



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Riksintresset Göteborgs Hamn



Riksintrittet Göteborgs hamn.

Redaktion: Karin Slättberg, Länsstyrelsen i Västra Götalands län,
samt Rolf Bertilson, Sjöfartsverket

Medverkande: Sjöfartsverket, Vägverket, Banverket, Tillväxtverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Utgivare: Länsstyrelsen i Västra Götalands län, vxl 031-60 50 00, www.lansstyrelsen.se/vastragotaland

Grafisk form Amelie Wintzell Enedahl

Illustration Per G Hanson

Tryck: 08 Tryck AB, 2009

Rapport 2009:67

ISSN 1403-168X

INNEHÅLL

FÖRORD	5	Sjöfartsskydd och skyddsobjekt.....	33
SAMMANFATTNING	7	Planeringsriktlinjer för sjöfartsskydd/hamnskydd och hamnen som skyddsobjekt	33
Riksintresset Göteborgs hamn	7	Övriga berörda riksintressen	34
Varför Göteborgs hamn är viktig.....	7	Torsviken Natura 2000-område – riksintresse enligt 4 kap 8 § MB.....	34
Kriterierna	7	Riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB	34
Andra samverkande riksintressen i anslutning till Göteborgs hamn	7	Riksintresse för yrkesfiske enligt 3 kap 5 § MB.....	35
Influensområden.....	8	Riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB	36
Göteborgs hamn i planering, tillståndsprövning och tillsyn	8		
Statens samlade syn på riksintresset Göteborgs hamn	8		
 DEL 1 BAKGRUND	 9	 DEL 3 RIKSINTRESSET I PLANERING OCH TILLSTÅNDSPRÖVNING	 37
Planeringsunderlagets bakgrund och syfte	9	Riksintressets behandling i planprocessen och Länsstyrelsens roll	37
EU:s politik - TEN och TEN-T.....	9	Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken	37
Nationell politik och pågående nationellt utredningsarbete.....	9	Hamnens och stadens utveckling i planeringsprocessen.....	38
Viktiga anläggningar av riksintresse för samhället.....	10	Översiktsplanering – Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet och ÖP Göteborg	39
Riksintresse för sjöfart	10	Gällande detaljplaner och pågående detaljplanearbete	40
Riksintresse för vägar.....	11	Planering för vägar	41
Riksintresse för järnväg.....	12	Utveckling av järnvägstrafiken och planering för järnväg.....	42
Riksintresse för industriell produktion	13		
 DEL 2 GÖTEBORGS HAMN	 14	Bilagor och källor.....	43
Hamnverksamheten idag	14	Bilagor	43
Göteborgs hamn – olika hamndelar	16	Källor	43
Marknad och godsflöden.....	21		
 PRECISERING AV RIKSINTRESSET GÖTEBORGS HAMN	 23	 BILAGOR	
Utgångspunkter för precisering av riksintresse hamn	23	Arbetsgruppens sammanfattning och kommentarer till inkomna remissvar	44
Kriterier	23	Kartbilaga 1	
Hamndelar av riksintresse.....	24	Kartbilaga 2	
Utvecklingsområden	24		
Övriga hamndelar och viktiga hänsynstaganden.....	25		
Anslutande och kompletterande infrastruktur av riksintresse	26		
Industriell produktion	27		
Influensområde.....	28		
Allmänt.....	28		
Buller	28		
Vibrationer.....	30		
Luftkvalitet	30		
Risk- och säkerhetsaspekter.....	31		



"Påfyllning, tack" Efter original olja på duk 61 x 81 av Per G Hanson.

FÖRORD

Efter hemställan från Länsstyrelsen i Västra Götaland har Sjöfartsverket genom delbeslut den 15 maj 2000 förklarat Göteborgs hamn och anslutande huvudfarleder som anläggningar av riksintresse. Föreliggande rapport beskriver hamnens värde och funktion i ett nationellt och internationellt perspektiv. För säkerställande av hamnens funktion i ett sammanhängande transportnät, är ett säkerställande av anslutande väg- och järnvägsförbindelser nödvändigt. Därav är även anslutande infrastruktur i form av vägar och järnvägar men även farleder av riksintresse.

Rapporten ska fungera som ett underlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn. I rapporten beskrivs vilka aspekter och funktioner som ingår i riksintresset och vilka ytor som berörs. De hänsyn som krävs för att inte påtagligt försvåra tillkomsten/utvecklingen eller utnyttjandet av hamnen anges. Här finns även en kort beskrivning av de konkurrerande riksintressen och aspekter inom och i närheten av hamnen, som är av betydelse för riksintresset.

För ledning och samordning av arbetet har Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län svarat.

Arbetsgruppen, som tillsammans har arbetat fram rapporten, har bestått av Rolf B Bertilson och Björn-Åke Zetterberg, Sjöfartsverket, Lars Ekström, Vägverket, Birgitta Hellgren, Banverket, Daniel Gustafsson, dåvarande Nutek samt Karin Slättberg, Gill Hermansson och Jan Olofsson, Länsstyrelsen.

Göteborgs Hamn AB genom Alf Olofsson och Göteborgs Stad genom Hans Linderstad har bidragit med underlag och värdefulla synpunkter under arbetets gång.

Styrgrupp för projektet har varit Maria Gelin, dåvarande avdelningschef på Sjöfartsverket, Sören Hall, planerare på Vägverket Region Väst, Birgitta Hellgren, regional direktör vid avdelningen Samhälle och Marknad, Banverket samt Dick Hedman, chef för Samhällsbyggnadsenheten på Länsstyrelsen i Västra Götaland.

Tage Edvardson

Sjöfartsverket

Ulrika Honauer

Vägverket
Region Väst

Birgitta Hellgren

Banverket
Samhälle och marknad

Dick Hedman

Länsstyrelsen
Västra Götalands län



SAMMANFATTNING

Riksintresset Göteborgs hamn

Enligt 3 kap 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som "påtagligt kan försvåra" tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Göteborgs hamn är av riksintresse för sjöfart enligt Sjöfartsverkets beslut den 15 maj år 2000. I riksintresset ingår även de ytor på land som är nödvändiga för hamnens verksamhet samt anslutande vägar och järnvägar och rangerbangårdar i anslutning till dessa.

Vilka delar av hamnen som ingår i riksintresseområdet och vilken omgivningspåverkan som hamnverksamheten medför, framgår inte av Sjöfartsverkets beslut. Sjöfartsverket och Länsstyrelsen i Västra Götalands län har i samarbete med Vägverket, Banverket och Nutek tagit initiativ till att i denna rapport precisera statens samlade riksintresseanspråk för kommunikationer och industriell produktion inom och i anslutning till Göteborgs hamn. Syftet är att rapporten ska tjäna som ett underlag för kommunens fysiska planering och annan tillståndsprövning samt för Länsstyrelsens, Sjöfartsverkets och övriga myndigheters handläggning av olika ärenden.

Varför Göteborgs hamn är viktig

Göteborgs hamn har ett strategiskt läge på Sveriges västkust. Inseglingen till hamnen är kort och hamnen har bra förbindelser med väg- och järnvägsnätet i regionen. Göteborgs hamn omfattar flera hamndelar, men alla är inte av riksintresse.

Hamnen i Göteborg är viktig för regionen, för landet men även för den internationella sjöfarten på hela Skandinavien. Göteborg är bashamn i den internationella containersjöfarten och några av världens största containerrederier har regelbunden trafik på Göteborg. Containerfeedertrafiken till övriga Skandinavien och till hamnar på kontinenten är omfattande. Beroende på sin särställning som containerhamn är hela Skandinavien upptagningsområde för verksamheten i hamnen. Hamnen har också regelbunden Ro/Ro-, roll on roll off, och färjetrafik för gods till de flesta länder runt både Nordsjön och Östersjön. Hamnen har daglig färjeförbindelse med Danmark och Tyskland för rullande gods och för passagerare. Hamnen har också en omfattande trafik med oljetankfartyg.

Hamnen har ett samarbetsavtal med hamnarna i Varberg och Uddevalla vilket innebär att dessa tre hamnar kan specialisera sig inom vissa områden. Göteborgs hamn koncentrerar sin verksamhet främst på containers och rullande gods. Samarbetet mellan hamnarna marknadsförs under namnet West Sweden Sea Ports.

Kriterierna

Bedömningen av vilka hamndelar som är av riksintresse eller inte görs efter kriterier som används i hela Sverige för hamnar av riksintresse.

Kriterierna är:

- 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.

I riksintresset ingår även expansionsmöjligheter för hamnen. Riksintresset är inte statiskt utan omprövas när förutsättningarna för hamnverksamheten förändras. Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner så att dess förutsättningar och utvecklingsmöjligheter inte försvåras. Om en ny hamn eller hamndel etableras och en viss del av befintlig hamnverksamhet omlokaliseras kan riksintresset för den hamnfunktionen komma att omprövas.

Andra samverkande riksintressen i anslutning till Göteborgs hamn

Transporter till och från hamnen måste säkerställas. En förutsättning för att verksamheten i hamnen ska kunna fortgå är att transporter till och från hamnområdet kan ske på ett godtagbart sätt. Det är viktigt att tidigt uppmärksamma risk- och säkerhetsaspekterna som är kopplade till transporter till och från hamnen inklusive de störningszoner, som finns längs dessa transportvägar. Planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter och som därför kan innebära negativa effekter för hamnverksamheten måste vägas mot riksintresset.

Influensområden

För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar och influensområde gällande exempelvis buller från hamnen beaktas. Det är viktigt att bullerförhållanden och luftkvalitet uppmärksammas om ny bebyggelse

planeras i anslutning till hamnen så att lämpliga miljöförhållanden garanteras genom skyddsavstånd och erforderliga skyddsåtgärder. För bostäder förutsätts en acceptabel bullernivå. Detta innefattar såväl buller från hamnverksamheten, som från fartyg och den väg- och järnvägstrafik, som försörjer hamnen. Härutöver måste de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas.

Göteborgs hamn i planering, tillståndsprövning och tillsyn

Det är i första hand kommunernas ansvar att se till att riksintressen beaktas. Det vilar på Länsstyrelsen att bevaka att riksintressen, t ex riksintresset Göteborgs hamn, beaktas i olika planer. Om Länsstyrelsen befarar att riksintresset genom kommunens planer kan komma att "påtagligt skadas" ska Länsstyrelsen pröva frågan, vilket kan leda till att det kommunala beslutet upphävs.

Hamnens utveckling behandlas dels i en fördjupning av Göteborgs Stads översiktsplan, FÖP för Ytterhamnsområdet samt i en ny kommunomfattande översiktsplan för Göteborgs Stad. Större delen av Göteborgs allmänna hamn omfattas av detaljplaner från olika decennier, den äldsta är från 1911. Detaljplaneläggning pågår för flera olika delar av hamnen och i anslutande verksamhetsområden. Även på Vägverket och Banverket pågår planering för att stärka transportnätet till och från hamnen. Hamnens läge centralt i Göteborg kräver att en fortsatt utveckling av verksamheten där, samt förändring av anslutande infrastruktur och det fortsatta byggandet av staden kan ske parallellt. Ansvaret för att driva stadens utveckling vidare på älvstränderna vilar i första hand på det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB.

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet, där storleken på de angörande fartygen är en avgörande faktor. Tillstånd krävs enligt miljöbalken för nyanläggning resp. driften av en befintlig hamn. Därtill kan tillstånd krävas för vattenverksamhet i samband med anläggandet. Prövningsmyndighet är Länsstyrelsen (Miljöprövningsdelegationen) resp. Miljödomstolen.

För Göteborgs hamn delar kommunen och länsstyrelsen på tillsynen. Länsstyrelsen har tillsyn över oljehamnverksamheten och kommunen för övriga hamndelar. För vattenverksamheten är länsstyrelsen tillsynsmyndighet.

Statens samlade syn på riksintresset Göteborgs hamn

I det samlade riksintresseanspråket för Göteborgs hamn enligt 3 kap 8 § miljöbalken ingår:

- de hamndelar som idag uppfyller ett eller flera av kriterierna för riksintressestatus.
- utvecklingsområden för hamnverksamhet på 0-30 års sikt.
- områden med befintlig och planerad verksamhet för sådan industriell produktion som är beroende av närheten till hamnen.
- Samtliga befintliga och planerade förbindelselänkar i form av farleder, vägar, järnvägar, kombiterminaler och omlastningscentraler som förbinder hamnen och området för industriell produktion med omvärlden.

Anm: Precisering av riksintresset finns på sidorna 23-27 och framgår i kartbilaga 1.

DEL 1 BAKGRUND

Planeringsunderlagets bakgrund och syfte

Göteborgs hamn har en central roll för att skapa förutsättningar för regionens näringslivsutveckling och sysselsättning. Göteborgs hamn är centralpunkten i ett komplext system av transportleder för väg, järnväg och farleder på havet, där varje del är beroende av de övriga för att säkerställa funktionen av Göteborg som ett nationellt logistiskt centrum.

Göteborgs hamn är med anslutande allmänna farleder genom beslut 15 maj år 2000 utpekad av Sjöfartsverket som riksintresse för sjöfart. Detta beslut följdes av att Sjöfartsverket den 22 oktober 2001 omprövade tidigare beslut om riksintressen och utvidgade anspråken till att mera konsekvent omfatta sjöfartssektorns viktigaste noder och länkar. Genom detta beslut har Sjöfartsverket redovisat vilka hamnar som verket bedömer vara områden av riksintresse för sjöfart i Västra Götaland. Med utgångspunkt i exempelvis hamnstatistik för år 2000 bedömde Sjöfartsverket att utöver Göteborgs hamn är också Strömstad, Lysekil/Brofjorden och Uddevalla hamnar av riksintresse i länet.

I Sjöfartsverkets redovisning finns ingen närmare precisering av vad riksintresset Göteborgs hamn omfattar. Sjöfartsverket och Länsstyrelsen har därför tagit initiativ till att i samarbete med Vägverket, Banverket och dåvarande Nutek utarbeta detta planeringsunderlag. Syftet är att klargöra hamnens betydelse inom transportnäringen såväl nationellt som internationellt och att bedöma vilka hamndelar som är av riksintresse. I rapporten redovisas även den omgivningspåverkan som hamnverksamheten medför och som måste beaktas vid planering i anslutning till hamnen.

Avsikten är att rapporten ska tjäna som ett kunskapsunderlag för kommunens fysiska planering och tillståndsprövning samt för andra myndigheters tillståndsprövning och tillsyn. Avvägningen mellan ett riksintresse och ett bebyggelseanspråk görs av kommunen i översiktsplan, detaljplanläggning eller bygglovsprövning. Länsstyrelsen har skyldighet att bevaka att riksintresset Göteborgs hamn beaktas i olika planer.

Förslag om utbyggnad på kort sikt, till år 2020, har hante-rats inom Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet, antagen av kommunfullmäktige 20 april 2006. En precisering av områden av riksintresse för Göteborgs hamn utgår från ett betydligt längre tidsperspektiv utifrån en helhetssyn på hamnen med anslutande infrastruktur och verksamhetsområden för hamnanknuten industriell produktion.

EU:s politik - TEN och TEN-T

I Romfördraget beslutades att Transeuropeiska nät ska utvecklas för att ”göra det möjligt för unionsmedborgare,

ekonomiska aktörer samt regionala och lokala samhällen att i full utsträckning utnyttja fördelarna med att skapa ett område utan gränser”. TEN, TransEuropeanNetworks, knyter ihop medlemsländernas nätverk inom transport- telekommunikations- och energisektorn.

I TEN-T, Transeuropeiska transportnäten, ingår infrastruktur såsom vägar, järnvägar, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar, flygplatser, frakt- och lagercentraler samt även rörledningar för exempelvis olja och gas.

Genom en samordnad uppbyggnad av infrastrukturen inom EU, ska möjligheterna till samverkan och effektivisering av transporter förbättras. Målet med TEN-T är att stimulera personers och varors rörlighet genom en högkvalitativ infrastruktur, som ska erbjudas användarna under acceptabla ekonomiska villkor.

TEN-T omfattar förverkligandet av ett 30-tal prioriterade projekt inom områdena vägtransport och kombinerade transporter, inre vattenvägar, sjömotorvägar, hamnar samt järnväg.

Sjömotorvägsprojektet omfattar exempelvis Östersjön och syftar till att öka sammanhållningen inom unionen, öka tillgängligheten för perifera regioner och öar samt till att minska godstransporterna på väg till förmån för sjöfart. Sjömotorvägsprojekt kan ansöka om finansiering från TEN-T programmet och handla om infrastrukturinvesteringar i hamnar och i anslutningar till hamnar från både land- och sjösidan.

I EU:s vitbok ”Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden” framgår att sjöfartens betydelse kommer att öka. I den beskrivs avlastning av vägtransportnätet, utveckling mot mer närsjöfart, snabbgående färjor och ökad handel, inte minst österut, vilket innebär att hamnarnas betydelse för en hållbar utveckling är stor.

Nationell politik och pågående nationellt utredningsarbete

Det är även angeläget att uppmärksamma riksdagens övergripande transportpolitiska mål om att transportpolitiken ska säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet och därtill hörande funktionsmål om tillgänglighet och hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa. Målen som anges nedan bör även uppmärksammas vid bedömning av vilka kriterier som bör gälla för riksintresset hamn. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i

hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

I Godstransportdelegationens betänkande 2004:76 föreslås att en statlig förhandlingsman tillsätts för att utifrån ett kundperspektiv föreslå vilka hamnar som ska få en prioriterad ställning och vilka kriterier förslaget ska utgå ifrån. Förhandlaren bör också komma med förslag på vilka åtaganden som bör gälla för hamnar som prioriteras. I uppdraget till en statlig förhandlare bör också ingå att utvärdera nuvarande principer avseende ansvaret för de allmänna farlederna. Prioriteringen av hamnarna ska ske efter kriterierna; godsomfattning, infrastruktur, miljö, säkerhet och skydd, utveckling och samarbete.

Utredningen har nu genomförts och finns presenterad i SOU 2007:58, Hamnstrategi. I denna pekas tio hamnar i Sverige ut som strategiska; Luleå, Sundsvall, Gävle, Stockholm/Kapellskär, Norrköping, Karlshamn/Karlskrona, Trelleborg, Malmö, Helsingborg och slutligen Göteborg. Hamnens samarbete med hamnarna i Uddevalla och Varberg omnämns som viktigt för effektiviteten i hamnen. Utredningen har delat in hamnarna i olika kategorier; brohamnar för gods och passagerare, hamnar för industrivaror, containerhamnar, fordonshamnar, energihamnar och avlastningshamnar (insjöhamnar). Göteborgs hamn uppfyller kraven för alla kategorier utom den för avlastningshamn.

Utpekandet innebär enligt förslaget att staten ska ta ansvar för farledshållningen ”ända in till kaj” i stället för som nu till gräns för allmän hamn. Vidare ska lotsningsservicen förbättras från fem timmars notistid till tre timmar. Staten ska även svara för infrastrukturen på land. Regeringen har senare i proposition 2008/09:35 gjort bedömningen att fördelarna med att inte peka ut strategiska hamnar överväger.

Viktiga anläggningar av riksintresse för samhället

Bestämmelserna om riksintressen för kommunikationer och anläggningar finns i 3 kap 8 § miljöbalken. Av denna paragraf framgår att ”Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”.

Riksintressen för anläggningar och för kommunikationer gäller såväl befintliga som framtida anläggningar. Enligt lagens förarbeten kan det gälla sådana lägesbundna naturresurser som är mindre vanligt förekommande och som därför gör vissa mark- och vattenområden särskilt lämpade för

sådana anläggningar. När det gäller sjöfart kan det t.ex. gälla naturliga djuphamnslägen.

Riksintresse för sjöfart

Det är endast allmänna hamnar som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn är av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och ska i princip vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samhällsintresse. I Sjöfartsverkets författning SJÖFS 1988:5 framgår att det för närvarande finns runt 50 allmänna hamnar i Sverige. Inom en allmän hamn får innehavaren utföra åtgärder i vattenområdet utan att behöva ha vattenrätt eller dispositionsrätt över vattenområdet i fråga. Utmärkande för en allmän hamn är att alla fartyg i princip har rätt att i mån av plats anlöpa hamnen och utnyttja dess resurser.

Enligt 2 § förordningen (1998:896) om hushållning med mark- och vattenområden m.m. ska Sjöfartsverket, som ansvarig central förvaltningsmyndighet, lämna uppgifter till länsstyrelserna om områden som myndigheten bedömer vara av riksintresse. Sjöfartsverket pekar genom sitt beslut ut de hamnar och farleder, samt områden i övrigt, som har sådana speciella funktioner för sjötransportsystemet att Sjöfartsverket bedömer att de är kommunikationsanläggningar av riksintresse enligt 3 kap. 8 § miljöbalken.

Riksintresset avser funktionen för både befintliga och planerade anläggningar och överensstämmen med den tolkning som Boverket och trafikverken gjort och som redovisas i ett särskilt beslut från Boverket (5 juli 1999, Dnr B 411 – 670/98). Som en förutsättning har verken bl.a. enats om att miniminivån för anspråken ska ansluta till TEN-T, det trans-europeiska transportnätverket.

I Sjöfartsverkets redovisning av planeringsunderlag spelar också verkets kungörelse med tillkännagivande av beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar (SJÖFS 1998:5) en viktig roll. Av kungörelsen framgår bl.a. farledssträckningar och gräns i vatten för hamnarna.

EU-parlamentet och ministerrådet har beslutat om vilka gränser som ska gälla för att infoga hamnarna i TEN-T. Kategori A omfattar hamnar vars trafik överstiger 1,5 miljoner ton eller 200 000 passagerare i internationell sjöfart per år och som har intermodala förbindelser med övriga TEN-T.

Sjöfartsverket har med utgångspunkt från hamnstatistiken för år 2000 gjort en bedömning av vilka hamnar som ska anses vara av riksintresse utan att helt strikt utgå från nuvarande eller tidigare kriterier för TEN-T hamnar. Sjöfartsverket anser att det är rimligt att hamnar som är av den vikt att de ska ingå i TEN-T-systemet kategori A även ska vara av natio-

nellt svenskt transportpolitiskt intresse och förklaras som riksintresse.

Med utgångspunkt från de utpekade hamnarna, samt de större lastageplatserna och kärnkraftsverkshamnarna, anger Sjöfartsverket även anslutande huvudfarleder och vissa fall alternativa farleder samt vissa skyddade inomskärsleder för genomfartstrafik, farledsförträngningar och kanaler för handelssjöfart som riksintresse. Farlederna anges endast i sin sträckning och inte i detaljerad utbredning. Farledsanstalter som fyrar och övrig utmärkning förutsätts dock omfattas av riksintresseanspråket. Vidare redovisas farlederna från angöringen av kusten och inte ända ut till territorial eller kommungränsen. Dessutom redovisas farledssträckningen i princip endast fram till gräns i vatten för respektive allmän hamn, trots att farleden naturligtvis fortsätter in till kaj. Detta medför att hela eller delar av vattenområdet för allmän hamn är av riksintresse.

Utöver hamnar och farleder till dessa hävdas även riksintresse för trafiksepareringssystem (TSS) och andra ruttsystem som kan komma att etableras. Sjöfartsverket har sedan tidigare, 2001-10-22 pekat ut ett antal områden i Bohuslän och Blekinge för uppläggning och reparation av offshoreplattformar och för tillfällig uppankring av fartyg som områden av riksintressen. Sjöfartsverket hävdar riksintresse även fortsättningsvis för dessa områden men de unika skyddade och djupa lägen som avses ges en mera generell framtida användningsmöjlighet. För närvarande (2009) pågår en precisering av dessa områden.

Som navigeringshjälpmedel för sjöfarten håller Sjöfartsverket master med referensstationer för Differentiell GPS

(DGPS) och master för Automatiskt Identifikations System (AIS). Dessa anläggningar är också av riksintresse för sjöfarten. I Västra Götaland finns det två sådana anläggningar, en vid Hjortens udde och en vid Sisjön.

Riksintresse för vägar

Vägverket beslutade den 10 september 1999 vilket vägnät som utgör riksintresse i enlighet med 3 kap. 8 § Miljöbalken. Sjöfartsverkets utpekande av hamnar av riksintresse resulterade i att Vägverket den 8 november 2004 fattade ett nytt beslut, i vilket det tidigare utpekade vägnätet setts över och kompletterats med länkar till de utpekade hamnarna.

De markområden som berörs av det utpekade vägnätet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller nyttjandet av väganläggningen. Vägens funktion ligger till grund för utpekandet, vilket innebär att ny bebyggelse eller nya verksamheter inte bör lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder på ett sådant sätt att vägens funktion kan äventyras.

De utgångspunkter som ligger till grund för utpekandet av vägnätet är av internationell, nationell eller särskild regional karaktär. Kriterierna är följande:

- Vägar som ingår i den svenska delen av TEN
- Vägar som ingår i det nationella stamvägnätet
- Vägar som utgör förbindelser mellan regionala centra
- Vägar som är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik
- Vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse

Hamnar av riksintresse för sjöfart i Västsverige

Län	Hamn	Godsomsättning år 2008 Kton över kaj	Antal passagerare år 2008	Kompletterande motiv- och värdebeskrivning
Västra Götaland	Strömstad	295	1 488 576	Färjetrafik och break-bulk gods
	Lysekil/Brofjorden	20 035	0	Oljehamn
	Uddevalla	1 069	0	Fullservicehamn för i huvudsak break-bulk gods
	Göteborg	43 303	1 862 000	Container, Ro/Ro bilimport/export, färjetrafik och olja
Halland	Varberg	1 678	172 130	Fullservicehamn för i huvudsak break-bulk och färjetrafik
	Halmstad	2 331	0	Fullservicehamn

Väg E6, vilken förbinder Göteborg med Oslo i norr och Trelleborg i söder, ingår i TEN-nätet. Vidare ingår även Rv 40 mot Jönköping samt väg E45 mot bland annat Trollhättan och Karlstad i TEN-nätet.

När det gäller det nationella stamvägnätet är väg E6.20 från Klareberg i norr, via Hisingen-Älvsborgsbron, till Åbromotet i söder av riksintresse. Till denna grupp hör också väg E6.21, Lundbyleden, från Ringömotet i öster till Bräckemotet i väster. Även väg E20 som förbinder Göteborg med Stockholm är av riksintresse.

I den grupp som utgör förbindelse mellan regionala centra finns inga vägar inom eller runt Göteborg som är klassade som riksintressanta.

Beträffande vägar som är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik ingår Lv 155, Torslandavägen, mellan Vädermotet och Syrhålamotet i denna grupp. Vidare ingår Lv 158, Säröleden, som förbinder Kungsbacka, Särö, med Göteborg. Lv 549 utgör en viktig länk mellan Partillemotet på väg E 20 och Landvettermotet på Rv 45.

Till den grupp vägar som förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse hör Lv 546 som förbinder Landvetter flygplats med Rv 40 samt Tankgatan som är en viktig gata för trafiken mellan Göteborgs hamn och Ytterhamnsmotet på Lv 155. När det gäller färjorna till Danmark och Tyskland kopplas denna trafik till väg E 45 via Fiskhamnsmotet respektive Jaegerdorffsmotet. För att klara trafiken från väg E 45 till Göteborgs bangård är Stadstjänaregatan/Kruthusgatan av riksintresse.

I samband med preciseringsen av riksintresset Göteborgs hamn har redovisningen av vilka vägar inom hamnområdet som ska klassas som riksintressanta setts över. Med anledning av detta har Vägverket framfört att tidigare beslut bör kompletteras med följande vägar:

- Oljevägen, mellan Ivarsbergsmotet och Arendal
- Arendalsvägen, mellan Arendal och Torslandavägen (Lv 155)
- Hjärtholmsvägen, mellan Arendalsvägen och Hamneviksvägen
- Hamneviksvägen, mellan Hjärtholmsvägen och Torslandavägen (Lv 155)
- Halvors länk (planerad) mellan blivande Ytterhamnsmotet och Hisingleden (väg E 6.20)

Vägverket region Väst har för avsikt att snarast revidera redovisningen av riksintressanta vägar i Västra Götalands län. I samband härmed kommer redovisningen av riksintressanta

vägar inom Göteborgs hamnområde att ses över och kompletteras.

I Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet redovisas framtida sträckningar för ovan nämnda gator, vilka kommer att öka tillgängligheten till vissa hamndelar. När respektive gata är utbyggd i nytt läge kommer redovisat riksintresse automatiskt att flyttas till den nya gatusträckningen.

Riksintresse för järnväg

Banverket är, enligt förordningen (1998: 1392) med instruktion för Banverket, skyldigt att inom sitt verksamhetsområde tillhandahålla kunskapsunderlag för tillämpning av 3-5 kap. miljöbalken (MB) och plan- och bygglagen (PBL).

Banverkets nuvarande planeringsunderlag utgör en revidering av tidigare underlag från 2002. I rapport 2006:1220, HK06-5511-SA20 redovisas järnvägens riksintressen. Syftet är att peka ut banor och större anläggningar för tåg bildning som Banverket bedömt vara av riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Utpekandet har gjorts för att tillgodose järnvägens anspråk på mark- och vattenområden för kommunikationer fram till år 2030.

Riksintressena redovisas som vatten- och markområden nödvändiga för nuvarande och planerad järnvägsanläggning samt byggnader som har direkt samband med funktionen att bedriva tågtrafik. De områden av varierad bredd som gränsar till järnvägsområdet är viktiga influensområden för att trygga såväl järnvägsanläggningens nuvarande som framtida funktion.

I denna rapport är järnvägen Hamnbanan, jämte de angränsande banorna Bohusbanan, Norge-Vänerbanan, Västra Stambanan samt Västkustbanan utpekade som järnvägar av riksintresse. Kriteriet för utpekande var bland annat att järnvägssträckan Hamnbanan ingår i TEN-T-nätet. Därutöver förbinder Hamnbanan andra områden av riksintresse som Göteborgs hamn och andra viktiga industrianläggningar.

Utan att särskilt utpekats anses även bangårdar längs järnvägar av riksintresse vara av riksintresse i detta område bland annat Kvillebangården, Pölsebobangården, Älvsborgs- och Skandiabangårdarna.

Befintliga kombiterminaler i anslutning till riksintressanta järnvägar har också utpekats i det reviderade arbetet. Till dessa räknas Gullbergsvass i anslutning till Göteborg C.

När det gäller planerade nya banor eller stora utbyggnader kan dessa redovisas som riksintressen först när planeringsförberedelserna i form av järnvägsutredning finns utarbetade.

Riksintresse för industriell produktion

Dåvarande Nutek, Verket för näringslivsutveckling, nu Tillväxtverket, har ännu inte redovisat några riksintresseanspråk för industriell produktion. Även om Nutek generellt sett inte pekat ut några områden av riksintresse för industriell produktion kan sådana hävdas om befintliga eller planerade anläggningar hotas av andra intressen.

I anslutning till riksintresset för Göteborgs hamn är det de verksamheter som har ett direkt samband med verksamheten i hamnen och dess anslutande infrastruktur som ska betraktas som områden av riksintresse för industriell produktion. Utpekade verksamheter hanterar olja, bilindustri eller andra tunga produkter. Även områden för logistikhantering och omlastning mellan olika trafikslag, logistikcentrum och kombiterminaler, ska betraktas som riksintresse för industriell produktion. Riksintresset inbegriper även planlagda utvecklingsområden för dessa verksamheter. Vid särskilda behov eller planändringar kan Nutek specificera varför området är av riksintresse och även exakt vilket område som är av riksintresse.

Norr om Torslandavägen/Öckeröleden ligger Volvos personbilsfabrik. Här finns Volvo som en av de största arbetsgivarna i Göteborg jämte hamnverksamheten. Även verksamhet såsom transportföretag, byggföretag, tyngre industri, hotell och en konferensanläggning finns etablerade i området.

I direkt anslutning till det av hamnen förvaltade området har tre raffinaderiföretag sin verksamhet. Det är Preem raffinaderi AB (Långemossen), Nynäs raffinaderi AB (Arendal) och Shell raffinaderi AB (Bräcke).

Ett omfattande område har i tidigare översiktsplaner pekats ut av försvarsmakten som riksintresse för totalförsvarets anläggningar. I ÖP 99 inkluderades såväl raffinaderiområdet som Volvo, som riksintresse för totalförsvarets anläggningar i avvaktan på närmare direktiv. Försvarsmakten har dock i samband med samråd om ny översiktsplan för Göteborg, maj 2007, uttryckt att endast vissa utpekade skjutfält och skjutbanor tillsammans med garnisonsområdet vid Kåringberget nu är av riksintresse för försvaret. Övriga områden av riksintresse, som tidigare hävdats, bör tas bort ur översiktsplanen.

DEL 2 GÖTEBORGS HAMN

När Göteborgs stad grundades år 1621 var transport på vattnet det enda sättet att exportera klassiska svenska produkter såsom järn – och skogsprodukter. I Göteborg bedrevs hamnverksamhet på den tiden i Göteborgs kanaler. När ångfartygen kom behövdes större utrymmen. År 1840 byggdes den första kajen längs älven. Efter detta skedde en enorm utbyggnad av kajer på båda sidor av älven. I samband med containerisering och övergång till enhetslastskeppning inleddes redan 1968 en utflyttning av hamnverksamheten till de yttre, västra delarna av hamnen.

Göteborgs hamn har ett strategiskt läge längs västkusten och en relativt kort insegling. Detta gör att hamnen fungerar särskilt väl både för Nordsjö-, Östersjö- och transoceana skeppningar. Hamnen har sedan länge utgjort ett naturligt nav i de transoceana skeppningarna över världen och sedan 1960-talet för utvecklingen av containerskeppningar över världen. Under de senaste åren har hamnen även utvecklats till ett nav för skeppning av skogsprodukter mellan Skandinavien och centraleuropeiska hamnar. Det är allmänt accepterat att Göteborgs hamn är roll on/roll off (Ro/Ro)-teknikens ”hemmahamn”.

Skandiamhamnen byggdes med anledning av användandet av containers i början på 1960-talet. Älvsborgshamnen byggdes då svenska redare och skeppsvarv inledde den helt revolutionerade Ro/Ro trafiken. Hamndelen är idag Skandinavien största hamn för enhetsburet rullande gods.

Oljekajerna Skarvik och Rya byggdes för hantering av tankfartyg i samband med att oljeraffinaderier byggdes ut i anslutning till hamnen. När fartygen växte i storlek byggdes Torshamnen för hantering av de supertankers som numera fraktar råolja över världshaven.

Hamnverksamheten idag

Göteborgs hamn är idag nordens största containerhamn med direktanlöp av oceanrederier. Hamnen har de senaste åren investerat i sådan kranutrustning att världens största containerfartyg kan lossas och lastas i hamnen. Farleden in till Göteborg förändrades för ett antal år sedan för anpassning till dessa fartyg. Under 2008 hanterades ca 870 000 TEU, Twenty Foot Equivalent Unit. Målet är att år 2015 kunna hantera över 1,5 miljoner TEU. Samtidigt beräknas antalet rullande enheter öka från ca 400 000 till ca 520 000 fram till år 2017. För att nå dit måste hamnen byggas ut samtidigt som nya hanteringssystem och rutiner införs.

Ingen annan hamn i Skandinavien hanterar lika många rullande enheter som Göteborgs hamn gör. En omfattande Nordsjö- och Östersjötrafik med både ett antal reguljära

färjelinjer tillsammans med systemtrafik för skogsprodukter utgör basen i dessa godsrörelser. Beroende på att större och större ytor behövs för hantering av containers och rullande gods har ökningen av skeppningen av personbilar planat ut. Ändå ligger Göteborgs hamn som nummer 2 i jämförelse med andra hamnar för hantering av import- och exportbilar i Sverige.

Godshantering och allt operativt arbete i container- och ro/ro terminalerna, som kran- och truckkörning, trailerdragning, containerhantering, trossföring, trafikdirigering och lagerhantering, utförs av Göteborgs Hamn AB. Färjetrafiken svarar för sin egen godshantering. I oljeterminalerna har hamnbolaget ansvar för säkerhet, kontroll och gemensamma anläggningar, medan oljebolagen eller utsedd entreprenör svarar för lossning och lastning. Hamnbolaget förfogar över 9 containerkranar, varav tre är av så kallade superpostpanamaxtyp som klarar att hantera de största containerfartygen i världen. För järnväghantering av containers finns dessutom två transtainerkranar som går över fem spår. Övrig hanteringsutrustning innefattar bland annat 39 grensletruckar, 85 terminaltraktorer, 23 transliftern och 51 gaffeltruckar.

Göteborgs hamn tillsammans med Helsingborgs hamn och hamnen i Varberg svarar vid sidan av trafiken över Öresundsbron för transporten av fordon och passagerare mellan Sverige och Danmark. Stena Line driver trafiken mellan Varberg och Grenå i Danmark med en Ropax-färja. (ropax står för kombinationen passagerare och rullande enheter). Antalet avgångar från respektive hamn är mellan 11 och 14 per vecka beroende på säsong. I denna trafik skeppades under 2008 följande;

2008	Antal
Passagerare	171 800
Personbilar, motorcyklar, bussar och husvagnar	43 300
Rullande lastenheter	41 750
Containers	87

Rederiet Stena Line AB driver även en reguljär passagerar- och fordonstrafik till Kiel i Tyskland.

Inom Danmarks och Tysklandstrafiken passerade under år 2008 1.9 miljoner passagerare. Normalt ligger denna siffra väl över 2.0 miljoner. Under 2002 exempelvis reste inte mindre än 2.9 miljoner passagerare i denna trafik. Till detta ska läggas lika många passagerare i inrikestrafik innefattande skärgårdstrafik.

Under 2008 angjorde 18 kryssningsfartyg Göteborgs hamn.

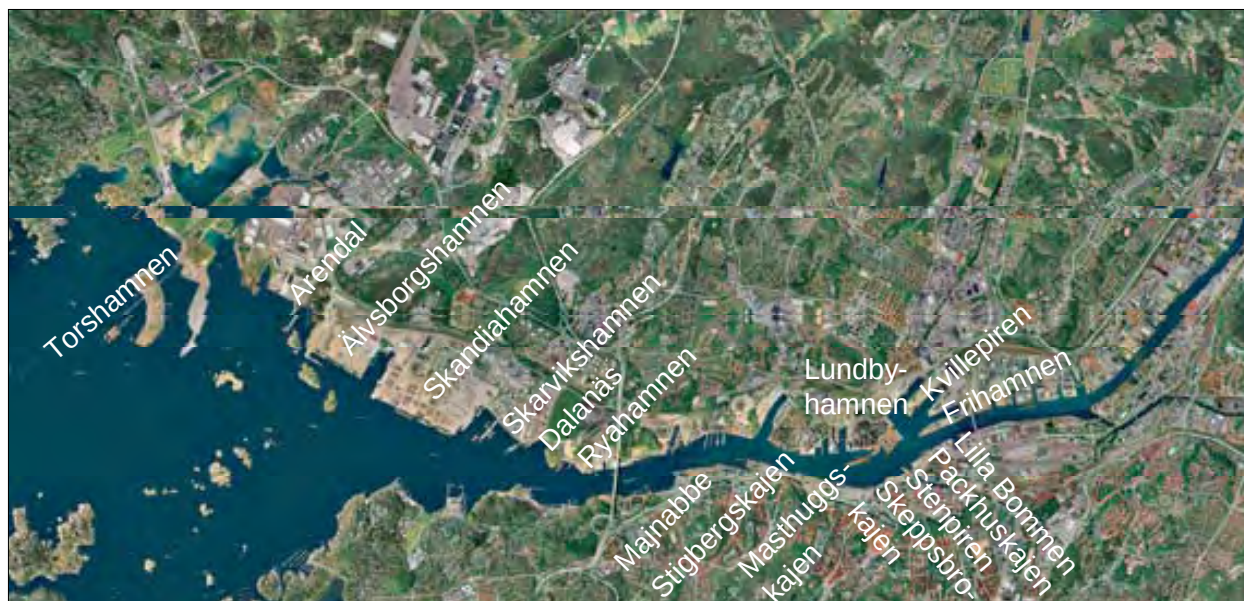
Ett samarbetsavtal finns med hamnarna i Varberg och Uddevalla om hantering av konventionellt gods vilket innebär att allt sådant gods hanteras i dessa hamnar, vilket samtidigt betyder att Göteborgs hamn har koncentrerat sin verksamhet till rullande enheter och containers.

Göteborgs hamn är en betydande hamn för oljeimporten till Sverige. Under 2008 lossades och lastades ca 23 miljoner ton inkommande råolja och utgående raffinerade produkter. För lagring av råolja och oljeprodukter finns bland annat bergrum med en sammanlagd kapacitet av ca 4,5 miljoner m³. Ytterligare bergrum för ca 1,5 miljoner m³ finns och används delvis för andra ändamål.

Största vattendjup i hamnen är 20,5 meter vid medelvatten in till kaj 801 i Torshamnen. Vid container och Ro/Ro-kajerna är vattendjupet 14,2 meter och i de inre hamndelarna 8,0 meter. Övriga oljehamnsdelar har ett vattendjup varierande från 7 till 16 meter vid medelvatten. I container- och Ro/Ro-terminalerna varierar vattendjupet mellan 11 och 14,2 meter vid medelnivå. Göteborgs hamn ligger tillräckligt långt från kusten för att vara skyddad från effekterna av hårt väder. Förekomsten av vågor inne i hamnen är därför normalt mycket små. En viss vågrörelse kan dock uppträda i hamnen i samband med fartygstrafiken.

Uppströms längs Göta älv men innanför Göteborgs hamns allmänna hamngräns finns ett antal kajer där enskilda företag driver sin hamnverksamhet.

Göteborgs Hamn AB ägs av Göteborgs Stad. Hamnen hade under 2008 1 220 anställda varav 390 var tjänstemän och 830 kollektivanställda. Hamnen är ägare till terminalytorna sedan bolaget bildades 1985, vilket är unikt i Sverige. Färjerederier och företag i oljeterminalerna arrenderar sin mark av hamnbolaget. Hamnen svarar själv för nödvändig investering i hanteringsutrustning såsom kranar, truckar och dragfordon. Göteborgs Hamn AB äger ett försäkringsbolag och samäger med andra intressenter bolag med uppgift att tillhandahålla tjänster knutna till hamnverksamheten. Hamnen är organiserad i resultatenheter samt ett antal stödfunktioner inklusive maskinunderhåll. En marin sektion med hamnkaptenen i spetsen svarar för myndighetsfunktioner för det allmänna hamnområdet men också fartygsförläggningen.





Kvillepiren



Lilla Bommen



Majnabbekajen

Göteborgs hamn – olika hamndelar

Lundbyhamnen – kajplatser 119-123 med sammanlagd längd av 615 meter. Ingen verksamhet pågår i denna hamn. Avsikten är att göra om hamnen till hamn med ca fyra meters vattendjup för fritidsbåtar genom att valla in hamndelen och använda den för tippning av muddermassor.

Kvillepiren – kajplats 116 med en sammanlagd längd av 315 meter. Kaj 116 används för trafiken med en järnvägsfärja till Danmark men som huvudsakligen används för transport av trailers.

Frihamnen – kajplatser 101-114 med sammanlagd längd av 1 580 meter. Kajplatserna 107-109 används för kryssningsfartyg, medan kajplatserna 101-105 används för fiskefartyg. I hamndelen sker också örlogsbesök samt tillfällig förtöjning av olika fartyg.

Lilla Bommens hamn – kajplatserna 201-205 används som gästhamn för fritidsbåtar, medan kajplatserna 206-207 används för skärgårds- och utflyktsbåtar. Den sammanlagda längden på kajplatserna här är 470 meter.

Packhuskajen – har kajplatserna 1-11 med en sammanlagd längd av 610 meter. Hamndelen används för förtöjning av utflyktsbåtar kanalbåtar och museifartyg.

Stora Bommens Hamn – vid Stenpiren, används för utflyktsbåtar och Göteborgs hamns inspektionsfartyg.

Stenpiren – Göteborgs honnörs kaj och äldsta stensatta kaj från 1 845 används för förtöjning av så kallade traditionsfartyg, utflykts- och skärgårdstrafik och mindre örlogsfartyg med mera.

Skeppsbrokajen – kajplatser 13-18 med sammanlagd längd av 460 meter. Kajplatserna används för förtöjning av flytande parkeringshus samt vinteruppläggningsplats för traditionsfartyg.

Masthuggskajen – kajplatser 24-32 med sammanlagd längd av 855 meter och två Ro/Ro-lägen. Denna hamndel används uteslutande för Stenas Danmarkstrafik

Stigbergskajen – kajplatser 33-37 med sammanlagd längd av 500 meter. Kajplats 33 används som reservplats för fartygen inom trafiken till Danmark. Kajplatserna 34-37 används

delvis för kryssningstrafik och delvis för förtöjning av enstaka fartygsanlöp.

Majnabbekajen – kajplatser 46-49 med sammanlagd längd av 550 meter och två Ro/Ro-läge. Används helt för Stenas trafik på Tyskland.

Dalanäs – kajplatser 555-556 med en sammanlagd längd på 180 meter. Kajplatserna och området innanför är privatägda och används för lagring och hantering av raffinerade oljeprodukter till och från mindre tankfartyg.

Ryhamnen – kajplatser 551-572 med sammanlagd längd av 420 meter. Här sker utlastning av raffinerade produkter inklusive LPG (liquid petroleum gas), till mindre tankfartyg inklusive bunkringsfartyg verksamma i Göteborgs hamn. Här finns också en utbildningsanläggning för Räddningstjänsten.

Skarvikshamnen – kajplatser 506-520 med sammanlagd längd av 1 215 meter. Här sker lossning av tung råolja till bitumenraffinaderiet samt lossning och lastning av petroleumprodukter i såväl inrikes som utrikes trafik. Även kemikalier hanteras på särskilda kajplatser. Dellastade fartyg på upp till 160 000 DWT kan tas emot.

Skandiahamnen – kajplatser 601-644 med sammanlagd längd av 2 550 meter och fyra Ro/Ro-lägen. I den östra delen finns en bilterminal där bilfartyg angör. I den resterande delen (Containerterminalen) hanteras containerfartyg av alla storlekar samt kombinationsfartyg för Ro/Ro och containers.

Älvsborgshamnen – kajplatser 700-713 med sammanlagd längd av 1 325 meter och fem Ro/Ro-lägen. Här går Ro/Ro-trafiken till Nordsjö- och Östersjöhamnar, men även systemtrafik med skogsprodukter och stål.

Arendalshamnen – kajplatser 750-752 med sammanlagd längd av 680 meter och två Ro/Ro-läge. Hamndelen används som komplement till verksamheten i Älvsborgshamnen.

Torshamnen – kajplatser 800 och 801 med sammanlagd längd av 180 meter. Hamndel för lossning av inkommande volymer av råolja. Hamnen kan ta emot VLCC-fartyg (very large crude carriers).



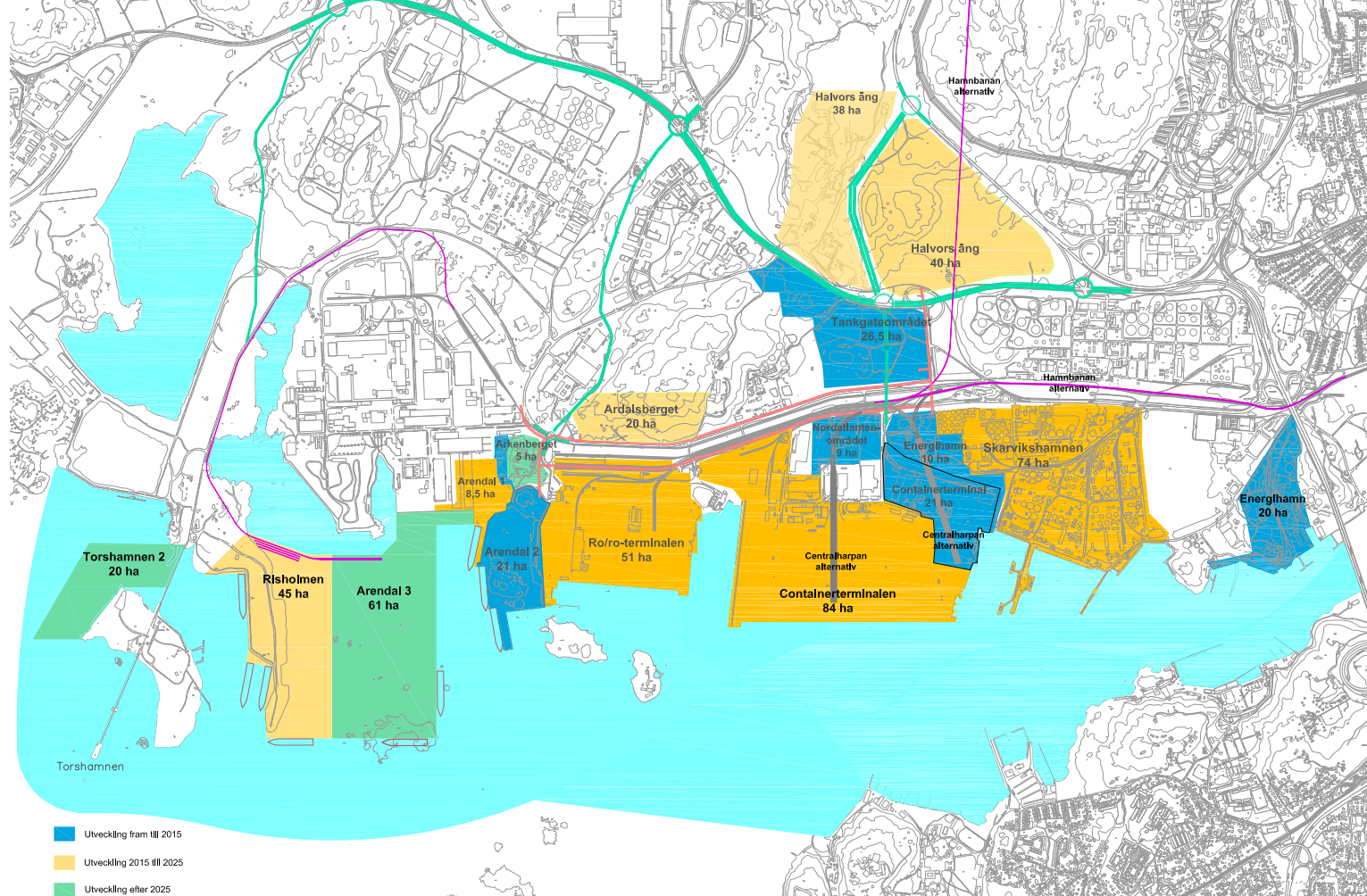
Skarvikshamnen



Älvsborgshamnen containerterminalen



Älvsborgshamnen bilterminalen



Utbyggnadsplaner enligt Generalplan för Göteborgs Hamn AB fram till år 2030.

Övriga hamndelar:

1. Mellan yttre hamngränsen och Götaälvbron finns på södra sidan av Älvsborgsfjorden och Göta älv ett antal mindre hamndelar inklusive Fiskhamnen, Carnegiekajen, Nya Varvet Klippan och Tångudden som används för fiskefartyg, Kustbevakningen, Sjöfartsverkets tjänstefartyg och lotsbåtar, båtar för boende och fritidsfartyg.
2. Mellan Götaälvbron och Marieholmsbron finns på båda sidor av Göta älv ett stort antal kajplatser som används för mindre privata företag med sjöanknuten verksamhet såsom mindre bogserbolag, dykeriföretag, restauranger och varvsföretag. All denna verksamhet ligger helt utanför Göteborgs Hamn AB:s verksamhetsområde men inom Göteborgs hamnområde.
3. Mellan Marieholmsbron och den östra hamngränsen vid Lärjeåns utlopp i Göta älv finns ett antal kajplatser som används av muddringsföretag och för hantering av bland annat vägsalt, stålvaror och avfallsprodukter.

Dessutom:

4. Mellan Älvsborgsbron och Frihamnen finns ett antal kajer, hamnbassänger och ett större underhållsvarv med två flytdockor, vid vilka verksamhet pågår som ligger helt vid sidan av verksamheten i Göteborgs hamn. Hamnbolaget har inte heller något ansvar för underhåll av dessa anläggningar.

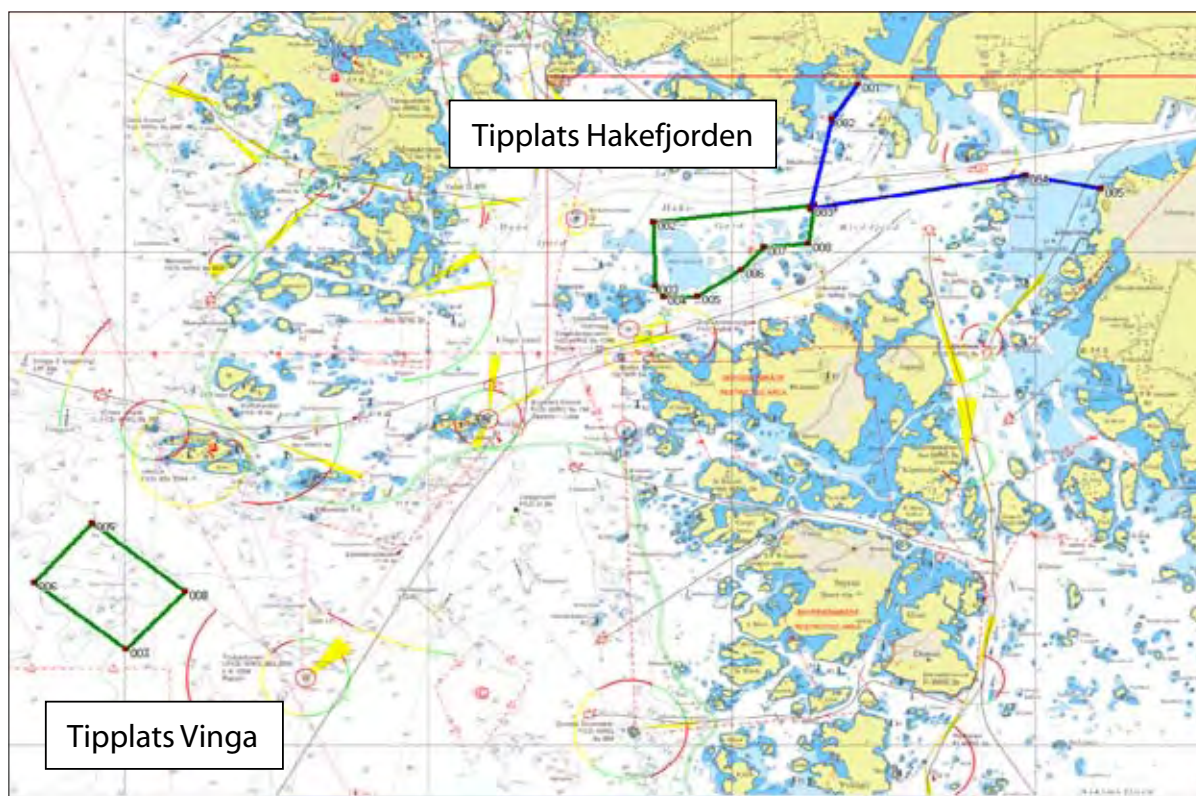
Områden för framtida utveckling

Behovet av ytterligare ytor och kajplatser planerar man att på kort och medellång sikt täcka genom en utbyggnad vid Aspholmen, kallad Arendal II och Stora Risholmen.

För den fortsatta utvecklingen av hamnen finns efter Arendal II och Risholmen i dagsläget utfyllnad mellan Aspholmen och Stora Risholmen att tillgå. Därutöver finns landområden som gränsar till nuvarande hamnområde och bör kunna tillställas hamnen för dess utveckling samt möjligen en utfyllnad av Torsviken. Den vidare tillgängligheten till Torsviken beror på utgången av en tillståndsprövning enligt 7 kap 28 § Miljöbalken för så kallade Natura 2000-områden.

På uppdrag av Naturvårdsverket utsågs Torsviken på 1970-talet av Länsstyrelsen som lämplig plats för deponi av muddermassor från bland annat Göteborgs hamn. Förslaget grundade sig på att en invallning av viken skulle göra det möjligt att placera även förorenade massor där utan större negativ påverkan på övriga havsbottenars växt- och djurliv. I enlighet med förslaget, vallades Torsviken in av Göteborgs hamn. En första etapp av utfyllnaden påbörjades år 1973. Väl utfyllt, skulle området användas för framtida hamnverksamhet och för industri.

På grund av förändrade värderingar och nya direktiv i och med Sveriges inträde i EU 1995 förändrades bestämmelserna för området. När Sverige anslöt sig till EU 1995 började arbetet med att peka ut områden, som ingår i ett europeiskt nätverk av värdefulla naturområden med ett inbördes samband,



Gröna rutor visar på tipplatser för muddermassor. Blå linje är gräns för allmän hamn.

så kallat Natura 2000. Torsviken kom år 2000 med bland de värdefulla naturområden som ska ingå i Natura 2000-nätverket. Torsviken är utpekad enligt Fågeldirektivet på grund av att området är en värdefull lokal för övervintrande och rastande fåglar, de i direktivet listade arterna salskrake, sångsvan och brushane. Verksamheter som kan skada dessa arter ska tillståndsprövas. Sverige är skyldig att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för de aktuella fågelarterna. Endast den yttre delen av Torsviken - invallad runtom - har nu därför tillstånd t o m 2009 för deponering av förorenade muddermassor. Deponin är dock ytterst begränsad. Därför har förorenade muddermassor lagts bland annat i Sannegårdshamnen väl skyddade i samband med husbyggnation och en höjning av botten. Planer finns nu att på liknande sätt använda Lundbyhamnen för deponering av förorenade muddermassor.

Hamnen har dessutom ett tillstånd att dumpa muddermassor inom ett område väster om Vinga och i Hakefjorden fram till och med år 2013. Gröna rutor visar på tipplatser för muddermassor. Blå linje är gräns för allmän hamn

Det är ofrånkomligt med sin fysiska närhet till hamnen att Torsvikenområdet är intressant för hamnverksamhet i framtiden. En utveckling av hamnverksamhet här förutsätter att markanvändningen först ändras från dagens. Göteborgs Hamn AB har tillsammans med ett stort antal grupper med intresse i Torsvikenområdet arbetat fram en långsiktig Markanvändningsplan för de markområden som gränsar till Natura 2000-området Torsviken. Denna plan har som

utgångspunkt att Natura 2000-området ska vara kvar under överskådlig tid. Genom en dialog mellan parterna ska man åstadkomma en hållbar utveckling där Natura 2000-området och hamnverksamheten existerar sida vid sida.

Om det i framtiden skulle bli aktuellt att omvärdera Natura 2000-området på grund av att det nuvarande naturskyddet i väsentlig utsträckning ändras och markanvändningen därmed blir omprövad, är det naturligt att hamn- och hamnanknutna verksamheter prioriteras framför annan markanvändning utgående från områdets strategiska läge och närhet till befintlig hamn. Detta motiverar att området läggs ut som riksintresse för sjöfarten. Gällande lagstiftning kräver dock att användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura-område endast får komma till stånd om tillstånd enligt 7 kap 28 a § Miljöbalken har meddelats. Ytterligare en aspekt, som kräver hänsyn oavsett hur området används idag och kommer att användas i framtiden, är förekomsten av förorenade sediment.

Antal fartygsanlöp

Hamndel	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Torshamnen	328	208	242	268	226	212
Arendal	66	175	134	245	330	352
Älvsborgshamnen	1 107	1 143	1 139	1 140	1 167	1 128
Skandiahmnen - Lo/Lo	1 347	1 348	1 329	1 395	1 469	1 366
Skarvikshamnen	1 135	1 115	1 102	1 203	1 812	1 929
Ryhamnen	567	577	675	786	480	320
Majnabbekajen (Tyskland)	374	693	724	706	710	708
Masthugget/Stigbergskajen (Danmark)	2 272	2 248	2 129	2 097	2 061	2 053
Frihamnen	244	277	288	176	115	41
Kvillekajen	509	548	497	515	453	539
Västra hamngränsen – Götaälvbron	227	178	157	145	127	112
Götaälvbron- Marieholmsbron	64	61	95	96	91	86
Marieholmsbron - östra hamngränsen	41	49	37	47	34	27
Totalt antal anlöp inom hamnområdet	8 281	8 620	8 548	8 819	9 075	8 873
Anlöp utanför hamnområdet för bunkring, besättningsbyte, läsökning och vänt på lots eller kajplats	279	394	337	450	478	480

Genomgående trafik till hamnar i Göta älv norr om östra hamngränsen och i Vänern

Antal fartyg	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Ingående	1 153	1 106	991	874	887	906
Utgående	1 159	1 042	1 023	894	887	903

Gods och passagerarstatistik

	2003			2004			2005		
	Export	Import	Totalt	Export	Import	Totalt	Export	Import	Totalt
Godsslag									
Container TEU	328 445	337 424	665 869	360 765	375 083	735 847	387 175	400 530	787 705
Ro/ro-enheter	264 791	248 604	513 395	291 617	261 387	553 004	299 835	273 911	573 746
Olja, Kton	5 613	11 622	17 275	6 995	12 532	19 527	6 484	12 966	19 450
Passagerare			2 750 000			2 654 000			2 249 000
Nya fordon	224 333	107 303	331 636	223 238	104 460	327 698	207 769	97 900	305 659
Totalt, Kton	15 831	17 443	33 274	18 145	18 752	36 897	17 678	19 403	37 081

	2006			2007			2008		
	Export	Import	Totalt	Export	Import	Totalt	Export	Import	Totalt
Godsslag									
Container TEU	401 359	419 035	820 394	413 751	424 701	838 452	424 994	437 239	862 232
Ro/ro-enheter	339 645	304 290	643 935	355 931	329 814	685 745	327 646	297 203	624 848
Olja, Kton	7 647	12 984	20 631	7 788	12 016	19 804	14 008	8 764	22 772
Passagerare			2 187 000			2 091 00			1 862 000
Nya fordon	212 692	115 803	328 495	218 926	100 514	319 440	175 500	95 400	270 900
Totalt, Kton	19 913	20 785	40 698	19 551	21 582	41 133	20 095	23 208	43 303

Jämfört med hela riket utgör de volymer som hanteras i Göteborgs hamn följande andel av hela riket (uppgifter från år 2006):

	Andel
Containers	62 procent
Ro/Ro-enheter	21 procent
Fordon/bilar	28 procent
Petroleumprodukter	38 procent
Passagerare	6 procent

Hamnens framtida utveckling

Göteborgs Hamn AB visar i nedanstående tabell en bedömd långsiktig utveckling:

Container-enheter på järnväg	Nya fordon	Oljevolym, milj ton inkl biobränslen och transshipment	Utvecklingen av rullande enheter i Ro/ Ro-terminalen inkl. Arendal och SECU-boxar	Container-volym i container-terminalen*	Ytterligare containervolymer hanteras som rullande i Ro/Ro-terminalerna	
Antal enheter	Totalt		Rollenheter	TEU	Varav transshipment	
2006	165 000	328 495	21	402 000	717 000	0
2008	200 000	270 900	22.7	395 000	755 000	0
2011	255 000	368 000	25	402 000	1 050 000	210 000
2017	485 000	391 000	26	521 000	1 500 000	315 000
2020	615 000	393 000	30	593 000	1 760 000	385 000

* Ytterligare containervolymer hanteras som rullande i Ro/Ro-terminalerna.

Marknad och godsflöden

Marknad

Göteborg har etablerade sjöförbindelser med hamnar i stort sett i hela världen. Näst efter Brofjorden är hamnen den största hamnen i landet för import av råolja. Import och export av nya fordon är också en viktig gren av verksamheten i hamnen. Hela landet är avlämnings- och upptagningsområde för det gods som skeppas över Göteborgs hamn. Stora godsflöden finns även mellan Göteborg och Norge.

Sjötransporter

Stora oceangående fartyg anlöper regelbundet hamnen i trafik mellan Europa och Fjärran östern. Feedertrafiken till och från de centraleuropeiska hamnarna är omfattande. Linjetrafiken över Nordsjön både till Storbritannien och länderna längs södra delen av Nordsjön är betydande.

Hamnen svarar för stora delar av den regelbundna linjetrafiken för passagerare och gods till och från Sverige till Tyskland och Danmark. Hamnen har linjetrafik till och från den amerikanska kontinenten. Då inkommande kvantiteter råolja raffinerar i staden skeppas större delen de raffinerade produkterna ut med fartyg till många hamnar i Sverige.

Vägtransporter

Årsmedelsdygnstrafiken (ÅDT) på Lv 155 var år 2008 ca 30 000 fordon/dygn varav 3 900 lastbilar. På väg E6.20

norr om Vädermotet var trafikmängden år 2008 ca 15 600 fordon/dygn varav 1 300 lastbilar. På väg E6.20 söderut (Älvsborgsbron) var trafiken år 2008 ca 52 000 fordon/dygn varav 5 300 lastbilar.

Järnvägstransporter

Under år 2007 trafikerar Hamnbanan av runt 70 godståg/dygn. Ombyggnader för ökad mottagningskapacitet pågår i de två yttre bangårdarna Skandia och Älvsborgsbangårdarna gör det möjligt att ta emot ca 80 tåg/dygn. Genom en planerad utökning av signalregleringskapaciteten på den östliga Kvillebangården kan ytterligare godstågskapacitet erhållas samt möjliggöra korttidslagring av godståg under rusningstrafik i persontrafiken på Bohusbanan. Bohusbanan signalregleras för närvarande och kommer från årsskiftet 2008/2009 att trafikerar av halvtimmestrafik under högrafiktid vilket kommer att belasta Marieholmsbron med ungefär 50 passager/dygn.

I dagsläget bedöms Marieholmsbrons kapacitet vara max 200 tåg/dygn om bron ej öppnas för sjöfart. Banverket bedömer därför brons kapacitet fullt utnyttjad år 2013/2014. Med dagens tillväxt och efterfrågan på järnvägstransporter till och från Göteborgs hamn kan störningar förväntas uppkomma redan tidigare.

Göteborgs Hamn AB utvecklar systemtrafik och så kallade godspendlar till och från i dagsläget 23 olika orter i Sverige

och Norge. På orter som exempelvis Nässjö finns så kallade torrterminaler, en terminal utanför ett hamnområde – utan vatten. En intermodal knutpunkt, där till exempel en container eller lastbilstrailer byter transportsätt, från bil eller tåg eller tvärtom. Diskussioner pågår om flera nya tågupplägg som kräver kapacitet som exempelvis möjligheten att köra biobränsle till Ryaverkets kraftanläggning eller utökning av trafiken till Volvo.

PRECISERING AV RIKSINTRESSET GÖTEBORGS HAMN

Utgångspunkter för precisering av riksintresse hamn

Som tidigare nämnts är det endast allmänna hamnar som kan pekas ut som riksintresse för sjöfart. En allmän hamn ska fylla ett allmänt samhällsintresse, vara av särskild betydelse för den allmänna samfärdseln och ska i princip vara öppen för allmän trafik. Göteborgs hamn är en allmän hamn.

Yttre gräns för Göteborgs hamns allmänna område visas med blå linje. Inre gräns går vid Lärjeåns mynning i Göta älv.

Sjöfartsverket pekade den 15 maj 2000 ut Göteborgs hamn och anslutande allmänna farleder 161 och 165 som funktioner av riksintresse.

Det finns ett behov att precisera vilka hamndelar som bedöms ingå i riksintresset Göteborgs hamn. I riksintresseanspråket ingår även behovet av framtida expansionsområden. Trafiken över respektive hamndel utgör del av den samlade hamnverksamheten i Göteborgs hamn.

Riksintresset är inte statiskt utan det sker förändringar över tiden. Riksintresset syftar till att skydda möjligheten att nyttja viktiga hamnfunktioner. Om en ny hamn eller hamndel etableras och en viss hamnverksamhet kan omlokaliseras på ett godtagbart sätt kan riksintresset för den tidigare hamnfunktionen komma att omprövas. Först när en ny lokalisering av verksamheten har tillståndsprövats och kommit till stånd, kan en omprövning av riksintresseanspråken ske.

Kriterier

Kriterier är ett sätt att karaktärisera viktiga funktioner hos hamnen och härigenom få ett underlag för bedömning av vilka hamndelar som bör ingå i riksintresset Göteborgs hamn. Följande kriterier används i hela Sverige av Sjöfartsverket vid preciserade beskrivningar av hamnar av riksintresse. En hamndel behöver bara uppfylla ett av kriterierna för att den ska kunna pekas ut som hamndel av riksintresse.

1. En samlad hamnfunktion som har en omfattande gods-

hantering (årlig volym på 1,5 milj. ton gods), 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.

2. Hamn eller hamndel som har speciellt goda naturresurser, det vill säga som på grund av sin beskaffenhet eller sitt läge är särskilt lämplig för sjöfart.
 - exempelvis är förutsättningen naturligt djuphamns-läge med möjlighet till anslutning till väg- och järnvägsnät en samhällsresurs som bör tillvaratas.
3. Hamn eller hamndel som försörjer eller samverkar med annan anläggning av riksintresse.
 - för transport av passagerare och varor utnyttjas olika transportslag, som väg-, järnvägs-, flyg- eller sjötransporter.
 - de olika transportslagen samverkar och är delvis beroende av varandra. Detta ömsesidiga beroende bör beaktas när riksintressen pekas ut.
 - hamnen eller hamndel som försörjer en annan anläggning av riksintresse och likvärdiga alternativ saknas till denna försörjning. Härigenom främjas en långsiktigt hållbar transportförsörjning.
4. 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.
 - det är angeläget att beakta försörjningsmöjligheter när det gäller speciella produkter som är nödvändiga för grundläggande samhällsfunktioner som exempelvis energiförsörjningen.
 - det är viktigt att slå vakt om förutsättningarna för

Yttre gräns för Göteborgs hamns allmänna område visas med blå linje. Inre gräns går vid Lärjeåns mynning i Göta älv.



sådana sjötransporter som ligger väl i förhållande till sin marknad eftersom de ger mindre miljöpåverkan i form av utsläpp, mindre trängsel och även mindre risker än vägtransporter. Härigenom främjas en god miljö och en omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle.

Hamndelar av riksintresse

Nedanstående hamndelar i Göteborgs hamn bedöms vara av riksintresse.

YTTERHAMNEN

Torshamnen

Här hanteras inkommande råolja dels med oceangående tankfartyg och dels med tankfartyg från närområdet, exempelvis från Nordsjön. Under 2008 hanterades 9,5 miljoner ton råolja. Även utskeppning av sten finns i hamndelen.

Arendalshamnen

Hamndelen utgör i nuläget (2009) ett komplement till verksamheten vid Älvsborgshamnen (se nedan). Här hanteras uteslutande rullande gods.

Älvsborgshamnen

Här sker hantering av Europabundet Ro/Ro-gods. Under 2008 hanterades här 395 000 rullande enheter och 166 000 bilar.

Skandiahamnen

Här finns fyra verksamheter: containerterminal, bilterminal, transocean Ro/Ro-trafik och bananhantering. Under 2008 hanterades 755 000 TEU inkl bananer, 18 000 Ro/Ro-enheter och 103 000 bilar.

Skarvikshamnen

Här sker lossning av råolja för bitumenframställning, lossning och lastning av raffinerade oljeprodukter samt kemikalier. Under 2008 hanterades sammanlagt 425 000 ton råolja, 40 000 ton basoljor och 12 500 000 ton raffinerade produkter.

Ryhamnen

Denna hamndel används främst för utlastning till fartyg av LPG (Liquid Petroleum Gas) och av raffinerade produkter såsom bunkeroljor. Under 2008 hanterades 55 000 ton LPG, 250 000 ton raffinerade oljeprodukter samt 400 000 ton bunkeroljor. I området finns ett naturgaseldat kraftvärmeverk som togs i drift 2006.

INNERHAMNEN

Majnabbeterminalen

Hamndelen används för Stenas gods- och passagerartrafik på Tyskland, Kiel och Travemünde. Under 2008 hanterades över hamndelen 469 400 passagerare, 99 760 Ro/Ro-enheter, 1 130 nya bilar och 77 400 personbilar.

Masthuggskajen

Hamndelen används för Stenas trafik på Danmark. Här hanterades under 2008 1 360 200 passagerare, 149 000 Ro/Ro-enheter, 1 795 nya bilar och 265 500 personbilar.

Kvillepiren/Kvilleterminalen *

Denna hamndel används i huvudsak av Stenas järnvägsfärja till Danmark. Över hamndelen skeppades år 2008 endast 10 järnvägsvagnar, 29 144 Ro/Ro, 168 nya bilar och 29 176 passagerare.

* Länsstyrelsen har i granskningsyttrande över Göteborgs översiktsplan 2008-08-25 angett avvikande mening. Granskningsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om översiktsplanen vad gäller Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 12 kap PBL i ett senare planeringsskede. Av granskningsyttrandet framgår att "de funktioner som idag finns vid Frihamnen och Kvillepiren är av största vikt ur ett regionalt och lokalt perspektiv med hänsyn till att de är en del av den samlade verksamheten i Göteborgs hamn samt inrymmer en färjetrafik av internationell karaktär. En förändrad markanvändning i dessa områden behöver föregås av en omlokalisering av dessa funktioner. Om det i ett senare planeringsskede framkommer att områdena Frihamnen och Kvillepiren har en avgörande nationell betydelse för hamnverksamheten, det vill säga är av riksintresse, kan Länsstyrelsen komma att ompröva detta ställningstagande."

Riksintresseanspråket för denna hamndel ligger kvar intill sådan tidpunkt då området tas i anspråk för annan verksamhet än hamnverksamhet och då hamnverksamheten kunnat flyttas till annan hamndel.

Frihamnen/Frihamnsterminalen *

Denna hamndel används i huvudsak för internationell kryssningstrafik. Under 2006 anlöpte 15 kryssningsfartyg denna hamndel.

Inom riksintresset kan eventuellt inrymmas annan verksamhet än hamnverksamhet under förutsättning att denna påtagligt inte kan komma att omöjliggöra utnyttjandet av hamndelen för den kryssningstrafik som finns där.

Utvecklingsområden

Utvecklingsområde 1 (detaljplanearbete pågår)

Lilla Aspholmen, sydöstra hörnet av Halvorsäng från Vikans kross ner till Vädermotet och området mellan Öckeröleden och Oljevägen där det i nuläget finns en speedwaybana är utvecklingsområde på kort sikt.

Området framgår på kartbilaga 1 och ingår som en del i riksintresset Göteborgs hamn. Planer finns att inom en femårsperiod bygga ihop Älvsborgshamnen med Arendalshamnen vilket skulle täcka de närmaste tio årens behov av utrymme för ökad Ro/Ro-trafik. Ytorna på land säkerhetsställer plats för rullande gods. Detaljplanearbete pågår.

Utvecklingsområde 2 (inom 10 år)

Stora Risholmen och större delen av landtungan som leder dit är utvecklingsområde på medellång sikt. Del av landtungan väster om vägen närmast Torsviken tillhör utvecklingsområde 4.

Området framgår på kartbilaga 1 och ingår som en del i riksintresset Göteborgs hamn. Beroende på förväntad trafikökning kommer området att behöva iordningsställas inom den närmaste 10-årsperioden för att svara mot förväntad utveckling under 10-årsperioden efter 2017. Diskussion om tillfartsvägar, både landsväg och järnväg, i området pågår.

Utvecklingsområde 3 (bortom 10 år)

Vattenområdet mellan Lilla Aspholmen och Stora Risholmen/Flatholmen/Torsholmen och mellan Risholmen och den västra gränsen i vattnet för allmänt hamnområde inklusive ön Hjärtholmen och ett område vid Vikans kross och Lilla Rödjan upp till ny planerad väg mellan Hisingsleden och

Öckeröleden samt området mellan Gamla Arendalsvägen och Nynäs Raffinaderi AB begränsat både i norr och söder av Oljevägen är utvecklingsområde på lång sikt.

Området framgår på kartbilaga 1 och ingår som en del i områden av riksintresset för Göteborgs hamn. Området är tänkt för hamnens utveckling bortom närmaste 10-årsperiod.

Utvecklingsområde 4 (bortom 20 år)

Området nordväst om Ro/Ro-terminalen vid Arendal med bland andra gatorna Hamneviksvägen, Terminalvägen och Arendals allé, Torsviksområdet, landremsan väster om Älvsborgshamnen inklusive Arken, området väster om Nabbevägen exklusive Rya skog, området Färjestaden samt området mellan Hamnbanan och Fågelrovägen intill Rya Nabbe är utvecklingsområde på lång sikt.

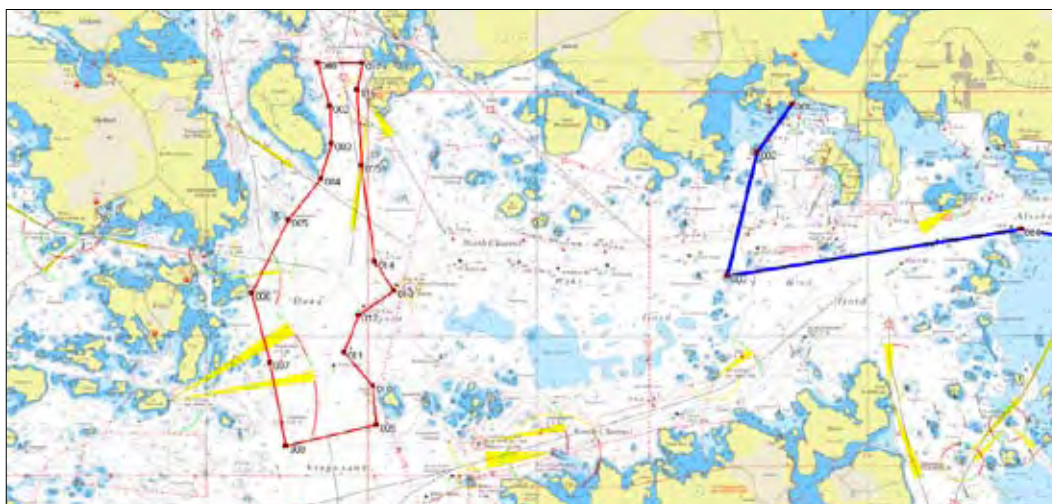
Området framgår på kartbilaga 1 och utgör en del i områden av riksintresse för Göteborgs hamn. Om en förändring sker av värderingen och nuvarande nyttjande av områdena, bör de i första hand tillställas Göteborgs hamn för dess långsiktiga utveckling eller upplåtas för annan hamn eller sjöfartsberoende verksamhet.

Övriga hamndelar och viktiga hänsynstaganden

Det är viktigt för den totala verksamheten i Göteborgs hamn, och för skyddet av riksintresset att även hamndelar som inte direkt utpekats vara av riksintresse, men som ligger i direkt anslutning till området för riksintresset, antingen kan behålla den verksamhet som finns där i nuläget eller kan komma att användas på ett sådant sätt att det vare sig hindrar riksintresset Göteborgs hamn eller den farled till Väneren av riksintresse med nummer 955 som går genom området. Hamndelar som berörs är:

Område 1 mellan yttre hamngräns till Götaälvbron, på norra sidan av älven med Dalanäs oljeterminal och på södra sidan med Klippan, Nya varvet, Carnegiekajen, Fiskhamnen, Stigbergskajen, Skeppsbrokajen, Stenpiren, Packhuskajen och Lilla Bommens hamn. Dessa hamndelar används bland annat för mindre kryssningsfartyg, mindre passagerartrafik, fritidsfartyg och boendefartyg, museifartyg, Kustbevakningens fartyg, militärfartyg, Sjöfartsverkets tjänstefartyg inklusive lotsbåtar och fiskefartyg.

Område 2 mellan Götaälvbron och Marieholmsbron, Gullbergskajen, Ringökajen och Gasverkskajen. Dessa hamndelar används av olika företag men anknytning till vatten för mindre bogserbåtar, arbetsfartyg, flytande restauranger m fl.



Djupvattenområde Danafjorden röd linje. Blå linje markerar den västra gränsen för Göteborgs allmänna hamnområde.

Område 3 mellan Marieholmsbron och östra hamngränsen vid Lärjeåns utlopp i Göta älv. Dessa hamndelar används av privata företag för hantering av vägsalt, stål, sand- och mineralhantering och för muddringsverksamhet.

Område för reparationsvarv

Förekomsten av ett varv för reparation av fartyg i en hamn som Göteborg utgör en styrka då hamnen ska marknadsföras i världen. Denna funktion utgörs i dag av Cityvarvet. Cityvarvet kan ta hand om alla fartyg som trafikerar Göteborgs hamn, utom de största råoljetankfartygen och de stora containerfartygen. Verksamheten är viktig för den totala verksamheten och tillika för den funktionen som är grund för riksintresset. Cityvarvets verksamhet ligger inom Göteborgs hamns allmänna hamnområde. Varvet utgör även en viktig del i sjösäkerhetstänkandet då reparation av skada på fartyg i trafik på hamnen kan ske på plats. Cityvarvet är idag det enda fullstora varvet i Sverige som kan ta emot linjefartyg för reparation, vilket på ett väsentligt sätt bidrar till den fartygsnäring som använder Göteborgs hamn. Hänsyn till verksamheten vid Cityvarvet måste därför tas vid framtida planarbete. Området kring varvet utgör del av influensområdet till hamnen.

En utbyggnad av bostäder i direkt anslutning till hamnområdet är inte förenlig med hamnverksamheten på grund av att de boende kan bli störda. Detta kan leda till krav på inskränkningar av hamnverksamheten och därmed medföra att utnyttjandet av riksintresset påtagligt försvåras. För att kunna ta i anspråk område som är av riksintresse för hamn måste ett godtagbart hamnalternativ finnas. Eventuell annan verksamhet får provas från fall till fall. Står två riksintressen mot varandra, sker avvägningen i kommunens översiktsplanering. Läs mer om nödvändiga hänsynstaganden för skyddet av riksintresset under rubriken "Influensområde".

Anslutande och kompletterande infrastruktur av riksintresse

Farleder

Till Göteborgs hamn leder de allmänna farlederna 161 och 165 in från havet. Farled 165 byter inom hamnområdet till nummer 955 som fortsätter upp i Göta älv.

Sjöfartsverket har ambitionen att värna om funktionen i farledssystemet som en del av ett långsiktigt hållbart transportsystem till Göteborgs hamn.

Djupa och skyddade lägen

Sjöfartsverket pekade 2001-10-22 ut ett antal vattenområden längs kusten som kan användas för tillfällig ankring av större fartyg eller andra farkoster då särskilda behov av detta uppstår. Ett sådant område finns på Danafjorden som ligger delvis inom Göteborgs stads vattenområde men utanför gräns för Göteborgs hamns allmänna hamnområde.

Områdena är avsedda för tillfällig uppankring av fartyg som av olika anledningar är tagna ur trafik. En anledning kan vara en global oljekris vilket troligen skulle innebära att ett stort antal tankfartyg skulle bli sysslösa. I sådana lägen är det viktigt att på ett säkert sätt kunna ankra upp dessa fartyg på väderskyddade platser. Områdena är inte avsedda för uppankring av skadade fartyg.

Under 2008 tog Sjöfartsverket upp en diskussion med Länsstyrelsen i Västra Götaland om precisering av dessa områden. Diskussion pågår vid färdigställandet av denna rapport.

Vägar

Till Göteborgs ytterhamn leder den kommunala Tankgatan, vilken ansluter till Lv 155 (Torslandavägen) vid Oljevägsmotet. Lv 155 ansluter i sin tur till väg E6.20 (Hisingsleden) vid Vädermotet. Väg E6.20 ingår i det nationella stamvägnätet och därmed är klassad som riksintressant för vägtransportsystemet.



Hamnbanan.



Färjeterminalerna på den södra älvstranden når man via väg E45, vilken ingår i TEN-vägnätet, men även i det nationella stamvägnätet och därmed också är klassad som väg av riksintresse. Tysklandsterminalen nås via Jaegersdorffsmotet och Elof Lindälvs Gata, medan Danmarksterminalen nås via Fiskhamnsmotet och Emigrantvägen (Lv 569).

Såväl Lv 155 och väg E6.20 är klassade som primära transportleder för farligt gods. När det gäller väg E6.21 (Lundbyleden) gäller, på grund av närliggande kontors- och bostadsbebyggelse samt Lundbytunneln, restriktioner för dessa transporter. Detsamma gäller väg E45 öster om Jaegersdorffsmotet med Götatunneln. Även för Tingstadstunneln gäller restriktioner för farligt gods.

Järnvägar

Till Göteborgs ytterhamn leder Hamnbanan. Hamnbanan är en enkelspårig, fjärrstyrd godsjärnväg som har standard av STAX 25 (största tillåtna axellast är 25 ton) och tunnlar som har lastprofil C. Banan elektrifierades 2003. Banan ansluter till Bohusbanan vid Kville bangård och går därefter på den enkelspåriga Marieholmsbron över Göta älv. Bron är öppningsbar för sjöfart på älven vilket sker i genomsnitt 10 gånger per dygn vintertid och ca 25 gånger per dygn under semesterperioden sommartid i dagsläget.

Vid Oljevägen går ett stickspår norrut från Hamnbanan till Volvo, det så kallade Volvospåret, och till det högt utvecklade logistikområdet i Arendal.

Hamnbanans sträckning utgör delvis en begränsning för fortsatt expansion av såväl verksamheter som bostadsutveckling på norra älvstranden varför en förstudie, färdigställd under 2008, har genomförts i syfte att möjliggöra utbyggnad av hamnbanans kapacitet samt att minska de begränsningar som den kraftigt ökade godstrafiken har på övrig expansion i området. Det finns två olika förslag på utbyggnad av hamnbanan. Dessa redovisas på kartbilaga 1. Banverket avser att

utöka järnvägens riksintressen längs den planerade utbyggnaden när järnvägsutredning/ järnvägsplan har färdigställts.

På Hamnbanan transporteras idag containeriserat gods och systemtransporter med andra godslag till och från ytterhamnen samt bland annat farligt gods från de två raffinaderierna.

Hamnbanan ansluter i ytterhamnen till den så kallade Centralharpan i Containerterminalen, Arkens bangård och Bilterminalen.

På södra sidan av Göta älv utgörs järnvägens riksintressen dels av Sävenäs bangård, Gullbergsvass kombiterminal, Göteborg C samt de därifrån utgående järnvägsbanorna Norge-Vänerbanan, Västra Stambanan, Kust-till-kustbanan samt Väst kustbanan. Se vidare kartbilaga 1.

Industriell produktion

I sammanhanget riksintresse för Göteborgs hamn är det de verksamheter som har ett direkt samband med verksamheten i hamnen och dess anslutande infrastruktur som ska betraktas som områden av riksintresse för industriell produktion. Dessa områden avgränsas i kartbilaga 1.

I riksintresseområdet för industriell produktion inryms verksamheter vilka hanterar produkter där närheten till hamnen är av betydelse. Det gäller bland annat oljehantering, bilindustri och verksamheter med hantering av andra tunga produkter. Det innebär att de befintliga verksamhetsområden som idag disponeras av Preem, Nynäs och Shell raffinaderier samt Volvo Torslanda är av riksintresse. Även områden för logistikhantering och omlastning mellan olika trafikslag, logistikcentrum och kombiterminaler ska betraktas som riksintresse för industriell produktion. Riksintresset inbegriper även de områden där detaljplan finns resp. där detaljplanering pågår för utveckling av dessa verksamheter, bland annat område för ett logistikcentrum mellan Sörredsvägen och Hisingsleden norr om Volvo Torslanda.

INFLUENSOMRÅDE

Allmänt

Influensområdet bestäms dels av hamnens fysiska utbredning dels av restriktioner till följd av miljöstörningar som buller, vibrationer och luftföroreningar samt de risk- och säkerhetsaspekter inkl. sjöfartsskydd, som är kopplade till hamnverksamheten och till transporter till och från hamnen. För att hamnverksamheten ska kunna fortgå och utvecklas måste hänsyn till dessa förutsättningar tas vid kommunens planläggning och tillståndsprövning samt prövas i olika tillståndsbeslut. Redovisningen av de olika miljöfrågorna nedan utgår till stor del från Naturvårdsverkets handbok med allmänna råd "Hamnar – Om hälso- och miljöpåverkan, MKB, tillståndsprövning m.m." (Handbok 2003:7).

När det ska prövas om en åtgärd kan påverka ett riksintresse negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom området av riksintresse eller utanför området. Det är själva påverkan på funktionen hamn som är avgörande för bedömningen.

Ansökan om tillstånd att bedriva hamnverksamhet har lämnats in för respektive Container- Bil och Ro/Ro-terminalerna (Skandiahallen, Älvsborgshamnen, Arendal), Frihamnsområdet samt Kvillepiren, Majnabbe och Masthugget samt Oljehamnen (Torshamnspiren, Skarvik- och Ryahamnen). Tillstånd till verksamheten på respektive plats har, med undantag för Oljehamnen, lämnats under juni 2009, se även "Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken". Vidare har enskilda verksamhetsutövare sökt och fått tillstånd för hamnverksamhet inom området för Göteborgs allmänna hamn. I varje ansökan ingår en miljökonsekvensbeskrivning. Dessa miljökonsekvensbeskrivningar ger en fördjupad och bredare beskrivning av miljöförhållandena.

Under rubriken "Sjöfartsskydd" finns en beskrivning av de nya säkerhetsregler som infördes för den internationella sjöfarten den 1 juli 2004. Frågan behöver uppmärksammas även i planeringssammanhang eftersom de nya reglerna i vissa fall medför behov av att inhägna ytterligare markområden.

Buller

Många verksamheter inom hamnområdena medför bullerstörningar. Buller uppkommer i samband med lastning, lossning och hantering av gods. Bullret kommer från kranar, arbetsmaskiner och från transporter inom hamnområdet. Även fartygen och väg- och järnvägstrafiken inom hamnområdet ger upphov till buller. Lågfrekvent buller, som exempelvis kan uppkomma från fartygens hjälpmotorer, medför särskilda problem eftersom störningsgraden blir större av

detta buller. Lågfrekvent buller dämpas mycket sämre i fasad än annat buller, vilket kan ge problem för inomhusmiljön. Ett särskilt slagljud uppstår vid hantering av en tom stålcontainer och vid av- och påkörning av ramper. Verksamheter i hamnen medför att även områden utanför själva hamnområdet kan bli bullerstörda. Bil- och tågtrafik till och från hamnen kan också vara störande för boende i närheten av järnvägsspår och tillfartsvägar till hamnområdet. Även hamnanknuten industriell verksamhet kan ge upphov till buller.

Planeringsriktlinjer för buller

Bullerfrågorna måste uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavståndet blir tillräckligt. Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller vid bostäder m.m. samt Socialstyrelsens rekommendationer för lågfrekvent buller i bostäder samt riksdagens riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik måste beaktas. I externt industribuller innefattas såväl buller från hamnverksamheten som från fartygen och från väg- och järnvägstrafik inom hamnområdet. Vid väg- och järnvägstrafik som försörjer de olika hamndelarna, men genereras utanför hamnområdet, tillämpas riksdagens riktvärden för väg- och järnvägstrafik.

De av riksdagen fastställda riktvärdena för buller bör anges i kommunens översiktsplan. Vid planläggning och tillståndsprövning inom områden i anslutning till de olika hamndelarna, bör bullerutredningar tas fram där det framgår vilka områden som är utsatta för vilken typ av buller, så att ett tillräckligt skyddsavstånd kan avsättas. Detta kan gälla även för områden som ligger på andra sidan vattnet i förhållande till en hamn. Buller från hamnverksamhet är svårt att skärma av. Bullerskärmar behöver vara mycket höga om de ska ha någon effekt.

I vägtrafik- och järnvägssammanhang har ibland prövats att för bostäder i centrala lägen göra vissa avsteg från riksdagens riktvärden genom ett resonemang om att höga ljudnivåer vid vissa boningsrum bättre kan accepteras om nivåerna vid andra boningsrum, t.ex. sovrum, istället är tystare. En anledning till detta avsteg är trafikbullrets stora utbredning, särskilt i våra tätorter, och att det ofta bedöms som tekniskt ogenomförbart att reducera trafikbullret till en nivå under riktvärdena. Avstegsresonemanget bör dock tillämpas med försiktighet.

Boverket har tagit fram Allmänna råd 2008:1 och vägledning i rapporten "Buller i planeringen – planera för bostäder i områden utsatta för buller från väg- och spårtrafik" (2008). I planeringssituationer, där avsteg från riktvärdena har ansetts som nödvändiga har Länsstyrelsen använt sig av nämnd rap-

Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller avseende befintlig industri

Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA			Högsta ljudnivå i dBA (läge "fast")
	Dag (kl 07 - 18)	Kväll (kl 18 - 22) samt sön- och helgdag (kl 07 - 18)	Natt (kl 22 - 07)	Momentana ljudnattetid (kl 22 - 07)
Arbetslokaler för ej bullrande verksamhet	65	60	55	-
Bostäder och rekreationsområden i bostäders grannskap samt utbildningslokaler och vårdbyggnader	55	50	45	55
Områden som planlagts för fritidshusbebyggelse och rörligt friluftsliv	45	40	40	50

port. De principer som framförs i rapporten har utgjort grund för Länsstyrelsens beslut. Göteborgs Stad har tagit fram policyn "Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller – utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg."

Vid olika typer av industriell verksamhet finns helt andra tekniska möjligheter att nå riktvärdena än vad som är fallet vid trafikbuller. Det är därför lättare att klara bullernivåerna genom åtgärder vid källan.

Nedan redovisas de olika riktvärden för buller som ska beaktas vid planläggning och tillståndsprövning.

Riktvärden för industribuller vid bostäder, utbildningslokaler och vårdlokaler, arbetslokaler m.m.

Enligt Naturvårdsverkets handbok bör Naturvårdsverkets riktvärden för externt industribuller (RR 1978:5 rev 1983) tillämpas vid bullerstörning från hamnverksamhet. Dessa riktvärden gäller även för väg- och järnvägstrafik inom ett hamnområde. Trafikbuller från bangårdar räknas även som industribuller. Verksamheten i Göteborgs hamn har bedrivits i många år, varför Naturvårdsverkets riktlinjer för befintlig industri bör tillämpas. Emellertid kan det vara svårt att alltid klara dessa värden med hänsyn till fartygens nuvarande standard och skiftande meteorologiska förhållanden. Det innebär att avvikelser måste accepteras.

Vidare kan det endast anses rimligt att tillämpa riktvärdena vid nybyggnation av bostäder, utbildningslokaler och vårdlokaler, arbetslokaler med mera.

Rekommendationer för bedömning för lågfrekvent buller inomhus i bostäder

För bedömning av lågfrekvent buller tillämpas Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6). Socialstyrelsens råd tillämpas i bostäder, undervisningslokaler, vårdlokaler samt sovrum i tillfälligt boende. Riktvärden saknas för lågfrekvent ljud utomhus.

I fallet Göteborgs hamn, med en sedan lång tid tillbaka väletablerad, befintlig hamnverksamhet, är det endast rimligt att tillämpa riktvärdena vid nybyggnad av bostäder, utbildningslokaler och vårdlokaler, arbetslokaler med mera.

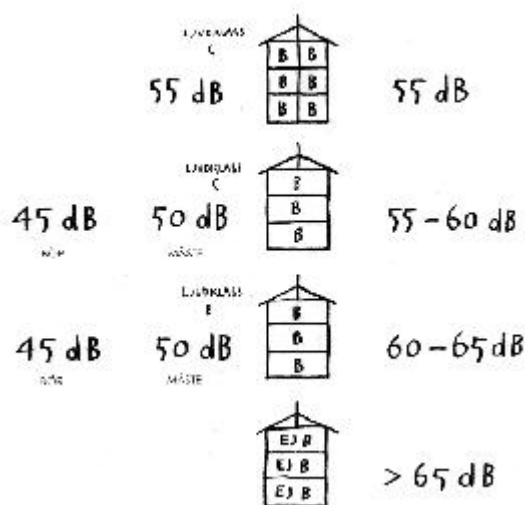
Riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik utanför hamnområdet

"Utanför hamnområdet" avser områden belägna utanför gränsen för Göteborgs allmänna hamn. För väg- och järnvägstrafik har riksdagen (i infrastrukturpropositionen (1996/97:53) lagt fast riktvärden för buller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur för bostadsmiljön som är tillämplig för detta buller.

Utrymme	Vägtrafik	Järnvägstrafik
Inomhus	30 dBA ekvivalentnivå	30 dBA ekvivalentnivå
Inomhus	45 dBA maximalnivå nattetid	45 dBA maximalnivå nattetid
Vid fasad	55 dBA ekvivalentnivå	60 dBA ekvivalentnivå (förutom på uteplats)
På uteplats	70 dBA maximalnivå	55 dBA ekvivalentnivå samt 70 dBA maximalnivå

Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller – Göteborgs Stads bullerpolicy

Policyns grundregel är att riktvärdena för inomhusmiljö alltid ska klaras och att ekvivalentnivån utomhus vid fasad inte ska överstiga 65 dBA. När den ekvivalenta ljudnivån utomhus på någon fasad för bostaden är mellan 55 och 65 dBA ska lägenheterna vara genomgående med möjlighet att ordna sovplats mot den tysta (45 dBA) eller ljuddämpade (50 dBA) sidan för samtliga boende i lägenheten. När den ekvivalenta ljudnivån utomhus på någon fasad för bostaden är mellan 60 och 65 dBA ska dessutom ljudklass B användas för ljuddämpning inomhus. Möjligheten att ordna tysta uteplatser bör vägas in i bedömningen. Ljudnivån på uteplatsen bör inte överskrida ljudnivån på byggnadens bullerskyddade sida. Se figur nedan.



Principer vid avsteg från bullerriktvärden enligt Göteborgs Stads "Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller" februari 2006.

Enligt policyn kan dessa avsteg från riktvärdena bli aktuella i stadens centralare delar, vilket definieras som det område som begränsas av ett avstånd på ca 4 km från Brunnsparken. Avsteg kan också bli aktuella i områden med stadskaraktär, dvs. områden med kvartersstruktur och trafik på omgivande gator eller områden med en blandad bebyggelse av olika ålder, med ett liv över dygnet, ett varierat utbud av service, relativt stor befolkningstäthet och med ett tätt gångtrafikenät (småskalig kvartersstruktur). Avsteg kan också tillåtas i de områden som ligger högst 500 m från knutpunkter för kollektivtrafiken eller som högst 300 m från övriga hållplatser med fler än en buss- eller spårvägslinje med mycket hög turtäthet. Varje avsteg ska tydligt beskrivas och motiveras.

Länsstyrelsen har framfört att policyn främst bör användas för att se var inom staden förtätning och rimliga bullernivåer kan kombineras som utgångspunkt för planeringen. Nivåer av bakgrundsbuller kan visas som ett generellt kunskapsunderlag. Avsteg bör enbart accepteras i centrala delar av tätbebyggelse och då undantagsvis. Där avsteg kan accepteras, måste utformningen av området anpassas så att en så god ljudmiljö som möjligt kan skapas. Hälsoaspekten måste vara avgörande, inte minst med tanke på barnen. Länsstyrelsen anser vidare att kraven på den yttre miljön som ska ställas på den tysta sidan måste förtydligas när man gör avsteg från bullernormerna. I beskrivningen av buller, bör även störningar från järnvägen nämnas (buller och vibrationer).

Vibrationer

Vibrationsstörningar från järnvägen kan vara ett allvarligt miljöproblem. Det är därför angeläget att stora insatser görs för att minska dessa störningar. Det bör därför undvikas att olämplig bebyggelse från vibrationssynpunkt kommer till stånd. Banverket har, i samverkan med Naturvårdsverket utarbetat en skrift med titeln "Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik" (Dnr S02-4235/SA60) som redovisar verkens långsiktiga mål vad avser buller- och vibrationsstörningar kring järnvägen. Denna skrift är vägledande i samband med planarbete i järnvägens närhet.

Luftkvalitet

Utsläpp till luft inom oljehamnsverksamheten kommer främst från in- och utlastning, hantering och lagring av petroleumprodukter, kemikalier och gaser i bulk. Utsläpp till luft kommer också från fartyg, tåg och lastbilar. Sedan huvuddelen av spåren på Hamnbanan elektrifierades 2002 mellan Kville- och Älvsborgsbangårdarna har utsläppen från de tidigare dieseldrivna loken minskat avsevärt. Diesellok

nyttjas dock fortfarande dels vid växlingsarbete och i den så kallade tågbildningsprocessen på bangårdarna och dels i de delar av Hamnbanan som fortfarande är oelektrifierade. De oelektrifierade delarna är dels från Älvsborgsbangården ut till Arendal dels det så kallade Volvospåret mellan Oljevägen till Volvo Torslandafabriken.

Olika fartyg släpper ut olika mängder beroende på storlek, utrustning ombord och bränsle. Många av de reguljära fartygen har i olika omfattning katalysatorer på sina maskiner. Detta gäller både framdrivnings- och hjälpmaskiner. De senare används för produktion av elström.

Miljökvalitetsnormer för luftkvalitet i utomhusluft finns idag för kvävedioxid, kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar, bensen samt kolmonoxid. Vid planering, planläggning och tillståndsprövning ska kommuner och myndigheter tillämpa och verksamhetsutövare iaktta gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. 3 § miljöbalken.

I Göteborg har åtgärdsprogram för kvävedioxid (med senaste kompletteringen fastställt av Länsstyrelsen maj 2006) och partiklar (fastställt av Länsstyrelsen maj 2006) tagits fram. I arbetet med åtgärdsprogram har uppmärksamats att det i första hand är vägtrafiken som bidrar till att miljökvalitetsnormerna överskrids. Utsläpp från sjöfart och uppvärmning medverkar generellt sett i mindre utsträckning till över-skridanden, men de bidrar alltid till bakgrundsnivån.

Planeringsriktlinjer för luftkvalitet

Luftförhållandena ska uppmärksammas om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar så att skyddsavstånd blir tillräckliga. Vid planering och planläggning i när-områden till olika hamndelar behöver förhållandena när det gäller luftföroreningar klarläggas. Gällande miljökvalitetsnormer ska beaktas av kommuner och myndigheter.

Risk- och säkerhetsaspekter

Risken för olyckor inom hamnområdet är främst knuten till hanteringen av farligt gods, såsom petroleumprodukter och kemikalier. Eventuella olyckor kan orsaka utsläpp till mark, luft och vatten och risker för direkt och indirekt skada på människor finns. Land- och fartygstransporter med farligt gods sker till och från hamnen och inom hamnområdet.

Till hamnen ankommer och avgår fartyg med farligt gods, oftast i container eller rullande enheter. Hamnverksamhet berörs av lag (2006:263) om transport av farligt gods och tillhörande förordning (2006:311). Lagen omfattar förflyttning av farligt gods såsom lastning, lossning, förvaring och hantering. Räddningsverket har gett ut föreskrifter om transporter

av farligt gods. Verksamheter i hamnområdet samt transporter av farligt gods till och från hamnen kan medföra risker för omgivningen och längs transportlederna.

Länsstyrelsen bevakar risker i samband med hantering och transport av farligt gods i ärenden som regleras av miljöbalken och plan- och bygglagen. Företag som söker tillstånd enligt miljöbalken kan få begränsningar i sin verksamhet på grund av att risken i samband med transporter till/från anläggningen är hög. Bebyggelse som planeras nära verksamhet eller transportled för farligt gods kan begränsas vad avser exempelvis avstånd till anläggning/led, utformning och innehåll, just med hänsyn till riskbilden. Omständigheter som påverkar konsekvensen av en olycka med farligt gods längs transportvägen är omgivande tät bebyggelse som till exempel bostads- och kontorsbebyggelse, samt stor koncentration av människor i närhet till vägen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse medför att konsekvenserna blir större vid en farligt godsolycka som kan medföra brand, utsläpp eller explosion.

En viktig riskfaktor att beakta är följderna av framtida klimatförändringar. Hamnens område berörs av såväl stigande havsnivåer som ett ökat flöde och därmed ökad risk för översvämning och skred i Göta älv. Göteborgs robusthet inför väderhändelser och klimatförändringar har utretts av Göteborgs Stad i rapporten ”Extrema väder – hur väl rustat är Göteborg” (2006). Utredningen handlar både om dagens väderrisker och vad som kan komma i framtiden, eftersom klimatförändringarna väntas ge mer extremt väder, till exempel kraftiga regn. Utredningen visar att Göteborg är ganska tåligt för extremt väder idag. Framtida klimatscenarier medför behovet av att se över befintliga invallningar och marknivåer och säkring av föroreningsläckage från deponier vid Torsviken och Arendal vid stigande havsnivå. Att säkra trafiksystemet för extrema vädersituationer är ytterst angeläget, men också mycket kostsamt.

Planeringsriktlinjer för risk- och säkerhetsaspekter

Risk- och sårbarhetsfrågorna ska uppmärksammas tidigt i planprocessen. Om ny bebyggelse planeras i anslutning till befintliga hamnar måste tillräckliga skyddsavstånd finnas. Vid planläggning i närområdena till de olika hamndelarna och intill de vägar och järnvägar som trafikförsörjer hamndelarna, ska riskanalyser tas fram. Av analyserna ska det framgå om det är möjligt att bygga och vilka säkerhetshöjande åtgärder som krävs. Räddningstjänsten i Storgöteborg bör delta i planarbetet.

En svårighet som bör uppmärksammas är att planeringsåtgärder även långt från hamnen kan påverka möjligheterna till transporter till och från hamnen. Korta avstånd mellan väg och bebyggelse medför att konsekvenserna blir större vid en olycka med farligt gods som kan medföra brand, utsläpp eller explosion. Om planförslag som begränsar möjligheterna till sådana väg- och järnvägstransporter genomförs, kan det ge negativa effekter på hamnverksamheten och planerna bör därför inte fullföljas. För Länsstyrelserna i Stockholms, Västra Götalands och Skåne län finns sedan 2006 en gemensam riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods. Policyn innebär att riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 m från en farligt godsled och att de lokala förutsättningarna i det aktuella området ligger till grund för bedömning av riskbilden. Riskpolicyn hindrar inte att lokala riktlinjer används som instrument i riskhanteringsprocessen.

Det är Länsstyrelsen som beslutar om lokala trafikföreskrifter när det gäller transporter av farligt gods på vägarna. Dessa finns kungjorda i länets författningssamling. Räddningsverket ger ut "Räddningsverkets väginformation om farligt gods" som presenterar de vägar och lokala trafikföreskrifter som rekommenderas för transport av farligt gods. Den finns för nedladdning på Räddningsverkets webbplats, www.srv.se. Något liknande finns inte för järnvägar och sjövägar. Däremot kan man titta på den kartläggning som finns över farligt godstransporter, som upprättas regelbundet. Denna kartläggning täcker alla fyra transportsätten och finns också på Räddningsverkets webbplats.

Göteborgs hamn lastar, lossar och transporterar enheter med farligt gods i förpackad form i ytterhamnen. De enda transporter som sker på allmän väg är transporter till intelligande gasningsanläggning och till och från Arkenspårén.

Göteborgs hamn omfattas av lag och förordning om transport av farligt gods, ADR (vägregler), RID (järnvägsregler), IMDG (sjöregler), "Föreskrifter om säkerhetsrådgivare för transport av farligt gods" (SRVFS 2006:9) och SJÖFS 1991:8. Inom hamnområdet tillämpas IMDG:s regler för separation, etikettering och märkning. Miljö- och arbetsmiljölagstiftning samt lagen om skydd mot olyckor är också tillämpliga på farligt gods. Farligt gods ska anmälas till Sjöfartsverkets rapporteringssystem FRS 24 timmar före det anländer hamnen från sjön och till hamnen 24 timmar före ankomst från land enligt SJÖFS 2005:19 och ADR 2004:14.

Den 1/1 2006 infördes securitybestämmelser för farligt godstransporter. De är tvingande i ADR och RID men frivilliga i IMDG. Hamnar omfattas redan av securitybestämmel-

ser genom ISPS och därmed täcks även kraven i transportlagstiftningen. Lagen om brandfarliga och explosiva varor håller på att omarbetas och kan senare komma att påverka hamnens verksamhet.

Hamnen är certifierad enligt ISO 9001:2000 och ISO 14001. Instruktioner för hantering av farligt gods finns i verksamhetssystemet. Uppdatering och information sker vid förändring och följs upp vid årliga revisioner.

Hamnen kan inte redovisa kvantiteter utan endast antalet anmälningar av farligt gods. Vissa enheter såsom containers eller trailers kan anmälas två gånger och en enhet kan innehålla fler än en klass. Siffrorna i tabellen bredvid för Göteborgs hamn anger medelantalet anmälningar per år nedan siffrorna för Stena Line gäller för 2008.

Sjöfartsskydd och skyddsobjekt

FN-organet IMO, International Maritime Organisation, beslutade under 2003 om ett förstärkt skydd för sjöfarten, ISPS-koden. Som ett komplement till det etablerade begreppet "sjösäkerhet" eller "safety" har begreppet "sjöfartsskydd" eller "security" kommit till. Det avser åtgärder som ska skydda sjöfarten mot yttre hot och terrorism. De nya reglerna trädde i kraft 1 juli 2004. I alla hamnar har en skyddsutredning genomförts som resulterat i en skyddsplan i tre nivåer. Skyddsplanerna har godkännas av Sjöfartsinspektionen som är tillsynsmyndighet i Sverige.

Konkret har det betytt att många hamnområden i landet nu är inhägnade. Även andra säkerhetsrutiner med möjligheter till kontroll och övervakning har införts. När det gäller rederi och fartyg har en stor del av tillsynen knutits till passage-rarfartygen som kan ses som ett potentiellt mål för terrorism.

I Göteborgs hamn är följande hamndelar anpassade kraven i ISPS-koden;

Kvillehamnen, kajplats 107 i Frihamnen, Tysklands- och Danmarksterminalerna, Ryahamnen, Skarvikshamnen, Älvsborgshamnen, Arendalshamnen och Torshamnen.

Tillfälliga åtgärder sätts in i övriga delar av Frihamnen och vid Stigbergskajen då dessa används som komplement till kajplats 107 respektive till Masthuggskajen.

Det hittills genomförda sjöfartsskyddet har senare utökats med hamnskydd på så sätt att även inte inhägnade områden kommer att finnas med i en hamns säkerhetsplan i olika lägen. Tillfälliga avlysningar av sådana områden kan därför senare komma att tillgripas när säkerheten i en hamn eller hamndel så kräver. Det ska noteras att Göteborgs hamn som nr 12 i världen och enda nordiska hamn, efter en överens-

Antalet anmälningar av farligt gods 2008		Göteborgs Hamn AB		Stena Line AB	
		Antal	%	Ton	%
Klass	Förklarande text				
Klass 1	Explosiva ämnen och föremål (ex. fyrverkerier, ammunition)	1 300	3.2	186	0.1
Klass 2	Gaser (ex. syrgas, koldioxid)	3 800	9.4	10 808	6.6
Klass 3	Brandfarliga vätskor som bensin, etanol)	10 200	25.2	48 789	30.0
Klass 4	Brandfarliga och självantändande ämnen exempelvis. tändstickor, metallpulver, kol, fiskmjöl, kalium, magnesiumpulver	1 000	2.5	3 269	2.0
Klass 5.	Oxiderande ämnen som ammoniumnitrat och kalciumhypoklorit	5 200	12.8	4 642	2.8
Klass 6.	Giftiga och smittförande ämnen som kvicksilverföreningar, cyanider, bakterier, levande virus, laboratorieprover))	1 400	3.5	13 207	8.2
Klass 7	Radioaktiva ämnen (ex. uranhexafluorid, torium)	30	0.1	0	-
Klass 8	Frätande ämnen (ex. batterier, ättiksyra)	10 400	25.6	51 008	31.3
Klass 9	Övriga farliga ämnen och föremål (ex. miljöfarliga ämnen, asbest)	7 200	17.7	30 991	19.0
Vattenförorenande ämnen	En produkt som har vattenförorenande egenskaper (marine pollutants) ska klassificeras i en ovanstående klasser, men ska dessutom hanteras och klassificeras som vattenförorenande när det transporteras till sjöss. Har produkten inga andra farliga egenskaper än att den är vattenförorenande klassificeras den som klass 9	i u	i u	i u	i u
Totalt		40 530	100	162 900	100

Fördelning mellan Containers och Ro/Ro-enheter är ca containers 14 900 och Ro/Ro-enheter 25 630.

kommelse mellan svenska och amerikanska tullmyndigheter, fick certifikat gällande CSI (Container Security Initiative).

Utöver de åtgärder som har vidtagits enligt ISPS-koden finns ytterligare en säkerhetshöjande faktor i Göteborgs hamn, nämligen ”skyddsobjekt”. Lagen om skydd för samhällsviktiga anläggningar ger ägaren/nyttjaren av en sådan anläggning möjlighet att genom skyddsvakter med polis-mans befogenheter öka bevaknings- och tillträdesskyddet. Oljehamnarna Torshamnen, Rya- och Skarvikshamnarna är skyddsobjekt sedan länge medan Skandiahamnarna, Älvsborgshamnarna/Arendal är skyddsobjekt sedan oktober 2007. Vidare är Preemraff Göteborg inklusive pipelines skyddsobjekt sedan mars 2008.

Planeringsriktlinjer för sjöfartsskydd/hamnskydd och hamnen som skyddsobjekt

Frågan om sjöfartsskydd/hamnskydd behöver uppmärksammas även i planeringssammanhang eftersom de nya reglerna

eventuellt medför behov att ytterligare säkra infrastrukturen för transporten till och från hamnterminalerna om skydds-nivåerna ändras. Bestämmelserna om hamnen som skyddsobjekt medför att särskilda åtgärder kan behöva vidtas för att hindra obehöriga tillträde till nämnda områden samt för att möjliggöra en effektiv övervakning.

ÖVRIGA BERÖRDA RIKSINTRESSEN

Här redovisas de riksintresseanspråk i hamnens närhet som inte omfattas av 3 kap 8 § i miljöbalken.

Torsviken Natura 2000-område – riksintresse enligt 4 kap 8 § MB

Natura 2000 är ett nätverk av EU:s mest skyddsvärda natur-områden. Syftet är att hejda utrotningen av vilda djur och växter och förhindra att deras livsmiljöer förstörs. Varje land har ett ansvar för att identifiera och upprätta områden som är av gemensamt intresse för medlemsländerna. Nätverket har sina rötter i internationella åtaganden som Riokonventionen om att bevara biologisk mångfald (1992) och Bernkonventionen om bevarande av vilda fåglar 1979. Det vilar nu på EU länderna att vidta åtgärder för att livsmiljöer och arter i Natura 2000-nätverket ska ha så kallad gynnsam bevarandestatus, vilket innebär att de ska finnas kvar för våra kommande generationer.

När Sverige anslöt sig till EU 1995 började arbetet med att peka ut värdefulla naturområden som ska ingå i Natura 2000-nätverket. Regeringen godkände år 2000 att Torsviken ingår i nätverket. Utpekande enligt det sk Fågeldirektivet träder i kraft den dag regeringen i respektive land fattar beslut. Lagstiftningen kring Natura 2000 finns i Miljöbalken. Varje medlemsland är skyldigt att implementera skydd av nätverket i sin lagstiftning och därför gjordes en rad tillägg i Miljöbalken år 2001. Natura 2000-områden är av riksintresse enligt 4 kap 8 § MB. Detta innebär att en användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område endast får komma till stånd om tillstånd enligt 7 kap. 28 a § meddelats. Tillstånd får endast meddelas om de i direktiven listade naturtyperna eller arterna inte skadas. Verksamheter som saknar alternativa lösningar, är av väsentligt allmänt intresse och som kan kompenseras (för Fågeldirektivet längs samma flyttstråk) provas av regeringen, vilken kan meddela tillstånd om alla dessa tre förutsättningar är uppfyllda. Om ett beslut strider mot internationell lagstiftning kan EU kommissionen vidta sanktioner.

Torsviken är utpekad enligt Fågeldirektivet på grund av att området är en värdefull lokal för övervintrande och rastande fåglar. Det är de i direktivet listade arterna salskrake, sångsvan och brushane. Verksamheter som kan skada dessa arter ska tillståndsprövas. Sverige är skyldig att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för de aktuella fågelarterna. Utgångspunkten är att bevara och utveckla området, där nedersta gränsen går vid den status som rådde då området föreslogs till nätverket. Torsviken har även ett stort värde för friluftslivet då det är ett populärt mål för fågelskådare inom

tätorten och kommer att utgöra ett rekreationsområde för den ökande befolkningen i kringliggande bostadsområden.

Riksintresse för kulturmiljövård enligt 3 kap 6 § MB

Mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt på grund av deras kulturvärden ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada miljön. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som avses i första stycket Miljöbalken (3 kap. 6 §)

Stora delar av staden Göteborgs stad är av riksintresse för kulturmiljö. Mycket av stadens historia och geografiska läge har starka kopplingar till en lång tradition som hamnstad och ett beroende av sjöfart. Motiveringen till utpekandet av riksintresse i Göteborgs innerstad är som följer:

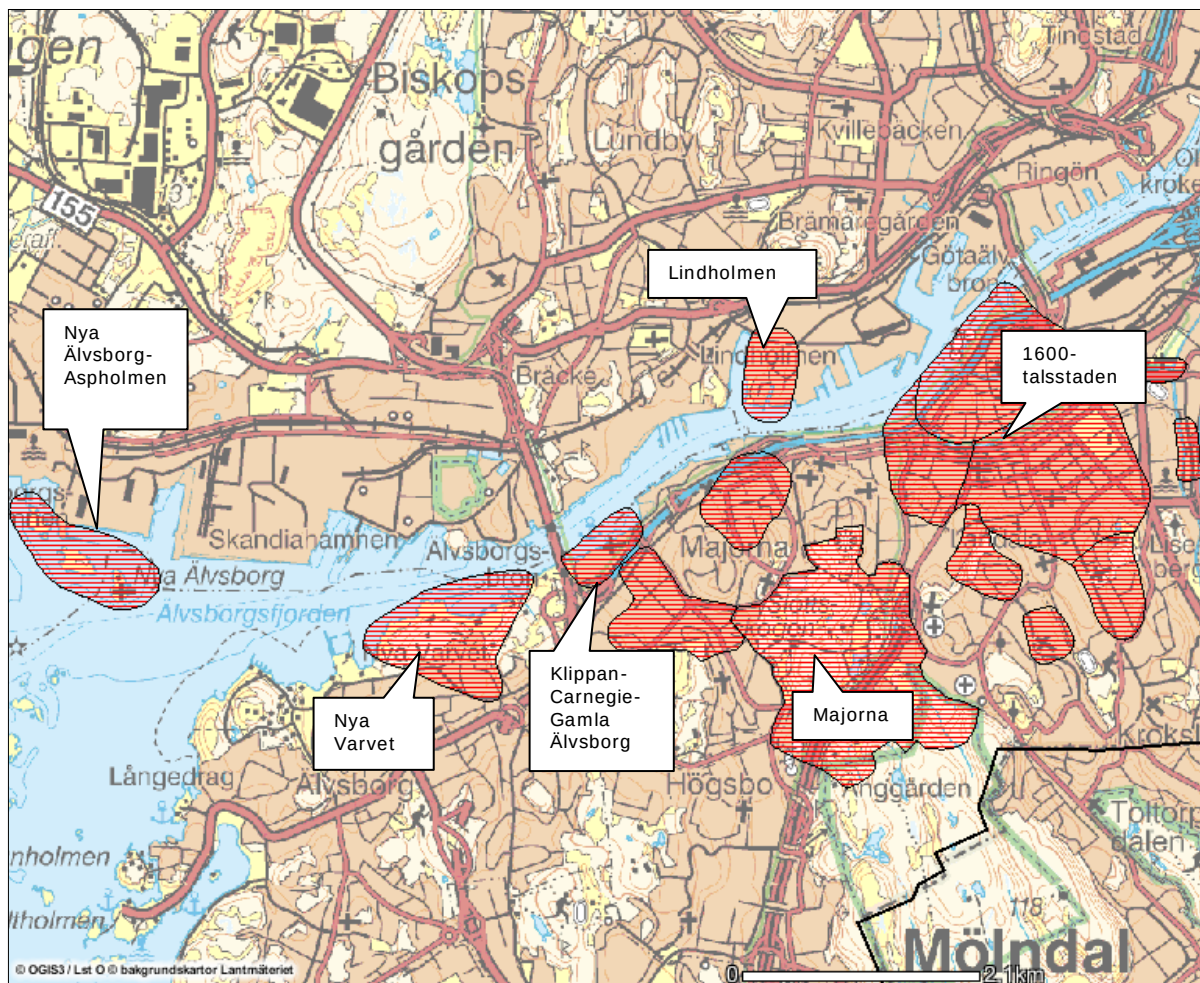
Storstadsmiljö, formad av funktionen som "Sveriges port mot väster" och det för sjöfart, handel och försvar strategiska läget vid mynningen av Göta älvs vattensystem. Rikets främsta sjöfartsstad samt residensstad, domkyrko- och universitetsstad, präglad av tre seklers handelsaristokrati.

Göteborg är en hamn-, sjöfarts- och handelsstad med ursprung från 1600- talet och med väl bevarade hamn- och bebyggelse från olika tider. Inne i staden finns kanalerna vilka ursprungligen fungerade som slutna innerhamnar. Från 1840-talet ersattes kanalhamnarna av älvstrandens djuphamn. Utefter kanalerna finns kajer och sjöfartsknuten bebyggelse, som t.ex. före detta Ostindiska kompaniet och andra gamla handelshus.

Väster om Göteborgs centrum ligger stadsdelarna Majorna, Kungsladugård, Sandarna, Klippan, Carnegie och Gamla Älvsborg. Dessa stadsdelar har alla vuxit fram med lång tradition av mångsidig sjöfarts- och industriverksamhet. Området speglar sjöfolkets självbyggda "fiskeläge" som vuxit fram under 1600-1800-talen. 1868 blev området en del av Göteborgs stad som reglerades och byggdes ut som bostadsområde omkring 1880-1940 i samband med hamnens expansion.

Masthuggskyrkan och Sjöfartsmuseet är exempel på symboler för sjöfararnas Göteborg. Även parken vid Stigberget som tillhörde det nu försvunna Gamla Varvet och den gamla repslagargatan. Västerut närmare Göta Älvs mynning ligger hamnplatsen Klippan med bebyggelse från Ostindiska Kompaniets och Carnegieska brukens verksamheter med kontor, magasin, industribyggnader, arbetarbostäder, skola och kapell.

Lindholmen utgör riksintresse för kulturmiljö med sin torrdockan som funnits sedan 1875 och kompletteras av andra



Riksintresse för kulturmiljövård i närheten av Göteborgs hamn.

lämningar från varvsmiljön. Slottsbergets bebyggelse som visar hur de inflyttade varvsarbetarna i sitt anvisade bostadsområde tog med sig byggnadsskicket i de bohuslänska kustsamhällena.

På andra sidan älven ligger Nya varvet som är en militär miljö bestående av marinans före detta flottstation för västkustflottan. Nya varvet har successivt blivit flyttat västerut från 1700 till 1825. Först låg "Gamla Varvet" vid Stigberget till Nya Varvets skyddade vik. Utbyggnaden av Nya varvet har skett etappvis och speglar det svenska sjöförsvarets utveckling och den försvarspolitiska situationen sedan 1700-talet.

Nya Älvsborgs fästning ligger på en ö i inloppet till Göteborg och numera granne med Göteborgs ytterhamnar. Fästningen anlades 1653 som en del i Göteborgs försvar och ett uttryck för stormaktstidens befästningskonst och expansiva politik.

Riksintresse för yrkesfiske enligt 3 kap 5 § MB

Områden av riksintresse för yrkesfiske eller för vattenbruk ska enligt 3 kap 5 § MB skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra näringarnas bedrivande.

Fiskeriverket redovisade i mars 2006 en översyn och revision av områden av riksintresse för yrkesfiske. De områden som nu pekas ut, grundar sig främst på ekonomisk värdering av fångstområden och innebär större sammanhängande områden med fångstvärden betydligt över genomsnittet för resp. havsområde. Riksintresset innefattar även viktiga hemma- och landningshamnar inom respektive havsområde.

I Göteborgs kommun har Fiskeriverket pekat ut Göteborgs fiskhamn och Fiskebäcks hamnar som riksintresse för yrkesfiske.

Kustområdet – riksintresse enligt 4 kap 1 och 4 §§ MB

Kustområdet runt om Göteborg ingår i det sammanhängande kustområdet och nationallandskapet från Brofjorden i Bohuslän till Simpevarp i Småland, inom vilket fritidsbebyggelse endast får komma till stånd i form av kompletteringar till befintlig bebyggelse om det inte finns särskilda skäl, till exempel fritidsbebyggelse som tillgodoser det rörliga friluftslivets behov MB 4 kap. 4 §. I samma område finns områden av riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård.

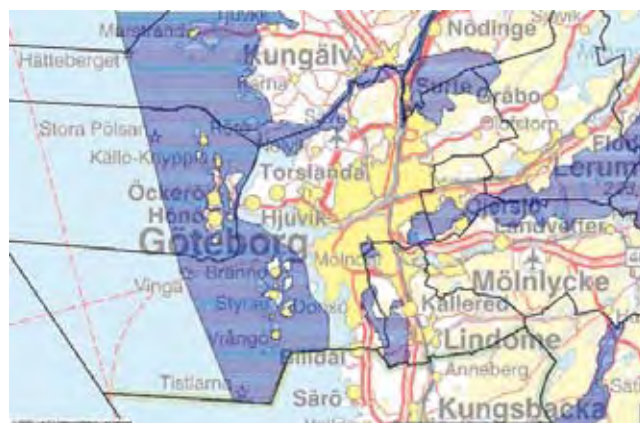
Riksintresse för friluftsliv enligt 3 kap 6 § MB

Mark- och vattenområden som har betydelse från allmän synpunkt med hänsyn till bland annat friluftslivet ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada miljön. Behovet av grönområden i närheten av tätorter ska särskilt beaktas. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som avses i första stycket (MB 3 kap 6 §).

I anslutning till Göteborgs hamn med omgivande havsområde är Öckerö- och Styröskärgårdarna av riksintresse för friluftslivet enligt beslut av Naturvårdsverket 1987-12-21. Motiven är ”naturstudier (botanik, ornitologi, geologi) kulturstudier (kulturhistoria, arkeologi), bad, båtsport, kanoting, fritidsfiske”. Här finns mångformig och variationsrik skärgård med ypperliga tillfällen till bad, båtsport, fritidsfiske samt natur och kulturstudier. Områdena är livligt besökta av fritidsbåtar såväl från Göteborg som övriga landet. Läget är strategiskt utanför Göta Älvs mynning och utmed ”fritidsbåtarnas E6”. Områdets värde för friluftslivet förstärks genom de väl utbyggda kollektiva förbindelserna. På öarna finns många fornlämningar.



Områden som omfattas av bestämmelserna i 4 kap 1 och 4 §§ Miljöbalken i Göteborg med omgivning.



Det blåmarkerade områdena (Öckerö- och Styröskärgårdarna) utgör riksintresse för friluftsliv i Göteborg med omnejd.

DEL 3 RIKSINTRESSET I PLANERING OCH TILLSTÅNDSPRÖVNING

Riksintressets behandling i planprocessen och Länsstyrelsens roll

Enligt 3 kap. 8 § miljöbalken ska områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

I prop. 1985/86:3 med förslag till lag om hushållning med naturresurser m.m. vars bestämmelser har överförts till miljöbalken, uttalas (sid. 167) följande: ”Bestämmelserna tar således sikte inte bara på att mark ska reserveras för anläggningarna. Markreserverna ska även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter, så att anläggningarna också kan brukas på ett rationellt sätt. Det innebär t ex att åtgärder som kan försvåra driften av anläggningen inte bör tillåtas i anläggningens närhet. Om exempelvis bostadsbebyggelse tillåts intill ett område som är avsett för en flygplats, kan detta begränsa möjligheterna att utnyttja flygplatsen, eftersom hänsyn tas till bullerstörningar för de boende.”

Enligt 4 kap. 1 § plan- och bygglagen ska riksintressen, som exempelvis hamnar av riksintresse, redovisas särskilt i kommunernas översiktsplaner. Av planen ska även framgå hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena. Översiktsplanen ger vägledning även för bland annat andra myndigheters beslut, vilka också är skyldiga att beakta riksintressena.

Redovisningen i översiktsplanen bör omfatta det egentliga hamnområdet samt erforderliga områden för en framtida utveckling av hamnen inklusive de ytor som behövs för att uppfylla de nya reglerna om säkerhet. Vidare bör det framgå av översiktsplanen vilka typer av störningar, såsom buller, luftföroreningar, risker m.m., som hamnverksamheten kan ge upphov till samt hur dessa störningar ska beaktas vid planläggning i hamnens närområde. Även transporter till och från hamnen såväl till lands som till sjöss samt de typer av störningar som kan finnas längs dessa transportvägar bör framgå av översiktsplanen.

Kommunens översiktsplan bör vidare innehålla riktlinjer för hur de restriktioner för markanvändningen som hamnen och hamnverksamheten föranleder ska beaktas vid lämplighetsprövningen i plan- och bygglovsärenden. Med sådan redovisning blir det möjligt att avgöra om och på vilket sätt kommunen avser att tillgodose riksintresset i tillräcklig utsträckning.

I arbetet med översiktsplanen ska kommunen samråda med länsstyrelsen som ska verka för att riksintresset tillgodoses. I samband med utställning av planen avger Länsstyrelsen, i samråd med berörda statliga myndigheter, ett granskningsyttrande vilket utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 12 kap PBL i ett senare planeringsskede.

Om ett riksintresse inte kan anses tillgodosett, ska av granskningsyttrandet framgå om och på vilket sätt Länsstyrelsen inte tycker att riksintresset har beaktats i tillräcklig utsträckning. I de avseenden Länsstyrelsens syn skiljer sig från kommunens, ska detta enligt 4 kap 2 § plan- och bygglagen av kommunen anmärkas i planen, lämpligen både på kartan samt i anslutning till aktuell text. Granskningsyttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför fogas till planen då den antagits.

Länsstyrelsens ska vidare bevaka att riksintresset Göteborgs hamn tillgodoses i den efterföljande detaljplanprocessen där enskilda intressen, till exempel bebyggelseanspråk, vägs mot de allmänna intressena, där riksintressena är de intressen som har företräde. Om Länsstyrelsen befarar att skada kan uppstå på det definierade riksintresset för hamn, dvs att utnyttjandet eller utveckling av hamnen kan komma att påtagligt försvåras, ska länsstyrelsen ta in detaljplanen för prövning och sedan upphäva kommunens antagandebeslut.

Som verksamhetsutövare och ansvarig för hamnverksamheten är hamnen sakägare och har rätt att föra fram sina enskilda sakintressen. Går ett kommunalt beslut emot hamnens intressen kan hamnen – i likhet med andra sakägare som inte fått sina synpunkter tillgodosedda – överklaga till Länsstyrelsen.

Miljöprövning och tillsyn av hamnverksamheten enligt miljöbalken

Bestämmelser om tillstånd för miljöfarliga verksamheter finns i miljöbalken och i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Där anges att det är förbjudet att utan tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken anlägga eller driva miljöfarlig verksamhet om verksamheten har beteckningen A eller B i bilagan till förordningen. Byggnad i vatten är på motsvarande sätt tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken.

En hamn är per definition miljöfarlig verksamhet och hamnar som medger trafik med fartyg på mer än 1350 brutodräktighet är tillståndspliktiga enligt 9 kap 6 § miljöbalken. Tillstånd enligt 9 kap krävs både för att anlägga en ny hamn och för driften av en befintlig hamn. Därtill kan krävas tillstånd enligt 11 kap för eventuell vattenverksamhet i samband med anläggandet. Sedan 2006 har länsstyrelsen möjlighet att bedöma mindre vattenprojekt i ett anmälningsförfarande. Prövningsmyndighet enligt 9 kap är Länsstyrelsen

(Miljöprövningsdelegationen), medan vattenverksamheter prövas av Miljödomstolen. Vid samtidig prövning enligt både 9 och 11 kap miljöbalken brukar gemensam prövning ske hos Miljödomstolen. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, ska ingå i en tillståndsansökan.

De befintliga hamnar som ska söka tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för driften ska enligt övergångsbestämmelser till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ha kommit in med en ansökan senast i juni 2008. Även planerade ändringar eller utökning av verksamheten kan kräva tillstånd.

Ansvar för tillsynen enligt miljöbalken för den miljöfarliga verksamheten inom hamnen har i många fall delegerats av länsstyrelsen till kommunens miljö- och hälsoskyddsnämnd. För Göteborgs hamn delar kommunen och länsstyrelsen på tillsynen. Länsstyrelsen har tillsyn över oljehamnsverksamheten och kommunen för övriga hamndelar. För vattenverksamheten är länsstyrelsen tillsynsmyndighet.

Hamnens och stadens utveckling i planeringsprocessen

Den stora utvecklingspotentialen för centrala Göteborg finns på ömse sidor av älven. Omvandlingen av Norra Älvstranden från tung industri- och varvsverksamhet till områden med attraktiva, sjönära bostäder, kontor och kunskapsföretag

mellan Älvsborgsbron och Göta Älv bron, med undantag för Frihamnen, är i stort sett genomförd. Hamnens geografiska läge kräver därför att en fortsatt utveckling av verksamheten samt förändring av anslutande infrastruktur kan förenas med en fortsatt utbyggnad av staden.

Ansvar för att driva stadens utveckling vidare på Älvstränderna vilar i första hand på det kommunala bolaget Älvstranden Utveckling AB. Följande beskrivning är citat från bolagets webbplats:

”Stadsutveckling i samverkan

Stadsutveckling i Göteborg hanteras allt mer i samverkan mellan kommunen och olika privata aktörer och användare. Detta beror på att byggandet av staden kräver stora samhällsleliga investeringar, som till viss del konkurrerar med behoven att använda skattemedel inom till exempel skola, vård och omsorg. Kraven på ett utökat deltagande i frågor som rör staden växer sig samtidigt allt starkare.

Som alternativ till den traditionella samhällsstyrda utvecklingsprocessen eller en omfattande privatisering, har Göteborg utvecklat nya metoder för stadsutveckling som under senare år tillämpats på Norra Älvstranden. Där har det av kommunen helägda Älvstranden Utveckling AB fått ett huvudansvar för stadsutvecklingen.



Älvstranden Utveckling ABs ansvarsområde för stadsutvecklingen.

2004 gav kommunstyrelsen Älvstranden Utveckling AB detta ansvar även inom Södra Älvstranden, Gullbergsvass, Backaplan och Ringön.

I nära samarbete med användare, kommunala förvaltningar, fastighetsägare och andra intressenter som är med och skapar Den Goda Staden, byggs ett mervärde upp i kommunens mark och fastigheter som sedan kan realiseras och ge medel till projekt och investeringar.”

Översiktsplanering – Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet och ÖP Göteborg

En fördjupning av översiktplanen för del av Göteborgs hamn (Ytterhamnsområdet väster om Älvsborgsbron) antogs av kommunfullmäktige 20 april 2006.

Grunden för planen är starka önskemål från flera verksamhetsutövare i Göteborgs Ytterhamnsområde att utöka och/eller förändra verksamheterna och tillgängligheten till dessa. Göteborgs Hamn AB har för vidareutveckling av Hamnen framförallt framfört behov av förändringar och utvidgning av verksamheterna för den växande container- och Ro-ro-verksamheten, vilket innebär behov av större terminalområden och fler kajplatser. Till verksamhetsutövarna i Ytterhamnsområdet räknas även raffinaderierna (Shell, Preem och Nynäs) samt Arendalsområdet med bland annat flera underleverantörer till Volvo. Även behov av förändringar inom infrastrukturen med tanke på den framtida trafikeringen (utbyggnader av väg, trafikplatser och järnväg) behandlas i planen.

Planen ska, på översiktlig nivå, men mer detaljerat än den kommuntäckande översiktsplanen, klara ut viktiga strukturella förhållanden i Ytterhamnsområdet (bevarande och förändring) som grund för kommande detaljplanläggning och tillståndsprövning. En avvägning görs mellan olika intressen på lokal, regional samt nationell nivå. Utbyggnadsalternativ för kaj/terminalområden beskrivs.

Strategin är att, med beaktande av bevarandevärdena, och säkerhetsaspekterna i området långsiktigt utveckla Göteborgs hamn, raffinaderierna, industriverksamheterna och infrastrukturen mot en hållbar utveckling, på samhälls-ekonomiska grunder. På kort sikt (inom tio år) är strategin att på affärsmässiga grunder utveckla området inom ramen för en hållbar utveckling, miljömässigt, ekonomiskt och socialt. Riksintresset Göteborgs hamn och möjligheterna att utveckla hamnen har, i avvägning mellan riksintressena Älvsborgs fästning och Natura 2000-området Torsviken, prioriterats av kommunen, med målet att visa hänsyn till och beakta bevarandevärdena i så stor utsträckning som

möjligt. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande 2005-10-10 angett att planen endast kan godtas när det gäller avvägningen mellan riksintresset Älvsborgs fästningsmiljö, Lilla Aspholmen och utveckling av hamnverksamheten. Länsstyrelsen bedömer i likhet med kommunen, att det är ett tillgodoseende av Göteborgs hamns intresse som på lämpligaste sätt långsiktigt främjar hushållningen med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. Därför kommer Länsstyrelsen inte att överpröva detaljplaner som stämmer överens med den fördjupade översiktsplanen i denna del. I övriga delar anger Länsstyrelsen att ”Övriga riksintressen har inte tillgodosetts, men har i vissa delar betecknats som utredningsområden. De ingår därför i praktiken inte i planen. Flera allvarliga konflikter kvarstår inom dessa.” Till dessa hör Torsviken N 2000-område.

Fördjupningen av översiktsplanen visar vilka hamnutbyggnader som behöver ske för att en planerad fördubbling av hamntrafiken ska kunna ske. På kort sikt byggs kajplatser vid Älvsborgshamnen/Arendalshamnen. På längre sikt byggs hamn vid Stora Risholmen. Genom planen möjliggörs utbyggnad av mindre verksamheter vid Arendals industriområde samt söder och norr om Oljevägsmotet/Torslandavägen. Torslandavägen, väg 155, föreslås uppgraderas till att bli huvudväg till Oljevägsmotet/Ytterhamnsmotet. Vädermotet tillsammans med Oljevägsmotet föreslås byggas om, och det ombyggda Oljevägsmotet bli hamnens huvudentré med benämningen Ytterhamnsmotet. Från detta mot och söderut mot Skandiahamnen föreslås en planskild korsning med Hamnbanan med mera. För bättre trafiksäkerhet och framkomlighet till Arendalsområdet och Volvo Torslandafabriken, föreslås utbyggnad av ytterligare två planskilda trafikplatser; Syrhålamotet (utbyggt 2004-2005) och Sörredsmotet. Inom Torslandavägens vägområde föreslås ett kollektivtrafikserservat. Planerad användning av mark- och vattenområden i Ytterhamnsområdet framgår av kartan ur fördjupningen av översiktsplanen i kartbilaga 2.

I den kommunomfattande översiktsplanen för Göteborgs Stad (antagen februari 2009), behandlas utvecklingsmöjligheter för Göteborgs hamn med anslutande infrastruktur under rubriken ”Nordens logistiskcentrum” som en av tretton strategiska framtidsfrågor för Göteborgs utveckling. Bland annat konstaterar man att nya områden för logistikföretag behövs. Kommunen anser att Göteborgs hamn är av riksintresse, och att det är hamnen i Ytterhamnarna som har transocean trafik med stor betydelse för svensk industri som utgör grunden för detta. För hamnutbyggnaden vid Arendalshamnen anger



Områden med laga kraftvunnen detaljplan (2009).

översiktsplanen en utvidgning av hamnområdet i enlighet med FÖP Ytterhamnarna.

I fördjupning av översiktsplanen för Norra Älvstranden (juni 1989) markeras Frihamnsområdet som hamnområde, men sedan dess har kommunen i ÖP99 samt i sin nu aktuella översiktsplan (februari 2009), markerat detta som ett framtida utvecklingsområde med blandstadskaraktär.

Detaljerad översiktsplan för Södra Älvstranden (feb 1995) anger huvudsakligen hamnens ytor väster om Järntorget som hamnändamål. Men även här har vissa ytor i ÖP99 markerats som blandstad på lång sikt.

För området innanför Älvsborgsbron, har den så kallade "Fiskhamnsrapporten" tagits fram. Det är en förstudie som beskriver dagens verksamheter och skisserar några scenarier om framtiden.

Banverkets förslag till kapacitetsförstärkning av Hamnbanan med föreslagna lösningar presenteras i ÖPn. Markanvändningskartan visar vidare ett antal vägförbindelser som bör byggas ut eller förstärkas för att öka kapaciteten på huvudvägnätet i Göteborg och på så sätt underlätta framkomligheten till hamnen. Länkar som finns med är Marieholmsförbindelsen, ny tunnel under älven, en ombyggnad av Lundbyleden, Vädermotet och Ytterhamnsmotet. Risker med hänsyn till farligt gods ska minimeras. Slutligen visar markanvändningskartan förslag till en vindkraftetablering (uppgäradering av befintlig vindkraftspark) vid Arendal-Risholmen, vilket även berör vattenområdet.

Länsstyrelsen har, med särskild skrivning för Kvillepiren och Frihamnen, i sitt granskningsyttrande i augusti 2008 hänvisat till avgränsning och innehåll för riksintresse hamn med angränsande riksintressen i enlighet med denna rapport.

Gällande detaljplaner och pågående detaljplanearbete

Större delen av Göteborgs allmänna hamn omfattas av detaljplaner från olika decennier, den äldsta är från 1911. Detaljplan saknas dock för stora delar av vattenområdet, för

Skandiahamnen, Frihamnen och Kvillepiren. Planlagda ytor framgår av figuren här bredvid.

Med avseende på hamnens verksamhet pågår för närvarande **detaljpaneläggning för hamnutvidgning vid Lilla Aspholmen samt Arken konferenscenter** inom stadsdelen Arendal (H). Arbetet sker i enlighet med FÖP för Ytterhamnarna.

Övriga pågående större planarbeten (maj 2009), som berör det samlade riksintresset för Göteborgs hamn är:

1. **Detaljplan för verksamheter vid Tankgatan** med syfte att förbättra infrastrukturen kopplat till Göteborgs hamn och skapa nya verksamhetsområden för utveckling av hamnanknuten verksamhet.
2. **Program för detaljplan för Halvors Äng och Viken** för anläggning av ett verksamhetsområde, komposteringsanläggning och fortsatt bergtäkt. Kräver samordning med planerna för dubbelspår på Hamnbanan, den nya vägan slutningen Halvors länk och ett nytt Ytterhamnsmot som entré till hamnen.
3. **Detaljplan för logistikcentrum vid Hisingsleden** med syfte att anlägga ett verksamhetsområde för logistik och industriändamål.
4. **Detaljplan för vindkraftpark vid Arendal/Risholmen** med syfte att komplettera en befintlig vindkraftspark genom att bygga större och fler vindkraftverk med en maximal höjd på 125-150 meter. En tillståndsprövning enligt miljöbalken pågår parallellt med planarbetet.
5. **Detaljplan för bioförgasningsanläggning** med syfte att ge förutsättningar att etablera en bioförgasningsanläggning omedelbart öster om Rya Kraftvärmeverk. En tillståndsprövning enligt miljöbalken pågår parallellt med planarbetet.
6. **Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Säterigatan** med syfte att möjliggöra byggande av 550-600 lägenheter och 4-5 000 kvadratmeter verksamhetsyta,. Berör Hamnbanan och Lundbyleden och störningar från dessa leder.
7. **Detaljplan för Sannegården centrum** med syfte att möjliggöra för centrumbebyggelse, bostäder och verksamheter i form av gruppbostad och vårdcentral, handel, restauranger etc. Berör Hamnbanan Berör Hamnbanan och Lundbyleden och störningar från dessa leder.
8. **Program för detaljplaner Södra Älvstranden, delen Rosenlund – Lilla Bommen/detaljplan för Skeppsbron** med syftet att möjliggöra en blandad stadsbebyggelse av bostäder, verksamheter och friytor samt spårväg på Södra Älvstranden.



9. **Program för ny gång- och cykelbro över Göta älv** med syfte att möjliggöra en gång- och cykelförbindelse över älven. Berör farleden.
10. **Program för ny älvförbindelse vid Marieholm** med syfte att möjliggöra för Vägverket att bygga Marieholmstunneln, som ska förbinda vägarna E45 och E6 mellan Marieholmshotet och Tingstadshotet. Förslaget visar också dubbelspår och ny järnvägsbro för Bohusbanan och Hamnbanan. Berör farleden på Göta älv.
11. **Områdesbestämmelser för Torslanda havsbadskoloni** som syftar till att, med anledning av det ökade exploateringsstrycket, bevara och säkerställa områdets karaktär av natur- och kolonistugeområde. Angränsar till hamnens område, kan beröras av störningar från hamnens verksamhet.

Planering för vägar

Vägrafiken till och från Göteborgs hamn nyttjar i huvudsak väg E6.20 (Hisingleden) från norr och väg E6.21 (Lundbyleden) från öster. Mycket trafik kommer också söderifrån via E6.20 (Älvsborgsbron)

I den Nationella planen för vägtransportsystemet för åren 2004-2015 finns följande vägobjekt som är av betydelse för Göteborgs hamn upptagna:

- Rv 45 Falutorget i Göteborg 2012-2015
- Rv 45 Angeredsbron-Älvängen 2006-2015
- Rv 45 Älvängen-Trollhättan 2006-2015

I den Regionala infrastrukturplanen för Västra Götaland för åren 2004-2015 finns följande vägobjekt som är av betydelse för Göteborgs hamn upptagna:

- Väg E20/E45 Partihallsförbindelsen 2004-2012
- Lv 155 Vädermotet-Syrhålamotet 2010-2015

Mindre investeringsåtgärder redovisas inte i investeringsplanerna utan beslutas löpande i Vägverkets årliga budgetarbete. De viktigaste effekterna av föreslagna investeringsåtgärder är att framkomligheten och trafiksäkerheten förbättras på de viktigaste vägarna.

Vägverket håller för närvarande på med arbetsplan för Lv 155 på delen Vädermotet-Syrhålamotet. Denna del innefattar trafikplatserna Vädermotet och Ytterhamnshotet samt mellanliggande vägdelar där framkomligheten och trafiksäkerheten idag är bristfällig. När det gäller ett nytt Sörredshot har detta skjutits på framtiden och i arbetsplanen redovisas endast vissa trafiksäkerhetsåtgärder. I samband med arbetsplanen för upprustning av Lv 155, pågår också studier av en ny länk norrut från Ytterhamnshotet över Halvors äng till Hisingleden, den så kallade Halvors länk.

Beträffande väg E6.20 norrut över Hisingen måste denna förberedas för kommande trafikökningar och utrymme måste finnas för en framtida utbyggnad till 4-fältighet med planskilda korsningar. När detta kommer att ske är dock idag oklart. Kanske kommer delar av denna utbyggnad att kunna beredas plats i kommande långtidsplan för åren 2010-2019.

Göteborgs Stad antog under våren 2009 en ny kommunomfattande översiktsplan. Kommunens stadsbyggnadskontor planerar för närvarande också för hur entrén (nya Tankgatan) till hamnen ska utformas då Ytterhamnshotet är utbyggt.

Utveckling av järnvägstrafiken och planering för järnväg

Bortsett från Malmbanan är Hamnbanan den viktigaste järnvägen för godstransporter i landet med omkring 15 procent av allt järnvägstransporterat gods. Behovet av att kapacitetsförstärka Hamnbanan i Göteborg har blivit mycket tydligt på senare år genom att den hamnrelaterade järnvägstrafiken fördubblats och idag svarar för runt 30 procent av godset till och från hamnen. Göteborgs Hamn AB räknar dess utom med en fördubbling av volymerna på 10 år och att minst hälften av tillväxten ska transporteras på järnväg. Med 60 procent av Sveriges sjötransporterade containergods är Göteborgs hamn helt dominerande i landet.

För att öka kapaciteten på Hamnbanan har Banverket mot denna bakgrund och i samverkan med bland andra Länsstyrelsen i Västra Götaland, Göteborg Stad och Västra Götalandsregionen, utrett hur olika sträckningar för en ny hamnbana skulle kunna genomföras. Resultatet av arbetet finns redovisat i en förstudie. Det lutar nu åt att utöka hamnbanan i befintlig sträckning.

Dagens hamnbana går genom ett av de viktigaste utbyggnadsområdena i Västsverige, Norra Älvstranden. Kommunen har under flera år tydligt markerat att järnvägens barriäreffekter i området måste åtgärdas. Detta är en strategisk fråga som berör invånarna i Göteborgsregionen såväl som svensk exportindustri. En kärnfråga är hur nödvändig kapacitet på Hamnbanan kan säkras samtidigt som utvecklingen på Norra Älvstranden kan fortsätta att utvecklas på ett attraktivt sätt. Banverkets ambition har varit att översiktligt visa vilka åtgärder som kan göras på kortare och längre sikt samt vad detta översiktligt ger för effekter.

Åtgärder på kortare sikt

Stora förbättringar i Hamnbanans kapacitet kan uppnås genom effektivisering i den befintliga anläggningen. Detta ger en successiv nytta både för godskapaciteten och för stadens utveckling. Förbättringarna behöver ske i flera steg och under många år framöver. Den så kallade fyrstegsprincipen är en viktig utgångspunkt. De åtgärder som pekats ut i förstudien är:

- Bättre organisation av trafiken
- Ombyggnad av Skandiabangården och Älvsborgsbangården (vilket pågår)
- Förtätning av signalsträckorna på enkelspåret
- Dubbelspår mellan Pölsebo och Skandiabangården
- Samtidig infart på Pölsebobangården

Åtgärder på längre sikt

En utbyggnad av fler spår över Göta älv krävs för att hamnbanans kapacitet ska få full effekt. Idag finns endast ett enkelspår som går över Marieholmsbron. I en förstudie från 2006 diskuteras två nya brolägen förutom Marieholm; ny bro vid Nylöse respektive vid Lärje. I ett längre perspektiv krävs även en mer omfattande utbyggnad av hela banan. Alternativa sträckningar med ny bro vid Lärje eller Nylöse kommer att påverka kapaciteten på den gemensamt trafikerade sträckan på Norge/Vänerbanan. Fyra principer för en långsiktig utbyggnad med dubbelspår har studerats:

- Utmed den befintliga Hamnbanan och utbyggd kapacitet över älven vid Marieholm eller Nylöse
- Tunnel Bräcke – Brämaregården och utbyggd kapacitet över älven vid Marieholm eller Nylöse
- Tunnel Biskopsgården – Aröd och utbyggd kapacitet över älven vid Marieholm, Nylöse eller Lärje
- Ytläge Säve och med utbyggd kapacitet över älven vid Marieholm, Nylöse eller Lärje.

De två första alternativen kommer att studeras vidare i kommande järnvägsutredning.

En utbyggnad till dubbelspår med en kompletterande ny bro minskar avsevärt sårbarheten för störningar i trafiken och underlättar dessutom framtida underhåll på banan. Kostnadsbedömningarna är gjorda utifrån ett begränsat tekniskt underlag och innehåller självklart stora osäkerheter. Kostnaderna för att bygga ut i befintlig sträckning, beräknas till drygt 1 miljard. Härtill kommer ny utbyggd kapacitet över Göta älv, exempelvis ny bro vid Marieholm, runt 0,5 miljarder. Beräkningar visar dock att samhällsnyttan av en fortsatt positiv tillväxt av godstransporterna på järnväg samt en överflyttning av gods från väg till järnväg kan ge nytta till ett värde av upp till 3 miljarder kronor.

I enlighet med beslut 24 februari 2009 kommer Banverket att arbeta vidare med Ny Hamnbana i följande etapper med avseende på utredning och utbyggnad:

- Marieholmsbro – Kvillebangården (järnvägsplan)
- Kvillebangården – Eriksbergsmotet (järnvägsutredning)
- Eriksbergsmotet – Pölsebobangården (järnvägsutredning sannolikt tillsammans med Vägverket, vägutredning för Lundbyleden)
- Pölsebobangården – Skandiabangården (järnvägsplan).

BILAGOR OCH KÄLLOR

Bilagor

Arbetsgruppens sammanfattning och kommentarer till inkomna remissvar

Kartbilaga 1

Riksintresse Göteborgs hamn – befintliga hamndelar, utvecklingsområden på olika lång sikt, anslutande infrastruktur av riksintresse, industriell produktion.

Kartbilaga 2

Markanvändningskarta ur Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet, antagen av Kommunfullmäktige 20 april 2006.

Källor

Boverkets beslut 5 juli 1999, Dnr B411-670/98

Sjöfartsverkets beslut den 15 maj 2000 om Göteborgs hamn, Sjöfartsverket Norrköping

Sjöfartsverkets beslut den 22 oktober 2001 om sjöfartens riksintressen, Sjöfartsverket Norrköping

Sjöfartsverkets kungörelse 1988:5

Vägverkets beslut den 8 november 2004 om vägar av riksintresse, Vägverket, Borlänge

Banverkets beslut den 6 april 2000 om järnvägar av riksintresse. Banverket Borlänge

Boverket. Bättre plats för arbete. Allmänna råd 1995:9

Hamnar, Om hälso- och miljöpåverkan MKB, tillståndsprövning m.m. Naturvårdsverket. Handbok och allmänna råd 2003:7

Riskhantering i detaljplaneprocessen – riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods Länsstyrelserna i Skåne, Västra Götalands och Stockholms län, september 2006

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Ytterhamnsområdet, antagen av kommunfullmäktige 20 april 2006

Översiktsplan för Göteborgs Stad, antagen av kommunfullmäktige 26 februari 2009

Kommunal tillämpning av riktvärden för trafikbuller - Utgångspunkter vid planering och byggande av bostäder i Göteborg, Göteborgs Stad, februari 2006

Markanvändningsplan, området mellan Torsviken och Arendalsviken, Göteborgs Hamn AB, 20 juni 2005

ARBETSGRUPPENS SAMMANFATTNING OCH KOMMENTARER TILL INKOMNA REMISSVAR

Synpunkter	Remissinstanser	Arbetsgruppens kommentar
1. Riksintresse för hamn bör tas bort innanför Älvsborgsbron med hänsyn till stadens utveckling. Det är särskilt angeläget beträffande Frihamnen och Kvillepiren.	Göteborgs Stad Älvstranden Utveckling AB, BRG, (GR)	Majnabbe och Masthuggskajen måste kvarstå som områden av riksintresse tills annan likvärdig plats har utsetts som kan säkerställa den funktion dessa fyller idag. För Frihamnen och Kvillepiren görs en modifierad beskrivning av riksintresseanspråkets tyngd. Länsstyrelsen har i granskningsyttrande över översiktsplan för Göteborg 2008-08-25 uttryckt att ändrad markanvändning vid Kvillepiren och Frihamnen markanvändning behöver föregås av en omlokalisering av de funktioner som finns där idag, men att värdet inte fn bedöms vara så stort att områden behöver omfattas av riksintresseanspråk för hamn.
Gullbergvass kombiterminal, som är av riksintresse, förutsätts flyttas till annan plats för att inte begränsa möjligheterna till stadsutveckling centralt. Riksintresset järnvägsanslutning Ringön föreslås bli föremål för överväganden när området på sikt kommer att ges förändrad användning.	Älvstranden Utveckling AB	Banverket har påbörjat en utredning om ett nytt läge för ny kombiterminal, men det finns ännu inget beslut om vart den ska/kan flytta. Sävenäs är ett tänkbart område. Flytt sker sannolikt om och när Västlänken byggs. Att ta bort riksintresseanspråk för järnvägsanslutning Ringön är inte aktuellt så länge området fungerar som industriområde.
Önskemål om precisering av riksintresset för vattenområde inom allmänt hamnområde.	Älvstranden Utveckling AB	Exakta gränser får fastställas i den fortsatta kommunala planeringen i dialog mellan kommunen och staten.
Verksamheten inom riskintresse Cityvarvet kan behöva anpassas till nya förutsättningar när intilliggande områden på sikt blir aktuellt för fortsatt stadsutveckling.		Cityvarvet ingår inte som en del av riksintresset, utan är en verksamhet av betydelse för hamnverksamheten, som kräver hänsyn i fortsatt planering.
2. Torsviksområdet bör undantas från riksintresseanspråk hamn	Göteborgs stad Göteborgs Ornitologiska förening Föreningen Torslandavikens naturreservat	Arbetsgruppen går på Göteborgs hamn ABs förslag och inkluderar Torsvikenområdet i utvecklingsområde nr 4, dvs. områden som kan avsättas för hamnändamål om en förändring sker av värderingen av nuvarande nyttjande av områdena. Markanvändningsplanens rekommendationer förs in i rapporten.
3. Landtungan fram till Risholmen, som även finns med i hamnens egen Markanvändningsplan, bör ges samma beteckning som själva Risholmen, då områdena hör ihop. Hänvisa till Markanvändningsplanen.	Göteborgs Hamn AB	Landtungan fram till Risholmen flyttas till utvecklingsområde 2. I dagsläget används området som räddningsväg till Oljehamnen. Rapporten kompletteras med hänvisning till Markanvändningsplanen.

4. Frågan om broutformning och krav på öppethållandetider med hänsyn till riksintresse farled i Göta älv måste ställas mot vikten av att utveckla Göteborg på älvstränderna.	Göteborgs Stad Älvstranden Utveckling AB	Rapporten om riksintresse kommer inte att behandla frågan, utan den får behandlas i fortsatt direkt dialog mellan Sjöfartsverket och Göteborgs Stad.
5. Noteras bör att det är en kommunal angelägenhet att planera för markanvändning. Avvägning mellan olika riksintressen och ev. påtaglig skada på dem i och med kommunens planering bör avgöras i ÖP-skedet.	Kommunalförbundet GR	Att den slutliga diskussionen om riksintressets avgränsning och innebörd sker i samråd mellan kommunen och staten via Länsstyrelsen i kommunens planering framgår av rapportens del 3.
6. Definitionen måste vara tydlig och enhetlig över hela landet inom alla sektorsintressen för respektive riksintresse. Logistikanläggningar bör särskilt behandlas i detta avseende.	Boverket	Nutek tar ansvar för att förtydliga riksintresse industriell produktion och för en fortsatt diskussion med trafikverken om ansvar för att definiera och peka ut anspråk på riksintresse för i synnerhet logistikanläggningar.
7. Transporterna till och från hamnen måste säkerställas. Stor vikt att prioritera infrastruktursatsningar kopplade till hamnen, ex Hamnbanan och väg 155. Tankgatan ska inkluderas i riksintresset.	Kommunalförbundet GR Göteborgs Stad	Noteras. Tankgatan ingår redan i de vägar av riksintresse som pekas ut i rapporten.
8. Beskrivningen av riksintressena för kulturmiljövård behöver utvecklas för att kunna fungera i en avvägning mellan kulturmiljövårdsintresset och hamnens behov.	Riksantikvarieämbetet.	Initiativrätten och ansvaret för ett förtydligande av detta vilar på Riksantikvarieämbetet. Länsstyrelsen välkomnar en fortsatt diskussion om hur detta kan ske i samarbete med ämbetet.
9. Negativa störningar för annan verksamhet	Arken	Hamnens verksamhet måste ges utrymme att bullra. Avvägningar mellan motstående intressen är en fråga för den kommunala planeringen.
10. Verksamheten måste få störa, bra att den ges utrymme. Oljehamnarna Skarvik och Rya kräver säkerhetshänsyn för fortsatt verksamhet.	Räddningstjänsten i Storgöteborg	Noteras och behöver beaktas i fortsatt kommunal planering.
11. Hänsyn till risk- och säkerhetsaspekter krävs. Säker infrastrukturförsörjning. Ifrågasätter säkerhet med hantering av farligt gods i centrala lägen. Kvillerterminalen och Majnabbe.	Räddningstjänsten i Storgöteborg	Noteras och behöver beaktas i fortsatt kommunal planering.
12. Raffinaderiets recipientområde ligger inom utvecklingsområde 3. Viktigt att kunna avleda dag- och renat avloppsvatten i framtiden.	Preemraff Göteborg	Noteras och behöver beaktas i fortsatt kommunal planering.

Statens samlade riksintresseanspråk för kommunikation och industriell produktion i och i anslutning till Göteborgs hamn

Ungefärligt läge för ny
järnvägsbro Marieholm

Kvillepiren/Frihamnen:
Se särskild skrivning
sid 24.

Cityvarvet

- | | |
|---|---|
|  Utvecklingsområde 1 |  Farled |
|  Utvecklingsområde 2 |  Vattenområde inom allmän hamn |
|  Utvecklingsområde 3 |  Befintlig väg |
|  Utvecklingsområde 4 |  Planerad väg |
|  Riksintresse industriell produktion |  Järnväg |
|  Riksintresse för hamn |  Planerad järnväg |
|  Befintligt hamnområde | |

0 0,5 1 2 Kilometers





Länsstyrelsens förslag till utvidgat utredningsområde, enl granskningsutlåtande 2005-10-10

Användning av mark- och vattenområden

ANTAGANDEHANDLING

Nuvarande markanvändning

- Huvudsakligen arbetsplatser
Kontor, industri, lager, hamn, mm
- Grönområden
- Parker, idrotts- och friluftsomr.
- Vatten
- Särskilt stora värden
Natur-, kultur- och friluftsliv
- Farleder av riksintresse
- Vägar och gator
- Järnväg

Förändring på kort sikt

- Huvudsakligen arbetsplatser
Kontor, industri, lager, hamn, mm
- Vägar, gator och mot
- Järnväg
- Grönområde
- Gränser
 - Plangräns
 - Utredningsområde

Förändring på lång sikt

- Huvudsakligen arbetsplatser
Kontor, industri, lager, hamn, mm
- Farled
- Vägar, gator och mot
- Järnväg
- Grönområde
- Kollektivtrafik

Godkänd från sekretessynpunkt för spridning
Lantmäteriverket 2005-06-09

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG FÖR DJUPAD FÖR YTTERHAMNSOMRÅDET

FFNS Samhällsplanering, Göteborg 20 april 2006
P/3600/3670337/gis/Arbetsytor2005

Karta 1:1



