

# Förslag till utvecklingsplan för Marstrands hamn

– framtagen inom Carpe Mare projektet Från Stegling Till Segling



Projektledare: Jennie Seimark  
2007-06-01

---

Detta projekt delfinansieras av den Europeiska Unionen.



KUNGÄLV  
KOMMUN



## Sammanfattning

Marstrands hamn står inför många utmaningar. Gästhamnen är Sveriges största, med 40 000 gästnätter årligen. Det är ett enormt tryck på fasta båtplatser och den gamla fiskehamnen söker en ny roll sedan det stora varvet lades ner, yrkesfiskarna försvann och delar av hamnen blev bostadsområde. Marstrand är också en internationellt erkänd kappseglingsarena, där de professionella seglingsaktörerna ställer högre krav samtidigt som seglingsevenemangen har blivit en stor inkomstkälla för det lokala näringslivet.

Denna utvecklingsplan för Marstrands hamn är en samling av tänkbara utvecklingsmöjligheter, både nya och gamla idéer har samlats ihop i ett gemensamt dokument. En samling utvecklingsidéer som en bred grupp i Marstrand står bakom, både inom ideell sektor, det lokala näringslivet och den offentliga sektorn.

Målet med utvecklingsplanen är att Marstrand skall bli en modern hamn som kan möta framtidens behov på alla plan och som är till nytta för Marstrands utveckling som åretruntort.

Carpe Mare, som är en del av EU:s gemenskapsinitiativ LEADER+ som skall främja utveckling på landsbygden, har beviljat projektpengar för att se över och utveckla Marstrands hamn, finansieringen bygger på ett partnerskap mellan offentlig verksamhet, näringsliv och ideella krafter. Det är Samhällsbyggnad i Kungälv kommun som står som projektägare för projektet Från Stegling Till Segling, men det är alla parterna som gemensamt skall utveckla projektidéerna och de har ett gemensamt ansvar.

Projektgruppen var till en början indelad i flera mindre arbetsgrupper med inriktning på olika områden i hamnen, ex. fasta båtplatser & marint näringsliv, vinterförvaring, gästhamn, evenemang och seglarymnasium etc. Detta för att till en början kunna fokusera på de olika bitarna, för att efterhand samlas i en större grupp och prata gemensam utveckling.

Utvecklingsplanen innehåller alla de förslag som projektgruppen kommit fram till är en tänkbar utveckling för Marstrands hamn, inom de områden som nämns här ovan.

Projektet har även samarbetat mycket med systerprojektet 440 30 Marstrand, som arbetar för att få fram utvecklingsområden för bostäder och verksamheter i postnummerområdet Marstrand. 440 30 Marstrand skall resultera i en delöversiktsplan i form av en Idealbild.

## Ordlista

KY-utbildning	Kvalificerad yrkesutbildning. En eftergymnasial utbildningsform som är en del av det reguljära svenska utbildningssystemet. KY-utbildningar bygger på att näringsliv och utbildningsanordnare samarbetar för att kunna erbjuda eleverna så attraktiva och ändamålsenliga utbildningar som möjligt. Därför är arbetsgivare aktiva i både utformningen av utbildningen och genom att ta emot studerande på arbetsplatsen för LIA (Lärande i arbete) under utbildningstiden.
Ponton	Flytande brygga gjord av betong.
Stävförtöjning	När du förtöjer båten med fören mot bryggan.
Y-bom	Avskiljare mellan två båtplatser, förankrad i bryggan.

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Ordlista.....</b>	<b>2</b>
<b>1 Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund .....	5
1.2 Syfte och mål.....	7
1.3 Frågeställning .....	7
1.4 Avgränsningar .....	8
1.5 Metod .....	8
<b>2 Hamnutvecklings idéer i Marstrand .....</b>	<b>10</b>
2.1 Gästhamn.....	10
2.1.1 Gästhamn Marstrandsön.....	10
2.1.2 Gästhamn Koön.....	14
2.2 Fasta båtplatser .....	14
2.2.1 Muskeviken/Blekebukten.....	15
2.2.2 Fiskhamnen .....	17
2.2.3 Kilholmarna.....	19
2.3 Vinterförvaring av båtar .....	21
2.3.1 Vinterförvaring Mjölkekilen .....	21
2.3.2 Vinterförvaring Danska Stens parkering.....	23
2.4 Badhålan och Mjölkekilen .....	24
2.4.1 Badhålan.....	24
2.4.2 Mjölkekilen etapp 2.....	25
2.5 Evenemang .....	27
2.5.1 Evenemangslots.....	28
2.5.2 Djuphamnskajen.....	30

2.5.3	Evenemangsbygga .....	30
2.6	Seglarymnasium .....	32
2.7	Vågundersökningar .....	33
<b>3</b>	<b>Slutkommentar .....</b>	<b>34</b>
<b>4</b>	<b>Bilagor .....</b>	<b>35</b>

# 1 Inledning

*Från Stegling Till Segling* som är ett Carpe Mare projekt, inom EU's gemenskapsinitiativ LEADER+<sup>1</sup> som skall främja utveckling på landsbygden, har haft i uppdrag att se över Marstrands hamns olika delar för att mynna ut i ett förslag till en utvecklingsplan. Utvecklingsidéerna skall visa möjligheter för Marstrand att som en modern hamn kunna möta framtidens behov, som är till nytta för ortens utveckling som åretruntort. Hamnen engagerar alla och är därför en viktig beståndsdel i ett fördjupat samtal om Marstrand framtid.

*Carpe Mare*<sup>2</sup> är ett av Sveriges tolv LEADER-områden och området sträcker sig längs kustremsan från Lysekil i norr till Vrångö i söder.

Carpe Mare är ett partnerskap mellan ideella intressen, näringslivet och den offentliga sektorn. Idén är att parterna tillsammans skall utveckla projektidéerna, det är alltså inte en angelägenhet för endast en aktör.

Carpe Mare skall stödja projekt och initiativ längs kusten som förbättrar möjligheterna till att bo, verka och leva längs kusten året runt.

## 1.1 Bakgrund

Genom alla år har hamnen haft en centralposition i Marstrand. Med dess fördelaktiga läge och lättillgänglighet med två inlopp, djup och starka strömmar – som bidrar till att isen sällan lägger sig under vintrarna – har Marstrands hamn haft en enorm betydelse som internationell hamnplats i Europa genom historien. Marstrands hamn byggdes i slutet av 1700-talet och var då Europas längsta kaj med sina 1 200 m.

Idag är Marstrand Sveriges seglarstad nummer ett, ett internationellt kappseglingscentrum där det årligen arrangeras både nationella och internationella seglingar och mästerskap. Swedish Match Cup, numera Match Cup Sweden, drar varje år ca 100 000 besökare till Marstrand.

De stora arrangemangen är viktiga för näringslivet på orten och ”vädersäkrar” besöks-säsongen, genom att sprida ut dem under året kan även för- och eftersäsongen få fler

---

<sup>1</sup> [www.leaderplus.se](http://www.leaderplus.se)

<sup>2</sup> [www.carpemare.nu](http://www.carpemare.nu)

besökare. Det skulle betyda att man utnyttjade befintliga anläggningar bättre och skulle kunna leda till fler permanenta arbetstillfällen. Sommartid tillkommer som mest ca 200 arbetstillfällen i Marstrand, främst inom handel, samt hotell- och restaurangbranschen. Projektet Från Stegling Till Segling har verkat för att stärka evenemangens lokala förankring.

Marstrand är Sveriges största gästhamn, med sina 40 000 gästnätter är gästhamnen den största boendeanläggningen i Kungälv's Kommun, hotell och campingplatser inräknade. Under högsommaren är trycket högt, hamnen är alltid full med båtar och det internationella inslaget är stort. Marstrand är exotiskt för besökare/seglare från Norden och Nordeuropa, de kan inte besöka Sverige utan att ha besökt Marstrand. Under regattorna hyrs delar av gästhamnen ut till arrangörerna, vilket begränsar allmänhetens ytor. Trycket på servicen blir dessutom oerhört högt. Tyvärr är besöksfrekvensen ojämn vilket gör det svårt att planera ihållande åtgärder.

Även kraven från myndigheterna tilltar. Statens räddningsverk har under år 2006 arbetat fram allmänna råd om brandskydd i gästhamnar. Detta för att öka säkerheten. Råden handlar bl a om att det i gästhamnarna bör finnas en plan i vilken det skall framgå vilket antal båtar hamnen är dimensionerad för och placering av dessa, brandskyddsrutiner etc. Dessa rekommendationer är välkomna ur säkerhetsaspekten, men hur påverkar det tillgängligheten för besökarna?

Båtägarna blir allt fler vilket leder till ökade krav, ett annat hänsynstagande är att båtarna dessutom har en tendens att bli bredare. Detta påverkar i hög grad de fasta båtplatsernas utformning och antal. Att se över en lösning på detta och vinterförvaringen är en stor del av projektet. Vi vet ju att för bofasta och sommargäster i Marstrand är det lika naturligt att ha en båtplats för båten som en parkeringsplats för bilen, det är en del av livet i havsbandet.

Projektet Från Stegling Till Segling går parallellt med ett annat Carpe Mare projekt, 440 30 Marstrand som främst handlar om att ta fram nya bostads- och utvecklingsområden i postnummerområdet Marstrand. Dessa två projekt skall resultera i en Idealbild Marstrand, som skall ligga till grund för det fortsatta planarbetet i Marstrand.

## **1.2 Syfte och mål**

Huvudsyftet, med hamnutvecklingsprojektet Från Stegling Till Segling, är att skapa en tänkbar utvecklingsplan för Marstrands hamn. Där målet är en modern hamn som kan möta framtidens behov på alla plan och som är till nytta för Marstrands utveckling som åretruntort. Hamnen engagerar alla och är därför en viktig beståndsdel i ett fördjupat samtal om Marstrands framtid.

## **1.3 Frågeställning**

Följande frågor har legat till grund för projektet. Det har dock inte funnits utrymme att gå på djupet med alla frågeställningarna, då vissa tagit mer tid och kraft än planerat.

Följande frågor har behandlats och redovisas i utvecklingsplanen:

- Hur utvecklar vi bäst Marstrands hamn för att tillmötesgå framtidens behov? Hur ska hamnen utnyttjas i framtiden? Hur kan efterfrågan på fasta båtplatser och vinterförvaring lösas? Hur kan gästhamnen utvecklas?
- Hur går vi tillväga för att skapa ett gott samarbete mellan Marstrands hamns aktörer?
- Vilka aspekter är viktiga i en Charrette?
- Hur kan en evenemangsmanual se ut?
- Vad finns det för utvecklings möjligheter i vattnet runt Marstrands hamnområde och vad finns det för restriktioner att ta hänsyn till?
- Finns det vilja att skapa ett Seglargymnasium i Marstrand?

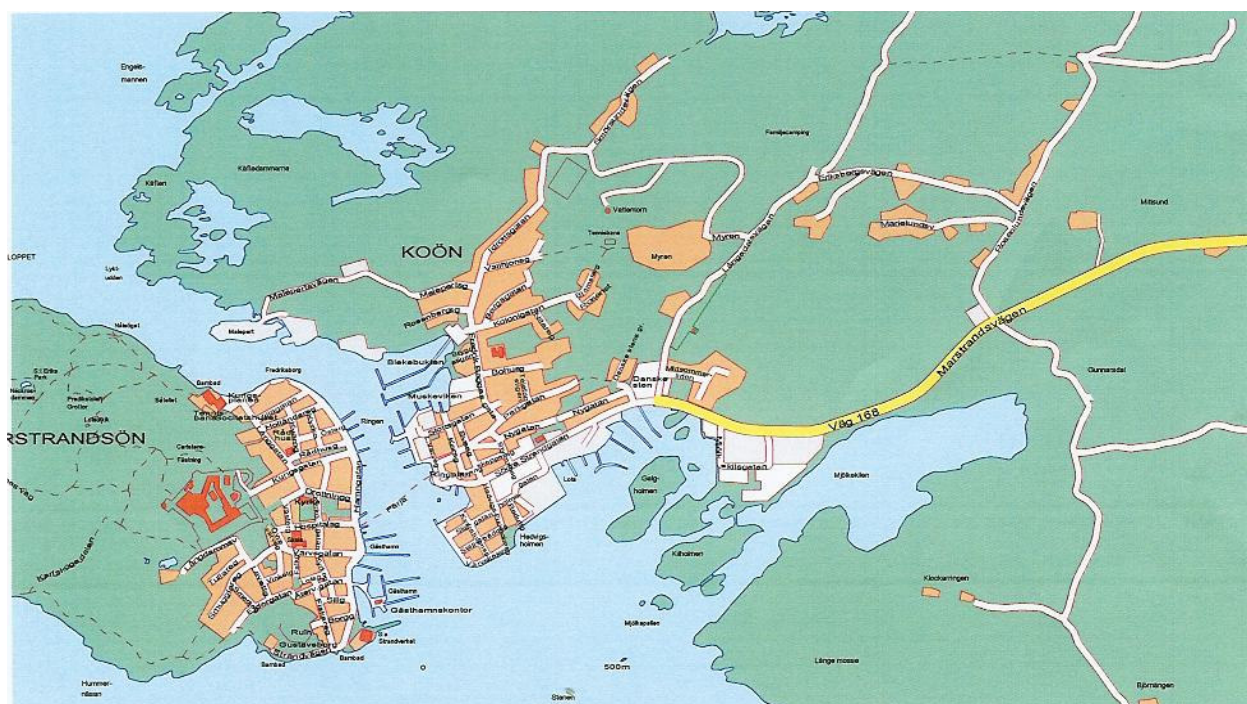
Följande frågor har inte bearbetats fullt ut:

- Hur finansieras genomförandet av de utvecklings förslag projektet mynnar ut i?
- Hur ser en lämplig och effektiv driftform av Marstrands hamn ut? (Redovisas i ett separat dokument.)
- Hur skapar vi ett bra informationsflöde och god samverkan mellan Marstrandsborna och Kungälv's kommuns förvaltning?
- Hur ser besöksstrukturen ut i Marstrand?
- Hur påverkar utvecklingen positivt/negativt näringslivet och besöksnäringen?



## 1.4 Avgränsningar

Med Marstrands hamnområde menas i utvecklingsplanen hamnen på Marstrandön och Koön.



## 1.5 Metod

Carpe Mare har beviljat projektpengar för att se över och utveckla Marstrands hamn, finansieringen bygger på ett partnerskap mellan offentlig verksamhet, näringsliv och ideella krafter. Det är Samhällsbyggnad i Kungälv kommun som står som projektägare för projektet Från Stegling Till Segling, men det är alla parterna som gemensamt skall utveckla projektidéerna och de har ett gemensamt ansvar.

Projektgruppen delades till en början in i flera arbetsgrupper som berörde olika områden i hamnen, ex. gästhamnen, fasta båtplatser, vinterförvaring, marin verksamhet, seglingsarrangemang, förlängning av turistsäsongen och seglargymnasium etc. Grupperna har tittat på hur nuläget ser ut och det ökade behovet av bl a fasta båtplatser, ökad service i gästhamnen, vinterförvaring av båtar, utrymme vid stora seglingsarrangemang etc. De har även tittat en del på vad det finns för restriktioner i området och samlat ihop olika utvecklingsidéer som finns för Marstrand.

Projektet har samarbetat mycket tillsammans med systerprojektet 440 30 Marstrand, som arbetar för att få fram utvecklingsområden för bostäder och verksamheter i postnummerområdet Marstrand. Båda projekten är en del i Idealbildsarbetet i Marstrand, där det bl a ingår en dialog mellan Marstrandsborna, Marstrands näringsliv och Kungälv kommun. Man har bl a använt sig av dialogmetoden Charrette (se bilaga 1), vilken innebär att representanter från olika samhällsgrupper, föreningar, kön, åldrar etc. arbetar intensivt i smågrupper under tre dagar. Grupperna arbetar fram utvecklingsförslag som de sedan redovisar varje dag i öppna möten för allmänheten. I Marstrand ställdes de slutliga förslagen ut under sommarmånaderna 2006, för att ge allmänheten och myndigheter ytterligare tid för att lämna synpunkter. Under hösten sammanställdes yttrandena i en samrådsredogörelse, med kommentarer från politiken. Sedan har det under våren tagits fram ett förslag till Idealbild utifrån Charretteförslagen och samrådsredogörelsen. Denna kommer att ställas ut sommaren 2007.

Det har varit en stor projektgrupp, med en bred kompetens, som arbetat fram detta förslag till utvecklingsplan för Marstrands hamn. Både näringslivet, föreningar och kommunen har varit representerade.

#### Projektdeltagare i Från Stegling Till Segling:

- Föreningar: Marstrands Båtförening, Marstrands Segelsällskap (MSS), Marstrands Företagareförening, Team Marstrand, Marinarkeologiska Sällskapet Göteborg (MASG), Göteborgs Kungliga Segelsällskap (GKSS), Marstrands hembygdsförening och KMS Nordön.
- Kungälv kommun: Planering och Hamnverksamheten inom sektorn Samhällsbyggnad (f.d. Samhällsbyggnadskontoret och Tekniska kontoret i Marstrand), Gymnasium inom sektorn Skola (f.d. Gymnasieförvaltningen), Info inom sektorn Administration (f.d. Informationsteamet) och Räddningstjänsten inom sektorn Bygg och miljö.
- Länsstyrelsen Västra Götalands Län (naturvårds- och samhällsbyggnadsenheten)
- Västsvenska turistrådet
- Sjöfartsverket
- Bohusläns museum
- Skärgårdsutvecklaren i Kungälv kommun & Tjörns kommun

## 2 Hamnutvecklings idéer i Marstrand

Här nedan följer en sammanställning av de idéer som projektgruppen inom projektet Från Stegling Till Segling arbetat fram (se bilaga 2).

### 2.1 Gästhamn

Marstrands gästhamn är en pärla för Kungälv kommun med nationell och internationell status, kommunen äger en av världens bästa seglingsarenor.

Marstrand är även Sveriges största gästhamn med 40 000 gästnätter per säsong, vilket innebär att trycket på servicen, säkerheten och antalet platser ökar. Hur kan gästhamnen utvecklas för att möta detta?

#### 2.1.1 Gästhamn Marstrandsön

Fremsta anledningen till att Marstrands gästhamn behöver byggas om är för att den skall kunna leva upp till de normer och rekommendationer som finns. Säkerheten och tryggheten behöver kontinuerligt utvecklas. Man vill även kunna utnyttja det befintliga vattenutrymmet mer effektivt, genom att ändra bryggornas nuvarande placering.



Hamnverksamheten i Marstrand har ett förslag på hur man skulle kunna bygga om gästhamnen för att öka säkerheten, tryggheten, kunna ge bättre service och fler gästplatser. Förslaget skulle ge ca 60-70 fler platser än idag, en ökning från 230 till ca 290-300 gästplatser. På insidan av hamnen skulle det även kunna anordnas ca 30-40 nya fasta

båtplatser. Dessa skulle även kunna användas som gästplatser om man kan ordna fler bryggor på norra delen av Marstrandsön. Där skulle nya bryggor dock behöva skyddas mot den skvalpiga sjön som går in.

De två nordligaste bryggorna i förslaget kan utnyttjas till regattahamn under de stora seglingsevenemangen i hamnen, om hamnen skall fungera som tidigare år. Detta ger dock gästhamnen ett minus på ca 100 gästplatser. Naturligtvis får regattaarrangören betala hyra för de platser man behöver, men det blir färre platser för gäster och åskådare. För att undvika detta skulle en lösning kunna vara tillfälliga pontoner som regattahamn vid stora evenemang. Det är dock höga driftkostnader för exempelvis bogsering och förankring av pontonerna. Det är på så sätt upptill arrangören om de bedömer detta som en rimlig kostnad. Vart pontonerna skall ligga blir en fråga att lösa tillsammans med Hamnverksamheten.

Gästhamnen skulle kunna erbjuda fler bokningsbara platser – vilka skulle kunna innefatta mer service exempelvis som bokning av bord på restaurang, pizzaleverans, lunchlåda etc.

En av grundpelarna till ombyggnationen är att öka säkerheten, att gästerna skall få sin plats och känna att båten ligger tryggt och att de kan lämna den för att exempelvis upptäcka öns alla utbud.

Förslaget är dock inte godtaget av hela projektgruppen. Team Marstrand och Marstrands Företagareföreningen skulle gärna vilja se ett alternativ till Hamnverksamhetens förslag, som ger alla gästerna närmre avstånd till öns restauranger och butiker etc.

För att öka servicen i gästhamnen behöver gästhamnskontoret byggas ut, byggnaden har idag fyra dam respektive fyra herr duschar, detta är inte tillräckligt när gästantalet tilltar.

Byggnaden går att både bredda och höja, men det krävs en planändring. En annan lösning är att finna möjligheter för dusch etc. på andra håll i hamnen. Det är inte alla hamnar som har utbudet helt nere vid bryggan. Hamnverksamheten anser dock att man bör ha servicen samlad ur skötselsynpunkt och drift.

Statens räddningsverk har under år 2006 arbetat fram allmänna råd om brandskydd i gästhamnar, detta för att öka säkerheten. Råden handlar bl a om att det i gästhamnarna bör finnas en plan i vilken det skall framgå vilket antal båtar hamnen är dimensionerad för och placering av dessa, brandskyddsrutiner etc.

Syftet med de brandskyddsåtgärder, som redovisas i SRVFS 2006:3, är att begränsa risken för brandspridning mellan båtar i gästhamnar samt att begränsa konsekvenserna om brand uppstår.<sup>3</sup>

Rekommendationen är alltså till för att man skall dimensionera hamnarna efter tre båtar i bredd. Om det inte är praktiskt möjligt att följa rekommendationen bör man ha en handlingsplan över vilka resurser man då sätter in.

Att stävförtöja är bättre än att ligga längs med kajen i bredd ur många aspekter, men framförallt ur brandspridnings-, förflyttnings- och släckningssynpunkt. Det får dessutom plats fler båtar i hamnen. Andra fördelar är att gästerna alltid kan lämna kajen när de vill, utan att besvära andra. Det blir mindre spring över båtarna, säkerheten ökar och det blir mycket trevligare.

Samtidigt måste man ha med sig att en hamn inte kan avvisa båtar och skicka ut dem i hårt väder, då det blir överfullt i hamnen är det meningen att handlingsplanen skall träda in.

Det har även diskuterats i projektgruppen att man skulle kunna införa systemet att hyra ut lediga fasta båtplatser under högsäsongen, för att öka antalet gästplatser i hamnen.

Hamnverksamheten ställer sig dock inte bakom idén då den strider mot säkerheten som man prioriterar högt. Det finns inte idag någon handlingsplan för hur man skall hantera sovande gäster på fasta båtplatser, som dessutom kan befinna sig på spridda ställen i hamnen.

Ett annat problem är att bryggorna i Marstrands hamn ägs av kommunen och y-bommarna av båtplatsinnehavaren. Ersättningsfrågan vid eventuella skador leder till att de flesta inte är villiga att låta gästbåtar ligga på deras platser när de själva är borta. En lösning på detta skulle vara att kommunen köper loss y-bommarna, men detta bedöms inte ekonomiskt möjligt i dagsläget. En y-bom är värd mellan 7 000 – 10 000kr. Kanske skulle båtplatsinnehavaren istället kunna få ersättning för den tid de hyr ut sin plats. All andrahandsuthyrning skall dock gå via Hamnverksamheten inom kommunen.

Det är viktigt att ha en dialog om hur man gemensamt kan lösa problemen i Marstrand. Att ha med sig är att en gästhamnsplats är mer lönsam än en fast båtplats.

Marstrands gästhamn skulle kunna underlätta bristen på vinteruppställningsplatser genom att bereda plats för fler vinterliggare. Hamnen är idealisk med tanke på att den är isfri större delen av vintrarna. Efterfrågan ökar och i Marstrand är det marknadsföring och viss planering

---

<sup>3</sup> Key Hedström, *Statens räddningsverks författningssamling: SRVFS 2006:3*, Statens Räddningsverk.

som behövs. Det är dock viktigt att Hamnverksamheten får tillgång till bryggorna för underhåll vintertid, detta ser man emellertid inte som något hinder.

Att diskutera olika sätt att driva en gästhamn på har varit en uppgift för projektgruppen. Detta kommer dock att redovisas i ett eget dokument.

Idag drivs Marstrands gästhamn professionellt och effektivt i entreprenörsanda, genom stordriftsfördelar av Hamnverksamheten inom sektorn Samhällsbyggnad i Kungälv kommun. Vilket innebär att de anställda arbetar både i hamnen, på parkeringarna och inom park och natur, kostnaderna fördelas efter hur mycket tid de anställda lagt ner per verksamhet. Man delar även på maskiner och annan utrustning.

Hamnverksamheten har ett nära samarbete med föreningar och företag m.fl. idag, detta skulle kunna utvecklas genom exempelvis en bolagisering av hamnen vilket skulle ge verksamheten ökade möjligheter. Ett ökat samarbete med andra verksamheter på Marstrandön skulle i sin tur kunna ge fler värdeskapande produkter i hamnen – ökat utbud och ökad servicegrad. Vilket i sig skulle kunna gynna befintliga verksamheter och ortens utveckling. Exempel på värdeskapande produkter är att ge gästerna tillgång till en bastu, cykeluthyrning, information om båtturer runt ön, barnpassning (ex. i gymnastiksalen som står tom sommartid) etc.

Marstrands gästhamn är inte bara Sveriges största gästhamn, utan även den största boendeanläggningen i Kungälv kommun, campingar och hotell inräknat. Hamnavgiften är generellt låg i alla gästhamnarna på västkusten i jämförelse med andra boendeanläggningar, exempelvis campingar.

Drivs gästhamnen professionellt, där man ständigt utvecklar säkerheten och servicen vilket leder till ökade värden för gästerna, får det gästerna att känna att det är värt att betala mer. Man måste bli bättre på att differentiera priserna i hamnen utifrån säsong, efterfrågan och service. Möjligen skulle färjetaxan kunna ingå i gästhamnsavgiften. Västtrafiks nya magnetkort ökar möjligheterna för specialkort, Marstrandshamn har också möjlighet att på sikt utveckla sin nya biljettautomat.

Det har även pågått diskussioner kring hur man kan minska den skvalpiga sjön som går in i Marstrands gästhamn. Ett förslag har varit att förlänga stenpiren vid Södra Strandverket, vilket dock blir ett dyrt projekt. Att använda sprängsten till en förlängning av piren är orimligt kostnadsmissigt enligt projektgruppen, p.g.a. djupet ner till bergbotten i hamnen behövs ca 300 kubik sprängsten per löpmeter pir.

### **2.1.2 Gästhamn Koön**

Projektgruppen har konstaterat att det är Marstrandsön som är intressantast som gästhamn hos båtfolket, det är Marstrandsön alla kommer för att besöka. En lite lugnare och enklare gästhamn skulle dock kunna finnas på Koön, med lägre avgift och mindre service. Många önskar dock att färjeavgiften ingår i gästhamnsavgiften, eftersom det är charmen på Marstrandsön och dess utbud man kommer för att besöka.

Hamnverksamheten ser inte för närvarande en gästhamn på Koön som en del av sin verksamhet. Man vill inte splittra den gästhamnsverksamhet man driver idag, utan vill ha en samlad gästhamn för att kunna hålla en hög säkerhetsnivå och standard med god service. Ett alternativ skulle kunna vara att en gästhamn på Koön har samma huvudmannaskap som gästhamnen på Marstrandsön, men sköts av exempelvis en förening.

## **2.2 Fasta båtplatser**

Plats behoven i Sveriges hamnar ökar varje år, då båtägarna blir allt fler och båtarna allt bredare. Marstrands hamn har en efterfrågan på 400 st fasta båtplatser i dagsläget. Hur ska Marstrands hamn tillmötesgå dessa ökade behov?

Västsvenska Turistrådet kommer under hösten 2007 att genomföra en enkätundersökning bland dem som står i kö för en båtplats i de kommunala, privata och klubbdrivna småbåtshamnarna längs Sveriges populäraste kuststräcka - Göteborg till Strömstad, inom Tillväxtprogrammet Båt & Hav.

Gissningsvis står idag upp emot 20 000 i kö för en ny eller större båtplats. I syfte att stödja befintliga och nya aktörer att pröva nya lösningar, förtäta, bygga ut och bygga nytt krävs en inventering av det verkliga behovet. Undersökningen kommer att visa det faktiska behovet av nya båtplatser och vilka servicefunktioner som framtidens båtägare vill ha. Den kommer även att ligga till grund för en fortsatt hållbar utveckling av båtförvaring på land och i vatten<sup>4</sup>.

I Marstrands hamn pågår en inventering av de fasta båtplatserna i hamnen i samarbete mellan Hamnverksamheten och Marstrands Båtförening. Detta för att få en bra översikt över

---

<sup>4</sup> Anders Svedberg, *Ansökan om bidrag från Miljönämnden för Hållbar utveckling av båtplatser i Bohuslän*, Västsvenska Turistrådet, 2007.



användandet av platserna och ge de köande en chans till en båtplats. Syftet är att få till en hamn för alla, som är till gemensam belåtenhet och välordnad ur säkerhets synvinkel.

Sverige är ett av världens mest fritidsbåtstata länder. Statistiken visar på åtta vuxna personer per fritidsbåt i Sverige, endast våra nordiska grannar Norge och Finland samt Nya Zeeland uppvisar en liknande båttäthet. Som jämförelse går det 16 personer per fritidsbåt i USA, 50 i Holland, 185 i Tyskland samt 300 i Japan<sup>5</sup>.

### **2.2.1 Muskeviken/Blekebukten**

Projektgruppen har ett förslag på en om- & utbyggnad av bryggorna i Muskeviken/Blekebukten, som grundar sig på Marstrands Båtförenings ursprungliga förslag.



Att lägga om, utöka antalet och förlänga dagens bryggor i Blekebukten/Muskeviken kan ge ca 280 nya bryggmetrar, vilket motsvarar ca 120 båtplatser. Detta skulle hjälpa till att minska antalet båtplatsköande i Marstrand.

Det finns även en idé om hur man kan finansiera om- och utbyggnaden. De personer som idag står i båtplatskön och som erbjuds plats betalar 5-7 års avgifter i förskott och därefter normal årsavgift. Detta ger kommunen en insats för att investera i bryggorna.

---

<sup>5</sup> Fakta om Båtlivet i Sverige, Informedia Communications AB, 2006



Den yttre pontonen som byggs med vågdämpande kjolar kommer att avsevärt förbättra den yttre miljön och säkerheten för området som helhet.

Längst in i viken går det även att göra i ordning en brygga som är anpassad för funktionshindrade, med närhet till parkeringsplatser. Vid upprättande av detta bör utformningen noggrant studeras.



MSS slipen bör finnas kvar för internverksamhet, för allmänheten finns förslag på en isättnings- och upptagningsplats vid Kilholmen, se kapitel 2.2.3. Kilholmarna s.16.

Marstrands hamn är utbyggd i flera omgångar därför ligger båtarna storleksmässigt varvade små och stora. Detta vill Marstrands Båtförening och Hamnverksamheten strukturera om, så att man får de minsta båtarna liggandes innerst på bryggorna bl.a. på grund av vattendjup. Det arbetas idag på en omskrivning av förtöjningsavtalet för att göra detta möjligt. I fortsättningen är tanken att båtägaren är garanterad en båtplats som passar båten.

Ett ökat samarbete mellan KMS Nordön, Marstrands båtförening och Hamnverksamheten kan leda till bättre utnyttjande av hamnarna.

Åtgärderna i gästhamnen kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.

Kommentar från Bohusläns museum:

Bohusläns museum anser att vid utplacering av nya betongvikter till flytbryggor i området bör en arkeologisk förundersökning av ytan göras för respektive betongvikt. I viken ligger ett känt vrak.

### 2.2.2 Fiskhamnen

Fiskhamns- och Mjölkekilsområdet ser projektgruppen som den potentiella platsen i Marstrand för framtida hamnutveckling.



Vid en utvidgning av Fiskhamnen söder om vågbrytaren, föreslås att en ca 100 m lång sjödämpande ponton förankras i sektioner mellan Djuphamnskajens sydöstra hörn och med en sträckning mot Galgholmen. Detta skapar förutsättningar för en skyddad utvidgning av Fiskhamnen samt möjligheter att anlägga en sjötapp i området.



Under arbetet med Charretten framkom att placeringen av bensinstationen vid Ringplan (se bild ovan) i framtiden kan komma att ifrågasättas, samt att det redan idag är svårt att besöka sjötappen p.g.a. djupgående och trängsel. I den sjödämpande pontonen kan det anläggas en självbetjänaad sjötapp. Förvaringen av drivmedel sker då i tankar i pontonen.

I varje ponton kan det förvaras ca 2 x 40 cbm. Detta medför att även större fritidsbåtar skulle kunna bunkra i Marstrand. Pontonen kan också fungera som förtöjning för gästande båtar på såväl in- som utsida i lugna väderförhållanden.

Alternativt kan samma typ av ponton läggas ut ca 30 meter för att enbart innehålla en sjötapp. I området mellan pontonen och den befintliga vågbrytaren kan en ny hamn anläggas med ca 325 bryggmetrar.

Vad gäller landytan i Fiskehamnen förordar projektgruppen att den i framtiden skall användas av verksamheter med marin inriktning. Traditionellt har denna utgjorts av fiske eller annan havsanknuten näringsverksamhet. Idag finns endast ett fåtal fiskare kvar. Verksamheter med marin inriktning i en modern tid bygger allt oftare på fritidsaktiviteter av olika slag. I fiskhamnsområdet finns även sådana: Kajakcenter och dykverksamhet, förutom det nyttjande av delar av området som tas i anspråk vid seglingsregattor för sjösättning och riggning. Kapaciteten är dock begränsad när det gäller kranar, slipar etc.

Åtgärderna i Fiskhamnen kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.

#### Kommentar från Bohusläns museum:

Bohusläns museum anser att arbetet bör föregås av en arkeologisk förundersökning. Enligt uppgift är delar av den föreslagna ytan muddrad varför det är svårt att bedöma behoven. Det finns uppgifter om ett antal fartyglämningar inom eller i anslutning till aktuellt vattenområde. Ur antikvarisk hänseende är flytpontonbrygga med betongvikter att föredra.



### 2.2.3 Kilholmarna

En ny hamn föreslås anläggas på Kilholmarna, mellan Kilholmen och södra Koön.



Mellan en föreslagen vinteruppställningsplats i Mjölkekilen och Kilholmarnas östra sida byggs en transportväg, med möjlighet för fritt vattenflöde till och från Mjölkekilen, för att kunna ta sig ner till den nya marinan.

En kaj anläggs utefter Kilholmarnas östra sida (se bild ovan), i anslutningen till vägen från uppställningsplatsen, och utformas för att dels kunna sjösätta trailerburna båtar och/eller för att med kran eller gaffeltruck sjösätta större och tyngre båtar.

En mastkran bör finnas samt möjligheter för förvaring av master i ett skjul.

Kajen sträcker sig söderut efter Kilholmarna och pontonbryggor arrangeras så att fri passage kan ske utefter Koöns västra sida.

Cirka 250 bryggmetrar kan skapas med pontoner, för fastplatser och/eller gästplatser, beroende på bottenförhållandena.

För att hindra grov sjö att tränga in i viken läggs en vågdämpande ponton ut från Kilholmen vid inloppet.

Trailade båtar är de som ökar mest i Sverige idag, bl a på grund av svårtillgängligheten av båtplatser. Detta leder till ett mer rörligt båtliv, vilket naturligtvis gynnas med en ny mer lättillgänglig ramp.

Genom att anlägga en ny hamn och ge möjligheter för vinteruppställning i detta område uppnås följande:

- Möjligheter skapas för Marstrandsborna att även i framtiden kunna vinterförvara sina båtar i Marstrand. Vinterförvaring av båtar i ett kustsamhälle är en naturlig del av vintermiljön på kusten.
- Då större delen av dagens kappseglande båtar, inklusive service båtar, är trailer burna kan sjösättning etc. ske i det nya området och avlastar därmed den inre delen av samhället från tung och skrymmande trafik till och från Muskeviken. Uppställning av trailers kan ske i Mjölkekilen.
- Kappseglare kan redan i Mjölkekilsområdet tas om hand av arrangörerna för inmätning etc. Deltagande båtar kan på detta sätt dessutom hållas borta från den hårda trafiken i hamnen och färjan, de seglar den södra vägen ut till banorna eller hamnen.

Arbetsstillfällena kan skapas genom att:

- Ett lokalt företag tillåts uppföra en verkstadslokal i området som sysslar med reparationer - service – underhåll av båtar samt upptagning – sjösättning etc. av båtar i det nya hamnområdet.
- Möjligheter för befintliga företag inom fritidsbåtssektorn att expandera, genom att vinterförvaring av båtar säkerställs i Marstrand.
- Utnyttja hamnen för Seglarymnasiet.
- Utnyttja hamnen för charterverksamhet.

Åtgärderna vid Kilholmarna kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.

#### Kommentar från Bohusläns museum:

Bohusläns museum anser att det kan finnas behov av särskild utredning av aktuellt område, med anledning av att viken har använts som ”båtkyrkogård” d v s plats för slopade fartyg. Det är oklart om det finns kontinuitet till äldre tider.

## **2.3 Vinterförvaring av båtar**

Hur kan den ökade efterfrågan på vinterförvaring av Marstrandsbornas båtar lösas, när varv efter varv läggs ner? Skall Marstrandsbornas båtar köras iväg till båthallar utanför Marstrand för vinterförvaring, eller finns det en bra plats för förvaring på orten?

När arrendena för några av dagens varv i Marstrand går ut blir ca 350 båtar utan vinterförvaringsplats, förutom de som redan fraktas bort. Frankes Marina kör idag 80-100 båtar till sin båthall i Rollsbo och Ringens Varv kör sina båtar, ungefär samma antal, till Älvängen. Det är en stor belastning på väg 168, ska vi öka på den belastningen genom att ta bort möjligheterna till förvaring i Marstrand?

Det går att få sin båt upptagen och vinterförvarad i Nordre älv, men om alla Marstrandsbor kör sina båtar dit minskar arbetsuppgifterna för de lokala varven. Som idag bl.a. hjälper till med att lyfta, sjösätta och annan service. Majoriteten av båtarna i Marstrand är mindre båtar som båtägarna själva står och grejar med under vinterhalvåret, av tusen båtar är ca 800 st under 8 m. Det är därför värdefullt med närheten till båten även vintertid och till en lokal verkstad/ett lokalt varv.

Per-Olof Samuelsson, Stenungsunds kommun och projektledare för Miljöanpassat båtupptag, har skrivit rapporten ”Miljöanpassat båtupptag – Reningsanläggning för alla hamnstorlekar”.<sup>6</sup> Rapporten ger hamnägare rekommendationer för hur deras reningsanläggning, i förbindelse till båtupptagning och vinterförvaring, bör se ut.

Den kan vara till hjälp vid anläggandet av nya hamnområden i Marstrand.

### **2.3.1 Vinterförvaring Mjölkekilen**

Nuvarande parkeringsplats i Mjölkekilen tillsammans med vattenområdet mellan Kilholmarna och Koön, syd om det gamla dämmet, är det område i Marstrand som har den största

---

<sup>6</sup> Per-Olof Samuelsson, *Miljöanpassat båtupptag: Reningsanläggning för alla hamnstorlekar*, Stenungsunds kommun, 2006

utvecklings potentialen för det marina friluftslivet samt utveckling för företag inom den marina industrin.



Den nuvarande parkeringsplatsen rekommenderas att iordningställas för det ökade behovet av vinterförvaring av båtar i Marstrand. I första hand för de båtar som har fastbåtplats i hamnen. Där bör även finnas tillgång till vatten och el.

Det område som i den gällande detaljplanen är markerad för utfyllnad (se bilden nedan) föreslås utnyttjas så att området kan expandera, både för marin verksamhet, bilparkering sommartid och båtuppställning vintertid.



Vid utnyttjande av området som uppställningsplats för båtar vintertid ökar intäkterna avsevärt för markägaren på årsbasis. Dagens intäkter kommer endast från tre månaders bilparkering under högsäsongen.

Den optimala utvecklingen uppnås om en fast förbindelse anläggs mellan Galgholmen och Badhålan. Detta kan då medföra att företaget på Galgholmen kan utveckla sin verksamhet av vinterförvaring, samt reparationer och underhåll av fritidsbåtar.

Åtgärderna i Mjölkekilen kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.

Kommentar från Bohusläns museum:

Bohusläns museum har ingen antikvarisk erinran mot förslaget.

Kommentar från Räddningstjänsten:

Viktigt vid planering av en vinterförvaringsplats för båtar är det viktigt att beakta spridningsrisken vid händelse av brand. För att minimera skadefallet samt möjliggöra effektiva släckinsatser vid händelse av brand, bör en uppställningsplan med ordentliga kvarter för att eliminera brand spridningsrisken samt säkerställa räddningsfordons framkomst. För att minska risken för uppkomst av brand bör ingen förvaring av batterier samt brandfarliga väskor och gaser accepteras under vinterförvaringen. Räddningstjänsten bör vara delaktig i planarbetet.

### **2.3.2 Vinterförvaring Danska Stens parkering**

För att redan idag kunna möta den ökade efterfrågan på möjligheter för vinterförvaring av fritidsbåtar i Marstrand skulle parkeringen vid Danska Sten åter kunna utnyttjas.

Området skulle kunna utnyttjas till 50 % för båtar under perioden 1 oktober till 1 juni, resterande av platsen bör fortfarande vara tillgänglig för parkering av bilar. Det är viktigt att inte bygga bort alla parkeringsmöjligheterna, då man arbetar hårt på att få igång fler evenemang i Marstrand även under lågsäsongen.

På området bör inte båtar med en större höjd, inklusive täckning, än två meter förvaras under vintern. Båtar som skall förvaras här skall innan uppställning vara rengjorda från beväxtning och lös färg. Det vore positivt om det skapades förutsättningar för användande av vatten och el samt omhändertagande av avfall.

Vinterförvaring av fritidsbåtar på parkeringsytan ökar intäkterna även här för markägaren under vinterhalvåret.

Åtgärderna vid Danska Sten kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.



## 2.4 Badhålan och Mjölkekilen

### 2.4.1 Badhålan

Även i detta område förordar projektgruppen att markytan i framtiden används till verksamheter med marin inriktning, så som exempelvis varv, segel- och kapellmakare, försäljare av båtprodukter etc.



Ett förslag som kommit upp är att sträva mot att Marstrand skall bli ett Sjösportcenter, vilket bl.a. innebär lokaler för utbildningar såsom seglarymnasium, intensiv helger i exempelvis förarbevis, möjlighet för sjösättning, upptagning och förvaring av båtar och annat material i samband med regattor, möjlighet för alla Sveriges segelsällskap att arrangera mästerskap, seglarläger och elitträningläger. Men även plats för fasta båtplatser, charterverksamhet, en turisthamn, båtbutiker, varv, naturupplevelse inriktade företag såsom ribbåtturer, dykning och kajaker och annan service. Ett Sjösportcenter skulle generera arbetstillfällen för Marstrand och leda till en förlängning av säsongen.

Idén med ett Sjösportcenter är bl.a. GKSS positiva till, som ser framtida problem i Långedrag p.g.a. den ökade trafiken med Styröbåtarna. Kanske kan Marstrand bli deras bas för seglarskolor i framtiden, vilket skulle kunna leda till ett ökat samarbete mellan MSS och GKSS.

Vill Marstrand fortsätta att leva som en internationell hamn krävs det att man arrangerar EM eller VM varje år. Dessa arrangemang kan bli förstora för en fritidsförening som MSS, arrangemangen kräver ofta en liten grupp med anställda för att ros i land. I ett samarbete mellan MSS, GKSS och Hamnverksamheten i Marstrand som både har intresset och kontakterna, kan detta fortsätta.

I Badhålan pågår ett planarbete för att omvandla delar av befintlig parkering till verksamhetsområde. I samband med detta har det gjorts en geoteknisk undersökning,<sup>7</sup> som tyder på att marken i Badhålan och Mjölkekilen kan användas till önskad verksamhet, men med vissa restriktioner i detaljplanen. Då det finns förhöjda halter av metaller i jord och grundvatten på området, som följd av att området använts som soptipp sedan 1950-talet, behöver det göras ytterligare undersökningar för att utreda omfattning och utbredning i anslutning till planerad byggnation.

Genom åtgärder i form av spontningen i Badhålan, öppnas möjligheter för att utveckla vattenområdet mellan Fiskhamnen och Badhålan. Det krävs dock stora muddringsinsatser.

Åtgärderna i Badhålan kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.

#### Kommentar från Bohusläns museum:

Om man i framtiden skulle vilja muddra in i rännen i Fiskehamnen till Badhålan, för att den vägen kunna komma in med båtar till området anser Bohusläns museum att rännen kan bli föremål för särskild utredning.

### **2.4.2 Mjölkekilen etapp 2**

Att utveckla den nya hamnen vid Kilholmen in i Mjölkekilen, norr om det gamla dämmet, skulle leda till ännu fler bryggmetrar och utvecklingsmöjligheter för framtida verksamhet i området.

---

<sup>7</sup> Kristina Haglund, *Översiktlig miljöteknisk markundersökning inom delar av Marstrand 6:7, Kungälv kommun*, GF Konsult AB, 2007



I skrivandets stund pågår diskussioner, mellan Kungälv kommun och Länsstyrelsen, om vart gränsen för det sammanhållande Naturreservatet skall dras i Marstrand. Norra sidan av Mjölkekilen är dock inte inkluderat i Länsstyrelsens senaste förslag, där kan det med andra ord finnas möjlighet till fortsatt utveckling i framtiden.

Sommaren 2007 planerar Länsstyrelsen, i samarbete med Tjärnö Marinbiologiska laboratorium Göteborgs Universitet, att genomföra kompletterande marinbiologiska inventeringar i Marstrandsskärgården.

Syftet är att få en samlad bild av utbredningen av marina habitat inom det tilltänkta reservatet och därmed ett underlag för en långsiktig förvaltning av Marstrandsskärgården.

Inventeringar kommer att omfatta dokumentation av:

- Sammanställning och analys av äldre och nyare inventeringar och provtagningar i området, för att ringa in kunskapsbrist i dokumentation.
- Naturtypernas utbredning och bioversitet (bottentyp och vegetation).
- Hårdbottenfauna/flora (stickprov i form av dyktransekter).

Inom forskningsprojektet MARBIPP (Marine Biodiversity, Patterns and Processes”) har syftet varit att öka kunskapen om den biologiska mångfalden i haven kring Sveriges kust.

Som en viktig del i projektet har det tagits fram ett nätbaserat användarverktyg.<sup>8</sup>

Målsättningen med detta verktyg är att ge ett samlat verktyg för myndigheters hantering av den biologiska mångfalden i Sveriges kustvatten. Länsstyrelsen avser att i samarbete med Tjärnö Marinbiologiska laboratorium genomföra en praktisk tillämpning av MARBIPP-verktyget. Syftet är att utse skyddsvärda/känsliga områden och utföra en klassificering av habitaterna, som i sin tur kan utgöra underlag för rekommendationer för områden där utveckling av verksamheter kan tillåtas.

### Mjölkekilens historia:

I Mjölkekilen har det funnits idéer och tankar om utveckling genom alla tider, här följer ett par tillbaka blickar i tiden.

- 1870 ville man torrlägga Mjölkekilen för att använda området till jordbruksmark.
- På 20-talet ville man även då torrlägga kilen, men då för att anlägga en golfbana. Man hade igång pumpar, men fick aldrig tätt och pengarna tog slut.
- Från 1945-1960 var området en soptipp.
- På 60-talet var Volvo Penta intresserade av att muddra Mjölkekilen, för att placera Ringens Varv där.

Marstrands gamla varv FEAB har även de varit intresserade av att fylla igen kilen och flytta sin verksamhet dit från Hedvigsholmen. Det har även diskuterats att bygga en gångbro långt in i viken, för att öka tillgängligheten till skjutvallarna.

## **2.5 Evenemang**

Marstrand som seglingsarena är högt uppskattad av seglingseliten. Området är unikt. Orten har gett Kungälv kommun en prick på kartan, dit världens bästa seglare kommer för att tävla på vatten som anses ha ett av världens bästa seglingsförhållanden.

Marstrand erbjuder idag bra förutsättningar för att förlänga säsongen med gratis parkering, billig gästhamn och öppna toaletter under lågsäsongen.

---

<sup>8</sup> [www.marbipp.se](http://www.marbipp.se)

### 2.5.1 Evenemangslots

När projektet Från Stegling Till Segling startade började funderingarna på en evenemangslots, med en checklista för arrangörerna hur de ska gå tillväga och vilka kontakter de skall ta, när de vill anordna ett evenemang i Marstrand. Marstrand är speciellt, då det är en liten ort och de flesta invånarna berörs när det är stora evenemang på gång, det är därför extra viktigt med den lokala förankringen.

Samtidigt pågick det ett arbete inne i Kungälv, där man arbetade för att sätta samman en evenemangslots för Kungälvs centrum och en inriktning mot Bohus Fästning.

Projektgruppen har med utgångspunkt ifrån Kungälvs lots arbetat fram en lämplig inriktning för Marstrand.

Evenemangslotsen finns att hitta på Kungälvs kommuns hemsida och kontaktperson är näringslivssekretären Anette Svahn.

Projektet har även utvecklat den evenemangsgrupp, som tidigare träffats inför Swedish Match evenemangen i Marstrand, till en Nåsögatgrupp för Marstrand. En liknande grupp som den som finns inom Göteborg & Co.

#### Deltagare i Marstrands nålsöga:

- Föreningar: Team Marstrand, Marstrands Företagareförening, Marstrands Segelsällskap, Göteborgs Kungliga Segelsällskap.
- Kungälvs kommun: Hamnverksamheten, Informationsteamet, Säkerhet och trygghetssteamet, Räddningstjänsten, Tillståndsenheten.
- Polismyndigheten i Kungälv, Trafikpolisen, Sjöpolisen
- Kungälvs sjukhus, Ambulanssjukvården, Helikopterambulans, Primärvården, Kustens vårdcentral
- Bohussäkerhetstjänst, Försvarmakten
- Södra Bohuslänsturism
- Kustbevakningen, Sjöfartsverket
- Vuxen på stan
- Kollektivtrafiken

Tanken är att alla större evenemang skall slussas genom gruppen och att spridningen av information om vad som är på gång i Marstrand skall bli bättre. Inför större evenemang träffar

gruppen representanter för evenemangen och går genom planerna, och pratar om risker och möjligheter. Alltför att evenemanget skall bli så säkert som möjligt och lokalt förankrat. Det kan även kallas in andra berörda till mötena så som ex. Sjöfartsverket, Kustbevakningen, Kollektivtrafiken, Kungälv's sjukhus etc. beroende på evenemangets karaktär. Detta ser gruppen som en bra grund för att tillsammans kunna arbeta vidare för att förlänga säsongen i Marstrand, öka samarbetet mellan olika parter och underlätta för utomstående arrangörer som vill arrangera evenemang i Marstrand.

Team Marstrand arbetar intensivt för att få till fler evenemang under lågsäsongen i Marstrand. I samarbete med KY-utbildningen: Projektledning inom Mötesindustrin i Kungälv's kommun, kan de få hjälp av studenter för att göra undersökningar som kan hjälpa till att svara på frågor som: Hur påverkar utvecklingen positivt respektive negativt näringslivet och besöksnäringen? Hur ser besöksstrukturen ut i Marstrand? Vem är gästen, varifrån kommer den samt vilka behov finns? Hur mycket tål Marstrand? Går det att göra Marstrand till en levande ort året runt?

Detta är frågor som dryftats i projektet, men som behöver mer fördjupning då de är viktiga för Marstrands utveckling.

Att lyfta fram historien för att förlänga turistsäsongen, exempelvis genom Porto Franco dagar, är en idé som projektgruppen stöttar. Man är även enig om att man måste satsa på servicenäringen för ortens överlevnad.

Intresset för havskajakpaddling ökar ständigt och utövarna blir fler och fler. Redan i dagsläget kommer ett stort antal besökare för att hyra kajak för en eller flera dagsturer i den för ändamålet idealiska Marstrandsarkipelagen. Ett av de bäst lämpade områdena på västkusten för kajakpaddlare.

Kajakcentret i Marstrand har planer på att utvidga verksamheten, vilket ställer högre krav på bättre förvaring av kajakerna. I utvidgningen ingår en internationell satsning med fokus på vår- och höstaktiviteter, där utländska turister skall slussas ut i området med guidade turer. Detta kan bli ett lyft för lågsäsongen i Marstrand.

Det saknas dock bra angoringsplatser på Marstrandsön, det skulle kunna ordnas dels i närheten av Båtellet och dels i närheten av Södra Strandverket.



## 2.5.2 Djuphamnskajen

Djuphamnskajen bör bevaras enligt projektgruppen, för att i framtiden kunna utnyttjas bland annat för gästande kryssningsfartyg och som bunkringskaj. Kajen är den ända djuphamnen i Kungälv kommun.



För att kunna använda kajen till eventuella kryssningsanlöp måste kajområdet utrustas för att uppfylla de gällande säkerhetskraven. Detta innebär bl.a. kravallstaket, vaktkur och belysning. Det bör även finnas tillgång till 380 v och 120 Amp på kajen för fartygen ur miljösynpunkt, så att de vid hamnliggandet inte behöver använda sina dieselgeneratorer.

Marstrands hamn har redan fått många förfrågningar om kryssningsanlöp.

## 2.5.3 Evenemangsbygga

Projektgruppen stödjer förslaget som finns att arrangera en renodlad Evenemangsbygga i Marstrand. Den nu så kallade Rutgersons bygga norr om färjeterminalen på Koön, som i dagsläget är 30 m lång.



Förslaget bygger på en förlängning av bryggan på 10 m. Rutgeron, Bryggan I Väst och Nordic Marine, som idag disponerar bryggan, skulle enligt förslaget fortsatt disponera delar av den. De resterande metrarna skulle vara tillgängliga för externa utställare. Detta skulle ge en möjlighet till att bl.a. ha en stående marin evenemangshelg i Marstrand, såsom en flytande båtmässa.

Bostadsrättsföreningen Salteriet hyr idag en del av bryggan av Rutgeron, föreningen skulle kunna erbjudas platser på bryggan intill som även den kan förlängas med 10 m, för att få bryggan som en ren evenemangsbrygga.

Coop Konsum hyr även de idag båtplatser på bryggan för sina kunder. För dem och annan service i området skulle en shoppingbrygga kunna byggas vid torget norr om färjetterminalen på Koön (se bild nedan). En två timmars båtparkering för de som vill iland för att exempelvis shoppa, besöka evenemang på Koösidan, göra ett restaurang- eller galleribesök. Detta finns idag bara på Marstrandsön. Där finns tre stycken korttidsparkeringar (i gästhamnen, söder om färjeläget och vid Paradisparken) som under juli månad kostar 40kr, en dagavgift som ger tillgång till vatten, el och wc etc., resterande månader är det gratis.





Åtgärderna kan kräva tillstånd från både kommunala och statliga instanser.

#### Kommentar från Bohusläns museum på förslaget med en Shoppingbrygga:

Bohusläns museum tolkar förslaget som att inga ingrepp kommer att göras i sjöbotten. I det fall det behövs mindre ingrepp i sjöbotten inne vid stenkajerna torde inte detta medföra några problem. Vid utläggning av eventuella betongvikter till flytponton kan det eventuellt vara nödvändigt med arkeologisk förundersökning alternativt antikvarisk vägledning. Man bör vidare vara uppmärksam på att Färjevirket ligger i nära anslutning. Skulle förslaget omarbetas till att omfatta muddring kommer den antikvariska bedömningen bli annorlunda.

## **2.6 Seglarymnasium**

Skolsektorn i Kungälv kommun planerar, efter mycket positiv respons både från politiken och allmänheten, ett seglarymnasium i Marstrand.

Marstrandsskola och Marstrands Segelsällskap (MSS) har, via Svenska Seglarförbundet, startat ett samarbete kallat "Hand-slaget". Detta innebär att det har tillskjutits medel för att kunna erbjuda skolans elever i årskurserna 3-6 att under "Elevens val" välja segling och båtliv.

Syftet är att skapa intresse för segling i tidig ålder och bygga på underifrån bl.a. inför ett seglarymnasium. Man vill få fler ungdomar att uppleva vad båtliv kan tillföra ett aktivt friluftsliv, öka antalet ungdomar som har segling och båtliv som fritidsintresse. Ungdomarna skall även få goda insikter om vikten av båt- och sjövana, sjövätt och kunskaper om väder och vind, för att därigenom kunna möta havet med respekt.

Påsikt vill man även satsa på ett samarbete med årskurserna 7-9 på Ytterbyskolan.

MSS är även intresserade av ett samarbete med Skolsektorn i Kungälv kommun för att etablera ett seglarymnasium i Marstrand. Gymnasiet får gärna använda både MSS lokaler och båtar i ett uppstartsskede.

Idag finns det seglarymnasium (motsvarande) i Lerum, Ängelholm och Stenungsund. Det finns ambitioner att starta något liknande i Marstrand, orten är ju redan synonymt med

segling. Det behöver inte vara riksintag, utan kan begränsas till Göteborgsregionen (GR). Även högstadium kan komma ifråga. En kursstart hösten 2009 kan bli av.

Hösten 2007 är det kursstart för en ny KY-utbildning i Kungälv kommun, Mariningenjör med inriktning mot antingen marinmotorteknik och service eller konstruktion och design. Utbildningsanordnare är Vuxenutbildningen i Kungälv kommun, AB Volvo Penta och Nimbus Boats AB. Kanske kan man finna ett samarbete även mellan Mariningenjör utbildningen och seglarymnasiet.

## **2.7 Vågundersökningar**

Projektgruppen har varit i kontakt med ett par olika entreprenörer för att se på möjligheterna att genomföra mätningar i Marstrands hamn, för att ta reda på om det går att minska sjön som går in i hamnen.

Projektgruppen har dock konstaterat att undersökningarna blir väldigt dyra, en fullständig våganalys inkl. en modell av hur det ser ut i hamnen blir för kostsamma för projektet.

Det finns dock en idé om att genomföra en förenklad undersökning, vilket innebär att en arbetsgrupp med mycket bred kompetens sitter ner tillsammans och ritar och diskuterar vid ett par tillfällen. Detta kommer att genomföras hösten 2007 och resultatet kommer att redovisas i ett separat dokument.

Det har framkommit information, från utförda mätningar<sup>9</sup> i hamnen i början på hösten 2006, att det framförallt är uteslutet ur ett ekonomiskt perspektiv att förlänga Stenpiren vid Södra Strandverket med sten p.g.a. djupet ner till bergbotten. Det kan dock finnas andra lösningar som arbetsgruppen tillsammans får diskutera. En förlängning av Stenpiren vid Södra strandverket skulle kräva minst 300 kubikmeter sprängsten.

---

<sup>9</sup> MMT projekt nummer: 60410, *Marin kartering i Marstrand, ritning ID 60730-01*, Marin Mätteknik AB, 2006

### 3 Slutkommentar

Från Stegling Till Segling har varit ett väldigt intressant projekt att arbeta med, mycket på grund av den breda kompetensen i gruppen och engagemanget kring idéerna som kommit upp. Det har varit mycket stimulerande.

Det har dock inte funnits utrymme under projekttiden att bearbeta alla frågeställningar lika mycket, vissa frågor tog mer tid och kraft än planerat. Fokuseringen har legat på att finna utrymme i Marstrands hamn för fasta båtplatser och vinteruppställning och att finna lösningar för att underlätta vid stora seglingsarrangemang på orten.

Ett par fortsättningsspår i projektet kommer att löpa vidare under hösten. Det gäller bl.a. en arbetsgrupp som kommer att sitta ner och rita och diskutera vågförhållandena i Marstrands hamn. En förenklad vågmättningsundersökning, med fokus på erfarenhet och kunskap om vågor och Marstrand. Resultatet kommer att redovisas i ett separat dokument.

Målsättningen är även att i början på hösten kalla projektgruppen till ett nätverksmöte mellan Skärhamns hamnprojekt och Marstrands hamnprojekt (Från Stegling Till Segling). För att uppmuntra orternas hamnintressenter att ta upp kontakter och utbyta erfarenheter.

Målsättningen är att nätverk skall bildas och fortleva efter projektens avslut. Hamnarna skulle kunna bli "Vän-hamnar" till varandra. Kunna vara ambassadörer för varandra och inte minst ha ett turistiskt utbyte/samarbete. Marstrands hamn, Skärhamns hamn tillsammans med det snart nyinvidga Pater Noster skulle kunna bilda ett besökskluster.

Det kommer även att planeras en omvärldsanalys av gästhamnsdriften. Förhoppningsvis kommer den att genomföras av en eller ett par examensarbetare, för att få någon som är neutral och som har möjlighet att helt fokusera på uppgiften.

Även en sondering av Älgöns militäranläggning skall försökas hinnas med. För att ta reda på eventuella möjligheter till båtuppställning där vintertid.

När det kommer till genomförandet av idéerna i denna utvecklingsplan ligger prioriteringsordningen och genomförandet hos Samhällsbyggnad i Kungälv kommun, i ett samarbete mellan Hamnverksamheten och Planeringsverksamheten. Det är där helhetsgreppet om hur läget i hamnen ser ut och vad som är akutåtgärder eller långsiktig planering finns.

Det kommer även att krävas en mer fördjupad översyn av områdena och troligen diverse tillstånd från både kommunala och statliga instanser i genomförandet. En rekommendation är att använda sig av det kontaktnät som projektet utvecklat.

## **4 Bilagor**

Bilaga 1: Synpunkter från Charretten angående hamnverksamheten.

Bilaga 2: Översiktskarta över projektets utvecklingsidéer för Marstrands hamn.