



# Göteborgs Stad

## Stadsbyggnadskontoret

### Samrådsredogörelse

Datum: 2013-11-26  
Diarienummer: 0787/06

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

### Detaljplan för hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen samt utbyggnad av konferenscenter inom stadsdelen Arendal i Göteborg

---

## Samrådsredogörelse

### Genomförande

Byggnadsnämnden beslöt den 15 maj 2007 att genomföra samråd om detaljplaneförslaget. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets (bilaga 1).

Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret, stadsdelsbiblioteket i Torslanda och kulturhuset Vingen i Torslanda under tiden 7 oktober – 1 december 2009.

Information om samrådet har varit kungjort i pressen Göteborgsposten.

Ett samrådsmöte hölls på stadsbyggnadskontoret 4 november 2009.

### Sammanfattning

Alternativ A förordas av Kulturnämnden, Miljönämnden, Göteborg Vatten, Park- och naturnämnden, Länsstyrelsen, Higab, Arken konferenscenter, Björlanda-Torslanda hembygdsförening,

BRG, Sjöfartsverket och Göteborg Hamn AB förordar att alternativ B genomförs.

Alternativa lösningar efterfrågas, där den kulturhistoriskt värdefulla miljön kan sammanjämkas med en utveckling och förbättring av infrastrukturen.

Fastighetskontoret och lantmäterimyndigheten framför att förfoganderätten över vattnet behöver lösas inom det område där hamnverksamheten ska bedrivas.

Göteborg Vatten föreslår att planbestämmelser införs angående sprängnings utförande för att hindra skador på befintlig berganläggning (dagvattentunnel) samt en lägsta höjd på färdigt golv med hänsyn till uppdämning och möjlighet att ansluta med självfall.

Park- och naturnämnden anser att våtmarken i sydöstra delen av det norra berget bör bevaras intakt, genom att nya vägen till port 6 flyttas åt öster alternativt att en brokonstruktion byggs.

Räddningstjänsten anser att underlaget vad gäller risker behöver uppdateras.

Trafikkontoret anser att redogörelsen av trafikalstringen bör ta hänsyn till att lastbilars andel av den totala trafiken är stor. Möjlighet att röra sig till fots eller med cykel inom hamnområdet är önskvärt. Det är av stor vikt att avtal om samfinansiering av framkomlighets- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder tecknas av berörda parter.

Länsstyrelsen framför att påverkan på marinbiologiska värden, kulturmiljövärden inklusive fornlämningar, dagvatten, geoteknik, buller och risker med hänsyn till farligt gods behöver behandlas mer utförligt. Föreslagna kompensationsåtgärder i bilagan till MKB "Kulturvärden och kulturmiljö kring Lilla Aspholmen och Arken konferenscenter" ska genomföras. Hur den kvarvarande delen av riksintresse Nya Älvsborg ska kunna bevaras och skyddas mot ytterligare ingrepp, måste enligt länsstyrelsen klaras ut och säkerställas. Tillståndsfrågan angående artskydd och strandskydd bör klaras ut innan planen antas. Länsstyrelsen bedömer att kompensationsåtgärder, skyddsåtgärder och villkor avseende marinbiologiska värden, hantering av VA och dagvatten, buller och risker, bäst behandlas i efterföljande tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

Banverket framhåller vikten av järnvägsanslutningar till alla delar av Göteborgs hamn.

Sjötrafikfrågor bör belysas enligt Transportstyrelsen, bl a hur trafiken till och från kajer påverkar övrig fartygstrafik i hamnen.

Göteborg Hamn AB (GHAB) anser att planhandlingarna bättre bör beskriva bakgrund, behov och motiv till utbyggnaden. Även de positiva effekterna bör presenteras. Kommunens ställningstagande att utvecklingen av hamnverksamheter väger tyngre än att bevara natur- och kulturvärden bör framgå tydligare. GHAB anser att miljökonsekvensbeskrivningen nollalternativ ska baseras på ett genomförande av gällande plan, inte nuläget. GHAB lämnar synpunkter på hur planförslaget förhåller sig till miljömålen. En förutsättning för att kunna dra fram ett järnvägsspår till Arendalshamnen är att ta bort berget. Området markerat CV på plankarta bör ges en bygggrätt då ytan på sikt kan komma att ingå i hamnområdet. För att kunna få ett funktionellt terminalområde anser GHAB att golvnivån inte får vara högre än +12,5 meter över nollplanet, vilket ligger i riktlinje angående lämplig marknivå som skydd mot extremt väder för det aktuella området. Planområdet bör utökas med kajplatsen norr om fästningsön för att möjliggöra markreglering. GHAB anser att riksintresset Göteborgs hamn och dess utveckling väger tyngre än ett bevarande av den större vattensalamandern inom området, särskilt eftersom arten på sikt inte bedöms kunna överleva i området.

Higab och Arken anser att en utvidgning av hamnverksamheten leder till avsevärd negativ påverkan, särskilt buller, på Arken Konferenscenter.

Statens fastighetsverk efterlyser en bättre beskrivning av avvägningen mellan riksintressena och alternativ som så långt möjligt undviker ingrepp.

Efter samrådet har alternativ B som redovisades i samrådsförslaget utgått och planförslaget innehåller endast ett alternativ, alternativ A, som ligger till grund för utställningsförslaget. Alternativ A innebär att den västra delen av Arkenberget inte föreslås tas i anspråk för hamnverksamhet, utan ges ändamålet Kontor. Efter samrådet har även kompletterande utredningar tagits fram för att belysa bl a risker, geoteknik och buller. Då alternativa lösningar efterfrågades i samrådet för att mildra påverkan på kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning, har Göteborgs Hamn AB tagit fram ett förslag på kajutbyggnad som innebär att de nya kajlägena inte kommer lika långt ut i farleden som de

gjorde i samrådsförslaget. I det nu aktuella förslaget ingår att ett av de befintliga kajlägena, kaj 713, norr om Stora Aspholmen, som idag bara har funktion av "viloläge", byggs om till att även kunna fungera för lastning/lossning.

Den planerade hamnutvidgningen kommer att inverka negativt på kulturmiljön i och omkring planområdet. Som en frivillig åtgärd har Göteborgs Hamn AB därför åtagit sig enligt överenskommelse med Göteborg Stad/Kulturförvaltningen att finansiera ett projekt som syftar till att tillgängliggöra historien kring den befästa staden Göteborg för allmänheten.

Med de kompletteringar, förtydliganden och justeringar av planförslaget som är gjorda, bedömer kontoret att planen kan ställas ut.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret och fastighetsägare för kännedom och eventuellt 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 med flera

**1. Fastighetsnämnden** tillstyrker förslaget till detaljplan och godkänner genomförande-beskrivningen.

GHAB eller HIGAB ansvarar för erforderliga tillstånd, dispenser och åtgärder som respektive utbyggnad aktualiserar. Genomförandet av detaljplanens intentioner kräver bland annat tillstånd enligt miljöbalken beträffande miljöfarlig verksamhet och vattenverksamhet, dispens enligt Artskyddsförordningen (större vattensalamander) samt slutundersökningar av fornlämningar och tillstånd avseende påverkan på fornlämnings skyddsområde.

GHAB:s ansökan om tillstånd till vattenverksamhet kommer sannolikt att inlämnas till miljödomstolen innan detaljplanen vunnit laga kraft. Så kallad rådighet är en processförutsättning när tillstånd söks för vattenverksamhet. Med rådighet menas en förfoganderätt över vattnet inom det område där verksamheten ska bedrivas. Kravet på rådighet berör vattenområde som ägs av kommunen och hur rådighetsfrågan löses på lämpligt sätt kommer att diskuteras vidare under planprocessen. Behov av rådighet finns även beträffande ett allmänt vattenområde och del av den fastighet som Stora Aspholmen är belägen på och som ägs av Svenska staten. Rådighetsfrågan bör därmed samordnas med Kammarkollegiet, som företräder allmänt vatten, och Statens fastighetsverk, som företräder Svenska staten.

Detaljplanen innebär att Göteborgs kommun ska överlåta kvartersmark (drygt 45.000 m<sup>2</sup>) till GHAB vilket kommer att regleras i ett genomförandeavtal mellan parterna. Genomförandeavtalet kommer även att reglera gemensamhetsanläggning för utfart, upplåtelse av ledningsrätt, lämpliga kompensationsåtgärder för kulturmiljövården och eventuellt behov av korsningsåtgärder på Oljevägen.

GHAB kan även behöva träffa överenskommelser om markförvärv m.m. med HIGAB och Statens fastighetsverk. Detaljplanen innebär också att överenskommelse om fastighetsreglering ska träffas mellan HIGAB och Göteborgs kommun där HIGAB förvärvar kommunägd mark (ca 8.000 m<sup>2</sup> från Arendal 764:403). Behovet av överenskommelser är avhängigt val av planalternativ och kommer att klarläggas till detaljplanens utställning.

Detaljplanens genomförande genererar intäkter i samband med markförsäljning av markområden som tidigare främst utgjort allmän platsmark och fritidsområde och som ska upplåtas för hamnverksamhet och parkeringsändamål. Fastighetsnämnden kommer inte att beröras av några utgifter i samband med genomförandet av detaljplanen.

En utbyggnad enligt detaljplanen förutsätter att GHAB och HIGAB erhåller erforderliga tillstånd och dispenser, t. ex enligt miljöbalken och Artskyddsförordningen.

Fastighetskontoret förordar inte något av alternativen A eller B. Vilket alternativ som fortsättningsvis väljs måste avgöras i dialog med GHAB och HIGAB med beaktande av synpunkter från de instanser som hanterar sakfrågorna.

Fastighetskontoret bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och tillstyrker detaljplanen. En förutsättning för detaljplanens antagande är att genomförandeavtal träffas mellan Göteborgs kommun, genom fastighetsnämnden, och GHAB.

*Kommentar: Noteras. Alternativ B har utgått och planförslaget har justerats inför utställning utifrån alternativ A.*

**2. Göteborg Energi AB, Fjärrvärme** meddelar att den befintliga fjärrvärmeledningen som försörjer konferenscenter Arken berörs i alternativ B. Denna är förlagd i en betongkylvert som delvis är förlagd på berget. Göteborg Energi kan erbjuda fjärrvärme till de byggnader för hamnändamål som får uppföras inom terminalområdet.

*Kommentar: Alternativ B har utgått.*

**3. Göteborg Energi AB Energi, gas, anläggning** meddelar att en gasservis går till konferenscentret och har i övrigt inget att erinra.

*Kommentar: Uppgiften noteras.*

**4. Göteborg Energi GothNet AB** redogör för befintliga optokablar och rör till konferenscentret. Dessa ligger i osäkert läge, men troligtvis ihop med fjärrvärmen. Bolaget kan erbjuda bredband och IT-tjänster och önskar information om eventuella schakt för el, fjärrvärme mm.

*Kommentar: Uppgifterna noteras.*

**5. Göteborg Energi Nät AB** meddelar att Arken konferenscenter får sin strömförsörjning från en nätstation nordost om planområdet. Nätstationen byggs om för att ge möjlighet till utökad anslutning.

Göteborg Energi Nät AB bygger även en transformerings- och fördelningsstation för 130kV/10kV som ska bli Arendals och detta hamnområdes starka matningspunkt vad gäller elförsörjning. Utbyggnad av infrastruktur för hamnutvidgningen, såsom kanalisering för elförsörjning, ska utgå från att ett matande högspänningsnät kommer att byggas ut från denna station.

*Kommentar: Uppgifterna noteras.*

**6. Kulturnämnden** ger sin förvaltning i uppdrag att ta kontakt med Göteborgs Hamn AB för att långsiktigt diskutera och samråda kring bevarandet av speciellt kulturhistoriska värden när det gäller framtida projekt. Kulturnämnden ger nedanstående synpunkter på förslaget.

Miljön vid Göta älvs mynning och Nya Älvsborgs fästning är en del av försvaret av 1600-talets Göteborg. Lämningarna har ett stort värde som en del av ett större sammanhang där enskilda lämningar och miljöer i området bidrar till bilden av stadens uppkomst och utveckling. I det nu aktuella planområdet finns stora vetenskapliga och pedagogiska värden som visar på konflikterna runt älvmyningen. På de båda Aspholmarna finns lämningar som kan kopplas till dessa. De tre öarna med Nya Älvsborgs fästning står som en manifestation av porten till Göteborg från havet. Den rumsliga upplevelsen av den gräns som bildas av öarna och Hisingslandet är fortfarande tydlig och betydelse-

full för förståelsen av riksintresset. Detta inkluderar även de fria vattenytor som ligger mellan fästningen, Aspholmarna och Knippelholmarna.

Genomförandet av planförslaget innebär att delar av riksintresset Nya Älvsborgs fästning kommer att beröras starkt. Nya Älvsborgs fästning tillsammans med Stora Aspholmen blir kvar som solitära monument utan tydlig koppling till den omgivande miljön. Dessutom kommer den nya kajen enligt planförslaget att ligga mycket nära Stora Aspholmen. Lilla Aspholmens försvinnande som en bit kustnära skärgård och del av den ”historiska porten mot väster” kommer att märkas från Rivöfjorden och Långedrag. Det finns en risk att förtöjda fartyg kommer att dominera landskapsbilden.

Många av de andra miljöer som kan kopplas till tidigare nordiska konflikter har idag förändrats på ett sätt som är negativt för kulturmiljön. Det gäller exempelvis området vid Gamla Älvsborgs fästning. En förändring av även området inom riksintresset Nya Älvsborg ger därför ytterligare en negativ synergieffekt.

Lundby 1, ett så kallat långröse, ett av tolv i kommunen och sannolikt från bronsåldern ger en tydlig bild av miljön under bronsåldern, då området utgjorde en skärgårdsmiljö. Röset är idag skyltat. Förutom att vara ett av endast tolv långrösen i Göteborgs kommun utgör det idag en av få kvarvarande fornlämningar i området. Samtidigt har det genom sitt typiska topografiska läge och lättillgänglighet ett stort pedagogiskt värde. Förvaltningen förordar alternativ A, där berget bevaras och därmed skapar förutsättningar för ett bevarande av långröset samt något av rösets kontext. Detta alternativ stämmer dessutom överens med den fördjupade översiktsplanen.

Stora kulturhistoriska värden går förlorade om detaljplaneförslaget genomförs. Hamnens betydelse för Göteborgs Stad, liksom för regionen och landet som helhet, kan dock inte underskattas. Planförslaget innebär en tydlig konflikt mellan å ena sidan bevarandet av en kulturhistoriskt värdefull miljö och å andra sidan en utveckling och förbättring av infrastrukturen. Den uppenbara konflikten medför därför frågan om det finns alternativa lösningar där de båda intressena kan sammanjämkas.

***Kommentar:** Efter samrådet har en ny utformning av kajerna tagits fram. Förslaget innebär att de nya kajlägena inte kommer lika långt ut i farleden som i samrådsförslaget, vilket bedöms positivt med tanke på kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning. Förändringen innebär att kajanläggningen kommer ca 170 m längre in, räknat från farleden, jämfört med samrådsförslaget. I förslaget ingår att ett av de befintliga kajlägena norr om Stora Aspholmen, som idag bara har funktion av ”viloläge”, byggs om till att även kunna fungera för lastning/lossning.*

*Den nya utformningen av kajen har tagits fram av Göteborgs Hamn AB och stämts av med Länsstyrelsen, Statens Fastighetsverk och Stadsmuseet.*

*Planförslaget har justerats i den nordöstra delen utifrån alternativ A, vilket innebär att Arkenberget inte kommer att påverkas.*

*Den planerade hamnutvidgningen kommer att inverka negativt på kulturmiljön i och omkring planområdet. Som en frivillig åtgärd har Göteborgs Hamn AB därför åtagit sig enligt överenskommelse med Göteborg Stad/Kulturförvaltningen att finansiera ett projekt som syftar till att tillgängliggöra historien kring den befästa staden Göteborg för allmänheten.*

**7. Miljönämnden** tillstyrker fortsatt planarbete enligt alternativ A under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas. Alternativ A förordas då det ger bäst förutsättningar för att den större vattensalamandern ska kunna leva vidare i anslutning till Arken konferenscenter.

Kompensationsåtgärder för påverkan på marina naturmiljöer och intrång i vattensalamanderns livsmiljöer hanteras i de miljöbalksprövningar som görs parallellt med detaljplanarbetet.

*Kommentar: Planförslaget har justerats inför utställning utifrån alternativ A.*

**8. Göteborg Vatten** förordar alternativ A då bevarande av berget väster om konferensanläggningen minskar risken att skador uppstår på befintlig berganläggning.

Dricksvatten- och spillvattenanslutning kan ske till allmänt ledningsnät i Oljevägen, förbindelsepunkt finns upprättad vid Nordatlantens anslutning till Oljevägen. Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +60 meter. I fall högre vattentryck önskas får detta ordnas och bekostas av fastighetsägaren. Avlopps nätet inom kvartermark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. Dag- och dräneringsvatten ska avledas till Göta älv. Dagvattenhanteringen förutsätts ske så att föroreningar inte avleds till älvvattnet. Oskyddade ytor av koppar och zink bör undvikas.

En befintlig dagvattentunnel och dagvattenkulvert tillhörande Göteborg vatten passerar i planområdets nordvästra del. Bergtunnels tak är beläget på nivån cirka + 11 meter enligt Göteborgs stads höjdsystem. Inom ett område om 20 meter utmed ömse sidor om tunnelvägg, får berget friläggas till lägsta nivå + 15 meter. Dagvattentunnelns utlopp i älven får inte störas.

Plankartan ska kompletteras med en bestämmelse som anger ”Sprängning ska utföras så att skador inte uppkommer på berganläggning och berganläggningens installationer. Göteborg Vatten ska kontaktas före sprängning.”. Eventuella skador åtgärdas på bekostnad av exploitören.

Göteborg Vatten anger krav på förbesiktning, riskanalys, anmälan, vibrationsmätning samt efterbesiktning vid sprängningsarbeten.

Plankartan ska kompletteras med en planbestämmelse som anger att lägsta höjd på färdigt golv, för att anslutning med självfall ska tillåtas, ska vara belägen minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt spillvattensystem.

*Kommentar: Plankartan kompletteras med en upplysning att ledningsägaren ska kontaktas inför arbeten som kan beröra befintlig tunnelanläggning. En lägsta nivå på färdig kaj har införts. Planförslaget har justerats inför utställning utifrån alternativ A.*

*Plan- och genomförandebeskrivningarna kompletteras.*

**9. Park- och naturnämnden** förordar alternativ A, utan sprängning i det norra berget. Detta för att minska skadan på den strikt skyddade salamanderpopulationen. Det finns tre dammar där arten har konstaterats samt flera viktiga skyddsmiljöer. Den södra bergskullen bedöms inte vara lika viktig för arten. I alternativ A bevaras även fornlämningen och område med rekreativ värde i anslutning till Arken. Planen bör här även justeras så att våtmarken i sydöstra delen av det norra berget bevaras intakt. Detta bör kunna ske genom att den nya vägen till port 6 flyttas åt öster eller att den dras via en brokonstruktion över våtmarken. Kompensationsåtgärder bör genomföras enligt miljökonsekvensbeskrivningen. Utbyggnaden av Arkens konferenscenter bedöms kunna genomföras utan att det innebär någon större negativ påverkan på salamanderpopulationen.

Utfyllnaden vid Lilla Aspholmen innebär att den marina biotopen med blåålggräs och musselbank försvinner. Biotopen är värdefull för olika fiskarter och flera sjöfåglar som uppväxt och födosöksområde. Miljön är emellertid starkt påverkad och dess kvalitet bedöms som relativt låg. Landmiljön på Lilla Aspholmen har viss betydelse som häcklokal för ejder men bedöms i övrigt i dagsläget inte ha några högre naturvärden. En exploatering kan därför accepteras om hänsyn och kompensationsåtgärder vidtas i enlighet med rekommendationerna i miljökonsekvensbeskrivningen.

**Kommentar:** Planförslaget har justerats inför utställning utifrån alternativ A.

*Det är inte längre aktuellt att bygga om infartsvägen till port 6, vilket innebär att våtmarken inte kommer att påverkas.*

**10. Räddningstjänsten Storgöteborg** framför att vatten för brandsläckning ska anordnas inom området. I planarbetet hänvisas till en utredning från 2002 vad avser transport av farligt gods i denna del av hamnen. Räddningstjänsten anser att utredningen bör uppdateras i första hand till nuläge men även ta hänsyn till de kommande planerna för hamnen. Omfattning och typ av farligt gods kan påverka i första hand konferensanläggningen. En riskinventering behöver genomföras.

**Kommentar:** En riskbedömning har tagits fram efter samrådet. ”Generellt föreslås att för inom Arken konferenscenter bör inga nya byggnader planeras inom 50 meter från hamnens verksamhet och ingen hotellverksamhet närmare än 100 meter. De byggnader som kan vara aktuella utan skyddsåtgärder mellan 50-100 meter är främst servicebyggnader och byggnader med låg personalintensitet. Kan inte dessa avstånd innehållas bör byggnaderna förses med skyddsåtgärder.”

*Inga särskilda skyddsåtgärder bedöms vara nödvändiga för alternativ A. Planen justeras utifrån alternativ A.*

**11. Stadsdelsnämnden i Torslanda** har uppfattningen att utvecklingen i aktuell detaljplan styrs till fullo av riksintresset Göteborgs hamn, oavsett vilket alternativ som väljs beroende på hamnens väsentliga betydelse för nationella och regionala intressen. Nämnden hänvisar även till sina tidigare yttranden över ”fördjupad översiktsplan för ytterhamnarna i Göteborg” (2005) samt ”översiktsplan för ytterhamnarna i Göteborg” (2001).

**Kommentar:** Noteras.

**12. Trafiknämnden** tillstyrker detaljplanen vid beaktande av lämnade synpunkter. Trafikkontoret konstaterar att planen har en stor påverkan på trafikalstringen inom området. Valet av alternativ har dock inte någon avgörande påverkan på trafikens intressen.

Vid redogörelse av trafikalstringen är det problematiskt att bara diskutera fordonsenheter med tanke på att lastbilarnas andel av den totala trafiken är stor.

Genom denna och angränsande planer skapas större sammanhängande hamnområden. Möjlighet att röra sig till fots och med cykel på ett säkert och framkomligt sätt är önskvärt.

I samband med utvidgning av hamnområdet i enlighet med detaljplan för Nordatlanten kommer all kollektivtrafik flyttas till Oljevägen, eventuellt behövs nya hållplatser.

I korsningarna Nordatlanten/Oljevägen och Oljevägen/Arendals allé har trafikkontoret tagit fram förslag till framkomlighets- och trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder. Efter-



som planen har en påverkan på dessa korsningar, i form av ökad trafik, är det av stor vikt att ett avtal om samfinansiering tecknas av berörda parter.

**Kommentar:** Diskussioner förs mellan Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret och Göteborgs Hamn AB angående trafiksituationen i ytterhamnsområdet. Då översiktlig planering pågår för att säkra tillgängligheten till framtida hamn på Risholmen, behövs strategiska ställningstaganden göras angående den övergripande trafikstrukturen. Detta får lämpligen samordnas med de mera akuta behoven av åtgärder för att säkra framkomlighet och trafiksäkerhet. Möjligheten till samfinansiering av trafikåtgärder har diskuterats med Göteborgs Hamn AB.

## Statliga och regionala myndigheter med flera

**13. Länsstyrelsen** samlade bedömning förutsätter att båda de presenterade alternativen uppfyller planens syfte. Länsstyrelsen förordar utformningsalternativ A med motivet att detta ger möjlighet att spara mest av den existerande naturmiljön av betydelse för såväl salamandrarnas livsmiljö, upplevelsen av fornlämningen samt för närrekreation i området. Alternativet A förefaller även mest fördelaktigt med tanke på den risksituation som närheten till hamnverksamheten utgör.

Oavsett vilket alternativ som väljs, måste påverkan på marinbiologiska värden, kulturmiljövärden inklusive fornlämningar, dagvatten, geoteknik, buller och risker med hänsyn till farligt gods behandlas mer utförligt i det kommande planarbetet.

Med avseende på intrånget i riksintresse för kulturmiljövård anser länsstyrelsen att föreslagna kompensationsåtgärder i bilagan till MKB ”Kulturvärden och kulturmiljö kring Lilla Aspholmen och Arken konferenscenter” ska genomföras. Hur den kvarvarande delen av riksintresse Nya Älvsborg ska kunna bevaras och skyddas mot ytterligare ingrepp, måste enligt länsstyrelsen klaras ut och säkerställas i samband med detta planarbete.

Gällande artskydd och strandskydd, rekommenderar länsstyrelsen att tillståndsfrågan klaras ut innan planen antas.

Gällande marinbiologiska värden, hantering av VA och dagvatten, buller och risker, bedömer länsstyrelsen att kompensationsåtgärder, skyddsåtgärder och villkor bäst behandlas i de till planen efterföljande tillståndsprövningar enligt 11 resp 9 kap MB.

### Motiv för bedömningen

Genom Länsstyrelsens granskningsyttrande över fördjupningen av översiktsplanen för Ytterhamnsområdet är frågan om avvägningen mellan riksintresse för hamn och riksintresse för kulturmiljövård redan avgjord till hamnens fördel.

Länsstyrelsen ställer inga krav på att krönet på Lilla Aspholmen ska sparas. Är det möjligt med hänsyn till hamnens behov att modifiera utformningen av kajen så att mer av de öppna vattenytorna kan bibehållas samt spara en del av den sydligaste udden på Lilla Aspholmen som en markering av det som var, anser Länsstyrelsen att planen till utställningen ska ändras efter detta.

Farleden in till Göteborgs hamn är av riksintresse för sjöfart. Sjöfartsverkets synpunkter (2009-11-27) avseende slutligt genomförande och sjösäkerhet ska beaktas.

Hamnbanan (och Älvsborgsbangården) är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Exploatering nära järnvägen får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen.

## Artskydd

Länsstyrelsen bedömer att alternativ B medför att möjligheterna för salamanderpopulationen att överleva helt utplånas. Arten kommer högst sannolikt att dö ut på denna lokal. Även alternativ A kommer att innebära stora ingrepp i livsmiljön för salamandern. Med kompensationsåtgärder och villkor om arbetets genomförande, bedöms salamandrarna kunna överleva i området, även om förutsättningarna på sikt försämras. De kvarvarande livsmiljöerna kan optimeras och artens överlevnadsmöjligheter kan stärkas. Området ska fortsättningsvis vara naturmark. Våtmarken sydost om Arken utgör högst sannolikt en del av salamandrarnas livsmiljöer. Om det är möjligt med hänsyn till hamnens behov, bör vägen eller järnvägens dragning ändras så att våtmarken kan lämnas intakt.

Utbyggnad av Arken konferenscenter får ej ske på ett sådant sätt att den större vattensalamanderns livsmiljö skadas. Om skada sker, krävs dispens och i nuläget kan Länsstyrelsen inte se att de krav som ställs för att det ska finnas möjlighet till dispens är uppfyllda.

## Strandskydd

Enligt gällande övergångsbestämmelser ska planärenden påbörjade innan den 1 juli 2009 hanteras enligt den äldre strandskyddslagstiftningen. Denna plan omfattas enligt Länsstyrelsens uppfattning av övergångsbestämmelserna och prövning ska ske utifrån den äldre lagstiftningen. Upphävande av strandskyddet i samband med detaljplan prövas då av Länsstyrelsen i särskild ordning. Av ansökan måste bli särskilda skäl för upphävande av strandskyddet framgå. Länsstyrelsen delar i detta fall kommunens bedömning att utvecklingen av riksintresset Göteborgs hamn som en del av tätortsutvecklingen väger tyngre än strandskyddsintresset och bör ges företräde.

## Marina värden, MKN vatten mm

Planförslaget innebär i både alternativ A och B att vattenområden för lek, uppväxt och födosök för marin fauna försvinner då områden med ålgräs, musselbankar, blad/kelpalger och grunda mjukbottnar går förlorade. Särskilt stor förlust medför utfyllnaden av det inre vattenområdet vid Lilla Aspholmen.

Miljökvalitetsnormerna för vatten ska beaktas vid antagande av detaljplaner och vid tillsyn och prövning enligt miljöbalken. Idag är vattenförekomsten Rivö fjord, som detta område tillhör, klassat ha ”måttlig” ekologisk status. Kemisk status uppnår ”ej god”. Kravet på att den klassade statusen inte får försämras gäller enligt ovan. Att ta bort ålgräsområdet bedöms kunna medföra en försämring av den ekologiska statusen i området.

Exploatering av ålgräsområdet vid Lilla Aspholmen måste sättas i relation till övriga planerade exploateringar i hamnområdet. De kumulativa effekterna av en samlad förlust av många ålgräsområden måste bedömas förutom hur viktig just denna enskilda förekomst av ålgräs är för helheten i vattensystemet. Länsstyrelsen understryker att de kompensationsåtgärder som genomförs måste vara hållbara på långt sikt.

## Fornlämning Lundby 1

Alternativ B medför en betydande negativ påverkan på upplevelsen av fornlämningen Lundby 1 i ett område där ett stort antal fornlämningar redan har tagits bort vid tidigare exploatering. Bortsprängning av berget vid Arken samt Lilla Aspholmens höjdparti innebär att så gott som hela fornlämningsområdet som ingår i Lundby 1 och som vetter ut mot vattnet försvinner. Skadan på det kulturhistoriska värdet och möjligheten att uppleva Lundby 1 blir bestående och betydande. Alternativ A bör därför väljas för att mildra den betydande negativa påverkan på kvarvarande kulturmiljövärden i området.

## Geoteknik

I enlighet med synpunkter från Statens geotekniska institut, behöver det geotekniska underlaget kompletteras senast till utställning av planen. Resultatet av detta kan medföra att även planbestämmelserna kan behöva kompletteras med restriktioner och åtgärder. Det saknas beräkningar som verifierar att stabiliteten för områdets befintliga anläggningar är tillfredsställande. Stabiliteten för planområdets utfyllnader, nya kajer etc behöver redovisas tydligare. Geotekniska stabiliseringsåtgärder, som behövs, måste säkerställas i planen. Av underlaget ska framgå om det finns risk för bergras eller blocknedfall.

## VA, dagvatten, buller, risker och luft

En dagvattenutredning bör tas fram som visar hur man avser att omhänderta det dagvatten som uppkommer inom hela området. Andelen hårdgjorda ytor bör begränsas så långt möjligt för att minska direktavledning av dagvatten. I planen nämns att dagvattnet förutsätts gå via oljeavskiljare ut i älven. En oljeavskiljare fungerar enbart i kombination med ett utjämningsmagasin för att erhålla ett jämnt flöde. Ytor för fördröjnings-/utjämningsmagasin bör säkerställas med planbestämmelser samt på plankarta. Lokalt omhändertagande ska eftersträvas så långt möjligt. Funktionen hos VA- och dagvattensystem samt fördröjningsmagasin behöver säkras i relation till risknivåer för översvämning.

I MKB:n nämns att hamnutvidgningen kommer att medföra ökad bullerexponering för Södra älvstranden, till exempel i Långedrag. Bullerutredningen tar dock endast upp förhållandena vid Arken. Bullerförhållandena för bostäderna på andra sidan älven behöver belysas bättre till utställning av planen. På Arkens hotell och konferensanläggning kan ett stort antal personer vistas samtidigt både dag och nattetid. Bullernivåerna runt Arken är höga redan idag, upp till 58 dBA ekvivalentnivå och maxnivåer på upp till 82 dBA. Om det finns risk att inomhusnivåer för buller inte klaras, rekommenderar Länsstyrelsen att åtgärder som behöver vidtas för att uppnå gällande riktvärden regleras med en planbestämmelse.

Risker från hamnområdet behöver belysas utförligare. En bedömning måste göras utifrån en ökad mängd farligt gods kan komma att hanteras på området. Det är viktigt att klargöra behov av skyddsavstånd till konferensanläggningen med tanke på hur godset hanteras och placeras på terminalområdet.

Det finns risk för markföroreningar inom planområdet. Kompletterande markundersökningar kommer således att behövas i det fortsatta genomförandeskedet.

Länsstyrelsen förutsätter att området förbereds för järnvägsanslutning för att möjliggöra att så stor som möjligt av godset transporteras per järnväg.

Länsstyrelsen bedömer sammanfattningsvis att åtgärder i form av störningsskydd, fastläggande av exakta skyddsavstånd och villkor för hantering av VA och dagvatten, buller och farligt gods mm bäst regleras i den kommande tillståndsprövningen för miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap MB. Planen måste samtidigt möjliggöra att nödvändiga åtgärder kan utföras, t ex genom avsättning av yta.

## Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt att ett genomförande av planen kan få betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen finner att innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen tillfyllest om de synpunkter som angivits arbetas in även i MKB:n.

**Kommentar:** Planförslaget justeras utifrån alternativ A. Efter samrådet har en ny utformning av kajerna tagits fram. Förslaget innebär att de nya kajlägena inte kommer lika långt ut i farleden som i samrådsförslaget, vilket bedöms positivt med tanke på kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning. Förändringen innebär att kajanläggningen kommer ca 170 m längre in, räknat från farleden, jämfört med samrådsförslaget. I förslaget ingår att ett av de befintliga kajlägena norr om Stora Aspholmen, som idag bara har funktion av "viloläge", byggs om till att även kunna fungera för lastning/lossning.

Den nya utformningen av kajen, som har tagits fram av Göteborgs Hamn AB, har stämmts av med Länsstyrelsen, Statens Fastighetsverk och Stadsmuseet.

Den planerade hamnutvidgningen kommer att inverka negativt på kulturmiljön i och omkring planområdet. Här finns stora vetenskapliga och pedagogiska värden som visar på de historiska konflikterna runt älvmyningen, liksom på staden Göteborgs framväxt och utveckling. Allvarligast är påverkan på den riksintressanta fästningen Nya Älvsborg. Som en frivillig åtgärd har Göteborgs Hamn AB därför åtagit sig enligt överenskommelse med Göteborg Stad/Kulturförvaltningen att finansiera ett projekt som syftar till att tillgängliggöra historien kring den befästa staden Göteborg för allmänheten.

Angående skyddet av den kvarvarande kulturmiljön; i gällande detaljplan finns bevarandebestämmelser för både Stora Aspholmen och fästingsön.

Det geotekniska underlaget för detaljplanen har kompletterats inför utställning och planbestämmelser angående geoteknik har införts.

Planbeskrivningen har kompletterats med redogörelse av hur miljö kvalitetsnormer för vatten beaktas i planen. Även beskrivningen av hur dagvattnet hanteras inom planområdet har kompletterats.

En bullerutredning har tagits fram för att belysa bullersituationen och planbestämmelser som reglerar högsta ljudnivå inomhus i hotellrum inom Arken konferenscenter har införts.

En riskbedömning har tagits fram efter samrådet. Inga särskilda skyddsåtgärder bedöms vara nödvändiga för alternativ A.

Det är inte längre aktuellt att bygga om infartsvägen till port 6, vilket innebär att våtmarken inte kommer att påverkas med ingrepp i salamandermiljön. Den utbyggnadsmöjlighet som ges för befintligt hotell- och konferenscenter bedöms inte påverka livsmiljön för den större vattensalamandern.

Hamnverksamheten kommer att ske på hårdgjorda ytor från vilka dagvatten avleds till havet. Som skyddsåtgärd kommer dagvatten att passera oljeavskiljare innan det släpps ut. Genom skyddsåtgärder i form av kontinuerligt underhåll på fordonen samt att dagvattenavledning sker via oljeavskiljare bedöms halterna av oljeprodukter som går ut med dagvattnet bli låga. Enligt GHAB:s uppfattning ger ett fördröjningsmagasin marginell effekt och det finns därmed inget behov för den verksamhet som planeras. Det är dessutom mycket svårt med att ha lokalt omhändertagande av dagvatten i en hamn eftersom grundvattnet ligger högt och området ligger precis vid älven. Dessutom krävs det stora ytarealer för att hantera dagvattnet. Här finns ett antal konfliktpunkter då GHAB behöver markytan bakom kajerna som högt belastat godshanteringsområde och där risken för sättningar blir högre med ett underliggande vattenmagasin.

**14. Banverket** påpekar att exploatering nära järnvägen inte får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen. Hamnbanan och Älvsborgsbangården är av riksintresse för kommunikationer. Som sektorsföreträdare för spårbunden trafik framhåller Banverket vikten av järnvägsanslutningar till alla delar av

Göteborgs hamn. Norr om planområdet finns även Arendalsspåret som ägs av Göteborgs stad.

Banverket förutsätter att erforderlig hänsyn tas till planförslagets framtida trafikallstrningar och dess eventuella påverkan på omkringliggande trafikanslutningar och trafiksäkerhet. Enligt Vägmarkesförordningen är det, oavsett spårägare, Banverket som i samråd med Vägverket fattar det formella beslutet om vilken typ av vägskydd som behövs vid en plankorsning. Det är spårägaren som ska verkställa beslutet.

**Kommentar:** Planförslaget utgår från Göteborgs Hamns AB bedömningar av hamnutvecklingen. De trafikbedömningar som gjorts visar på behov av åtgärder i infrastrukturen utanför planområdet. Dessa kan ej hanteras inom ramen för aktuell plan men förutsätts bevakas av Trafikkontoret och Fastighetskontoret och regleras i avtal mellan berörda parter.

**15. Business Region Göteborg (BRG)** beskriver värdet av Göteborgsregionen som ett internationellt logistikcentrum, främst för transoceanic gods. Det är nödvändigt för att bevara och stärka konkurrenskraften i svensk industri och internationell handel att Göteborgs Hamn får möjlighet att bygga ut sina kajer och terminalområden så att den transoceanic trafiken kan utvecklas i takt med den pågående globaliseringen. Göteborgs Hamns behov i det aktuella ärendet är väl i överensstämmelse med gällande detaljplan, översiktsplan respektive riksintresset Göteborgs Hamn. Hamnens utbyggnad ger endast marginell påverkan på kulturmiljö, skyddsvärd djurart och marin miljö. BRG anser det därför väl motiverat och nödvändigt att planförslag B genomförs.

**Kommentar:** Noteras.

**16. Fiskeriverket** anser att grunda bottnar i mesta möjliga mån bör skyddas från exploatering. Fiskeriverket har tillsammans med Länsstyrelsen i Västra Götaland påbörjat samråd med Göteborgs Hamn i syfte att komma fram till lämpliga kompensations- och skyddsåtgärder för de i detaljplanen föreslagna ingreppen på de grunda bottarna och ålgräset.

**Kommentar:** Noteras.

**17. Göteborgsregionen (GR)** bedömer att planen inte berör sådana regionala intressen att den kommer att tas upp till politisk behandling inom GR.

**18. Lantmäterimyndigheten i Göteborg** påpekar att användningsgränsens radie vid östra delen av konferensanläggningen Arken bör justeras så att radien blir jämn eftersom den ska utgöra fastighetsgräns. För att renodla planens utbredning bör en mindre del av detaljplan 3628 ingå i detaljplanen.

Frågan om hur åtkomst/nyttjandet av område som idag utgör allmänt vatten kan handläggas får klargöras innan detaljplanens utställning.

Vad gäller gemensamhetsanläggningar behöver utfartsfrågan även lösas för Arendal 764:727 (transformatorstation).

Dagvattentunneln sydväst om Arken kommer att påverkas av den utfyllnad som kommer att ske inom u-området.

**Kommentar:** Användningsgränsens radie har justerats. Planområdet utökas med del av detaljplan 3628

**19. Svenska Kraftnät** har inget att erinra.

**20. Skanova Nätplanering D3N** meddelar att särskild hänsyn bör tas till befintliga kabelstråk inom och i anslutning till planområdet i det fortsatta planarbetet. I övrigt framförs synpunkter som berör genomförandet av förslaget.

**Kommentar:** Noteras.

**21. Vägverket, Region Väst** har inget att erinra.

**22. Transportstyrelsen, sjöfartsavdelningen** påpekar att sjötrafikfrågor inte behandlas i detaljplanen och anser att dessa frågor bör belysas. Bland annat bör det analyseras hur trafiken till och från de planerade kajerna kan komma att påverka övrig fartygstrafik i hamnen. Det framgår inte vilken storlek på fartyg som ska trafikera de olika kajerna. Ytorna för hamnbassäng och farled är beroende av den trafik som ska trafikera området. En simulering rekommenderas för att utreda påverkan på fartygstrafiken i hamnen samt lämplig design av hamnanläggningen ur trafiksynpunkt. Utformningen av kajer och hamnbassängar bör ske i samråd med Transportstyrelsen och Sjöfartsverket Västkustens sjötrafikområde.

**Kommentar:** GHAB har studerat tillgängligheten för en ombyggd kaj 713 vid Älvsborgshamnen genom realtidssimuleringar av ett roro-fartyg som anlöper kajen vid olika förutsättningar (last, vindstyrka, vindriktning). Även simuleringar för nya kajplatser har utförts. Vid kommande detaljprojektering kommer ytterligare studier att göras för att utreda förutsättningarna för planerade kajplatser samt typ av fartyg som kan komma att angöra de nya kajerna.

**23. Sjöfartsverket** framför att det är av stor vikt att hamnen ges möjlighet att expandera. Expansionsmöjligheterna är begränsade och kostsamma. Sjöfartsverket konstaterar att bortfallet av terminalyta i alternativ A skulle innebära mycket negativa konsekvenser för riksintresset Göteborgs hamn samt en inskränkning av den rätt gällande plan ger att utnyttja detta område för hamnändamål.

Samråd bör sökas med Sjöfartsverket för slutgiltig utformning av kajer och inför analys och simulering av fartygsrörelser som kommer att genomföras i ett senare skede.

Sjöfartsverket informerar om hur anläggningsarbeten som kan påverka sjöfarten ska meddelas, åtgärder för att minska störningar mm.

Vid planering av fasta belysningspunkter ska hänsyn tas så att dessa ej bländar sjöfarande eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för sjöfartens säkra navigation. Även under anläggningsfasen ska sådan hänsyn tas.

För eventuella förändringar av utmärkning för sjöfarten skall tillstånd sökas hos Transportstyrelsens sjötrafiksektion.

Alla förändringar av strandlinje eller bottenpografi ska efter genomförande geodetiskt bestämmas och sjömätas samt rapporteras till Sjöfartsverket för införande i sjökort.

Även andra förändringar som medför förändring av sjökortsinformationen ska rapporteras.

Sjöfartsverket återkommer med mer detaljerade synpunkter när planerna i senare skede konkretiserats.

*Kommentar: Planförslaget har justerats utifrån alternativ A efter samråd med Göteborgs Hamn AB och Higab. Övriga synpunkter noteras.*

## Sakägare och övriga

**24. Göteborgs Hamn AB (GHAB)** är mycket angelägna och positiva till att en detaljplan tas fram för att stödja och säkerställa hamnens utveckling. GHAB är även mycket positiva till att det ställningstagande som görs i fördjupningen av översiktsplanen för Ytterhamnarna vidimeras i planförslaget, dvs att riksintresset för sjöfart, Göteborgs hamn, prioriteras framför riksintresset för kulturmiljövård, Älvsborgs fästning. Att bygga ihop Arendalshamnen med Älvsborgshamnen är den enda och självklara utbyggnadsmöjligheten av riksintresset för sjöfart, Göteborgs hamn, på kort sikt. Utbyggnaden är därför mycket strategisk för både stadens, regionens, hamnens och näringslivet framtida utveckling.

GHAB har full förståelse för att en utbyggnad av hamnen medför stora negativa konsekvenser för bland annat kulturmiljö, naturmiljö och marinmiljö, men bolaget anser att en utbyggnad av hamnen är viktigare och bör prioriteras framför övriga intressen i området. Dessutom anser GHAB att riksintressena för sjöfart och kulturmiljövård är förenliga med varandra. Riksintresseområdets (kulturmiljövård) kärna utgörs av själva fästningsholmen genom dess historiska och bebyggelseantikvariska värden. Lilla Aspholmen är i fysisk bemärkelse belägen i riksintresseområdets yttre randzon och saknar i det närmaste synliga eller på annat sätt fysiska tecken av historiska aktiviteter. GHAB anser därför att Lilla Aspholmen således är av mindre betydelse för riksintresseområdet och att intrång i riksintresset för kulturmiljövård kan tillåtas.

GHAB anser att detaljplaneförslaget alternativ B är det enda förslag som är acceptabelt ur ett hamnutvecklingsperspektiv. Alternativ A uppfyller inte krav på erforderlig terminalyta. Att få bygga ut Göteborgs hamn enligt alternativ B är avgörande förutsättningar för att kunna skapa en effektiv och miljöanpassad hamn med tillräckliga terminalytor för att kunna nyttja tre befintliga och två nya kajplatser.

GHAB är mycket positiva till att kommunen har valt att arbeta vidare med utformningsvarianten från fördjupningen av översiktsplanen för Ytterhamnarna som innebär att Lilla Aspholmens hjässa inte bevaras. Ett bevara hjässan skulle bland annat innebära mycket stora problem vad det gäller logistiken inom området.

GHAB anser att planhandlingarna har brister avseende att förklara bakgrund, behov och motiv till utbyggnaden av hamnen samt att presentera de positiva effekterna av hamnutvecklingen. GHAB vill även att kommunens ställningstagande att utvecklingen av hamnverksamheten får väga tyngre än att bevara natur- och kulturvärdena inom området tydligare framgår i planhandlingarna. GHAB anser att ovanstående måste beskrivas bättre och tydligare i kommande utställningshandling.

GHAB är positiva till en utbyggnad av hotellet vid Arken, under förutsättning att utbyggnaden inte hindrar eller försvårar en utveckling av riksintresset Göteborgs hamn.

GHAB hänvisar till PM Logistik som redogör för bakgrund, behov och motiv till utbyggnaden. I planhandlingarna bör det framgå vilka erforderliga terminalytor GHAB

behöver för att maximalt kunna utnyttja befintliga och nya kajplatser inom planområdet. En kajplats för ro/ro behöver cirka 8 ha terminalområde, inte ens med alternativ B räcker terminalytorna till. Ytbehovet kan minskas genom bl a parkeringsgarage. Om alternativ A väljs är det viktigt att konsekvenserna beskrivs.

Enligt GHAB är bolaget överens med länsstyrelsen om att GHAB ska bidra till finansiering av utställningar, ägnade att för allmänheten tydliggöra Älvsborgs fästning med Lilla och Stora Aspholmen och dess betydelse för försvaret av Göteborg och dess hamn. GHAB anser att frågan om bidrag som kompensation för intrång i riksintresset för kulturmiljö är en fråga mellan bolaget och länsstyrelsen.

Parkeringsytan sydost om Arken är viktig för att kunna skapa tillräckligt med terminalytor. Arken behöver en ersättningsparkering, denna kan ordnas i våtmarksområdet öster om Arken och nordost om Port 6.

Enligt gällande plan får berget väster om Arken tas bort, GHAB vill behålla den möjligheten.

GHAB anser att konsekvenserna ska jämföras med ett nollalternativ som innebär ett genomförande av gällande plan. I planhandlingarna dras många av slutsatserna efter jämförelse av nuläget, vilket bolaget anser är felaktigt.

GHAB anser att utbyggnaden av hamnen huvudsakligen är i linje med miljömålet God bebyggd miljö och framför följande motiv. Den nya hamnen ligger bra till i förhållande till befintlig infrastruktur och bostäder. Dessutom utnyttjas befintlig infrastruktur väl eftersom inga ny övergripande vägar och järnvägar behöver byggas. En utbyggnad av hamndelen innebär en viss ökning av trafiken såväl globalt som lokalt sett. Trafikökningen innebär en ökad belastning på luftmiljö liksom störningar från trafikbuller lokalt. Utbyggnad av hamndelen bidrar dock till målet om en samhällsstruktur som främjar miljöanpassade och resurssnåla transporter på så sätt att godstransporter avses föras över från lastbil till tåg och fartyg. Utbyggnaden sker på mark som redan är påverkad av mänsklig aktivitet men inte ianspråktagen för bebyggelse. Utbyggnaden är en naturlig och logisk utveckling av riksintresset för sjöfart, Göteborgs hamn ur ett hållbarhetsperspektiv då en liten del av natur mellan två befintliga hamndelar tas i anspråk. Utbyggnaden innebär intrång på riksintresset för kulturmiljö - Älvsborgs fästning med angränsande holmar. Riksintresseområdets kärna och farledsspärrar mellan öarna bevaras. Intrånget sker i den yttre randzonen och på en ö som saknar i det närmaste synliga eller på annat sätt fysiska tecken av historiska aktiviteter. Med vidtagna kompensationsåtgärder kan denna skada i någon mån mildras.

GHAB anser att planens genomförande även för miljömålen för begränsad klimatpåverkan och frisk luft borde vara i linje med målen eftersom trafiken bedöms vara begränsad till och från området samt att de långtgående transportererna i stället för via fartyg skulle köra via vägnätet, vilket GHAB anser ger en betydligt större miljöpåverkan. Dagens fartyg och lastbilar kommer att bli mer miljövänliga. Redan om några år kommer fartygens utsläpp att minska på grund av nya utsläppsregler. Dessutom planeras en stor del av den godsökning på landsidan som förväntas i Göteborgs hamn att ske med järnväg som genererar låga koldioxidutsläpp.

GHAB anser att de kumulativa effekterna av bland annat hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen och vid Stora Risholmen samt utbyggnad av vindkraftspark i Arendal är en översiktsplanefråga och etablering av de olika verksamheterna har hanterats i fördjupningen av översiktsplanen för Ytterhamnarna. GHAB anser därför att beskrivning av kumulativa effekter från ovanstående projekt bör utgå ur detaljplanhandlingarna.

GHAB anser att ett borttagande av berget väster om Arken inte strider mot fördjupningen av översiktsplanen för Ytterhamnarna. Enligt upphovsmännen till fördjupningen ska



det aktuella området följa gällande detaljplan. Att ta bort berget är dessutom en förutsättning för att kunna dra fram ett järnvägsspår till Arendalshamnen norr om Arkenberget som fördjupningen av översiktsplanen för Ytterhamnarna illustrerar.

GHAB håller inte med om att stora delar av hamnen kan översvämmas vid extrema väderförhållanden då största delen av terminalområdena i Arendalshamnen och Älvsborgshamnen ligger på nivå +12,5 meter över nollplanet.

Under sammanfattande konsekvenser i planbeskrivningen bör det framgå att planförslaget medför stor nytta näringslivet lokalt, regionalt och nationellt.

Området markerat CV på plankarta bör ges en byggrätt då ytan på sikt kan komma att ingå i hamnområdet.

För att kunna få ett funktionellt terminalområde anser GHAB att golvnivån inte får vara högre än +12,5 meter över nollplanet, vilket ligger i riktlinje angående lämplig marknivå som skydd mot extremt väder för det aktuella området. GHAB håller med om att hamnen är en samhällsviktig funktion men för bolaget är det viktigt att få en funktionell hamn, vilket är svårt att genomföra om lägsta golvnivå måste vara minst +13,5 meter över nollplanet.

För GHAB är det viktigt att det finns möjlighet att anlägga dykdalber samt sidolastbryggor inom W-område för att inte försvåra angöring samt lastning och lossning av fartygen. Planbestämmelse för W bör därför få ett tillägg ”... med undantag av dykdalber och sidolastbryggor.” Alternativet är att utöka området för hamnverksamhet.

Kajplatsen precis norr om fästningsön bör tas med i planen för att möjliggöra markreglering mellan GHAB och Statens Fastighetsverk.

GHAB förutsätter att Higab köper marken väster om Arken om alternativ A genomförs då ett av syftena med alternativ A är att tillföra närområdet till konferenscentrat mer mark. GHAB förutsätter även att Higab ersätter GHAB för de kostnader som uppstår i och med flyttning av staket mm.

Enligt genomförandebeskrivningen ska GHAB ansöka om dispens hos Länsstyrelsen enligt 14§ artskyddsförordningen. GHAB kommer dock bara att söka dispens för åtgärder kopplade till hamnverksamheten.

GHAB anser även att kommunen, i form av Trafikkontoret ska vara med och finansiera eventuella ombyggnader av korsningarna Oljevägen Arendals allé och Oljevägen-Nordatlanten eftersom det finns ett stort allmänt behov och en stor samhällsnytta med ombyggnaderna.

GHAB anser att de positiva konsekvenser som vidtagna kompensationsåtgärder kommer att innebära saknas i avvägningen av planförslagets konsekvenser i miljökonsekvensbeskrivningen. I utställningsförslaget måste även kompensationsåtgärder vägas in i den samlande bedömningen av planförslagets konsekvenser.

Endast en liten del av Lilla Aspholmen kommer att vara kvar om dess hjässa bevaras. Området kommer att ligga inom terminalområdet. Därför kan det knappast ges bättre förutsättningar för allmänhetens tillgänglighet och påverkan på djur och växter än nollalternativet.

Så väl miljökonsekvensbeskrivningen som utredningen om konsekvenserna för större vattensalamander är inaktuell vad det gäller området norr om Arken. Efter samråd med Länsstyrelsen om större vattensalamander färdigställdes parkeringsplatsen i september 2009. Beskrivning av det berörda området som lämplig landmiljö bör därför utgå.

Enligt GHAB kommer fartygssimulering med största sannolikhet först att ske i samband med detaljprojektering. Även kompletterande geotekniska utredningar och markundersökningar bör kunna tas i projekteringsskedet.

GHAB anser att utredningen om konsekvenserna för större vattensalamander är vag i sina slutsatser och bland annat lämnar en del frågetecken runt populationens överlevnadsmöjligheter och storlek. Två av de tre alternativen för avgränsning för vattensalamander, alternativförslag A och B1, anser GHAB är likvärdiga. Dessutom anser GHAB att vissa av förslagen till kompensationsåtgärder är orimliga. GHAB är tveksamma till att den större vattensalamandern finns inom alla de områden som utpekats som lämpliga landmiljöer i utredningen. Vissa områden utgörs av branta sluttningar och på vissa ställen finns det endast smala passager som förbinder områdena. Mellan området med dammar precis söder om konferensanläggningen och bergspartiet i söder, även kallat södra kullen, går det en transportväg där tunga fordon framförs dygnet runt, vilket borde medföra att vattensalamandern har svårt att ta sig mellan dessa områden.

I ovan nämnda utredning rekommenderas att den större vattensalamandern ska bevaras inom området. GHAB anser att riksintresset Göteborgs hamn och dess utveckling väger tyngre än ett bevarande av den större vattensalamandern inom området, speciellt eftersom utredaren själv inte tror att arten på sikt kommer att överleva i området.

I tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer GHAB att jobba vidare med de förslag till kompensationsåtgärder som presenteras i den marinbiologiska inventeringen. GHAB har positiv erfarenhet av projekt som har skapat bra marinbiologiska miljöer i Göteborgsområdet, till exempel har konstgjorda rev skapats av sprängsten.

Utformningsalternativen 2a och 2b, som presenteras i "Kulturvärden och kulturmiljö kring Lilla Aspholmen ...", är olämpliga. Förhärskande vindförhållanden gör att det är svårt att lasta och lossa ett fartyg eftersom båten dras bort från kajen.

**Kommentar:** Planförslaget har justerats utifrån alternativ A efter samråd med Göteborgs Hamn AB och Higab.

*Planhandlingarna och miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats då planförslaget har justerats utifrån alternativ A. Handlingarna har även kompletterats med förtydliganden avseende bakgrund, behov och motiv till utbyggnaden av hamnen.*

*Plankartan har reviderats i samråd med GHAB.*

*Efter samrådet har de frivilliga åtgärder som GHAB avser sig åta förtydligats i en skriftlig överenskommelse med Göteborg Stad/Kulturförvaltningen. Åtgärderna syftar till att tillgängliggöra historien kring den befästa staden Göteborg för allmänheten.*

*Beskrivningen av nollalternativet och påverkan på den större vattensalamandern samt avstämningen mot miljömålen har uppdaterats inför utställning.*

*Vad gäller beskrivning av kumulativa effekter, bedömer kontoret att det bör ingå i MKB:n.*

**25. Hantverks- och industrihus i Göteborg AB, Higab** anser att en utvidgning av hamnverksamheten kommer att få en avsevärd påverkan på Arken Konferenscenter med avseende på trafik, utsikt, natur, närmiljö och buller.

Vad gäller alternativ B blir konsekvenserna oacceptabelt stora. Bortsprängningen av bergsdelen i väster sker i direkt anslutning till konferensanläggningen, vilket skulle dels ta bort en del av anläggningens unicitet och dels äventyra dess fortsatta utveckling.

Närmiljön försämras ytterligare och stora kultur- och naturvärden går förlorade. Higab framför oro för framtida bullerstörningar då hamnverksamheten kommer alldeles för nära Arken konferenscenter.

**Kommentar:** Planförslaget har justerats utifrån alternativ A.

*En bullerutredning har tagits fram för att belysa bullersituationen och planbestämmelser som reglerar högsta ljudnivå inomhus i hotellrum inom Arken konferenscenter har införts.*

**26. Statens Fastighetsverk (SFV)** efterlyser en bättre beskrivning av hur avvägningen mellan de båda riksintressena, hamn respektive kulturmiljö, genomförts. Verket beklagar att riksintresset för kulturmiljön så till synes enkelt fått vika för riksintresset sjöfart.

Planförslaget tycks enligt SFV baseras på Göteborgs hamns generalplan för ytterhamnsområdet från 1998. Några ytterligare alternativ tycks inte ha analyserats inför framtagandet av planförslaget. Det hade varit naturligt att kräva en ny studie av möjliga alternativ för att så långt möjligt undvika ingrepp i ett motstående riksintresse. SFV saknar en bredare analys av påstådda behov och alternativa möjligheter.

SFV föreslår att planförslaget väster om Stora Aspholmen utformas så att hamnanläggningen hamnar så långt västerut som möjligt för att därigenom störa kulturmiljön så lite som möjligt. SFV anser att det inte bör vara hamnen som avgör hur stor störning på kulturmiljön som SFV slutligen ska tvingas att acceptera. SFV efterlyser därför ett tydligare ställningstagande i denna del av planförslaget.

En förutsättning för hamnutbyggnaden är att Göteborgs hamn (GHAB) får förvärva det i planen ingående vattenområdet väster om Stora Aspholmen. Med ett tydligt västligt alternativ utpekad i planen behöver en sådan överlåtelse inte äga rum. Skulle emellertid förslaget i sin nuvarande lydelse fastställas kommer SFV givetvis att medverka till en ändamålsenlig fastighetsbildning. Vid en sådan reglering kan lämpligen det vattenområde norr om Stora Aspholmen som GHAB redan ianspråktagit för hamnanläggning också överlätas.

Slutligen vill SFV betona vikten av att riksintresset ”Nya Älvsborgs fästning” ges möjlighet att utvecklas för att även fortsättningsvis kunna förmedla kunskap om en viktig del av Sveriges historia. Att låta Lilla Aspholmen ”försvinna” från kartan och flytta fastlandet närmare Stora Aspholmen och Nya Älvsborgs fästning är ett allvarligt ingrepp i kulturmiljön och SFV känner en viss oro inför framtida önskemål om ytterligare hamnutvidgningar. SFV skulle därför önska sig ett tydligt uttalande från stadens sida där staden klargör att framtida hamnutvidgningar inte ytterligare får inkräkta på kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning.

**Kommentar:** I den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnarna har en avvägning gjorts mellan riksintressena hamn och kulturmiljövård till riksintresse hamns fördel, vilket möjliggör ett borttagande av Lilla Aspholmen och utbyggnad av hamn.

*Efter samrådet har en ny utformning av kajerna tagits fram. Förslaget innebär att de nya kajlägena inte kommer lika långt ut i farleden som i samrådsförslaget, vilket bedöms positivt med tanke på kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning. Förändringen innebär att kajläggningen kommer ca 170 m längre in, räknat från farleden, jämfört med samrådsförslaget. I förslaget ingår att ett av de befintliga kajlägena (kaj 713) norr om Stora Aspholmen, som idag bara har funktion av ”viloläge”, byggs om till att även kunna fungera för lastning/lossning.*

*Den nya utformningen av kajen har tagits fram av Göteborgs Hamn AB och stämmts av med Länsstyrelsen, Statens Fastighetsverk och Stadsmuseet.*

*Den planerade hamnutvidgningen kommer att inverka negativt på kulturmiljön i och omkring planområdet. Här finns stora vetenskapliga och pedagogiska värden som visar på de historiska konflikterna runt älvmyrningen, liksom på staden Göteborgs framväxt och utveckling. Allvarligast är påverkan på den riksintressanta fästningen Nya Älvsborg. Som en frivillig åtgärd har Göteborgs Hamn därför åtagit sig enligt överenskommelse med Göteborg Stad/Kulturförvaltningen att finansiera ett projekt som syftar till att tillgängliggöra historien kring den befästa staden Göteborg för allmänheten.*

## **Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende**

**27. Best Western Arken Hotel & Art Garden Spa (Arken)** anser att föreslagen detaljplan innebär oåterkalliga ingrepp i anläggningens landskapsbild och har långtgående negativa konsekvenser för natur och kringmiljö.

I det fall utvidgning ändå blir aktuell måste höga krav ställas på att begränsa skadorna. Hamnbolagen betraktar all mark runt Arken som industriområde där ingen part har intresse att ta något större ansvar för natur- och närmiljö. Tunga transporter, dåligt underhållna vägar och höga hastigheter skapar såväl oacceptabla bullernivåer som miljömässiga påfrestning som borde kunna skötas på ett bättre sätt. Därtill kommer risken med olyckor då trafikintensiteten redan idag är hög, och i kombination hög hastighet, tunga fordon – blir en trafikolycka kännbar för inblandade parter.

Idag finns lösningar för att begränsa hastighet, och avseende buller finns mer tystgående fordon i kombination med att fysiska bullerskydd mot såväl hamn som tågtrafik måste ställas höga krav på. Redan befintlig verksamhet syns vara över riktvärden och kräver rimligtvis åtgärder med bullerskydd och översyn av trafiksituation.

Med eventuell ökad tågtrafik är det av största vikt att passager är öppna så långt det går. Dagens långa tåg, med uppemot 50-70 vagnar skapar köer som försvårar för all trafik.

Med en utvidgning bör även vägsituationen analyseras, idag sker trafik i tomtgräns, med en utvidgning måste frizon skapas om bullerdämpande åtgärder ej vidtas. Höga krav bör även ställas på belysning, den är i dagsläget på oavsett om verksamhet bedrivs eller ej.

Arken förordar alternativ A. Med förslaget att berg väster om Arken bibehålls och tillförs konferensanläggning ges möjlighet i detta fall att Arkens höga ambition med natur och miljö kan utvecklas och säkerställas. Möjlighet finns att bibehålla den lunga som idag präglar anläggning och område.

Alternativ B ser Arken knappast som ett alternativ. Olägenheterna blir så pass stora att Arken ifrågasätter om det överhuvudtaget går att bedriva verksamhet med risk för mer buller, och att övrig natur med skog och mark kan drabbas på ett än värre sätt vid dränering av mark. Salamander drabbas på ett värre sätt med detta alternativ.

**Kommentar:** Planförslaget har justerats utifrån alternativ A.

*En bullerutredning har tagits fram för att belysa bullersituationen och planbestämmelser som reglerar högsta ljudnivå inomhus i hotellrum inom Arken konferenscenter har införts.*

## Övriga

**28. I gemensam skrivelse från boende på Ardalsberget 3 respektive innehavare av stuga på Lilla Aspholmen** påpekas att en utökad hamnverksamhet med fartygstrafik som använder stora mängder fossilt bränsle kommer orsaka än mer skada på miljön. Planens genomförande fullständigt ödelägger ett område med kulturhistoriskt riksintresse och förstör ett område i havet som är viktigt för olika fiskarters reproduktion. Området berörs av allemansrättsliga regler (strandskydd, stadsplan för fritid och rekreation). Hamnen har inte visat något alternativ för allmänhetens tillträde till havet.

När en konflikt uppstår kring utnyttjande av mark som omfattas av flera riksintressen ska man enligt Miljöbalken 7 kap. 10 § ge företräde åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Att få denna formulering i Miljöbalken till att motivera hamnens utvidgning på riksintresset Lilla Aspholmen är mycket märkligt.

Naturligtvis måste hamnen stå tillbaka och man får lägga denna verksamhet/riksintresse någon annanstans. Enligt Miljöbalken ska alternativ placering utredas och presenteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Det går inte att nöja sig med att säga att det blir för dyrt på annan plats.

***Kommentar:** En avvägning mellan riksintressena har gjorts i den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet. Riksintresset för Göteborgs Hamn har bedömts väga tyngre än riksintresset för Nya Älvsborgs fästning och ett ianspråktagande av Lilla Aspholmen föreslås. En alternativ placering av hamnen har inte bedömts som ett möjligt alternativ att studera. Allmänhetens tillgång till området är starkt påverkat redan idag utifrån gällande säkerhetskrav för hamn. (De fritidsbostäder som tidigare fanns på Lilla Aspholmen finns inte kvar längre.)*

**29. Boende på Stenkulla 38, Bollebygd** anser att en exploatering av Lilla Aspholmen kommer att förstöra kvarvarande rester av den gamla försvarslinjen mot Göteborg där Älvsborgs fästning med de två holmarna är det som finns kvar.

De föreslår som alternativ att spränga berget mellan nuvarande väg (Älvsborgshamnen-Arendalshamnen) och vattenområdet samt att fylla ungefär halva vattenområdet norr om Lilla Aspholmen samt att berget väster om Arken tas bort. Vidare kan en pir bygga rakt ut från Arendalsvarvets gamla utrustningskaj och skapa två nya kajplatser för RoRo-fartyg. Vad gäller uppställningsplatser för trailers anser de att hamnen ska ställa större krav på speditörerna så att inte trailers och bilar blir stående så länge som i nuläget.

De påpekar också att det bli svårt för fartygen att lägga till vid de nya kajplatserna enligt illustrationskarta 2 när det är hårt väder. Gällande deponering av muddermassor föreslås att dessa hänvisas till planerad utbyggnad vid Frihamnen. Värdet av det marina livet kring Aspholmen betonas. Om planen verkställs kommer den sista biten av Göteborgs närmsta skärgårdsmiljö att för alltid försvinna, till nackdel för turistindustrin.

***Kommentar:** Angående ianspråktagande av Lilla Aspholmen, se kommentar till yttrande 28.*

*Utformningen av kajplatser har studerats av Göteborgs Hamn AB i samband med planarbetet och simuleringar har gjorts för att hitta lämplig utformning av kajer.*

**30. Björlanda – Torslanda Hembygdsförening** har förståelse för att Göteborgs hamn AB behöver expandera för att få tillgång till större ytor. Det är inte bara en angelägenhet

för kommunen utan även för regionen och hela Sverige. Därför anser föreningen att det är av största vikt att de ställer sig bakom denna expansion.

Föreningen förordar alternativ A då detta har minst negativa konsekvenser på omgivande natur.

*Kommentar: Planförslaget har justerats utifrån alternativ A.*

**31. Boende på Trollberget 9, Torslanda** anser att detaljplanen ska bearbetas till att innefatta en hållbar samhällsutveckling och ett hållbart byggande som stämmer med riksdagens miljömål. Han önskar att 1959 års detaljplan bearbetas och antas som gällande.

Ett motförslag redovisas. Arken konferenscenter knyts till havet genom att befintlig transportväg mellan Älvsborgshamnen och Arendal schaktas ned och överdäckas med en ekodukt. En brygganläggning utförs innanför Lilla Aspholmen för möjliga båttransporter till och från staden. En ekodukt-undergång byggs under Oljevägen och därmed skapas en grön kil från Arendalsberget via Arkenberget, Aspholmsviken, Lilla och Stora Aspholmarna ut till Älvsborgs Fästning.

Planera för kanalliknande hamnanläggningar på Hisingen som tar vara på alla uppenbart underprissatta markytor. Kanalerna kan eventuellt användas för dränering av Göta Älv vid extremvatten.

*Kommentar: Utbyggnaden av Göteborgs Hamn har studerats i samband med arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet och den ligger till grund för detaljplanarbetet.*

## Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med ovan redovisade ställningstaganden och ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

- Planförslaget har justerats utifrån alternativ A.
- Planförslaget har justerats utifrån ny kajutforming.
- Planområdet utökas med mindre del av detaljplan 3628 för att renodla planers utbredning.
- Markanvändning inom Arendal 764:718 har ändrats från centrum till kontorsändamål.
- Ändamålet V har fått en mer utförlig beskrivning av vad som ingår, t ex tekniska anläggning som transformatorstation.
- Vattenområdet närmast kajerna har fått en ny beteckning, WV, hamnområde inom vilket förtöjningar mm får anordnas.
- W har ersatts med W<sub>1</sub> med beskrivning öppet vattenområde, farled får anordnas.
- Bestämmelsen om att befintlig naturkaraktär ska bibehållas inom Arkenberget har utgått eftersom den är svår att följa upp.
- Högsta totalhöjd i meter över nollplanet har ersatts med högsta byggnadshöjd i meter inom hamnområde samt högsta nockhöjd inom Arkenberget.
- Bestämmelsen om lägsta nivå för färdigt golv har utgått.

- En bestämmelse om lägsta nivå på färdig kaj och terminalyta har införts.
- En bestämmelse om upphävande av strandskydd har införts.
- En bestämmelser om att bergtekniska åtgärder ska utföras innan bygglov har införts.

Gunnel Jonsson  
Planchef

Sirpa Antti-Hilli  
Konsultsamordnare