



Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2025-08-22

Sirpa Antti-Hilli

Telefon: 031-368 16 09

E-post: sirpa.antti-hilli@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer: SBF-2023-00517

Aktbeteckning:

Detaljplan för hamnverksamhet i Arendal inom stadsdelen Arendal

Samrådsredogörelse

Handläggning

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 22 oktober 2024 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 13 november 2024 – 10 december 2024.

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0837/22 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen med nytt diarienummer: SBF-2023-00517.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på Stadsbiblioteket, Götaplatsen 3. Ett offentligt digitalt samråds- och informationsmöte hölls 2024-12-02 via Teams. Länk till mötet lades ut på goteborg.se/planochbyggprojekt. Samrådsmötet handlade även om en ändring av angränsande detaljplan för hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen samt utbyggnad av konferenscenter inom stadsdelen Arendal, eftersom båda planerna tillsammans möjliggör etablering av färjeterminalen. Medverkande var deltagare från Stadsbyggnadsförvaltningen, Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Hamn AB och Stena Line Scandinavia AB. Någon extern mötesdeltagare anslöt inte till mötet.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak trafiklösning och dess påverkan på järnvägs-transporter, risk för olyckor utifrån omgivande verksamheter och hantering av farligt gods, förutsättningar för anslutningar av vatten- och avlopp, geotekniska förutsättningar och markens stabilitet, dagvatten- och skyfallshantering, påverkan på riksintresse för industriell produktion och på riksintresse för kulturmiljövård samt påverkan på specialväg. Allvarligaste invändningen gäller bedömningar i riskutredning för och hur planen hanterar risk för olyckor.

Förvaltningen har bedömt att föreslagen trafiklösning har tagit höjd för att kunna hantera ökad spårtrafik och att alternativa trafiklösningar inte är möjliga på platsen. Vad gäller risk för olyckor har riskutredningen utvecklats och värdering har nyanserats. Sammantaget bedöms risknivån för de beaktade riskkällorna i stort sett acceptabel om skyddsavstånd eller riskreducerande åtgärder kopplat till risk från transport av farligt gods inom projektområdet beaktas.

Förutsättningar för vatten och avlopp har förtydligats och i övrigt bedömer förvaltningen att frågorna inte ryms inom ramen för detaljplan. Geoteknisk utredning har kompletterats och förvaltningen bedömer att synpunkter har beaktats samt att avvikande uppfattning motiverats. Dagvatten- och skyfallsfrågor har bemötts och bearbetats i planhandlingarna i den omfattning förvaltningen bedömer vara lämplig.

Vidare bedömer förvaltningen att detaljplanen inte riskerar att begränsa utvecklingen av riksintresset för industriell produktion. I och med att det finns en gällande detaljplan bedömer förvaltningen att påverkan på riksintresse för kulturmiljö inte ökar.

Förvaltningen bedömer att tillgodose behovet av specialvägen inte är ett kommunalt ansvar utan en fråga mellan Göteborgs Hamn AB och berörda fastighetsägare.

Förvaltningen har bedömt att vissa förändringar kan göras i planförslaget för att bättre utnyttja ytorna samt säkra möjlighet till nätstation.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

De största förändringarna i planförslaget efter samråd:

- Användningen teknisk anläggning läggs till inom område för hamn, lager och logistik. Sammanlagd total yta regleras till 200 kvadratmeter.
- En markremsa som i samrådsförslaget ej fick förses med byggnadsverk ska kunna utnyttjas för vissa typer av byggnadsverk men där området hålls fritt från större fasta byggnadsverk, för att reservera mark för ett eventuellt framtida industrispår.
- Exploateringsgraden i södra delen ändras till att största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean
- U-område och g-områden tas bort förutom u-området för KoV:s ledning i östra delen av planområdet.

- Bestämmelse införs om att höjdsättning av mark ska ske så att avvattning av dagvatten och skyfallsregn säkerställs.
- Bestämmelse införs om att dagvatten ska genomgå rening innan avledning till recipient.
- Bestämmelse införs om att tekniska installationer tillåts ovan angiven högsta byggnadshöjd.
- Utredningar och planbeskrivningen kompletteras avseende risk, markmiljö, geoteknik och släckvatten.

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

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Exploateringsnämnden

Beslut

Exploateringsförvaltningen tillstyrker förslaget till detaljplan för Hamnverksamhet i Arendal inom stadsdelen Arendal och översänder yttrandet till stadsbyggnadsnämnden.

Påverkan på allmän platsmark

Stora delar av det som är planlagt som GATA ligger idag som allmän plats. För att möjliggöra en cirkulation inom GATA så behöver lite kvartersmark lösas in för att få rum med önskad utbyggnad av allmän plats.

Ekonomiska konsekvenser

Projektkalkyl

Projektet har inkomster i form av exploateringsbidrag. Projektet har utgifter för utbyggnad av allmänplats samt myndighetutgifter. Projektet förväntas ge ett negativt projektnetto på ca 9,0 mnkr. I projektnettot ingår även investeringsutgifter som är skattefinansierade, som skall finansiera åtgärder som är för ett större områdes behov. För dessa redovisas ingen inkomst i projektet utan endast utgiften. Det kan leda till att projektet redovisas med en total som är ett minusbelopp. Detta betyder inte att projektet har ett dåligt resultat. Kretslopp och Vatten har inget behov av utbyggnad av allmänna VA-ledningar inom detaljplanen.

Budgetkonsekvenser

Projektets budgetkonsekvenser påverkar nämndens budget negativt med ett bedömt netto på minus 9,0 mnkr.

Driftkonsekvenser

Stadsmiljöförvaltningen kommer få en ökad driftkostnad jämfört med idag då allmän plats utökas. Samtidigt får Stadsmiljöförvaltningen initialt en lägre drift då det byggs en ny anläggning som ersätter befintlig. Tabell redovisar kostnader för tillkommande ytor för drift/underhåll (250 tkr/år). Samt hela kapitalkostnaden (660 tkr/år).

Kommunala följdinvesteringar

Förvaltningen har inte funnit några kommunala följdinvesteringar som kan uppstå med anledning av exploateringen.

Ekonomisk förändring

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån detta perspektiv.

Bakgrund

Planarbetet startade genom beslut om uppdrag för detaljplan som togs i BN 2021-12-14 (genom beslut av startplan 2022).

Syftet med detaljplanen är bl a att planlägga för hamnverksamhet och möjliggöra etablering av färjeterminal i Arendal. Då Stena Line kommer att flytta sin verksamhet från nuvarande etableringar.

Detaljplanen medger utvidgning av hamnverksamhet, lager och logistik. Detaljplanen möjliggör både utökning av RoRo- och RoPax-verksamhet. Delar av den byggnad som tidigare var Volvomuseum kommer att byggas om till terminalbyggnad. Två lägre tegelbyggnader kommer högst troligen att rivas till förmån för den nya markanvändningen. Ett genomförande av planen, med utbyggd färjeterminal för RoPax innebär att kryssningsfartyg inte längre kan lägga till i Arendal.

2007-2009 diskuterades ombyggnad av korningen Oljevägen och Arendals Alle för att höja kapaciteten och trafiksäkerheten. Då Staden och intressenter inte kom överens om en överenskommelse om finansieringen av investering så blev den inte av.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen har medverkat i planarbetet och ställer sig positiva till genomförande av rubricerat ärende.

Utformning och funktion

Trafikflödena kan variera kraftigt i framtiden beroende på vilka näraliggande vägar som stängs, öppnas och förblir oförändrade jämfört med idag. Staden har inte rådighet över en del av dessa vägar. Staden har därför räknat på och tagit höjd för flera olika framtidsscenarier. Cirkulationslösningen ger god möjlighet att hantera de olika trafikflödena. Storleken på allmänplats gata som detaljplanen medger ger möjlighet för dubbla körfält i cirkulationen där det behövs.

Tågtrafik igenom en cirkulation är kanske oprövat i Sverige (?), men är vanligt för spårvagnstrafik i Göteborg. Riskanalys för spår är klar och visar på att föreslaget trafikförslag är godtagbart med smärre justeringar.

I och med att tågens hastighet är 30 km/tim idag och planeras sänkas till 10 km/tim är hastigheten ingen osäkerhetsfaktor (vilket annars kan vara fallet med tågtrafik i korsningspunkter med allmän trafik och oskyddade trafikanter).

Det finns två förslag på sträckningar av gång- och cykelbana kring cirkulationsplatsen. Trafiksäkerhetsmässigt är förslaget med gång- och cykelbana väster om cirkulationen betydligt bättre. Det ger också bättre genhet för cyklister som ska till och från Arendal.

Staden kommer efter inkomna samrådssynpunkter att väga detta mot fördelar för alternativet där gång- och cykelbanan läggs öster om cirkulationen.

När det är flera fastighetsägare inom ett område och det dessutom finns en målpunkt av allmänintresse inom detaljplaneområdet (färjeterminalen) borde det finnas allmänna gator inom området och då även fram till målpunkten (färjeterminalen). Detta för att säkerställa framkomlighet och kvalitet för biltrafik, kollektivtrafik och cyklister. I det här fallet skulle det ge stora problem för befintliga verksamheter i området om gatorna skulle bli allmänna på grund av lagstiftning för dispenstrafik. Extra skrymmande trafik och annan specialtrafik kan idag trafikera gatorna inom området, vilket inte är möjligt utan återkommande dispensansökningar om gatorna skulle bli kommunala. Även kostnader för ledningsomläggningar och andra åtgärder riskerade att bli dyra i förhållande till projektets storlek. Exploateringsförvaltningen ser det därför som rimligt att gatorna inom detaljplaneområdet väster om den föreslagna cirkulationen föreslås förbli på kvartersmark.

Det finns flera mål och ambitioner inom Staden att öka andelen kollektiv- och cykeltrafik. För den här detaljplanens huvudsyfte - flytt av färjeterminal - lär det bli tvärtom eftersom området ligger perifert jämfört med dagens centrala läge. Det är långt dit för de flesta båtresenärer. Gång- och cykelbanorna går tills stor del längs långa industrigator med tung trafik eller den tungt trafikerade väg 155. Kollektivtrafikens sträckning till området idag är inte attraktiv och kräver byten.

Avtal

Exploateringsavtal och avtal om marköverlåtelse kommer att tecknas inför antagande av detaljplanen.

Kommentar:

Beslutet och synpunkterna noteras.

2. Nämnden för funktionsstöd

Nämnden för funktionsstöd avstår från att yttra sig under samrådet för detaljplan för hamnverksamhet i Arendal.

Kommentar:

Noteras.

3. Stadsfastighetsnämnden

Det här ärendet har bedömts ej påverka något av stadfastighetsförvaltningens verksamhetsområden eller våra hyresgäster och därför avstår stadsfastighetsförvaltningen att inkomma med ett yttrande.

Kommentar:

Noteras.

4. Kulturnämnden

Fornlämningar och bakgrund

Sydöst om Arendal ligger Nya Älvsborgs fästning. Fästningen är belägen på Kyrkogårdsholmen i Göta älvs mynning vid inloppet till Göteborgs hamn och är ett utpekad riksintresse för kulturmiljövård (Nya Älvsborg - Aspholmen, O 6) enligt 3 kap. 6 § miljöbalken. Fästningen anlades 1653 som en del i Göteborgs försvar och är idag ett uttryck för stormaktstidens befästningskonst och expansiva politik. Till riksintresset hör även de närbelägna Aspholmarna med begravningsplats på Stora Aspholmen.

I anslutning till verksamhetsområdet finns två registrerade lämningar av typen rösen med lämningsnummer L1960:1629 och L1960:2178. Sedan 1960-70-talen och framåt har området genomgått en stor omställning med sprängningsarbeten och utfyllnader för att göra plats åt hamnverksamhet. Enligt Riksantikvarieämbetets inventeringsbok från inventering 1965 är båda rösen borttagna vid undersökning 1957 respektive 1963. Även en registrerad lämning av typen fästning/skans återfinns inom området. Den är enligt inventeringsbok undersökt och borttagen.

Bebyggelse

Planförslaget påverkar rester av varvsverksamheten, främst den stora skrovhallen som tillsammans med de redan igenlagda dockorna var kärnan i Arendalsvarvet. Skrovhallen rivs för etablering av den nya terminalen, och den lägre tegelbyggnaden som innehållit utrustningsverkstäder byggs om för terminalverksamhet. Kulturförvaltningen har utfört en dokumentation av miljön och lyft frågan om bevarande av delar av hallen, men detta har inte varit möjligt.

Förvaltningens yttrande

Arken, tidigare personalanläggning på varvet, påverkas indirekt av att närområdet kring anläggningen förändras. Kulturförvaltningens medskick är att placering och utformning av det tillkommande så långt som möjligt bör ta hänsyn till den befintliga verksamheten. Kullen med anläggningen Arken är en del av det ursprungliga skärgårdslandskapet, med naturslipade klippor och mjuka former, och anläggningen är orienterad mot älven. Det ställverk som i illustrationskartan placeras mitt i siktlinjen från Arken bör exempelvis utformas med detta i åtanke.

Kommentar:

Föreliggande planförslag kan endast reglera det som omfattas inom aktuellt planområde. I illustrationen har även föreslagna ytor och byggnader utanför planområdet tagits med för att visa på en idé om utformning av hamnområdet som helhet. Just ställverket som är illustrerat ligger utanför planområdet och kan inte regleras genom denna plan. Att ta med området i denna plan bedöms inte vara aktuellt då marken redan är planlagd för hamnverksamhet i den delen.

Som illustrationen tillhörande samrådshandlingarna visar så planeras de högre byggnaderna på de platser som redan är bebyggda idag utmed Arendals Allé och Arendals Skans. Eftersom det är en annan befintlig detaljplan som reglerar vad som får byggas mellan dessa och Arkenberget är det inget som denna detaljplan kan garantera, men som Göteborgs Hamn AB:s skisser ser ut just nu och som framgår av illustrationen planeras uppställningsytorna närmare Arkenberget vilket medför en fortsatt luftighet runt berget.

5. Göteborg Energi AB

Vid schaktningsarbeten i närheten av i markförlagda ledningar hänvisas till våra gällande Bestämmelser vid markarbeten som omfattar el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, signalkabel, optostyrkabel optofiber och gasledningar tillhörande Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB.

Det poängteras att det är för var tid gällande version som skall uppfyllas och att uppdaterade bestämmelser finns tillgängliga via länken: https://www.goteborgenergi.se/Kundservice/Markarbeten_nara_ledning

Giltighetstiden för av oss lämnat projekteringsunderlag är begränsad, se uppgifter i ert utkvitterade svar. Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag från oss.

Det är viktigt att korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

För ledningsanvisning, projekteringsunderlag, samordnings ärenden och samhällsplanerings ärenden hänvisas till: <https://www.ledningskollen.se>

Göteborg Energi Nät AB (GENAB)

Inom planområdet finns befintliga elledningar och nätstation som försörjer nuvarande verksamheter. Ledningarna är möjliga att flytta till föreslaget U-område i norra planområdet på exploitörens bekostnad. Om (delar av) planområdet fortsatt ska försörjas genom GENAB:s 0,4kV nät behöver befintlig nätstation kvarstå alternativt få ett nytt läge i närområdet. GENAB önskar i så fall att ett E-område inarbetas på detaljplanen.

Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar. Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

Göteborg Energi Fjärrvärme, fjärrkyla och gas har inget ytterligare att tillägga.

Göteborg Energi GothNet AB

Vi har befintligheter inom planområdet och är intresserade av att medverka i detaljprojektering för att bevaka våra befintligheter.

Kommentar:

Till granskningsskedet av detaljplanen görs en generell förändring i plankartan då u-områden kommer att utgå. Anledningen är att ledningsrätter redan i sig innebär ett skydd och ny placering inte nödvändigtvis behöver pekats ut i planskedet. Ett u-område där befintlig ledning tillhörande KoV avses finnas kvar i befintligt läge behålls dock.

För tekniska anläggningar som kompletterar verksamheter inom till exempel industri inryms generellt sådana komplement i respektive användning. För att möjliggöra att nätstationen ska kunna finnas kvar inom planområdet läggs däremot användningen tekniska anläggningar till, med en begränsning i totalyta, på användningsytorna för kvarteretsmark avseende hamn lager och logistik. Byggrätterna medger en viss flexibilitet i byggnadernas placering inom kvarteretsmarken och att låsa nätstationens läge i detaljplanen bedöms medföra begränsningar i hur marken kan nyttjas för verksamheterna. Se även svar till Göteborgs Hamn AB.

Önskemål om medverkan vid detaljprojektering förmedlas till exploitör.

6. Kretslopp- och vattennämnden

1. *Kretslopp och vattens bedömning*

1.1 Avfall

Kretslopp och vatten anser att det med detaljplanens utformning finns förutsättningar för att ordna en fungerande avfallshantering. Planerna för avfallshanteringen är tydligt redovisade i planbeskrivningen.

1.2 VA, dagvatten och skyfall

1.2.1 Teknisk bedömning

Förutsättningar för anslutning

Kretslopp och vatten anser att det finns förutsättningar för anslutning till allmänna VA-ledningar. Men det återstår i nuläget frågor att diskutera mellan exploatör och Kretslopp och vatten.

- Tömning av avlopp från fartyg till förbindelsepunkt för spillvatten. Frekvens och uppehållstider behöver diskuteras utifrån påverkan på de allmänna VA-ledningarna.
- Om det finns behov av nya serviser behöver exploatören skicka in en VA-ansökan.
- Exploatörens fråga gällande behov av sprinkler behöver kontrolleras. Exploatören behöver skicka in en sprinkleransökan.

Dagvattenhantering

Detaljplanens konsekvens för dagvattenhantering är viktig att lyfta. Kretslopp och vatten vill påtala att hanteringen av dagvattenrening är viktig för att förbättra recipientens status. Recipient för området där detaljplaneområdet är Rivö Fjord nord som är klassad som mycket känslig. Det finns i detaljplanen förutsättningar att förbättra situationen för recipienten.

Skyfallshantering

Det är viktigt att tillse att detaljplanen inte skapar nya instängda område för angränsande fastigheter, tillse att vattnet kan rinna ut från området på ett säkert sätt samt att marken lutas bort från byggnader och att entréer ligger på en säker nivå.

Utformningen av cirkulationsplatsen vid Oljevägen måste ske med hänsyn till skyfallsfrågan. Ändringar av marknivåer och lutningar påverkar skyfallssituationen i området och måste beaktas vid projektering.

Övrigt

Planområdet är inom riskzonen till en sekretessbelagd berganläggning tillhörande Kretslopp och vatten. Vibrationsalstrande arbeten ska alltid stämmas av med anläggningsägaren och restriktioner kan bli aktuella.

1.2.2 Ekonomisk bedömning

Kretslopp och vatten ser i nuläget inga kostnader i detaljplanen gällande dagvatten och skyfallsfrågorna som ska belasta VA-kollektivet.

Det kommer inte ske någon ledningsutbyggnad i denna detaljplan.

Nya eventuella serviser ska beställas med en VA-ansökan och bekostas enligt gällande VA-taxa.

Om exploatörens spinkleransökan medför att ledningsutbyggnad behövs på de allmänna VA-ledningarna så innebär det en kostnad som exploatören ska stå för. Detta bekostas ej med VA-kollektivets medel. Det finns i nuläget ingen beräkning gjord för en sådan framtida kostnad.

2. Kretslopp och vatten ser följande behov av ändringar i planhandlingarna

2.1 Avfall

- Kretslopp och vatten har inga synpunkter.

2.2 VA, dagvatten och skyfall

- På plankartan saknas en liten del av u-område för kretslopp och vattens ledningar för en befintlig ledningsrätt. Kretslopp och vatten vill att plankartan kompletteras med ett u-område för detta område.
- På sida 28 och även 59 under rubriken Avfall nämns "toalettavfall". Vad avses med toalettavfall? Om det är båtens spillvattentank som avses så bör detta flyttas till rubriken Vatten och avlopp i respektive kapitel.

Det står också att toalettavfallet ska tömmas "direkt till kommunens spillvattennät". Kretslopp och vatten kommer inte förlägga allmänna ledningar på fastigheten fram till kajplats. Förbindelsepunkt till gemensamhetsanläggningen eller alternativt ny förbindelsepunkt är vid Oljevägen. Exploatören behöver tillse att ha ledningar till förbindelsepunkt. Det kvarstår i nuläget frågor kring själva tömningarna av fartygen som behöver regleras mellan exploatör och Kretslopp och vatten.

- Följande text vill Kretslopp och vatten läggas till som upplysning i planbeskrivningen: "Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA- anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin "Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten" på Göteborgs stads hemsida."

- På sida 70 upplysningar kan första meningen "Lägsta golvnivå för anslutning med självfall är 0,3 m över gata i förbindelsepunkt" ersättas med följande text: "Avloppsnetet inom kvarteretsmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem."

3. Information till exploatör

3.1 Avfall

Vägar och angöringsplatser

Vägar där sopbilar ska köra behöver vara anpassade för stora fordon. Vid återvändsgata ska det finnas en vändplats som är dimensionerad för sopbil. Vändplatsen kan utformas som en rund vändplan eller som en trevägskorsning. Vändplattans diameter ska vara minst 18 meter och omges av en hindersfri remsa på minst

1,5 meter. Vändyta för backvändning, i form av trevägskorsning, ska vara minst 15 meter djup.

Angöringsplats för sopbil behöver vara 15 meter lång och ca 3 meter bred. Fri höjd till eventuella träd och portar ska vara minst 4,5 meter året om.

Sopkärl

Vid hämtning av sopkärl så är det viktigt att det finns en angöringsplats nära. Avståndet mellan sopbil och avfallsutrymmet bör vara så litet som möjligt, eftersom kärnen är tunga att dra. Dragvägen får vara max 25 meter (mäts från mitten av avfallsutrymmet till bakändan på soppilen). Den ska även vara lättframkomlig.

Hämtning av sopkärl kräver jämn, hårdgjord och upplyst dragväg utan trösklar och trappsteg eller trånga passager.

Dragvägen ska ha en fri bredd på 1,2 meter vid rak passage. Vid tillfälliga hinder kan 1 meter fritt accepteras. Där dragvägen ändrar riktning ska bredden vara minst 1,35 meter.

Container

Vid hämtning av containrar så behöver det finns ca 15 m friyta framför containrarna för manövrering. Ytbehovet kan variera något beroende på typ av container.

Restaurangverksamhet

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller måste ha en avskiljare för fett. Om det kommer finnas restauranger inom området så kommer de behöva en fettavskiljare. Fettavskiljare töms med slambil.

Slambilens maximala slanglängd är 20 meter, så det är viktigt att det finns en plats nära tömningspunkten för slambilen att stanna på.

Avskiljaren ska placeras så att sugslangen från slambilen kan dras rakt fram (max 1 m i sidled) och utan att böjas runt hörn.

3.2 VA

Inga kommentarer. Information förmedlas i andra forum.

Kommentar:

1 Bedömningar VA, dagvatten och skyfall

Förutsättningar för anslutning av VA hanteras mellan Kretslopp och Vatten och exploatör, det hanteras inte i detaljplanen.

Skyfallshantering: se svar till länsstyrelsen.

Planbeskrivningen kompletteras med att exploatör står för kostnad för utbyggnad av VA-ledningar till följd av sprinkler i det fall ledningsutbyggnad visar sig behövas. Det kan även finnas löningar som innebär att det inte behöver byggas ny ledning.

2 Ändringar i detaljplan VA, dagvatten och skyfall

SBF och KoV har efter samrådet tillsammans konstaterat att den lilla del som saknas av u-området inte är KoVs ledning. Ledningen är skyddad med ledningsrätt.

Till granskningsskedet av detaljplanen görs en generell förändring i plankartan då u-områden kommer att utgå. Anledningen är att ledningsrätter redan i sig innebär

ett skydd och ny placering inte nödvändigtvis behöver pekas ut i planskedet. Där KoV:s ledning går kommer dock u-område att kvarstå.

Planbeskrivningen ändras och kompletteras enligt önskemål om KoV avseende ordvalet ”toalettavfall” som innebär båtens spillvattentank och hur detta hanteras, komplettering av upplysning om arbete sker inom 10 meter från VA-anläggning samt ändring i upplysningen om anslutning av avlopp med självfall.

3 Information till exploatör

Informationen hanteras vid projektering och kan inte hanteras inom planprocessen. Exploatören tar dock del av inkomna synpunkter.

7. Miljönämnden

Förslag till beslut

Miljö- och klimatnämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att planlägga för hamnverksamhet och möjliggöra att en färjeterminal etableras i Arendal. Dessutom ska planen verka för en säker trafiklösning i korsningen in mot planområdet med järnvägstrafik, personbilstrafik, tunga fordon samt gång- och cykeltrafik. Detaljplanen medger utvidgning av hamnverksamhet, lager och logistik samt utökad färjeverksamhet.

Miljöförvaltningens synpunkter

Ljudmiljö: Miljöförvaltningen bedömer att åtgärdsförslagen för bullerdämpande insatser under byggtiden bör kompletteras med ytterligare åtgärd. Kompletteringen innebär att en maximal ljudnivå på 55 dBA ska gälla under perioden 15 november till 28 februari, med hänsyn till fågellivet.

Naturmiljö: Miljöförvaltningen bedömer att grönytefaktor bör beräknas och uppmuntrar exploatören att eftersträva en grönytefaktor på minst 0,15.

Miljömål: Miljöförvaltningen ser potential för högre ambitionsnivå inom Naturen-målet, Göteborg har en hög biologisk mångfald.

Miljöförvaltningens samtliga synpunkter beskrivs under rubriken Förvaltningens synpunkter sist i tjänsteutlåtandet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bedömning ur ekologisk dimension

Bedömningen ur ekologisk dimension utvecklas under rubriken Förvaltningens synpunkter.

Bedömning ur social dimension

Miljöförvaltningen bedömer att kollektivtrafiken behöver förstärkas för att bibehålla goda resmöjligheter för personer som inte använder bil. Det är viktigt att se till att människor har likvärdiga möjligheter att ta sig till och från området. Genom att placera färjeterminalen i ett område som utgörs av storskalig industri- och hamnverksamheter långt från centrum tillkommer vissa utmaningar. Flytten av färjeterminalen innebär att även om underlaget för kollektivtrafik ökar i Arendal

finns det en risk för mindre kollektivt resande och resande med cykel till färjeterminalen än vid dagens placering i innerstaden.

Förvaltningens synpunkter

Ljudmiljö

Miljöförvaltningen instämmer med stadsbyggnadsförvaltningens bedömning utifrån bullerunderlaget, att detaljplanen inte kommer ha någon betydande negativ påverkan på bullernivåer vid befintliga bostäder eller inom Natura-2000 området i driftskedet.

Miljöförvaltningen bedömer att förslagen på bullerskyddsåtgärder vid anläggningsskedet bör kompletteras med att en maximal ljudnivå på 55 dBA ska gälla under perioden 15 november till 28 februari. Under denna period kan eventuella störningar få större negativ effekt på fågellivet än under andra delar av året. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att utan skyddsåtgärder kommer de ekvivalenta ljudnivåerna vid Natura 2000-områdets östra gräns som mest nå 51 till 53 dBA och att de maximala ljudnivåerna i allmänhet ligger cirka 10 dBA över de ekvivalenta ljudnivåerna. Det innebär att det finns risk att 55 dBA som maximal ljudnivå överskrids under perioder vid anläggningsarbetet.

Naturmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att det är viktigt att prioritera flytt och återplantering av lämpliga exemplar av träd i alléerna för att inte gå miste om den biologiska mångfald som träden trots allt bidrar med, även om de inte är biotopskyddade.

Miljöförvaltningen instämmer med att inga naturvärden, förutom träden, direkt förändras till följd av detaljplanen, och uppmantrar exploitören att eftersträva en grönytefaktor på minst 0,15. Det är Göteborgs Stads målvärde för industrifastigheter, men är inte obligatoriskt för privata aktörer. Området är idag, och även enligt planförslaget, i stort sett helt hårdgjort utan gröna kvaliteter. Ett exempel för att få in mer grönska och möjlighet till biologisk mångfald är gröna tak och väggar då det kan vara svårt att få in grönska på marknivå i och med planerad markanvändning.

Markmiljö

Miljöförvaltningen bedömer att ingen ytterligare miljöteknisk undersökning behöver vidtas i detta skede, utan att det kan utföras inför bygglovs- och rivningsskede.

Dagvatten

Miljöförvaltningen har tagit del av dagvattenutredningen och har inga ytterligare synpunkter i detta skede.

Miljömål

Göteborg har en hög biologisk mångfald

Miljöförvaltningen instämmer med stadsbyggnadsförvaltningen att detaljplanens påverkan är neutral på delmålet gällande bevarandet av Natura 2000-området Torsviken. Dock bedömer miljöförvaltningen att detaljplanens ambitionsnivå kan höjas gällande biologisk mångfald genom att få in mer grönska till exempel i form av sedumtak, och väggar. Dessa kan dessutom med fördel kombineras med solceller och då även bidra positivt till delmålet Göteborgs Stad producerar enbart energi av förnybara källor.

Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Miljöförvaltningen instämmer i att detaljplanens påverkan på målet är både positiv och negativ. Miljöförvaltningen bedömer att om kollektivtrafiken utökas, och färre resor till området görs med bil, kan detaljplanen i större utsträckning bidra positivt till målet.

Kommentar:

Ljudmiljö

Åtgärdsförslagen för bullerdämpande insatser under byggtiden bör hanteras i process för miljötillstånd och inte i detaljplanen.

Naturmiljö

Bedömning av trädens kvalitet och möjlighet att flytta dem tillhör ett genomförandeskede.

Någon beräkning av grönytefaktor anses inte vara relevant att genomföra inom kvarteretsmark i detta fall eftersom planen inte styr typ av dagvattenlösning eller hårdgörandegraden. Planen innebär att redan ianspråktagen mark och kaj kan användas för hamn, lager och logistik där bestämmelser som påverkar grönytefaktor riskerar att begränsa effektivt utnyttjande av marken. Det är dock önskvärt att i möjlig mån öka den biologiska mångfalden och utveckla gröna samband i mindre skala i ett projekteringsskede.

Inom gatumark diskuteras möjlighet till gröna ytor i och omkring cirkulationsplatsen, men slutlig utformning beslutas i ett projekteringsskede. Grönytefaktorberäkningar har utförts utifrån det trafikutformningsförslag som ligger till grund för allmän platsmark. I en beräkning som omfattade cirkulationen och området angränsande till cirkulationen låg grönytefaktor på 0,18. En alternativ beräkning där även ytor längs Oljevägen, som idag är asfaltbelagda men som föreslagits som grönytor med träd, togs med i beräkningen låg den på 0,27. Oavsett avgränsning och hantering av ytorna längs Oljevägen förhåller sig föreslagen utformning väl till målvärdet 0,15. Slutlig utformning beslutas vid projekteringen.

Miljömål

Åtgärder som sedumtak och solceller för att höja ambitionsnivån för miljömålet hög biologisk mångfald är möjliga att genomföra inom planområdet. Däremot reglerar inte planen att det ska göras.

8. Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Hamn AB (GHAB) är mycket positiv till att en detaljplan för hamnverksamhet i Arendal tas fram. Detaljplaneförslaget är i linje med GHAB:s planer att koncentrera hamnverksamheten i Göteborg till Ytterhamnsområdet. Genom planförslaget skapas bland annat möjligheter till omlokalisering av hamnterminalerna i Majnabbe och Masthuggskajen till Arendal.

GHAB har nedanstående synpunkter på samrådshandlingarna.

Synpunkter plankarta

GHAB anser att följande synpunkter är viktiga att beakta gällande plankartan:

Utformningen av u- och g-områden behöver ses över. Nuvarande utformning längs Arendals Allé och Arendals Skans medför en begränsning för kommande

verksamhetsutövare då infarten till området kan blir kraftigt påverkad vid schakt för ledningar osv. Även möjligheten att bygga ett parkeringsgarage i den nordvästra delen av planområdet påverkas av nuvarande utformningen av u- och g-områden. Områdena längs Arendals Allé och Arendals Skans behöver därför kraftigt minskas.

GHAB vill säkerställa att skyltar, portaler, stängsel m.m. går att anlägga på mark som inte får förses med byggnadsverk. Förtydliga gärna detta i planhandlingarna och på plankartan för att underlätta i kommande bygglovsprocess.

Gränsen mellan prickad mark och byggrätt behöver justeras i norra delen av ARU då befintlig byggnad som ska bevaras ligger på prickad mark i samrådsförslaget.

Den prickade marken framför tidigare entrén till Volvomuseet behöver tas bort för att inte hindra att regnskydd/skärmtak kan uppföras vid entrén.

Området för gemensamhetsanläggning vid Kaj 752 behöver tas bort då det är en begränsning för kommande verksamhetsutövare. Området gäller en befintlig ledning som är fastighetsrättsligt skyddad via befintlig gemensamhetsanläggning.

E-området söder om Godsgatan behöver flyttas något åt väster för att anpassas till planerad markanvändning. Området ligger bättre i det nordöstra hörnet av planerad parkeringsyta.

GHAB vill att det förtydligas på plankartan att belysningsmaster utgör undantag från byggnadshöjden.

GHAB har svårt att tolka nuvarande utformning av planbestämmelser för utnyttjandegrad e_1 och e_2 . GHAB önskar att det blir tydligare vilken utnyttjandegrad som gäller kopplat till respektive delområde för att underlätta kommande bygglovsprocess. GHAB ser gärna att hela området får en utnyttjandegrad på 50% för att skapa lika förutsättningar för hela planområdet och därmed även skapa en större flexibilitet och bättre möjligheter till att utveckla området på bästa möjliga sätt.

GHAB önskar att det på plankartan blir tydligt att strandskyddet även är upphävt vid Kaj 752.

GHAB anser att de tekniska kraven för bankpålning och skydd mot våg- och propellererosion ska finnas ska utgå ur detaljplanen då detta regleras av annan lagstiftning. Om Stadsbyggnadsförvaltningen ändå anser att det måste regleras i detaljplan behöver bestämmelserna möjliggöra alternativa lösningar och att områdena begränsas där det verkligen är aktuellt med dessa åtgärder.

Övriga synpunkter:

GHAB anser att det är bra och relevanta slutsatser i miljökonsekvensbeskrivningen och lämplig omfattning på utredningarna som tillhör planhandlingarna.

GHAB tycker att det är lämpligt att fler parter än bara hamnbolaget finansierar anläggandet av cirkulationsplatsen, däribland Göteborgs Stad. Nuvarande korsning är inte trafiksäker och Staden har sedan mitten av 00-talet haft planer på att bygga om den men det har inte blivit gjort. GHAB ser även cirkulationsplatsen som en etapp i den ny anslutningen till hamnen som ska byggas genom Sörredsvägens nya anslutning till hamnen. Det är önskvärt, och en förväntan, att Staden tar sitt

ansvar för att tillse att korsningen blir trafiksäker genom att bygga om korsningen till en cirkulationsplats kopplat till den utveckling som sker i området där bland annat både GHAB och Platzer Fastigheter gör stora investeringar.

Nils Svenssons Gata är idag en gata som ingår i gemensamhetsanläggningen GA:7. Gatan ingår som kvartersmark i planförslaget. Gatan behöver därmed utgå ur GA:7, vilket kräver en omprövning av gemensamhetsanläggningen.

I planförslaget finns det två förslag till sträckning av gång- och cykelväg vid cirkulationsplatsen. GHAB anser att sträckningen öster och norr om cirkulationsplatsen är det klart bästa alternativet, bland annat med tanke på trafiksäkerheten för cyklister. Konfliktpunkten mellan fordon, gående och cyklister precis vid in- och utfarten till hamnterminalen undviks därmed.

GHAB anser att Ytterhamnsområdet ska vara en egen recipient i Miljöförvaltningens reningskrav för dagvatten. Det är inte rimligt att hamnområdet klassas som havsområde utan en mer rimlig klassificering för Ytterhamnsområdet är att klassa området som mindre känslig/känslig recipient. Därmed är det rimligt att det är målvärden som ska uppfyllas som reningskrav för det aktuella området.

GHAB tycker att det är viktigt att kollektivtrafiken förstärks till Arendal. En effektiv kollektivtrafiklösning behöver finnas etablerad i tid inför att den ombyggda Arendalsterminalen öppnar för trafik, vilket med nuvarande planering innebär till hösten 2029. Genom att stärka kollektivtrafiken till Arendal säkerställs möjligheten att ta sig till Danmark och Tyskland, och eventuellt vidare, utan eget fordon. Förhoppningsvis kan antalet fotpassagerare som reser med färjorna därmed behållas eller endast marginellt minska. Det krävs dock att resandet med kollektivtrafik upplevs effektivt och med en acceptabel restid.

Det är viktigt att Sörredslänken, Sörredsvägens anslutning till hamnen söderut, byggs så att den är klar i god tid innan driftstart av den ombyggda Arendalsterminalen. Vägen är viktig ur ett helhetsperspektiv vad det gäller trafikförsörjning till så väl Arendal som hela Ytterhamnsområdet. För att avlasta Ytterhamnsmotet så anser GHAB att det är viktigt att trafiken till och från Arendal, inklusive till den ombyggda Arendalsterminalen, skyltas via Sörredslänken.

Förutom verksamheter inom planområdet så planeras och byggs nu ett flertal större verksamheter i närområdet till planområdet, bland annat NOVO Energy:s batterifabrik och en del nya stora logistikbyggnader längs Sörredsvägen. Det gör att belastningen av Sörredsmotet kommer att öka. Staden tillsammans med Trafikverket behöver se till att kapacitet finns i motet för alla dessa utvecklingsprojekt samt att motet har en lämplig utformning som motsvarar kapacitetsbehovet.

Projektområdet som redovisas i planbeskrivningen har en felaktig avgränsning åt öster. Området behöver därför justeras.

Kommentar:

Synpunkter på plankartan

U-områden: u-områden och g-områden kommer att plockas bort. KoVs u-område i östra delen av kvartersmarken kvarstår.

Marken får ej förses med byggnadsverk: Området längs Arendals Allé som i samrådet hade denna bestämmelse infogas i området med ”plusmark” med bestämmelsen ” Marken får endast förses med upplag och materialgårdar, fasta cisterner, transformatorstationer, pumpstationer, skärmtak och busskurer med en sammanlagd total yta om 1000 kvm. Utöver detta får anläggningar under mark, radio-eller telemaster eller torn, murar och plank, trafikordningar, skyltar, portaler och parkeringsplatser uppföras.” Anledningen är att då u-område eller g-område inte längre läggs i denna sträckning behöver inte området hållas fritt från byggnad för att underlätta för ledningsdragningar. Däremot kvarstår behovet av att möjliggöra att marken ska kunna utnyttjas för vissa typer av byggnadsverk och anläggningar men hålla området fritt från större fasta byggnadsverk, för att reservera mark för ett eventuellt framtida industrispår.

Prickmark tas bort framför fd Volvomuseets entré och på andra ställen där det i samrådsversionen syftade till att säkra gemensamhetsanläggningarnas befintliga läge. Detta eftersom befintliga gemensamhetsanläggningar redan är fastighetsrättsligt skyddade och eventuell flytt bekostas efter de reglerna.

E-områden: För tekniska anläggningar som kompletterar verksamheter inom till exempel industri inryms generellt sådana komplement i respektive användning. För att tydliggöra möjligheten till tekniska anläggningar som kan ha fler användare, t ex pumpstation tillhörande gemensamhetsanläggning eller nätstation med flera användare, så medger planen även användningen teknisk anläggning. Maximal total area begränsas. Se även svar till Göteborgs Energi.

Belysningsmaster: Belysningsmaster omfattas inte av begränsningar av byggnads- eller nockhöjder. Någon bestämmelse behövs därför inte för att säkerställa detta.

Exploateringsgrad: En höjning av exploateringsgraden bedöms inte påverka dagvattensituationen eftersom avrinningskoefficienten för asfalt och tak är den samma (1). Eftersom mobilitet och parkeringsutredningen baserar sig på de besöksmängder man väntar sig för den aktuella färjeterminalen bedöms inte heller parkeringsbehovet behöva utredas ytterligare. På samma sätt bedöms inte riskbildden förändras. Därför ändras planbestämmelsen till ”största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean” även på den södra användningsytan. Eftersom den tillåtna exploateringsgraden blir lika på båda användningsytorna ändras även formuleringen något i syfte att göra det lättare att räkna ut exploateringsgraden sett till hela fastigheten.

Förtydliga strandskydd på plankartan: Då det g-område med prickmark som avdelade användningsytan i två delar kommer att tas bort så kommer det även bli tydligare var bestämmelsen om att strandskyddet är upphävt gäller.

Tekniska krav för geoteknik: Den geotekniska utredningen har kompletterats. Rekommendationerna kvarstår i denna men bakgrunden har förtydligats gällande bakgrund till föreslagen bankpållning. Se även svar till SGI.

För att säkra marken stabilitet och möjliggöra alternativa lösningar så formuleras planbestämmelsen bredare men knyts till startbesked.

Vad gäller bestämmelse om skydd mot våg- och propellererosion så avses denna kvarstå. Planbeskrivningen förses med motiv till detta utifrån den geotekniska utredningen: Erosionsskyddet i sig har ingen stabiliserande eller mothållande verkan på området och påverkar ej heller säkerhetsfaktorn mot stabilitetsbrott. Däremot säkerställer ett erosionsskydd att *släntgeometrin* i framtiden kommer att bestå och inte påverkas/förändras av fartygstrafik, vilket innebär att säkerheten mot stabilitetsbrott därmed inte kommer att förändras över tid.

Övriga synpunkter

Finansiering: Fortsatt dialog kommer att ske angående finansiering och eventuell fördelning av kostnader för anläggandet av allmän plats inom planen. Detta kommer regleras i kommande upprättande av Exploateringsavtal.

Gemensamhetsanläggning: Det stämmer att GA.7 kommer att behöva omprövas. Planbeskrivningens genomförandedel kompletteras med detta.

Gång- och cykelväg: När det gäller val av sida för gång- och cykelbanan finns för- och nackdelar med de båda förslagen. Göteborgs Hamn AB förordar det östra alternativet på sträckning av gång- och cykelbanan. Vi förstår Göteborgs hamn ABs synpunkt om konfliktpunkten med gående och cyklister vid sin in- och utfart. Fördelar med det östra alternativet är också att Göteborgs Hamn AB förlorar lite mindre mark och att gående och cyklister bara behöver korsa tågspåren en gång.

Förvaltningen bedömer ändå det västliga alternativet som totalt sett bättre ur trafiksäkerhetssynpunkt. Det beror på att det är dubbla körfält och högre hastigheter där gående och cyklister skall korsa Oljevägen med det östliga alternativet. Med det västliga alternativet av gång- och cykelbanesträckning behöver bara ett körfält i varje riktning på Oljevägen korsas av gång- och cykeltrafikanter. Är det dubbla körfält och inte naturligt låg hastighet där gående och cyklister korsar en väg ger det en förhöjd olycksrisk. Det enligt är av framkomlighetsskäl, miljöskäl och samhällsekonomiska skäl olämpligt att anlägga farthinder alldeles norr om cirkulationen på den av tung trafik tungt trafikerade huvudleden Oljevägen.

Vid cirkulationens anslutning till färjorna är det också dubbla körfält, men där kommer hastigheterna att vara lägre, vilket brukar minska konsekvenserna av en eventuell påkörningsolycka med oskyddade trafikanter. Detsamma gäller så kallade upphinnandeolyckor där inbromsande bilar blir påkörda bakifrån.

Förslaget med en östlig sträckning skulle innebära en omväg för cyklisterna till och från Arendal medan det är en genare sträckning för de som bara ska cykla vidare längs Arendalsvägen. Tyngdpunkten av arbetsplatser talar för att det är en fördel med det västliga alternativet.

Utbredningen på användningen GATA behålls i planförslaget vilket innebär att slutlig bedömning av mest lämpligt läge av gång- och cykelväg utifrån flera aspekter görs i projekteringsskede.

Klassning av recipient i Miljöförvaltningens reningskrav för dagvatten: Denna fråga kan inte hanteras inom ramen för detaljplanen. Det är Miljöförvaltningen som har rådighet i frågan och avgörs i andra sammanhang.

Ökad kollektivtrafik: Noteras. Dialogarbete pågår mellan Västtrafik, staden och aktörer i Arendal.

Sörredslänken: Att hänvisa trafiken via Sörredslänken tror förvaltningen kan vara bra. En så kallad Capcal-analys som gjorts ger stöd för detta. Beslut tas närmre byggskedet för att få de förutsättningar som gäller då. Cyklister är känsligare för omvägar och kuperad terräng. Det kan bli så att biltrafik hänvisas till Sörredslänken medan cyklister hänvisas österut längs Oljevägen. Frågan kan inte regleras i detaljplanen.

Projektområde: Det gulmarkerade projektområdet som visas på flygfotot justeras lite längre norrut längs Oljevägen.

9. Räddningstjänsten

RSG har tidigare deltagit i samband med startmöte.

Granskade frågeställningar i ärendet

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har granskat följande frågeställningar i detta ärende:

- Riskhänsyn
- Framkomlighet
- Brandvattenförsörjning

Överväganden

Riskhänsyn

Tyrens AB har tagit fram en riskutredning för utökad hamnverksamhet i Arendal. Riskutredningens detaljeringsgrad är i stora drag lämplig för aktuellt skede.

Nuläge och kryssningsfartyg

Riskutredningen anger under avsnitt 2.2 Nuläge att ett 40-50 tal kryssningsfartyg anlöper till kaj i området varje år. Enligt RSG:s kännedom har inte lokaliseringen för anlop av kryssningsfartyg utretts. Utifrån de förutsättningarna bör kryssningsanlop inte utgöra nollalternativet.

Åtgärder

I riskutredningens slutsats finns ett antal föreslagna åtgärder för att reducera risken. I planbeskrivningen förtydligas att riskerna med hänsyn till transport och uppställning av farligt gods endast hanteras via skyddsavstånd på 100 meter.

Räddningstjänsten anser att slutsatserna i riskutredningen (avsnitt 6.2) går att tolka på sådant sätt att ytterligare skyddsåtgärder rekommenderas även om skyddsavstånd uppnås. Ytterligare åtgärder kan vara lämpliga att implementera.

Vidare säkerställs inte de 100 meterna via enskilda planbestämmelser då avstånden förväntas uppnås med aktuell utformning. Räddningstjänsten befarar att en sådan restriktion kan förbises om det inte tydligt framgår i plankartan.

Känslighetsanalys

RSG anser att en känslighetsanalys för beräknad individrisk och samhällsrisk bör inkludera i riskutredningen. Utredningen baseras på en rad osäkra uppgifter och överensstämmer precis med avstånd föreslagna i Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn Transport av Farligt gods enligt riskutredningen. Den påverkan som mängden och fördelningen av typ av farligt gods har på individrisken och samhällsrisken bör därför analyseras för att säkerställa att skyddsavstånden är tillräckliga.

Framkomlighet

Räddningstjänsten anser att det finns förutsättningar för att utforma planområdet så att räddningstjänstens framkomlighet är tillräcklig.

Brandvattenförsörjning

RSG har tidigare kontaktats angående brandvattenförsörjningen inom planområdet.

WSP har tagit fram ett PM - Brandvattenförsörjning Arendal, daterat 2024-09-04 där det framkom vissa frågor som skulle stämmas av med Räddningstjänsten.

WSP har stämt av flöden och täckningsgrad med RSG och RSG:s uppfattning är att det finns samstämmighet kring hur brandvattnet ska dimensioneras och utformas inom området. RSG utgår ifrån att förslaget genomförs. Dimensionerande förutsättningar bör framgå i planbeskrivningen.

Observera att ovanstående PM gäller för en större yta än vad som ingår i plankartan. RSG har vid granskning av denna plan förutsatt att hela ytan som PM:et avser kommer att utföras enligt förslaget.

Övrigt

Avgränsning av detaljplan

Då detaljplanen avgränsats på sådant sätt att hela området som krävs för RoPax-verksamheten inte ingår anser RSG att det finns en viss otydlighet för hur vissa frågor ska lösas. Det är viktigt att punkter som är relevanta för RoPax-verksamheten både inom aktuell plan, och utanför plangränserna inte faller mellan stolarna. Åtgärder som framkommer i underlaget och som sträcker sig utanför detaljplanens område skall implementeras även utanför plangräns.

RSG har förståelse för att detta inte kan hanteras inom arbetet med aktuell plan men ifrågasätter varför det inte tas ett helhetsgrepp för att kunna säkerställa frågor som rör den framtida verksamheten.

Framtida utbyggnad av risholmen

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken utreddes inte frågan om samlokalisering av energihamn och passagerarfartyg i gemensam hamnbassäng klart. Frågan hanteras därmed i kommande planarbeten i området. RSG vill förtydliga att planerad verksamhet enligt aktuellt förslag kommer att påverka och en framtida utbyggnad av Risholmen som energihamn.

Bedömning

RSG anser att synpunkterna under riskhänsyn skall beaktas i fortsatt planarbete.

Kommentar:

Nuläge och kryssningsfartyg: Kryssningstrafik pågår idag enligt gällande miljötillstånd. Risknivån inom området kopplad till omgivande verksamheter är acceptabel oavsett markanvändning och ingen förändring av risknivån förväntas därför.

Åtgärder: Utredningen har utgått från den känsligaste markanvändningen vilket är terminalbyggnad med externa hyresgäster. Enligt genomförd riskanalys rekommenderas ett skyddsavstånd om 100 meter mellan transport samt uppställning av farligt gods och ytor där tredje man kan uppehålla sig. Förutsatt att området utformas så att sådana skyddsavstånd uppfylls bedöms risken för området vara acceptabel utan ytterligare riskreducerande åtgärder. Det bedöms mycket troligt att skyddsavståndet kan upprätthållas och det finns inga hinder för detta. Om skyddsavståndet om 100 meter inte kan upprätthållas bör riskreducerande åtgärder införas, dessa regleras dock ej i plankartan. Hanteringen av farligt gods och utrymning kommer bland annat att styras av allmänna hamnföreskrifter, beredskapsplan samt eventuella villkor i tillstånd för att bedriva hamnverksamhet enligt miljöbalken.

Känslighetsanalys: se svar till länsstyrelsen.

Framkomlighet: Noteras.

Brandvattenförsörjning: WSPs PM – Brandvattenförsörjning i Arendal kommer att bifogas till planen och kommenteras i planbeskrivningen.

Avgränsning av detaljplan: Förvaltningen bedömer det inte som möjligt att reglera exempelvis skyddsavstånd till farligt gods i plankartan. Däremot har identifierats att det är andra tillstånd och processer som fångar upp riskhantering i form av allmänna hamnföreskrifter, beredskapsplan samt eventuella villkor i tillstånd för att bedriva hamnverksamhet enligt miljöbalken.

Energihamn: Planbeskrivningen kompletteras med/förtydligas med att energihamnens omfattning kommer att påverkas av detaljplanen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

10. Länsstyrelsen

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Planförslagets möjliggör, bland annat, för markanvändningen hamn som i ett genomförande rymmer en utveckling av den befintliga hamnverksamheten eller en utveckling av så kallad ro-paxverksamhet. Länsstyrelsen bedömer att ro-paxverksamheten utgör en väsentligt större risk med anledning av exponeringen mot känsliga grupper. Vi anser att kommunen till nästa skede behöver se över planförslagets riskvärdering utifrån att det i planen möjliggörs för stora publika personantal inom ett område med flera storskaliga kemikalieindustrier samt omfattande hantering av farligt gods.

Länsstyrelsen ser även en risk för att en ro-paxverksamhet i området kan förändra platsens skyddsvärde och därmed även begränsa vilka verksamheter som kan etableras utanför planområdet. Detta skulle kunna utgöra en konflikt med riksintresse för industriell produktion enligt 3 kap. 8 § miljöbalken som kommunen behöver hantera.

Slutligen anser Länsstyrelsen att kommunen till nästa skede även behöver se över riskfrågor gällande översvämning samt markens stabilitet.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa, säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion och risk för påverkan på riksintresse måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN)
- Strandskydd
- Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget kan antas strida mot prövningsgrunden riksintresse samt hälsa och säkerhet.

Riksintresse

Industriell produktion

Kommunen skriver i planbeskrivningen att påverkan på riksintresse industriell produktion är försumbar. Länsstyrelsen ser dock risk i att införandet av omfattande publik verksamhet i anslutning till riksintresset kan ha inverkan på industrins möjligheter att expandera på grund av ökat skyddsvärde. Det finns således en risk att detaljplanen skulle kunna begränsa industriens utveckling och därmed skada riksintresset. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva hur risken beaktas.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Skyfall

Enligt utredningen behöver marken lutas så att vatten inte rinner norrut då det riskerar att förvärra översvämningen inom angränsande fastighet. Om en särskild marklutning krävs för att inte förvärra situationen vid skyfall för befintlig bebyggelse eller infrastruktur behöver kommunen säkerställa detta i plankartan.

Enligt kommunen behöver flödet kunna passera utifrån dagens förutsättningar både från väster och öster vid anläggning av cirkulationsplats. Hur tänker kommunen säkerställa att funktionen uppnås om det krävs för att konsekvenserna vid skyfall ska bli acceptabla?

Exploateringen verkar delvis förändra var vatten samlas vid skyfall, även hur vatten samlas på omgivande gator. Om kommunen identifierar en risk med att exploateringen försämrar framkomligheten på omgivande gator (till omgivande bebyggelse) måste skyddsåtgärder säkerställas i plankartan.

Höga havsnivåer

Detaljplanen innebär inga större förändringar av marknivåer inom planområdet. Planeringsnivåerna för översvämningrisk från högvatten i havet kommer därför

att uppfyllas även efter detaljplanens genomförande, eftersom de uppfylls med befintliga förhållanden. Kommunen behöver fastställa lägsta marknivå i plankartan för att säkerställa att marknivåerna inte förändras över tid.

Risk för olyckor

Planförslagets nollalternativ innebär att området är fortsatt planlagt som industri. Planerad markanvändning innehåller publik verksamhet (färjeterminal) med stora personantal. Länsstyrelsens anser att planerad markanvändning innebär en helt annan riskbild jämfört med nollalternativet, eftersom det finns en annan känslighet för riskexponeringen då känsliga individer (barn, äldre, personer med funktionsvariationer m.m.) kan förväntas vistas inom planområdet.

De höga momentana personantalen som färjetrafiken medför innebär i sig en stor sårbarhet och i händelse av olycka skulle de skapa en omfattande samhällpåverkan: den beräknade samhällsriskerna redovisar scenarier med uppemot 300 döda personer. Den redovisade samhällsriskerna omfattar dessutom enbart risker kopplade till farligt gods inom hamnområdet, trots att det finns anläggningar utanför planområdet som sannolikt har en icke försumbar påverkan på samhällsriskerna. Antalet skadade personer har inte redovisats men kan förväntas vara betydande. Trots detta skriver kommunen ”Vid jämförelse mellan nuläge och planerad utbyggnad bedöms risknivån i stort sett vara likvärdig”. Länsstyrelsen kan inte se att kommunen har tillräckliga grunder för ett sådant påstående.

Vidare har kommunen inställningen att eftersom skyddsavståndet 100 m kan upprätthållas till farligt gods införs inga riskreducerande åtgärder. 100 meter är exakt där individriskkurvan skär risknivån 10⁻⁷. Denna beräkning baseras bland annat på en uppskattad fördelning av farligt gods. Eftersom det är osäkert hur denna fördelning ser ut i framtiden samt att det finns många osäkra ingångsvärden i riskanalysen bedömer Länsstyrelsen att det är icke-robust att dimensionera detaljplanen så precist efter ett beräknat värde, utan att ytterligare riskreducerande åtgärder vidtas. Därtill visar den beräknade samhällsriskerna, Figur 9 i riskanalysen för hamnverksamheten, att samhällsriskerna är inom ALARP. Även detta talar för att riskreducerande åtgärder behöver införas. Några åtgärder har föreslagits, men inga har reglerats.

Eftersom det finns potential för ett katastrofscenario inom planområdet, med stora publika personantal i ett område med flertalet storskaliga kemikalieindustrier och omfattande hantering av farligt gods, anser Länsstyrelsen att det krävs ett omtag när det gäller riskvärderingen. Med tanke på den potentiella katastrofrisken är det viktigt att riskanalysen lägger större vikt vid vilka riskscenarier olika typhändelser kan medföra och utifrån detta bedöma behovet av åtgärder för att visa att marken är lämplig för föreslagen markanvändning.

Länsstyrelsen har också några mer detaljerade synpunkter och frågor kopplat till riskanalysen ”Riskutredning, utökad hamnverksamhet i Arendal”:

- På sidan 29 står det som förmildrande omständighet att verksamhetsutövaren har ett ansvar för att personer som befinner sig inom området kan utrymma vid en olycka. Det framgår dock inte vad som krävs för att verksamhetsutövaren ska kunna genomföra en sådan utrymning. Detta behöver fungera vid såväl olycka

inom den egna verksamheten som i närliggande Sevesoverksamheter och andra riskobjekt.

- I samma stycke står det att biltrafikanter har många flyktvägar. För en bil som står i en ”köfälla” är det inte uppenbart att så är fallet. Kommunen behöver beskriva om detta föranleder särskilda åtgärder.
- ADR-klass 5 anses ofta kunna orsaka massexplosioner. Godstypen förekommer i dagsläget. Ändå är ämnesklassen inte inkluderad i beräkningarna. Detta behöver motiveras.
- Riskanalysen belyser inte hur möjligheterna ser ut för Räddningstjänsten att genomföra insatser vid olycka typer av scenarier. Detta behöver belysas.
- Hur har det beaktats att farligt gods inte nödvändigtvis bara finns på uppställningsplatserna utan också är i trafik, t.ex. vid på- och avkörning av färjor?
- Hur har det beaktats att planförslaget möjliggör för en flexibel utformning av planområdet vad gäller byggnadernas placering och den föreslagna utnyttjandegraden?
- Hur har det beaktats att det kan ske trafik in till planområdet även om det skulle ske en kemikalieolycka inom energihamnen som helhet, vilket skulle kunna leda till att fler utsätts för olycksrisk samtidigt som det kan försvåra utrymning och räddningstjänstens insats?
- Hur har det i riskvärderingen beaktats att bakgrundkunskapen (eng. Strength of Knowledge) kring många antaganden och indatavärden varierar och i många fall troligen är låg?
- Lager och logistik tillåts på samma ytor som terminalbyggnaden. Riskanalysen behöver belysa om några restriktioner för vad som får lagras/hanteras behöver göras utifrån ett olycksperspektiv.

Riskutredning järnväg

Kommunen redovisar också en riskanalys med avseende på järnvägen. Eftersom riskreducerande åtgärder är en förutsättning för att nå acceptabel risk behöver kommunen beskriva hur dessa åtgärder säkerställs.

Släckvattenhantering

Vad gäller släckvatten skriver kommunen att detta hanteras genom anläggande av avstängningsventiler på ledningar. Kommunen bör tydliggöra vilka volymer släckvatten som kan hanteras på detta sätt och jämföra detta mot förväntade producerade volymer släckvatten, på en översiktlig nivå. Kommunen behöver också beskriva hur åtgärderna säkerställs.

Markens stabilitet

Länsstyrelsen delar Statens geotekniska instituts (SGI) synpunkter i bifogat yttrande daterat 2024-12-03.

Länsstyrelsen vill särskilt betona vikten av att kommunen utreder markens stabilitet på detaljerad utredningsnivå enligt SGI:s vägledning.

Råd enligt PBL och MB

Detaljplanens förhållande till översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

Förtydligade om Risholmen energihamn

I den fördjupade översiktsplanen som området ingår i, fanns det en oenighet mellan Länsstyrelsen och kommunen vad gäller samlokaliseringen av publik färjeterminal och planerad utbyggnad av energihamnen. Kommunens föreslagna hantering, som också accepterades av Länsstyrelsen, finns dokumenterat i ”FÖP Västra Arendal och Torsviken – dialog angående riskfrågor”, daterat 2021-05-10, rev 2021-08-27, rev 2021-09-17, rev 2021-11-08 och formulerades enligt följande:

”Färjeverksamheten kommer att styra utformningen av en eventuell energihamn på Risholmen. Stadsbyggnadskontoret har efter möte med Göteborgs Hamn AB, Stena Line och Räddningstjänsten uppfattat att Räddningstjänsten kan acceptera Arendal som plats för en färjeterminal men att en energihamn på Risholmen kommer att behöva anpassas i storlek, vilka produkter som kommer kunna hanteras samt vilka säkerhetssystem som kommer att krävas. Dessa bedömningar kommer att göras i kommande detaljplanering samt i kommande tillståndsprövning.”

Denna inriktning för kommande energihamn finns inte omnämnd i nuvarande planhandlingar. Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga att inriktningen fortsatt gäller i detaljplanen.

Civilt försvar

Inom planområdet idag finns flertalet skyddsrum samt anläggning för utomhusvarning (VMA). Skyddsrum får enligt MSB inte avvecklas utan att godkännande från MSB och då måste särskilda skäl finnas. Hur har kommunen beaktat befintliga skyddsrum och VMA-anläggning?

MKN vatten

Föroreningsmängderna från planområdet ökar efter exploateringen, men kommunen gör bedömningen att med föreslagna dagvattenlösningar förbättras kvalitén på utgående dagvatten till recipient jämfört med nuläget. Vilket bedöms kunna bidra till att förbättra statusen på och öka möjligheterna för vattenförekomsten att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning och anser att hanteringen av dagvatten inom planområdet är behandlat på ett tillräckligt sätt. Länsstyrelsen vill dock betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder, eller andra likvärda åtgärder med hänseende på rening och fördröjning, som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering.

Natura 2000

Länsstyrelsen anser att bedömningarna i MKB:n bygger på bästa tillgängliga kunskap om bullersituationen i området och typiska bullereffekter på fåglar i områden likt Torsviken. Vi ser därför inga skäl att göra en annan bedömning än att planen kan genomföras utan att miljön i Natura 2000-området påverkas på ett betydande sätt.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Grundvatten

Av underlaget framgår att alla nya byggnader och tyngre konstruktioner inom lermark i området kommer att behöva pågrundläggas för att undvika risk för sättningsskador eller sättningsproblem.

Länsstyrelsen vill därför upplysa om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten (pålning, schaktning samt djup grundläggning alternativt underjordiska källare/garage) innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Efter genomfört avgränsningssamråd och upprättad MKB ändrar kommunen sin bedömning av planförslagets miljöpåverkan. Ändringen innebär att endast miljöaspekten risker för människors hälsa eller miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter bedöms innebära en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

Länsstyrelsens yttrande redovisas ovan i sin helhet.

Kommentar:

Riksintresse industriell produktion

Sedan samrådet har aktuellt riksintresse preciserats geografiskt. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att föreliggande detaljplan inte riskerar att begränsa riksintresset för industriell produktions utveckling varken i de delar där planområdet överlappar riksintresset eller på annan plats där riksintresset pekas ut i hamnområdet.

En utveckling/utökning av pågående verksamhet som omfattas av riksintresset i korsningen Oljevägen/Arendals Allé bedöms kunna rymmas och ske öster om nuvarande ledningar, det vill säga bort från planområdet. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer inte att en utökning av fler ledningar i detta läge ökar riskbildningen på ett sådant sätt att en utökning inte är möjlig kopplat till att en färjeterminal etableras i Arendal. Dagens ledningar ligger på ett avstånd från 300 meter där resenärer i fordon kan förväntas köa till färjan och över 500 meter till själva terminalbyggnaden.

Planförslaget medför även att befintlig korsning byggs om till en cirkulation vilket innebär att trafiksäkerheten ökar inte minst genom att den nya utformningen innebär sänkta hastigheter i korsningen. Detta bedöms minska risken för exempelvis avkörning av vägen ut mot ledningarna. Vid detaljprojekteringen av cirkulationen kommer även säkerhetshöjande åtgärder studeras och föreslås om behov bedöms föreligga. Hänsyn tas till ledningarnas lokalisering vid denna bedömning.

Planområdet, inom vilken allmänhet kommer att vistas tillfälligt i väntan på angöring till färja, ligger på ett avstånd om över 1 kilometer från de övriga områdena som är utpekade för riksintresse för industriell produktion. Ett sådant avstånd mellan verksamheterna, med avseende på riskbildningen, bör i sig anses vara betryggande

och inte påverka utvecklingsmöjligheten för riksintresset i de aktuella riksintresseområdena negativt.

Verksamhetsutövarna kopplat till den riksintressanta industriella produktionen har inte anfört att planens innehåll som sådant kan komma att utgöra hinder för verksamhetens nuvarande eller framtida verksamhet se, ST1:s yttrande.

Översvämning

Hantering av skyfall kommer beaktas i kommande projektering. Projektet bedöms inte skapa ökade skyfallsmängder eller flöden. Området är flackt och delar av projektområdet kommer få en ny höjdsättning då bl a befintliga byggnader närmast Arendals Allé kommer rivras. Detta ger möjlighet till att förändra marklutningar för att styra och hantera vattnet, så att inte vatten leds mot Arendals Allé eller mot fastigheter norr om Arendals Allé.

Det finns också möjlighet att i samband med att terminalytan ska anpassas till nya verksamheten, att förbättra avrinning mot Rivö fjord. För att få ut vattnet från området behöver marken i lågpunkten lutas mot kajkanten och en öppning i kajkanten behöver då skapas. Om öppningen placeras under nivån +2,6 m behöver öppningen vara stängningsbar vid höga havsnivåer.

Då det finns möjlighet att minska flödet av vatten mot Arendals Allé bedöms framkomligheten på Arendals Allé kunna förbättras. I den skyfallsanalys som tagits fram påtalas också möjligheten att anlägga en översvämningssyta inom cirkulationsplatsen.

Då ingen projektering har gjorts ännu är det inte lämpligt att i detaljplanen fastslå specifika framtida markhöjder. En planbestämmelse införs under skydd mot störningar; Höjdsättning av mark ska ske så att avvattning av dagvatten och skyfallsregn säkerställs.

Länsstyrelsen anser att lägsta marknivå i plankartan bör fastställas med hänsyn till höga havsnivåer. Det stämmer att marknivåer kan ändras över tid men förvaltningen bedömer det osannolikt att marken skulle schaktas ned till hög havsnivå. Marknivå på kajen inom planområdet varierar mellan +3,7 och +3,5 medan hög havsnivå är +2,6 meter.

Risk för olyckor

Riskbild

Riskutredningen kommer att utveckla och nyansera värderingen. Förvaltningen anser det vara rimligt att dela värderingen i två delar. Dels risker från omgivande verksamheter och dels risker från farligt godstransporter inom terminalen, både med fordon i rörelse och uppställda fordon. Terminalanvändare betraktas som tredje man kopplat till omgivande riskkällor men inte kopplat till de transporter med farligt gods som trafikerar området. Där bedöms de kunna acceptera en högre risk, speciellt i samband med av- och påstigning på färjor.

Beskrivning av jämförelse av risknivån med befintlig och planerad verksamhet ses över. Risknivå inom området kopplat till omgivande verksamheter är acceptabel oavsett markanvändning.

Känslighetsanalys

Beräkningar av individ- och samhällsrisk genomförs för en högre och lägre andel farligt gods. Resultatet av beräkningarna med förändrad andel farligt gods vävs in i värderingen av risknivåerna.

Känslighetsanalysen omfattar även en kvalitativ diskussion om hur eventuella framtida förändringar i fördelningen av farligt gods-klasser kan påverka risknivåerna.

Svar på detaljerade synpunkter

- Utrymning och flyktvägar: Karta som visar på alternativa tillfarts- och utrymningsvägar arbetas in i riskutredningen. Utredningen kommer att resonera om olika typ av scenarier i bedömningen samt vad de medför på utrymningsmöjligheter.
- Utveckling av resonemanget kommer även att kompletteras utifrån vistelse inomhus respektive utomhus.
- I händelse av utrymning kommer anvisade utgångar nyttjas och utrymningen kommer ledas av för uppgiften utbildad personal, vilket förtydligas i riskutredningen.
- Hänsyn till ADR-klass 5 – kommer att beskrivas. Beskrivs genom sannolikhet (att det sker en olycka) och konsekvens för en sådan olycka.
- Räddningstjänstens insatser – Räddningstjänstens möjlighet till insats beskrivs. Räddningstjänsten har meddelat att de inte ser att planen försvårar insats. De kommer dock behöva vara involverade längre fram.
- Farligt gods i trafik – inte bara uppställning. Utredningens bedömningar utgår ifrån både farligt gods i trafik och uppställning av farligt gods, vilket kommer att förtydligas.
- Flexibel utformning – byggnaders placering och nyttjandegrad. Ett resonemang om användningen läggs till i utredningen. Utredningen har utgått från den känsligaste markanvändningen vilket är terminalbyggnad med externa hyresgäster. Enligt genomförd riskanalys rekommenderas ett skyddsavstånd om 100 meter mellan transport samt uppställning av farligt gods och ytor där tredje man kan uppehålla sig. Förutsatt att området utformas så att sådana skyddsavstånd uppfylls bedöms risken för området vara acceptabel utan ytterligare riskreducerande åtgärder. Det bedöms mycket troligt att skyddsavståndet kan upprätthållas och det finns inga hinder för detta. Hanteringen av farligt gods och utrymning kommer bland annat att styras av allmänna hamnföreskrifter, beredskapsplan samt eventuella villkor i tillstånd för att bedriva hamnverksamhet enligt miljöbalken.
- Trafik till planområdet – samhällsrisk har bedömts samt beskrivs att det finns flera tillfartsvägar. I utredningen förs ett resonemang men någon beräkning har inte utförts. Utredningen kompletteras med karta som visar tillfartsvägar som kan användas för utrymning vid olycka.

- Beskrivning av att olika farligt gods-klasser har olika konsekvensavstånd vilket kan utnyttjas för att minska risken för terminalanvändare och externa hyresgäster/besökare genom att klasser med längre konsekvensavstånd ställs upp längre bort från byggnader.

Sammantaget bedöms risknivån för de beaktade riskkällorna i stort sett acceptabel om skyddsavstånd eller riskreducerande åtgärder kopplat till risk från transport av farligt gods inom projektområdet beaktas. Planbeskrivningen bearbetas utifrån slutsatserna i riskutredningen.

Skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder

Risicanalys har utförts i enlighet med Stadsmiljöförvaltningens säkerhetsstyrning för industrispår. Säkerhetsstyrningen har godkänts av Transportstyrelsen (som dessutom gör revisioner med några års intervall). Författningen som ligger till grund för säkerhetsstyrningen är från Transportstyrelsens författningssamling, närmare bestämt ”Transportstyrelsens föreskrifter om säkerhetsstyrningssystem och övriga säkerhetsbestämmelser för infrastrukturförvaltare av industrispår”, TSFS 2016:29.

De åtgärder som risicanalysen föreslår kan hanteras i projekterings- och driftskede.

Släckvatten

Komplettering görs i planbeskrivning angående hur släckvatten kan hanteras. Slutlig utformning görs i projekteringskedet. Ett PM för dagvatten/släckvatten har tagits fram i samband med pågående tillståndsprövning enligt miljöbalken och biläggs som underlag även till planen. I den framgår den mängd släckvatten som kan hanteras inom olika delar av området.

Markens stabilitet

Den geotekniska utredningen har kompletterats i överensstämmelse med synpunkter från SGI. Se svar till SGI.

Förtydligande om Risholmen energihamn

Planbeskrivningen kompletteras med/förtydligas med att energihamnens omfattning kommer att påverkas av detaljplanen.

Civilt försvar

GHAB har fått tillstånd av MSB att ta bort skyddsrum i området. VMA-anläggning kommer att få en ny placering inom området.

MKN vatten

Kommunen instämmer i att det är viktigt att åtgärder för rening och fördröjning av dagvatten sker. Dagvattenutredningen visar på en möjlig lösning men det kan finnas alternativa lösningar som är lämpligare. Vilken som blir den slutliga lösningen studeras i projekteringskedet. Således vill förvaltningen inte detaljreglera en viss lösning i plankartan. För att tydliggöra behovet av rening läggs dock en planbestämmelse till på plankartan; Dagvatten ska genomgå rening innan avledning till recipient.

Synpunkter utifrån annan lagstiftning

Planbeskrivningen kompletteras med upplysning om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten (pållning, schaktning samt djup grundläggning alternativt underjordiska källare/garage) innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken.

11. Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när detaljplanarbete påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta ledningskollen.se

Kabelanvisning beställs via ledningskollen.se

För ledningssamordning kontakta telia-natforvaltning@teliacompany.com

Kommentar:

Utgångspunkten är att befintliga ledningar ska kunna ligga kvar i sitt befintliga läge. Hantering och eventuell flytt av ledningar kommer att utredas i kommande projektering och då kallas ledningsägarna till ledningssamråd.

12. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har ingen elnätanläggning inom område för aktuell detaljplan eller inom dess direkta närområde och har därmed inget att erinra i rubricerat ärende.

Kommentar:

Noteras.

13. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Vi har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Kommentar:

Noteras.

14. Swedavia airports

Nuvarande planförslag (SBF-2023-00517) bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Göteborg Landvetter Airport.

Swedavia har inga övriga synpunkter och därmed inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

15. Sjöfartsverket

Sjöfartsverket har i sak inget att erinra på föreslagen detaljplan. Då planen berör i huvudsak landområden ser Sjöfartsverket ingen direkt påverkan på farled och hamn.

Kommentar:

Noteras.

16. Trafikverket

Trafikverket ställer sig positiva till aktuell detaljplan i sin helhet men har några medskick enligt nedan.

Riskutredning

Hanteringen av farligt gods inom området och uppställning av farligt gods bör beaktas i utredningen. Den bör utredas och definieras i enlighet med hur verksamheten inom området är tänkt att bedrivas.

Med avseende på ökade trafikmängd längs transportleder i hamnområdet så finns fler riskkällor att beakta och utreda. Det är mycket transporter inom området och hantering av giftiga ämnen och verksamheter som kan utgöra risker. Exponering av cancerogena ämnen kan vara en arbetsmiljörisk inom detta området över tid med hänsyn till omliggande verksamheter.

Ny cirkulationsplats med plankorsning

Planförslaget och tillhörande trafikutförningsförslag innebär att järnvägsspåret kommer att gå genom cirkulationen. Tågpassage påverkar framkomligheten på vägnätet men risk för en sammanfallande färjetömning och tågpassage bedöms ske förhållandevis sällan.

Trafikverket bedömning är att tillhörande riskanalys är väl utförd. Trafikverket vill dock poängtera att GC-passagen över bilvägen ner mot färjorna behöver också ha varningssignaler.

Sörredslänken

Trafikverket vill poängtera vikten av att Sörredslänken byggs ut enligt Stadens planer för att tillgodose hamnens behov. Behovet av Sörredslänken är identifierat långt innan aktuell detaljplan och flytt av Stenas verksamhet.

Angående en ny dragning av väg E45 kopplat till Danmarksterminalen så utreds frågan och beslut om ny dragning är ännu inte taget. I pågående utredning av framtida dragning av E45 har dialog förts gällande dragning av E45 på kommunala gator och bedömning har gjorts att Sörredslänken har goda förutsättningar att i framtiden överföras till statlig väghållning genom intag. Beslut kommer tas ca 1 år innan den faktiska flytten sker. Trafikverket har uppfattat det som att flytten planeras att ske kring år 2029, vilket innebär att beslut om flytt av E45 är aktuellt först år 2027/2028.

Trafikverket välkomnar fortsatt dialog gällande aktuell detaljplan!

Kommentar:

Riskutredning

Hanteringen av farligt gods inom området och uppställning av farligt gods kommer att ske utifrån villkor i miljötillståndet och i GHAB:s allmänna hamnföreskrifter.

Angående den ökade trafikmängden på transportleder i området så beror huvuddelen av den på att vi räknat på olika framtidsscenario fram till år 2040 och inte på den tillkommande trafiken till följd av färjeverksamheten. Tillkommande trafik till följd av terminalerna minus den trafik som försvinner (verksamheter som är där idag men behöver flytta om färjeterminalerna anläggs) beräknas bli 2 200 fordon per dygn.

Synpunkt om hantering av giftiga ämnen noteras.

Ny cirkulationsplats med plankorsning

Exploateringsförvaltningen tar med sig synpunkten om att GC-passagen över bilvägen ner mot färjorna behöver ha varningssignaler. Placering av signalstolparna kan inrymmas inom gatumarken.

Sörredslänken

Planering pågår för utbyggnad av Sörredslänken. Stadsbyggnadsförvaltningen instämmer i att tillkomsten av Sörredslänken är viktig för omlokalisering av färjetrafiken.

Planbeskrivningen uppdateras med senaste information om vad som planeras för Sörredslänken och E45:an.

17. Statens geotekniska institut

SGL:s synpunkter

Enligt 2 kap 5 § PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till bland annat människors hälsa och säkerhet samt med hänsyn till risken för olyckor, översvämning och erosion. En redogörelse för planområdet och angränsade områdens geotekniska förutsättningar med tillhörande utredningar och planbestämmelser saknas delvis för aktuell detaljplan.

Geoteknisk utredning

Den geotekniska utredningen är översiktlig och baseras på arkivmaterial. Det saknas geotekniska undersökningar som underlag för bestämning av lerans egenskaper. Istället är lerans egenskaper bedömda utifrån närmast liggande sonderingar och erfarenheter. Den odränerade skjuvhållfastheten har bedömts erfarenhetsmässigt med hänsyn till konsolideringseffekter. Vid kajplats 752 finns det även osäkerheter angående bergnivåerna som är avgörande för områdets stabilitet. (SGI hänvisar till PM Geoteknik daterad 2024-01-07)

SGI delar konsultens bedömning att utredningen är på en översiktlig nivå. Stabilitetsförhållandena ska klarläggas med lägst detaljerad utredningsnivå enligt SGI Vägledning 8, alternativt IEG Rapport 6:2008. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktioner för att marken ska vara lämplig ska dessa regleras i detaljplanen.

Vidare ställer sig SGI frågande till val av dimensionerande vattennivå i hamnen. I beräkningarna används MLW. Enligt IEG rapport 6:2008, ska LLW användas för fritt vatten i vattendrag.

Vidare ställer sig SGI frågande till rekommendationen att stödpåla 1000 m² utan att ha utrett behovet på en detaljerad nivå.

SGI vill även lyfta frågan om eventuella framtida markhöjningar på grund av översvämningsrisker behövs och att det i så fall behöver beaktats i detaljplanarbetet och stabilitetsutredningarna.

Bergteknisk utredning

Enligt underlag (SGI hänvisar till PM Geoteknik daterad 2024-01-07) finns det ett pågående kontrollprogram för bergsslänterna i vilket skrotning och bultning av berget regelbundet utförs. SGI anser att det behöver tydliggöras att samtliga bergslänter som kan påverka riskbilden i planområdet och dess närmaste omgivning ingått i utredningen som underlag till bedömning av planområdets lämplighet. I detta fall behöver det även framgå att samtliga av dessa bergslänter också är inkluderade i det nämnda kontrollprogrammet. Det kan vara lämpligt att bifoga kontrollprogrammet till underlagen.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis ser SGI att det kvarstår oklarheter som behöver förtydligas i det fortsatta planarbetet. Krävs det åtgärder eller restriktioner ska dessa säkerställas i planen.

Kommentar:

Den geotekniska utredningen har kompletterats i överensstämmelse med synpunkter från SGI.

Kompletterande geotekniska undersökningar har utförts. Utredningen baseras därmed ej på arkivmaterial och erfarenheter. Den geotekniska utredningen har kompletterats och förtydligats avseende jordlagerföljd, avstånd till berg och befintliga konstruktioner. Utredningen har även kompletterats vad gäller geotekniska egenskaper i leran. Den odränerade skjuvhållfastheten i leran har bestämts utifrån utförda fallkonsförsök och direkta skjuvförsök på kolvprover samt från utvärderade CPT-sonderingar.

Stabilitetsförhållandena för befintlig nivå har kartlagts på detaljerad nivå och geotekniska utredningen kompletterats. Bakgrunden till varför bankpålning föreslås har förtydligats.

Geotekniska utredningen har kompletterats med motiv till val av dimensionerande vattennivå. MLW utgör fortsatt dimensionerande förutsättning på motsvarande sätt som vid Göteborgs Hamn ABs övriga hamnanläggningar. Känslighetsanalys med LLW har utförts. LLW inträffar under mycket korta tidperioder.

De befintliga förhållandena inom planområdet uppfyller Göteborgs stads planeringsnivåer för översvämningensrisk från högvatten, varför det inte bedöms aktuellt att utreda framtida marknivåhöjningar.

Avsnitt om kontrollprogram för bergsslänter har kompletterats. Samtliga slänter i närheten av planområdet är inkluderade i kontrollprogrammet.

18. Business Region Göteborg AB

Business Region Göteborg (BRG) har fått möjlighet att inkomma med yttrande under granskningen av förslag till ny detaljplan för hamnverksamhet i Arendal. BRG är ett kommunalt bolag som ansvarar för näringslivsfrågorna i Göteborg och svarar därmed utifrån vilka konsekvenser planförslaget bedöms ha för näringslivet.

Business Region Göteborgs synpunkter

BRG arbetar för att utveckla näringslivet i regionen och våra huvudsakliga mål är att bidra till en stark och hållbar ekonomisk tillväxt, en hög sysselsättning och ett differentierat näringsliv. Göteborgsregionen står för en stor del av hela Sveriges tillväxt och trenden är tydlig att alltmer kompetens och tillväxt samlas i storstadsregioner. Det innebär att Göteborgsregionens kommuner har ett särskilt nationellt ansvar att planera för tillväxt. Utan nya bostäder, nya arbetsplatser och verksamhetsytor för näringslivet kommer regionen att tappa i konkurrenskraft. För att nå det övergripande målet för Göteborgs Stads näringslivsstrategiska program om att skapa förutsättningar för minst 120 000 nya jobb till 2035 behöver staden tillgoda såväl behovet av nya bostäder som företagets behov av mark och lokaler. Det näringslivsstrategiska programmet har också som mål att 45 000 nya jobb ska tillkomma inom regionkärnan fram till 2035.

BRG ser som helhet positivt på planförslaget som möjliggör en strukturell förändring av staden på systemnivå där färjetrafiken kan samlas och utvecklas inom ett gemensamt terminalområde. Mycket positivt är att förslaget ger möjlighet att bygga en grön och nära stad i de terminallägen som lämnas och att dess tunga

riksintressanta trafik ges förutsättningar att flytta ut från stadens centrala delar med potential att underlätta framtida stadsutveckling längs hela Götaleden/Oscarsleden. Då kan fler bostäder och arbetsplatser byggas närmare varandra vilket minskar det totala transportbehovet som helhet.

En utbyggnad enligt planförslaget innebär en ökad tillgänglighet till hela Arendalsområdet och en utökning av kollektivtrafiken jämfört med är nödvändig för att försörja färjetrafiken. BRG har tillsammans med Västtrafik en dialog med näringslivet kring deras behov av kollektivtrafik på Hisingen där Arendal och den nya färjeterminalen är en naturlig del av dialogen. Det är också positivt att säkrare passager kan genomföras där bland annat korsningen med Arendals Allé/Oljevägen kan få sig en välbehövlig uppdatering för att öka både säkerhet och framkomlighet för aktörerna som nyttjar området.

BRG ser därför som helhet mycket positivt på planförslaget och noterar också att det är väl utformat med möjlighet till flexibilitet i utformningen vilket alltid bör eftersträvas i planering för verksamheter då framtida behov är svåra att förutse och ofta skiftar över tid.

Kommentar:

Noteras.

19. Lantmäteriet

Grundkarta

Grundkartan har inte daterats. Dess aktualitet och om den stämmer överens med fastighetsförteckningen är därmed oklart.

Plankartan

Rensa bort eller gråa beteckningar som finns från grundkartan och inte behövs i plankarta så som serv och ga. Både för läsbarhet och tydlighet vilka bestämmelser som gäller i plankarta.

Inom område som är utlagd för T1 rekommenderas att även bestämmelsen z ska vara med. Bestämmelse bör avgränsas inom den yta som faktiskt blir aktuell för kommunen att kunna ha rättighet på. Detta för att tydliggöra vilket område som kan bli aktuellt för tågbanan att dela användning med allmän plats Gata. Bestämmelsen finns även med i den äldre planen som denna nya ska ersätta.

Det kan även bli aktuellt med att Trafikverket som sakägare önskar eller blir fastighetsbildning av T1 område. Det finns även en del kommentarer i yttrandet (se nedan) om att Trafikverkets roll i planen kan behöva förtydligas just i denna fråga.

Planbeskrivningen

Funderar på i vilket utsträckning Stena Line ska omnämnas till namn (se sid 7 exempelvis) än som exploitören eller likande? Då det kan vara lämpligt med neutral benämning på aktör i planen.

Vad gäller projektområdet (s 11 etc) som redovisas undrar jag varför inte Ädp Aspholmen slås samman med befintligt område då det är mer motiverat att hålla ihop projektet? Se även kommentarer på yttrande gällande Detaljplan för hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen SBF-2023-00755. Sida 60 redovisar även illustration för hela projektområdet samt att sophantering även kommer kunna ske inom utrymme som ligger inom ändringsplanen, med miljöbod etc.

I planbeskrivningen s 35 anges att avtal kommer att upprättas, men redovisning av dessa avtals huvudsakliga innehåll saknas. Om kommunen avser att ingå exploateringsavtal eller genomföra markanvisningar ska det i planbeskrivningen, enligt PBL 5 kap 13 § 2 st 4 pt, redovisas dessa avtals huvudsakliga innehåll och konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal. När redovisning av innehållet i exploaterings- och markanvisningsavtal saknas innebär det att det inte finns någon möjlighet för lantmäterimyndigheten att lämna råd enligt PBL 6 kap 40-42 §§ rörande innehållet i avtalet.

Förkortningar som MKN s 57 och MKM s 61 kan gärna skrivas ut vad de betyder och om de syftar mot någon av de utredningar som omnämns på s 3-4. Detta för tydlighet och lättare läsning för de som inte är så insatta men ändå tar del av planförslaget.

På sidan 67 omnämns särskild plankarta vad menas med detta?

Vidare på sidan 67 under rubriken Huvudmanskap och ansvarsfördelning kan det även skrivas om Trafikverkets järnvägsanläggning och om drift- och underhållsansvar. Möjligen kan det förtydliga kring ansvar över plankorsning mellan kommun och Trafikverket då utrymmet delas av bägge aktörer.

Tabell på sida 68. Det vara aktuellt att Arendal 764:403 blir mottagare av de andra fastigheternas utrymme inom användningsområde GATA, detta kommer prövas utifrån yrkande från Göteborgs kommun. Men inom Arendal 764:403 kommer det finnas område som är planlagt med kvartermark, järnväg. Denna kanske ska bilda egen fastighet. Vad har Trafikverket för tankar kring detta område?

Vidare ner på sida 68 står

”Fastighetsbildning – Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Före beviljande av bygglov ska bildning av fastigheter/gemensamhetsanläggning/servitut/avstyckning vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar – Inga nya gemensamhetsanläggningar kommer att bildas

Servitut – Inga nya eller befintliga servitut påverkas”

Kanske ska lägga till erforderlig bildning av ... eller liknande standardformulering. Att bilda fastigheter är ju lika med avstyckning exempelvis. Även när ordet ska används kan det tolkas som det gäller fastighetsbildningsbestämmelser som måste vara genomförda för att bygglov ska erhållas. I detta fall lämpar sig en mildare formulering, dvs erforderlig fastighetsbildning ska ske....

Under rubrik Gemensamhetsanläggningar.

Beroende på hur fastighetsägare väljer att ändra eller bilda nya fastigheter kan det bli aktuellt med att bilda nya eller ompröva befintliga gemensamhetsanläggningar (ga). Här kan det därför stå något om ifall eventuella ga kan komma att bildas... vilket också stämmer mer med meningen ovan som hänvisar kring bildning av fastigheter/ gemensamhetsanläggning/ servitut. Samma gäller under rubriken servitut. Det kan bli aktuellt att bilda servitut beroende vilken fastighetsbildning som sker.

Index på u saknas här: ”Allmänna ledningar, inom områden markerade med u på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.”

Tabell på sida 71 och framåt kan kolumn ”Läge i kartan” kanske användas på annat sätt. Så det nu är skrivet, samma på samtliga beteckningar, känns det omotiverat att ha med.

På sidan 88 står det om ekonomiska konsekvenser. Om Trafikverket blir inblandande kan det skrivas här.

Sista meningen kan förtydligas vad som menas. Är det förrättningskostnader eller att ansöka om förrättningar?

”Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare – Enskilda fastigheter kommer att få avstå mark för att möjliggöra utbyggnad av GATA. I omfattning enligt kapitel ”Fastighetsrättsliga konsekvenser”. Kommunen står för kommande lantmäteriförrättningar.

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inga synpunkter på förslaget

Kommentar:

Grundkarta:

Grundkartan kommer att uppdateras och dateras i samband med granskningen. Grundkartan utgår från senaste flygningen, 2024, men inom område där arbete pågår eller är upplagsplats utgår den från 2022. Grundkartan ses över för att öka läsbarheten med avseende på att tydliggöra vad som tillhör grundkarta respektive planbestämmelser.

Plankarta:

Att avgränsa ett specifikt område för vägtrafik inom trafikområdet, T1, bedöms vara en risk för genomförandet av planen i detta fall eftersom exakt läge för var gata kommer att korsas järnvägsspåret kommer att utredas och avgöras i ett projekteringskede. Järnvägsspåret tillhör Göteborgs stad genom Stadsmiljöförvaltningen. Även cirkulationsplatsen kommer inledningsvis att vara stadens.

Planbeskrivning:

Synpunkt om att skriva ut Stena Line noteras.

Projektområde:

Projektområdet visas i planbeskrivningen för att planen ska kunna förstås i sitt sammanhang. Delen som är ÄDP var inledningsvis en del av föreliggande detaljplaneförslag men då man inte längre kan ha både ändring och ny detaljplan inom samma plan bröts ÄDP ut till ett eget ärende. Att göra helt ny DP för hela området skulle innebära att fler frågor än nödvändigt måste lyftas där det redan är planlagt idag.

Avtal: Information om de avtal som ska tecknas och deras huvudsakliga innehåll återfinns under detaljplanens innebörd och genomförande, rubriken ”Avtal”.

MKN/MKM: Planbeskrivningen förtydligas med att skriva ut MKN (miljökvalitetsnorm) och MKM (mindre känslig markanvändning).

”Särskild plankarta” s.67 tas bort. Det endast plankartan som avses.

Fastighetsbildning: Formuleringen ändras till ”Erforderlig fastighetsreglering ska ske i enlighet med detaljplanen”

Gemensamhetsanläggningar: Planbeskrivningen kompletteras under rubriken Gemensamhetsanläggningar med formuleringen ”Omprovningar av ga 7 och 8 kommer att ske i de delar de omfattas av allmän platsmark”.

U-områden: Till granskningsskedet av detaljplanen görs en generell förändring i plankartan då u-områden kommer att utgå, förutom ett som behöver vara kvar. Anledningen är att ledningsrätter redan i sig innebär ett skydd och ny placering inte nödvändigtvis behöver pekas ut i planskedet. Vid behov av u-område ses indexering över.

Tabell ”läge i kartan”: Kolumnen behålls. Syftet är att vid behov kunna särskilja motiven när en och samma bestämmelse kan ha olika motiv på olika platser i plankartan. I de fall det inte finns olika motiv används ”Motivet gäller samtliga förekomster”.

Ekonomiska konsekvenser:

Ansvar/kostnad för lantmäteriförrättning: Staden ansöker om och står för kostnaden för lantmäteriförrättning. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

20. Luftfartsverket

LFV (Luftfartsverket) har inkommit med yttrande.

Kommentar:

Yttrandet har omhändertagits.

21. Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del.

Kommentar:

Noteras.

22. Statens fastighetsverk

SFV:s uppdrag och fastigheter

SFV är en myndighet som förvaltar vissa delar av statens fasta egendom.

I anslutning till de båda planområdena samt i planområdenas närhet förvaltar SFV det statliga byggnadsminnet Nya Älvsborgs fästning (Älvsborg 855:752) Stora Aspholmen (Arendal 764:283) och Knippelskären.

Sammanfattning

- SFV har vid flera tillfällen tidigare lämnat yttranden över hamnutvidgning vid Arendal. SFV har i sina yttranden uttryckt stark oro att hamnutvidgningen kryper allt närmre kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning och därför ställt sig emot den utökade hamnutvidgningen som ianspråktar ett allt större vattenområde kring Stora Aspholmen och fästningsholmen.

- SFV konstaterar att kommunen har låtit de allmänna intressena för Göteborgs hamn väga tyngre än riksintresse för kulturmiljövård i kommunens översiktsplan och i den fördjupade översiktsplan för Arendal och Torsviken.

SFV anser att kommunen ska komplettera den tillhörande MKB:n med en noggrannare redogörelse för planförslagets påverkan på kulturmiljön Nya Älvsborgs fästning och komplettera med en slutlig avvägning mellan de två riksintressena.

- SFV anser vidare att kommunen på ett tydligare sätt bör redogöra för hur förändringarna kommer att påverka de kulturhistoriska värdena inom det statliga byggnadsminnet Nya Älvsborgs fästning.

SFV:s fastigheter

Sydost om de båda planområdena ligger Kyrkogårdsholmen med Nya Älvsborgs fästning samt Stora Aspholmen med ödekyrkogården. De båda öarna förvaltas av SFV. Nya Älvsborgs fästning uppfördes under andra hälften av 1600-talet för att försvara Göteborg och den viktiga förbindelsen in i landet som utgjordes av Göta Älv. Fästningen representerar den svenska stormaktstiden och tillhör därför det nationella kulturarvet. Själva fästningen som är ett statligt byggnadsminne sedan 1935 utgör även det fysiska uttrycket i riksintresseområdets värdebeskrivning för Nya Älvsborg-Aspholmen. Tillhörande gravplatser från samma tidsperiod på den närbelägna stora Aspholmen ingår också i riksintresset.

För förståelse av fästningens funktion och betydelse är det av vikt att de fria vattenytorna kring fästningsholmen bevaras vilket även framgår av det vårdprogram som är framtaget för Nya Älvsborgs fästning, och som togs fram av SFV i samarbete med Riksantikvarieämbetet 2010. Vidare framgår det av vårdprogrammet att ”Statens fastighetsverk bör därför verka för att hamnanläggningarna, som kommit allt närmare fästningen, inte byggs ut ytterligare i riktning mot Nya Älvsborgs fästning.”

SFV:s synpunkter

SFV har vid flera tillfällen tidigare lämnat yttranden över den planerade hamnutvidgningen i Arendal, dels i yttrande över den gällande detaljplanen för Hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen (daterat 2009-11-25, SFV dnr. 232-2561-09), yttrande över den fördjupade översiktsplanen för Västra Arendal och Torsviken (daterat 2020-10-29, SFV dnr. 2161/20) samt yttrande över tillståndsansökan över fortsatt och utökat hamnverksamhet samt om/nybyggnad av kajer i Arendal (daterat 2022-09-30, SFV dnr 2349/22). SFV har i sina yttranden uttryckt stark oro att hamnutvidgningen i Arendal kryper allt närmre kulturmiljön kring Nya Älvsborgs fästning och därför ställt sig emot den utökade hamnutvidgningen som ianspråktar ett allt större vattenområde kring Stora Aspholmen och fästningsholmen.

Enligt den tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som tagits fram till detaljplan för hamnverksamhet i Arendal framgår det att kommunen har bedömt att den nya detaljplanen bedöms endast innebära en obetydlig negativ konsekvens på riksintresseområdet för kulturmiljövård. Vad bedömningen grundar sig på är mycket vagt beskrivet enligt SFV:s bedömning och motiveras främst utifrån att hamnområdet redan är ianspråktaget.

Av granskningsutlåtandet och länsstyrelsens granskningsyttrande över FÖP Arendal och Torsviken framgår det att "länsstyrelsens slutsats är att exploateringen förväntas medföra risk för påtaglig skada på riksintresse Nya Älvsborg. En fortsatt utveckling av den moderna industrihamnen är visserligen en del av Göteborgs nutida identitet, men hamnutbyggnaden sker i det här fallet på bekostnad av riksintresset för kulturmiljövården. Resonemanget i handlingen kan tolkas som att kommunen sätter hamnens utveckling och utbyggnad framför bevarandet och utvecklandet av riksintresset för kulturmiljö. Eftersom denna avvägning inte görs fullt ut i handlingen får den slutgiltiga avvägningen mellan de två riksintressena göras i kommande detaljplaner."

Även SFV kan konstatera att kommunen har prioriterat riksintresset Göteborgs hamn framför riksintresset Nya Älvsborgs fästning i kommunens översiktsplan från 2022 samt i FÖP:en för Västra Arendal och Torsviken från 2021. Däremot anser SFV inte att kommunen har gjort någon slutlig avvägning mellan de två riksintressena utan hänvisar i detta fall bara att det redan har gjorts i de övergripande dokumenten där inte heller den avvägningen har varit fullständig.

Till samma detaljplan har kommunen tagit fram en kulturhistorisk dokumentation. I planbeskrivningen anges det att det är en kulturmiljöutredning vilket SFV inte håller med om. SFV anser att handlingen enbart är en dokumentation då den inte innehåller någon analys kring hur planerna kommer påverka de befintliga kulturmiljöerna. Den kulturhistoriska dokumentationen fokuserar endast på det aktuella planområdet för hamnverksamhet i Arendal, även om det framgår att planerade åtgärder måste undvika mer negativ påverkan på miljön kring fästningen.

Det finns dock ingen närmare beskrivning hur detta ska göras eller någon analys hur Nya Älvsborgs fästning kan komma att påverkas.

Vidare kan SFV konstatera att i den tillhörande planbeskrivningen för hamnverksamhet i Arendal under avsnitt Överväganden och konsekvenser/Sammanfattning av Överväganden och konsekvenser att riksintresse för kulturmiljövård inte finns omnämnt. Under kapitlet om Kulturmiljö omnämns bara att "kulturmiljöutredningen" anger att planering i närområdet bör möta och stärka kulturmiljöerna Nya Älvsborgs fästning och Arken, det framgår dock inget hur detta ska göras. SFV kan även konstatera att bullerpåverkan har utretts men inte heller här har kommunen redogjort för hur det kan komma att påverka kulturmiljöerna i närområdet eller hur verksamheterna kan komma att påverka det statliga byggnadsminnet.

SFV bedömer att de planerade exploateringarna som de nu utställda detaljplanerna föreslår att medge för att kunna möjliggöra en utökad hamnverksamhet som Göteborgs Hamn AB har ansökt tillstånd för, kommer innebära en visuell påverkan såväl på riksintresset som det statliga byggnadsminnet Nya Älvsborgs fästning. Den visuella påverkan kommer från de högre byggnadsvolymer som planförslagen medger men även från de färjor som kommer anlända till hamnen. Båda dessa delar innebär att det blir en stor skalförändring i förhållande till fästningsmiljön. SFV befarar att det förutom den visuella påverkan även finns en risk för att det blir ökat buller och andra störningar i samband med förändrade verksamheter i området.

Förutom att SFV saknar en redovisning av vilken påverkan de föreslagna planerna har på det statliga byggnadsminnet, så saknar SFV även en mer djupare analys i MKB:n där det framgår vilken påverkan de båda planerna har på kulturmiljön och vilka kumulativa effekter den utökade hamnverksamheten innebär för Nya Älvsborgs fästning och riksintresset. SFV anser att kommunen i granskningskedet ska redogöra för hur förändringarna kommer att påverka de kulturhistoriska värden som finns i det statliga byggnadsminnet Nya Älvsborgs fästning. SFV anser även att kommunen bör redogöra för vad den utökade hamnverksamheten innebär för den hyresgäst och den verksamhet som bedrivs inom Nya Älvsborgs fästning. Att verksamhet kan bedrivas inom det statliga byggnadsminnet är en förutsättning för att kunna hålla det öppet och tillgängligt för allmänheten och garantera en långsiktig förvaltning på platsen.

Kommentar:

Detaljplanen för Hamnverksamhet i Arendal kommer möjliggöra utökad hamnverksamhet då markanvändningen ändras från Industri till Hamn (samt även Logistik/Lager). För att kunna skapa de ytor som behövs för planerad verksamhet kommer befintliga byggnader rivas, bl a Skrovhallen. En kulturmiljöutredning har tagits fram för att beskriva värden kopplade till varvsmiljön, och speciellt till Skrovhallen. Den framtagna kulturmiljöutredningen/ kulturhistoriska dokumentationen har inte tagits fram i syfte att möjliggöra en slutlig avvägning mellan riksintresset Nya Älvsborgs fästning och riksintresset Göteborgs hamn.

Detaljplanen för Hamnverksamhet i Arendal innebär en sänkning av tillåten byggnadshöjd med 10 m i förhållande till gällande plan (stadsplan), för byggnaden längst i söder som tidigare bl a innehöll Volvomuseet. Sänkningen av tillåten byggnadshöjd bedöms vara lämpligt med tanke på närheten till riksintresset Nya Älvsborgs fästning. I övrigt innebär inte aktuell detaljplan någon förändring av de ställningstaganden som gjordes i samband med framtagandet av detaljplan för Hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen samt utbyggnad av konferenscenter. Den gällande planen ger möjlighet till angöring med stora fartyg, så där innebär inte den nya planen någon förändring eller ytterligare större påverkan på Nya Älvsborg fästning.

Den ändring av detaljplan för Hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen samt utbyggnad av konferenscenter som tas fram parallellt med detaljplan för Hamnverksamhet i Arendal innebär en höjning av tillåten byggnadshöjd från 14 m till 25 m inom ett område i Arendalshamnen där ramper för fotpassagerare behöver byggas för att koppla samman vänthallen med fartygen. Området som omfattas av ändringen ligger som närmast 500 m från Stora Aspholmen och 1 km från Nya Älvsborgs fästning, vilket bedöms vara ett avstånd som innebär att höjningen av tillåten byggnadshöjd kommer ge en marginell påverkan på kulturmiljön.

Utifrån ställningstaganden i Göteborgs översiktsplan och översiktsplan fördjupad för Västra Arendal och Torsviken föreslås Risholmen kunna tas i anspråk för hamnändamål. Risholmen föreslås också kunna byggas ut åt öster mot Arendalshamnen. En utbyggnad av hamn vid Risholmen förutsätter detaljplaneläggning. I framtida detaljplaneprocess för Risholmen kommer hänsyn behöva tas till om en färjeterminal har etablerats i Arendal. Detta både ur risksynpunkt som tidigare har framförts, men även utifrån påverkan på riksintresset Nya Älvsborgs fästning.

I samrådshandlingen av översiktsplan fördjupad för Västra Arendal och Torsviken 2015 redovisades att den framtida hamnen skulle ta Knippleholmarna i anspråk. I granskningen av den fördjupade översiktsplanen hade föreslagen framtida hamn vid Risholmen minskats med hälften och det konstaterades att en utbyggnad som inkluderar även Knippleholmarna kan bli aktuell först på lång sikt. I kommande detaljplaneläggning av Risholmen kommer, när inriktning och framtida behov är definierade, kommer avvägningar mellan riksintresset Nya Älvsborgs fästning och riksintresset Göteborgs hamn behöva göras.

23. Västtrafik

Vi för dialog med fastighetsägarna i området om framtida körvägar och hållplatslägen men det kommer att fortsatt föras dialog om hållplats- och gatuutformning, i synnerhet om marken för gatan inte kommer att vara i kommunal ägo.

Västtrafik har inget att invända emot den föreslagna verksamheten

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

24. Platzer Fastigheter AB

Platzer Fastigheter AB (nedan ”Platzer”) yttrar sig härmed över rubricerat ärende och anger därmed följande.

Platzer vill understryka att den så kallade specialvägen (se sidorna 24–26, 01 Planbeskrivning), som ligger i korsningen Oljevägen-Arendals Allé är avgörande för att Platzer och inte minst våra hyresgäster ska kunna bedriva verksamhet i området. Detta eftersom vägen är till för fordon som inte får köra på allmän väg men som behöver ta sig mellan hamn- och industriområde. Det framgår av planbeskrivningen att specialvägen inte kommer kunna gå i befintligt läge och att något nytt lämpligt läge för specialvägen inte har identifierats (se sidan 44, 01 Planbeskrivning).

Specialvägen är som sagt väsentlig för Platzers hyresgäster och det är därför av yttersta vikt att befintlig väg kvarstår eller att det åtminstone finns en alternativ väg framöver. Platzer önskar i första hand att specialvägen förblir kvar, men vill vara tydlig med att om den mot Platzers vilja dras in så måste behovet tillgodoses på något annat sätt.

Platzer vill även poängtera vikten av järnvägen (se bl.a. sidan 25, 01 planbeskrivning), som går genom Arendal. Den är betydande för både Platzer och våra hyresgäster samt hela infrastrukturen i Arendal. Det är därför viktigt att järnvägen bibehåller full funktion under både byggnation men även efteråt. Om järnvägen på något sätt skulle begränsas framöver så behöver Platzer informeras om det i god tid.

Platzer önskar därför att hålla en god kommunikation vad gäller framtida byggnationer och deras påverkan på framkomlighet generellt, men i synnerhet vad gäller järnvägen.

Platzer noterar att Hamneviksvägen omnämns i planbeskrivningen. Hamneviksvägen är inte en allmän väg, utan en väg i gemensamhetsanläggningarna Göteborg Syrhålå GA:1 och GA:3, som Platzer är delägare i. Platzer vill tydliggöra att Hamneviksvägen idag endast är tillgänglig för trafik med tillstånd, men som stadsbyggnadsförvaltningen skriver så nyttjas den även av andra.

Hamneviksvägen är varken ämnad eller utrustad för högre belastning än nuvarande trafik. Om ytterligare trafik ska gå via Hamneviksvägen så skulle det resultera i ett underhåll uppgående till en kostnad på minst 20 000 000 kr för Platzers del. Ett belopp som Platzer i dagsläget inte är beredd att investera. Platzer vill därför att stadsbyggnadsförvaltningen inte räknar med att trafik kan köra via Hamneviksvägen utan istället finner andra lösningar för att trafikera infarterna till hamnen.

Kommentar:

Specialvägen, som ligger på kvartersmark, har diskuterats med Göteborgs Hamn AB som inte ser en rimlig möjlighet att ha den kvar i området. Avtalet mellan berörda parten kan sägas upp med en uppsägningstid på 18 månader. Att tillgodose behovet av specialvägen på annat sätt är det inte ett kommunalt ansvar utan en fråga mellan Göteborgs Hamn AB och berörda fastighetsägare.

Tågtrafiken kan komma att påverkas av planförslaget. I den genomförda trafikanalysen har höjd tagits för att ett tåg passerar någon gång mellan klockan 15 och 16 vilket sammanfaller med maxtimmen för fordonstrafiken och tömning av ankommande färja. Trafikanalysen visar att begränsning av antalet passerande tåg under övrig trafiks maxtimme är att föredra ur framkomlighetssynpunkt.

Med hänsyn till den köppbyggnad som enligt trafikanalysen sker då ett tåg passerar i anslutning till maxtimme för biltrafik samtidigt med tömning av färja rekommenderas att begränsningar införs på när tåg får passera för att undvika de värsta scenarierna. Detta kan, beroende på framtida färjetidtabell, komma att påverka spårtrafiken om föreslagen begränsning avviker från dagens fönster för spårpassage. I planarbetet har även resonerats om att ställa krav på någon typ av samordning mellan färjeankomster och tågavgångar.

Platzer vill i god tid veta om järnvägen på något sätt kommer att begränsas framöver. Stadsmiljöförvaltningen har ett ansvar att information når ut i god tid till berörda ifall det ska bli begränsningar för tågtrafiken.

Staden har endast rådighet över de gator och vägar som är kommunala och kan därför inte styra över om gator på exempelvis kvartersmark kommer att vara stängda eller öppna i framtiden. Därför har Staden utrett och tagit höjd för att klara flera olika scenarion på kommande trafikströmmar i Arendalsområdet. I några av dem är Hamneviksvägen stängd. Trafiken till och från färjeterminalen avses genom bland annat skyltning styras så att trafiken till och från färjeterminalen inte går via Hamneviksvägen.

25. CF Arendal 17 AB

Vi ser glädjande på Göteborgs Hamns och Stenas planer på att expandera i Arendal. Detta är något som vi som fastighetsägare i området ser som positivt och något som vi ser stärker hamnklustret.

Utifrån planförslaget ställer vi oss dock frågande till trafiklösningen till den planerade hamnverksamheten i Arendal. Personbilstrafiken går i samma plan som järnvägstrafiken. Trafiken är dragen i en rondellösning vilket även medför att trafik som inte ska in till Arendal och som skall passera i väst-östlig riktning på Oljevägen kommer att passera över järnvägsspåren vid två tillfällen. Gaterna till den nya terminalen ligger även nära spårkorsningarna vilket medför att vid driftstörningar eller köbildning är risken stor att fordons/lastbilstrafik stannar på spårområdet.

Green Cargo och Protrain är järnvägsoperatörerna som trafikerar Arendal idag. Deras skyddsombud är inte nöjda med dagens plankorsning och ser stora risker för olyckor. Vid ökad person- och lastbilstrafik till Arendal kommer denna risk inte bli mindre.

De spårbundna fastighetsägarna i Arendal kopplade till Gemensamhetsanläggning GA:8 har de senaste åren investerat kraftigt i upprustning av den gemensamma spåranläggningen i Arendal.

Fastighetsägarna i området ser järnvägen som unik tillgång och som en stor möjlighet att utveckla Arendal som logistikområde och som en del av att stärka hela hamnklustret. Därav är det av stor vikt att våra hyresgäster kan fortsätta utveckla och öka sina volymer och verksamheter. Arendal 1:17 har flertalet anlöp från järnvägsspåret och vill inte bli begränsade av trafiksituationen vad gäller järnvägstrafiken samt SECU-boxar som transporteras på den markyta som tillhör Arendal 1:17 vid tänkta rondell. I övrigt är det viktigt att trafikflödet inte bli lidande för Synnerödsvägen och övriga infarter till fastigheten Arendal 1:17.

Fastighetsägarna kopplade till gemensamhetsanläggningen för järnvägen tittar nu på möjligheterna att stärka järnvägsinfrastrukturen i området ytterligare. Frågor som vi nu tittar på är hur vi kan koppla samman Arendals bangård med Arkenbangården, förlängning av Arendals bangården till en fullängdsbangård samt elektrifiering av Arendals bangården. Detta är investeringar som inte bara skulle stärka Arendal utan hela hamnens järnvägsinfrastruktur och skapa fler spår för uppställning och ökad redundans.

Vi önskar att vid utformningen av ny trafiklösning till och från Arendal tas höjd för en kraftigt ökad spårtrafik till Arendal. Vi ser även gärna på möjligheten att hitta en gemensam lösning där vi kan lösa en bra trafiklösning till den nya hamnverksamheten i Arendal samtidigt som vi kan stärka järnvägen kopplad till Arendal.

Det är av stor vikt för CF Arendal 17 AB att specialvägen som avser fordon som inte får köras på allmän väg ritas om och bevaras då denna utgör en viktig transportväg för våra hyresgäster.

Kommentar:

Dagens korsning är problematisk och framtida trafikökning, även utan Stenas planer på att expandera i Arendal, skulle öka problemen ytterligare.

Trafikanalyserna visar att cirkulationslösningen totalt sett ger bättre framkomlighet. En fördel generellt med cirkulationer är att de minskar de högsta hastigheterna och att biltrafiken kommer från bara ett håll när man ska köra ut i dem. Det brukar innebära att de trafikolyckor som ändå sker blir mindre allvarliga.

En planskild korsning skulle vara bäst framkomlighets- och trafiksäkerhetsmässigt, men en planskildhet här har inte bedömts möjlig att anlägga, främst pga befintliga höjdförhållanden som skulle innebära behov av över 100 meter långa ramper samt risker med påverkan på näraliggande pipelinestråk längs Oljevägen.

Spårsäkerhet har varit en viktig fråga i planarbetet. Hastigheten för tåg genom korsningen är idag 30 km/tim. Den kommer förmodligen att sänkas till 10 km/tim genom den planerade cirkulationen.

En riskanalys har genomförts. Den visade att föreslagna åtgärder inte ger några oacceptabla risknivåer. Den har även med förslag på ytterligare riskreducerande åtgärder. Cirkulationen blir eventuellt en del av Europaväg 45 i framtiden. Trafikverket har läst riskutredningen och bedömt att riskanalysen är väl utförd. De har även uttalat sig om cirkulationslösningen och gör bedömningen att de tillfällen då tågpassagera sammanfaller med en färjetömning bedöms bli få. I planarbetet har förvaltningen gjort samma bedömning och det har även resonerats om att ställa krav på någon typ av samordning mellan färjeankomster och tågavgångar.

Trafiklösningen har utgående från ett utformnings- och säkerhetsperspektiv tagit höjd för att kunna hantera en ökad spårtrafik. Slutsatser man kan dra från den trafikanalys som gjorts är att det inte är en ökad mängd tåg som kan bli ett problem utan snarare när tågen går i förhållande till färjetömning.

I den genomförda trafikanalysen har höjd tagits för att ett tåg passerar någon gång mellan klockan 15 och 16 vilket sammanfaller med maxtimmen för fordonstrafiken och tömning av ankommande färja. Trafikanalysen visar att begränsning av antalet passerande tåg under övrig trafiks maxtimme är att föredra ur framkomlighetssynpunkt.

Angående SECU-boxarna så transporteras de idag på en specialväg som inte kommer att kunna vara kvar i sitt nuvarande läge om cirkulationen skulle byggas ut. Göteborgs Hamn AB, vars fastighet fortsättningen av specialvägen ligger på söder om Arendals Allé, har muntligt meddelat att de avser att säga upp avtalet för specialvägen. Anläggs cirkulationen kommer inte längre trafiken från Arendal 1:17 att kunna ansluta till Arendals Allé på grund av cirkulationens utbredning.

Avståndet från den föreslagna cirkulationsplatsen till Synnerödsvägens anslutning till Oljevägen möjliggör för ett större antal fordon att köa in i cirkulationen innan blockering av anslutningen sker. I normalfall föreligger enligt analysen inte någon risk för blockering men risken ökar exempelvis i samband med tågpassager.

26. Finn G Mellin Arendal AB, Arendal 1:12 och delägare i GA:7 och GA:8

Mellingruppen är ägare till fastigheten Arendal 1:12 som är belägen strax norr om planområdet. Fastigheten är delägare i bland annat Arendal ga:7 och ga:8. Initialt vill Mellingruppen framföra att man ställer sig positiv till planförslaget och den utveckling det innebär för hamnområdet. Som delägare i Arendal ga:7 och ga:8 ser dock Mellingruppen vissa problem med förslagets påverkan på VA-nätet och vägnätet (Arendal ga:7) samt järnvägen (Arendal ga:8) i området.

Avseende Arendal ga:7 ställer sig Mellingruppen bakom det yttrande som Arendals Alles Samfällighetsförening framfört, avseende Arendal ga:8 vill Mellingruppen så som delägare i gemensamhetsanläggningen framföra nedanstående synpunkter.

Järnvägsinfrastruktur i hamnområdet

1.1

Delägarna i Arendal ga:8 har de senaste åren investerat i upprustning av järnvägen och tittar nu på möjligheten att stärka järnvägsinfrastrukturen i området ytterligare. Järnvägen är en unik tillgång och en stor möjlighet att utveckla Arendal och hamnen som logistikområde. På sikt ser Mellingruppen att järnvägstrafiken kommer att öka i Arendal vilket kan få negativa konsekvenser både för fordonstransporter samt för färjeterminalen om trafiklösningen i planförslaget inte tar höjd för detta.

1.2

Trafikanalysen i planförslaget har utgått ifrån 5-6 antal tåg per dygn vilket är i linje med dagens trafik. Det är önskvärt att fler transporter flyttas från lastbil till tåg. Mellingruppen ser därför att tågtrafiken kommer öka och att det inom ett par år är rimligt att anta en betydligt större mängd tåg per dygn till Arendal än idag. Det ska förtydligas att Arendal 1:12 nyligen anslöts till Arendal ga:8 och tågtransporter till Mellingruppens verksamhet har därför inte hunnit börja trafikera järnvägen än. Det i sig innebär en ökning från det antal tåg som analysen utgår ifrån.

1.3

Med anledning av den ökade trafikmängden på Oljevägen och Arendals Alle är utfallet av planförslaget redan med dagens tågtransporter risk för köer. För att underlätta köbildning anges i planförslaget att tågtransporterna kan anpassas efter färjornas tidtabeller. Med ökade tågtransporter torde trafiksituationen bli ännu värre och att kunna synkronisera alla framtida tågtransporter med färjornas tidtabeller bedöms inte vara sannolikt.

1.4

Mellingruppen anser att trafikanalysen behöver fördjupas för att ta hänsyn till en ökning av tågtrafiken. En väl fungerande logistikverksamheten i Arendal är en nödvändig funktion för Göteborgs hamn men också för Göteborg och Sverige. Detsamma gäller för färjeterminalen och det är därför viktigt att trafiklösningen utformas på ett tryggt och effektivt sätt som möjliggör transporter till och från färjeterminalen men också så att logistikverksamheten kan utvecklas och i stället för att begränsas.

Trafiklösning, ny cirkulationsplats

2.1

Trafikanalysen fokuserar enbart på vägnätet och anger inte hur järnvägen påverkas. I och med att någon analys av planförslaget inverkan på järnvägen och tågtrafiken inte har gjorts drar Mellinggruppen slutsatsen att syftet med planförslaget är att tågtrafiken inte ska påverkas.

2.2

Trafiklösningen innebär en cirkulationsplats som järnvägsspåret löper genom. Oavsett riktning kommer trafiken behöva korsas järnvägsspåret, trafik i väst-östlig riktning på Oljevägen behöver korsas spåret två gånger. Några bommar verkar enligt planförslaget inte vara aktuellt utan det ska enbart finnas ljud- och ljussignaler för att varna trafikanter. Med cirka 12 000 fordonsrörelser per dygn, till vilket även cyklister och gångtrafikanter ska adderas, över en obevakad järnvägsövergång kommer störningar i järnvägstrafiken vara oundvikligt, särskilt då överfarten redan idag är undermålig och flera tillbud inträffat.

2.3

Ökningen av antal fordon per dygn, att överfarten redan idag ses som undermålig och en förväntad ökning av tågtrafiken kommande år motiverar att en djupare analys görs av hur trafikförslaget påverkar tågtrafiken samt möjligheten att utöka tåginfrastrukturen i hamnområdet. Mellinggruppen ser att fastighetsägarna i området samt tågoperatörerna bör rådfrågas vid en sådan analys.

Alternativa trafiklösningar

3.1

Planförslaget innehåller bara ett förslag på trafiklösning och det verkar inte ha gjorts någon utredning av olika alternativ eller andra åtgärder som kan underlätta för trafiken. En stor mängd trafik utgörades av gående, cyklister, bilar, kollektivtrafik och tunga transporter som ska samordnas med järnvägstrafik bör hanteras i två plan. Huruvida detta är möjligt samt vilka kostnaderna är i förhållande till nytan verkar inte vara utrett i planförslaget, Mellinggruppen efterfrågar en kommentar kring detta. En planskild korsning bör vara bäst ur både effektivitet- och säkerhetssynpunkt men måste förstås ses i förhållande till dess kostnad.

3.2

Att ändra trafikförslaget så att spåret bara behöver korsas en gång och bara av dem som ska in till Arendals Alle bör, om det inte gjorts, också studeras. En sådan lösning borde bidra till ökad säkerhet utan att påverka trafikflödet. En flytt av cirkulationsplatsen åt sydost i kombination med att ansluta Arendals spåret till Arkenbangården verkar sett ur lekamannaögon kunna möjliggöra en sådan lösning.

3.3

Mellinggruppen kan inte uttala sig om vilken trafiklösning som bör väljas då någon utredning av alternativa åtgärder inte gjorts. Mellinggruppen efterfrågar därför ett ställningstagande i planförslaget där det framgår att den valda trafiklösningen är mest lämplig i jämförelse med andra alternativ. Alternativa lösningar bör utredas om så inte gjorts.

Risikanaly

4.1

Som nämnts är det troligt att tågtrafiken kommer öka i framtiden. Majoriteten av de risker som tas upp i risikanalysen är därför sannolikt större än vad som antas idag. Sett till trafikmängden bör bommar övervägas då det signifikant kommer minska riskerna för incidenter.

4.2

Risikanalysen bör även ses i ett större perspektiven. Utöver skada på person och egendom innebär en incident ett avbrott i tågtrafiken vilket kan få stora konsekvenser för logistikverksamheten men särskilt för fordonstrafiken. Ett stillastående tåg i cirkulationsplatsen skulle innebära stor trafikpåverkan med köer, förseningar och kanske missade avgångar.

Avslutande kommentarer

5.1

Mellingsgruppen vill avslutningsvis poängera att etableringen av färjeterminalen är viktig och bra för hamnområdet men trafiklösningen måste utformas så att både fordonstrafiken och tågtrafiken kan fungera över tid.

5.2

Hamnområdet kommer utvecklas och behovet av transporter öka. Det är inte lämpligt att idag välja en trafiklösning som på sikt kan begränsa logistikverksamheten och som innebär risker för fordonstrafiken.

5.3

Mellingsgruppen anser sammanfattningsvis att det behöver läggas ett större fokus på järnvägstrafiken i planarbetet och att en djupare analys av planförslagets inverkan på järnvägen behövs. En utredning eller förtydligande av alternativa trafikförslag är också nödvändigt för att säkerställa järnvägens funktion idag men också för att på sikt möjliggöra en utveckling av Arendals logistikverksamheter.

Kommentar:

För svar som ansluter till yttrande från Arendals Allé Samfällighetsförening, se svar till det yttrandet.

Trafiklösningen har utgående från ett utformnings- och säkerhetsperspektiv tagit höjd för att kunna hantera en ökad spårtrafik. Slutsatser man kan dra från den trafikanalys som gjorts är att det inte är en ökad mängd tåg som kan bli ett problem utan snarare när tågen går i förhållande till färjetömning.

I den genomförda trafikanalysen har höjd tagits för att ett tåg passerar någon gång mellan klockan 15 och 16 vilket sammanfaller med maxtimmen för fordonstrafiken och tömning av ankommande färja. Trafikanalysen visar att begränsning av antalet passerande tåg under övrig trafiks maxtimme är att föredra ur en framkomlighetssynpunkt. I framtiden kan det bli aktuellt att undvika att tåg passerar under dygnets mest högbelastade biltrafiktimmor om de sammanfaller med en färjetömning.

Staden har gjort bedömningen att de tillfällen då tågpassagera sammanfaller med en färjetömning bedöms bli få. Det har även resonerats om att ställa krav på någon typ av organisation för samordning mellan färjeankomster och tågavgångar.

Trafikanalyser bygger på prognoser och har sina begränsningar. Det kan behövas någon form av åtgärder och förnyade analyser när färjeterminalerna är drift eller om någon verksamhet i området ändrar karaktär så det väsentligt påverkar bil- eller tågtrafikflödena.

Tågtrafiken kan komma att påverkas av planförslaget. Med hänsyn till den köppbyggnad som enligt trafikanalysen sker då ett tåg passerar i anslutning till max-timme för biltrafik samtidigt med tömning av färja rekommenderas att begränsningar införs på när tåg får passera för att undvika de värsta scenarierna. Detta kan, beroende på framtida färjetidtabell, komma att påverka spårtrafiken om föreslagna begränsning avviker från dagens fönster för spårpassage.

Staden förutsatte tidigt i projektet att det skulle vara bommar som fälldes ner när det kommer tåg, men fick synpunkter och motiveringar från Trafikverket som avrådde från det. En spårkanalys har gjorts och istället föreslås ljud- och ljussignaler (idag finns endast vägskyltar).

Staden har mål om att bilresorna ska minska till förmån för kollektivtrafik och ökat antal gång- och cykelresor. Arendals läge i staden, områdets verksamhetskaraktär och vägarna till området gör att det inte bedöms realistiskt att förvänta sig någon betydande ökning av gång- och cykeltrafikanter här. Den framtida inverkan av gående och cyklister har bedömts få marginell inverkan på framkomligheten. I den bedömningen har även cykelturister till färjorna inkluderats.

Trafikanalyserna visar att cirkulationslösningen totalt sett ger bättre framkomlighet. En fördel generellt med cirkulationer är att de minskar de högsta hastigheterna och att biltrafiken kommer från bara ett håll när man ska köra ut i dem. Det brukar innebära att de trafikolyckor som ändå sker blir mindre allvarliga.

En planskild korsning skulle vara bäst framkomlighets- och trafiksäkerhetsmässigt, men en planskildhet här har inte bedömts möjlig att anlägga, främst pga befintliga höjdförhållanden som skulle innebära behov av över 100 meter långa ramper samt risker med påverkan på näraliggande pipelinestråk längs Oljevägen.

Förslaget att ändra spårdragning och flytta cirkulationen åt sydost har fördelar, men det är inte säkert att helhetslösningen sett ur alla aspekter totalt sett blir bättre för det. Det blir till exempel problematiskt med två högt belastade korsningar nära varandra.

Riskanalysen som gjorts visar att risken för en allvarlig olycka blir låg om föreslagna åtgärder i analysen vidtas.

Det är rimligt att anta att det någon gång kommer att ske att stillastående tåg orsakar köer och förseningar. Så länge det är en sällan förekommande händelse är det acceptabelt.

27. St1 Refinery

Refererande till Er planbeskrivning daterad 2024-10-25 och publicerade handlingar daterade 2024-10-25, har vi påtalanden och kommentarer:

Den nya planläggningen för hamnverksamhet och etablering av färjeterminal får under inga omständigheter påverka raffinaderiets nuvarande eller framtida verksamhet, varken under eller efter byggskedet.

St1 Refinery AB har längs Oljevägen, inom fastighet Arendal 764:403, en ledningsrätt (1480K-2015F44.3) vilket innefattas av verksamhetens ledning. Ledningen är en kritisk del för att säkerställa driften av verksamhetens processanläggningar. Det är därför ytterst viktigt att det tas fram en riskanalys, för säkerställa att projektets utförande och genomförande utförs på ett säkert sätt. Av riskanalysen skall bland annat de olika arbetsmomenten framgå samt hur säkerhetsställandet av dessa avser utföras.

Ovan innebär bland annat att det skall tas fram en skyfallsutredning som säkerställer att ombyggnationen inte genererar ytterligare dag- och ytvatten längs med raffinaderiets ledning. I tillägg ska det säkerställas att transporter till och från raffinaderiet via Oljevägen, inte under några omständigheter hindras under byggnationsskedet av en cirkulationsplats, järnvägsspår och cykelväg.

Vidare skall det tas fram en riskanalys och kontrollplan för vibrationer som kan förekomma i samband med de planerade arbetena.

Ovan riskanalys ska översändas till oss för synpunkter och kommentarer, innan arbetena får påbörjas.

Kommentar:

Det är i och med framtagandet av planen som lämpligheten för och påverkan från ny markanvändning bedöms.

Risker i ett byggskede hanteras i projekteringsskedet.

Hantering av skyfall kommer beaktas i kommande projektering. Projektet bedöms inte skapa ökade skyfallsmängder eller flöden. Området är flackt och delar av projektområdet kommer få en ny höjdsättning då bl a befintliga byggnader närmast Arendals Allé kommer rivras. Detta ger möjlighet till att förändra marklutningar för att styra och hantera vattnet, så att inte vatten leds mot Arendals Allé eller mot fastigheter norr om Arendals Allé.

Det finns också möjlighet att i samband med att terminalytan ska anpassas till nya verksamheten, att förbättra avrinning mot havet.

Då det finns möjlighet att minska flödet av vatten mot Arendals Allé bedöms framkomligheten på Arendals Allé kunna förbättras. I den skyfallsanalys som tagits fram påtalas också möjligheten att anlägga en översvämningssyta inom cirkulationsplatsen.

Då ingen projektering har gjorts ännu är det inte lämpligt att i detaljplanen fastslå specifika framtida markhöjder. En planbestämmelse införs under skydd mot störningar; Höjdsättning av mark ska ske så att avvattning av dagvatten och skyfallsregn säkerställs.

Säkerhetsrisker, framkomlighet samt risk för vibrationer under anläggandet av cirkulationen kan inte regleras i detaljplanen utan tillhör ett genomförande av planen och kommande projekteringar. Exploatörer är juridiskt skyldiga att ta hänsyn till befintliga anläggningar.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

28. SSAB Europe SSC AB

Tillgång till järnväg är en nödvändighet för att vi ska kunna fortsätta bedriva verksamhet i Arendal. Vår ambition är att växa, och det behöver tas höjd för 3 dagliga ankommande tåg och 3 dagliga avgående tåg (utan last) per dygn sön-fre.

Vår oro berör korsningen mellan järnväg och ny cirkulationsplats. Om den inte kan undvikas behövs god belysning i tillägg till de förslag som ges i riskanalys järnväg.

Helst skulle vi se att det var nivåskillnad mellan järnvägsspår och biltrafik så att risker kan reduceras kraftigt / undvikas.

Dessutom bedömer vi att Hamneviksvägen behöver vara öppen för allmän trafik som back-up plan om något t ex skulle hända i cirkulationsplatsen, så att lastbilar med gods till våra kunder kan komma ut ur Arendalsområdet.

Kommentar:

Trafiklösningen har utgående från ett utformnings- och säkerhetsperspektiv tagit höjd för att kunna hantera en ökad spårtrafik. Slutsatser man kan dra från den trafikanalys som gjorts är att det inte är en ökad mängd tåg som kan bli ett problem utan snarare när tågen går i förhållande till färjetömning.

I den genomförda trafikanalysen har höjd tagits för att ett tåg passerar någon gång mellan klockan 15 och 16 vilket sammanfaller med maxtimmen för fordonstrafiken och tömning av ankommande färja. Trafikanalysen visar att begränsning av antalet passerande tåg under övrig trafiks maxtimme är att föredra ur framkomlighetssynpunkt.

En planskild korsning skulle vara bäst framkomlighets- och trafiksäkerhetsmässigt, men en planskildhet här har inte bedömts möjlig att anlägga, främst pga befintliga höjdförhållanden som skulle innebära behov av över 100 meter långa ramper samt risker med påverkan på näraliggande pipelinestråk längs Oljevägen.

Belysningslösningar kommer att utredas vid projektering.

Kommunen råder inte över Hamneviksvägen norr om Terminalvägen. I så fall skulle kommunen behöva ta över den från dess nuvarande ägare. Det finns ändå en "back-up väg" att ta – Hjärtholmsvägen, och vidare till Arendalsvägen – om en olycka skulle ske i cirkulationen.

Övriga

29. Arendals Allé Samfällighetsförening, GA:7

Arendals Allé Samfällighetsförening har tagit del av samrådsförslaget för rubricerad detaljplan. Föreningen förvaltar gemensamhetsanläggningen Arendal ga:7 (ändamål: avloppsanläggning, vattenförsörjning, vägar, elledningar och belysning) som är belägen inom och intill planområdet. Föreningen är över lag positiv till planförslaget och utvecklingen av hamnområdet men vill framföra nedanstående synpunkter.

Vatten och avlopp

1.1

Av planbeskrivningen på s. 57 under "Vatten och avlopp" anges inledningsvis att någon utbyggnad av allmänna VA-ledningar inom planområdet inte är aktuellt. Vidare anges att nya servisanslutningar kan vara aktuellt om det efterfrågas av fastighetsägare. Det konstateras även att terminalbyggnaden samt ankommande fartyg har behov av tappvatten, spillvatten och sprinkler.

1.2

Vad som inte framgår av planbeskrivningen är huruvida försörjningen ska ske via Arendal ga:7 eller om egna servisledningar ska anläggas fram till kommunalt nät. Intrycket är att egna servisledningar ska användas och att Arendal 764:728s anslutningspunkt hamnar i samma läge som Arendal ga:7s. Samtidigt anges dock att nya pumphus behöver anläggas med avsikten att de ska tillhöra Arendal ga:7.

1.3

Föreningen önskar att det i planbeskrivningen tydliggörs hur tappvatten och spillvatten till terminalbyggnaden och fartygen i första hand är tänkt att hanteras. Om Arendal ga:7s ledningar ska användas kan en utredning behövas för att fastställa om anläggningen klarar den ökade belastningen eller om kapacitetshöjande åtgärder behövs.

1:4

Området för detaljplanen samt intilliggande områden ingår idag i kommunens verksamhetsområde för dag-, spill- och dricksvatten. I hamnområdet finns idag flera gemensamhetsanläggningar fram till kommunalt nät. Föreningen önskar inleda en dialog med kommunen avseende möjligheten till ett kommunalt övertagande av gemensamhetsanläggningens ledningar. Föreningen ser inte att planförslaget är avgörande men då färjeterminalen kommer vara en viktig samhällsfunktion vars VA-försörjning rimligtvis bör säkerställas genom kommunala ledningar har motiven till ett övertagande stärkts.

Vägar

2.1

I Arendal ga:7 ingår delar av Arendals Alle samt vissa andra vägar i området, bland annat Nils Svenssons Gata. Föreningen förstår trafikutredningen och trafiklösningen som så att en ny cirkulationsplats ska anläggas i korsningen Oljevägen/Arendals Alle och att en ny väg, parallell med Arendals Alle, ska anläggas in till kajområdet.

2.2

Trafikmängden på Arendals Alle bedöms öka enligt planförslaget men Föreningen tolkar förslaget som att några trafikåtgärder på Arendals Alle inte kommer vara nödvändiga vilket i så fall förklarar varför vägen inte ingår i planområdet. Föreningen begär att det i planbeskrivningen klargörs och förtydligas att några trafikåtgärder på Arendals Alle inte är nödvändiga.

2.3

Arendals Alle är en viktig förbindelse i hamnområdet och är av stor betydelse för färjeterminalen då bussförbindelser är tänkt att gå via allen tillsammans med cyklister och resenärer som blir skjutsade med bil. Likt ledningsnätet i området önskar föreningen inleda en dialog med kommunen angående möjligheten att ändra huvudmannaskapet för Arendals Alle från enskilt till kommunalt. Skulle ett övertagande vara rimligt krävs en ändring av gällande stadsplan som omfattar Arendals Alle.

Genomförande

3.1

Under "Fastighetsrättsliga frågor" på s. 68 framförs att några nya gemensamhetsanläggningar inte avses bildas. Det må så vara men Arendal ga:7 påverkas i hög grad av planförslaget och kommer behöva omprövas. Hur och i vilken mån Arendal ga:7 påverkas och behöver ändras framgår inte av planbeskrivningen.

3.4

I Arendal ga:7 ingår exempelvis Nils Svenssons Gata som kommer korsas av den nya parallellvägen och därmed stänger utfarten mot Arendals Alle. Arendals Alles anslutning mot Oljevägen ingår i planområdet och planläggs som GATA vilket innebär ett kommunalt övertagande i denna del. Avseende vatten och avlopp är nya pumphus aktuellt men även omläggning av ledningar och andra anläggningar. Det kan också krävas en uppgradering av ledningsnätet om kapaciteten inte är tillräcklig för klara färjeterminalen.

3.3

Omprövning av Arendal ga:7 kommer vara nödvändigt vid genomförandet av detaljplanen. Omprövning kommer vara aktuellt för att både utöka, ändra och upphäva delar av gemensamhetsanläggningen. Föreningen efterfrågar ett tydliggörande av hur Arendal ga:7s alla delar påverkas, vilka åtgärder som behöver genomföras samt vem som ansvarar för och bekostar ut- och ombyggnationen.

Kommentar:

Vatten och avlopp: GHAB har meddelat att de avser använda befintliga serviser tillhörande ga:7 men även kopplingar till GHAB:s VA-nät kommer att nyttjas. Hur ledningsnätet ordnas inom kvartersmark är dock inget planen reglerar.

Tömning av fartygens spillvattentank kommer att ske genom tömning från fartyg via GHAB:s nät till kommunens spillvattennät genom förbindelsepunkt. Även försörjning med tappvatten till fartygen sker via GHAB:s nät.

Frågan om kommunal utbyggnad av vatten och avlopp var uppe alldeles i början av projektet när allmän platsmark fortfarande utreddes vara ett alternativ, men sedan har det inte varit aktuellt med frågan om kommunalt VA. Om samfällighetsföreningen vill att frågan ska utredas behöver föreningen inkomma med ansökan. Det skulle innebära nya serviser och servisavgifter för fastigheterna.

Vägar:

I östra änden av Arendals Allé kommer anslutningarna till den specialväg som korsar gatan inte att kunna vara kvar när cirkulationen byggs ut. Bortsett från åtgärder i direkt närhet till cirkulationen är åtgärder på Arendals Allé inte nödvändiga på grund av detaljplanen men ett vänstersvängfält i västlig färdriktning rekommenderas i korsningen med Arendals Skans.

Arendals Skans behöver byggas om för att få bra kvalitet på angöring och korttidsparkering för de som ska hämtas och lämnas vid terminalen. Tillgänglig angöringsplats och möjlighet att anlägga parkering för funktionshindrade inom 25 m från entré är lagkrav.

I arbetet med att ta fram detaljplanen har frågan om kommunalt huvudmannaskap utretts översiktligt, huruvida Arendals Allé – mellan Oljevägen och Arendals Skans - och Arendals Skans skulle kunna övergå till allmänplats gata. Att Arendals Allé och Arendals Skans inte föreslås bli allmänna beror huvudsakligen på två saker:

1. Gällande lagstiftning medger inte allmänna dispenser för alla specialfordon och interna transporter som kan finnas behov av inom området. Verksamhetsutövarna skulle tvingas söka dispens för varje enskild transport, vilket fördyrar och minskar effektiviteten för dem.
2. Ett kommunalt huvudmannaskap skulle kräva kostsamma standardförbättringar, exempelvis på dagvattenhantering, som inte bedömts nödvändiga utifrån projektet och platsens förutsättningar så alternativet med kommunalt huvudmannaskap har valts bort.

Genomförande: Planbeskrivningen kompletteras under rubriken Gemensamhetsanläggningar med formuleringen ”Omprovningar av ga 7 och 8 kommer att ske i de delar som omfattas av allmän platsmark”. Mer detaljerat hur detta kommer att ske är inte en fråga för detaljplanen utan hanteras i andra processer.

30. Stena Line Scandinavia AB

Inledningsvis vill Stena Line framföra att vi är positiva till utvecklingen av hamnen och Stena Lines etablering som kommande verksamhetsutövare och operatör i ytterhamnen Arendal. Dock är det av stort värde att förutsättningarna för planområdet blir tillfredställande för att kunna bedriva en säker, effektiv och hållbar verksamhet undantagna långsiktiga begränsningar eller störande påverkan vid diverse yttre underhåll som inte är kopplade till Stena Lines verksamhet om andra lösningar kan göra sig gällande.

Europaväg E45 ansluter idag till Danmarksterminalen, Stena Lines flytt till Arendal kommer ställa samma eller högre krav på omdragen E45. Tillgänglighet att nå hamnen med god, tillräcklig och tillgänglig väginfrastruktur är av stor vikt för att kunna hantera och mottaga de betydande person- och fraktflöden som går mellan Skandinavien och kontinenten samt spelar en viktig roll för industri, turism- och besöksnäringen i Göteborg och Västsverige.

Därför är det av största vikt att tillfarts och frånfarts infrastrukturen står klar i god tid innan omlokaliseringen och etableringen av färjehamnarna till Arendal, med detta avses i första hand Sörredslänken samt cirkulationsplatsen Oljevägen-Arendals Alle. Men till detta även andra mindre trafikförbättrande åtgärder såsom ex anslutande ramper av Sörredsmotet till 155:an österut.

Synpunkter Plankarta:

Stena Line ställer sig bakom Göteborgs Hamn ABs inkomna remissvar (Dnr GHAB: 2024-0386) på alla punkter.

Övriga synpunkter:

Stena Line anser det brådskande att Staten och Stadens parter inom närtid kommer till beslut avseende finansiering och genomförandet av den kommande Sörredslänken som avstannade i sitt planerade färdigställande. Eventuell senfärdighet med denna länk Sörredsmotet-Oljevägen kommer att skapa utmaningar inte bara inte för bara Stena Lines kommande verksamhet i området utan troligen för hela hamnen som vid tidpunkter kommer få svårt att tillgodose hög tillgänglighet till och från Arendalsområdet med enkom en huvudväg (Ytterhamnsmotet-Oljevägen).

Planförslaget påvisas två stycken stäckningar av GC vid kommande cirkulationsplats, Stena Line anser den västra stäckningen är direkt olämplig av säkerhetsskäl då den korsar till och avfartsvägar till kommande terminalområde samt övrig trafik från och till Arendals Alle.

Stena Line förespråkar det östra-norra alternativet som borde ge högre trafiksäkerhet för gående och cyklister.

Stena Line anser det nödvändigt att kollektivtrafiken får utökad och förstärkt frekvens till och från Arendal. Resande gäster, turister och medarbetare till verksamheten har ett behov av kollektivtrafik till och från planområdet dygnet alla timmar, året runt. Planerad och beslutad kollektivtrafik behöver i god tid kunna kommuniceras utåt till berörda intressenter, får inte råda några osäkerheter eller tveksamheter runt kollektivtrafiken inför trafikstarten av färje och Ropaxverksamheten.

Trafikverkets och Stadsmiljöförvaltningen kommande skyltning på allmänna vägnätet (destination, färja, hamn) behöver i god tid vara på plats inför öppnandet av färjehamnen.

Kommentar:

För synpunkter som ansluter till yttrande från Göteborgs Hamn AB, se svar till Göteborgs Hamn AB.

Sörredslänkens genomförande: Se till att svar till Trafikverket.

Sträckning GC-väg: Se svar till GHAB.

Kollektivtrafik: Se svar till GHAB.

Skyltning: För att styra trafiken på önskat sätt så instämmer förvaltningen i att skyltningen måste vara klar inför öppnandet av färjehamnen. Tid för skyltning tillhör dock ett genomförandeskede och kan inte regleras i detaljplanen.

31. Green Cargo

Green Cargo har gått igenom remisshandlingarna för den utökade hamnverksamheten i Arendal. Hamnen har redan i dagsläget ett flertal användningsområden, verksamheter och aktörer. Flera av dessa är mer eller mindre starkt kopplade till transporter på järnväg.

SSAB och de större skogsbolagen är några av dessa verksamheter som fraktar gods på järnväg. Deras terminaler är lokaliserade norr om den tilltänkta infarten till den nya Stenaterminalen i Arendal och har ett transportbehov som motsvarar 8 växlingsrörelser per dygn, utspridda över dygnets alla timmar.

I redovisad planbeskrivning ska dessa rörelser på järnvägen korsa det omfattande flödet av last- och personbilar till/från den nya hamnterminalen. Korsningen föreslås ske i plan och tvärs igenom en cirkulationsplats.

Green Cargo ser flera risker med denna lösning:

- Vår bedömning är att säkerheten hamnar långt under den nivå som är normal och acceptabel för järnvägstrafik. Erfarenhet från befintlig korsning, som har en lämpligare teknisk utformning och betydligt mindre biltrafikflöden, visar redan den på betydande säkerhetsrisker.
- Passagetiderna för järnvägstransporterna förlängs med föreslagen lösning, eftersom tågen måste köras ännu långsammare och med större försiktighet än i dagsläget. Detta orsakar extra störningar för vägtrafiken.
- När olyckor och tillbud mellan väg- och järnvägstrafik sker orsakar detta långvariga stopp i såväl väg- som järnvägstrafik.

Green Cargos uttryckliga önskemål och rekommendation är därför att förslaget till korsning omarbetas så att säkerheten höjs. Allra lämpligast är att anordna en planskild korsning så att de två trafiklagen separeras. Om detta inte är möjligt är det minsta som krävs ett så kallat vägskydd så att vägtrafiken stoppas före och under tågpassage. Omfattningen av vägtrafiken i kombination med konsekvenserna av möjliga olyckor motsvarar ett krav på bommar och varningsljus.

Ett sätt att ytterligare öka säkerheten är att förlägga järnvägen utanför cirkulationsplatsen enligt bifogad principskiss. I detta förslag flyttas järnvägens anslutning till Trafikverkets anläggning i Skandiahamnen för att lämna plats för cirkulationsplatsen så att korsningarna kan läggas utanför.

Green Cargos tro är också att en mer genomarbetad lösning för järnvägen även kan bidra till mindre störningar för vägtrafiken genom kortare passagetider för tågen.

Oavsett lösning finns krav på riskanalyser enligt CSM-RA för att hantera gemensamma risker och i ett sådant arbete är Green Cargo gärna behjälpligt.

Kommentar:

Spårsäkerhet har varit en viktig fråga i planarbetet. Hastigheten för tåg genom korsningen är idag 30 km/tim. Den kommer förmodligen att sänkas till 10 km/tim genom den planerade cirkulationen.

En riskanalys har genomförts. Den visade att föreslagna åtgärder inte ger några oacceptabla risknivåer. Den har även med förslag på ytterligare riskreducerande åtgärder. Cirkulationen blir eventuellt en del av Europaväg 45 i framtiden. Trafikverket har läst riskutredningen och bedömt att riskanalysen är väl utförd. De har även uttalat sig om cirkulationslösningen och gör bedömningen att de tillfällen då tågpassagera sammanfaller med en färjetömning bedöms bli få. I planarbetet har förvaltningen gjort samma bedömning och det har även resonerats om att ställa krav på någon typ av samordning mellan färjeankomster och tågavgångar.

Trafiklösningen har utgående från ett utformnings- och säkerhetsperspektiv tagit höjd för att kunna hantera en ökad spårtrafik, men inte fullt ut för den passagetidsförlängning som sker. Slutsatser man ändå kan dra från den trafikanalys som gjorts är att det inte är en ökad mängd tåg som kan bli ett problem utan snarare när tågen går i förhållande till färjetömning.

I den genomförda trafikanalysen har höjd tagits för att ett tåg passerar någon gång mellan klockan 15 och 16 vilket sammanfaller med maxtimmen för fordonstrafiken och tömning av ankommande färja. Trafikanalysen visar att begränsning av antalet passerande tåg under övrig trafiks maxtimme är att föredra ur framkomlighetssynpunkt.

Det är rimligt att anta att det av något skäl kan bli ett långvarigt stopp där ett tåg blockerar cirkulationen och orsakar köer och förseningar. Så länge det är en sällan förekommande händelse är det acceptabelt.

En planskild korsning skulle vara bäst framkomlighets- och trafiksäkerhetsmässigt, men en planskildhet här har inte bedömts möjlig att anlägga, främst pga befintliga höjdförhållanden som skulle innebära behov av över 100 meter långa ramper samt risker med påverkan på näraliggande pipelinestråk längs Oljevägen.

Staden förutsatte tidigt i projektet att det skulle vara bommar som fälldes ner när det kommer tåg, men fick synpunkter och motiveringar från Trafikverket som avrådde från det. Istället förslås ljud- och ljussignaler (idag finns endast vägskyltar).

Förslaget att ändra spårdragning och flytta cirkulationen åt sydost kan vara intressant och har fördelar, men det är inte säkert att helhetslösningen sett ur alla aspekter totalt sett blir bättre. Det kan till exempel bli problematiskt med en cirkulationsplats med trafik från både Arendals Allé och näraliggande korsning österut – alternativt med två högt belastade korsningar (för) nära varandra.

32. Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen i Göteborg ställer sig kritiska till hur förslaget på ny färjeterminal i Arendal ser ut i samrådsförslaget. Föreningen vill därför se fler åtgärder för att bättre värna och stärka miljö och natur i området. Bakom beslutet finns kritik mot exploatering av hamnområde samt påfrestning av närliggande natur med befintliga naturvärden, Sveriges 16 miljömål samt de kumulativa effekterna i området som helhet. Föreningen väljer att yttra sig i både detaljplan SBF-2023-00517 och SBF-2023-00755 med samma svar.

Lokalt naturvärde

Inom eller nära området finns rödlistade fåglar, fiskar, växter och djur. De fågelarter som rapporterats i området (Artportalen.se) är till exempel ejder, storspov, tornseglare, bergand och grönfink, varav samtliga tillhör kategorin "starkt hotad". Även den akut hotade skogsalmen har rapporterats nära området där cirkulationsplatsen planeras. Inom samma område har också den rödlistade klofibblan och igelkotten rapporterats. Förändringen av Arendal riskerar att rubba arternas livsmiljö och göra det mycket svårt för dem att återetablera sig. Ekosystem är allmänt komplexa och kan ta flera år att etablera sig.

Närliggande Natura 2000-område

Väster om det utpekade området ligger ett Natura 2000-område. Föreningen vill understryka att det är av största vikt att inte skada, störa eller försämra dessa värden genom kumulativa effekter av ökade bullernivåer och föroreningar. Här finns även en potential att bidra till lokala naturvärden och Göteborgs miljömål genom att förstärka, utveckla och höja grönstrukturen inom hamn- och industriområdet.

Föroreningar

Vattnet vid Arendal är redan idag förorenat och en förändring av hamnen skulle kunna öka risken för ytterligare större mängder föroreningar. Grumling kan till exempel leda till att föroreningar som är bundna i sedimenten sprids och skadar marina organismer (Baltic Waters. 2024).

Enligt MKB på sida 47 7.4.6 Fortsatt arbete Inom ramen för tillståndsprövningen enligt miljöbalken kommer provtagning ske i samband med byggstart.

Enligt PM förorenade områden på sida 13 "Under anläggningsskedet, vid ändring av markanvändning från industrimark till hamnområde, och annan verksamhet inom planområdet, kommer potentiellt förorenade fyllnadsmassor att grävas ut."

"Grundvattnet misstänks också kunna vara förorenat och kan komma att behöva omhändertas tillsammans med länsvatten vid ombyggnation av planområdet."

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att åtgärdsplaner för föroreningarna ska tas fram redan i planeringsskedet och inte vid byggstart, detta för att utvärdera vilka åtgärder som kommer att krävas för att sanera området vid ny exploatering och inte tillåta att potentiella problem dyker upp allt eftersom. Områdets vatten leder ut till en "mycket känslig recipient"

(Göteborgs Stad, 2021) och skyddsåtgärder borde prioriteras och presenteras i detta skede för att undersöka vad som krävs för att undvika att ytterligare skada kringliggande marina miljöer samt ge möjlighet till aktörer att yttra sig på föreslagna åtgärder. Långtgående åtgärder för att undvika riskerna behöver implementeras.

Området överensstämmer med Översiktsplanen. Men i översiktsplanen pekas även området ut som ett nedlagd deponiområde med rekommendationen att byggnation bör undvikas på grund av risk för bland annat metangasbildning. Här bör genomgående åtgärder genomföras för att undvika dessa risker, bland annat genom att effektivisera och minimera markanvändningen. Föreningen ser möjligheter till att sanera delar av området för att ge en bättre livsmiljö för de befintliga arterna, särskilt med tanke på dess närhet till Natura 2000-område.

Dagvatten

Enligt PM Naturmiljö på sida 45

"Dagvattenutredningen föreslår att biofilter för rening av dagvatten anläggs intill cirkulationen. Om de utförs som genomtänkta planteringar kan de även bidra till nya värden för såväl gestaltning av gaturummet och för ökad biologisk mångfald trots att andelen grönyta minskar"

Naturskyddsföreningen instämmer med detaljplanens dagvattenutredning om att biofilter ska anläggas intill den nya cirkulationsplatsen.

Potentialen hos industriområden

Industriområden har generellt hög potential till att bidra till den lokala biologiska mångfalden. Generellt innehåller industriområden ruderat mark som ofta har ett högt värde för biologisk mångfald (Persson och Smith 2014), här finns en potential att stötta lokala naturvärden. Med relativt enkla medel, exempelvis med ingen eller låg skötsel, kan vegetation få etablera sig och attrahera bland annat pollinatörer. Föreningen ser gärna att mark som ej nyttjas bör omvandlas till grönsstruktur och mark som används mer sällan täcks av genomtränglig material (exempelvis grus) för att hantera större mängder dagvatten och stötta lokala naturvärden. Ett inspirerande exempel visas här: Från industrieponi till naturområde - Ecogain.

I år antog EU en naturrestaureringsförordning som innebär att före år 2030 ska 30 procent av marina miljöer restaureras, år 2050 ska restaurering ha påbörjats i 90 procent av områdena. Med detta i åtanke ser Naturskyddsföreningen i Göteborg att naturrestaurering lämpar sig bra till detta planförslag. Se exempel här: Erfarenheter av ekologisk restaurering i kust och hav.

Frågeställningar

Gällande de risker som förslaget medför ställer föreningen frågorna om det finns åtgärdsplaner för:

Att skydda och minimera skada på de lokala naturvärdena, särskilt med tanke på de rödlistade arter som rapporterats i närområdet? Varför har man valt bort att göra en naturvärdesinventering med tanke på det närliggande Natura 2000-området?

Att minimera spridningsrisken av föroreningar, med anledning av tidigare markanvändning som nedlagd deponi, industri och tung trafik?

Avslutningsvis föreslår föreningen

- Att ombyggnation anpassas efter häckningssäsong för att minska risken att buller påverkar fågellivet i närliggande Natura 2000-området och runt om detaljplaneområdet.

- Det nya planförslaget innefattar att 100% av dagvattnet i området tas om hand på plats, gärna genom vegetation som dessutom kan minimera spridning av föroreningar till närliggande känslig recipient.
- Att det nya planförslaget innehåller försiktighetsåtgärder för kringliggande natur, särskilt rödlistade arter. Vi ser gärna att den biologiska mångfalden integreras i projektet i beaktning, för att stötta närliggande natur.
- Att planförslaget ska omfatta en uppföljning av påverkan på marina miljön, i MKB på sida 41 framgår att antalet fartygslöp kan komma att öka.
- Det nya planförslaget ska stötta lokala naturvärden genom ökad grönsstruktur såsom sedumtak, regnbäddar och genomtränglig ruderat mark.
- Det nya planförslaget innehåller restaureringsåtgärder för vegetation och marina miljöer.

Slutsats

Naturskyddsföreningen i Göteborg anser att detaljplanen i sin nuvarande form inte leder till en mer hållbar stad enligt Göteborg stads egna Miljö- och klimatprogram 2021-2030. Det gäller särskilt miljömål: Göteborg har en hög biologisk mångfald. Staden har ett ansvar att godkänna detaljplaner som är i linje med deras visioner om en hållbar stad.

Kommentar:

Lokala naturvärden: Eftersom området redan är ianspråktaget med mycket hårdgjorda ytor i ett större sammanhängande hamn- och industriområde har inte en naturinventering bedömts vara nödvändig. Skogsalm och klofibbla har rapporterats utanför planområdet.

Närliggande Natura 2000-område: Miljökonsekvensbeskrivningen med tillhörande utredningar har utrett påverkan på Natura 2000-området.

Föroreningar: Åtgärdsplaner för föroreningar kommer inte att tas fram i detaljplaneskedet utan i samband med projektering då man mer i detalj avgör vilka markområden som kommer att beröras av förändringar.

Deponigas: Området har fyllts ut i olika etapper med sten, block, grus och sand. En komplettering av markmiljöutredningen har genomförts. Förekomst av deponigas har inte undersökts men i samband med undersökningen har inte deponimasor påträffats. Byggavfall förekommer dock i mittvallen mellan de nedlagda och övertäckta torrdockorna. Detta bör enligt utredningen schaktas bort. Vid entreprenad kan entreprenörer behöva ha beredskap för deponigas. Föroreningar som påträffas vid schaktarbeten ska anmälas till miljöförvaltningen. Planbeskrivningen kompletteras med bild från översiktsplanen och information inför schaktarbeten.

Dagvatten: detaljplanen kommer inte att reglera hur mycket dagvatten som ska fördröjas eller föreskriva en specifik lösning, däremot redovisas ett exempel som visar att föreslagna dagvattenlösningar bedöms bidra till att förbättra statusen på och öka möjligheterna för vattenförekomsten att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Andra dagvattenlösningar kan väljas i detaljprojekteringskedet som ger samma eller högre effekt på rening av utgående halter och mängder till recipient. En planbestämmelse införs om att dagvatten ska renas men val av lösning hålls öppet; Dagvatten ska genomgå rening innan avledning till recipient.

Uppföljning av påverkan på marina miljöer: GHAB gör uppföljning av marina värden i området kopplat till utbyggnadsprojekt i Ytterhamnsområdet. Nuvarande uppföljning är planerad till sommaren 2028 men kommer högst troligt att övergå till kontinuerlig uppföljning. Det är dock inget planen reglerar utan formellt hanteras i processen för tillstånd enligt miljöbalken.

Potentialen hos industriområden: Planförslaget omfattar inte vattenområde men hamnverksamheten är beroende av vattenområde angränsande till planen och planen kan påverka den marina miljön i vattenområdet genom fartygsanlöp. Detta beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen till denna plan. Frågor kring utformning av den marina miljön kan däremot inte hanteras inom denna detaljplan. Den marina miljön, behov av hamnbassäng och inseglingsränna utreddes i samband med framtagandet av gällande plan som omfattar vattenområdet (Detaljplan för hamnutvidgning vid lilla Aspholmen samt utbyggnad av konferenscenter inom stadsdelen Arendal i Göteborg, 2015) och hanteras i pågående process för miljötillstånd om (fortsatt) hamnverksamhet i Arendal.

För hantering av gröna ytor och biologisk mångfald på land, se även svar till miljönämnden.

Häckningssäsong: I en detaljplan regleras inte tider för anläggningsarbeten utan det hanteras i processen för tillstånd enligt miljöbalken.

Ändringar

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

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Användningen teknisk anläggning läggs till inom område för hamn, lager och logistik. Med egenskapsbestämmelse begränsas omfattningen på tekniska anläggningar till sammanlagd total yta om 200 kvadratmeter.
- En markremsa som i samrådsförslaget ej fick förses med byggnadsverk ska kunna utnyttjas för vissa typer av byggnadsverk men där området hålls fritt från större fasta byggnadsverk, för att reservera mark för ett eventuellt framtida industrispår.
- Exploateringsgraden i södra delen ändras till att största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean
- U-område och g-områden tas bort förutom u-området för KoV:s ledning i östra delen av planområdet.
- Bestämmelse införs om att höjdsättning av mark ska ske så att avvattning av dagvatten och skyfallsregn säkerställs.
- Bestämmelse införs om att dagvatten ska genomgå rening innan avledning till recipient.
- Bestämmelse införs om att tekniska installationer tillåts ovan angiven högsta byggnadshöjd.

- Bestämmelse om markens stabilitet kopplas till startbesked.
- Utredningar och planbeskrivningen kompletteras avseende risk, markmiljö, geoteknik och släckvatten.

Karoline Rosgardt
Enhetschef Detaljplan Hisingen

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Bilagor

- *Lista över samrådsrets*
- *Länsstyrelsens yttrande med dess bilagor.*



Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Kretslopp och Vatten

Exploateringsnämnden/förvaltningen

Göteborg Energi AB

Göteborgs Hamn AB

Göteborgs Stads Parkerings AB

Kulturnämnden/förvaltningen

Miljö- och klimatnämnden/Miljöförvaltningen

Namnberedningen och GDA adresser

Nämnden för funktionsstöd

Räddningstjänsten Storgöteborg

Stadsfastighetsnämnden/förvaltningen

Stadsområde 02 Centrum

Stadsområde 04 Hisingen

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB

Försvarmakten Högkvarteret, HKV

Göteborgsregionen (GR)

Lantmäterimyndigheten

Luftfartsverket

Länsstyrelsen

Polismyndigheten

Sjöfartsverket

Skanova Nätplanering D3N

Statens geotekniska institut

Swedavia AB

Säve flygplats

Svenska Kraftnät

Trafikverket

Vattenfall Eldistribution AB

Västfastigheter Ledningsstab, Flygplatschefen

Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning



Göteborgs Stad
stadsbyggnad@stadsbyggnad.goteborg.se

Förslag till Detaljplan för hamnverksamhet i Arendal inom stadsdelen Arendal, Dnr SBF-2023-00517, Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2024-10-25 för samråd enligt 5 kap. 11 och 11 c §§ plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap. 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Planförslagets möjliggör, bland annat, för markanvändningen hamn som i ett genomförande rymmer en utveckling av den befintliga hamnverksamheten eller en utveckling av så kallad ro-paxverksamhet. Länsstyrelsen bedömer att ro-paxverksamheten utgör en väsentligt större risk med anledning av exponeringen mot känsliga grupper. Vi anser att kommunen till nästa skede behöver se över planförslagets riskvärdering utifrån att det i planen möjliggörs för stora publika personantal inom ett område med flera storskaliga kemikalieindustrier samt omfattande hantering av farligt gods.

Länsstyrelsen ser även en risk för att en ro-paxverksamhet i området kan förändra platsens skyddsvärde och därmed även begränsa vilka verksamheter som kan etableras utanför planområdet. Detta skulle kunna utgöra en konflikt med riksintresse för industriell produktion enligt 3 kap. 8 § miljöbalken som kommunen behöver hantera.

Slutligen anser Länsstyrelsen att kommunen till nästa skede även behöver se över riskfrågor gällande översvämning samt markens stabilitet.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa, säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion och risk för påverkan på riksintresse måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10 §

Enligt 11 kap. 10 § ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

- Riksintresse
- Mellankommunala frågor och regionala förhållanden
- Miljökvalitetsnormer (MKN)
- Strandskydd
- Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget kan antas strida mot prövningsgrunden riksintresse samt hälsa och säkerhet.

Riksintresse

Industriell produktion

Kommunen skriver i planbeskrivningen att påverkan på riksintresse industriell produktion är försumbar. Länsstyrelsen ser dock risk i att införandet av omfattande publik verksamhet i anslutning till riksintresset kan ha inverkan på industrins möjligheter att expandera på grund av ökat skyddsvärde. Det finns således en risk att detaljplanen skulle kunna begränsa industriens utveckling och därmed skada riksintresset. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver beskriva hur risken beaktas.

Hälsa och säkerhet

Översvämning

Skyfall

Enligt utredningen behöver marken lutas så att vatten inte rinner norrut då det riskerar att förvärra översvämningen inom angränsande fastighet. Om en särskild marklutning krävs för att inte förvärra situationen vid skyfall för befintlig bebyggelse eller infrastruktur behöver kommunen säkerställa detta i plankartan.

Enligt kommunen behöver flödet kunna passera utifrån dagens förutsättningar både från väster och öster vid anläggning av cirkulationsplats. Hur tänker kommunen säkerställa att funktionen uppnås om det krävs för att konsekvenserna vid skyfall ska bli acceptabla?

Exploateringen verkar delvis förändra var vatten samlas vid skyfall, även hur vatten samlas på omgivande gator. Om kommunen identifierar en risk med att exploateringen försämrar framkomligheten på omgivande gator (till omgivande bebyggelse) måste skyddsåtgärder säkerställas i plankartan.

Höga havsnivåer

Detaljplanen innebär inga större förändringar av marknivåer inom planområdet. Planeringsnivåerna för översvämningrisk från högvatten i havet kommer därför att uppfyllas även efter detaljplanens genomförande, eftersom de uppfylls med befintliga förhållanden. Kommunen behöver fastställa lägsta marknivå i plankartan för att säkerställa att marknivåerna inte förändras över tid.

Risk för olyckor

Planförslagets nollalternativ innebär att området är fortsatt planlagt som industri. Planerad markanvändning innehåller publik verksamhet (färjeterminal) med stora personantal. Länsstyrelsens anser att planerad markanvändning innebär en helt annan riskbild jämfört med nollalternativet, eftersom det finns en annan känslighet för riskexponeringen då känsliga individer (barn, äldre, personer med funktionsvariationer m.m.) kan förväntas vistas inom planområdet.

De höga momentana personantalen som färjetrafiken medför innebär i sig en stor sårbarhet och i händelse av olycka skulle de skapa en omfattande samhällpåverkan: den beräknade samhällsriskens redovisar scenarier med uppemot 300 döda personer. Den redovisade samhällsriskens omfattar dessutom enbart risker kopplade till farligt gods inom hamnområdet, trots att det finns anläggningar utanför planområdet som sannolikt har en icke försumbar påverkan på samhällsriskens. Antalet skadade personer har inte redovisats men kan förväntas vara betydande. Trots detta skriver kommunen "Vid jämförelse mellan nuläge och planerad utbyggnad bedöms risknivån i stort sett vara likvärdig". Länsstyrelsen kan inte se att kommunen har tillräckliga grunder för ett sådant påstående.

Vidare har kommunen inställningen att eftersom skyddsavståndet 100 m kan upprätthållas till farligt gods införs inga riskreducerande åtgärder. 100 meter är exakt där individriskkurvan skär risknivån 10⁻⁷. Denna beräkning baseras bland annat på en uppskattad fördelning av farligt gods. Eftersom det är osäkert hur denna fördelning ser ut i framtiden samt att det finns många osäkra ingångsvärden i riskanalysen bedömer Länsstyrelsen att det är icke-robust att dimensionera detaljplanen så precist efter ett beräknat värde, utan att ytterligare riskreducerande åtgärder vidtas. Därtill visar den beräknade samhällsriskens, Figur 9 i riskanalysen för hamnverksamheten, att samhällsriskens är inom ALARP. Även detta talar för att riskreducerande åtgärder behöver införas. Några åtgärder har föreslagits, men inga har reglerats.

Eftersom det finns potential för ett katastrofscenariom inom planområdet, med stora publika personantal i ett område med flertalet storskaliga kemikalieindustrier och omfattande hantering av farligt gods, anser Länsstyrelsen att det krävs ett omtag när det gäller riskvärderingen. Med tanke på den potentiella katastrofrisken är det viktigt att riskanalysen lägger större vikt vid vilka riskscenarier olika typhändelser kan medföra och utifrån detta bedöma behovet av åtgärder för att visa att marken är lämplig för föreslagen markanvändning.

Länsstyrelsen har också några mer detaljerade synpunkter och frågor kopplat till riskanalysens "Riskutredning, utökad hamnverksamhet i Arendal":

- På sidan 29 står det som förmildrande omständighet att verksamhetsutövaren har ett ansvar för att personer som

befinner sig inom området kan utrymma vid en olycka. Det framgår dock inte vad som krävs för att verksamhetsutövaren ska kunna genomföra en sådan utrymning. Detta behöver fungera vid såväl olycka inom den egna verksamheten som i närliggande Sevesoverksamheter och andra riskobjekt.

- I samma stycke står det att biltrafikanter har många flyktvägar. För en bil som står i en "köfälla" är det inte uppenbart att så är fallet. Kommunen behöver beskriva om detta föranleder särskilda åtgärder.
- ADR-klass 5 anses ofta kunna orsaka massexplosioner. Godstypen förekommer i dagsläget. Ändå är ämnesklassen inte inkluderad i beräkningarna. Detta behöver motiveras.
- Riskanalysen belyser inte hur möjligheterna ser ut för Räddningstjänsten att genomföra insatser vid olycka typer av scenarier. Detta behöver belysas.
- Hur har det beaktats att farligt gods inte nödvändigtvis bara finns på uppställningsplatserna utan också är i trafik, t.ex. vid på- och avkörning av färjor?
- Hur har det beaktats att planförslaget möjliggör för en flexibel utformning av planområdet vad gäller byggnadernas placering och den föreslagna utnyttjandegraden?
- Hur har det beaktats att det kan ske trafik in till planområdet även om det skulle ske en kemikalieolycka inom energihamnen som helhet, vilket skulle kunna leda till att fler utsätts för olycksrisk samtidigt som det kan försvåra utrymning och räddningstjänstens insats?
- Hur har det i riskvärderingen beaktats att bakgrundskunskapen (eng. Strength of Knowledge) kring många antaganden och indatavärden varierar och i många fall troligen är låg?
- Lager och logistik tillåts på samma ytor som terminalbyggnaden. Riskanalysen behöver belysa om några restriktioner för vad som får lagras/hanteras behöver göras utifrån ett olycksperspektiv.

Riskutredning järnväg

Kommunen redovisar också en riskanalys med avseende på järnvägen. Eftersom riskreducerande åtgärder är en förutsättning för att nå acceptabel risk behöver kommunen beskriva hur dessa åtgärder säkerställs.

Släckvattenhantering

Vad gäller släckvatten skriver kommunen att detta hanteras genom anläggande av avstängningsventiler på ledningar. Kommunen bör tydliggöra vilka volymer släckvatten som kan hanteras på detta sätt och jämföra detta mot förväntade producerade volymer släckvatten, på en översiktlig nivå. Kommunen behöver också beskriva hur åtgärderna säkerställs.

Markens stabilitet

Länsstyrelsen delar Statens geotekniska instituts (SGI) synpunkter i bifogat yttrande daterat 2024-12-03.

Länsstyrelsen vill särskilt betona vikten av att kommunen utreder markens stabilitet på detaljerad utredningsnivå enligt SGI:s vägledning.

Råd enligt PBL och MB

Detaljplanens förhållande till översiktsplanen

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget är förenligt med översiktsplanen.

Förtydligade om Risholmen energihamn

I den fördjupade översiktsplanen som området ingår i, fanns det en oenighet mellan Länsstyrelsen och kommunen vad gäller samlokaliseringen av publik färjeterminal och planerad utbyggnad av energihamnen. Kommunens föreslagna hantering, som också accepterades av Länsstyrelsen, finns dokumenterat i ”FÖP Västra Arendal och Torsviken – dialog angående riskfrågor”, daterat 2021-05-10, rev 2021-08-27, rev 2021-09-17, rev 2021-11-08 och formulerades enligt följande:

”Färjeverksamheten kommer att styra utformningen av en eventuell energihamn på Risholmen. Stadsbyggnadskontoret har efter möte med Göteborgs Hamn, Stena Line och Räddningstjänsten uppfattat att Räddningstjänsten kan acceptera Arendal som plats för en färjeterminal men att en energihamn på Risholmen kommer att behöva anpassas i storlek, vilka produkter som kommer kunna hanteras samt vilka säkerhetssystem som kommer att krävas. Dessa bedömningar kommer att göras i kommande detaljplanering samt i kommande tillståndsprövning.”

Denna inriktning för kommande energihamn finns inte omnämnd i nuvarande planhandlingar. Länsstyrelsen anser att kommunen bör förtydliga att inriktningen fortsatt gäller i detaljplanen.

Civilt försvar

Inom planområdet idag finns flertalet skyddsrum samt anläggning för utomhusvarning (VMA). Skyddsrum får enligt MSB inte avvecklas utan att godkännande från MSB och då måste särskilda skäl finnas. Hur har kommunen beaktat befintliga skyddsrum och VMA-anläggning?

MKN vatten

Föroreningsmängderna från planområdet ökar efter exploateringen, men kommunen gör bedömningen att med föreslagna dagvattenlösningar förbättras kvalitén på utgående dagvatten till recipient jämfört med nuläget. Vilket bedöms kunna bidra till att förbättra statusen på och öka möjligheterna för vattenförekomsten att uppnå miljökvalitetsnormerna.

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning och anser att hanteringen av dagvatten inom planområdet är behandlat på ett tillräckligt sätt. Länsstyrelsen vill dock betona att det är angeläget att kommunen vidtar de åtgärder, eller andra likvärda åtgärder med hänseende på rening och fördröjning, som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering.

Natura 2000

Länsstyrelsen anser att bedömningarna i MKB:n bygger på bästa tillgängliga kunskap om bullersituationen i området och typiska bullereffekter på fåglar i områden likt Torsviken. Vi ser därför inga skäl att göra en annan bedömning än att planen kan genomföras utan att miljön i Natura 2000-området påverkas på ett betydande sätt.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Grundvatten

Av underlaget framgår att alla nya byggnader och tyngre konstruktioner inom lermark i området kommer att behöva pålgrundläggas för att undvika risk för sättningsskador eller sättningsproblem.

Länsstyrelsen vill därför upplysa om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten (pålning, schaktning samt djup grundläggning alternativt underjordiska källare/garage) innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Efter genomfört avgränsningssamråd och upprättad MKB ändrar kommunen sin bedömning av planförslagets miljöpåverkan. Ändringen innebär att endast miljöaspekten risker för människors hälsa eller miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter bedöms innebära en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för natur-, miljöskydds-, samhälls- och vattenavdelningen har bidragit till beredningen av yttrandet. Beslutet har fattats av planarkitekt Erik Söderström.

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från Trafikverket daterat 2024-12-04

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI daterat 2024-12-03

Länsstyrelsen/

Naturavdelningen - Martin Goblirsch

Miljöskyddsavdelningen - Robert Jalvin

Samhällsavdelningen - Lena Emanuelsson, Dea Ternström, Moa Nord och Andreas Åman

Vattenavdelningen - Stina Schött

Funktionschef Plan och bygg - Nina Kiani Janson