

Ärendenummer  
TRV 2016/39225  
Ert ärendenummer  
-  
Sidor  
1(7)

## BESLUT

Beslutat av  
Håkan Wennerström  
Dokumentdatum  
2016-12-22



Länsstyrelsen, Västra Götalands län

Kopia:  
Boverket  
Göteborgs stad  
Göteborgs hamn  
Försvarmakten  
Myndigheten för Samhällsskydd och  
Beredskap (MSB)  
Sjöfartsverket  
Tillväxtverket  
Västra Götalandsregionen

# Revidering av riksintresset Göteborgs hamn, Västra Götalands län

## Inledning

Enligt förordning (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelser, Boverket och andra berörda myndigheter lämna uppgifter om områden som Trafikverket bedömer vara av riksintresse för kommunikationer inom sitt verksamhetsområde.

I Trafikverkets beslut 2010-11-17, dnr TRV 2010/13990 utpekades Göteborgs hamn som riksintresse för kommunikation.

Före Trafikverkets bildande år 2010 ansvarade Sjöfartsverket för utpekande av riksintresse kommunikation inom sitt verksamhetsområde. Under 2009 tog Sjöfartsverket och Länsstyrelsen Västra Götalands län fram en precisering av Riksintresset Göteborgs hamn (Länsstyrelsen Västra Götalands läns rapport 2009:67), nedan kallad preciseringen.

När Trafikverket bildades ansåg man preciseringen fortsatt som gällande<sup>1</sup>. Alla rapporter för precisering av riksintresse kommunikation finns tillgängliga via Trafikverkets hemsida, [www.trafikverket.se/riksintressen](http://www.trafikverket.se/riksintressen).

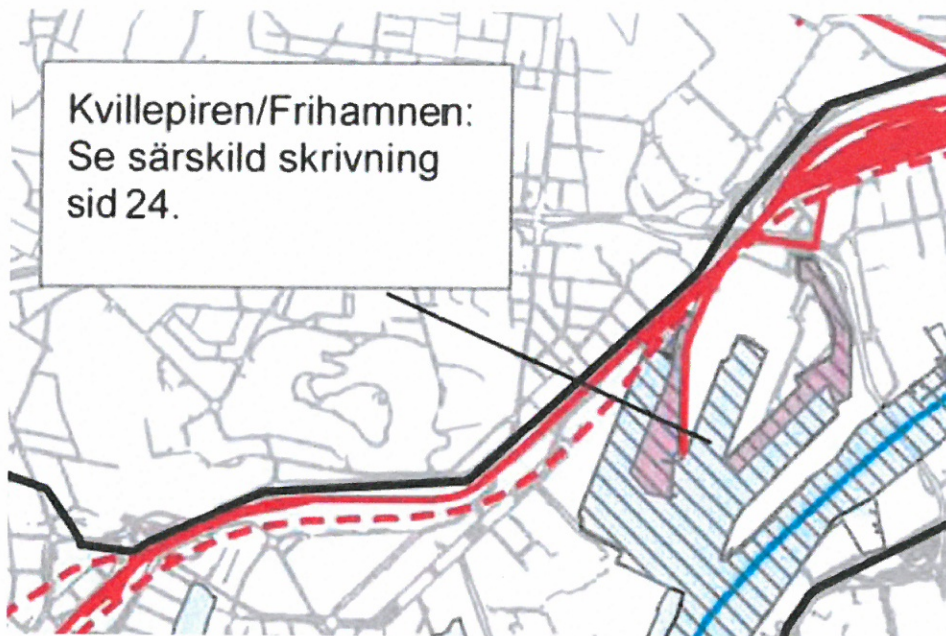
Med anledning av pågående planering för ändrade verksamheter inom och i närhet av hamnen har det uppkommit behov av att uppdatera delar av preciseringen. Trafikverket beslutar härmed om förändringar i preciseringen av riksintresset Göteborgs hamn, i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 §.

## Kvillepiren/Frihamnen

Göteborgs hamn består av ett antal olika hamndelar, Kvillepiren och Frihamnen utgör två av dessa hamndelar. I preciseringen anges både Kvillepiren och Frihamnen ingå i hamnens riksintresseanspråk<sup>2</sup>. Där anges att Kvillepiren i huvudsak används av Stenas järnvägsfärja till Danmark och att Frihamnen används för internationell kryssningstrafik.

<sup>1</sup> PM: Riksintressen för trafikslagets anläggningar 2010-11-17 (TRV 2010/13990)

<sup>2</sup> Se sid 24-25 i preciseringen (rapport 2009:67)



Utsnitt ur kartbild från preciseringen av riksintresset Göteborgs hamn (rapport 2009:67)

### Kriterier för hamndel av riksintresse

Enligt preciseringen ska en hamn eller hamndel av riksintresse uppfylla något av följande kriterier:

- En samlad hamnfunktion som har en omfattande godshantering, en årlig volym på 1,5 miljoner ton gods, eller som har en omfattande internationell passagerartrafik, 200 000 passagerare i internationell trafik, samt har intermodala förbindelser med övriga TEN-T och därmed uppfyller kriterierna för TEN-T, kategori A hamn.
- Hamn eller hamndel som har speciellt goda lägesbundna naturresurser, det vill säga som på grund av sina förutsättningar eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
- Hamn eller hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.
- Hamn eller hamndel som hanterar speciella produkter där inga likvärdiga alternativ finns och som ligger väl till i förhållande till den marknad som de betjänar.

Vid Trafikverkets bildande 2010 sänktes kriteriet för hamn av riksintresse till 100 000 ton gods per år över en femårsperiod<sup>3</sup>, därför bör godsflödet jämföras mot den nivån med avseende på hamndel av riksintresse.

<sup>3</sup> PM Riksintressen för trafikslagets anläggningar 2010-11-17 (TRV 2010/13990)

## Nuläge och framtid

Nedan följer en beskrivning av hur de berörda hamndelarna nyttjas för transporter i dagsläget och hur berörda aktörers utvecklingsplaner ser ut.

### Kvillepiren

Kvillepiren har under senare år framförallt använts av Stena Scanrail, som i huvudsak transporterat lastbilstrailers med farligt gods. Roro-trafiken<sup>4</sup> till och från Kvillepiren har sedan 2015 omlokaliseras till Danmarks- och Tyskladsterminalerna.

Det som gör Kvillepiren unik i Göteborgs hamn är att den har kunnat användas av järnvägsfärjor. Den möjligheten har dock inte nyttjats på flera år. Utvecklingen går istället mot en ökad intermodalitet, med containrar och liknande lastbehållare som kan flyttas fritt mellan fartyg, lastbilar och järnvägsvagnar.

Det senaste reguljära flödet med järnvägsfärjor var under åren 2006-2007. Under 2010 fraktades även ett antal järnvägsvagnar i samband med att en bro i Danmark var ur funktion. I dagsläget finns i praktiken inte någon fysisk möjlighet att dra ut järnvägsvagnar på Kvillepiren eftersom järnvägsförbindelsen med Hamnbanan är bruten.

Huvudsaklig omlastning mellan järnväg och sjöfart sker i Ytterhamnarna, där hanteras bl.a. cirka 400 000 TEU<sup>5</sup>/år via järnväg.

Nedanstående statistik från Göteborgs Hamn AB (2016-03-18) visar godsvolymer med rollenheter och trailers som gick med Stena Scanrail 2011-2014, innan omlokaliseringen. Numera har godsflödet via Kvillepiren upphört.

	Antal		Ton	
	import	export	import	export
2014	15 064	14 848	186 224	234 250
2013	15 644	14 368	187 641	213 215
2012	14 040	12 997	181 971	193 495
2011	13 623	15 990	185 562	242 629

Som framgår ovan låg godsflödet via Kvillepiren enligt statistik från hamnen under åren 2011-2014 på ca 400 000 ton per år, fördelat på ca 30 000 enheter. Som jämförelse hanterar Göteborgs hamn totalt ca 35-40 miljoner ton gods per år, varav ca 500 000 är rollenheter. Godsflödet via Kvillepiren är att betrakta som riksintresse utifrån kriteriet för hamndel av riksintresse. Då flödet är omlokaliserat bedömer Trafikverket att funktionen är tillgodosedd.

### Frihamnen

Frihamnen har under senare tid framförallt använts för kryssningstrafik. Nedanstående statistik från Göteborgs Hamn AB (lämnad 2015-10-20 respektive 2016-04-19) visar hur antal passagerare med kryssningstrafiken fördelats mellan de olika hamndelarna under de senaste fyra åren:

<sup>4</sup> Med roro (roll on roll off) avses fartyg med rullande gods, t.ex. lastbilar, långträdare, truckar som kör ombord själv, eller lastbilssläp, trailers, etc som dras ombord.

<sup>5</sup> En TEU motsvarar en container på 20 fot

År	Frihamnen Antal passagerare	Ytterhamnarna Antal passagerare	Stigbergskajen Antal passagerare
2015	10 500	80 500	100
2014	37 000	90 000	1 000
2013	23 000	32 000	0
2012	29 000	54 500	300
2011	31 000	39 000	0

Som framgår av ovanstående statistik hanteras majoriteten av kryssningstrafiken i Ytterhamnarna. Framförallt sker hanteringen vid Arendal och Skandiahamnen.

Totalt hanterar Göteborgs hamn ca 1,5 miljoner passagerare/år. Sett till hamnens totala passagerarvolym utgör kryssningstrafiken en mindre andel av persontrafiken, och volymerna som hanterats i Frihamnen är relativt små. Majoriteten av passagerartrafiken i Göteborgs hamn är Stenas färjor till Danmark och Tyskland.

Tendensen är att kryssningsfartygen blir allt större och möjligheterna att hantera stora kryssningsfartyg vid Frihamnen är begränsade. Bland annat är Älvsborgsbron dimensionerande för höjden på fartygen. I Göteborgs Hamn ABs "Generalplan Ytterhamnarna 2035"<sup>6</sup> är det i Ytterhamnarna som hamnens utvecklingsområden är belägna. I preciseringen pekas också dessa utvecklingsområden ut. Göteborgs Hamn AB utgår i sin planering från att kryssningslägena i Frihamnen kommer att försvinna.

Göteborgs stad planerar för stadsutveckling i området, och har bl.a. tagit fram ett planprogram för området, "Frihamnen och delar av Ringön"<sup>7</sup>.

### Tidiga samråd

Både Länsstyrelsen och Sjöfartsverket har i sina remissyttranden över planprogrammet för "Frihamnen och del av Ringön" framfört att Kvillepiren/Frihamnen inte borde anses ingå i riksintresseanspråken för Göteborgs hamn.

Göteborgs Hamn AB har framfört att man inte har några utvecklingsanspråk på vare sig Kvillepiren eller Frihamnen.

### Sammantagen bedömning och ställningstagande

- Den funktion som varit unik för Kvillepiren har varit möjligheten att angöra med järnvägsfärjor. Denna funktion har inte omlokaliseras från Kvillepiren på grund av låg efterfrågan. Möjligheten har inte nyttjats på flera år och Trafikverket har inte fått några indikationer på att det kommer att vara en efterfrågad funktion i framtiden. Om det trots detta i framtiden uppstår behov av att återigen trafikera Göteborgs hamn med järnvägsfärjor bedömer Trafikverket att denna funktion kan upprättas i Ytterhamnarna, men det kräver utbyggnad av befintlig järnvägsanslutning i hamnen.
- Godsflödet, ro-ro-trafiken, via Kvillepiren har omlokaliseras till Danmarks- och Tysklandsterminalerna.

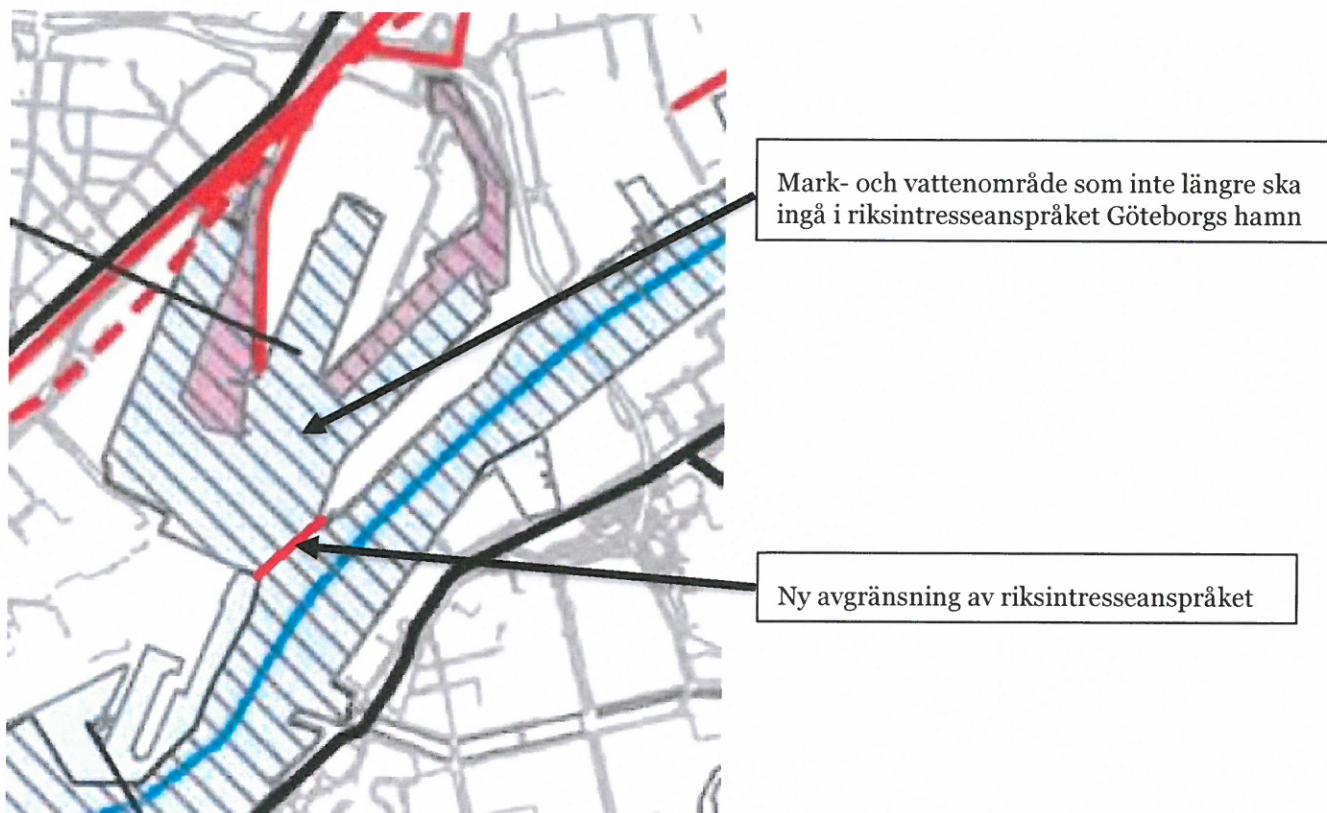
<sup>6</sup> 2014-02-07

<sup>7</sup> Göteborgs stad, BNO652/12

- I takt med att kryssningsfartygen har blivit allt större har fler och fler anlöp lokaliserats till Ytterhamnarna, framförallt till Arendal.
- Hamnens utvecklingsområden är belägna i Ytterhamnsområdet, där det finns en väl uppbyggd infrastruktur med anslutningar till såväl Hamnbanan som E6.20 och väg 155.
- Trenden för både kryssnings- och lastfartyg går mot allt större fartyg och Ytterhamnarna anpassas kontinuerligt för att möta denna utveckling.

Utifrån ovanstående är Trafikverkets sammantagna bedömning att vare sig Kvillepiren eller Frihamnen har några unika förutsättningar som är av avgörande betydelse för hamnens framtida utveckling och uppfyller inte nu gällande kriterier för utpekande av riksintresse för hamndel. Hamnfunktionerna som funnits vid Kvillepiren och Frihamnen kan tillgodoses i andra delar av hamnen.

Trafikverkets ställningstagande är därför att hamndelarna Kvillepiren och Frihamnen inte ska anses ingå i riksintresseanspråket för Göteborgs hamn. Detta inkluderar således både vatten- och landområdet. Den nya avgränsningen av riksintresset kommer därmed att följa förlängningen av Bananpiren, enligt den röda linjen i bilden nedan.



En följd av detta ställningstagande blir dessutom att väg- och järnvägsanslutningar till Kvillepiren och Frihamnen inte längre ska anses vara av riksintresse för kommunikationer.

## Förtydligande avseende hamnens utvecklingsområden

I preciseringen finns en karta som visar hamnens riksintresseområden. I denna karta används röd färg för att markera såväl järnvägsanläggningar som "Utvecklingsområde 1". Framförallt järnvägsområdet vid Göteborgs centralstation kan därmed felaktigt tolkas som ett av hamnens utvecklingsområden. Trafikverket vill därför tydliggöra att spårområdet kring Göteborgs Centralstation, inklusive kombiterminal m.m., inte ska anses ingå i hamnens utvecklingsområden.



Förtydligande: Det röda områden i kartutsnittet ovan är järnvägsanläggningar och inte delar av hamnens utvecklingsområden.

## Samrådsredogörelse

Trafikverkets förslag skickades ut på remiss 27 maj 2016. Remissinstanserna var Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Boverket, Försvarsmakten, Göteborgs stad, Göteborgs hamn, Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap (MSB), Sjöfartsverket, Tillväxtverket och Västra Götalands Regionen (VGR).

Angiven sista svarsdag var satt till 30 september 2016. Göteborgs stad och Länsstyrelsen begärde förlängd svarstid och den sattes till 17 oktober 2016.

Boverket lämnade inte något svar inom remisstiden, men har efter remisstidens utgång framfört att man inte har några synpunkter utan hänvisar till Länsstyrelsen.

MSB och VGR meddelade att man inte lämnar något svar.

Övriga remissinstanser har inte haft något att erinra, alternativt framfört att man ser positivt på Trafikverkets bedömning och tillstyrkt förslaget.

Göteborgs stad har dock framfört synpunkter angående att vattenområdet inom Frihamnsområdet inte bör ingå i riksintresseanspråket. Trafikverket har tagit denna synpunkt i beaktande och tydliggjort att det aktuella vattenområdet inte ska ingå i riksintresseanspråket.

## Beslut

I enlighet med ovanstående ställningstagande upphör härmed riksintresseanspråket avseende Frihamnen och Kvillepiren med tillhörande vattenområde.

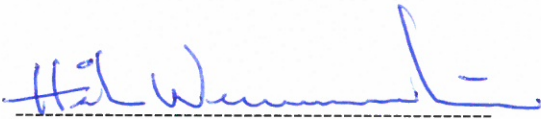
Kartredovisningen av hamnens riksintresseanspråk ska revideras så att det tydliggörs att området runt Göteborgs centralstation inte ingår i hamnens utvecklingsområden.

## Implementering av beslut

Detta beslut utgör ett tillägg till den befintliga preciseringen (rapport 2009:67) och kommer att finnas tillgängligt via Trafikverkets webbplats ([www.trafikverket.se/riksintressen](http://www.trafikverket.se/riksintressen)).

Den kartjänst och de shapefiler som finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats kommer att uppdateras utifrån ovanstående beslut så snart det är praktiskt möjligt.

## För Trafikverket



Håkan Wennerström  
Regional Direktör

Föredragande:

Jimmy Janske, enhetschef,  
samt Per Stenerås och Anton Udd

## Relaterat material:

Riksintressepreciseringen för Göteborgs hamn, rapport 2009:67, finns tillgänglig via:

<http://www.trafikverket.se/Foretag/Planera-och-utreda/Samhallsplanering/Riksintressen/Hamnar>

Länsstyrelsen i Västra Götalands yttrande över program för Frihamnen och del av Ringön, daterat 2014-10-15, dnr 402-21449-2014.

Sjöfartsverkets yttrande över program för Frihamnen och del av Ringön, daterat 2014-09-03, dnr 14-02.

Generalplan Ytterhamnarna 2035, [http://www.goteborgshamn.se/Documents/PDF-bank/gbghamn\\_generalplan\\_ytterhamnarna\\_2035\\_se.pdf](http://www.goteborgshamn.se/Documents/PDF-bank/gbghamn_generalplan_ytterhamnarna_2035_se.pdf)

Statistik från Göteborgs Hamn AB:s hemsida, 2016-01-29, <http://www.goteborgshamn.se/Om-hamnen/Volymer-och-godsfloden/>

Dom från Miljööverdomstolen angående en planerad gång- och cykelbro mellan Casino Cosmopol och City Varvet (2009-11-16, mål nr M 6373-08)

Frihamnen och delar av Ringön - program för detaljplan inom stadsdelen Lundbyvassen och Tingstadsvassen, Göteborgs stad, BN0652/12.