

Enheten där Projektbeskrivningen är framtagen Miljö- och samhällsbyggnadsenheten	Ansvarig för och författare till projektbeskrivningen:
---	--

Bilagor till Projektbeskrivningen:

Nr	Beteckning	Version	Identitet

Utveckling av Västerås hamnområde

PROJEKTBESKRIVNING

Del av förfrågningsunderlag till konsultuppdrag projektledning

2013-05-08

Undertecknas:

Projektbeställare

Processledare

Projektledare

Innehåll

1.	Kort om uppdraget	3
1.1	Hamnområdets förutsättningar	3
1.2	<i>Handlingsplanen – en strategi för hela hamnområdet</i>	4
1.3	Projektledare.....	4
1.4	Tider – några viktiga hållpunkter	4
2.	BAKGRUND	5
2.1	Västerås hamnområde – läget 2013	5
2.1.1	Bolaget Mälarhamnar	5
2.2	Mälarfarledsprojektet – en framtidssatsning	6
2.3	Godshantering och trafiklagen i Mälardalen – nu och i framtiden.....	7
3.	Vision & Affärsidé för hamnverksamheten i Västerås	7
4.	UTVECKLINGSARBETE	8
4.1	Delprojekt 1-5: Genomföra planerade åtgärder	9
4.2	Delprojekt 6: Planera & Utveckla - en handlingsplan för utveckling	10
4.2.1	Handlingsplanens syfte	12
4.3	Delprojekt 7- : Genomföra handlingsplanen	14
5.	ÖVRIGA PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR	15
5.1	Projektets avgränsning	15
5.2	Projektrisker	15
5.3	Samordning med andra verksamheter och projekt.....	16
5.4	Finansiering.....	18
5.4.1	Miljöskuld och förorenande verksamhet.....	18
5.4.2	Extern finansiering,	19
5.5	Kunskapsläget februari 2013.....	21
5.6	Styrande dokument.....	21
6.	ROLL SOM PROJEKTLEDARE.....	22
6.1	Projektledarens uppdrag	22
6.2	Organisation och bedömd arbetsomfattning	22
6.3	Tidplan kopplat till projektledning.....	23
6.3.1	Tider för delprojekt	24

1. Kort om uppdraget

1.1 Hamnområdets förutsättningar

Västerås och dess hamn ligger geografiskt centralt i en stark tillväxtregion där landtransport-systemen har kapacitetsproblem vilket bl.a. medför oönskad miljöpåverkan. Västerås hamn står under de närmaste åren inför stora förändringar.

Nya möjligheter – för hamn och annan verksamhet

Ombyggnader och upprustning av kajer, muddringsarbeten i hamnbassängen samt planerade miljöåtgärder, möjliggöra en utveckling av hamnverksamheten. Den beslutade ombyggnaden av Södertälje sluss och muddringen av Mälarfjärden, innebär att mälarsjöfarten kommer att bli ett attraktivt och reellt alternativ till landtransporter, både till och från Mälarenregionen.

De nya förutsättningarna är en potential för utveckling av många verksamheter i hamnområdet – både nuvarande och nya.

Visionen är att ”Västerås hamn ska vara en del i ett optimalt logistikkluster där hamnens olika aktörer och kunder samverkar för att nå hållbara logistiklösningar för gods”.

Det behövs därför en strategi för att kunna skapa funktionella och attraktiva förutsättningar för en önskvärd utveckling av *hela* hamnområdet - en *handlingsplan* som utgör vägledning för en optimering av markanvändningen som möter framtida behov och utnyttja områdets potential.

Stor tillväxtpotential

Marknadsundersökningar visar att det finns en stor potentiell marknad för transporter via hamnarna i Västerås och Köping.

Nya affärer

Det finns goda möjligheter att strukturera hamnens ytor och flöden mer rationellt, som ger mer totalkapacitet och lägre hanteringskostnader.

Samverkan & samordning

En framgångsrik utveckling av hamnområdet är beroende av ett brett lagarbete mellan berörda verksamhetsutövare i hamnområdet. Det krävs samsyn och en drivkraft kring en handlingsplan för framtida markanvändning, flöden och investeringar.

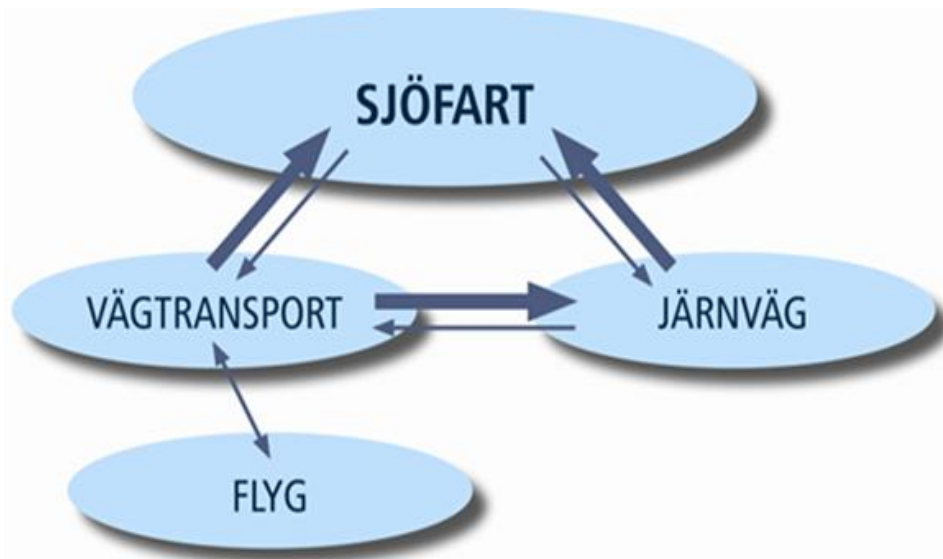
1.2 Handlingsplanen – en strategi för hela hamnområdet

Handlingsplanen är ett av flera delprojekt inom ramen för Västerås stads program för transportslagövergripande godsinfrastruktur – ett samlat grepp som syftar till att stärka stadens attraktivitet och konkurrenskraft som logistikort.

Handlingsplanen utgör:

- ett internt styrdokument för koncernen Västerås stad avseende utveckling av Västerås hamn och ett marknadsarbete för att bygga varumärket Port Västerås.
- en start för en förändringsprocess och ett beslutsunderlag för framtida utveckling av hela hamnområdet *inklusive kopplingar mot landinfrastrukturen*.

Dokumentet kan även utgöra underlag för ansökan av EU-medel och annan medfinansiering.



Figur: Transportövergripande godsinfrastruktur möjlig med Västerås som nav.

1.3 Projektledare

För framtagande av en handlingsplan för hamnområdet samt planerade byggnadsarbeten i kaj och hamnbassäng, kommer en *projektledning* att anlitas av markägaren, Västerås stad.

1.4 Tider – några viktiga hållpunkter

Byggnadsarbeten i hamnen kommer i en första beslutad del, att pågå under 2013-2017.

Arbetet med att ta fram en handlingsplan kommer att utföras under år 2013.

Utvecklingsarbete och genomförande av planens föreslagna åtgärder, genomförs under åren 2013-2026.

2. BAKGRUND

2.1 Västerås hamnområde – läget 2013

Det geografiska läget tillsammans med möjligheterna för en optimal godshantering, gör Västerås till en nationell intressant transportnod. Det centrala läget i Mälardalsregionen och tillgång till samtliga fyra transportslag, innebär att Västerås redan idag utgör en viktig länk i Sveriges godstrafik. En länk med stora utvecklingsmöjligheter.

2.1.1 Bolaget Mälarhamnar

Företaget Mälarhamnar AB (MHAB) bildades den 1 januari 2001 genom att Västerås Hamn AB och Köpings Hamn AB slogs samman till ett gemensamt bolag. Detta ägs till 55 % av Västerås stad och till 45 % av Köpings kommun. I dag är Mälarhamnar klassad som A-hamn inom ramen för det transporturopeiska transportnätet (TEN-T).

Hamnarna i Västerås och Köping är klassade som riksintresse av Sjöfartsverket.

Flera större aktörer finns i hamnområdet

I Västerås hamn finns flera viktiga verksamheter som Mälarenergi AB, Lantmännen och OKQ8:s depå för oljeprodukter med flera. Hamnens funktion är central för dessa etableringar.

Både gods- och terminalhantering

I hamnarna i Västerås och Köping hanteras flera olika typer av godslag, exempelvis mineraler, petroleumprodukter, biobränslen och jordbruksprodukter. Mälarhamnar hanterar även gods i container, styckegods och tunggods. Gods importeras och exporteras bland annat via Transatlantics linjer till/från Storbritannien och Centraleuropa.

Vid terminalen hanteras containrar och trailers med gods till regionens företag. Terminalhanteringen är en central del av en hamns funktion. Lossat gods i hamnarna kan sällan tas emot direkt av kunden och mellanlagras då i hamnarna. Hamnen fungerar därmed som mellanlagerbuffert och en viktig del av kundföretagens övergripande logistiska system. Lagringskapacitet i hamnar möjliggör därmed billigare och hållbara transporter i stora volymer.

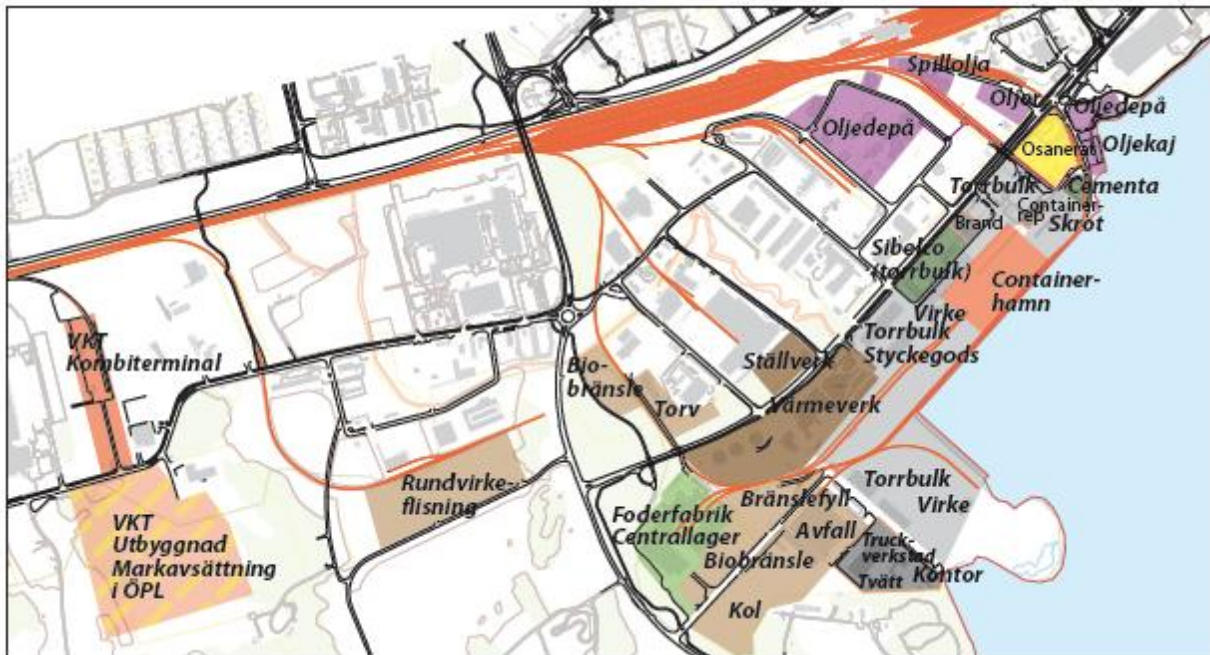
I Västerås finns 11 magasin med en totalyta på cirka 26 000 m² samt upplag på ca 200 000 m².

Hamnverksamhetens omfattning

Hamnen har tillstånd för maximalt 1 300 fartygsanlöp per år tillstånd för godshantering upp till maximalt 3,3 miljoner ton per år. Hamnen hanterar cirka 1,6 miljoner ton hanterat gods och 561 anlöp 2011, fördelat på oljeprodukter 443 000 ton och 1,2 miljoner ton övrigt gods (biobränslen och stål m.m.).

Hamnens strategiska läge och koppling till landtransporter

Västerås hamn har ett bra geografiskt läge i anslutning till Malarbanan och väg E18. Den ligger med interna järnvägsspår, i direkt anslutning till Hacksta industri- och verksamhetsområde och nära Västerås kombiterminal (VKT).



Figur: Översikt nuvarande verksamhet i hamnen.

Västerås kombiterminal

Västerås kombiterminal (VKT) invigdes i början av 2010 och ägs idag till 51 % av Jernhusen och resterande 49 % ägs av Mälarhusen som också operativt driver verksamheten. Kombiterminalen ligger i Hacksta, cirka 3 km från hamnen och har därmed ett fördelaktigt läge med närhet till både hamnen, Mälärbanan och anslutningsvägar till väg E18.

2.2 Mälärfarledsprojektet – en framtidssatsning

Ombyggnad av slussen i Södertälje och muddring i Mälaren

I dag utgör Slussen i Södertälje kanal begränsningar för hur stora fartyg och volymer gods som kan anlöpa hamnar i Mälaren.

En muddring av farleden och större sluss i Södertälje, möjliggör ökat tonnage och ökat leddjupgående i farleden. En fördjupning och breddning av både sluss och farled, möjliggör fartyg upp till 160 x 23 x 7 meter i Mälaren. Sammantaget beräknas åtgärderna kunna öka godsvolymer på Mälaren med cirka 15%.

För att tillgodogöra sig åtgärderna på Södertälje sluss och Mälärfarleden har Västerås stad förbundit sig att åtgärda hamnen för att den ska kunna ta emot fartyg med större bruttodräktighet enligt gällande regler (PIANC).

Mälärfarledsprojektet – dagsläget 2013

Mälärfarledsprojektet har påbörjats med förberedelser för miljöprovning och teknisk beskrivning. Tillståndsansökan ska lämnas in i slutet av 2013 och genomförandet kan, som tidigast, påbörjas under 2014. Byggnadstiden beräknas till cirka tre år.

2.3 Godshantering och trafikslagen i Mälardalen – nu och i framtiden

Idag går en stor del av gods på väg och järnväg. För att godshanteringen ska bli långsiktigt hållbar och klimatsmart, behöver gods flyttas från väg till järnväg och sjöfart liksom gods behöver flyttas från järnväg till sjöfart. Infrastrukturen behöver även kunna samspela med varandra vid väl utvecklade transport- och logistiknoder.

Inte bara Sverige utan hela världen står inför en stor utmaning att på ett hållbart sätt hantera det stora och ökade flödet av gods. Det är en klimatutmaning såväl som en kapacitetsutmaning. I dessa utmaningar kommer sjöfarten att ges en viktig roll.

3. Vision & Affärsidé för hamnverksamheten i Västerås

Kommunens vision är att *”Västerås hamn ska vara en del i ett optimalt logistikkluster där hamnens olika aktörer och kunder samverkar för att nå hållbara logistiklösningar för gods.”*

För att uppnå det, krävs en väl fungerande hamnbassäng, och kajer för framtidens båttrafik samt tillräckliga och effektivt utnyttjande markytor inom hamnområdet. Dessutom behövs ett arbetsätt, som på ett innovativt och hållbart sätt, hanterar både nuvarande ”miljöskulder” och framtida miljökrav.

Målsättningen att utveckla Västerås hamn och kringliggande industri- och verksamhetsområde är att:

- stärka Västerås som en viktig logistiknod för regionen, nationen och internationellt,
- möjliggöra överflyttning av gods till den kapacitetsstarka sjöfarten,
- stärka befintliga verksamheter i anslutning till hamnen,
- skapa förutsättningar för nya verksamheter i hamn och industriområde samt att
- utvecklingen av hamnen och kringliggande hamnområde ska bidra till att minska klimatpåverkande utsläpp från transportsektorn.

Västerås hamnområde ska utgöra ett starkt varumärke för miljösmarta och effektiva logistiklösningar i ett fortsatt starkt och expansivt näringsliv i Västerås och dess omland

4. UTVECKLINGSARBETE

För att kunna nå målen för Västerås hamnområde, har tre skeden och flera delprojekt med aktiviteter formulerats. Gränserna mellan delprojekten är inte entydiga utan har kopplingar och framförallt beroenden mellan varandra.

Analysen baseras på Rapport Mälarhamnar - marknadspotential och utvecklingsbehov, ÅF Infraplan AB Remissversion, 29 november 2012.

Skeden	Delprojekt och aktiviteter
"Genomföra beslutade åtgärder" Planerade byggnadsåtgärder Start 2013 "Slut" 2017	<ul style="list-style-type: none">• Del 1. Hamnakuten kajplats 48-50 inkl förstärkning av körväg• Del 2. "Miljöåtgärder" Kolkajen-Udden• Del 3 Muddring bassäng, rivning- och uppbyggnad av ny vågbrytare• Del 4 Hantering av muddringsmassor• Del 5. Anläggning av nytt dagvattensystem
"Planera & utveckla" Handlingsplansplan för hamnområdet och dess infrastruktur Tas fram under 2013	<ul style="list-style-type: none">• Del 6. Framtagande av handlingsplan
"Genomföra handlingsplan" Genomförande av handlingsplan, skapa varumärke Start 2014 - kontinuerlig	<ul style="list-style-type: none">• Del 7. Marknadsarbete - utveckling av varumärket Port Västerås - nya kunder/marknadsarbete• Del 8 - . Flera delprojekt och aktiviteter för att genomföra handlingsplanens förslag (exempelvis trimningsåtgärder, omstrukturering inom hamnområdet, plan & fastighetsfrågor)

Delprojekt 1-5 "Genomföra planerade åtgärder" utgörs av redan planerade och delvis beslutade ombyggnadsprojekt i själva hamnen.

Delprojekt 6 "Planera & utveckla" utgörs av en samverkansprocess som grund för en utvecklingsstrategi – en handlingsplan omfattande underlag för:

- Utveckling av hamnområdet som helhet med syfte att skapa gemensam syn mellan ägare och aktörer för att undanröja nuvarande problem och hinder för att möta hamnens och industriområdets framtida behov och utnyttja dess potential.
- Effektivt utnyttjande av tillgängliga ytor – rätt sak på rätt plats och stegen för att nå dit.
- Kostnadsfördelning mellan hamnområdets verksamhetsutövare, samt stöd för eventuellt extern finansiering via EU medel för infrastruktursatsningar.

- En fördjupad marknadsplan med "Actions" för att bearbeta marknaden för identifierade tjänster och produkter för utveckling av hamn och industriområde inklusive underlag för arbetet med *Varumärket Västerås Hamnområde – Port Västerås*.
- Kostnadsuppskattning, investeringsbeslut, finansiering och avtal.
- Västerås stads utvecklingsplaner för Hackstaområdet.

Delprojekt 7- "Genomföra handlingsplan" kommer att omfatta det praktiska genomförande av handlingsplanens intentioner, som skapar ett optimalt använt hamnområde med hög attraktivitet för önskvärda verksamheter.

Handlingsplanen kommer därmed även att utgöra underlag till ett marknadsarbete för varumärkesuppbyggnad.

4.1 Delprojekt 1-5: Genomföra planerade åtgärder

"Mål: Västerås hamn är en väl fungerande hamn med hamnbassäng och kajer för framtidens båttrafik samt tillräckliga och effektivt utnyttjande markytor inom hamnområdet."

Ombyggnaden av Södertälje sluss och Mälarfärleden möjliggör för större fartyg att trafikera Mälaren. Dessa ska kunna angöra Västerås hamn. Hamnen ska också kunna ta emot, lagra och hantera det gods som lämpligen bör fraktas på Mälaren via Mälarhusarna.

För att möta detta pågår planering och projektering för flera anläggningsåtgärder i hamnen:

- **Del 1: Hamnakuten för den så kallade 70 -talskajen kajplats 48-50.** Under 2012 har omfattande geotekniska undersökningar utförts för att klarlägga vilka belastningar man ska kunna tillåta på olika ytor för trafik och upplag. Resultatet har medfört att stora centralt belägna ytor är helt avstängda för upplag på grund av en överhängande skredrisk. Projektering av stabiliseringsåtgärder för kaj pågår under 2013 (spontning, påldäck mm). Körvägar för transporter ska också säkras. Entreprenadarbeten planeras till 2013-2014.
 - **Del 2: Miljöåtgärder "Kolkajen-Udden".** Kolkajen och Udden är i behov av spontning för att motverka skred och erosion. Planerad spontning av udden, miljö- och stabiliseringsåtgärder, utförs också för att förhindra fortsatt utsläpp från gamla föroreningar i hamnområdet. Miljöåtgärderna omfattar även förbättringar av dagvattensystemet.
 - **Del 3: Muddring bassäng, rivning- uppbyggnad vågbrytare samt muddrehantering**
Åtgärden syftar att möta nya krav (PIANC) i samband med muddringen av Mälarfärleden. Muddringen av hamnbassängen syftar till att komplettera den sista delen av färledsdjupningen så att större och modernare fartyg kan anlöpna hamnen. Muddermassorna i detta projekt kan delvis användas i Del 2 ovan.
 - **Del 4 Hantering av muddringmassor**
Muddringen ger tillgång till ca 350 000 m³ massor som delvis kan användas för att skapa nya hamnytor i kombination med solidifiering och stabiliseringsåtgärder. Övriga muddringmassor kommer att användas för omformning av en ny vågbrytare. Om det blir ytterligare massöverskott, kommer det att placeras i Sjöfartsverkets godkända dumpningsområde. Detta kommer att prövas i miljödom.
-

- **Del 5: Anläggning av fungerande dagvattensystem.** Inom ramen för arbeten är de nödvändigt med försvarsarbeten för anläggning av ett fungerande dagvattensystem för samtliga ytor där hamnen bedriver verksamhet. Se bland annat Del 1 ovan.



Delprojekt 1-3

1. **Hamnakuten**, spont ka, pålning, påldäck av ytor. Körvägar säkras.
2. **Miljöåtgärder** Kolkajen och Udden, spontning av Udden.
3. **Muddring** av hamnbassängen, uppbyggnad av ny vågbrytare.

Figur: Planerade ombyggnadsåtgärder för kaj och hamnbassäng.

4.2 Delprojekt 6: Planera & Utveckla - en handlingsplan för utveckling

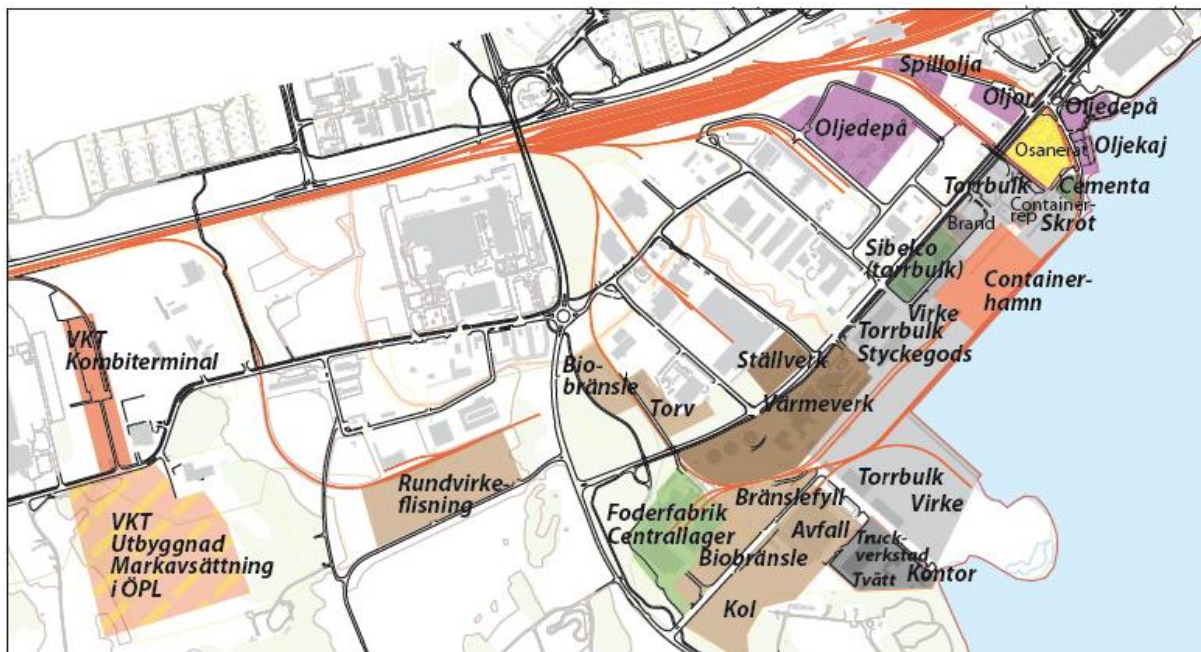
”Mål: Västerås hamnområde är en del i ett optimalt logistikkluster där områdets aktörer och kunder samverkar för att nå hållbara logistiklösningar för gods”.

Mälarhamnar har tidigare genom nyttjanderättsavtal disponerat stora områden ägda av Västerås stad. Delar av denna mark har sedan upplåtits i andra hand till andra verksamheter med olika former av koppling till hamnområdet. Det innebär att det är en komplex ”markanvändningsfråga” som ska hanteras för att de olika verksamheterna ska kunna utvecklas.

Som grund för analysen av de behov som finns för att hanteras verksamheterna och markanvändningen inom hamnområdet, ligger för den utredning ÅF Infrastructure tagit fram på uppdrag av Mälarhamnar AB, ”Mälarhamnar - marknadspotential och utvecklingsbehov Remissversion 29 november 2012”.

Enligt denna utredning finns några övergripande problem som behöver lösas i hamnområdet:

- Hamnområdet är ostrukturerat med många korsande och orationella flöden. Många av anläggningarna i hamnområdet har mycket dålig standard eller har andra brister som gör att de inte svarar mot dagens krav och behov.
- De tillgängliga markområdena utnyttjas inte optimalt.
- Angöring/entré till området är idag otydlig. Flera infarter, kraftigt blandad trafik och otydlig skyltning gör området riskfyllt och svårövertakat, samt medför problem att hålla en hög servicegrad, ex. för ankommande leveranser.



Figur: Övergripande vy av hamnanknuten verksamhet.

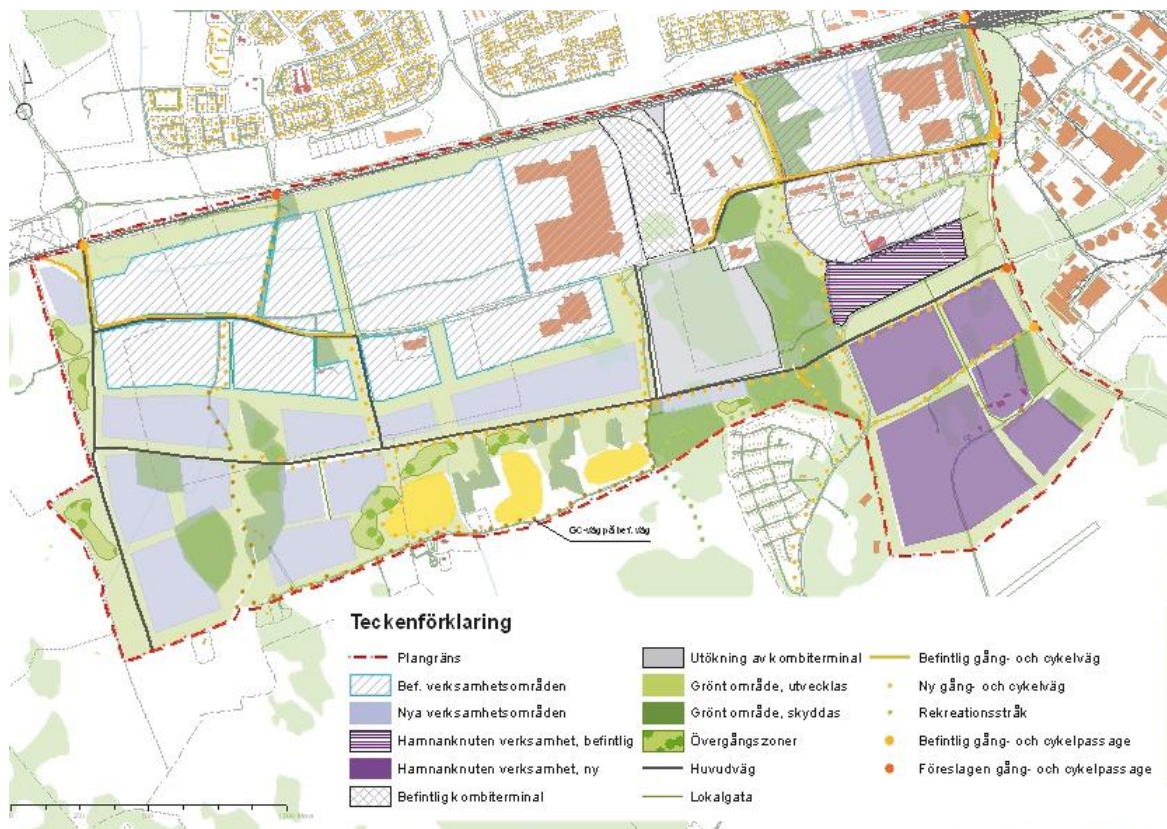
De olika verksamheterna i hamnområdet har också behov av förändringar:

- Mälarenergis AB anläggningar utvecklas och har behov av markytor men kan också avveckla delar, vilket innebär att omDispositioner kan ske.
- Lantmännens verksamheter behöver delvis omlokaliseras. Det finns goda förutsättningar för att Lantmännens interna logistik ska kunna förbättras för att uppnå rationellare flöden.
- Petroleumhanteringen är idag utspridd och delvis ostrukturerad. Värdefull mark nära kajerna som med fördel kan användas till annat tas i anspråk för cisterner, rörledningar och miljöskulder.
- Containerhanteringen sker idag utspritt på flera ställen. Omlastning mellan land till sjö har sitt område ändamålsenligt placerat i direkt anslutning till kajen. Omlastning sjö-järnväg-bil, behöver dock effektiviseras och resursoptimeras.

Pågående och planerade förändringar i närområdet.

Den kommunala planeringen av det angränsande verksamhetsområdet Hacksta, väster om hamnområdet, kommer att påverka verksamheten i hamnområdet. Förslaget till översiktsplan omfattar förslag som gynnar fortsatt verksamhet:

- Områden tillgängliga för expansion och nyetablering kan ge ytterligare volymer i hamnen.
- Logistiklösningar i eller i anslutning till hamnen, som gör området attraktivt för logistikintensiva verksamheter som centrallager och liknande.
- De nya vägar och spår som föreslås, ger kopplingar till befintliga väg- och spårssystem.
- Stora ytor avsatts för hamnanknuten verksamhet.
- Mark reserveras för en utvidgning av Västerås Kombiterminal(VKT).
- Större ytor för hantering av lastbärare och betydligt längre spår ökar möjligheterna till effektiv hantering av kombitrafik.



Figur. Förslag till Översiktsplan för Hacksta med expansionsområden för hamnanknuten verksamhet. Källa: Västerås kommun.

4.2.1 Handlingsplanens syfte

Sjöfartens möjligheter ska tas tillvara

Västerås hamn och dess kringliggande industri- och verksamhetsområde, har en stor utvecklingspotential. Tongivande för projektet är att rätt åtgärder görs vid rätt tidpunkt för att gynna hamnområdets samlade utveckling och därmed även *möjliggöra för en överflyttning av gods från väg och järnväg till sjöfart*, vilket i sin tur har stor betydelse för regionens logistikutveckling.

Det innebär att det behövs en fördjupad marknads- och kundanalys för att se vilka kunder, vilken godsgenererande verksamhet och vilka andra verksamhetsutövare som *verkligt* kan vara intresserade av en etablering inom hamnområdet.

Ett marknadsarbete för att skapa ett *varumärke Port Västerås*, som attrahera verksamheter med *direkt* anknytning till hamnen, kommer troligen att attrahera även andra verksamheter som vill finnas i anslutning till den hamnknutna verksamheten.

En gemensam handlingsplan tar tillvara hamnområdets potential

Det är av stor betydelse att fortsätta arbetet med att ”trimma” anläggningar för att vinna nya kunder och utveckla nya tjänster för hamnen, samt för att etablera nya verksamheter i hamnen. Då skapas förutsättningar att ta tillvara ekonomiska investeringar som under en rad år skett i hamnanläggningen, men också för att garantera framtida verksamhet i området.

Det behövs ett samlat grepp för att nå ett effektivt utnyttjande av tillgängliga ytor, se till att rätt sak är på rätt plats och att skapa förutsättningar för att stegvis nå dit.

För att kunna lösa upp dessa problem krävs samverkan mellan parterna och verksamhetsutövare i syfte att upprätta långsiktigt avtal som förenar och gagnar intressena i området.

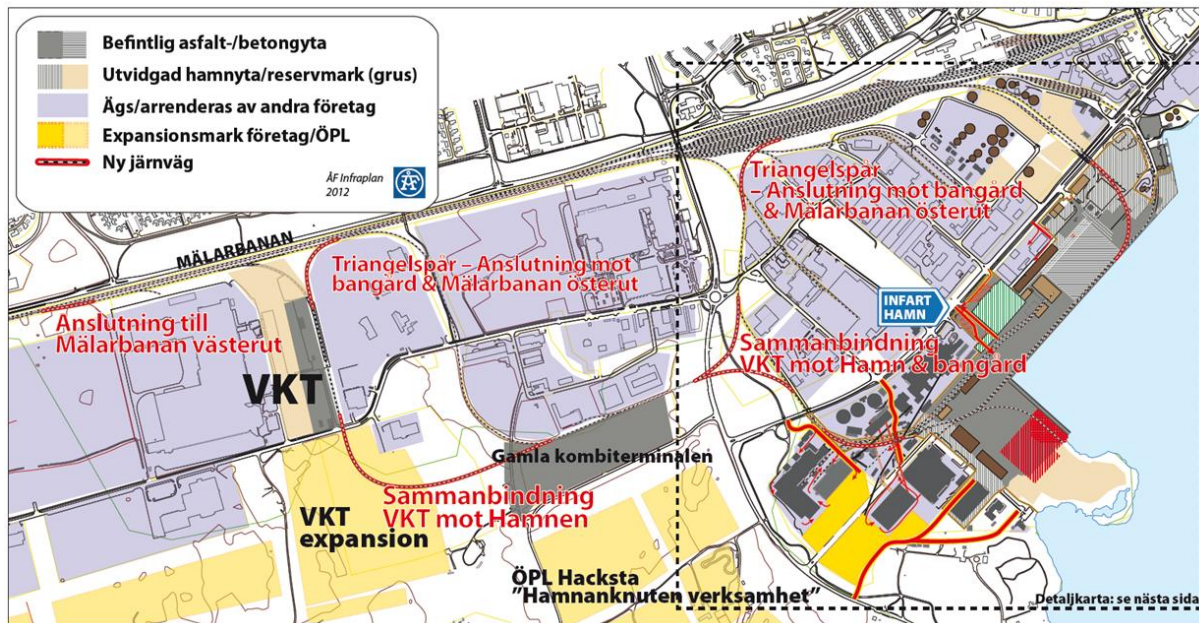
De omvärldsfaktorer som påverkar hamnområdet utveckling ska bevakas och beaktas. Samverkan behöver ske med de verksamheter, aktörer, kunder och projekt som har primär och sekundär koppling till hamnen.

Handlingsplanen blir den nödvändiga samlade redovisning av ”*vilka åtgärder är nödvändiga och hur de ska genomföras/finansieras*”. Det kan exempelvis vara behovet av preciseringar/projektering av delåtgärder i hamnen och dess närområde, avtalsfrågor kring markanvändningen, miljötillstånd som behöver sökas, men också utredningar som preciserar nyttan med att använda sjötransporter till och från hamnen.

Några viktiga resultat som ska redovisas i handlingsplanen är förslag till:

- *Dispositionsplan* för förbättrad markanvändning, logistik, infrastruktur i hamn och industriområde för nuvarande och framtida verksamheter – förslag till en effektiv användning av nuvarande markytor och kajer som möjliggör en överflyttning av gods från väg och järnväg till sjöfart.
- *Prioritering och etappindelning* av åtgärder, inklusive tidplanering - hur och i vilken ordning ytterligare markytor ska möjliggöras för användning.
- *Beskrivning av ansvarsfördelning och befogenheter* - hur hamnen samspelar med övriga hamnrelaterade verksamheter, både aktörer och kunder, inom dess geografiska och funktionella avgränsning för att uppnå ett optimalt logistikkluster.
- *Tids- och kostnadskontroll* för genomförande av föreslagna åtgärder.
- En marknadsplan för Port Västerås.

Delprojekt 6 avslutas när en handlingsplan finns framtagen. Därefter ska planens förslag genomföras, vilket kräver beslut om nya delprojekt med nya projektbeskrivningar.



Figur: Skiss Översiktsförslag till långsiktig struktur för logistikområdet i Västerås.

4.3 Delprojekt 7- : Genomföra handlingsplanen

”Mål: Verksamheten i hamnområdet utvecklas och kundbasen för hamnen är breddad. Varumärket Port Västerås är etablerat.”

Handlingsplanen ligger till grund för beslut om genomförande och finansiering av de åtgärder som behövs för att skapa ett attraktivt och funktionellt hamnområde. Omfattningen, finansiering och tidplan är beroende av handlingsplanens resultat.

Det finns redan nu kända sakområden som handlingsplanen kommer att behandla och föreslå hantering av, bl.a:

- Trimningsåtgärder för att förbättra kopplingen mellan hamnen/ sjöfarten med de väg- och järnvägssystemet.
- Omstrukturering och tydliggörande av ansvarsförhållanden i hamnområdet
- Plan & fastighetsbildningsfrågor.
- Nya kunder och annan verksamhetsutveckling.

5. ÖVRIGA PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR

5.1 Projektets avgränsning

Avgränsningen är dels geografisk och dels funktionell. Den *geografiska avgränsningen* utgörs av hamnbassängen och det i gällande översiktsplaner beskrivna området för hamnverksamhet.

Den *funktionella avgränsningen* utgörs av den infrastruktur och andra förutsättningar som har direkt påverkan på utvecklingen av hamnområdet, se mer nedan under ”Omvärldsfaktorer” och ”Samordning med andra verksamheter och projekt”. I den föreslagna handlingsplanen och i den av ÅF utförda utredningen utgör detta område även den geografiska avgränsningen

5.2 Projektrisker

I dag oklart avseende både upphandling, initiativ och finansiering. Exempelvis är risken för att den i dagsläget kalkylerade kostnaden inte håller, måste se som överhängande då kostnadsbilden inte är fullständig.

Några ytterligare mer påtagliga risker är:

- Projekten pågår över lång tid, som berör flera avdelningar/enheter vid Västerås stad, samt flera verksamhetsutövare, medför en komplex lednings- och beslutsstruktur.
- Oklara ansvarsförhållanden och fördelningsförutsättningar.
- Risker med finansiering.
- Risker vid upphandling och projektering av tekniska lösningar.
- Risker finansiering och politik, andra påverkande projekt.
- Bidragsmöjligheten kan förändras.

Ett sätt att möta dessa risker är att organisera arbetet via en projektledare med tydligt mandat från berörda parter. Projektledaren ska förfoga över nödvändiga resurser som kan avropas/tillföras.

Skillnad mellan fastighetsägare och verksamhetsutövares ansvar måste också tydliggöras

Risken för tidsöverdrag måste anses som ganska hög då det är mycket svårt att i dagsläget förutsäga en rad händelser och påverkande faktorer under projektets gång. Tidplanen för de inledande byggnadsarbetena i kajerna och muddringen av hamnbassängen är snäv. Samtidigt är åtgärderna kopplade till Mälarfarledsprojektet. En försening av ombyggnaden av slussen i Södertälje och muddring av mälarfarleden kan öka tidsramen.

Tabell: sammanställning av risker (kompletteras fortlöpande under projektet)

Risk	Motivering - varför risk?	Konsekvenser	Förslag till åtgärder
Projekt under lång tid	Projektet handlar om en långsiktig utveckling där både plan och genomförande ingår.	Svårt att idag detaljplanera för hela projektet.	Att minst en gång om året se över projektbeskrivningen.
Samordning	Många verksamheter inblandade med olika anspråk/ambitionsnivå	Tidskrävande, svårt genomföra mer radikala åtgärder.	Aktivt arbete av projektledare, väl förankrad handlingsplan.
Komplex ledningsstruktur/ Ansvar	Projektet är koncernövergripande och har såväl regional som nationell påverkan och vice versa.	Att jämna steg inte hålls mellan lokala, regionala och nationella investeringar som behövs för ett samspel.	Information internt koncernen samt inom etablerade samverkansforum på regional och nationell nivå.
Resurser	Många av de personer som förutsätts delta i projektets organisation jobbar med flera och stora projekt.	Resursbrist.	Projektledare med tydligt mandat, tydlig prioritering från projektbeställaren.
Tekniska lösningar	Ett komplext projekt som löper över lång tid där nya tekniska lösningar kan komma att krävas men även som har möjlighet att utveckla nya lösningar som andra har nytta av liksom att kunna tillgodogöra sig tekniska framsteg.	Inga direkta.	Jobba strategiskt, långsiktigt och framsynt.
Projektet ifrågasätts	Komplexa och kostsamma projekt löper alltid en risk att ifrågasättas såväl allmänhet, näringsliv som politik.	Förseningar	Löpande information framförallt till politiken.
Finansiering	Finansieringen av projektet är inte löst och vi vet ännu inte heller om den totala bilden.	Resursbrist och åtgärder görs inte enligt handlingsplan	Framsynt planering av Projektbeställare, Processledare, Projektledare och Ekonomidirektör.

5.3 Samordning med andra verksamheter och projekt

Mälarhamnar AB

Mälarhamnar AB, som bedriver hamnverksamheten, är ett bolag som ägs av Västerås (55%) och Köping (45%).

Beslut inom projektet som innebär effekter för hamnverksamheten ska utvecklas förankras genom beslut i Mälarhamnars styrelse. Det är stadens representant i styrelsen tillsammans med projektbeställaren som ansvarar för att sådan förankring sker när så är befogat.

Mälarenergi

Mälarenergi bedriver en omfattande verksamhet i området - som kund till Mälarhamnar och som verksamhetsutövare. Mälarenergi är arrendator.

Mälarenergi anlägger en damm för dagvattenrening på den så kallade Udden, som också utgör ett möjligt utvecklingsområde för hamnverksamheten. Om Udden utvecklas för hamnverksamhet, kan den planerade dammen behöva flyttas.

Udden är även en miljöfråga som behöver hanteras oberoende av olika verksamheterna anspråk på området. Dammen kommer att hantera stora delar av hamnens rening av dagvatten, inte bara Mälarenergis. För att Mälarenergi ska få starta den nya samförbränningsanläggningen, som nu är under byggnation, måste dagvattenfrågan vara löst. Ska denna mark användas för hamnverksamhet, måste det säkerställas att dammen kan anläggas på annan plats. Denna möjliga utveckling är Mälarenergi sedan tidigare medveten om.

Industriområdet Hacksta

Västerås hamnområde angränsar till industriområdet Hacksta där även Västerås kombiterminal är placerad. Utvecklingen av hamnområdet, terminalen och övrig godshantering måste ske i samverkan med planeringen av Hacksta.

Järnvägstrafik

För en effektiv *person- och godstrafik på Mäljarbanan* genom Västerås kommun har en åtgärdsvalsstudie inletts. Åtgärdsvalet ska vara klart första kvartalet 2013 för att sedan följas av ett planeringskede. Utvecklingen av järnvägen i de delar som direkt och indirekt berör utveckling av området måste samspela.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har i uppdrag av att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning som grund till en miljödomsönsökan för att anpassa *Södertälje sluss och Mäljarfarleden* i till Västerås och Köpings hamnar till att kunna hantera större båtar. Projektet har en planerad anläggningsstart 2015 och beräknas stå klart 2017.

Västerås stad är medfinansierare samt möter upp åtgärder i hamnområdet för att möta upp de större fartyg som "farledsprojektet" möjliggör för trafikering av Mälaren.

Näringslivet

Gruvnäringen i Bergslagen står för en ny era och redan från 2015 kommer stora volymer att behöva transporteras från gruvorna och ut i Världen och Europa. Västerås (och Köpings) hamnar utreds som möjliga för utskeppning.

5.4 Finansiering

5.4.1 Miljöskuld och förorenande verksamhet

Stora delar av kostnaderna för de åtgärder som nu är planerade för kajer och hamnbassäng, är kopplade brister i underhåll och gamla miljöförmyndelser. Staden är markägare och har historiskt också varit verksamhetsutövare. I dagsläget är flera verksamhetsutövare ansvariga för att nödvändig miljöhänsyn tas inom ramen för respektive verksamhet.

Medel för att avhjälpa vissa miljöstörningar finns avsatta av Västerås kommun. För vissa delar av de föreningar som finns i hamnområdet ansvarar tidigare verksamhetsutövare.

De inventeringar av föreningar som skett visar på behov av akuta åtgärder och åtgärder som kan utföras vis en framtida exploatering.

Några exempel på kända miljöproblem i området.

- **Cefyllen** har levererats av Mälarenergi till en entreprenör som på uppdrag av Hamnen lade ut materialet som förstärkning av planer i hamnområdet.
- **Udden** har fyllts upp av dåvarande hamnkontoret.
- **"Shelltomten"** har Mälarhus AB arrenderat ut till Shell som sålde arrendet vidare med Mälarhus AB tillåtelse. Nu driver Staden och Mälarhus AB ett miljömål mot Shell.
- **Dagvattnet** i hamnen förorenas av nuvarande verksamheter.
- **Hamnens verksamheter** dammar vid lastning/lossning liksom spill sker som sedan **förorenar** sjöbotten på grund av att dagvatten från hårdgjorda ytor inom hamn och andra verksamheter i området, når hamnbassängen orenat.
- **Kapellbäcken** står för stor del av de föreningar som hamnar i hamnbassängen då den utgör del av nuvarande "dagvattensystem" i området.

Tabell åtgärdsbehov (länsstyrelsens bedömning) för kända förorenade områden

Delområde	Kategori/åtgärd
Norra virkesmagasinet	Åtgärdas vid exploatering
Södra virkesmagasinet	Friklassat
Malmtippsvägen, hårdgjorda ytor	Åtgärdas vid exploatering
Malmtippsvägen, hårdgjorda ytor	Åtgärdas vid exploatering
Oljekajen	Åtgärdas vid exploatering
Inre udden	Åtgärdas vid exploatering
Yttre udden	Åtgärdas vid exploatering
Norr om udden	Friklassat
Väster om udden	Åtgärdas vid exploatering
Kolupplagsområde	Friklassat
Oljeavskiljaren	Friklassat
Oljeledning	Åtgärdas vid exploatering
Seglargatan	Åtgärdas vid exploatering
Dagvattendammar	Åtgärdas vid exploatering

Hur arbetsfördelning, ansvar och finansiering ska lösas, utreds för nuvarande.

5.4.2 Extern finansiering,

För flera möjliga extern finansieringskällor krävs partnerskap med internationella, nationella eller regionala aktörer, exempelvis forskningsverksamhet, Trafikverket, Vinnova, Tillväxtverket, företagargorganisationer m.fl. Även politiska kontakter kan gynna projektet. Det innebär att det parallellt med handlingsplanen, bör tas fram en kommunikationsplan för att skapa dessa kontakter.

EU 2020 m.m

Västerås hamn bidrar till EU 2020 som är strukturerad i tre prioriteringar - Smart tillväxt, Hållbar tillväxt och Tillväxt för alla:

Smart tillväxt – Möjliggör att långsiktigt hållbart och klimatsmart möta upp utmaningen med den stora ökningen av gods på lokal, regional, nationell och internationell nivå samt bidrar till att utveckla ny smart teknik för effektiva transporter.

Hållbar tillväxt - Möjliggör att långsiktigt hållbart och klimatsmart möta upp utmaningen med den stora ökningen av gods på lokal, regional, nationell och internationell nivå samt stödjer grön teknik som förbättrar företagsklimatet och utvecklar ett grönt och konkurrenskraftigt transportsystem.

Tillväxt för alla - *Möjliggör* en modernisering av transportsystemet som gynnar utbytet mellan Östersjöländerna samt utvecklar arbetsmarknader och välfärdsystem.

En utvecklad hamn gynnar prioriteringarna som har fokus på klimatsmart utveckling av arbetsmarknader och därmed välfärd.

Länsplanen, regionalt tillväxtprogram (RTP) och regionalt utvecklingsprogram (RUP)

Den regionala, nationella och internationella betydelsen av Västerås hamn ur ett hållbarhetsperspektiv avseende godshantering, hållbara transporter och miljömålen, behöver lyftas och konkretiseras i Länsplanens kommande bearbetningar. I samband med att nytt program för sammanhållningspolitiken tas fram inför 2014 är det viktigt att hänsyn tas till hållbara transporter med fokus på hamnens utveckling för att underlätta kommande EU-ansökningar inom ökad tillgänglighet.

Innovationer

Ny nationell innovationsstrategi är under framtagande. Den utvecklas av Vinnova inom ramen för Horizon 2020 där stöd för forskning, innovationer och dess kommersialisering kommer kunna ges. Trippelhelixsamverkan är nödvändig (offentlig sektor, lärosäten och näringslivet).

Föroreningar blir en resurs

Kan förorenade muddermassor tas om hand och användas som anläggningsmaterial, användas som en resurs? Kan de rena muddermassor används för att fylla upp, stabilisera och packa in markföroreningar i området? Muddermassorna är en tillgång och det som skulle kunna ses som avfall är nu en värdefull resurs. Askprogrammet som nationell medfinansiering skulle kunna vara en möjlighet.

Överflyttning av gods

Projektet bidrar till att överflyttning av godstrafik kan ske på ett mer hållbart sätt genom ett ökat utnyttjande av sjöfarten. Genom samverkan klimat/näringslivet finns möjliga EU-program så som Marco Polo.

Projektet möjliggör för att rätt gods använder rätt infrastruktur till rätt geografisk plats. Även här kan Marco Polo programmet vara en möjlighet.

EU:s strategi för Östersjöområdet

I samband med EU:s programperiod för 2014-2020 kommer medel prioriteras i olika program till att uppfylla Östersjöstrategin.

Nationellt talas om tre olika mål för EU:s strategi för Östersjöområdet:

1. Rädda havsmiljön
2. Integrera Östersjöregionen
3. Öka välståndet

Stora delar av regionen (läs: "Östersjöregionen") är glest befolkad, med stora avstånd till andra marknader. Transportsystemen och energimarknaderna har av historiska skäl utvecklats oberoende av varandra och är ännu inte sammanlänkade i tillräcklig utsträckning för att bäst ta tillvara (Östersjö-)regionens potential för konkurrenskraft och livskvalitet. Det krävs ett bättre samarbete för att förbättra regionens transportsystem och energiförsörjningstrygghet.

Att länka samman regionen handlar även om att föra människor närmare varandra. Det kan ske exempelvis genom student- och forskningsutbyte samt ökat samarbete för att bekämpa människosmuggling och annan gränsöverskridande brottslighet.

Finansiering för genomförande av Östersjöstrategin kommer delvis att finnas genom strukturfonderna där visst stöd kommer öronmärkas för Östersjösamarbete: regionalfonden via Tillväxtverket Östra Mellansverige och genom Östersjöprogrammen Central Baltic och Stora Östersjöprogrammet. SKL deltar i framtagandet av Östersjöprogrammen och Länsstyrelsen deltar i framtagandet av program för regionalfonden. Andra aktörer som deltar är t.ex. Näringsdepartementet, Tillväxtverket, Trafikverket, Svenska Institutet m.fl.

5.5 Kunskapsläget februari 2013

Ett stort antal utredningar är utförda inom hamnområdet och det pågår projektering och planering för upphandling av de första anläggningsentreprenaderna, åtgärder i kajer m.m.

Tabell: kunskapsläget mars 2013

Dokument	Färdigställd	Ansvarig
Miljöteknisk markundersökning	2011	Anna Kruger
Grundvattenundersökning	September -12	Anna Kruger
Bottenscanning	Juni -12	Anna Kruger
Miljöundersökning av botten		Anna Kruger
Marknadsanalys	December-12	Göran Johansson, Carola Alzén
Geoteknisk undersökning	September -12	Anna Kruger, Frederick Cederborg
Simulering av fartygsrörelser i hamnbassängen	November -12	Patrizia Strandman
Sjömätning	Augusti -12	Göran Johansson
Förslag utformning av hamnbassängen	Oktober -12	Patrizia Strandman
Miljökonsekvensbeskrivning muddring hamnbassängen	April -13	Anna Kruger
Miljödomsansökan	Maj -13	Anna Kruger

5.6 Styrande dokument

Följande dokument utgör underlag för upprättade av handlingsplanen:

- Västerås vision 2026
- Västerås näringslivsprogram
- Strategisk plan Västerås stad åren 2012 – 2015
- Västerås stad översiktplan 2026
- Mälarhamnar vision 2020
- Mälarhamnar ABs ägardirektiv inklusive avtal
- Mälarhamnars affärsplan.
- Mälarhamnar - marknadspotential och utvecklingsbehov, Remissversion 29 november 2012
- Klimatprogrammet
- Relevanta styrdokument för de horisontella målen: miljö, integration och jämställdhet.

För det planerade och beslutade byggnadsarbetena i kajer och hamnbassäng, projekts del 1-5, är ett stort antal tekniska utredningar framtagna och projekteringsarbete pågår under början av 2013.

6. ROLL SOM PROJEKTLEDARE

6.1 Projektledarens uppdrag

Uppdraget avser projektledare för projekt *Utveckling av Västerås hamn*. Tjänsten innebär en direkt ansvarsfunktion underställd en styrgrupp på Västerås stad för genomförande av delprojekt 1-6 vilket inkluderar såväl framtagande av handlingsplanen för hamnområdet som tas fram under 2013, som ett operativt ansvar för akuta åtgärder under i första hand 2013.

Se även nedan under punkt 6.3 Tidplan kopplat till projektledningen.

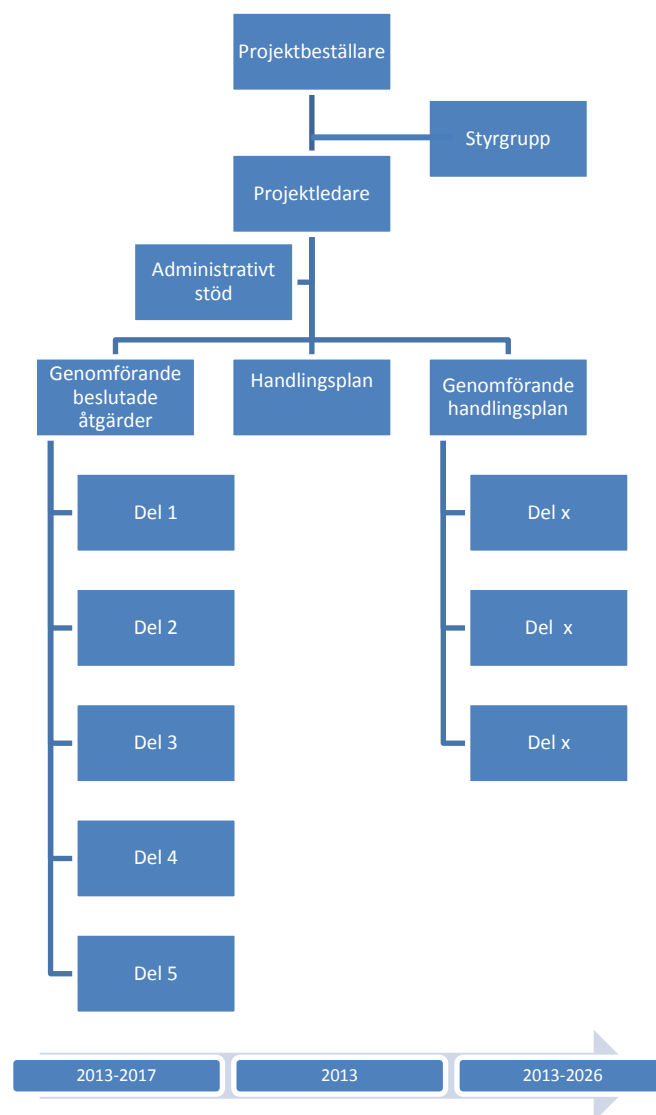
Projektledaren ansvarar för att:

- projektet drivs framåt och att överenskomna effektmål och produktmål nås i rätt tid, till rätt kvalitet och till rätt resursutnyttjande,
- en handlingsplan för utveckling av både hamn och kringliggande hamnområde, i enlighet med denna beskrivning,
- ledning av övriga konsulter (exempelvis för marknadsanalys, EU-bidrag m.m.), inklusive framtagandet av en kommunikationsplan för projektets externa kontakter,
- de planerade ombyggnadsarbeten genomförs enligt överenskommen tid- och resursplan,
- samverkan sker med projektbeställaren nödvändiga externa kontakter med verk och myndigheter i den omfattning som krävs för projektets framdrift,
- uppgifter, uppföljningar med mer som behövs för erhålla EU-bidrag tas fram samt att projektets ekonomiska ramar hålls.

6.2 Organisation och bedömd arbetsomfattning

Projektledaren kommer att leda en tilldelad administrativt stöd för ekonomi, upphandling, byggledning, planering m.m. För bygg – och projektledning av redan beslutade ombyggnadsarbeten finns en etablerad organisation som kommer att underställas projektledaren.

Arbetet kommer att ledas av en styrgrupp där både kommunens berörda verksamheter och hamnens verksamhetsutövare ingår. Projektledaren kommer att rapportera till denna styrgrupp, direkt underställd kommunledningen.



Figur: Skiss organisationsplan och tidplan

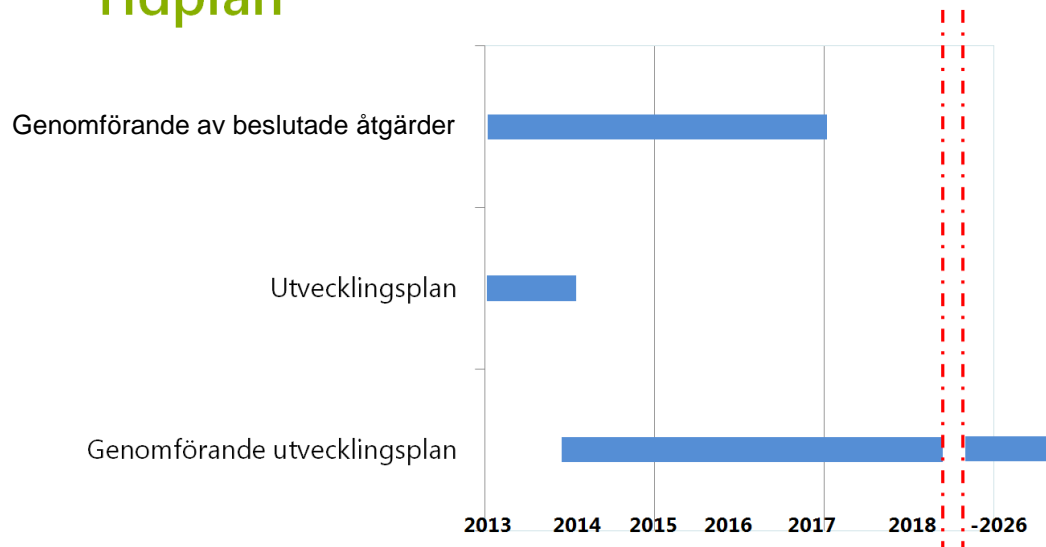
6.3 Tidplan kopplat till projektledning

Uppdraget omfattar i första hand tiden fram till dess handlingsplanen är färdigställd 2013. Det kan förlängas för att omfatta slutförandet av de planerade byggnadsåtgärderna till 2017 (option 1).

Parallellt med ombyggnadsarbeten och därefter så ska utvecklingsplanen genomföras. En ny upphandling/tillsättning av projektledare för genomförandefasen kan då komma att ske. Om förutsättningar finns kan uppdraget förlängas även för att omfatta (option 2) att i samverkan med projektbeställaren, leda det framtida arbetet med utvecklingen av hamnen.

Projektet kommer att genomgå många faser och det kommer att finnas anledning att löpande se över projektbeskrivningen. Tidplanen nedan visar dock en bild av helheten av den utveckling som idag har identifierats kring hamnen.

Tidplan



Figur: Översiktlig tidplan.

6.3.1 Tider för delprojekt

Delprojekt 1-5 Genomförande av beslutade åtgärder samt 6 Planera& utveckla: 2013-2017

Översiktlig tidplanering för de inledande arbetena i hamnområdet:

2013:

- Akuta stabiliseringsåtgärder påbörjas.
- Miljöåtgärder vid Kolkajen och udden.
- Färdigställande av miljökonsekvensbeskrivning för muddring av hamnbassängen.
- Ansökan om miljödom för muddring av hamnbassängen.
- Stabiliserings- och förstärkningsåtgärder. Säkra förorenings-spridning.
- Handlingsplan beslutad av styrgruppen och förankrad.
- Förbereda ansökningar om möjliga EU-bidrag inom bland annat satsningar för hållbara transporter.
- Ge förutsättningar till att strukturfonderna Östra Mellansverige lägger in program mål för tillgänglighet i linje med nödvändiga satsningar för hållbara transporter och hållbar logistikutveckling i regionen.

2014:

- Projektering muddringsåtgärder hamnbassängen.
- Stabiliserings- och förstärkningsåtgärder. Säkra förorenings-spridning.
- Ansöka om möjliga EU-bidrag.

2015:

- Muddringsarbeten hamnbassängen
- Stabiliserings- och förstärkningsåtgärder. Säkra förorenings-spridning.
- Använda muddringsmassorna som resurs för utveckling av hamnen.

2016:

- Muddringsarbeten hamnbassängen
- Stabiliserings- och förstärkningsåtgärder. Säkra föroreningsspridning.
- Använda muddringsmassorna som resurs för utveckling av hamnen.

2017:

- Invigning ny hamnbassäng
- Fortsatt utveckling enligt Utvecklingsplan

Delprojekt Genomföra handlingsplanen 2014-2026

2014-25:

- Fortsatt utveckling

2026:

- Handlingsplan uppfylld.
-