemot andra transportslag.

Riksdagen beslutade i november 2013 att genomföra EU:s tekniska krav för fartyg på inre vattenvägar i svensk lagstiftning. I juni 2013 fick Transportstyrelsen sitt formella uppdrag av regeringen att genomföra delar av direktiv 2006/87/EU om tekniska regler för fartyg i inlandssjöfart, ett av de tjugotal EU-rättsakter som rör inre vattenvägar. Införandet av EU:s regelverk för inre vattenvägar är ett första steg i regeringens ambition att öka sjöfartens konkurrenskraft. Remiss om nya föreskrifter om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart är nu ute och ska besvaras senast den 14 april 2014. Regelverket är tänkt att gälla från och med 1 september 2014.

Hamnens nuvarande läge

Fastigheten där hamnen ligger idag ägs av Vänersborg kommun och ligger vid Vänerens södra mynning. Fastigheten arrenderas av Vänerhamn för hamnverksamhet se bilaga för arrendeavtal. Kajlängden uppgår till 220 m. Kajerna är ursprungligen dimensionerade för en utbredd last på 2 ton/m² samt maximalt tillåtet stödbenstryck av 10 ton. De asfalterade ytorna uppgår till ca 18 000 m² med magasinsutrymmen på 4500 m².

Hamnen omfattas av detaljplan 310, Hamnen, Lilla Vassbotten fastställd av länsstyrelsen 1994-07-06. Planerad användning är hamnverksamhet för hela planområdet.

Söderifrån kommer fartyg via Karls grav, där de passerar slussen vid Brinkebergskulle. Karls grav korsas av Gropbron som är en dubbelklaffbro för landsvägstrafik. För att fartygen ska nå hamnen krävs en öppning av järnvägsbron i södra delen av Vänersborgs hamn. Båtar som ska söderut efter lossning vid hamnen måste antingen backa förbi järnvägsbron eller vända norr om Dalbobron.

Vintertid hålls farleden förbi hamnen isfri genom fartygstrafik och isbrytare. Intill kajen kan isbildning vara ett problem.

Tillgängligheten till hamnen från landsidan är god. Många transporter förekommer mellan hamnen och Vargön och går genom centrum. På senare tid har transporter minskat på grund av nedläggningen av Holmen Paper och minskad produktion vid Vargön Alloys AB. Transporter till och från Vargön Alloys AB sker idag övervägande med lastbil och med fraktfartyg via Göteborg och Uddevalla hamnar.

Hamnläge på Rånnum 6:38

Vargön ligger ca 4 km sydost om Vänersborgs centrum. Tätorterna förbinds med väg 2050 som fortsätter mellan Halle- och Hunneberg. Det är förbjudet att åka med tung trafik genom Halle- och Hunneberg Riksvägarna 42, 44, 45 nås via väg 2050 och avståndet är ca 6-7 km.

Genom Vargön sträcker sig Älvsborgsbanan som går från Borås till Herrljunga och Öxnered till Uddevalla. Hela sträckan trafikeras av persontåg och vissa delar av godstrafik. Det finns anslutningar från Älvsborgsbanan till Wargön Industriplats men de kvarvarande spåren är i för dåligt skick för att kunna användas. Det har diskuterats om att industrispåret skulle kunna förlängas och anslutas till hamnen inom planområdet.

Vid anläggning av ny kaj i samma läge som dagens eller längre ut i älven är det tillåtet att muddra till 6 m vattendjup från nivån för lägsta lågvattenstånd. Vid dimensionering av nya kajkonstruktioner måste hänsyn tas till lokalstabilitet samt risk för erosion

Enligt den kompletterande förstudien som Ramböll tog fram 2011-04-01 är kajerna idag i varierande skick, vissa är helt förfallna. Den kaj som är i bäst skick är den södra vilket är en pålkaj i betong med en längd av 120 meter. Söder därom finns en kaj på 60 meter. Båda kajerna har eftersatt underhåll och är inte dimensionerade för de laster som den nya verksamheten ger. Vattendjupen vid dessa kajer är i det främsta tillräcklig för ny hamnverksamhet. På grund av dåligt underhåll måste viss muddring utföras.

Hamnområdet har en yta på cirka 40 000 och största sammanlagda byggnadsarea är 7 000 m²

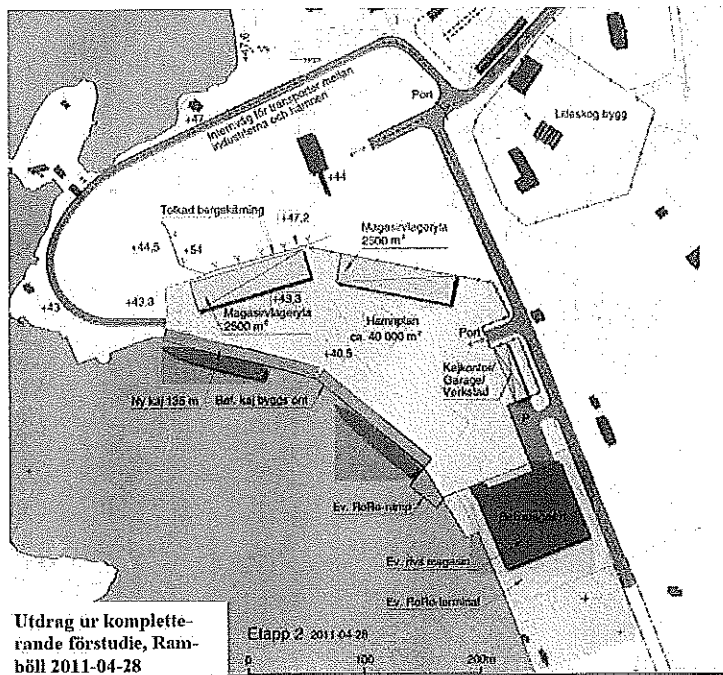
Detaljplanen har möjliggjort en intern transportväg mellan hamnen och Vargön Alloys AB. Transport mellan hamnen och Alloys kan då ske utan att trafikera allmänna vägar

Den kompletterande förstudien som Ramböll tog fram 2011-04-01 belyser ett symbolvärde att hamnen kommer igång så snabbt som möjligt och endast vissa förstärkningar måste göras. Under detaljplanens gång upptäcktes att området är mer instabilt än vad man förut hade vetat.

Utbyggnad av hamn på Rånnum 6:38

Hamnen kan byggas ut i etapper

Den kompletterande förstudien som Ramböll tog fram 2011-04-01 kostnads beräknas 2 etapper.



Etapp 1 har en total summa av 110 mkr där ingår:

Spontkaj (135 m)	ca 20 mkr
Hamnplan (30 000 m ²)	ca 50 mkr
Ledningsarbeten	ca 15 mkr
Kontor/Garage/Verkstad samt parkering	ca 25 mkr

Etapp 2 har en totalsumma av 45 mkr

Spontkaj (135 m)	ca 20 mkr
Hamnplan (10 000 m ²)	ca 20 mkr
Ledningsarbeten	ca 5 mkr
Kontor/Garage/Verkstad samt parkering	ca 0 mkr

Ytterligare en kostnads kalkyl har gjort för att få en andra bedömning av framtida investeringskostnader

Ettapp 1.

Med hamnplan 30000 m²

Befintlig kaj byggs om till en kaj med stålspont.

Kostnad ca 100 miljoner.

Använder man stålspont för att skredsäkra avgår 10 miljoner.

Ettapp 2.

Med ytterligare 10000 m² hamnplan

Ny kaj 135 m byggs med stålspont.

Kostnad ca 40 miljoner.

Använder man stålspont för att skredsäkra avgår 10 miljoner.

Stabilisering av området



I samband med SIG:s rapport 2011 Skredrisker i Göta älvdalen i ett förändrat klimat uppkom det att området hade mer rasrisk ut med gamla hamnfärjan än vad vi visste från början. Under detaljplansprocessen gjorde det fördjupade geotekniska undersökningar på området.

Vid det planerade hamnområdet är befintliga förhållanden av säkerheten mot stabilitetsbrott för låg, förstärkningsåtgärd krävs. I samband med detaljprojektering av nytt hamnområde inklusive kaj måste förstärkningsåtgärder anpassas till verksamhetens behov, d v s vilka ytlaster som blir aktuella. För lokala stora ytlaster, t ex kranar och lastfickor, rekommenderas komplette-

rande på grundläggning, bankpålning eller påldäck. Vid etappvis utbyggnad av kajen rekommenderas att erosionsskyddet längs ej utbyggda kajsträckor kompletteras för att erhålla erforderlig säkerhet. Idag är området avspärrat och magasinet har inga hyresgäster på grund av områdets instabilitet. Oavsett hamn eller inte måste området stabiliseras mot ras och bakåt liggande skred. Idag är området avspärrat. Stabilisering av området kan ske på två olika sätt:

Alt 1

Borring av pelare. Kostnad 13-15 miljoner kronor. Detta alternativ bygger på att hamn i framtiden inte kommer att anläggas på Rånnum 6:38.

Alt.2

Sätt 12 m höga stålsfont med krönbalk och dragstag på en sträcka av 300 m utmed befintlig kajkant. Använder man den här metoden kan stålsfonten användas för byggandet av ny hamn i ett senare skede.

Utveckling av Sanden

Översiktsplan 2006, antagen den 20 juni 2006, anger att Sanden ligger inom tätortsbebyggelse. Sanden är ett framtida område för bostäder. Området ligger intill vattnet och är därför lockande för bostadsetablering. Det finns dock hinder som måste övervinnas innan det kan bli aktuellt att bygga bostäder där. Hindren är främst störningar av olika slag och geotekniken. Marken är utfylld. I dag kommer störningarna från trafiken på Vassbottenleden och Dalbobron, från järnvägstrafiken och från båttrafiken och från industrier i den södra delen av området. Buller från vägtrafiken innebär att bostadsbyggnader måste byggas speciellt bullerskyddande. Närhet till industrin innebär också speciella åtgärder. Hela området med undantag av den nordligaste delen är detaljplanlagt. Planen rekommenderar att förutsättningarna för bostadsbebyggelse i området utreds. Vid beslut om bostadsbebyggelse erfordras en mycket långsiktig planering.

Kommunstyrelsen beslutade den 10 maj 2006 att uppdra åt byggnadsförvaltningen att upprätta ett program för detaljplaner för Lilla Vassbotten och Sanden. Kommunstyrelsen beslutade den 28 mars 2007 att samråda om ett program för detaljplaner för Lilla Vassbotten och Sanden som upprättats i mars 2007. Efter samrådet bearbetade byggnadsförvaltningen programmet. Ett reviderat program för detaljplaner för Lilla Vassbotten och Sanden upprättades i september 2008. Planområdet hade utökats med marken för nuvarande Resecentrum. Med anledning av kommunstyrelsens beslut i oktober 2008 har byggnadsförvaltningen bearbetat programmet. Dessutom har byggnadsnämnden beslutat att hela ön som begränsas av Vätern, Gamla hamnkanalen, Vassbotten och Trafikkanalen ska kallas Sanden. Det i november 2008 reviderade programmet kallas därför program för detaljplaner för Sanden söder om Dalbobron. I planprogrammet belyses problematiken med hamnen läge på Sanden Södra. Hamnen och fartygstrafiken ger idag upphov till störningar för boende på Blåsutsidan främst i form av buller från fartygens motorer samt från lastning och lossning. Även upplag av olika slag förekommer. Under vissa perioder alstras många transporter genom Vassbottenområdet och in genom centrum. Området är inhägnat för att upp-

fylla internationella bestämmelser om säkerheten i hamnar. Buller kan förekomma vid olika tider på dygnet. Tillfälliga verksamheter av oförutsedd natur kan förekomma.

Programmet uppmärksammar att för att kunna bygga bostäder väster om Vassbottenleden måste hamnen och industrierna flyttas till en annan plats utanför programområdet. Vid Trafikkanalen kommer även i framtiden att finnas en kaj där båtar kan lägga till vid broöppning. Allmänheten ska ha tillträde till kajen.

Kommunfullmäktige har den 17 september 2008 beslutat att kommunen ska ingå i ett utvecklingsbolag för Lilla Vassbotten. I bolaget ingår även ett finansbolag.

Kvalitetsprogram upprättas som en bilaga till Planprogram för Sanden söder om Dalbobron, daterat november 2008.

Programmet upprättas för att åskådliggöra och säkerställa vissa stadsbyggnadsmässiga och arkitektoniska kvalitéer för området samt hållbarhet (ekonomiskt, ekologiskt och socialt god stadsbyggnad). Programmet anger viktiga utgångspunkter och ambitionsnivåer för det fortsatta arbetet med att skapa en helt ny stadsdel i Vänersborg. Våren 2009 genomfördes även ett samråd om ett kvalitetsprogram för området. Därefter gjorde programmet halt i och med finanskrisen och utvecklingsbolaget upplöstes.

En revidering av planprogrammet påbörjades 2013 som stoppades i väntan på ett översvämningsprogram och ett beslut angående flytt av hamn från Sanden Södra.

De plan- och kvalitetsprogram som har bearbetas för Södra Sanden har alla tagit i beaktande att hamnen ska flytta.

Konsekvenser om Hamnen ligger kvar i nuvarande läge

Vänerhamn konstaterade redan i sin lokaliseringsutredning 2005 att hamnen har god tillgänglighet från landsidan men på grund av de öppningsbara broarna är tillgängligheten via sjösidan något sämre. Idag har i och med dubbelspåret tågtrafiken på järnvägsbron ökat betydligt jämfört med 2005.

Hamnområdet kan inte utökas utan är begränsat till 18 000 m². Hamnen har idag kaj, hamnplan, lokaler och säkerhetsanordningar, hamnen är stängslad. Hamnen är omringad av verksamheter som är svåra att flytta och därmed är det svårt att utöka hamnplan.

Vänerhamn har idag liten handlingsfrihet för förändringar i marknaden.

Man har varit tvungen att tacka nej till gods på grund av hamnens litenhet.

Den nuvarande hamnen är dåligt underhållen och måste rustas upp för ca 20 Mkr för att i framtiden kunna bedriva samma slags hamnverksamhet som finns idag. Vissa delar av kajkanten är idag avspärrande på grund av rasrisk.

Fortfarande idag är Vargön Alloys AB Vänerhamns största kund här i Vänersborg. Fortsatta tunga biltransporter mellan centrum och Vargön kommer att ske. Vargön Alloys vill kunna utveckla sin sjögodstrafik i Vänersborg. För dem är det viktigt med en flytt av hamnen till Vargön och att en internväg mellan företaget och hamnen kan byggas. Internvägen bekostas av företaget själva. För att poängtera betydelsen av hamnflytt har Yildirim Group

of Companies ägare till Vargön Alloys AB uttryckt vilja att medfinansiera hamnen på Rånnum 6:38. Fördjupade diskussioner i frågan har inte förts.

De olika planprogrammen och kvalitetsprogrammet har idag utgått från att hamnen flyttas från Sanden för att möjliggöra en utveckling av Sanden till en ny centralt belägen stadsdel i Vänersborg.

Konsekvenser att flytta hamnen till Ronnum 6:38

Finansiering

Att bygga en ny hamn är medför tunga investeringar för en kommun. Frågan om att söka EU-stöd till förstudie för flyttning av den kommersiella hamnverksamheten till Vargön. 2013-01-09 § 19 redovisades ärendet igen på kommunstyrelsen 2013-05-08 § 13. Analysen visade på att det fanns en teoretisk chans att få EU-pengar ur de program som fanns då. Stödet bedömdes vara ringa till den resurs insats som behövde göras. Kommunstyrelsen noterar informationen om kommunens planerade flyttning av den kommersiella hamnverksamheten från centrala Vänersborg till Vargön. Detta ärende kommer att beredas på sätt att Kommunfullmäktige kan ta ställning till frågan vid juni månads sammanträde 2013.

Vänerhamn har tydligt visat att man vill arrendera hamnområdet för hamnverksamhet. Vänerhamn kommer att investera i de inventarier som behövs för att driva hamnverksamhet exempelvis hamnkranar etc.

Idag är Vargön Industriplats ett område tomt på verksamhet. En exploatering av området planeras att påbörjas under 2014 för bygge av allmän väg och VA. Två optionsavtal finns på området ett med Re: Newcell och ett med Vattenfall för värmeanläggning på f.d. ön. Båda företagen är mycket positiva till en etablering av hamnverksamhet på området.

Hur den framtida Vänersjöfarten kommer att se ut är svårt att sja om. Stora faktorer påverkar dess framtid: Inre vattenvägar, ombyggnad av slussarna samt Göteborgs planer att bygga en låg Hisingebro vilken kommer att bli en flaskhals för Vänersjöfarten.

Bertil Hellman Trafikverket skriver i sin utredning att en ny slussled innan 2030 är den enda möjligheten att bibehålla och utveckla Vänersjöfarten. I förslaget om nationell plan för transportsystem 2014-2025 finns inga investeringar för Göta Älv/Trollhätte kanal. Däremot ska en djupare utredning göras enligt den nationella planen.

Genom att flytta hamnen från Södra Sanden till Vargön uppkommer en återställningskostnad av det befintliga hamnområdet. Denna kostnad är inte beräknad då det är beroende på hur marken, där dagens hamn ligger, ska i framtiden användas till.

Ur samhällsekonomiskt perspektiv

Enligt EU:s vitbok bör transportsektorn för att uppnå sina mål med minskade utsläpp av växthusgaser:

- 30 % av vägtransporterna på mer än 30 mil fram till 2030 flyttas över till järnvägs- eller sjötransport.
- Bra anslutning till järnvägstransportnätet säkerställs för alla viktiga hamnar.
- De inre vattenvägarna ska användas i större utsträckning

Ett hamnläge i Vargön kan bidra till dessa mål. Hamnen ligger nära järnvägstransportnätet. Dock måste det i framtiden göras investeringar i nätet eftersom det inte är använt och delar av spåren är borta.

Vänerhamn får stor potential att kunna utveckla sin godstrafikverksamhet i Vänersborg genom att hamnplanen fördubblas. Genom att utveckla godstrafiken via sjöfarten minskas belastningen på våra vägar. Hur utvecklingen av sjögods kan ske är bland annat beroende på nybyggnad av slussled och Hisingebrons höjd.

Ny hamn på Rånnum 6:38

När en ny hamn kan bli färdig beror på handläggningstid för tillståndprocesser och finansiering. Tillstånd måste sökas för miljöprövning av hamnverksamhet på området hos länsstyrelsen som ska göras och bekostas av verksamhetsutövare. Handläggningstiden är ca 1-2 år.

Samhällsbyggnadsförvaltningen har i MRP 2015-2019 äskat investeringsmedel på 20 mkr för skredsäkring av området 2015.

1 mkr 2016 för tillståndsprövningar (bygglov, vattendom) projektering, för hamnutbyggnad som sedan planeras att ske 2017-2019

Samhällsbyggnadsnämnden äskar pengar för utbyggnad av hamn enligt etapp 1 1mkr 2016, 40 mkr 2017, 40 mkr 2018 och 9 mkr 2019.

Förslag till beslut

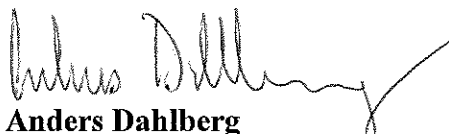
Samhällsbyggnadsnämnden förslår kommunfullmäktige

att hamnen flyttas till fastighet Rånnum 6:38

att tillföra äskade medel enligt ovan för investering av ny hamn på Rånnum 6:38

Samhällsbyggnadsförvaltningen


Sophia Vikström
Förvaltningschef


Anders Dahlberg
Utredningschef