



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Koncept 2017-10-06  
Datum: 2017-10-24  
Diarienummer: 0404/10

Sirpa Antti-Hilli  
Telefon: 031-368 16 09  
E-post: [foramn.efternamn@sbk.goteborg.se](mailto:foramn.efternamn@sbk.goteborg.se)

### Detaljplan för Verksamheter vid Skarvikshamnen inom stadsdelen Rödjan i Göteborg

---

## Samrådsredogörelse

### Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 22 juni 2010 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 22 juni 2011 – 6 september 2011.

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret under tiden 22 juni 2011 – 6 september 2011. Ett samrådsmöte ägde rum den 18 augusti 2011. De som närvarade representerade andra kommunala förvaltningar och bolag, samt en intilliggande verksamhet. Framförallt framkom frågor kring riskerna med en etablering av LNG-terminal och vad det kan få för konsekvenser för omkringliggande verksamheters möjlighet till utveckling och expansion. Ingen från allmänheten kom på mötet.

### Sammanfattning

I samrådsskedet prövade detaljplanen även hantering av Liquefied Natural Gas (flytande naturgas, härafter förkortat som LNG), och det fanns planer på att anlägga en LNG-terminal inom området till år 2013. Det är inte längre aktuellt med en terminal för LNG inom området, varpå planens syfte har ändrats. Flera av de inkomna synpunkterna från samrådet rörde just en framtida LNG-terminal på platsen, och brister i utredningar kopplade till det. Dessa yttranden är inte längre aktuella i samma utsträckning då planen ändrat fokus.

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter, undantaget synpunkter rörande LNG-terminalen, gäller att det saknas en beskrivning över den totala riskbilden för området, en geoteknisk beskrivning av hela planområdet samt beskrivning över planens påverkan på riksintressen.

Miljökonsekvensbeskrivningen har uppdaterats vad gäller bland annat risk, geoteknik, kulturmiljö och riksintressen.

Plankartan har justerats med avseende på risker från brandfarliga produkter mot Rya skog. Området mellan Rya skog och Rya Nabbe har uteslutits ur planområdet med hänsyn till kulturmiljön medan kajen och vattenområdet har uteslutits ur planområdet med avseende på att det inte längre är aktuellt med LNG inom området.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom revideringar av planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

## Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

### Kommunala nämnder och bolag m.fl.

#### 1. Fastighetsnämnden

Tillstyrker fortsatt planarbete.

##### **Kommentar:**

Noteras.

#### 2. Göteborg Energi AB (fjärrvärme)

Enligt underlag på Göteborg Energi ska det finnas ledningsrätt på befintlig fjärrvärmeledning som är förlagd i den norra delen av fastigheten. Har i övrigt inga synpunkter på den verksamhet som ska etablera sig på denna fastighet. Verksamheten kommer ej i konflikt med fjärrvärmeledningen.

##### **Kommentar:**

Planhandlingarna kompletteras med information om ledningar för fjärrvärme.

#### 3. Göteborg Energi GothNet AB

Vill bli informerade när el och fjärrvärme/kyla förläggs, ifall det finns intresse att få med tomrör för optokabel. Observera befintliga optokablar i området. Övrigt inget att erinra.

##### **Kommentar:**

Noteras. Information vidarebefordras till exploatör genom denna samrådsredogörelse.

#### 4. Göteborgs Hamn AB (GHAB)

GHAB är mycket positiv till att en detaljplan tas fram för att utveckla Skarvikshamnen.

##### *Synpunkter på planförslaget*

GHAB tycker det är viktigt att planen förutom beskrivna produkter, bränslen och gas även tillåter industri, hantering och förvaring av syntetiska oljeprodukter. GHAB anser att syntetiska oljeprodukter ryms inom begreppet petroleum och vill säkerställa att Stadsbyggnadskontoret gör samma tolkning. Om Stadsbyggnadskontoret gör en annan tolkning vill GHAB att användningen ändras så att även syntetiska oljeprodukter tillåts.

GHAB tycker det är bra att användningsgränsen mellan Skarvikshamnen och Rya Skog anpassas till befintliga förhållanden.

GHAB tycker att beskrivningen av risker är fullt tillräcklig och instämmer med Stadsbyggnadskontoret att slutlig användning av området avgörs i verksamhetsprövning enligt miljöbalken.

Vem som kommer att vara exploatör beror på vilken användning som blir aktuell inom planområdet. Göteborg Energi är en av många tänkbara exploatörer.

GHAB avser att arrendera ut marken inom planområdet. För närvarande är det därför inte aktuellt att bilda egna fastigheter.

GHAB ansvarar för VA-ledningar inom hamnområdet. Berörd exploatör ska därför ta kontakt med GHAB och inte Göteborg Vatten innan byggnation för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anlutningen.

#### *Övrigt*

I samband med uppförande av anläggning inom det aktuella planområdet kommer en anmälan om sanering att lämnas in till Länsstyrelsen. I samband med anmälan kommer fortsatt diskussion att föras om vilka områden och hur djupt dessa eventuellt ska saneras.

I ledningsgatan närmast Rya Skog går förutom produktledningar för gas och olja även ledningar för fjärrvärme.

GHAB anser att bullervillkoren för LNG-terminalen bör följa de villkor som finns i GHAB:s tillstånd för Oljehamnarna.

GHAB vill att slutsatserna på hur planförslaget förhåller sig till miljökvalitetsnormer, miljökvalitetsmål samt Göteborgs Stads strategier och mål förtydligas i MKB:n.

#### **Kommentar:**

Kontoret anser att syntetiska oljeprodukter ryms inom begreppet petroleumprodukter. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Handlingarna kompletteras med information om att exploatören ska ta kontakt med Göteborgs Hamn innan byggnation för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anlutningen.

Planhandlingarna kompletteras med information om ledningar för fjärrvärme.

MKB:n kompletteras enligt önskemålet.

Då det inte längre är aktuellt med LNG-terminal inom området får villkoren för buller lösas i ny tillståndsprövning för området.

## **5. Miljö- och klimatinämnden**

### *Allmänt*

Det är positivt att underlätta en övergång till mer miljövänliga fartygsbränslen. Sjöfarten beräknas idag stå för 66% av svaveldioxidutsläppen och 52% av NO<sub>x</sub>-utsläppen i Göteborg. LNG ger lägre utsläpp av framförallt kväveoxider, koldioxid, svaveldioxid och partiklar. Planen kan därför anses ge positiva effekter för luftkvaliteten i Göteborg, åtminstone så länge den används för just LNG-anläggning.

Planområdet ligger dessutom inom ett etablerat industriområde utan direkta närboende vilket minimerar risken för störning från verksamheten i sig såväl som under byggtiden.

### *Naturmiljö*

Skyddsvärda naturområden i anslutning till planområdet är Rya skog (naturreservat), Rya Nabbe (strandskydd) samt blåmusselbanken söder om Rya Nabbe. Förvaltningen ser inte att planen medför sådana risker för påverkan på Rya skog att den inte skulle kunna tillåtas. Det kan dock komma att krävas särskilda säkerhetsåtgärder, avseende brandrisk, dagvatten, släckvatten mm. Omfattning och typ av åtgärder är dock beroende på vilka ämnen som slutligen kommer att hanteras inom området och bör därför hanteras inom ramen för miljöprövningen av verksamheten och bör inte regleras inom ramen för detaljplanen.

I planen anges att användningsgränsen för Rya skog ska justeras till dagens utbredning och fastighetsgräns. Förvaltningen anser att detta är acceptabelt med tanke på att skogens utbredning mot sydväst är begränsad av den rörgata som går där.

Risken för påverkan på blåmusselbanken är troligen mindre vid valet av kajplats på kaj 506–509 än alternativet med kaj 511. I MKB bedöms att den ökande trafiken som terminalen innebär inte påverkar musselbanken. Inga fartyg kommer heller att passera över densamma.

#### *Dagvatten*

Hanteringen av dagvatten bör rimligen slutregleras i prövningen enligt miljöbalken och regleras i ett eventuellt tillstånd. Detta eftersom sådana skyddsåtgärder är helt beroende av vilken typ av ämnen som slutligen kommer hanteras inom området. Det kan alltså inte anses klarlagt att den bästa lösningen är att koppla på dagvattnet till hamnens system innan slutlig hantering är klar.

#### *Risker*

Den föreslagna möjliga användningen enligt planbestämmelsen kommer att innebära risker för omgivningen som måste förebyggas. Hur och vad som måste göras är dock även det beroende av vilka ämnen som slutligen kommer att hanteras inom området. Riskerna avseende LNG är exempelvis inte lika omfattande som gasol. Detta gör att även dessa skyddsåtgärder behöver regleras i miljöprövningen där det slutligen kommer att klarläggas vilken den slutliga användningen blir.

#### *Förorenad mark*

Området är märkbart förorenat och Länsstyrelsen konstaterar också att sanering behöver ske innan en eventuell byggnation. Det är därför positivt att det införts en planbestämmelse om att sanering ska ske innan bygglov kan ges.

#### *Sammantagen bedömning*

Förvaltningen anser att verksamheten (LNG-anläggningen) som avses bedrivs inom det aktuella planområdet har en övergripande positiv miljöeffekt och kan bidra till en förbättrad luftkvalitet i staden. Underlagsmaterialet visar också att planens intentioner och föreslagna markanvändning är rimlig. Fortsatt planarbete bör därför tillstyrkas.

Det kommer dock att krävas skyddsåtgärder avseende riskerna för påverkan på omgivningen, avseende exempelvis risker (explosion, brand mm), påverkan på Rya skog, hantering av dagvatten osv. Sådana skyddsåtgärder bör dock regleras i kommande prövning enligt miljöbalken eftersom omfattning och typ av åtgärder är helt beroende av vilka ämnen som slutligen kommer att hanteras inom området.

#### ***Kommentar:***

Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap miljöbalken.

Planförslaget konstaterar att det är möjligt att koppla på hamnens dagvattensystem, och är inte tvingande. Vilken dagvattenlösning som är lämpligast utreds i tillståndsprövningen. Planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen förtydligas avseende detta.

### **6. Nämnden för Göteborg Vatten**

Vill utöver de lämnade uppgifterna i PM daterat 2010-11-03 tillägga att eventuell sprängning ska utföras så att skador ej uppkommer på befintliga berganläggningar (spillvattentunnel) och i berganläggningens installationer. Berganläggningen tillhör Gryyab. Tillåten vibrationsnivå för Gryyab:s berganläggningar är för närvarande bestämd till maximalt  $v_{10}=35\text{mm/s}$ . Gryyab ska ta del av riskanalys för sprängning före arbetena påbörjas.

Anmälan om sprängning ska göras senast 2 veckor före start för att möjliggöra eventuell förbesiktning. Besiktning utförs på bekostnad av exploatören.

Plankartan innehåller bestämmelse som anger lägsta golvnivå till 0,3 m över marknivå i förbindelsepunkt. Vi föreslår följande tillägg till texten: ”för att spillvattenavledning med självfall ska tillåtas”.

**Kommentar:**

Information vidarebefordras till exploatör genom denna samrådsredogörelse.

Planbestämmelsen om lägsta golvnivå läggs som information på plankartan med tillägg enligt Göteborg Vattens förslag.

## **7. Park- och naturnämnden**

Särskilda naturvärden i anslutning till planområdet utgörs av naturreservatet Rya skog och en musselbank utanför Rya Nabbe. Dessutom finns inne på hamnens område i kanten till Rya skog en damm med intressant fågelliv. Inget av dessa värden bedöms bli påverkade av planen. Förvaltningen förutsätter att dagvatten och eventuella förorenade massor behandlas så att hydrologin i Rya skog och vattenmiljön i älven inte påverkas. Det aktuella planområdet är inhägnat och inte tillgängligt för allmänheten och inga rekreativvärden bedöms heller bli påverkade. Inga kompensationsåtgärder bedöms motiverade. Förvaltningen har i övrigt inget att anföra mot planförslaget.

**Kommentar:**

Noteras. Beroende på vilken typ av ämnen som kommer att hanteras inom området kan olika dagvattenlösningar vara aktuella. Under tillståndsprövningen kommer dagvattenfrågan att undersökas i detalj både gällande fördröjning, rening och påverkan på närområdet.

## **8. Räddningstjänsten Storgöteborg**

Anser att den totala riskbilden för området närmast anläggningen inte finns redovisat. Riskbilden kan redan vara så omfattande att området inte tål denna anläggning.

Etablering av denna typ av verksamhet innebär att nya risker införs i ett känsligt område i hamnen. Nya transporter både till och från verksamheten i form av lastbils-, järnvägs- och fartygst transporter tillkommer. Dessa i sin tur ger upphov till risker på andra platser inom och utanför oljehamnen.

Att reducera trafiken i närheten av verksamheten blir en grannliga uppgift, då den egna verksamheten genererar mer trafik i sig samt transporter till GOBIGAS-anläggningen etapp 1 kommer att generera fler transporter förbi området än i dag. I något sammanhang har det nämnts att vägen skulle flyttas för att minska risken, någon sådan redovisning finns inte med i underlaget. Hur säkerställs att de villkor som kommer att presenteras efterlevs över tid?

En begränsning av antalet personer som vistas i anläggningar i närområdet förefaller vara svårt att påverka och framför allt svårt att efterleva i framtiden. Det begränsar givetvis andra anläggningars möjlighet till utveckling av sin verksamhet.

Räddningstjänsten föreslår att ansökan kompletteras med:

Utredning som visar på hur en flyttning av vägen samt att minska transporterna förbi anläggningen, kommer påverka risken.

En utredning, som visar på hur personantal i omgivningen påverkar risken, samt hur den kan begränsa verksamheter i området.

Den totala riskbilden för närområdet behöver belysas med avseende på denna anläggningens tillskott av risk.

**Kommentar:**

Detaljplanen reglerar lämplig mark- och vattenanvändning inom ett område. Inom ramen för tillståndsansökan utreds lämplig trafiklösning, riskhantering mm. En flytt/omdisponering av vägar och trafik ryms inom detaljplanens förslag till markanvändning. Likaså eventuella säkerhetshöjande åtgärder som kan behövas (exempelvis murar, avåkningskydd, invallning mm) ryms inom planen utan att specificeras eftersom det hanteras i kommande tillståndsprövning.

Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap miljöbalken.

Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats avseende den totala riskbilden i området och förväntad trafikalstring från den nya verksamheten.

**9. Stadsdelsnämnden i Västra Hisingen**

Anser att det är av yttersta vikt att Rya skog inte påverkas av den nya verksamheten. Förvaltningen saknar en beskrivning av hur naturvärdesintrycket och landskapsbilden förändras från landsidan när byggnader placeras vid älvstranden.

**Kommentar:**

Detaljplanen bedöms inte påverka naturvärdena i Rya skog. Upplevelsen av området söderifrån (från älven) redovisas i modellbilder i planbeskrivningen och i MKB:n. Bedömningen är att området är så ianspråktaget av denna typ av verksamhet att helhetsupplevelsen inte störs. Intrycket av älvstranden inifrån Rya skog bedöms få en ringa påverkan då området redan har en industriell karaktär och stigsystemet i Rya skog inte går så nära planområdet att upplevelsevärdena påverkas.

**10. Trafiknämnden**

Området trafikförsörjs via Bentylgatan och Fågelrovägen vilka ansluter till det allmänna vägnätet vid Oljevägen/Ytterhamnsmotet respektive Ivarsbergsmotet. I de stora hamnområdena är det problematiskt att skapa en god kollektivtrafik, detta gäller även för det aktuella området vilket ligger ca 750 meter från närmaste kollektivtrafikhållplats.

Trafikkontoret tillstyrker förslaget vid beaktande av dessa synpunkter.

Planerna bedöms endast i ringa omfattning påverka allmän plats under Trafikkontorets förvaltning.

**Kommentar:**

Planen medger ej personintensiv verksamhet på platsen. Anställda kommer troligen ha sin primära målpunkt någon annanstans inom hamnområdet.

**11. GRYYAB**

Anser att detaljplaneförslaget saknar en beskrivning av utloppsledningen från Ryaverket. I miljökonsekvensbeskrivningen, kap 5.5 Närliggande verksamheter, finns inget angivet om Gryyab eller om utloppsledningen. Avloppsledningen ombesörjer rening av ca 866 000 personekvivalenter och en påverkan eller skada på utloppsledningen (bergtunneln) och ledningar i älven kan vara mycket allvarlig för verksamheten. Utloppsledningen (bergtunneln) mynnar vid Rya Nabbe. Avståndet från tunnel och ledningar är ca 200 meter från detaljplanerat område.

**Kommentar:**

Planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av utloppsledningen från Ryaverket.

## Statliga och regionala myndigheter m.fl.

### 12. Göteborgsregionen

Bedömer att planen inte berör några regionala intressen och avstår därför från att yttra oss i ärendet.

#### **Kommentar:**

Noteras.

### 13. Lantmäterimyndigheten

Har synpunkter på genomförandebeskrivningen:

#### *Fastighetsrättsliga frågor, Fastighetsbildning*

Enligt uppgift kommer planområdet att upplåtas med arrende. I och med detta kommer inga fastighetsrättsliga åtgärder att genomföras.

#### *Servitut och ledningsrätter*

Området belastas av ledningsrätt för avlopp (kylvatten) och av vägservitut för Rödjan 727:11.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot förslaget.

#### **Kommentar:**

Genomförandebeskrivningen kompletteras angående fastighetsrättsliga frågor och servitut och ledningsrätt.

### 14. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

#### *Länsstyrelsens samlade bedömning*

Länsstyrelsen finner att föreslagen verksamhet med inriktning på LNG kan få en övergripande positiv miljöeffekt och kan bidra till en förbättrad luftkvalitet i staden med på sikt reducerade utsläpp från sjöfarten.

Det är dock viktigt att detaljplanen utformas så att den blir så öppen som möjligt, och så att det tydligt framgår att prövningen av den miljöfarliga verksamhet som planeras inom området avgörs vid den miljö- och säkerhetsprövning som görs enligt miljöbalkens 9 kap. Detaljplanen är alltså ingen garanti för att en specifik verksamhet kan tillåtas på aktuell plats.

Frågor som behöver utredas ytterligare i denna prövning är alternativ lokalisering, möjligheter att utnyttja intilliggande kaj för planerad bunkringstrafik, geotekniska förutsättningar samt risk- och säkerhetsfrågor (även i ett helhetsperspektiv). Oavsett framtida verksamhet, måste en detaljplan för föreslagen lokalisering utformas så att nödvändiga, framtida skyddsåtgärder kan genomföras.

Det fortsatta planarbetet bör drivas parallellt med komplettering av ansökan enligt miljöbalkens 9 kap. Länsstyrelsen rekommenderar att utställning av plan avvaktar ett färdigställande av ansökan enligt miljöbalkens 9 kap.

#### *Prövningsgrunder enligt PBL 12 kap. 1§*

#### *Riksintresse*

Länsstyrelsen delar uppfattningen om att föreslagen markanvändning är förenlig med översiktsplanen. Eventuell påverkan på riksintresse för kommunikationer behöver dock belysas mer i detalj med anledning av planen.

Planen måste kunna visa att riksintresse för sjöfart/farled inte påtagligt skadas.

#### *Hälsa och säkerhet*

Trots överensstämelsen med översiktsplanen, är en övergripande fråga vad som kan anses vara en acceptabel risk för området som helhet, omgivande riskfyllda verksamheter inräknade.

I planen bör man ta ställning till vilken risknivå som kan anses vara acceptabel generellt för etablering av sådana verksamheter och kan tillåtas inom området, genom till exempel att jämföra med olika kriterier för acceptabel risk som används nationellt och internationellt. Har kommunen fastställt kriterier för vilka risker som kan accepteras? Förslag till riskkriterier för befintlig industri och nyetablering finns till exempel i den säkerhetsstudie som genomförts i Stenungsund 2007.

Till det som kan vara relevant i plansammanhang har Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) lyft frågor om säkerhetszoner vid kaj och skyddsåtgärder för att begränsa risken för uppkomst av dominoeffekter vid en olycka.

Länsstyrelsen anser att planen måste reglera en placering av anläggningen på en marknivå så att de krav som ställs på skydd mot översvämningar för samhällsviktig verksamhet klaras. Den i planbeskrivningen angivna höjden +12,5 m enligt Göteborgs höjdsystem behöver återspeglas i bestämmelserna.

Länsstyrelsen finner det rimligt att risker med andra produkter än LNG utreds i detalj i samband med tillståndsprövning för hantering av dessa. Planen måste dock utformas så att den möjliggör de framtida skydds- och säkerhetsåtgärder (krav på särskild grundläggning, säkerhetszoner, fysiska skydd etc) som kan behöva vidtas för de verksamheter som inryms i planbestämmelserna. Samtidigt undrar Länsstyrelsen varför den gällande planens restriktioner för brand har utgått?

Lokalisering av verksamhet inom planområdet förutsätter att trafiksituationen ses över.

Länsstyrelsen finner att buller och förorenad mark är behandlat på en för planen tillräcklig nivå. Länsstyrelsen önskar dock att planbestämmelserna preciserar vad som kan anses vara en "acceptabel" föroreningsnivå, t ex sanering till mindre känslig användning.

#### *Geoteknik*

SGI har pekat på behov av kompletteringar av det geotekniska underlaget och, om så erfordras även planen, beträffande totalstabiliteten inom hela det område som planen omfattar. Kopia på yttrandet har bifogats.

#### *MKN*

Enligt 2 kap. 2 § PBL får planläggning inte medverka till att en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap MB överträds. Med hänsyn till miljökvalitetsnormer för luft, bedömer Länsstyrelsen att föreslagen verksamhet med inriktning på LNG kan få en övergripande positiv miljöeffekt och kan bidra till en förbättrad luftkvalitet i staden med på sikt reducerade utsläpp från sjöfarten. Planens påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten behöver också beskrivas (ytterligare hårdgjord yta, nya byggnader, fysiska ingrepp i vattnet till följd av planen etc.). Mer detaljerad prövning av frågan måste dock ske i kommande tillståndsprövning och eventuell prövning av vattenverksamhet enligt nedan.

#### *Råd enligt 2 kap. PBL*

##### *Trafik*

Trafikverket har i sitt yttrande lämnat synpunkter gällande en framtida industrispåranslutning. Synpunkterna bör beaktas i fortsatt planarbete.

##### *Naturmiljön*

Länsstyrelsen önskar tydligare beskrivning av vilka konsekvenser som kan bli följden

för Rya skogs naturreservat av en verksamhetslokalisering i föreslaget läge. I planen bör motiveras varför de tidiga restriktionerna mot bebyggelse nu kan tas bort.

I Rya skog häckar många fågelarter. Vad innebär exploatering på denna plats för fåglarna? Frågan hanteras sannolikt lämpligast i den pågående tillståndsprocessen men bör nämnas i planbeskrivningen.

Slutligen vill länsstyrelsen understryka att Rya skog är av unikt värde och att Länsstyrelsen långsiktigt kommer värna om naturreservatets bevarande och ekologiska status. En ytterligare expansion av verksamhet på platsen är därför inte tänkbar.

*Synpunkter enligt annan lagstiftning:*

Av planen bör klart framgå att etablering av miljöfarlig verksamhet på platsen förutsätter tillstånd enligt miljöbalken 9 kap.

Gällande detaljplan avses ändras inom vattenområdet i nuvarande förslag. Varför? Om prövning enligt 11 kap (vattenverksamhet) avses att ske måste detta klargöras i planarbetet. Eventuellt planerade åtgärder och konsekvenser bör i så fall även belysas i planen. Planområdet bör annars minskas till endast det område, där ändrad användning avses.

Områdesskydd enligt 7 kap MB och objekt/områden som är skyddade enligt Lagen om kulturminnen mm bedöms ej påverkas.

*Miljökonsekvensbeskrivningen*

Kommunen har bedömt att förslaget innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Länsstyrelsen granskar för närvarande MKB med underlag tillhörande tillståndsansökan och kommer att yttra sig i särskild ordning om detta. Med bäring på planMKB, önskas komplettering gällande:

- Alternativ lokalisering
- Geotekniska frågor, se SGI:s yttrande

*SGI*

Yttrande från Statens geotekniska institut (SGI) har bilagts länsstyrelsens yttrande. SGI saknar en helhetsbedömning över stabiliteten för hela planområdet och eventuell omgivningspåverkan. Stabiliteten behöver klargöras och krävs restriktioner avseende belastning eller marknivå ska detta säkerställas i planen. SGI saknar i det geotekniska PM:et även bland annat en beskrivning av de geohydrologiska förutsättningarna, erosion, eventuell känslighetsanalys, bedömning av erforderlig säkerhetsfaktor utifrån gynnsamma och ogynnsamma faktorer.

Krävs åtgärder för verksamheter kopplat till översvämning och höga vattenstånd behöver stabiliteten klargöras i planskedet.

I genomförandebeskrivningen anges att beroende på utformning av planerad verksamhet kan ytterligare utredning behövas för att utröna stabilitetsförhållandena. SGI menar att det inte går att hänskjuta detta till ett senare skede.

I miljökonsekvensbeskrivningen saknas beskrivning av geotekniska säkerhetsfrågor såsom stabilitet, erosion och eventuella åtgärder med hänsyn till översvämning.

SGI ser ur geoteknisk synpunkt inga hinder till fortsatt planläggning under förutsättning av att ovanstående beaktats.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

**Kommentar:**

Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap Miljöbalken. Även eventuell påverkan på fåglar studeras i tillståndsprövningen.

Inför granskningen har planområdesgränsen uppdaterats till att inte längre innehålla kajen och vattenområdet.

Planhandlingarna förtydligas gällande att etablering av miljöfarlig verksamhet på platsen förutsätter tillstånd enligt miljöbalken 9 kap.

Planen förhindrar inte olika typer av säkerhetshöjande åtgärder eller omdragning av trafikströmmar mm. Lämpligaste trafiklösningen studeras utifrån den tänkta etableringen och tillståndsansökan.

Kompletterande utredningar för kulturmiljö, geoteknik och risk har tagits fram inför utställningen.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats avseende bland annat totala riskbilden, riksintressen, geoteknik, kulturmiljö och alternativ lokalisering.

Planhandlingarna har kompletterats och förtydligats inom relevanta avsnitt gällande den totala riskbilden, geoteknik, påverkan på riksintressen, miljökvalitetsnormer för luft och vatten, samt förtydligande kring häckande fåglar i Rya skog.

Planens upplysning gällande sanering av markföroreningar har förtydligats.

Plankartan har ur översvämningssynpunkt kompletterats med bestämmelse angående marknivå för att säkerställa att nödvändiga funktioner för drift och säkerhet placeras på en lägsta höjd av +3,5 meter (enligt gällande höjdsystem). Plankartan har även kompletterats med en bestämmelse om högsta tillåtna belastning av marken kopplat till geoteknik.

Gällande plans restriktioner mot bebyggelse inom området kom av att området skulle vara tillgängligt för kommunikationslösningar och ledningssystem, samt även som brandskydd mot Rya skog. En tydligare utredning av möjliga risker samt rekommenderade skyddsavstånd mot Rya skog har tagits fram. Riskfrågorna har stämts av med länsstyrelsens enhet för samhällsskydd och beredskap. Utifrån det har planen kompletterats med bestämmelser om att brandfarliga gaser och brandfarliga vätskor/varor klass 1 inte får hanteras inom delar av området som skydd av Rya skog mot en eventuell brand. Vid tillståndsprövningen kan det ställas krav på större skyddsavstånd inom området.

**15. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Avstår från att yttra sig i ärendet med hänvisning till bifogat brev ”Angående remisser av fysiska planer till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB”, daterat 2011-03-24.

**Kommentar:**

Noteras. Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap miljöbalken.

## 16. Sjöfartsverket

Har inga synpunkter på själva detaljplanen, men vill göra Göteborg Stad uppmärksam på att Sjöfartsverket har synpunkter på den tillståndsprövning angående uppförande av en LNG-anläggning som pågår parallellt med detaljplanearbetet. Yttrandet bifogas.

### **Kommentar:**

Noteras. Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap miljöbalken.

## 17. Svenska kraftnät

Har inget att erinra mot upprättat förslag. Eftersom Svenska kraftnät inte har några synpunkter eller ledningar i området önskar de att inte medverka i det fortsatta arbetet, förutsatt att planområdet inte förändras.

### **Kommentar:**

Noteras.

## 18. Skanova Nätplanering D3N

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet. Om befintliga ledningar kommer i konflikt med exploateringen önskas att Skanova kontaktas i god tid för planering och diskussion om hur arbetet ska bedrivas.

### **Kommentar:**

Noteras och information vidarebefordras till markägaren och exploatören genom denna samrådsredogörelse.

## 19. Trafikverket

Trafikverket samt dåvarande Vägverket och Banverket har yttrat sig i den tidigare samrådsprocessen för tillståndsansökan. Trafikverket yttrar sig även över den prövning enligt miljöbalken av terminal för flytande naturgas.

Trafikverket förutsätter att riksintresse för farled och hamn inte lider påtaglig skada av föreslagen markanvändning. I närheten av fastigheten av föreslagen etableringsplats finns även Hamnbanan, väg 155, E6.20 (Älvsborgsbron), E45 (Götaleden) som är utpekade som riksintresse för kommunikationer. Detaljplanens påverkan på alla berörda riksintressen ska utredas och redovisas. När det gäller LNG behöver påverkan på sjöfart särskilt utredas.

När det gäller tillståndsansökan för LNG finns flertal frågor, särskilt kring sjötransporter och påverkan på riksintresse hamn och farled, som inte är utredda. Det betyder att Trafikverket inte har kunnat göra en bedömning av tillståndsansökan.

Föreslagen markanvändning (petroleumprodukter och bränslen samt energigas etc) kan vara lämplig, dock går det ännu inte att avgöra om hantering av LNG är lämpligt på aktuell plats. Trafikverket hänvisar till Sjöfartsverkets yttrande till detaljplan.

Det saknas en beskrivning av planförslagets trafikallsträng, transportvägar, trafiksäkerhet, farligt gods. Detta gäller vare sig det blir LNG-terminal eller inte. Eventuell påverkan på berörda riksintressen ska redovisas; farleden, Göteborgs Hamn, Hamnbanan, väg 155, E6.20, (Älvsborgsbron), E45 (Götaleden). När det gäller farligt gods hänvisar Trafikverket till Länsstyrelsens beslut om förbud mot transporter av farligt gods, Göteborgs kommun.

Enligt miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan har flertal riskanalyser utförts inom tillståndsansökan. Trafikverket tar inte ställning till gjorda analyser.

Det anges i planhandlingen att det ska finnas möjlighet med spåranslutning från Skarvikspåret inom planområdet och på plankartan finns planbestämmelse (J<sub>1</sub>, V, E). Trafikverket tolkar därmed att industrispårsändamål kan inrymmas inom detta. Trafikverket förutsätter att ett framtida industrispår kommer ägas av en kommunal/privat industrispårsförvaltare. I planhandlingen framgår inte om det finns utredningar kring industrispårets linjeföring m.m. Trafikverket vill uppmärksamma kommunen på att det kan vara bra att utreda förutsättningar som exempelvis linjeföring från den fasta punkten/befintligt spår så att ytan inom (J<sub>1</sub>, V, E) planeras/disponeras så att möjligheten till spåranslutning kan genomföras. Det kan även finnas fördelar att fundera över industrispåren inom hamnområdet, exempelvis eventuella kopplingar mellan Skarvik- och Ryaspåret, för att skapa en robust industrispåranläggning med koppling till Hamnbanan.

Det är viktigt att ta kontakt med Trafikverket i god tid, när en trafikering på järnväg är aktuell. Det behövs en mer detaljerad diskussion kring transportbehov, teknisk besiktning och åtgärder i anslutningsväxel, anslutningsavtal samt trafikeringsavtal.

#### **Kommentar:**

Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap miljöbalken.

Kontoret bedömer att planläggningen inte kommer att skada riksintresset för kommunikationer, farled eller för hamn då trafikökningen blir marginell. Planbeskrivningen förtydligas med förväntad trafikalstring, transportvägar och påverkan på övriga riksintressen.

Förutsatt att det blir en etablering av verksamhet som hanterar oljeprodukter eller liknande så kommer de vägar som kommer användas för transport vara de som är anvisade för transport av farligt gods.

Infrastruktur i form av till exempel spårområden som krävs för verksamheterna ingår i användningen Industri. Övriga synpunkter angående järnväg vidarebefordras till Göteborgs Hamn och till Trafikkontoret.

## **Sakägare**

### **20. St1 Refinery AB**

Har i skrivelse 2011-03-31 till Göteborg Energi AB lämnat raffinaderiets krav beträffande uppförandet av en LNG-terminal i Skarvikshamnen. Efter genomgång av framtiden samrådshandling kvarstår tidigare ställda krav. Vi vill dock i detta sammanhang klargöra att vi är mycket förvånade över föreslagen placering med hänsyn till att verksamheter med fast personal (bl. a vår) är belägna i omedelbar anslutning till planerad anläggning.

Vidare är person- och biltrafiken på anslutande vägar mycket intensiv.

Inom oljebranschen skulle en ny processanläggning, av planerad typ, aldrig placeras så nära befintliga personalintensiva verksamheter.

Som information kan lämnas att raffinaderiets kontrollrum numera har flyttats från processområdet för säkerställande av driftpersonalen vid eventuell incident.

**Kommentar:**

Efter samrådet är det inte längre aktuellt med LNG-terminal inom området. Planen möjliggör att miljöfarlig verksamhet etableras på platsen. Vilken typ av anläggning som är möjlig ur risksynpunkt och vilka säkerhetsåtgärder som krävs studeras vidare i en tillståndsprövning enligt 9 kap miljöbalken.

## Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar har följande ändringar gjorts efter samrådet:

- Planområdet har minskats och kajen och vattenområdet har tagits bort. Även E-området öster om ledningsgatan har tagits bort ur planområdet med hänsyn till kulturmiljön. E för teknisk anläggning läggs till som bestämmelse inom hela planområdet.
- Planbestämmelse för byggnadsarean inom området för industri och hamn har ökats till 3500 m<sup>2</sup> och bestämmelse angående lägsta höjd för viktig utrustning har lagts till på plankartan.
- Plankartan har kompletterats med bestämmelser om skyddsavstånd mot Rya skog kopplat till hantering av brandfarliga gaser samt brandfarliga vätskor/varor klass 1.
- Upplysningen på plankartan om sanering av markföroreningar har förtydligats.
- Planbeskrivningen har kompletterats och uppdaterats angående bland annat geoteknik, markmiljö, risker, påverkan på riksintressen, strandskydd och kulturmiljö.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats avseende bland annat risk, geoteknik, kulturmiljö, landskapsbild och påverkan på riksintressen.

Karoline Rosgardt  
Planchef

Sirpa Antti-Hilli  
Konsultsamordnare