



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-05-30

Ärendenummer EXF-2023-00292

EXN 2024-06-17

Handläggare

Per-Magnus Bäckman

Telefon: 0769-77 76 75

E-post: per-magnus.backman@exploatering.goteborg.se

Fortsatt projektarbete och förslag till beslut om planeringsinriktning för muddring och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden tillstyrker ett fortsatt projektarbete fram till genomförandebeslut, i enlighet med exploateringsförvaltningens förslag till planeringsinriktning.
2. Exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om en fortsatt planeringsinriktning för projekt Fiskebäcks hamn i enlighet med exploateringsnämndens förslag, med en samlad projektram om maximalt 360 miljoner kronor (prisnivå 2023).

Sammanfattning

Projektet Fiskebäcks hamn har initierats av kommunfullmäktige med anledning av behovet av en ny hamn för de största fiskebåtarna med hemmahamn i Göteborg. Fiskebåtarna angör idag Skagen på grund av att det inte finns någon hamnplats för dem i Göteborg.

Kommunfullmäktige beslutade 2018-10-25 § 20 att lämna över ärendet till dåvarande fastighetsnämnden med uppdrag att ta fram förslag på finansieringslösning gällande farledsfördjupning samt byggande av kajer i Fiskebäcks hamn och att ansöka om planbesked. Fastighetsnämnden beslutade 2020-02-03 § 27 att godkänna förslag till samfinansiering, där avsiktsförklaring samt avtal gällande fördelning av utredningskostnader tecknades med Fiskebäcks Utvecklings AB (FUAB). Avtalet säger att kommunen och FUAB delar lika på utredningskostnaderna gällande detaljplanearbete samt ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Kommunen ska vid genomförandet stå för kostnaderna för muddring av hamnbassäng samt farled och FUAB bygger kajerna. För att FUAB ska kunna bygga kajerna upprättas ett tomträttsavtal med dem som motpart. Avtalet kommer att ha en första upplåtelseid om 50 år med en första avgäldsperiod på 30 år. Avgälden ska vara fyra procent av det högsta värdet av antingen bokfört värde eller marknadsvärdet.

Ursprunglig budget för projektet var cirka 103 miljoner kronor (prisnivå 2020), varav 4,5 miljoner kronor var driftsmedel och med en tilltänkt intäkt, i form av tomträttsavgäld, på cirka 4 miljoner kronor per år baserat på bokfört värde för kommunens kostnader. Efter att sedimentprovtagningar genomförts hösten 2023 har det visat sig vara mer förorenade

massor att hantera än i de tidiga kalkylerna. Det innebär att ny prognos för kommunens kostnader är 360 miljoner kronor (prisnivå 2023), varav 180 miljoner kronor är driftsmedel, med en ny tilltänkt tomträttsavgäld för FUAB på 14 miljoner kronor per år. Det innebär att kommunen även får ökade intäkter i motsvarande grad, vilket leder till att projektet fortsatt har samma ekonomiska förhållande som innan fördyrningen.

Exploateringsförvaltningen bedömer att finansieringsupplägget sannolikt är att se som ett stöd enligt EU-rättens statsstödsregler. Förvaltningen avser att hantera en eventuell anmälan till EU-kommissionen inom ramen för projektet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ursprunglig uppskattad kostnad för projektet, var en kostnad om totalt 103 miljoner kronor (prisnivå 2020) för kommunen, varav 70 miljoner kronor för muddringen. Finansieringen kategoriseras som investeringsmedel med 98,5 miljoner kronor och driftsmedel med 4,5 miljoner kronor (föreorenade massor).

Efter att sedimentprovtagningar genomförts under hösten 2023 har det visat sig vara betydligt mer föreorenade massor på havsbotten än uppskattat i tidigare kalkyler. I den senaste kostnadskalkylen har man även tagit hänsyn till nödvändiga slänthutningar samt krav på farledsbredd för dimensionerande fartyg.

Summerat innebär nämnda förändringar att den prognostiserade kostnaden för projektet ökar från 103 miljoner kronor till 360 miljoner kronor (prisnivå 2023), varav muddringen ökar från 70 miljoner kronor till 290 miljoner kronor. Hälften, 180 miljoner kronor, kategoriseras som investeringsmedel. Resterande hälft, 180 miljoner kronor kategoriseras som driftsmedel och kommer att belasta exploateringsförvaltningens driftanslag det år som kostnaden faller ut. Merparten av den beräknade driftkostnaden är relaterad till hantering av föreorenade massor. Den prognostiserade projektkostnaden är inte inkluderad i nuvarande budgetnominering. Förvaltningen avser arbeta in dessa kostnader i kommande nomineringar vid beslut om fortsatt projektarbete.

Ett tomträttsavtal ska upprättas mellan parterna efter att den nya detaljplanen vunnit laga kraft och en ny hamnfastighet bildats hos Lantmäteriet. Fastighetsnämnden beslutade även att kommunen ska teckna ett tomträttsavtal med FUAB med en första upplåtelseid om 50 år och att det ska vara en första avgäldsperiod om 30 år. Tomträttsavgälden ska utgöra fyra procent av det högsta värdet av antingen marknadsvärdet eller det bokförda värdet på den nya hamnfastigheten. Samtliga av kommunens kostnader för ledningsomläggning och muddringsarbeten kommer att bokföras på den nya hamnfastigheten. För de första 30 åren beräknas den totala intäkten till 420 miljoner kronor. Intäkterna år 31-50 är oklart i dagsläget. Ny värdering av tomträtten görs inför kommande avgäldsperioder i enlighet med praxis.

Bedömning ur ekologisk dimension

En strategisk miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har tagits fram som underlag för detaljplanarbetet.

Projektet bedöms sammantaget medföra måttliga negativa konsekvenser för naturmiljö och friluftsliv medan konsekvenser för övriga miljöaspekter bedöms bli obetydliga. För de marina naturvärdena är konsekvenserna måttliga och beroende av påverkan och skyddsåtgärder under byggtiden.

Bedömning ur social dimension

En barn- och socialkonsekvensanalys har genomförts som underlag till detaljplanearbetet. Följande är en sammanfattning av vad som analyserats utifrån ett utbyggt planförslag.

Projektet bidrar till en ekonomisk utveckling i området genom att det genererar tillkommande verksamhet, vilket bidrar till mer aktivitet i området. Den ökade aktiviteten kommer att påverka de befintliga verksamheterna på ett positivt sätt. Även bidraget av nya arbetsplatser och att dessa ligger nära bostäder är positivt. Projektet kommer även åtgärda del av Fiskebäcksvägen, vilket bland annat ger möjlighet att förbättra standarden på passagen (gång och cykel) från cirkulation in till detaljplaneområdet. Fler personer kommer även att röra sig i området dagtid, vilket ökar tryggheten. Projektet kommer även bidra med kompensationsåtgärder för naturområdet.

Negativt är att viss parkmark tas i anspråk, att hamnverksamheten bidrar till en industriell barriär ner mot vattnet samt att parken innanför Dansholmen, Sjöbacka-tippen, har sämre möjlighet till utveckling som en havsnära stadspark. Därmed kommer Dansholmens identitet förändras negativt på grund av den ändrade landskapsbilden med sämre möjlighet till vattenkontakt.

Positivt är att Fiskebäcks Hamn stärks som Sveriges största fiskehamn. Att flytta verksamheten från Danmark till hemmahamnen i Fiskebäck kommer bidra till minskat behov av båttransporter till fiskebåtarna i Danmark. Det kommer dock bli lokalt ökat buller och en något otryggare miljö med risk för tillkommande trafik samt konflikt mellan fordon, större fordon och oskyddade trafikanter.

Samverkan

Samverkan med fackliga organisationer är inte aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Protokollsutdrag kommunfullmäktige 2018-10-25 § 20
2. Kommunfullmäktige handling 2018 nr 180
3. Protokollsutdrag fastighetsnämnden 2020-02-03 § 27
4. Fastighetsnämnden handling 2020 diarienummer 6463/19
5. PM - Kunskapsunderlag lokalisering av utökad fiskehamn i Fiskebäck, Västra Göteborg

Protokollsutdrag skickas till

Kommunfullmäktige

Ärendet

Projektets bedömda totalkostnad har ökat från 103 miljoner kronor (prisnivå 2020) till 360 miljoner kronor (prisnivå 2023). Exploateringsnämnden rekommenderas att tillstyrka fortsatt projektarbete fram till genomförandebeslut samt att exploateringsnämnden föreslår kommunfullmäktige att besluta om en fortsatt planeringsinriktning för projekt Fiskebäcks hamn i enlighet med exploateringsnämndens förslag, med en samlad projektram om maximalt 360 miljoner kronor (prisnivå 2023).

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Fiskebäcks hamn är hemmahamn för ett antal större fiskefartyg. Berörda fartyg har ett djupgående som gör att de inte kan komma in i Fiskebäcks hamn idag. Aktuellt farledsdjup är cirka 5 meter och det krävs att hamnbassäng samt farled muddras ner till cirka 9 meters djup. Under en period låg fiskefartygen i Frihamnen när de låg till kaj i Göteborg. Avtalet i Frihamnen sades för en tid sedan upp, eftersom området är aktuellt för ny stadsutveckling. Fiskebåtarna har därefter gått till Skagen i Danmark för att få plats vid kaj.

Fiskebäcks hamn är idag 1 av de 18 utpekade fiskehamnarna i Västra Götaland för yrkesfiske och omfattas av riksintresse. Hamnen är även särskilt utpekad som riksintresse för yrkesfiske enligt Göteborgs översiktsplan.

En lokaliseringsutredning har sammanställts, baserad på handlingar från utredningsskedet av den planerade hamnen, se bilaga 5. Slutsatsen är att fiskebåtarna behöver en ny hamnplats i Fiskebäck med tillräckligt farledsdjup för att ta sig dit.

Beslut

Kommunfullmäktige beslutade 2018-10-25 § 20 dnr 0861/16, efter förslag från kommunstyrelsen, att ge följande uppdrag till fastighetsnämnden.

- Fastighetsnämnden får i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn.
- Fastighetsnämnden, i egenskap av markägare, får i uppdrag att påbörja arbetet med ny detaljplan för området.

Fastighetsnämnden godkände samfinansieringslösning 2020-02-03 § 27, dnr 6463/19, efter förslag från dåvarande fastighetskontoret.

Processer

Mellan år 2018-2021 togs ett flertal utredningar fram för att avgöra projektets genomförbarhet. År 2022 beslutade dåvarande byggnadsnämnden att påbörja detaljplanearbetet. I detaljplaneprocessen är samtliga utredningar samt arbetshandlingar klara för att gå ut på samråd. Arbetet med detaljplanen är pausad i avvaktan på om projektet får beslut om fortsatt projektarbete. En separat process har inletts gällande ansökan om vattentillstånd. I den tillståndprocessen är de flesta utredningarna klara och under 2025 är tanken att gå ut på ett första samråd, även denna process är pausad. De här processerna kommer sedan pågå parallellt.

Projektinnehåll

Projektet innefattar muddringsarbete och utbyggnad av nya kajanläggningar. För det krävs tillstånd för vattenverksamhet och framtagande av ny detaljplan. Därmed innefattar projektet en tillstånds- och detaljplaneprocess.

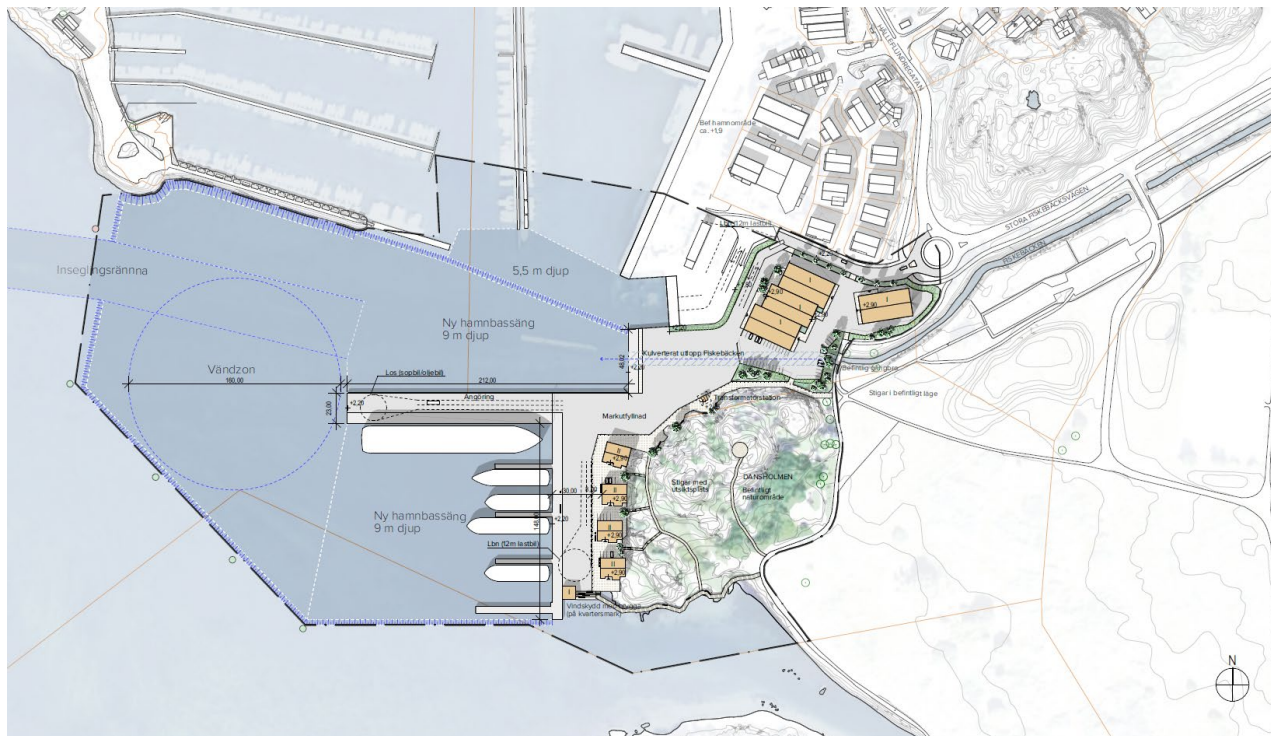


Bild 1. Planerat detaljplaneområde, vilket omfattar hamnområdet och kajerna. OBS; tidig illustration





Bild 3. Visualiseringsbild framtagen av FUAB för nya hamndelen.

Tidplan

Detaljplan	2022-2026
Tillståndsprocess vattenverksamhet	2023-2026
Projektering och upphandling	2026-2027
Muddring och kajbyggnation	2027-2028

Ekonomi

Fastighetsnämnden beslutade 2020-02-03 § 27, dnr 6463/19 att godkänna kontorets förslag till samfinansiering. Förslaget grundade sig på att kommunen och Fiskebäcks Utvecklings AB (FUAB) delar lika på samtliga kostnader för ny detaljplan samt tillstånd för vattenverksamhet. FUAB ägs gemensamt av ett antal fiskare och arrenderar idag del av befintlig hamn i Fiskebäck av kommunen.

Vid genomförandet bekostar kommunen muddringen av farled samt hamnbassäng och FUAB bekostar byggandet av kajer. Fördelningen uppskattades till 103 miljoner kronor för vardera part.

Ursprunglig uppskattad kostnad för kommunens del av projektet, var 103 miljoner kronor, vilket inkluderar utrednings-, projekterings- samt genomförandekostnader. Siffrorna grundade sig på en kostnadsutredning från stadsledningskontoret.

Efter att sedimentprovtagningar genomförts under hösten 2023, har det visat sig vara betydligt mer förorenade massor på havsbotten än uppskattat i tidigare kalkyler. Ursprungskalkylen räknar med 3 000 kubikmeter förorenade massor, medan den senaste kalkylen omfattar cirka 100 000 kubikmeter förorenade massor.

I den senaste kostnadskalkylen har man även tagit hänsyn till nödvändiga släntlutningar samt krav på farledsbredd för dimensionerande fartyg. Detta har inneburit att totala muddringsvolymen har ökat från 470 000 kubikmeter till 750 000 kubikmeter.

Ovanstående förändringar innebär att bedömd kostnad för muddringen ökar från 70 miljoner kronor till 290 miljoner kronor. Med ungefärligt bibehållet riskpåslag samt övriga kostnadsökningar ser den uppdaterade prognosen ut enligt nedan:

	Ny prognos (SEK)	Ursprunglig budget (SEK)
Muddring, rena massor	110 000 000	65 500 000
Muddring, förorenat	180 000 000	4 500 000
Ledningsomläggning	10 000 000	10 000 000
Projektering	8 000 000	7 000 000
Planprocess/vattenverksamhet	7 500 000	2 650 000
Projektledning	2 500 000	1 350 000
Risk	42 000 000 (14%)	12 000 000 (15%)
Totalt	360 000 000	103 000 000

Under utredningsarbetet har det framkommit att infartsvägen, från rondellen in till området, kommer att behöva höjas på grund av högvatten- och skyfallsproblematik. Projektet kommer även att stå för vissa kompensationsåtgärder eftersom landskapsbilden vid Dansholmen ändras.

Ett tomträttsavtal kommer att upprättas mellan parterna efter att den nya detaljplanen vunnit laga kraft och en ny hamnfastighet bildats hos Lantmäteriet. Fastighetsnämnden beslutade att kommunen ska teckna ett tomträttsavtal med FUAB med en första upplåtelseperiod om 50 år och med en första avgäldsperiod på 30 år. Tomträttsavgälden ska utgöra fyra procent av det högsta värdet av antingen marknadsvärdet eller det bokförda värdet på den nya hamnfastigheten. Kommunens kostnader för ledningsomläggning och muddringsarbeten kommer att bokföras på den nya hamnfastigheten. Det innebär att det bokförda värdet vid kommande överstiga marknadsvärdet på den nya hamnfastigheten.

Intäkter tomträttsavgäld	
Tomträttsavgäld per år	14 000 000 kr
Totalt år 1-30	420 000 000 kr

Intäkter år 31-50 är oklart i dagsläget. Ny värdering av tomträtten görs inför kommande avgäldsperioder i enlighet med praxis. Tomträttsavgälden kommer därefter att baseras på marknadsvärdet på fastigheten.

Projektet har hittills upparbetat hälften av kostnaderna, 5 miljoner kronor, för de tidiga faserna, vilket är planprocess, tillståndprocess för vattenverksamhet samt egen projektledning. Kommunens fortsatta kostnader fram till genomförandebeslut prognosticeras till 5 miljoner kronor.

Laglighetsfrågor

Funderingar har uppkommit om kommunens delaktighet i projektet och fördelningen av kostnaderna för dess genomförande, är förenlig med kommunallagen och EU-rättens statsstödsregler.

Efter utredning har förvaltningen kommit fram till att åtgärderna ligger inom den kommunala kompetensen och att dessa inte heller i övrigt strider mot kommunallagen. Detta under förutsättning att åtgärderna anses proportionerliga, det vill säga att de ekonomiska åtagandena motsvarar den förväntade nyttan för kommunen och dess medlemmar.

När det gäller EU-rättens statsstödsregler görs bedömningen att finansieringsupplägget sannolikt är att se som ett stöd enligt nämnda regelverk och därför behöver godkännas av EU-kommissionen innan åtgärder vidtas. Förvaltningen avser att hantera en eventuell anmälan till EU-kommissionen inom ramen för projektet.

Risker

Nya begränsningsvärden för förorenade muddermassor

De begränsningsvärden för förorenade massor som använts i den uppdaterade kalkylen har gällt för Göteborgs Hamn när de dumpat underhållsmassor vid Nya Vinga. Göteborgs Hamn har i en egen process ansökt om fortsatt tillstånd för dumpning av underhållsmassor med bibehållna begränsningsvärden. De har tidigare haft ett tillstånd som löpt med 10 år i taget och tillståndet gick ut våren 2024. Beslut från Länsstyrelsen angående om de får fortsatt dumpa massor med samma begränsningsvärden, förväntas under sommaren 2024, men beslut kan även komma till hösten. Efter samtal med Göteborgs Hamn har de förklarat att de förmodligen kommer överklaga beslutet om de får skärpta begränsningsvärden för deras underhållsmassor.

Om Göteborgs Hamn får behålla sina begränsningsvärden för underhållsmassor, bör det här projektet med ganska hög sannolikhet få samma begränsningsvärden vid kommande beslut i processen för vattentillstånd. Om Göteborgs Hamn istället får nya skärpta begränsningsvärden för underhållsmassorna (och de inte får rätt vid ett eventuellt överklagande), kan det här projektet med väldigt hög sannolikhet räkna med att vi får samma skärpta begränsningsvärden vid kommande beslut i processen för vattentillstånd. Om det här projektet får de nya skärpta begränsningsvärdena, kommer de förorenade massorna att öka från cirka 100 000 kubikmeter till cirka 300 000 kubikmeter. Den kalkylerade projektkostnaden för kommunen beräknas då öka till totalt 740 miljoner kronor.

För projekt Skandiaporten med annan dumpningsplats, vilket också drivs av Göteborgs hamn, har nya skärpta begränsningsvärden införts. Anledningen att Göteborgs Hamn inte överklagat det beslutet är för att projektet har en mycket liten andel som klassas som förorenade massor, trots att de fått skärpta begränsningsvärden.

Statsstödsfrågan

Som beskrivits under rubriken ”Laglighetsfrågor” ovan, behöver finansieringsupplägget med FUAB sannolikt godkännas av EU-kommissionen. Det finns en risk att upplägget inte godkänns, även om förvaltningens utredning visar att det bör få klartecken.

Kostnad för hantering av förorenade massor

I den uppdaterade kalkylen har ett å-pris använts, vilket är baserat på ett genomsnittligt pris hos möjliga mottagningsanläggningar för förorenade massor. Anläggningarna har dock inte obegränsat med kapacitet, varför det med stor sannolikhet kommer att krävas en kombination av olika mottagningsanläggningar. Det innebär att kostnaden för hantering av förorenade massor är osäker i detta skede.

Möjligheter

Uppfyllelse av projektets syfte

Att möjliggöra för fiskefartygen med hemmahamn i Fiskebäck att kunna angöra hamnen, samt möjlighet för fiskeriverksamheten att utveckla möjligheten till landning av fisk.

Realisering av nyttor och effektmål

Projektet bidrar till att utveckla fiskeriverksamheten i Göteborg, som är en stor del av Göteborgs identitet. I stadsledningskontorets tjänsteutlåtande 2016, diarienummer 0785/14, har noterats att "Göteborg marknadsför sig som en matstad...och ...som fiskets mathuvudstad behöver Göteborg erbjuda hemmahamn för fiskebåtar. Historiskt sett har Fiskebäck också varit en viktig del i livsmedelskedjan. Och det finns intresse och möjlighet till att den skulle kunna göra det i fortsättningen."

Yrkesfisket är också i detta område utpekad som riksintresse, där föreslagen utveckling ligger i linje med riksintressets syfte. Havs- och vattenmyndigheten (HaV) genomförde 2023 en översyn och aktualisering av hamnarna av riksintresse för yrkesfisket. HaV föreslår att för yrkesfisket särskilt betydande hamnar för landning, stillaliggande och service fortsatt ska kunna utgöra riksintressen för yrkesfisket, mot bakgrund av att de svarar för nödvändig infrastruktur och säkerställandet av grundläggande funktioner. Översynen gick ut på remiss i december 2023. I stadsbyggnadsförvaltningens remissvar, i mars 2024, bedömer förvaltningen att Fiskebäcks hamn ska kvarstå som riksintresse. Vidare skriver man att "Förvaltningen ser inget motstående intresse av att Fiskebäck fortsatt identifieras som riksintresse yrkesfisket landningshamn. Landningshamnen är utpekad i översynen utifrån kriterierna avseende en av de tio främsta hemmahamnarna och även hemmahamn inom det icke småskaliga segmentet. Bedömningen är att genom utpekandet av hemmahamn är det möjligt i fysisk planering att ta hänsyn till den infrastruktur som beskrivs behövas och en markanvändning som stödjer detta i form av hamnändamål. Det innebär konkret att yta invid kaj i landområde avsätts för ändamålet och även i vattenområdet så att möjligheten finns för fartyg att angöra här."

Projektet bidrar även med nya arbetstillfällen, vilka annars hamnar i Danmark, där man idag landar den fisk som fiskas på de fartyg som projektet nu ska möjliggöra för att kunna komma in i Fiskebäcks hamn. Man bör även beakta möjligheten i att ge sjöfartsknutna industriföretag ökad verksamhetsbas. Idag sker en stor del av den reparations- och underhållsverksamhet som krävs för fiskebåtarna i Danmark. Med en möjlighet att komma in i Fiskebäck kan detta ske på hemmaplan i stället. En utvecklad reparationsindustri kan också innebära att externa fartyg använder denna. Den skisserade utformningen gör detta möjligt. Fullt utbyggt bedöms det tillkommande området ha omkring 100 anställda och därtill uppskattas 30-40 besökare per dag.

Övrigt

Med det säkerhetspolitiska läget i åtanke, är det fördelaktigt att tillföra ytterligare hamn- och kajkapacitet i Göteborg. Utformningen av hamnområdet gör att man på ett relativt enkelt sätt kan höja säkerhetsnivån till önskad nivå. FUAB har haft kontakt med försvaret, vilka är positivt inställda till projektet i beredskapssyfte. Vid fortsatt arbete med projektet kommer även kommunen att ta kontakt med försvaret.

Förvaltningens bedömning

Enligt ovan nämnt har projektet en prognosticerad fördyrning med ett antal olika risker. Den nya tilltänkta tomträttsavgälden, vilken kommer att baseras på kommunens kostnader, har förankrats med FUAB. Det innebär att kommunen även får ökade intäkter i motsvarande grad, vilket leder till att projektet fortsatt har samma ekonomiska förhållande som innan fördyrningen. Förvaltningen anser därför att exploateringsnämnden bör besluta om fortsatt projektarbete.

Det som krävs för att kunna arbeta vidare med projektet är att exploateringsnämnden tillstyrker ett fortsatt projektarbete fram till genomförandebeslut. Exploateringsnämnden bör även föreslå kommunfullmäktige att besluta om en fortsatt planeringsinriktning för projekt Fiskebäcks hamn i enlighet med exploateringsnämndens förslag, med en samlad projektram om maximalt 360 miljoner kronor, med anledning av projektets storlek och principiella karaktär. De här besluten från politiken innebär att projektet kan fortsätta att utreda förutsättningarna för projektet. Kommunens kostnader fram till ett eventuellt genomförandebeslut, prognosticeras till cirka 5 miljoner kronor.

Efter att det här projektet fått eventuellt tillstånd för vattenverksamhet, har projektet tydligare förutsättningar kring bland annat begränsningsvärden för förorenade massor. Med tydligare förutsättningar kommer projektet bättre kunna prognosticera framtida genomförandekostnader, vilket kommer att ligga till grund för ett eventuellt genomförandebeslut. Innan detaljplanen kan antas behöver kommunfullmäktige fatta ett genomförandebeslut.

Fortsatt projektarbete förutsätter även att EU-kommissionen sannolikt kommer behöva godkänna upplägget innan genomförandebeslut.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

Elisabet Gondinger
Avdelningschef projekt norr

§ 20 0861/16

Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

1. Rapporten ”Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn”, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antecknas.
2. Kommunfullmäktiges uppdrag från 2016-04-21 § 18, att utreda möjligheterna till utveckling av Fiskebäcks hamn, förklaras fullgjort.
3. Fastighetsnämnden får i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn.
4. Fastighetsnämnden, i egenskap av markägare, får i uppdrag att påbörja arbetet med att ta fram en ny detaljplan för området.

Handling

2018 nr 180.

Yrkanden

Hampus Magnusson (M), Jörgen Fogelklou (SD), David Lega (KD) och Ann Catrine Fogelgren (L) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Shahbaz Khan (S) yrkar bifall till förslaget från S i kommunstyrelsen.

Getrud Ingelman (V) och Karin Pleijel (MP) yrkar bifall till förslaget från MP och V i kommunstyrelsen.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att kommunstyrelsens förslag bifallits. Omröstning begärs. Ordföranden antecknar kommunstyrelsens förslag som Ja-proposition i huvudvoteringen. Ordföranden ställer herefter propositioner på resterande yrkanden och finner att Getrud Ingelmans och Karin Pleijels yrkande antagits som motförslag i huvudvoteringen. Omröstning begärs.

Omröstning om motförslag i huvudvoteringen

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till Getrud Ingelmans och Karin Pleijels yrkande. Nej för bifall till Shahbaz Khans yrkande”.

Omröstningen utfaller med 19 Ja mot 17 Nej. 45 ledamöter avstår från att rösta. Hur var och en röstar framgår av bilaga 2.



Protokoll (nr 10)

Sammanträdesdatum: 2018-10-25

§ 20 forts.

Huvudvotering

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall till kommunstyrelsens förslag. Nej för bifall till Getrud Ingelmans och Karin Pleijels yrkande”.

Omröstningen utfaller med 45 Ja mot 19 Nej. 17 ledamöter avstår från att rösta. Hur var och en röstar framgår av bilaga 3.

Protokollsutdrag skickas till

Fastighetsnämnden



Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn

Till Göteborgs kommunfullmäktige

Kommunstyrelsens förslag

Kommunstyrelsen tillstyrker stadsledningskontorets förslag i tjänsteutlåtande den 3 september 2018 och yrkande från M, L och KD den 3 oktober 2018 och föreslår att kommunfullmäktige beslutar:

1. Rapporten ”Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn”, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antecknas.
2. Kommunfullmäktiges uppdrag från 2016-04-21 § 18, att utreda möjligheterna till utveckling av Fiskebäcks hamn, förklaras fullgjort.
3. Fastighetsnämnden får i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn.
4. Fastighetsnämnden, i egenskap av markägare, får i uppdrag att påbörja arbetet med att ta fram en ny detaljplan för området.

Vid behandlingen av ärendet i kommunstyrelsen förekom skiljaktiga meningar:

Ulf Kamne (MP) yrkade bifall till tilläggsyrkande från MP och V den 17 oktober 2018.

Ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) yrkade bifall till yrkande från S den 17 oktober 2018.

Hampus Magnusson (M) yrkade bifall till yrkande från M, L och KD den 3 oktober 2018 och avslag på yrkandet från S och tilläggsyrkandet från MP och V.

Daniel Bernmar (V) yrkade bifall till tilläggsyrkande från MP och V den 17 oktober 2018 och avslag på yrkandena från S och M, L och KD.

Kommunstyrelsen beslutade först att bifalla stadsledningskontorets förslag.

Vid omröstning beträffande yrkandet från S och yrkandet från M, L och KD röstade Mariya Voyvodova (S), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) för bifall till yrkandet från S.

Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt och Lars Hansson (-) röstade för bifall till yrkandet från M, L och KD.

Ulf Kamne (MP) och Daniel Bernmar (V) avstod från att rösta.

Vid omröstning beträffande bifall respektive avslag på yrkandet från M, L och KD röstade Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt och Lars Hansson (-) för bifall.

Ulf Kamne (MP) och Daniel Bernmar (V) röstade för avslag.

Mariya Voyvodova (S), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson (S) avstod från att rösta.

Kommunstyrelsen beslutade med sju röster mot fyra att bifalla yrkandet från M, L och KD den 3 oktober 2018.

Vid omröstning beträffande bifall respektive avslag på tilläggsyrkandet från MP och V röstade Mariya Voyvodova (S), Jonas Ransgård (M), Helene Odenjung (L), David Lega (KD), Kristina Tharing (M), Marina Johansson (S), Jonas Attenius (S), Hampus Magnusson (M), Martin Wannholt, Lars Hansson (-) och ordföranden Ann-Sofie Hermansson för avslag.

Ulf Kamne (MP) och Daniel Bernmar (V) röstade för bifall.

Kommunstyrelsen beslutade med elva röster mot två att avslå tilläggsyrkandet från MP och V den 17 oktober 2018.

Göteborg den 17 oktober 2018
Göteborgs kommunstyrelse

Ann-Sofie Hermansson

Lina Isaksson



Yrkande MP, V
Kommunstyrelsen 2018-10-17
Ärende 2.1.5

Tilläggsyrkande angående muddring Fiskebäck

Miljöpartiet och Vänsterpartiet anser fortsatt att en muddring av hamninlopp och hamnen i Fiskebäck innebär betydande ingrepp i havsmiljön. Den begränsade samhällsnytta som kan finnas av en muddring, väger inte upp de kostnader och de miljökonsekvenser som den förväntas ha.

Enligt stadsledningskontorets senaste utredning beräknas kostnaden för en muddring till ca 200 miljoner kronor, utöver det tillkommer kostnader för att driva tillståndsprövsprocessen. Vi anser inte att staden ska lägga miljontals kronor av skattebetalarnas pengar på något som gynnar ett fåtal verksamheter och som sannolikt kommer att påverka havsmiljön negativt. Enligt vattendirektivet får vattenstatusen för kustvattnet inte försämrast. Vi ser att muddringen och den ökade båttrafiken inom området som den medför, riskerar att försämra möjligheterna att nå god vattenstatus.

Därför vill vi att stadsledningskontoret vidgar sökradien och undersöker vidare vilka andra lokaliseringalternativ som skulle kunna vara möjliga för de aktuella båtar som nu ligger i Frihamnen och som inte kan ligga kvar där.

Förslag till beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Stadsledningskontoret i samråd med berörda aktörer går vidare med en djupare analys om alternativa lägen utanför Göteborg för de fiskebåtar som idag ligger i Frihamnen.



Yrkande angående Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn

Vi tycker att fiskenäringens hemvist i Göteborg är en viktig strategisk fråga för staden. Vi är måna om att det ska finnas goda möjligheter för det industriella fisket att verka i Göteborg och även utvecklas här i framtiden. Stadsledningskontorets utredningar visar några förslag på hur Fiskebäcks hamn genom muddring av farled och utbyggnad av kajer kan utvecklas som fiskehamn. När Frihamnen på sikt avvecklas som hemmahamn för fiskebåtarna tycker vi att Fiskebäcks hamn, som idag ägs av Fastighetskontoret, kan bli ett bra alternativ.

Att säkerställa en långsiktigt hållbar utveckling av hamnen är prioriterat. Samtidigt är det nödvändigt att flera aktörer är involverade för att vi ska kunna nå ett bra resultat. Vi ser att Fiskebäck kan få en betydelse för att utveckla branschen i Göteborg, och blir därmed en större fråga än bara om var båtarna ska ligga. Det kan handla om att delar av förädlingsprocessen ska kunna förläggas till Fiskebäck eller uppbyggnad av kylanläggning, eller utgångspunkt för forskarfartyg. Samtidigt måste vi hitta en bra balans där utvecklingen inte får oönskade effekter för Fiskhamnen. Därför krävs en helhetslösning som kopplar an till uppdragen i Kommunstyrelsens beslut (1323/17, 2018-10-03) om Fiskenäringens utveckling. Vi är övertygade om att en sådan helhetslösning kräver delaktighet och engagemang från såväl näringsliv som beröra nämnder och bolag. En sådan helhetslösning och inriktning måste finnas på plats innan vi går vidare med en detaljplan för kajen, finansiering eller investeringsbeslut.

Att utveckla Fiskebäcks hamn innebär en betydande investering. Vi ser att Fiskebäck kan utvecklas för att skapa goda förutsättningar för industrin att verka. Där kan staden bidra med planering och delar av infrastrukturen men framgången av områdets utveckling blir beroende av fiskeföretagen och exploatörernas investeringar och förädling av platsen. Därför tycker vi det är både rimligt och positivt att ledande aktörer inom fiskenäringen så tydligt signalerat att man är beredd att delta i utvecklingen och bidra till finansieringen. För detta kommer det krävas en mycket tydlig ansvarsfördelning mellan de olika parterna.

Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige föreslås besluta:

1. Att Stadsledningskontoret får i uppdrag att i samverkan med Business Region Göteborg, Göteborgs Hamn, Fastighetsnämnden, Byggnadsnämnden, Trafiknämnden, Miljö- och klimatsnämnden samt andra relevanta aktörer ta fram ett förslag på en helhetslösning - inklusive muddring, utbyggnad av kaj och andra relaterade satsningar - i Fiskebäcks hamn utifrån uppdragen i beslut 1322/17 i Kommunstyrelsen den 3 oktober 2018.



Yrkande S
Kommunstyrelsen
Ärende 2.1.5

2. Att Fastighetsnämnden får i uppdrag att, som en integrerad del i arbetet med att ta fram en helhetslösning enligt beslutssats 1, utarbeta ett förslag till samfinansiering, med näringslivet och andra relevanta aktörer, av en sådan helhetslösning.

Yrkande (M) (L) (KD)

Kommunstyrelsen

Ärende 2.1.5

2018-10-03

Yrkande farledsfördjupning och utbyggnad av kaj i Fiskebäck

Göteborgs kommunfullmäktige beslutade 2017 att ta fram en fiskestrategi och en plan för att muddra i Fiskebäcks hamn. Stadsledningskontoret har nu redovisat ett gediget underlag avseende både den långsiktiga utvecklingen av fiskenäringen och Fiskebäcks hamn.

Fisket har en betydande roll i Göteborg och de västsvenska haven är sedan lång tid tillbaka basen för svenskt fiske, både sett till antalet fiskebåtar och det svenska fiskets olika intresseorganisationer. Förutsättningarna att fortsatt verka i staden har emellertid blivit allt sämre. Det beror inte på att fisket går dåligt utan för att båtarna blivit större och allt fler helt enkelt inte kan komma in till sin hemmahamn.

I snart 20 år har båtarna antingen fått gå till Danmark med sin fångst för att vid hemkomst hoppas på högvatten för att komma in i Fiskebäcks hamn eller lägga till i Frihamnen. Men Frihamnen är inte någon långsiktig lösning – om ett halvår behövs de kajerna för att lägga upp material till den nya Götaälvbron.

Att ha en fungerande infrastruktur kring Fiskebäcks fiskeflotta om nio båtar är centralt. Idag finns tjänster för underhåll och reparationer redan etablerat i Fiskebäck men eftersom båtarna inte kan angöra får underhållsarbetet ske på annan plats. Detta trots att alla faciliteter finns på plats och skulle kunna växa betydligt med många nya jobb som följd. Härutöver skulle en fördjupad farled leda till inbringande av betydande landningsavgifter som fartygen idag betalar till främst danska hamnar. Dessa intäkter kan tillsammans med EU-stöd användas för att helt eller delvis finansiera investeringen i Fiskebäcks hamn.

I tjänsteutlåtandet från den 3 september 2018 (nr 0861/16) framgår att de farhågor om miljöskador som målats upp med projektet saknar grund. Kemikaliehalterna i bottensedimenten är låga och risken för att föroreningar sprids vid muddringen

och påverkar det marina livet är minimal. Åtgärderna bedöms inte heller påverka lokala intressen för natur, friluftsliv och kulturmiljövård. Det finns således varken praktiska eller miljömässiga hinder att genomföra farledsfördjupning. Därför bör fastighetsnämnden få i uppdrag att ta fram förslag till samfinansiering med fiskenäringen för genomförande av projektet samt påbörja arbetet med en ny detaljplan som möjliggör kajutbyggnaden.

Förslag till beslut i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Att fastighetsnämnden ges i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn.
2. Att fastighetsnämnden, i egenskap av markägare, ges i uppdrag att påbörja arbetet med att ta fram en ny detaljplan för området.
3. Att i övrigt bifalla stadsledningskontorets förslag till beslut.



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2018-09-03

Diarienummer 0861/16

Handläggare

Hans Linderstad

Telefon: 368 04 63

E-post: hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se

Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Rapporten "Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn", i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, antecknas.
2. Kommunfullmäktiges uppdrag från 2016-04-21 § 18, att utreda möjligheterna till utveckling av Fiskebäcks hamn, förklaras fullgjort.

Sammanfattning

Fiskebäcks hamn är hemmahamn för ett antal större fiskebåtar. De har ett djupgående som gör att de inte kan komma in i Fiskebäcks hamn. Sedan många år ligger de idag, när de är i Göteborg, i Frihamnen, men kan inte ligga där om något år. Kommunfullmäktige beslöt därför 2016-04-21 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att genomföra en analys.

Ett av syftena med utredningen är att finna om det fanns några miljömässiga faktorer som talade för att en muddring var otänkbar. Några sådana har inte hittats enligt stadsledningskontorets bedömning. Muddringen och kajutbyggnaden innebär naturligtvis konsekvenser, men inte sådana att inte en fortsatt process är rimlig.

Stadsledningskontoret bedömer att Fiskebäck är den mest lämpliga hemmahamnen i Göteborg för det industriella fisket. Det är inte troligt att det i närtid går att i Göteborg identifiera och exploatera ett alternativt område för fiskeföretagen, inklusive kringverksamheter. Om utbyggnad ska ske behöver detta dock sättas in i ett helhetsperspektiv.

Stadsledningskontoret har parallellt med detta ärende också tagit fram ett tjänsteutlåtande kring "Fiskenäringens utveckling i Göteborg". I detta placeras Fiskebäcks hamns roll in i ett större sammanhang kring hur staden ska förhålla sig till några viktiga fiskefrågor. I en sådan bedömning behöver man utöver det som hanteras i den här utredningen lägga in frågor även rörande näringslivsaspekten och livsmedelsförsörjningen. Investeringen behöver också ställas mot andra önskvärda investeringar.

Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar om en farledsfördjupning till Fiskebäcks hamn enligt detta ärende, anser stadsledningskontoret att fastighetsnämnden, i egenskap av hamnägare, bör få i uppdrag att utveckla Fiskebäck som fiskehamn genom muddring av farled och utbyggnad av kajer.

Ekonomiska konsekvenser

Totalt slutar kalkylen beroende på alternativ på en trolig summa på 126–166 miljoner kronor beroende på alternativ, vartill kommer ett osäkerhetsintervall på +/- 30 miljoner kronor. De faktorer som mest påverkar kostnaderna i projektet är muddringsvolym, kajalternativ och konstruktionstyp.

Finansiering av projektet kan till viss del kan ske genom externa bidrag från staten eller EU. Det finns EU-fonder som ger stöd för havet och fisket respektive till små- och medelstora företag. Bidrag till konkreta infrastrukturinvesteringar är begränsat och den enda utlysning som hittats är för ”Fiskehamnar, landningsplatser och auktionshallar – förbättrad infrastruktur” inom Havs- och fiskeriprogrammet 2014–2020. Jordbruksverket anger att man maximalt kan få 5 miljoner kronor av EU. Inga statliga medel för den svenska medfinansieringen är avsatta.

Program som ger stöd för havet, fiske och jordbruk fokuserar på åtgärder inom hållbarhet, innovation och forskning (såsom Havs- och fiskeriprogrammet Blue Growth och Handlingsprogram för hållbara maritima näringar). Den största delen av budgeten riktas mot forskningsprojekt, pilotprojekt, införande av nya tekniker och stöd för mindre och lokala företag.

En del av investeringen kan också täckas med landningsavgifter. Fiskefartygen betalar i dag vid landning av fångst en betydande avgift, främst till danska hamnar. Totalt handlar det om ett par miljoner kronor. Vid samtal med fiskeföretagens företrädare har man framfört att med en frysanläggning och en viss beredningsindustri i Fiskebäck så skulle en förhållandevis stor del av landningen flytta från Danmark till Fiskebäck.

Barn-, mångfalds- och jämställdhetsperspektivet

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

Miljöperspektivet

Miljön påverkas främst i samband med att muddring sker. Under anläggningsskedet kommer vattnets grumlighet vara påtaglig i närheten av spillplatsen. Strömmarna transporterar sedimenten norrut vid muddring i farleden och huvuddelen spolas ut i Kattegatt. Mudderspill vid muddring av hamnen sedimenterar främst i närområdet. Skyddsåtgärder kommer därför att behövas.

Prover av botten som tagits inom tänkta muddringsområden visar för kuststräckan normala värden och bör göra det möjligt att deponera muddermassor vid en eventuell tippningsplats vid Vinga.

Muddring förväntas ge effekter genom uppgrumling av sediment som kan täcka över habitat och organismer och leda till minskade ljusförhållanden. Därmed kan det bli minskad bottenvegetation och försämringar för lek och uppväxt för fisk. Särskilt känsligt är området med ett mindre bestånd av bland annat ålgräs vid Stora Lyngskär.

Det finns en risk för att undervattenssprängningarna medför en nedgång i fiskpopulationen i hamnområdet, framför allt om sprängningarna utförs under lek- och yngelperioden.

Muddring av farleden avser åtgärder som ligger under vattenytan och bedöms inte påverka lokala intressen för natur, friluftsliv och kulturmiljövård.

Kajen och utfyllnaden av Dansholmsviken har däremot en betydande påverkan på främst friluftslivets värden. Dansholmsviken är sedan 2018 en småbåtshamn med korttidskontrakt. Kustlinjen och området Sjöbacka söder om hamnområdet är utpekade som värdefullt för friluftslivet. En eventuell utbyggnad av hamnen medför intrång i området. Utbyggnaden kräver en förändring av strandskyddet.

Omvärldsperspektivet

Kortsiktigt är alternativet för de större fiskefartygen Skagens hamn där det finns varv och ett stort utbud av serviceföretag. Donsö hamn kan också vara ett alternativ, men saknar varv och serviceföretagen måste komma med färja till ön. Frihamnen kan användas så länge inte exploatering av området har startat. Fartygen hyr kajplats på rullande sex-månaders "rivningskontrakt". Nyligen (april 2018) har Älvstranden Utveckling AB haft en dialog med fartygsägarna och informerat att de bedömer att fartygen kan vara kvar åtminstone till 2018-12-31.

Bilagor

1. Utdrag ur kommunfullmäktiges protokoll 2016-04-21 § 18
2. "Utredning av utveckling av Fiskebäcks hamn", WSP 2018-08-17

Ärendet

Kommunfullmäktige beslöt 2016-04-21 § 18 dnr 0785/14 att ge kommunstyrelsen i uppdrag att genomföra en behovsanalys, en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning och en kostnadskalkyl för muddring för att öka fiskehamnens inloppsdjup i Fiskebäck till 8 meter samt utreda hur en finansiering av en sådan investering skulle kunna ske.

Beskrivning av ärendet

Uppdragets bakgrund

I en motion av Martin Wannholt (M), Marianne Bergman (KD) och Kjell Björkqvist (FP) om muddring av infartsleden till Fiskebäcks hamn, delen mot fiskhamnen föreslogs att kommunstyrelsen och Göteborgs Hamn AB skulle få i uppdrag att göra en behovsanalys, miljökonsekvensbeskrivning och kostnadsanalys för en muddring för att öka fiskehamnens inloppsdjup till 8 meter. Vid behandlingen av motionen i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige vidgades uppdraget genom ett yrkande från MP, S, V till att även placera in frågan i perspektivet av fisket på Västkusten och påverkan på viktiga föryngringsområden för fisken.

Kommunstyrelsen uppdrog stadsledningskontoret att göra en utredning. Utredningen tog fram bland annat fakta kring Fiskebäcks hamn och fiskebåtarna, redovisade en översiktlig beskrivning av konsekvenserna av åtgärder för fördjupning samt en preliminär kostnadsuppskattning (KF handling 2016 nr 60, KF 2016-04-21, dnr 0785/14).

Efter att utredningen redovisats i kommunfullmäktige beslöt fullmäktige 2016-08-24 § 464, att ge kommunstyrelsen i uppdrag att genomföra mer omfattande utredning. Den skulle innehålla en behovsanalys, en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning och en kostnadskalkyl för muddring för att öka fiskehamnens inloppsdjup i Fiskebäck till 8 meter samt utreda hur en finansiering av en sådan investering skulle kunna ske. I detta tjänsteutlåtande redovisas denna utredning.

Fiskestrategin

Parallellt med denna utredning har även stadsledningskontoret arbetat med ett uppdrag i enlighet med en motion om att utarbeta en fiskestrategi. Kommunfullmäktige beslutade 2017-09-14 § 25 att kommunstyrelsen får ansvaret att i nära samverka med berörda parter utarbeta en strategi för fiskenäringens utveckling i Göteborg.

Det finns starka samband mellan dessa två utredningar och de tas upp samtidigt i kommunstyrelsen och kommunfullmäktige.

Behov

Utgångspunkten är att Fiskebäcks hamn är hemmahamn för ett antal större fiskebåtar. De har ett djupgående som gör att de inte kan komma in i Fiskebäcks hamn. Sedan många år ligger de idag, när de är i Göteborg, i Frihamnen. Frihamnen är under omstrukturering och kommer inom några år vara ett exploateringsområde. Fiskebåtarna måste därför finna ny hamnplats.

Idag är det nio fiskefartyg med Fiskebäck som hemmahamn som inte kan gå in i hamnen. Några av dessa är så stora att det inte är aktuellt att gå in i Fiskebäcks hamn även om det skulle muddras. Därutöver finns ett 20-tal mindre fartyg i hamnen. Jämfört med det kustnära fisket arbetar de större fartygen, som i huvudsak bedriver pelagiskt fiske, under andra regelverk. Med pelagiskt fiske avses fångst av fisk som lever i öppna havet fritt

från kustvatten och bottenskikt. Motsatsen till pelagiskt är demersalt, fisk som lever intill botten.

Det pelagiska fisket arbetar till exempel med bestämda fiskekvoter för respektive fartyg. Företagen ser positivt på utvecklingsmöjligheterna och upplever att de har lätt att rekrytera yngre till fisket, till skillnad från det kustnära fisket där medelåldern på fiskarna och fartygen stiger. De större fartygen har numera dubbla besättningar vilket bland annat ger bättre möjligheter till sammanhängande ledighet. Systemet med överlåtningsbara licenser inom det pelagiska fisket, som infördes 2009, har bidragit till ökad lönsamhet.

Fiskarna själva pekar på flera fördelar med en farledsfördjupning:

- Fisk som idag landas i framförallt Danmark och transporteras på lastbil via Stena till beredningsindustrin, kan istället landas i Fiskebäck. Tre timmars gångtid från fångstplatsen till Fiskebäck är med dagens fartyg, som har bättre driftsekonomi och går snabbare än äldre fartyg, av mindre betydelse för fiskeföretagets ekonomi när de redan haft 30 - 40 timmar i fiske.
- Flera serviceföretag till fisket kan etableras i Fiskebäck, vilket bidrar till att även de mindre fiskefartygen i ökad utsträckning kan komma dit för service. Fiskarna bedömer själva att möjligheter för etablering av verksamheter inom nuvarande hamn kan skapas genom planläggning och förtätning.
- Tillsammans med farledsfördjupning och ny kaj är ett fryshus en viktig fråga. Det ger bättre förutsättningar att landa fångst i Fiskebäck samt att hålla en hög kvalitet på leveranserna till beredningsindustrin. Något större behov av att skapa utrymmen för beredningsindustri bedömer dock stadsledningskontoret att det inte finns, Sveriges behov är redan tillgodosett på andra platser.

Utöver fiskefartygen har också Göteborgs Universitet beställt ett forskningsfartyg. Detta kan teoretiskt komma in med dagens djup i rännan till kaj i Fiskebäck, men eftersom det har känslig utrustning i botten är marginalerna för små vid lågvatten. En fördjupad ränna skulle därför medföra att även detta fartyg kunde få Fiskebäck som hemmahamn.

Slutsatsen är att vi ska analysera förutsättningarna för att fördjupa farleden till 8 meter, bredda den till 40 meter och skapa kajplatser för åtminstone sex fartyg med längd cirka 60 meter.

Hur utredningen gjorts

Stadsledningskontoret har anlitat ett konsultföretag, WSP, för att göra den tekniska utredningen. Under utredningen har bottenförhållandena inventerats, sjömätning och provborrning gjorts för att i detalj finna djup till botten och berg och bottenprover tagits för att se på föroreningar i sedimenten. En hydrologisk modell har utarbetats för att analysera vattenströmning och spridning av mudderspillet. I bilaga 2 finns WSP:s rapport.

Under arbetet har vi regelbundet träffat representanter från fiskefartygen, tillsammans definierat behov och diskuterat lämpliga åtgärder.

Muddringsalternativ och hantering av muddermassor

Fyra alternativa farleder

För att fördjupa och bredda farleden till Fiskebäck hamn samt anlägga kajer kommer det att krävas muddrings- och sprängningsarbeten. Volymen muddermassor i projektet

beräknas totalt till cirka 450 000 m³. Merparten av volymen handlar om åtgärder för att skapa själva hamnen. Dumpning av rena massor till havs är det enda rimliga alternativet.

Fyra olika farledsalternativ har studerats; ett norrgående med två varianter, ett öst-västligt och ett sydvästligt. Det sydvästliga alternativet är det som idag är definierat som allmän farled.

Undersökningarna visar att botten i områdena består av lösa sediment med inslag av ytligt berg i de inre delarna av farleden och i hamnen.



Alternativa lägen för farled in till hamnen

Alternativen innebär dels olika förutsättningar för båtarna, dels olika behov av fördjupning. Fiskeföreträdarna bedömer alla alternativen som möjliga ur trafikeringsynpunkt med möjligen en viss fördel för det norra och det sydliga.

Muddringsmängderna för att åstadkomma 8 meters djup blir olika. Därför har farledsalternativ 2 och 4 valts bort ur studien. Alternativ 2 har valts bort eftersom det medför större volym bergschakt och större muddringsvolym jämfört med alternativ 1. Alternativ 4 innebär konflikter med befintliga bottenförlagda ledningar och ger betydligt större muddringsvolym än övriga alternativ.

Farled	Total schaktvolym	Bergschakt
	<i>Volym m³ TFM</i>	<i>Volym m³ TFM</i>
Alternativ 1	91 800	7 400
Alternativ 2	104 900	Mer än 7 500
Alternativ 3	119 000	7 400
Alternativ 4	150 200	7 400

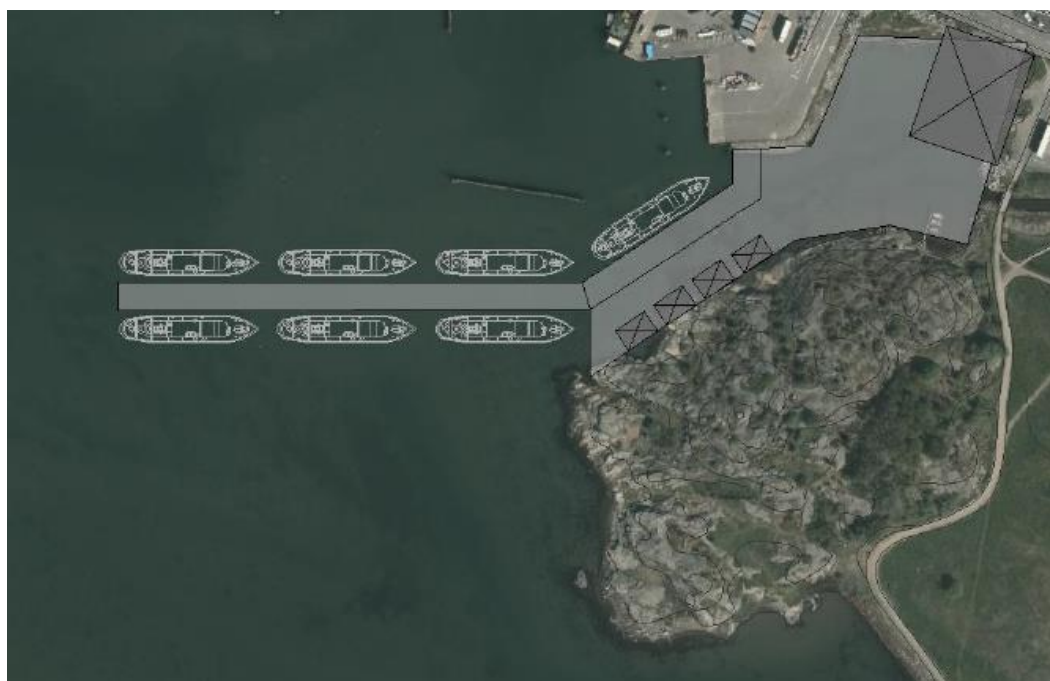
TFM = teoretiskt fast mått

Allmänt kan konstateras att djupet till fast berg är större än förväntat, vilket innebär enklare och billigare fördjupningsarbeten. Delen som behöver sprängas ligger i den gemensamma delen av sträckningarna, varför volymen för sprängning blir samma i de olika alternativen.

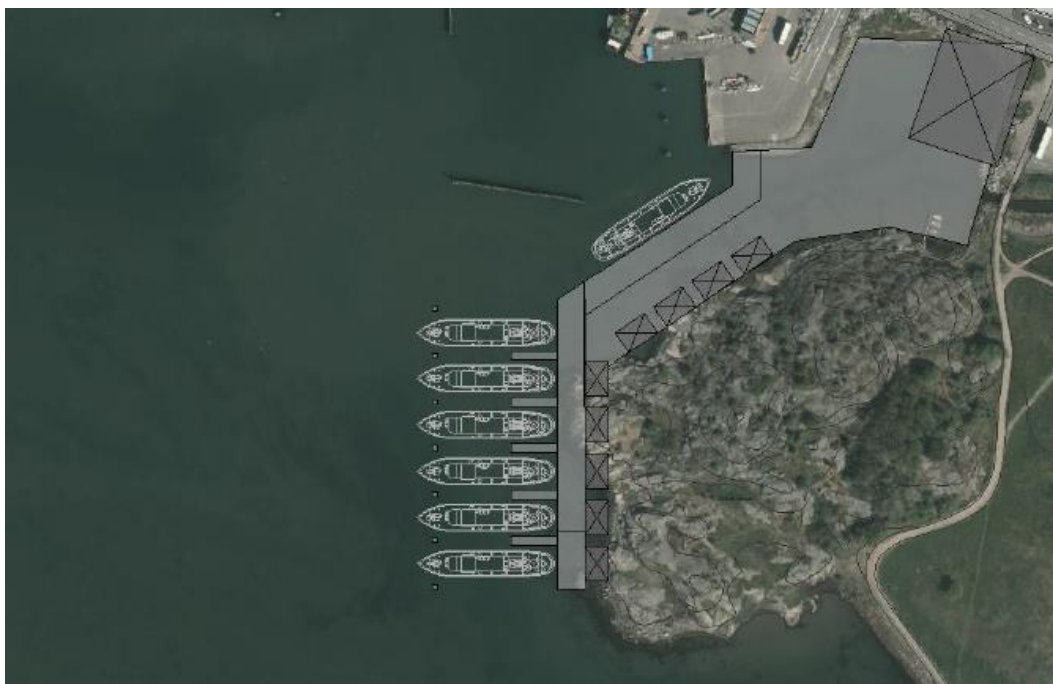
Volymerna som behöver muddras för farleden är i alla alternativen betydande. Men ännu större volymer hör samman med vad som behöver muddras i hamnområdet.

Två olika sätt att utforma kaj

Det finns två olika huvudprinciper att ordna kajen. Den ena är en pirkonstruktion i väst-östlig riktning med båtar på ena eller bägge sidor, den andra är en kaj i nord-sydlig riktning där båtar förtöjs vinkelrätt mot kaj med främre dykdalber. För samtliga kajalternativ är baklandet utformat på samma sätt genom en utfyllnad av Dansholmsviken.



Kajutformning med pir med båtar på båda sidor



Kajutformning med kaj där båtarna ligger vinkelrätt mot kaj

Det finns också olika underalternativ beroende på vilken byggteknik som används. Utformning av yttre delar av piren som flytande betongpråm har också diskuterats, men bedöms som mindre intressant. Detta främst eftersom det behövs en ramp mellan fast konstruktion och den flytande delen och där rampen bland annat begränsar möjligheten till att lägga till och lasta/lossa.

Hamn	Total schaktvolym	Bergschakt	
	<i>Volym m³ TFM</i>	<i>Volym m³ TFM</i>	
Alternativ 1 a	182 300	16 630	Båtar i dubbla rader på enbart en sida av kaj i öst-västlig riktning
Alternativ 1 b	354 000	16 630	Båtar på båda sidor av kaj i öst-västlig riktning
Alternativ 2 a	351 100	12 600	Båtar i öst-västlig riktning vinkelrätt mot kaj i nord-sydlig riktning
Alternativ 2 b	246 100	12 600	Båtar i dubbla rader i nord-sydlig riktning längs kaj i nord-sydlig riktning

Muddringsmetoder

Det finns två huvudtyper av muddringsmetoder – grävuddring och suguddring. Grävuddring sker med en skopa och massorna som grävs upp läggs i en pråm för vidare transport till en dumpningsplats. Suguddring kan liknas med att dammsuga havsbotten och lämpar sig bäst vid muddring av relativt lösa sediment. De muddrade massorna transporteras i rörledningar till ett närliggande utfyllnadsområde eller till en pråm.

Fördelen med suguddring är främst att det blir mindre grumling av omgivande vatten. För att minska spridningen av sediment i vattnet kan så kallade siltgardiner användas.

Muddring av berg sker vanligtvis genom sprängning. Undervattensexlosioner kan ge åtminstone två typer av skador på miljön. Dels skador som orsakas direkt av detonationernas fysikaliska effekter, dels skador som orsakas av ämnen som frigörs vid detonationen. Bubbeldråer kan användas vid sprängning för att förhindra fisk att simma in i sprängområdet. Sprängning vintertid minskar också effekterna på djurlivet.

Hantering av muddermassor

Merparten av här upptagna massor är rena och lösa med hög vattenhalt. En lämplig metod för att hantera dessa är att återföra dem till lokalt djupare områden. Ett tänkbart sådant område är tippningsområdet vid Vinga, där Göteborgs Hamn AB har ett gällande tillstånd. Muddringen av Fiskebäcks hamn och farled omfattas dock inte av detta tillstånd utan det behövs tillstånd av såväl Göteborgs Hamn som av miljöprövningsmyndigheter.

En mindre del av massorna kan lämpligen användas för uppfyllnad av Dansholmsviken, där de stabiliseras genom att man blandar in bindemedel. Förorenade massor (analyserna har visat att dessa volymer är små) kan eventuellt läggas där inneslutna av ny spontkaj.

Att ta upp massorna på land är mindre lämpligt. Dels är det stora volymer, som ska hanteras och avvattas, dels medför det en stor mängd lastbilstransporter.

Konsekvenser för miljön

Mudderspillet transporteras norrut

Den hydrologiska modellen visar hur muddermassor som spills ut i vattnet transporteras med hjälp av strömmar och turbulens från spillplatsen. Merparten av mudderspillet kommer att ske i Fiskebäcks hamn, där den största muddervolymen finns. Koncentrationen av mudderspillet avtar vanligtvis med avståndet från mudderplatsen. I hamnområdet, där vattnet är mer instängt, blir koncentrationen högre.

Under anläggningsskedet kommer vattnets grumlighet vara påtaglig i närheten av spillplatsen. Strömmarna transporterar sedimenten norrut vid muddring i farleden och huvuddelen spolas ut i Kattegatt. Det spill från farleden som inte lämnar Göteborgsområdet sedimenterar främst i grunda områden norr om Fiskebäck. Mudderspill vid muddring av hamnen sedimenterar främst i Fiskebäcks inre hamn, i lagunen utanför Fiskebäcks yttre hamn, i Önnereds hamn, Rörvik och Hinsholmskilen.

De båda alternativen på utformning av pirar bedöms påverka vattenomsättningen i Eskils kanal mycket litet (mindre än 1 %). Alternativet med piren längs stranden har mindre effekt än då piren riktas ut från land.

Prover visar inga alarmerande värden på föroreningshalter

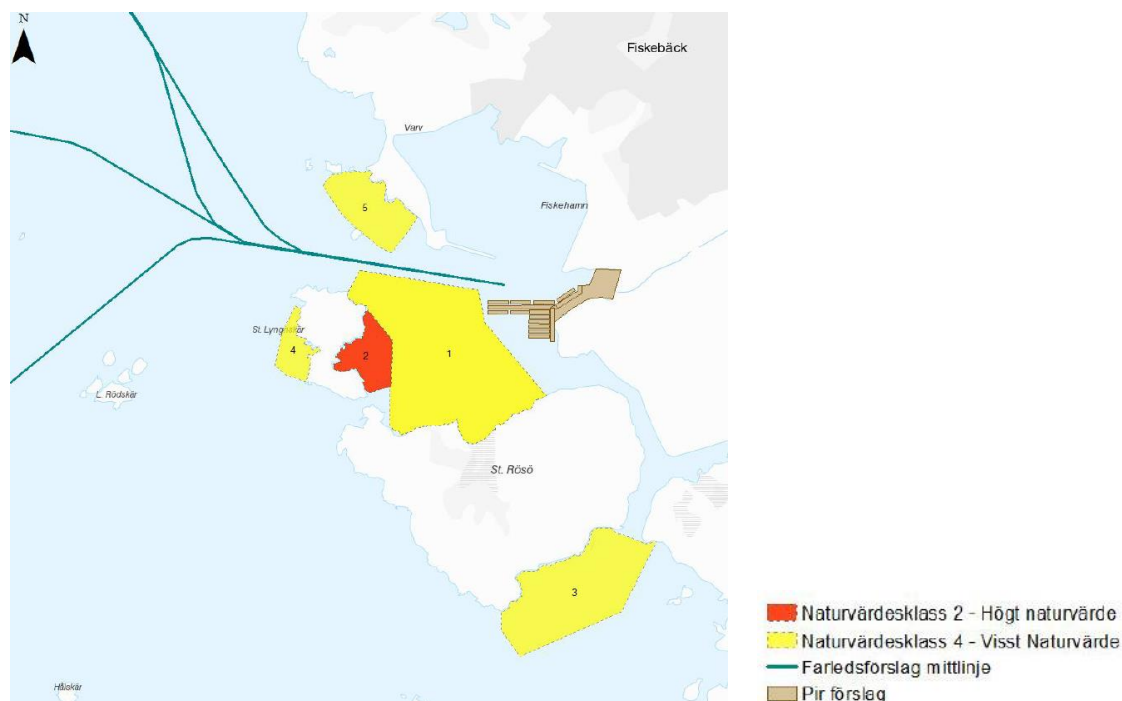
WSP har tagit prover av botten inom tänkta muddringsområden. Föroreningshalterna avviker inte påtagligt från vad som råder i Göteborgs skärgård generellt. Haltnivåerna varierar dock förhållandevis mycket inom området. De föroreningar som ställvis påträffas i förhöjda halter är i huvudsak koppar, PAH, PCB och TBT. Förhöjda föroreningshalter påträffas främst i ytliga sediment (0–0,5 meter under bottenytan). I djupare sediment är föroreningshalterna låga.

När spillet från muddringsplatsen sedimenterar bedöms därför inte föroreningshalter öka på platser som tidigare varit rena. De uppmätta halterna av föroreningar är i genomsnitt lägre än de halter som tillåtes i miljödomen för tippningsplatsen vid Vinga och understiger rekommenderade haltnivåer för farligt avfall. Sedimenten har ett litet innehåll av organiska ämnen och bedöms inte omfattas av förbud mot deponering av organiskt avfall.

Marina naturvärden kan påverkas negativt

De marina naturvärdena påverkas främst av undervattenssprängningar och muddringsarbetena. Undervattenssprängningarna skapar tryckvågor som kan skada men också undervattensbuller som kan störa. Undervattenssprängningarna bidrar till att habitat kan försvinna permanent och bidrar till övergödning genom tillförsel av kväve från sprängämnen.

Muddring förväntas ge effekter genom uppgrumling av sediment som kan täcka över habitat och organismer och leda till minskade ljusförhållanden. Därmed kan det bli minskad bottenvegetation och försämringar för lek och uppväxt för fisk.



Naturvärdesobjekt. Område 2 vid Stora Lyngskär (rött) har ett bestånd av ålgräs

Särskilt känsligt är området vid Stora Lyngskär. Där finns ett tätt bestånd av natingväxter. Sparsamma förekomster av ålgräs i form av utspridda skott i direkt närhet av natingväxterna hittades också. Bottenvegetationen i det känsliga området vid Stora Lyngskär påverkas främst av grumlingen vilket kan påverka kvaliteten på habitatet som fiskrekryteringsområde. Även om musselbankarna på östra sidan av Rivö har ett naturvärde, bedöms konsekvenserna som små till måttliga eftersom muddringsarbetena är förhållandevis kortvariga och därmed permanenta konsekvenser inte troliga.

För att skydda det ekologiskt känsliga området med högväxt vattenvegetation inne i hamnbassängen föreslås en avskärmning av denna del av viken (till exempel med dubbla siltgardiner) under hela anläggningsskedet. Dessutom bör åtgärder göras för att begränsa spridning av sediment till övriga naturvärden inom och utanför hamnbassängen.

Det finns en risk för att undervattenssprängningarna medför en nedgång i fiskpopulationen i hamnområdet, framför allt om sprängningarna utförs under lek- och yngelperioden. Området med tät undervattensvegetation (västra delen av hamnbassängen) fungerar som övervintringsområde för sjöfågel och därför finns risk för negativa konsekvenser för främst dykande sjöfågel.

Muddringsarbeten och sprängningar bör begränsas till de delar av året som ligger utanför lekperioder för fisk och yngelperioder för fisk och skaldjur. Huvuddelen av arbetena bör således preliminärt göras mellan oktober och mars.

Förhållandena för friluftslivet förändras

Farleden avser åtgärder som ligger under vattenytan och bedöms till skillnad från kajanläggningen inte påverka lokala intressen för natur, friluftsliv och kulturmiljövård.

Kajen och utfyllnaden av Dansholmsviken har däremot en betydande påverkan på främst friluftslivets värden. Dansholmsviken är sedan 2018 en småbåtshamn, anlagd med kunskap om att det finns en konflikt med fiskeintressena och därför upplåten med korttidskontrakt. Kustlinjen och området Sjöbacka söder om hamnområdet är utpekade som värdefullt för friluftslivet. En eventuell utbyggnad av hamnen med kaj längs stranden medför intrång i området då en del av den naturliga stranden tas i anspråk. En kaj som riktas rakt ut i vattnet medför ett mindre intrång än en kaj som följer stranden.

Utbyggnaden kräver en förändring av strandskyddet.

Kostnad och finansiering

Kostnaden beräknas till under 200 miljoner kronor

De faktorer som mest påverkar kostnaderna i projektet är muddringsvolym, kajalternativ och konstruktionstyp. Dessa varierar mellan de olika alternativen. Därför blir kostnadsspridningen mellan olika alternativ stor. Kalkylmetoden, som WSP använt, visar också på den spridning som bland annat beror på osäkerheter på grund av konjunktur, kvarvarande brister i grundmaterialet med mera.

Eftersom mätningarna visar att det blir förhållandevis små delar där sprängning behövs, blir kostnaderna för muddring lägre än tidigare skattningar. Kostnaderna för muddring av farled uppgår för ett nordligt alternativ till 8,3 – 14,1 miljoner kronor. Det sydliga alternativet uppgår till 10,4 – 16,8 miljoner kronor.

Muddringskostnaden för hamndelen är större än för farleden eftersom muddringsvolymerna är större. Det öst-västliga piralternativet med fartyg på ena sidan har en lägre kostnad för muddring men i stället högre kostnader för piren. Kostnaderna för muddringen totalt uppgår till cirka 35 – 64 miljoner beroende av alternativ.

I kostnadskalkylen behöver också läggas in kostnader för projektering, administration, tillståndsansökan och slutligen ett påslag för oförutsett.

Totalt slutar då den kalkyl som WSP gjort på en trolig summa för alternativen med en pir på 166 miljoner +/- 30 miljoner kronor. För alternativet med kajen längs med stranden blir summan 126 miljoner +/- 25 miljoner kronor.

Finansiering

EU-medel

Finansiering av projektet kan ske på olika sätt. En viss del kan ske genom externa bidrag från staten eller EU. WSP har gått igenom aktuella bidragsmöjligheter och pekat på några EU-fonder som ger stöd för havet och fisket respektive till små- och medelstora företag (SMF).

Program som ger stöd för havet, fiske och jordbruk fokuserar på åtgärder inom hållbarhet, innovation och forskning (såsom Havs- och fiskeriprogrammet Blue Growth och Handlingsprogram för hållbara maritima näringar). Den största delen av budgeten riktas mot forskningsprojekt, pilotprojekt, införande av nya tekniker och stöd för SMF/lokala tillverkare. Eftersom detta projekt är i ett tidigt stadium är det för stadens del mest aktuellt att söka inom utlysningar som ger stöd för förstudier och infrastrukturinvesteringar. Bidrag till konkreta infrastrukturinvesteringar är begränsat och den enda utlysning som hittats är för ”Fiskehamnar, landningsplatser och auktionshallar – förbättrad infrastruktur” inom Havs- och fiskeriprogrammet 2014–2020. Jordbruksverket anger på sin hemsida att man maximalt kan få 5 miljoner kronor genom EU. Inga statliga medel för den svenska medfinansieringen är avsatta.

Program som har fokus på samhällsekonomisk tillväxt (såsom EU-programmet Västsverige och Interreg North Sea Region) inriktar sig på forskning och utveckling, uppsättning av nya samarbetsformer samt stöd till mindre företag som har innovativa och hållbara utvecklingsplaner. Ingen utlysning för infrastrukturinvesteringar hittades i denna grupp.

Hamnavgifter och landningsavgifter

Fiskefartygen betalar i dag vid landning av fångst en betydande avgift, främst till danska hamnar. Landningsavgiften i Danmark är 2,4% av värdet på landad fisk med ett tak på 27 000 danska kronor. Totalt bedömer man att det handlar om ett par miljoner kronor som man nu lägger där. Om man inte landat fisk betalar man ingen hamnavgift.

Vid samtal med fiskeföretagens företrädare har framförts att med en frysanläggning och en viss beredningsindustri i Fiskebäck så skulle en förhållandevis stor del av landningen flytta från Danmark till Fiskebäck.

Stadsledningskontorets bedömning

En muddring och ny kaj/pir är möjlig

Ett av syftena med utredningen var att finna om det fanns några miljömässiga faktorer som talade för att en muddring var otänkbar. Några sådana har inte hittats enligt stadsledningskontorets bedömning. Åtgärderna bedöms inte heller strida mot riksintressen eller miljö kvalitetsnormerna. Muddringen och kajutbyggnaden innebär naturligtvis konsekvenser, men inte sådana att inte en fortsatt process är rimlig. Konsekvenserna måste naturligtvis också ställas mot den nytta som det har att utveckla Fiskebäcks hamn som en stor fiskehamn. Möjligheten att dessutom bereda hamnläge för Universitets forskningsfartyg är också en fördel.

Slutligen kan man också peka på den möjlighet som ligger i att sjöfartsknutna industriföretag får en ökad möjlighet. Idag sker en stor del av den reparations- och underhållsverksamhet som krävs för fiskebåtarna i Danmark Med en möjlighet att komma in i Fiskebäck kan detta ske på hemmaplan i stället. En utvecklad reparationsindustri kan också innebära att externa fartyg använder denna. Den skisserade utformningen gör detta möjligt.

Det finns visst planstöd i gällande stadsplan från 1963, som anger en större småbåtshamn och en utfyllnad av Dansholmsviken inklusive viss bygg rätt för industriellt ändamål som sammanhänger med angränsande områdes användning för småbåts- och fiskehamnar. Den här skisserade utbyggnaden blir dock annorlunda än detaljplanen. En ny plan behövs därför och som också hanterar frågan om strandskyddet. Den nya detaljplanen behöver också behandla fiskeföretagens önskemål om att i så fall kunna bygga ett fryshus och eventuell beredningsindustri.

Projektet kommer att behandlas i en miljöprocess, där konsekvenser för miljön och samhällsnyttan vägs in.

Lämpligheten bör prövas i ett helhetsperspektiv

Stadsledningskontoret har i beredningen av detta ärende kunnat konstatera att det på kort sikt, utöver Fiskebäcks hamn, saknas alternativa lokaliseringar som är effektiva för det industriella fisket i Göteborg. Om nya, idag okända, möjligheter uppstår kan dessa eventuellt föranleda en omprövning. Möjliga lägen vid kajer utmed Göta älv mellan Älvsborgsbron och Göta älvbron går inte att använda, framförallt på grund av kaj i dåligt skick, otillräckligt djup, nyttjandeförbud på grund av miljöskäl, nära förestående exploatering eller upptagen för andra ändamål inom projekt Älvstaden. Donsö hamn har nödvändigt djup men har begränsade möjligheter att skapa förutsättningar för utveckling av fiskets kringverksamheter. Framförallt kan ingen landning av fisk ske där.

Stadsledningskontoret bedömer således att Fiskebäck är den mest lämpliga hemmahamnen i Göteborg för det industriella fisket. Det är inte troligt att det i närtid går att i Göteborg identifiera och exploatera ett alternativt område för fiskeföretagen, inklusive kringverksamheter, som motsvarar näringens behov.

Fiskebäcksområdet är även attraktivt för olika utvecklingsidéer, bland annat stadsutveckling med nya bostadsområden. I några alternativ är det inte kombinerbart med en utvecklad hamn för fiskefartygen.

Tidigare har Fiskebäcks hamn också varit en pusselbit i lösningarna av trafiken till Södra skärgården. Kommunfullmäktiges beslut kring Saltholmen pekar emellertid att detta inte längre är aktuellt.

Stadsledningskontoret har parallellt med detta ärende också tagit fram ett tjänsteutlåtande kring ”Fiskenäringens utveckling i Göteborg”. I detta placeras Fiskebäcks hamns roll in i ett större sammanhang kring hur staden ska förhålla sig till några viktiga fiskefrågor. I en sådan bedömning behöver man utöver det som hanteras i den här utredningen lägga in frågor rörande näringslivsaspekten och livsmedelsförsörjningen. Investeringen i Fiskebäck ska naturligtvis också bedömas mot andra angelägna kommunala investeringar.

Medfinansiering kan täcka delar av investeringen

Fiskeföretagen har uttryckt att de är beredda att diskutera viss medfinansiering av en farledsfördjupning. Dessutom är det troligt att det går att få mindre medfinansiering från staten och EU. Men det förutsätter sannolikt att hamnen fortsatt klassas som riksintresse, vilket är fallet i nuvarande ÖP (Göteborg har dock markerat en tveksamhet till detta i gällande ÖP).

Som ovan angetts kan eventuella landningsavgifter täcka en del av investeringen. Här finns en hög grad av osäkerhet eftersom landningen i stor utsträckning är knuten till var beredningsindustrin efterfrågar fisk. Danska hamnar och hamnar på Bohuskusten är idag de som tar emot merparten av fångad fisk och dessa finns kvar även i framtiden.

Förslag

Ett beslut om att investera i muddring och ny kaj med mera bedöms således inte kunna finansieras helt genom intäkter och bidrag. Om det ändå ska göras hör det samman med hur staden ser på fiskets roll i ett Göteborgsperspektiv och hur investeringen kan konkurrera med andra investeringar för staden. Frågan blir därmed av sådan karaktär att stadsledningskontoret överlämnar frågan till politisk behandling utan rekommendation.

Under förutsättning att kommunfullmäktige beslutar om en farledsfördjupning till Fiskebäcks hamn enligt detta ärende, anser stadsledningskontoret att fastighetsnämnden, eftersom de är hamnägare, bör få i uppdrag att utveckla Fiskebäck som fiskehamn genom muddring av farled och utbyggnad av kajer.

Hans Linderstad

Planeringsledare

Jessica Granath

Avdelningschef



Göteborgs Stad
Kommunfullmäktige

Utdrag ur protokoll

Sammanträdesdatum 2016-04-21

§ 18 Dnr 0785/14

**Redovisning av kommunfullmäktiges uppdrag att utreda
möjligheterna till utveckling av Fiskebäcks hamn**

Handling

2016 nr 60.

Yrkanden

Ronnie Ljungh (MP) och Jahja Zeqiraj (S) yrkar att fullmäktige bifaller förslaget från MP, S och V i kommunstyrelsen.

Hampus Magnusson (M), David Lega (KD), Mats Eriksson (SD) och Anders Åqvist (VägV) yrkar bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden ställer propositioner på yrkandena och finner att Ronnie Ljunghs m fl yrkande bifallits. Omröstning begärs.

Omröstning

Godkänd voteringsproposition: ”Ja för bifall för bifall till Ronnie Ljunghs m fl yrkande. Nej för bifall till kommunstyrelsens förslag”. Omröstningen utfaller med 40 Ja mot 41 Nej. Hur var och en röstar framgår av Bilaga 2 (*ej med här*).

Beslut

Enligt kommunstyrelsens förslag:

Kommunstyrelsen får i uppdrag att genomföra en behovsanalys, en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning och en kostnads kalkyl för muddring för att öka fiskehamnens inloppsdjup i Fiskebäck till 8 meter samt utreda hur en finansiering av en sådan investering skulle kunna ske.

Expedieras

Kommunstyrelsen

Vid protokollet

Lina Isaksson

2016-05-03

Ordförande

Lena Malm

Justerare

Birgitta Simonsson

Justerare

Michael Törnqvist

RAPPORT

UTREDNING AV UTVECKLING AV FISKEBÄCKS HAMN

2018-08-17



RAPPORT

Utredning av utveckling av Fiskebäcks hamn

KUND

N010 Stadsledningskontoret

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Box 13033

WSP Sverige AB

402 51 Göteborg

Besök: Ullevigatan 19

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Stadsbyggnadskontoret

Hans Linderstad

hans.linderstad@stadshuset.goteborg.se

Uppdragsledare WSP

Mattias Svensson

mattias.svensson@wsp.com

Biträdande uppdragsledare WSP

Lars Nilsson

lars.nilsson@wsp.com

UPPDRAGSNAMN

Utredning av utveckling av
Fiskebäcks hamn

UPPDRAGSNUMMER

10258260

FÖRFATTARE

Mattias Svensson, Lars Nilsson

DATUM

2018-08-17

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av

Ulf Possfelt

Godkänd av

Mattias Svensson

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING	5
2	INLEDNING	6
2.1	PROJEKTET	6
2.2	BAKGRUND	6
2.3	TIDIGARE UTREDNINGAR	6
2.4	SYFTE	6
2.5	AVGRÄNSNING	7
3	VERKSAMHETENS BEHOV	8
3.1	FISKEINTRESSENTERS BEHOV OCH VERKSAMHET	8
3.2	ÖVRIGA INTRESSENTERS BEHOV	8
4	FÖRUTSÄTTNINGAR	9
4.1	ÖVERSIKTLIG OMRÅDESBESKRIVNING	9
4.2	VERKSAMHETER OCH FUNKTIONER	9
4.2.1	Fiskebäcks hamn	9
4.2.2	Nautiska förhållanden	9
4.2.3	Trafik	11
4.3	MILJÖLAGSTIFTNING	12
4.3.1	Riksintressen	12
4.3.2	Strandskydd	12
4.3.3	Miljö kvalitetsnormer	12
4.3.4	Avfallsdirektivet	13
4.3.5	Allmän farled	13
4.4	MILJÖFÖRHÅLLANDEN	14
4.4.1	Hydrologi	14
4.4.2	Sedimentföroreningar	14
4.4.3	Marina naturvärden	15
4.4.4	Landskapets värden	16
4.5	GEOTEKNIK	17
4.6	SJÖMÄTNING	17
4.7	PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	17
4.7.1	Detaljplaner	19
4.7.2	Begära tidigt planeringsbesked från Länsstyrelsen:	19
5	UTREDNINGSSALTERNATIV	20
5.1	FARLEDER	20
5.2	UTFORMNING AV KAJ M.M	20
5.3	BORTVALDA FARLEDSALTERNATIV	21
5.4	MUDDRING OCH ANLÄGGNINGSARBETEN	22
5.4.1	Muddringsteknik	22
5.4.2	Muddringsvolym	23
5.4.3	Fyllning	25

5.4.4	Dumpning av massor	25
5.4.5	Föreslagna kajkonstruktionstyper	25
6	EFFEKTER OCH KONSEKVENSER	30
6.1	MILJÖFÖRHÅLLANDEN	30
6.1.1	Hydrologi	30
6.1.2	Förorenade sediment	32
6.1.3	Marina naturvärden	33
6.1.4	Landskapets värden	34
6.1.5	Trafik	34
6.2	GEOTEKNIK	35
7	ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖLAGSTIFTNING	36
7.1.1	Riksintressen	36
7.1.2	Strandskydd	36
7.1.3	Miljökvalitetsnormer	37
7.1.4	Allmän farled	37
8	TIDPLAN	38
9	KOSTNADER	39
10	FINANSIERING	40
11	SLUTSATS	41

BILAGOR

1. Karta riksintressen
2. Karta miljövärden

1 SAMMANFATTNING

Syftet med projektet är att möjliggöra för större fiskefartyg med en längd av ca 60 meter att angöra Fiskebäcks hamn, med nya kajer för ca 6 fartyg samt verksamhetsytor i anslutning till de nya kajerna.

Syftet med denna utredning är att utreda om projektet är genomförbart ur ett miljömässigt och tekniskt perspektiv samt att ta fram kostnaderna för ett eventuellt projekt.

Utredningen har fokuserat på två olika typer av utformning av kajerna, ett öst-västligt och ett nord-sydligt alternativ.

För att fördjupa och bredda farleden till Fiskebäcks hamn samt anlägga kajerna kommer det att krävas muddrings- och sprängningsarbeten. Volymen muddermassor i projektet beräknas totalt till ca 450 000 m³, där merparten av volymen ca 350 000 m³ är i Fiskebäcks hamn. Dumpning av rena massor till havs är det enda rimliga alternativet.

Inom ramen för uppdraget har det utförts sjömätning och geotekniska undersökningar. Undersökningarna visar på att området karakteriseras av mycket lösa sediment med inslag av ytligt berg i de inre delarna av farleden samt i hamnen.

För att utreda hur vattenströmningssituationen i området är har en hydrodynamisk modell upprättats. Modellen visar på att merparten av mudderspillet kommer att ske i Fiskebäcks hamn, där den största muddervolymen finns, mudderspillet i farleden sprids över ett betydligt större område. Påverkan på vattenomsättningen i Eskils kanal bedöms till mindre än 1 % oberoende av kajalternativ.

Sedimenten inom aktuella områden innehåller förroreningar i haltnivåer som förekommer generellt i kust och skärgårdsmiljö utanför Göteborg även om föroreningshalterna varierar inom området. Muddringsarbeten bedöms därför inte medföra att föroreningshalter vid sedimentspridning ökar på platser som tidigare varit rena. Deponering till havs kan ur föroreningssynpunkt vara en möjlig hantering av massor vid muddring.

I den yttre delen av hamnbassängen finns ett värdefullt fiskerekryteringshabitat med hög täckning av vattenväxter. Åtgärder kan vidtas under byggtiden för minskning av spridning av sediment. Muddrings- och sprängningsarbeten kan också förläggas till mindre känsliga perioder av året. Risken för negativa konsekvenser minimeras då så att permanenta skador på befintliga naturvärden kan undvikas.

Projektet bedöms vara förenligt med riksintressen och bedöms kunna uppfylla formella krav och prövningar kopplade till miljölagstiftning. Grundligare utredningar behöver dock genomföras.

Kostnaderna för projektet bedöms uppgå till ca 126 – 166 miljoner kronor, beroende på vilket kajalternativ som väljs, där det nord-sydliga alternativt är billigare. Möjlighet till delfinansiering av projektet finns, bedömningsvis en mindre del.

Genomförandetiden för projektet inklusive erforderliga tillstånd bedöms till minst ca 4 år.

2 INLEDNING

2.1 PROJEKTET

Projektet avser utvidgning av Fiskebäcks hamn och kan delas upp i tre delar:

- **Fördjupningsmuddring och breddning av farled** - Farleden till Fiskebäcks hamn ska fördjupas och breddas genom muddring och sprängning. Muddring kommer att ske till ett djup av 8,0 meter
- **Ny kaj** - Hamnen utökas med nya kajer för att sex fiskefartyg upptill 60 meters längd skall kunna förtöja
- **Nya hanteringsytor** - Hanteringsyta i anslutning till ny kaj. Hanteringsytan kommer att fyllas upp med befintliga muddermassor som stabiliseras för att uppnå erforderliga hållfasthetskrav för byggnader och trafik.

2.2 BAKGRUND

Kommunfullmäktige gav 2016-04-21 § 18 uppdrag till kommunstyrelsen att "genomföra en behovsanalys, en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning och en kostnadsanalys för muddring för att öka fiskehamnens inloppsdjup i Fiskebäck samt utreda hur en finansiering av en sådan investering skulle kunna ske". Bakgrunden till uppdraget är en utredning som kommunstyrelsen låtit stadsledningskontoret göra.

2.3 TIDIGARE UTREDNINGAR

Det finns tre tidigare utredningar som har tagits fram angående utveckling av Fiskebäcks hamn

- PM kring utveckling av Fiskebäcks hamn mm, Stadsledningskontoret 2016-02-17
- Förslag till utbyggnad av Fiskebäcks hamn, Fiskebäcks hamnförening, 2015-11-04 (Tyréns).
- Fiskebäck 2015 – en idé om hur området runt Fiskebäcks fiskehamn skall utvecklas", SVC/SFR avd 3 Fiskebäck, 2009

2.4 SYFTE

Syftet med utredningen är att Göteborg stad ska få tillräckligt med underlag om komplexitet, genomförbarhet, kostnader m.m. för att bygga ut en hamn med ny kaj för större fiskefartyg. Denna rapport skall tillsammans med andra utredningar, såsom Stadsledningskontorets utredning "Fiskenäringens utveckling i Göteborg" ligga till grund för ställningstagande om projektet ska genomföras eller inte. WSP har fokuserat på följande huvudfrågor i rapporten enligt förfrågan från Stadsledningskontoret.

- Hur stor är miljöpåverkan på området?
- Hur kan påverkan på miljön minskas/kompenseras?
- Hur utförs projektet på ett ekonomiskt och hållbart sätt både vad gäller miljö och utformning av konstruktioner
- Vad kommer kostnaden för projektet bli för olika aktörer, samt hur ser finansieringen ut?

2.5 AVGRÄNSNING

Det pågår en utredning om en Göteborgs strategi kring fisket, utredningen beräknas vara klar strax efter sommaren 2018.

Inom ramen för uppdraget har det inte ingått att titta på alternativa lokaliseringar i när-/hamnområdet.

Miljöutredningar har avgränsats till de frågor som bedömts ha en strategisk betydelse. Sedimentföroreningar och marina naturvärden har utretts genom provtagning respektive inventering. Miljöeffekter har analyserats. För övriga miljöintressen har en översiktlig arkivstudie gjorts. Vi har i denna rapport inte bedömt de miljökonsekvenser som en eventuell dumpning till havs av muddermassorna skulle kunna medföra.

3 VERKSAMHETENS BEHOV

3.1 FISKEINTRESSENTERS BEHOV OCH VERKSAMHET

Inom ramen för utredningen har projektgruppen arbetat tätt ihop med verksamma yrkesfiskare i Fiskebäcks hamn för att titta på framtida behov och önskemål för att kunna bedriva en konkurrenskraftig fiskerinäring med Fiskebäcks hamn som bas. Arbetet har lett till följande krav på hamnens utveckling och utformning.

- Samtliga anläggningar skall följa Göteborgs stads riktlinjer vad gäller klimatanpassning
- Kajen skall konstrueras för ett dimensionerande största fartyg på LOA 60 m, bredd 15 m
- Antalet samtidiga fartyg vid kaj skall vara minst 6 till antalet, permanent förtöjning
- Kajen skall dimensioneras för fordon enligt BK1 enligt Trafikverkets klassificering
- Kajen skall konstrueras på ett sådant sätt att lossning av fisk kan ske genom anläggande av pumpledning
- Bakomliggande ytor skall förberedas och dimensioneras för uppförande av fryshus på 1600-2100m².
- Plats för placering av våg i anslutning till kajen
- Breddning till 40 m samt fördjupning av inseglingstränna till 8 meters vattendjup.
- Manövreringsutrymme för anlöpande och avgående fartyg

Vidare har det framkommit önskemål om att kunna uppföra mindre lager/kontorslokaler i anslutning till de nya kajerna vid nuvarande Dansholmen.

Den befintliga och planerade fartygstrafiken är relativt lågfrekvent i området och fiskeintressenterna bedömer behovet av dubbelriktad trafik och därigenom en bredare farled som mycket lågt.

3.2 ÖVRIGA INTRESSENTERS BEHOV

Göteborgs Universitet planerar att lägga sitt nya forskningsfartyg R/V Skagerak i Fiskebäcks hamn. Det nya fartygets djupgående på ca 4 meter (ej fastställt i dagsläget då det först bestäms vid slutmätning) medför i dagsläget att det inte är möjligt att angöra vid låga vattenstånd. Fartyget har känslig sonarutrustning monterad i botten som skulle kunna skadas vid en eventuell bottenkänning. Universitetet har även mindre kontor och lagerutrymme i hamnen.

4 FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1 ÖVERSIKTLIG OMRÅDESBESKRIVNING

Fiskebäcks hamn är beläget söder om Göta älvs mynning strax väster om Frölunda. Området avgränsas i söder av ett flackt rekreativsområde, kallat Sjöbackadeponin samt Dansholmen. I öster och i norr avgränsas området av bostadsbebyggelse samt mindre kontor och industriverksamheter kopplat till marin verksamhet. I Fiskebäcks hamn finns en större marina för fritidsbåtar samt en mindre marina som håller på att anläggas i Dansholmsviken. Den mindre marinan har ett korttidskontrakt och skall flyttas vid kontraktets utgång. Söder om hamnområdet mynnar Eskils kanal

4.2 VERKSAMHETER OCH FUNKTIONER

4.2.1 Fiskebäcks hamn

Fiskebäcks hamn har en lång historia som fiskehamn och är utpekad som riksintresse för yrkesfisket. Fiskeriverksamheten är idag främst inriktad på underhåll och service av fartyg samt lossning av mindre mängder av fisk, 82 ton/år. Idag sker det ingen beredning av fisk i hamnen

Idag är Fiskebäck ändå en av landets största hemmahamnar för fiskefartyg. Fiske bedrivs främst mot fångst av sill, skarpsill och makrill. Ett antal fartyg med Fiskebäck som hemmahamn kommer inte in där eftersom de är för djupgående utan ligger för närvarande i Frihamnen.

Fastighetskontoret ansvarar sedan 1998 för hamnens skötsel. Tidigare har hamnen förvaltats av yrkesfiskarna och Göteborgs hamn.

Småbåtshamnen har plats för 1200 båtar och i anslutning till småbåtshamnen finns en båtuppläggningsplats och båtrelaterad service. Båtuppläggningsplatsen används som parkeringsplats under sommaren av både båtägare och badgäster. Parkeringsmöjligheterna med bil sommartid är goda.

I anslutning till fiskehamnsdelen finns anknytande industriverksamheter för bland annat fiskebåtarna.

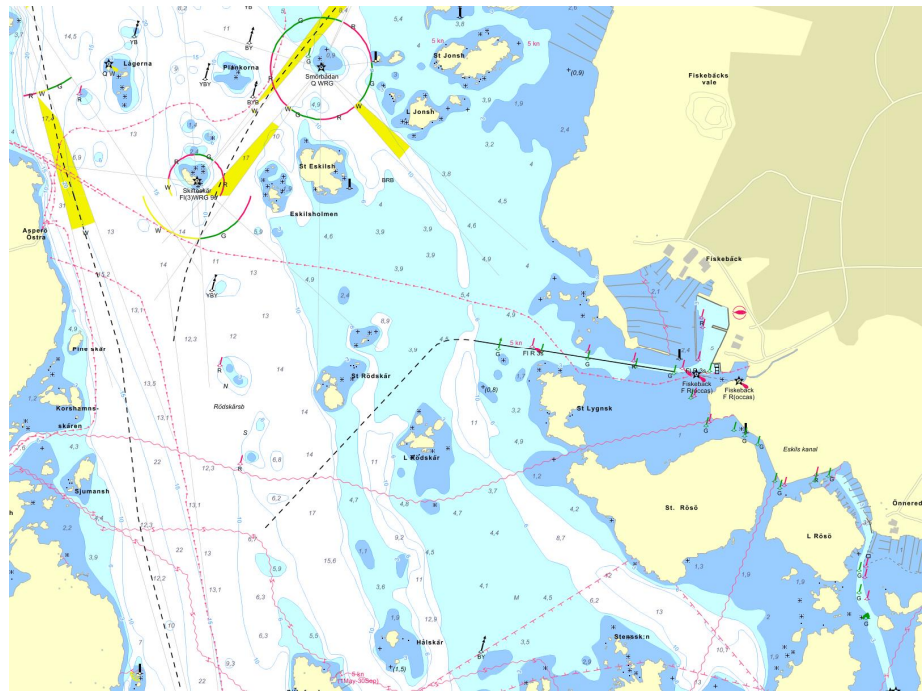
Intill det tilltänkta kajläget trafikerar Västtrafik med en bilfärja den södra skärgården. Renova bedriver verksamhet inom avfall och återvinning, de har en mindre anläggning för omlastning vid färjeläget.

4.2.2 Nautiska förhållanden

Fiskebäcks hamn inklusive inseglingsränna har idag ett ungefärligt vattendjup på ca 5,5 m och farleden är ca 30 meter bred i de inre delarna närmast hamnen. De yttre delarna av farleden till Fiskebäcks hamn avgränsas inte av någon muddrad ränna. Fartygen som trafikerar hamnen väljer ett av de tre huvudalternativ som finns, från norr via Smörbådan, från öster vid Eskilsholmen och från söder genom Rödeskär. Samtliga farleder är väl utmärkta med sjömärken och fyrar. Den norra inseglingen är något mer svårnavigerad med ett flertal kursändringar och närhet till grynnor. Se Figur 1, Sjökort från Eniro.

Farleden är idag enkelriktad vilket innebär att anlöpande fartyg ropar upp på förutbestämd VHF-kanal där man klargör hur turordningen och mötena skall ske. Fiskefartygens hastighet när de närmar sig inre farleden och hamnen är mycket låg, någon eller några knops hastighet. Enligt uppgifter från yrkesfiskare som är verksamma i området så är incidenter mellan fiskefartyg och övriga mycket ovanligt.

Fartyg/fritidsbåtar med ett mindre djupgående använder idag inte farleden utan framförs av sina skeppare fritt över vattenytan mellan öarna. Fritidstrafiken i området sker till största delen under sommarmånaderna och helgerna därtill.



Figur 1, Sjökort från Eniro.

Farled 179 med sträckning Rödsjär – Fiskebäck, är en befintlig allmän farled som utgår från Fiskebäck hamn. Se Figur 2, Översiktsskarta Allmänna farleder



Figur 2, Översiktskarta Allmänna farleder

4.2.3 Trafik

I dag trafikeras hamnen från land via Västerleden, antingen söder ifrån via Tynneredsmotet, eller norrifrån via Fiskebäcksmotet. Båda dessa anslutningsvägar sammanstrålar vid rondellen vid Fiskebäckskyrkan, ca 800 meter från hamnen. Tillfartsvägarna håller god kvalitet och kapacitet och en utbyggnad av hamnen skulle inte påverka vägnätet nämnvärt vad gäller trafikbelastning, se Figur 3, Anslutningsvägar till Fiskebäcks hamn.



Figur 3, Anslutningsvägar till Fiskebäcks hamn

4.3 MILJÖLAGSTIFTNING

4.3.1 Riksintressen

Riksintressen regleras enligt kapitel 3 och 4 i miljöbalken. Fiskebäcks hamn omfattas av riksintresse för yrkesfiske.

Utanför Fiskebäcks hamn går kusttrafik i form av allmän farled på sträckan Nidingen – Rivöfjorden, som utgör riksintresse för kommunikationer.

Väster om hamnen ligger området Göteborgs skärgård (FO 12) som utgör riksintresse för friluftsliv. Områdets kärnvärden består i att området är vackert med ett varierat skärgårdslandskap. Det är ett viktigt område för fritidsbåtar och har rikt utbud av stränder och klippor för sol och bad. Många områden är skyddade som naturreservat med stigar och leder. Här finns småbåts- och gästhamnar, goda möjligheter till sportfiske samt närhet till storstaden Göteborg.

I södra skärgården utanför Fiskebäcks hamn är området kring Styrö (O7) klassat som riksintresse för kulturmiljövård utifrån motiveringen "en kust- och skärgårdsmiljö med varierat innehåll från stenålder till nutid".

Hela området ingår i riksintresse för högexploaterad kust enligt miljöbalken 4 kap 4 §. För kuststräckan finns restriktioner för fritidsbebyggelse och vissa anläggningar.

4.3.2 Strandskydd

Strandskyddet är ett generellt skydd som gäller i hela landet vid alla kuster, sjöar och vattendrag. Syftet är att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Själva hamnområdet är undantaget från strandskyddet, men utanför hamnområdet råder allmänt strandskydd. Länsstyrelsen i Västra Götalands län tog 2014-12-01 beslut om ett nytt förslag på strandskyddets gränsdrawing i Göteborg, vilket omfattar ett större område än tidigare. I det nya förslaget inkluderades landområden söder om Fiskebäcks hamn. Efter överklagande beslöt regeringen att upphäva länsstyrelsens beslut. 2017-01-12 fattade länsstyrelsen ett nytt beslut som låg närmare stadens förslag där bland annat Sjöbacka låg utanför strandskyddet. Göteborgs Stad har 2017-02-02 överklagat länsstyrelsens beslut och önskar behålla det gamla strandskyddet, där gränsen ligger i strandlinjen.

4.3.3 Miljökvalitetsnormer

Vattenförekomster omfattas av miljökvalitetsnormer (MKN) som ställer krav på kemisk och ekologisk status i vattnet. Information om status och Miljökvalitetsnormer (MKN) för området har hämtats från VISS 2017. Området ingår i vattenförekomst Asperöfjorden (SE573860-115000) i kategorin kust. Ekologisk status för området är *måttlig*, baserat på övergödningssproblematik och en måttlig status för bottenfauna. Asperöfjorden uppnår *ej god* kemisk status. Detta på grund av höga halter av olika miljögifter. Det handlar främst om höga halter av kvicksilver, bromerade difenyletrar och TBT. Enligt MKN ska god ekologisk status ha uppnåtts till 2027 framför allt med fokus på åtgärder som minskar övergödning. Även god kemisk ytvattenstatus ska ha uppnåtts till 2027 med undantag för difenyletrar

och kvicksilver. Fiskebäck är en övervakningsstation eftersom det är ett utpekad badvatten (SE639837-126380).

4.3.4 Avfallsdirektivet

Hantering och kvittblivning av uppkomna muddermassor är den faktor i projektet som är mest kostnadsdrivande. Således är det mycket viktigt att muddervolymer kan hållas till ett minimum genom en optimering och begränsning av muddringsområdet. Sådana optimeringar kan exempelvis vara att titta på släntlutningar, sträckningsalternativ etc.

Det är av stor vikt att identifiera, utvärdera och jämföra lämpliga metoder för att omhänderta de muddermassor som uppstår i projektet, i enlighet med avfallsdirektivet. I avfallsdirektivet 2008/98/EG lyfter man fram avfallshierarkin som prioriteringsordning för lagstiftning och politik på avfallsområdet:

Utvärderingen av olika alternativ för hanteringen av muddermassor följer Avfallsdirektivet

- **Förebyggande** - För muddermassor gäller att så långt som möjligt begränsa omfattningen av muddring.
- **Återanvändning** – ej aktuell för muddermassor. (ref Naturvårdsverket Rapport Muddring och hantering av muddermassor)
- **Materialåtervinna** - eller nyttja muddermassorna i landkonstruktioner eller anläggningar.
- **Annan återvinning** - Massorna kan i vissa fall även användas till exempelvis bränsle, jordförbättringsmedel eller gödsel.
- **Bortskaffande** - Visar sig ovanstående medföra orimliga kostnader eller större omgivningsmiljöpåverkan kan slutligen muddermassorna deponeras på land, eller tippas i vattenområden. Uppläggning på land kräver tillstånd eller anmälan enligt 9 kap. MB, och dumpning i vatten kräver dispens från det generella förbudet mot dumpning enligt 15 kap. 31§ MB.

Beskrivning av muddermassor

De muddrade massorna från projektet bedömer vi i dagsläget karakteriseras efter tre huvudgrupper:

- Rena grovkorniga och inerta massor
- Rena finkorniga blöta massor
- Förorenade massor

De förorenade massorna kan kräva fördjupade utredningar för att man ska kunna avgöra hur dessa ska hanteras och efterbehandlas vid ett bortskaffande genom deponering under eller i landbyggnad.

4.3.5 Allmän farled

Sjöfartsverket definierar en allmän farled som en farled som inrättats som allmän farled och som finns förtecknad i Sjöfartsverkets kungörelse med tillkännagivande om beslut om allmänna farleder och allmänna hamnar.

Enligt Sjöfartsverket får en allmän farled inrättas om farleden är av väsentlig betydelse för den allmänna samfärdseln, fiskerinäringen eller för trafiken

med fritidsbåtar samt om det behövs med hänsyn till sjösäkerhet. För nya allmänna farleder görs en prövning enligt lag om inrättande, utvidgning och avlysning av allmän farled och allmän hamn (1983:293). Dessutom krävs obligatorisk tillåtlighetsprövning enligt 17 kap i miljöbalken. Tillstånd till vattenverksamhet enligt 11 kap i miljöbalken krävs både för ny och befintlig farled samt kajanläggningen.

4.4 MILJÖFÖRHÅLLANDEN

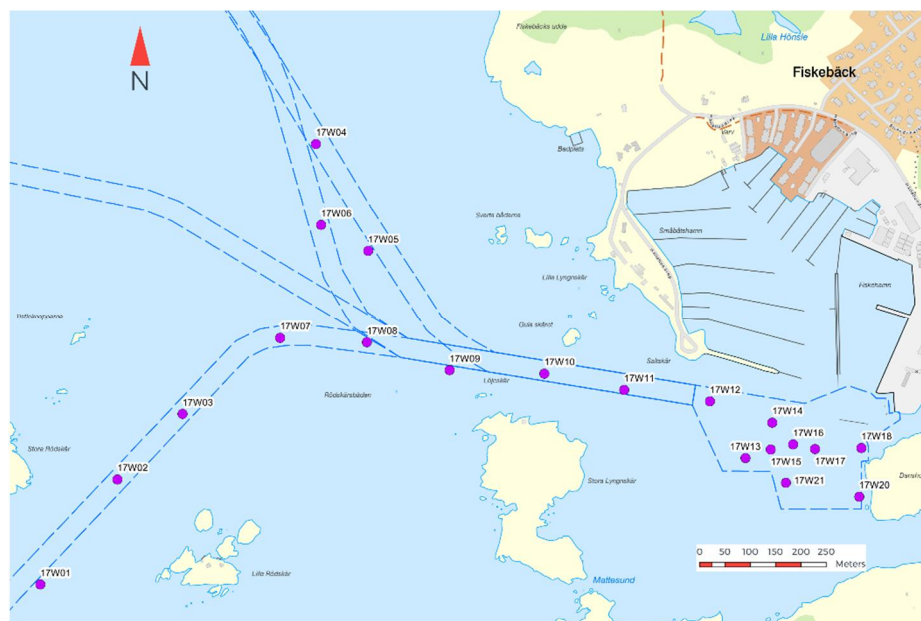
4.4.1 Hydrologi

En hydrodynamisk beräkning har gjorts inom ramen för uppdraget av SMHI, se Rapport "Spridning av mudderspill och påverkan på vattenomsättningen i Eskils kanal", NR 2018-19.

Modellen har visat att varierande tidvatten, lufttrycksdrivet och vinddrivet vattenstånd, vindar och Göta Älv samverkar till att skapa en god vattenomsättning i området. Strömmarna utanför Fiskebäcks hamn varierar i riktning men går oftast norrut. Strömmarna i Eskils kanal varierar också i riktning men går oftast söderut. Vid blåsigt väder kan strömhastigheterna i kanalen nå uppemot 0.5 m/s.

4.4.2 Sedimentföroreningar

Provtagningar har genomförts under december 2017. Provtagningsdjupet har varierat från ca 0,15 m till 0,45 m under bottenytan. I 6 provpunkter i det inre muddringsområdet har djupare provtagning, ner till 1 m under bottenytan, genomförts. Se Figur 4, Provtagningspunkter avseende sedimentföroreningar.



Figur 4, Provtagningspunkter avseende sedimentföroreningar.

Sedimenten inom aktuella områden innehåller föroreningar i haltnivåer som förekommer generellt i kust och skärgårdsmiljö utanför Göteborg. Föroreningshalterna varierar förhållandevis mycket inom området. De föroreningar som ställvis påträffas i förhöjda halter är i huvudsak koppar,

PAH, PCB och TBT. Förhöjda föroreningshalter påträffas i huvudsak i ytliga sediment (0,0-0,5 m under bottenytan). I djupare sediment är föroreningshalterna låga.

4.4.3 Marina naturvärden

Inventeringen har i möjligaste mån utgått från metoden beskriven i SIS standard (SIS 2014a, SIS 2014b) för naturvärdesinventeringar.

Naturinventering och naturvärdesbedömning omfattar enligt denna en desktopinventering och en naturvärdesinventering i fält. Fältbesök gjordes 30-31 oktober 2017.

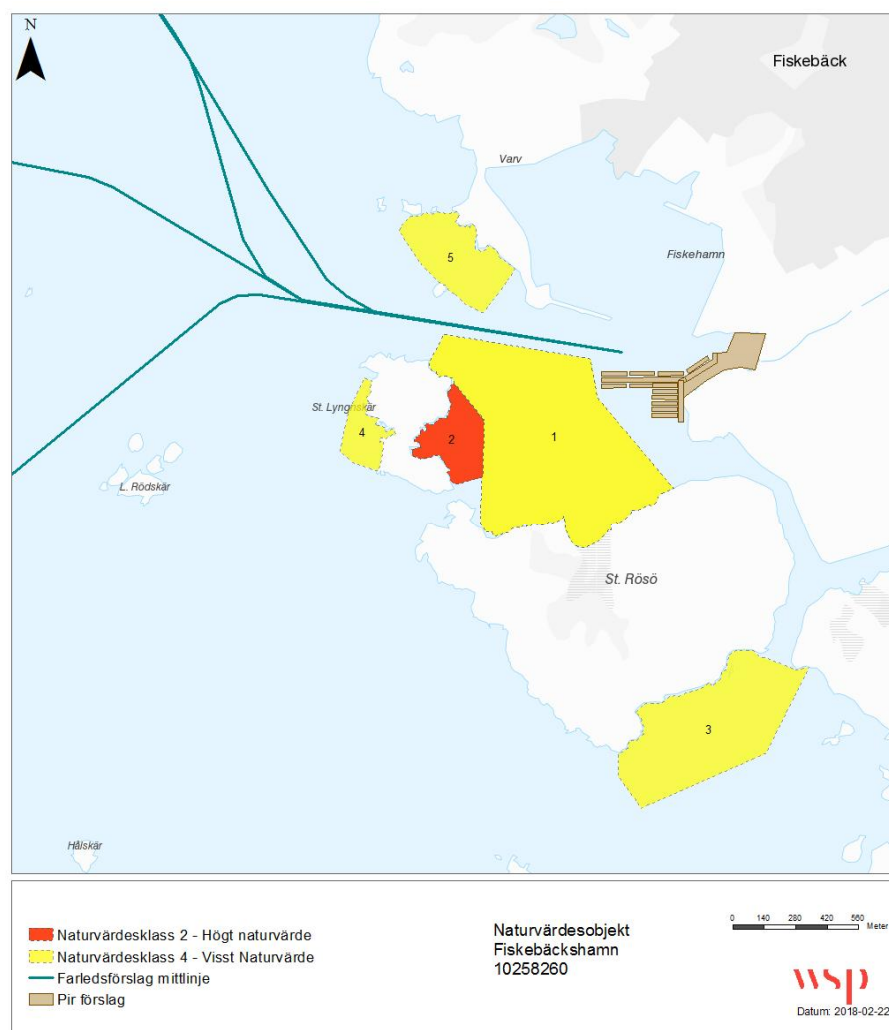
Områden med naturvärde har identifierats och klassificerats enligt skalan:

- Naturvärdesklass 1 - Högsta naturvärde
- Naturvärdesklass 2 – Högt naturvärde
- Naturvärdesklass 3 – Påtagligt naturvärde
- Naturvärdesklass 4 – Visst naturvärde

Fem områden med naturvärden har identifierats. Ett av dem bedöms ha högt naturvärde (område 2) medan de övriga har visst naturvärde. I den yttre delen av hamnbassängen (område nr 2) finns ett tätt bestånd (100 % täckning) av olika natingväxter. Sparsamma förekomster av ålgräs i form av utspridda skott i direkt närhet till området med natingväxter hittades också. En stor samling sjöfågel uppehöll sig i anslutning till natingbeståndet. Detta kan innebära att området innanför Stora Lyngnskär kan utgöra ett viktigt fiskrekryteringshabitat och dessutom ett övervintringsområde för sjöfågel. Ålgräs och annan långskottsvegetation ingår i den svenska tolkningen av Natura 2000-habitat och bör därför hanteras med försiktighet.

Närområdet till den befintliga och planerade hamnen är påverkat av mänsklig verksamhet och har triviala naturvärden. Hamnbassängens inre delar (område 1) innehåller små bestånd av tång och utspridda bestånd av japanska jätteostron och blåmusslor. Områden utanför hamnbassängen (område 3-5) innehåller spridda bestånd av tång, rödalger och japanska jätteostron.

Marina naturvärden kan vara känsliga för övertäckning med sediment till följd av grumling vid muddringsarbeten. Undervattenssprängning kan skada fisk och sjöfågel.



Figur 5, Naturvärdesobjekt

4.4.4 Landskapets värden

Havsområden utanför Fiskebäckshamn och landområden mot norr och söder har ett värde för friluftslivet vilket beskrivs i Göteborgs översiktsplan. Göteborgs Stad har tagit fram *Grönstrategi för en tät och grön stad*. Göteborgs kustlinje där Fiskebäckshamn ingår utgör ett blått stråk med attraktion och tillgångar för turism, medborgarnas rekreation, biologisk mångfald och ekosystemtjänster, samt utgör identitetsskapare för Göteborg. Arbete pågår med ett friluftsprogram för dessa värden. Dansholmen används för bad men är inte en iordningsställd kommunal badplats.

Fiskebäckshamn härstammar från 1960-talet och räknas som Sveriges största fiskehamn. Området återfinns i byggnadsinventering i Moderna Göteborg; Kulturmiljöprogram 2010-2015. Motivering för kulturmiljövärden består i att Fiskebäckshamn tydligt visar på övergången från småskaligt fiske till industriell verksamhet under 1900-talets andra hälft. I Fiskebäckshamn återfinns två byggnader listade i Bebyggelseregistret (BeBR) med fastighetsbeteckning 756:358 respektive 756:471.

4.5 GEOTEKNIK

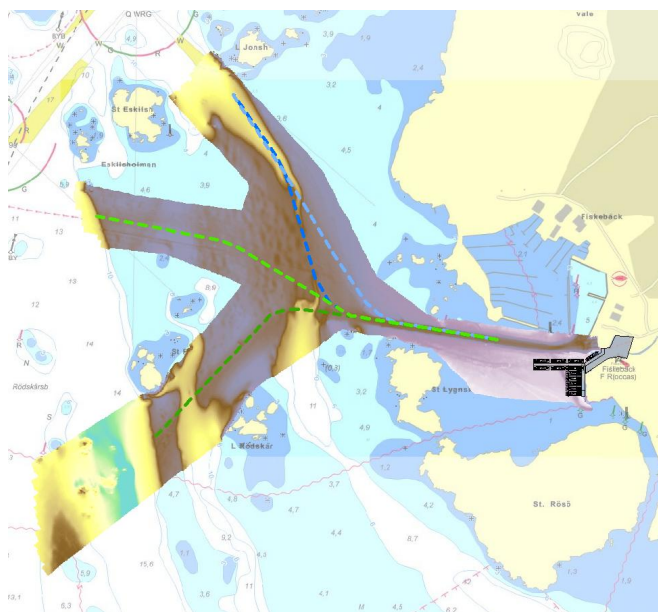
Geotekniska undersökningar utfördes under december 2017 i hamnen, tilltänkta kajlägen samt i inseglingstrännan. Totalt utfördes 19 CPT-sonderingar, 13 jordbergsonderingar samt kolvprovtagning. Se MUR (Markteknik undersöknings rapport) Geoteknik, daterad 2018-03-09, för detaljerad redovisning av utförda geotekniska undersökningar.

Resultatet av undersökningarna visar att jordlagren inom vattenområdet består av kohesionsjord med extremt låg odränerad skjuvhållfasthet (< 5 kPa) ned till ca -4 till -5 möh. Enligt undersökningar i närområdet närmare land består detta lager av gyttja och gyttig lera med vattenkvoter och konflytgränser mellan 100 till 200%. Därunder följer en lera med mycket låg odränerad skjuvhållfasthet från 10 kPa ökande mot djupet. Vattenkvot och konflytgräns ligger runt 60% till 70%. Leran underlagras av ett tunt friktionsjordlager på berg. Djupet till fast botten eller berg varierar mellan ca nivån -4 till -25 möh.

Ute i farleden består jordlagren av extremt lös lera med en odränerad skjuvhållfasthet på < 5 kPa ökande mot djupet. Enligt utförda miljöprovtagning är de övre sedimenten gyttiga. Underkant lera ligger på nivåer mellan -9 till -32 möh enligt utförda sonderingar.

4.6 SJÖMÄTNING

Aktuellt utredningsområde har sjömåttats med ett multistrålande, i kombination mer djuppenetrerande, ekolod för att skapa en högupplöst tredimensionell bottenmodell. Det har även tagits fram en modell av yttligt berg i området. Framtagna modeller har använts för beräkning av schaktvolymer i både berg och lösa sediment, se Figur 6 Sjömått område med multistrålande ekolod.



Figur 6 Sjömått område med multistrålande ekolod

4.7 PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Det aktuella utredningsområdet berörs av stadsplan II-3128 (1480K-II-3182) som vann laga kraft 17 februari 1967, Stadsplan för delar av stadsdelarna

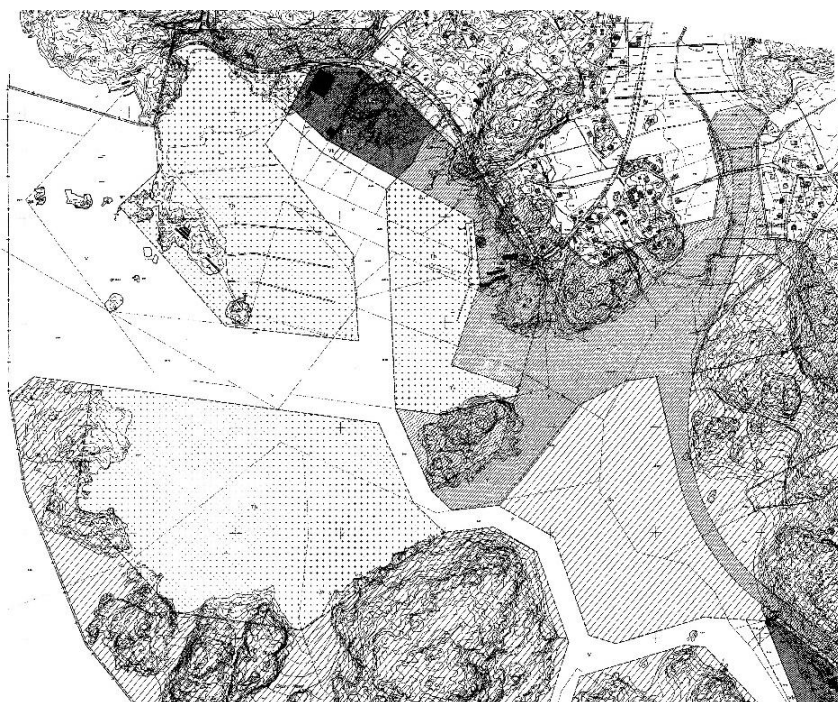
FISKEBÄCK och ÖNNERED i Göteborg (hamn- och rekreationsområden mm). Se Figur 7 Utdrag ur stadsplan II-3182 från 1967.

Stadsplaner upprättades innan PBL (plan- och bygglagen) trädde i kraft 1 juli 1987, och gäller som detaljplaner idag. I och med gällande stadsplan bedöms strandskyddet som upphävt för de delar av planområdet som avser hamnändamål.

Utredningsområdet är till stor del planlagt för hamnändamål, och endast farleder/hamninlopp är reglerat som öppet vatten. Det innebär att gällande detaljplan tillåter utfyllnader för stora områden.

Delar av hamnområdet får bebyggas med byggnader upp till 10,0 meter i byggnadshöjd, medan andra delar, främst områden där marken kan fyllas ut, endast tillåter mindre byggnader där Byggnadsnämnden finner det lämpligt.

Dansholmen är till största del planlagd som allmän plats, park, plantering eller dylikt, och för att ta dessa i anspråk för hamnändamål krävs ändring av detaljplanen för berörda delar. Vid ändring av detaljplanen återinträder strandskyddet.



Figur 7 Utdrag ur stadsplan II-3182 från 1967.

För området har också tagits fram detaljplaner för att möjliggöra byggande av äldreboende, kontor samt bostäder i hamnnära läge.

Detaljplan II-4351 från 1997 medger småhus samt gruppbostad/vårdbostad vid Södra Fiskebäcksvägen och bedöms inte påverkas av föreslagna planer. Dock kan buller och störningar från eventuell tillkommande verksamhet bli föremål för utredning i samband med framtagande av ny detaljplan, då vård/gruppboستaden ligger inom 200 meter från utredningsområdet.

Detaljplan II-4891 som vann laga kraft 2009 medger bostäder med kontor och handel i bottenvåningen, äldreboende, samt småbåtshamn och bryggor för småbåtar. Detaljplanen ligger ca 500 meter norr om det aktuella utredningsområdet och bedöms inte påverkas.

4.7.1 Detaljplaner

Oavsett val av alternativ så strider en utökning av fiskehamnen i enlighet med utredningsområdet mot delar av gällande detaljplan, och ny detaljplan kan krävas.

I samband med att en ny detaljplan tas fram så återinträder strandskyddet, vilket gör att frågor kring upphävande av strandskydd, inklusive motiv och alternativa platser som utretts och bedömts som mindre lämpliga behöver redovisas i planhandlingarna.

Andra frågor som kan behöva utredas i en planprocess är buller och annan störningspåverkan på närliggande bostäder, samt eventuella konflikter med naturvärden. En miljökonsekvensbeskrivning kommer med stor sannolikhet att krävas för en ny detaljplan.

Alternativ 2 innebär större förändringar i det som är planlagt som allmän plats plantering, än kajalternativ 1, och kan därför vara svårare att motivera utifrån strandskyddets syfte och med särskilda skäl.

4.7.2 Begära tidigt planeringsbesked från Länsstyrelsen:

Det finns även möjligheten att begära in ett tidigt planeringsbesked från Länsstyrelsen, sedan en lagändring som trädde i kraft den 1 juli 2017.

Om kommunen instämmer skulle man kunna ta fram ett underlag där man föreslår vilket område som ska undantas från strandskyddet, baserat på ställningstagande kring de framtagna alternativen och begära ett besked från Länsstyrelsen innan fullständig planarbete och tillkommande miljötillstånd påbörjas.

Lagstadgade samrådstiden för tidigt planeringsbesked från Länsstyrelsen är 6 veckor, men detta kan vara ett sätt att få tidigt och tydligt besked, innan man lägger fulla kostnaden på en hel planprocess och utredningar för att få reda på svaret vid slutliga antagandet.

5 UTREDNINGSLTERNATIV

5.1 FARLEDER

Inom ramen för uppdraget har fyra olika farledsalternativ studerats, ett norrgående (2 alternativ), ett öst-västligt och ett sydvästligt. Det sydvästliga alternativet är det som idag är befintlig allmän farled.



Figur 8, Alternativa lägen för farled in till hamnen.

5.2 UTFORMNING AV KAJ M.M

Alternativa kajutformningar har inriktas på två huvudalternativ där de inre delarna är lika. De olika kajalternativen har tagits fram i samråd med fiskeintressenterna där olika funktioner, krav och behov har diskuterats.

De olika alternativen som har tagits fram är följande, se Figur 9 Kajutformning alternativ 1a/1b samt Figur 10 Kajutformning alternativ 2a/2b:

Alternativ 1a - Kaj i västlig-östlig riktning, båtar förtöjs på en sida, pådäckskaj alternativt betongpontoner

Alternativ 1b - Kaj i västlig-östlig riktning, där båtar förtöjs på båda sidor, pådäckskaj alternativt betongpontoner

Alternativ 2a – Kaj i nordsydlig riktning, kajen utförs som spontkaj där båtar förtöjs vinkelrät mot kaj med främre dykdalber.

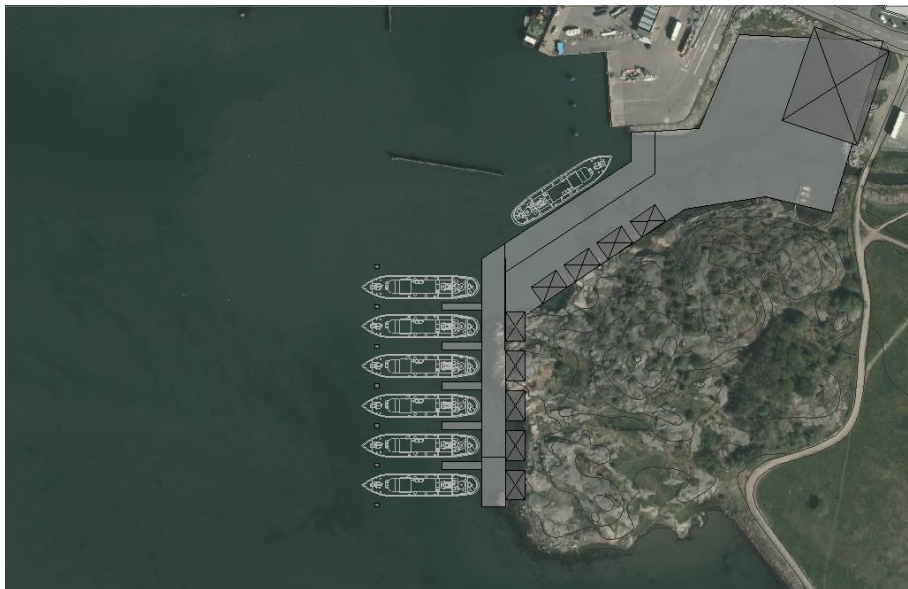
Alternativ 2b – Kaj i nordsydlig riktning, kajen utförs som spontkaj där båtar förtöjs längs kaj.

Se kapitel 5.4.5 för detaljerad beskrivning av olika kajkonstruktioner

För samtliga kajalternativ är verksamhetsytor utformat på likartat sätt med ett fryshus på ca 2000 m² samt ett antal kontors-/lagerlokaler.



Figur 9 Kajutformning alternativ 1a/1b



Figur 10 Kajutformning alternativ 2a/2b

5.3 BORTVALDA FARLEDSALTERNATIV

Farledsalternativ 2 och 4 har valts bort i studien

Alternativ 2 har valts bort utifrån följande:

- Större volym bergschakt jämfört med alternativ 1
- De nautiska fördelarna med en rak farled uppväger inte ovanstående nackdelar

Alternativ 4 har valt bort utifrån följande:

- Konflikt med befintliga bottenförlagda ledningar
- Betydligt större muddringsvolym än övriga alternativ

5.4 MUDDRING OCH ANLÄGGNINGSARBETEN

5.4.1 Muddringsteknik

Det finns två huvudtyper av muddringsmetoder, grävuddring (Mekanisk muddring) och sugmuddring (hydraulisk muddring).

Grävuddring

Grävuddring använder en teknik med en typ av skopa. Enskope- eller gripskopeverk är de vanligaste teknikerna. Grävudderverket är normalt placerat på en ponton med stödben. Massorna som grävs upp läggs i en pråm för vidare transport till dumpningsplats. För en rationell muddring så används ofta flera pråmar för transport av massor. Vid grävuddring är volymökningen av massorna ca 1,5 ggr, volymökningen beror på att vattenkvoten ökar, massorna rörs om och därigenom expanderar. När massorna läggs på sin slutliga plats konsolideras de och volymen för de uppgrävda massorna minskar till i princip ursprunglig volym.

Vid muddring av förorenade sediment kan en så kallad miljöskopa användas för att minska spillet till omgivande vatten. Skopan är helt sluten när den lyfts genom vattenpelaren.

Sugmuddring

Sugmuddring är en teknik som kan liknas med att dammsuga havsbotten. Metoden lämpar sig bäst vid muddring av relativt lösa sediment. Metoden lämpas sig även mycket väl för att frilägga exempelvis berg vid bergschakt. De muddrade massorna transporteras tillsammans med vatten i rörledningar till ett närliggande utfyllnadsområde eller till en pråm. Sugmuddring är anpassad främst för lösa sediment i större öppna vattenområden och mindre lämplig för muddring av grovkorniga massor. Vid sugmuddring blir vatteninnehållet avsevärt mycket högre än vid grävuddring vilket kan medföra en volymökning av massorna till 2-7 ggr jämfört med ursprunglig volym. Detta skall beaktas vid eventuella transporter av muddermassor som då kan öka markant i volym om massorna inte avvattnas innan transport.

Tabellen nedan lista de olika metoderna för och nackdelar:

Tabell 1, Muddringsmetoder

Sugmuddring	Grävuddring	
	Miljöskopa	Enskopeverk
Lösa sediment	Lösa sediment och fast botten	Fast botten med sten och block
Liten grumling	Måttlig grumling	Stor grumling
Känslig för hinder	Måttligt känslig	Minst känslig
Stort avvattningsbehov	Avvattning eller stabilisering krävs	

Muddring/sprängning av berg

Muddring av berg sker vanligtvis genom sprängning. I berget som skall sprängas borrar ett antal hål, som förses med sprängladdningar. Beroende på bergets egenskaper och efterfrågad fraktion borrar hålen olika täta och laddas med olika kraftiga laddningar.

Undervattensexlosioner kan ge åtminstone två typer av skador på miljön, dels skador som orsakas direkt av detonationens fysikaliska effekter, dels skador som orsakas av ämnen som frigörs vid detonationen.

För att minska effekterna vid sprängning kan följande åtgärder vidtas:

- Vid sprängningen på relativt grunda vatten kan det vara en fördel att spränga under vintern då det normalt finns mindre mängd organismer på grunt vatten.
- Genom att spränga i borrhål eller täcka över laddningen, snarare än att spränga på ytan av botten, når man dubbla fördelar genom att få större sprängverkan per kilo sprängämne, samtidigt som man minskar tryckvågen och därmed miljöriskerna.
- Att spränga genom en serie små seriekopplade explosioner med viss tidsförskjutning, snarare än en stor explosion, kan också vara ett sätt att få samma sprängverkan men med mindre tryckvåg.

Skyddsåtgärder för att förhindra spridning av sediment

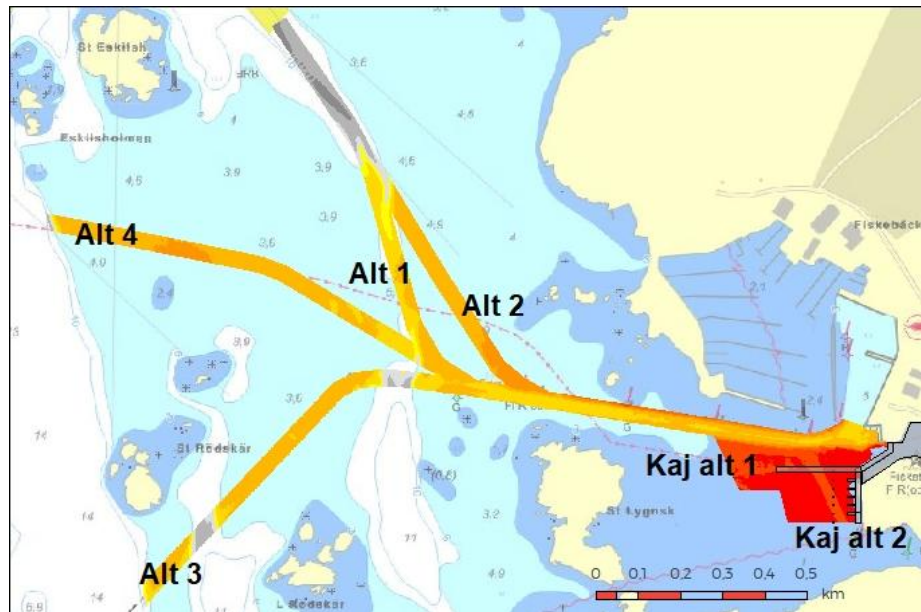
Siltgardiner är en metod för att minska spridningen finsediment/grumlat material i vattnet. Hur bra skydd en siltgardin ger beror på de lokala förutsättningarna, generellt fungerar de bättre i skyddade vatten med små vågor, litet vattendjup, korta gardiner och låga vattenströmmar. Det bör också beaktas när gardinen behöver öppnas och stängas vid ut/in-passager av pråmar, vilket leder till ett läckage samt en mindre tidsfördröjning av transportarbetet.

Bubbelridåer kan användas vid sprängning för att förhindra fisk att simma in i sprängområdet men kan också användas för att minska sedimentspridning. Tekniken bygger på att ett rör med luft förläggs på havsbotten som genererar en bubbelridå. En stor fördel är att fartyg obehindrat kan passera genom bubbelridån.

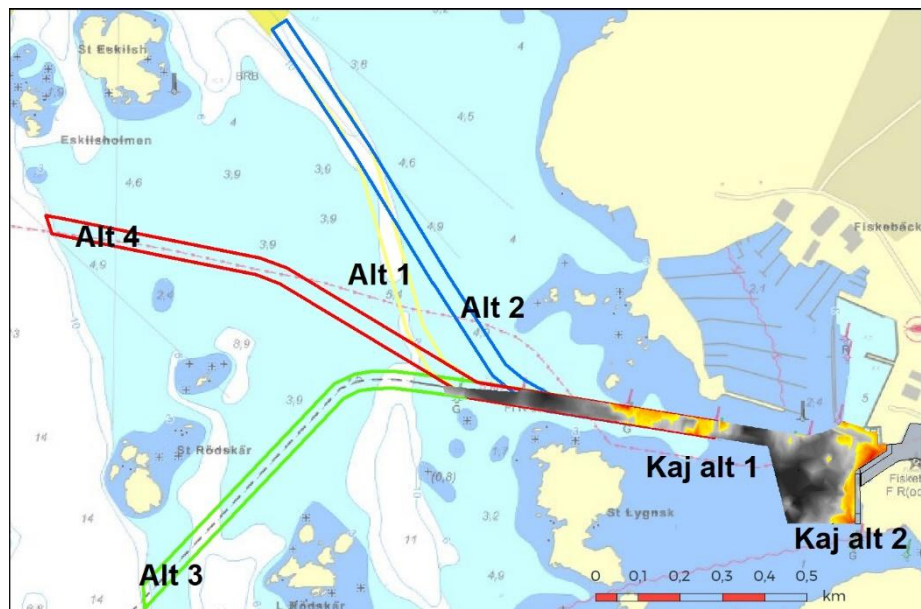
En kombination av ovanstående skyddsåtgärder är troligtvis den mest effektiva tekniska lösningen.

5.4.2 Muddringsvolym

Muddermassorna från farled beräknas uppgå till ca 120 000 m³ som teoretiskt fast mått (TFM). Beroende på muddringsteknik och materialtyp kan volymen öka vid hantering av massorna med 1,5 – 7 ggr. De största muddringsvolymerna finns i hamnområdet, ca 75 % av den totala muddringsvolymen för projektet. Bergschakt finns i mindre områden längst inne i hamnen samt i den mitten på inseglingsrännan inre del. Se Figur 12, Illustration av bergschakt, rött stor volym, gult mindre volym, grått ingen bergschakt.



Figur 11, Illustration av muddringsvolym, rött stor volym, gult mindre volym, grått ingen muddring.



Figur 12, Illustration av bergschakt, rött stor volym, gult mindre volym, grått ingen bergschakt.

Med utgångspunkt från provtagningen görs en preliminär bedömning att muddermassorna i stort inte är förorenade.

Tabell 2, Muddringsvolym TFM (Teoretiskt Fast Mått)

Farled	Total schaktvolym	Bergschakt	Förorenade sediment
Volym yttre del	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM
Alternativ 1	91 800	7 400	0
Alternativ 2	104 900	>7 500	0
Alternativ 3	119 000	7 400	0
Alternativ 4	150 200	7 400	0

Hamn	Total schaktvolym	Bergschakt	Förorenade sediment
Volym inre del	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM
Alt1a	182 300	16 630	0
Alt 1b	354 000	16 630	0
Alt2	351 100	12 600	0
Alt2b	246 100	12 600	0

5.4.3 Fyllning

Eventuella förorenade massorna som finns inom det planerade muddringsområdet kan med fördel läggas i Dansholmsviken där de stabiliseras och innesluts av ny spontkaj samt hårdgörning av ytan. I Dansholmsviken bedöms utfyllnadsvolymen till ca 20 000 m³.

Stabiliserings-/solidifieringmetoden (S/S-metoden) bygger på att man blandar in ett bindemedel i muddermassorna som minskar mobiliteten i föroreningarna samtidigt som hållfastheten och deformationsegenskaperna förbättras. De bindemedel som framförallt används är cement, masugnsagg, men även kalk, flygaska och bioaska.

För att få till stånd rätt egenskaper i materialet krävs laboratorieförsök och ofta pilot -försök i fält där den platsspecifika kemin och övriga förutsättningar i vatten och jordlager beaktas i receptet.

5.4.4 Dumpning av massor

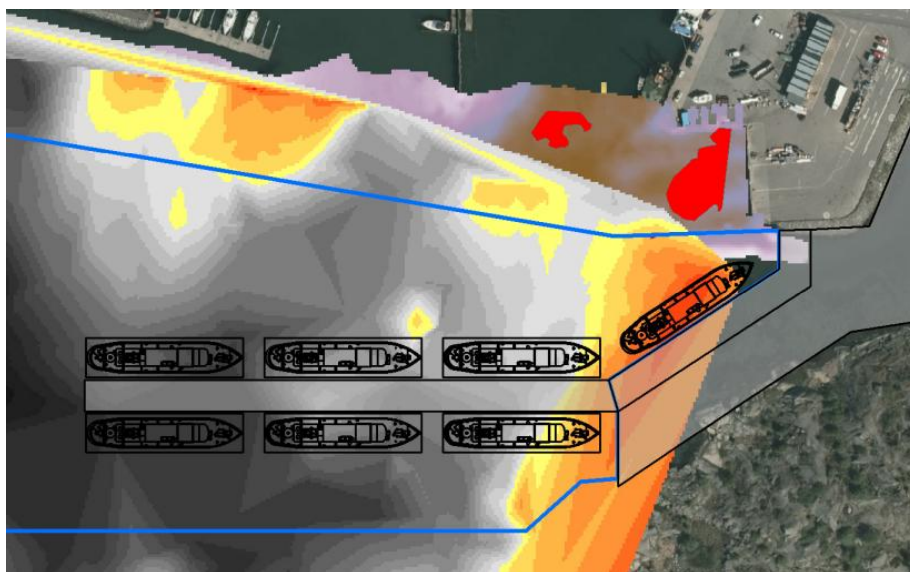
Då merparten av uppkomna massor är rena och lösa med hög vattenhalt, gör WSP bedömningen att den mest lämpliga metoden för omhändertagande är att återföra dessa till lokalt djupare områden.

Ett troligt område för dumpning av massor är tippningsområdet "Nya Vinga" där Göteborgs hamn AB har ett gällande tillstånd. Muddringen av Fiskebäcks hamn och farled innefattas inte av Göteborgs Hamns AB's tillstånd utan behöver söka ett separat tillstånd för dumpning av massor.

5.4.5 Föreslagna kajkonstruktionstyper

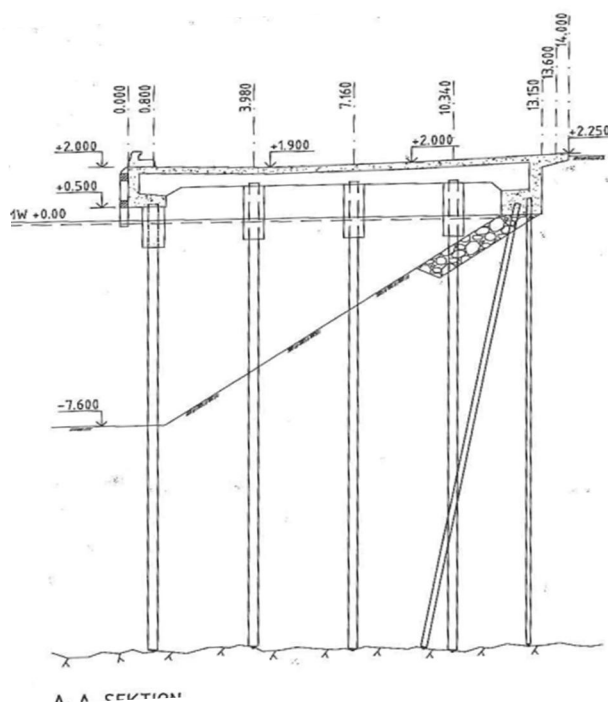
Följande konstruktioner är föreslagna

Konstruktionstyp nr 1



Figur 13, Kajförslag nr 1, färgerna avser olika djup.

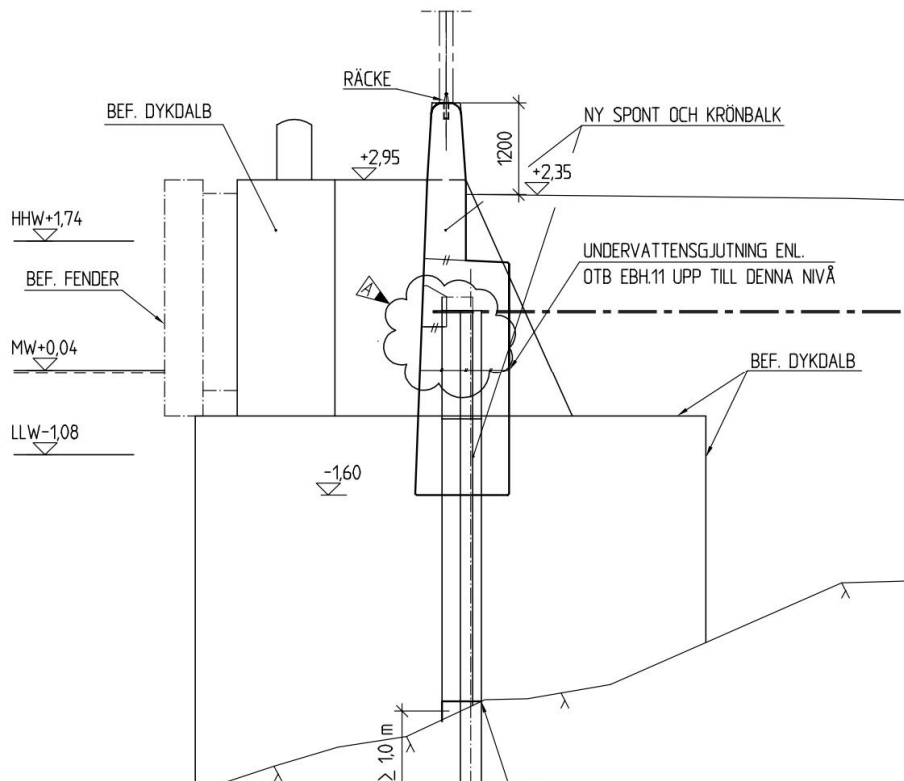
På förslag nr 1, Figur 13, Kajförslag nr 1, är första delen av kajen föreslagen att utföras mot land. Den kan då utföras som en pålad betongplatta med slänt enligt alternativt bakåtförankrad spontkonstruktion med krönbalk enligt Figur 13, Kajförslag nr 1. Djupet till berg är uppskattningsvis 3-5 m.



Figur 14, Kajförslag pålad betongplatta med slänt. Höjdsystemet är inte anpassat till detta projekt utan visar endast konstruktionstyp

Fördelarna med denna konstruktion är att vågorna går in i slänten och dämpas mot densamma så rörelserna i vattnet blir mindre än när man har en spontkaj. Nackdelarna är underhåll av pålar och däck samt att konstruktions initiala kostnader är större än för en motsvarande spontkaj.

För alternativet bakåtförankrad spont med krönbalk enligt Figur 15 så är nackdelen att den upplevs då på motsatt sätt vattnet blir mer oroligt då vågorna slår mot kajsidan och studsar tillbaka ut.



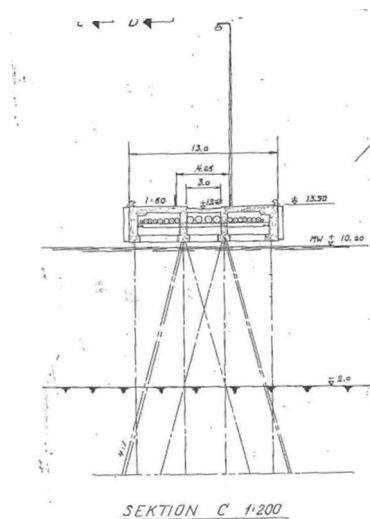
Figur 15, Kajförslag bakåtförankrad spont

Fördelar med denna konstruktion är att den är relativt underhållsfri så länge den utförs på rätt sätt med att krönbalken görs tillräckligt stor för att skydda stålsponten. Även för stagen för bakåtförankringen är viktigt att de utförs på rätt sätt och att de läggs på rätt djup. Sponten slås vanligtvis till berg men kan även om djupet till berg är stort, även slås frihängande i mark. Förslaget har en lägre initialkostnad än det pålade alternativet.

För kajkonstruktionen som sträcker sig från landkonstruktionen rakt från kustlinjen så kan denna utföras flera sätt. Huvudalternativen är en pålad betongkonstruktion alternativt flytande konstruktion som förankras till botten via ankare. Djupet till berg varierar mellan 5-20 m för kajens utsträckning.

För den pålade konstruktionen gäller enligt Figur 16 nedan att man slår pålarna till berg från pråm. Efter att pålarna slagits byggs betongkajen, antingen av prefabricerade element alternativt platsbyggt. De prefabricerade kajerna används företrädesvis när byggtiden är avgörande.

Nackdelen med denna konstruktionstyp är att initialkostnaderna är höga samt underhållskostnaderna blir höga då bland annat betongpålarna vid installation kan få microsprickor vid installationen och då ger saltvattnet möjlighet att komma i kontakt med armeringen.

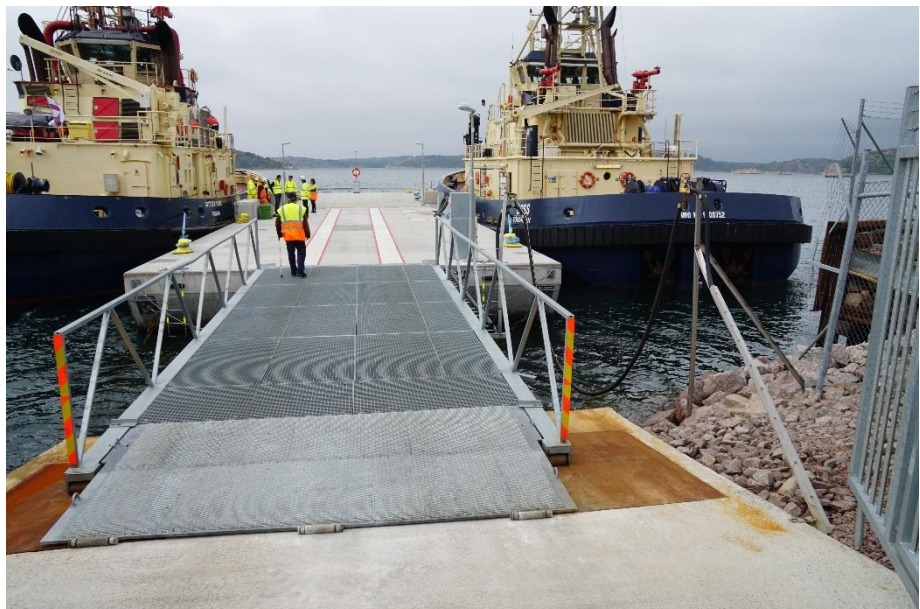


Figur 16 pålad kajkonstruktion.

Fördelarna är att detta är en mycket robust och stabil konstruktion och är den mest förekommande konstruktionen för denna typ av kajer.

Alternativ till denna konstruktion är flyt kaj, se Figur 17. Den flytande konstruktionen hålls på plats med ankare. Flytande kajer är idag en vanligt förekommande konstruktion.

Nackdelar med konstruktionen är att det behövs en ramp mellan fast konstruktion och flytande konstruktion då denna följer vattennivåernas förändring. Rampen måste vara ledad och klara de laster som kajen är dimensionerad för avseende exempelvis fordon. I vissa fall har man konstaterat påväxt under flytkajen som efter ett tag faller till botten och kan påverka bottenfaunan om vattencirkulationen är dålig.



Figur 17, flytande kajkonstruktion.

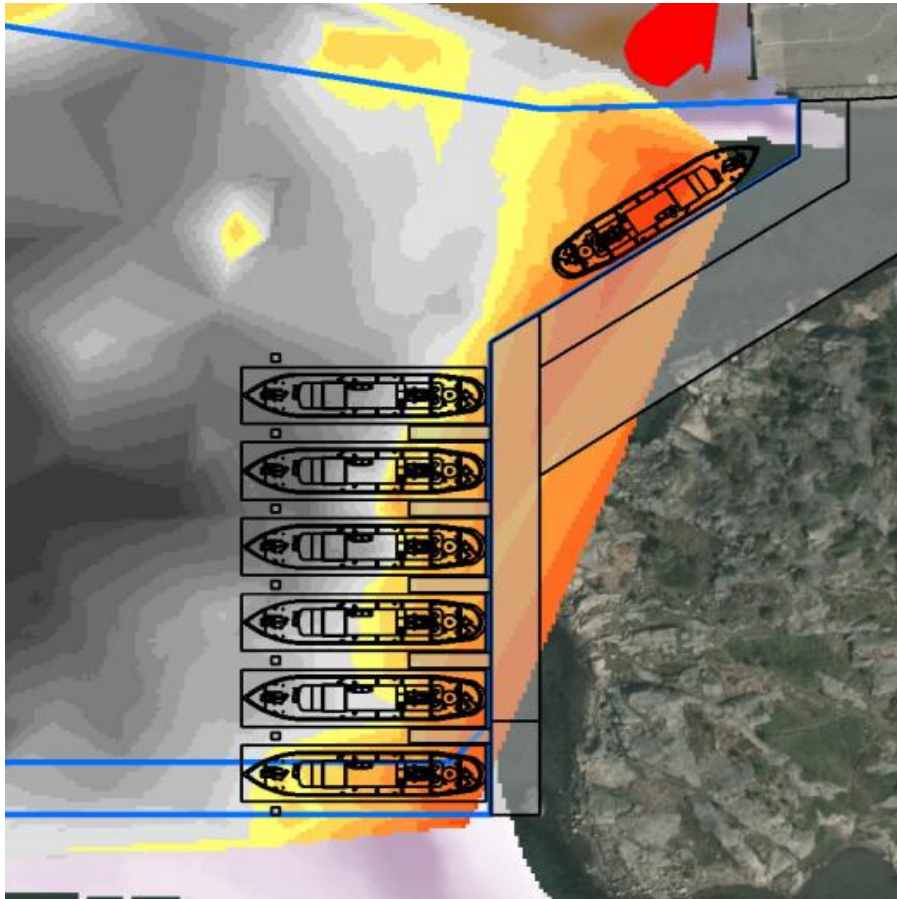
Fördelar med konstruktionen är lägre initialkostnader än för pålad konstruktion. Underhållskostnaderna bedöms också bli lägre än för pålad

konstruktion. Konstruktionen byggs på land och bogseras till sitt slutliga läge för att förankras med stora ankare till botten. Installationstiden blir därför kort.

Konstruktionstyp nr 2

Konstruktionstyp 2, enligt Figur 18, är enligt nedanstående utformning tänkt att ligga i anslutning till land med antingen pålad konstruktion enligt Figur 14 eller som en bakåtförankrad spont enligt Figur 15. Bergdjupet förväntas vara 3-5m. Ytorna på land i anslutning till kaj utföres som fyllnadskaj med asfaltbelagda ytor.

För och nackdelar redovisas under respektive alternativ ovan.



Figur 18, kajförslag nr 2. Färgerna avser olika djupförhållanden.

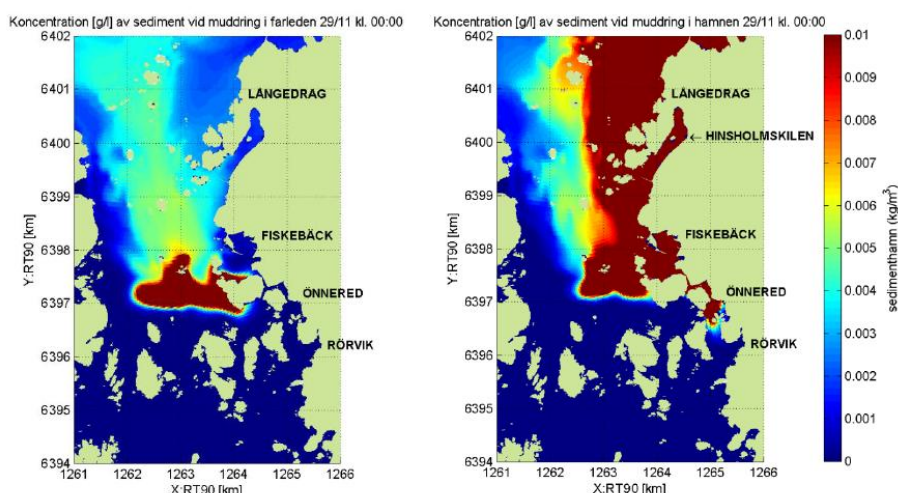
6 EFFEKTER OCH KONSEKVENSER

6.1 MILJÖFÖRHÅLLANDEN

6.1.1 Hydrologi

En hydrodynamisk beräkning har gjorts och modellen visar att de muddermassor som spills ut i vattnet transporteras med hjälp av strömmar och turbulens iväg från spillplatsen i form av plymer. Koncentrationen av mudderspill i plymerna avtar vanligtvis med avståndet från mudderplatsen. På grund av begränsad mängd spädvatten i hamnområdet blir koncentrationen av mudderspill högre i plymerna som skapas vid spill i hamnen, jämfört med koncentrationen i plymerna som skapas vid spill i farleden.

Under anläggningsskedet kommer vattnets grumlighet att vara påtaglig i närheten av spillplatsen. I ett område mellan Saltholmen och Rörvik kommer sedimentkoncentrationerna ofta att överstiga 10 mg/l. Det mesta av mudderspillet kan förväntas transporteras ut i Kattegatt eller inomskärs norrut, dock i mycket låga koncentrationer. 83 % av spillet i hamnområdet kan förväntas lämna beräkningsområdet, jämfört med 95 % av spillet i farleden.

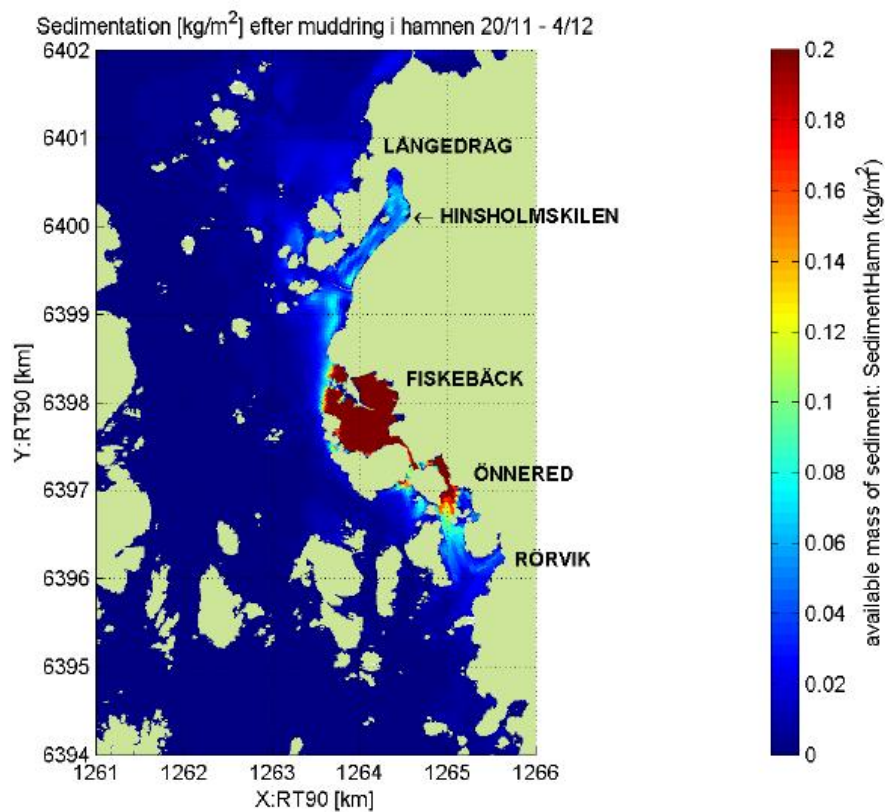


Figur 19, Ett exempel på plymens utbredning efter 9 dagars muddring i farleden (vänster) och hamnen (höger). Färgerna visar koncentration av suspenderat sediment (0.01 g/l = 0.01 kg/m³= 10 mg/l).

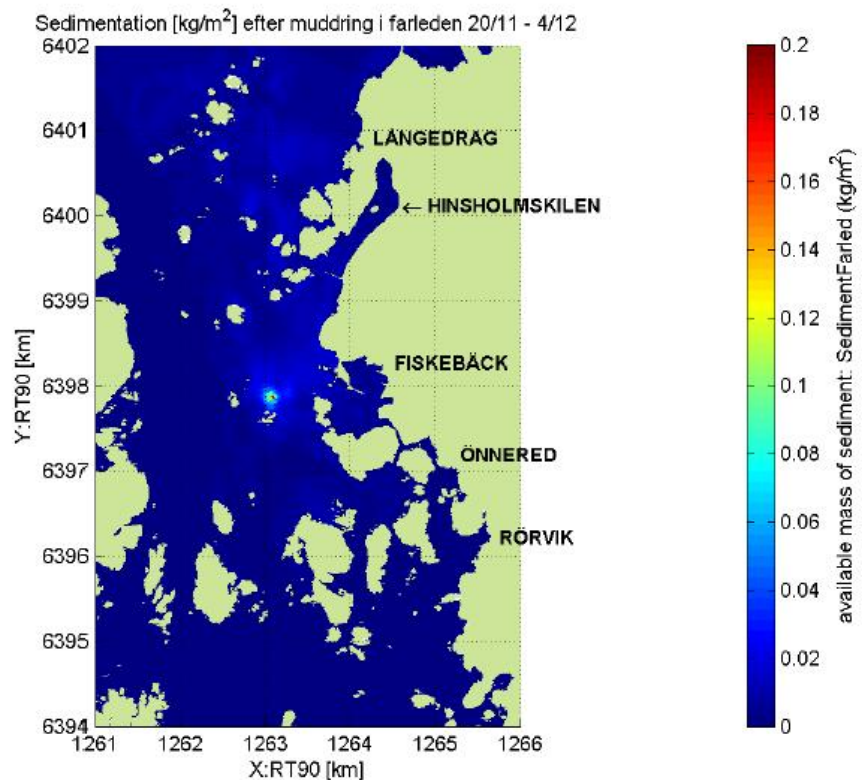
Modellresultaten visar att strömmarna främst transporterar upplösta sediment norrut vid muddring i farleden. Endast en liten del av det som spills i farleden hinner sedimentera innan det spolas ut i Kattegatt eller transporteras inomskärs norrut. Det spill från farleden som inte lämnar Göteborgsområdet sedimenterar främst i grunda områden norr om Fiskebäck.

Vattenomsättningen i hamnområdet är lägre än i farleden. Sediment som spills i hamnen sedimenterar därför i betydligt högre grad (3-4 ggr mer) i närområdet än sediment som spills i farleden utanför hamnen. Mudderspill vid muddring i hamnen sedimenterar främst i Fiskebäckens inre hamn, i

lagunen utanför Fiskebäcks yttre hamn, i Önnereds hamn, Rörvik och Hinsholmskilen.



Figur 20, Ackumulerad sedimentation vid spill i hamnen baserat på mätningar för perioden 20 nov - 4 dec. Eftersom det finns suspenderat sediment i vattenmassan som ännu inte landat eller transporterats iväg, kan den totala sedimentationen bli ca 2 ggr högre än vad bilden visar.



Figur 21, Ackumulerad sedimentation vid spill i farleden baserat på mätningar för perioden 20 nov - 4 dec. Eftersom det finns suspenderat sediment i vattenmassan som ännu inte landat eller transporterats iväg, kan den totala sedimentationen bli ca 2 ggr högre än vad bilden visar.

De båda alternativen på utformning av kaj bedöms påverka vattenomsättningen i Eskils kanal med mindre än 1 %. Alternativet då kajen följer stranden har mindre effekt än alternativet då kajen riktas ut från land.

6.1.2 Förorenade sediment

Då föroreningssituationen inom aktuellt muddringsområde inte avviker påtagligt från föroreningssituationen inom Göteborgs skärgård generellt, bedöms inte en återsedimentation utanför muddringsområdet medföra att föroreningshalter ökar på platser som tidigare varit rena.

Muddermassor kan principiellt hanteras på två sätt. Antingen tas massorna upp på land eller så dumpas massorna i vattenmiljö, alternativt en kombination av de båda.

Hanteras massorna på land bör de stora volymerna beaktas. Det kommer krävas stora ytor och en stor mängd lastbilstransporter under lång tid för att kunna hantera uppkomna massor på land. Massorna kommer även behöva avvattnas, i synnerhet om man väljer sugmuddring då stora mängder vatten kommer tillsättas till massorna. Avvattning kan ske passivt inom exempelvis invallningar på land i anslutning till muddringsplatsen eller aktivt genom mekanisk avvattning. Väljs sugmuddring kommer sannolikt någon form av aktiv avvattning krävas. Sedimenten inom aktuellt område har en organiskhalt mellan 1,5 – 5,9 %. Massornas innehåll av organiska ämnen är därmed så lågt att de inte bedöms omfattas av förbud mot deponering av organiskt avfall. Föroreningshalterna är generellt så låga att de underskrider rekommenderade haltnivåer för farligt avfall.

Det finns ett generellt förbud mot att dumpa avfall i vattenmiljö (15 kap. 27§ MB). Det går emellertid söka dispens i särskilda fall. Göteborgs hamn AB har dispens för att deponera muddermassor i havet vid Vinga utanför Göteborg (Mark och miljööverdomstolen, 2015). Föroreningshalter från sedimentprovtagning i Fiskebäck har jämförts med de gränsvärden som tillämpas vid Vinga. Utifrån genomförda undersökningar av föroreningar, kan deponering till havs vara en möjlig hantering av massor vid en eventuell muddring.

I aktuellt projekt kan till viss del muddermassor användas för att fylla ut Dansholmsviken. Massorna solidifieras och en utökad landyta skapas. En grov uppskattning är att ca 5-10 % av den totala muddringsvolymen kan användas för utfyllnad i Dansholmsviken.

6.1.3 Marina naturvärden

En konsekvensbedömning har gjorts avseende marina naturvärden. Effekter och konsekvenser som utvärderas är framförallt ett resultat av undervattenssprängningar och muddringsaktiviteter.

Undervattenssprängningar skapar dels tryckvågor som kan döda organismer på flera kilometers avstånd men också undervattensbuller som kan störa akvatiska organismer och därmed skapa avvikelsebeteende.

Undervattenssprängningar bidrar också till att habitat kan försvinna permanent samt bidrar till förändringar i pH genom spridning av kväveföreningar från sprängladdningar. Muddring förväntas ge effekter genom uppgumling av sediment som kan övertäcka habitat och organismer och leda till minskade ljusförhållanden, vilket får konsekvenser i form av minskad bottenvegetation och därmed en försämring av habitat, bland annat lek och uppväxthabitat för fisk.

Det finns risk för att undervattenssprängningar medför en nedgång i fiskpopulationen i hamnområdet framför allt om sprängningarna utförs under lek- och yngelperioden. Konsekvensen av undervattenssprängningarna bedöms därför som *stor* innan vidtagna skyddsåtgärder gällande lek- och uppväxthabitat för fisk. Området med tät undervattensvegetation (västra delen av hamnbassängen) fungerar som övervintringshabitat för sjöfågel och därför finns det även en risk för negativa konsekvenser, framför allt för dykande sjöfågel, vid undervattenssprängningar i hamnområdet.

Konsekvensen av undervattenssprängningar för sjöfågel bedöms som *måttlig* eftersom sjöfågel inte är lika känsliga som fisk för tryckvågor orsakade av sprängning.

Muddringsverksamheten bedöms generellt ge små till måttliga konsekvenser för samtliga bedömda naturvärden. Den största risken för negativa konsekvenser bedöms kunna uppstå i lek- och uppväxt-habitatet för fisk (område 2, Figur 2) orsakat av det finns risk för att bottenvegetationen i området påverkas negativt av grumlingen vilket kan påverka kvaliteten på habitatet som fiskrekryteringsområde. Även om musselbankarna på östra sidan av Rivö har ett högt naturvärde bedöms konsekvenserna som små till måttliga eftersom muddringsarbetet blir relativt kortvarigt och sedimentationen i området där blåmusselbanken är lokaliserad är så pass begränsad att permanenta negativa konsekvenser inte är troliga.

För att skydda det ekologiskt känsliga området med högväxt vattenvegetation inne i hamnbassängen föreslås en avskärmning av denna del av viken (med hjälp av dubbla siltgardiner eller motsvarande) under hela anläggningsskedet. Utöver detta föreslås åtgärder för att avgränsa spridningen av sediment från muddringsområdet under hela muddringsperioden och därmed begränsa spridning av sediment till övriga naturvärden inom och utanför hamnbassängen.

Muddringsarbeten och undervattenssprängning bör också begränsas till de delar av året som ligger utanför lekperioden för fisk och yngelperioden för fisk och skaldjur (preliminär bedömning är att arbetet bör utföras mellan oktober och mars). Utöver detta bör man undvika att utföra undervattenssprängningar under perioder när mycket sjöfågel befinner sig i området (övernitringsperioden, ev även andra perioder). Om detta inte är möjligt kan eventuellt bortskrämning av fåglar vara ett alternativ för att säkerställa att inga dykänder eller andra dykande fåglar så som alkor befinner sig i hamnområdet vid tidpunkten för sprängning.

Vid vidtagande av åtgärder för minskning av spridning av sediment samt planering av muddrings- och sprängningsarbeten till mindre känsliga perioder av året bedöms risken för negativa konsekvenser för akvatiska naturvärden minimeras och verksamheten som genomförbar utan permanenta konsekvenser på befintliga naturvärden.

Inventeringen av undervattenshabitat i och nära hamnområdet utfördes efter tillväxtsåsongen för undervattensvegetation varför fullständig artbeskrivning inte var möjlig av de kärlväxter som hittades. Påverkan i och med sedimentspridning och grumling på den blåmusselbank som ligger på norra sidan av Östra Rivö är svår att bedöma i det här stadiet.

6.1.4 Landskapets värden

Farleden avser åtgärder under vatten och bedöms, till skillnad från kajanläggningen, inte påverka lokala intressen för natur, friluftsliv och kulturmiljövård.

Göteborgs stad har i Grönstrategi för en tät och grön stad pekat ut kustlinjen och området Sjöbacka söder om Fiskebäcks hamn som värdefulla för friluftsliv. Även översiktsplanen pekar ut Sjöbacka. En eventuell utbyggnad av hamnen med kaj längs stranden medför intrång i området då en del av den naturliga stranden tas i anspråk vilket medför att badmöjligheterna påverkas negativt. En kaj som riktas rakt ut i vattnet medför ett mindre intrång än en kaj som följer stranden. Det blir efter en utbyggnad fortfarande möjligt att röra sig längs kustlinjen.

Områdets kulturmiljövärden bör beaktas vid en utbyggnad. Anpassning till dessa värden kan påverka anläggningens utformning.

6.1.5 Trafik

Fisken som lossas i Fiskebäcks hamn transporteras vidare med lastbil. Omfattningen på transportarbetet beror hur mycket fisk som lossas i hamnen samt vilken typ fordon som används. Förenklat tar en lastbil ca 15 ton fisk, en lastbil med släp ca 30 ton fisk. Exempelvis så skulle det krävas ca 30-70 lastbilstransporter för att lossa 1 000 ton.

6.2 GEOTEKNIK

Muddringslätten kan läggas i lite olika lutning beroende på schaktdjupet. I farleden där utförda underökningar visar på en lösare lera än i hamnområdet rekommenderas en släntlutning varierande mellan 1:2,5 till 1:4,2 beroende på mudderdjup.

I hamnområdet kan en släntlutning på 1:1 användas i leran under nivån -5 och en släntlutning på 1:2,1 i de övre lösare gyttjiga lerlagren.

Detta gäller utifrån nu utförda översiktliga undersökningarna. Skulle flackare slänter användas finns möjlighet till ytterligare provtagning för att säkerställa densitet i leran i farleden samt mer data angående den odränerade skjuvhållfastheten.

Inne i de inre delarna av hamnen, främst i kajens direkta närhet finns risk för ökad erosion på grund av de turbulenta strömmarna från fartygens propellrar. Orsaken till detta är att fartygen använder propellerkrafterna för att manövrera fartyget, ofta med relativt stora gaspåslag.

Se PM Geoteknik, daterad 2018-03-09 för sammanställning av dimensioneringsförutsättningar

7 ÖVERENSSTÄMMELSE MED MILJÖLAGSTIFTNING

7.1.1 Riksintressen

Hamnen utgör riksintresse för yrkesfisket. En eventuell utbyggnad av hamnen bedöms vara förenlig med riksintresset eftersom den avser yrkesfisket.

Farleden Nidingen – Rivöfjorden går parallellt med kusten. Utbyggnad bedöms vara förenligt med riksintresset

Göteborgs skärgård utgör riksintresse för friluftsliv. Farleden mot sydväst berör/tangerar området. Riksintresset skyddar även bottnar som är värdefulla för reproduktion av fisk och skaldjur. Muddring kan skada dessa bottnar direkt genom intrång eller genom att de överlagras av sediment. Ett möjligt habitat för fiskreproduktion har hittats inne i den skyddade lagunen i Fiskebäcks hamn. Påverkan på detta habitat vid muddring i hamnområdet kan inte uteslutas men om rekommenderade åtgärder vidtas bör påverkan kunna minimeras. Utbyggnad bedöms inte medföra en bestående konflikt.

Styrsö utgör riksintresse för kulturmiljövården. Åtgärden bedöms inte beröra riksintresset.

Riksintresse för högexploaterad kust innebär att det finns restriktioner för vissa verksamheter. Hamn och farled ingår inte i dessa verksamheter. Utbyggnad av hamnen bedöms vara förenlig med riksintresset.

7.1.2 Strandskydd

De alternativa farledssträckningarna berör strandskyddade områden i vatten. Intrången bedöms inte beröra naturvärden. Dessa påverkas främst genom tillfällig påverkan under byggtiden under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas. En utbyggnad av hamnen medför att en del av den naturliga stranden tas i anspråk. Göteborgs stad redovisar att här finns värden för friluftslivet.

Det krävs särskilda skäl för upphävande eller dispens från strandskydd. Några av skälen avser dispens eller upphävande som:

- behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
- behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
- behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området

Farleden avser utbyggnad av pågående verksamhet. Hamnen utgör riksintresse för yrkesfiske. Det finns därmed ett allmänt intresse.

Utöver dessa särskilda skäl ska intresset att ta ett område i anspråk väga tyngre än strandskyddsintresset, se 4 kap. 17 § PBL och 7 kap. 18 § andra stycket miljöbalken. Upphävande av strandskydd kan hanteras inom detaljplaneprocessen där avvägningar mellan intressen görs.

7.1.3 Miljökvalitetsnormer

Utifrån förutsättningen att halterna av föroreningar i ytsedimentet inte nämnvärt överstiger bakgrundsvärdena bedöms effekterna från spridning av föroreningar vid muddring som försumbara och därmed förväntas inte den kemiska statusen eller miljökvalitetsnormer kopplade till den kemiska statusen äventyras av projektet.

Den organiska halten i sedimentet är låg och därför bedöms även risken för ökad övergödning till följd av spridning av näringsämnen från sedimentet vid muddring som låg.

Den största risken för negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna relaterade till ekologisk status motsvaras av den tillförsel av kväveföreningar som uppkommer vid undervattenssprängning.

Förenklade beräkningar har gjorts för att uppskatta mängden kvävetillförsel som bedömda sprängningar i vattenmassan skulle innebära. Detta skulle innebära att den totala kvävetillförseln till vattenförekomsten till följd av undervattenssprängningar i Fiskebäcks hamn blir i storleksordningen 1 ton. Enligt SMHI analysverktyg för övergödning i kustzonen är den totala kvävebelastningen för Asperöfjärden ca 40 ton per år vilket skulle innebära ett ökat tillskott av kväve på 2,5 %. Enligt VISS klassificering av status för ytvattenförekomst Asperöfjorden ska förbättringar utföras gällande övergödning till år 2021. Tillskottet av kväve till vattenförekomsten skulle kunna bidra till en oönskad höjning av närsalter under anläggningsåret. Det är dock möjligt att argumentera för att miljökvalitetsnormen ändå uppfylls eftersom denna sätts för en 6-års cykel.

Större muddringsarbeten kan påverka de hydrodynamiska kvalitetsfaktorerna, genom förändring av bottenstrukturen, med eventuella konsekvenser för vattenförekomstens ekologiska status. De hydrodynamiska miljökvalitetsfaktorerna är inte klassade för Asperöfjorden vilket gör att en bedömning av påverkan inte är möjlig.

7.1.4 Allmän farled

Inrättande av ny allmän farled kräver fler provningar än utbyggnad av den befintliga. För alternativ 1 blir processen därmed mer omfattande vid provning av allmän farled och tar längre tid än för alternativ 3 som följer befintlig farled. Det finns också en risk att alternativ 1 stoppas i någon av de tillkommande provningarna om allmän farled inrättas.

8 TIDPLAN

Ett projekt som utbyggnad av Fiskebäcks hamn är beroende av ett antal olika myndighetsbeslut för att kunna genomföras. För att projektet skall kunna genomföras krävs det bland annat en ny detaljplan för att få tillstånd att bygga samt att upphäva strandskydd innan Mark och miljödomstolen kan ge sitt godkännande för vattenarbetena. Många av nedanstående moment och processer kan pågå samtidigt men kräver att beslut av myndighet innan frågan kan tas i nästa instans.

Anläggningsarbeten i vatten kommer att vara villkorade i tid vilket innebär att exempelvis muddring endast kan utföras under vinterhalvåret, detta kan leda till att tidplanen skjuts ett år framåt.

Tidplanen nedan är schematisk och ger en projekttid inklusive planer och tillstånd på ca 4 år. Tidplanen kan mycket väl förskjutas framåt om det inkommer mycket synpunkter och överklaganden under de olika processerna.

Tabell 3, Schematisk tidplan

Moment	År 1 - Q1	År 1 - Q2	År 1 - Q3	År 1 - Q4	År 2 - Q1	År 2 - Q2	År 2 - Q3	År 2 - Q4	År 3 - Q1	År 3 - Q2	År 3 - Q3	År 3 - Q4	År 4 - Q1	År 4 - Q2	År 4 - Q3	År 4 - Q4
Beslut																
Detaljplan																
Projektering/Förddjupade undersökningar																
Tillståndsansökan/MKB																
Mark- och Miljödomstolen																
Upphandling																
Anläggningsarbeten																

9 KOSTNADER

Kostnads kalkylen är beräknad och sammanställd genom att bryta ut olika delar för att därigenom tydligare identifiera de som har en högre risk, metoden kallas för "Succesiv kalkyl".

De kostnadsdrivande parametrarna i projektet är muddringsvolym, kajalternativ och konstruktion. Därav blir kostnadsspridningen mellan de olika alternativen stor.

En kajutformning i ett nordsydligt läge är väsentligt mycket billigare än ett östvästligt alternativ, beroende på att en annan konstruktionslösning kan väljas som är mycket billigare.

Ett alternativ där fartygen bara förtöjs på ena sida är inte kostnadseffektivt på grund av kostnaden för muddring är en liten del av den totala kostnaden för kajen.

Kostnad för muddring av farled beräknas till:

- Nordlig sträckning – alternativ 1 beräknas till 11,5 milj. (8,8 – 14,1)
- Sydlig sträckning – alternativ 3 beräknas till 13,6 milj. (10,4 –16,8)

Kostnad för muddring av hamndelen beräknas till:

- Kajalternativ 1a beräknas till ca 24,4 milj. (19 – 30)
- Kajalternativ 1b beräknas till ca 38,1 milj. (29 – 47)
- Kajalternativ 2a beräknas till ca 35,8 milj. (27 – 44)
- Kajalternativ 2b beräknas till ca 27,5 milj. (21 – 34)

Det östvästliga alternativet (1a) med fartyg på ena sida har en betydligt lägre kostnad för muddring, ca 24,4 milj. Muddringskostnad för hamndelen är relativt jämförbara mellan de olika alternativen, kostnaderna uppgår till ca 27,5 – 38,1 milj.

Kostnad för kaj beräknas till:

- Kajalt.1 – Påldäckskaj beräknas till 52,6 milj. (41 – 64)
- Kajalt.1 – Påldäcks- och spontkaj beräknas till 45,3 milj (35 –55)
- Kajalt.1 – Spontkaj med flyttande kaj beräknas till 50,6 milj (44 – 57)
- Kajalt.2 – Spontkaj med dykdalber beräknas till 25,3 milj. (21 – 29)
- Kajalt.2 – Spontkaj utan dykdalber beräknas till 21,6 milj. (22 – 29)

Landarbeten

- Utfyllnad och anläggningsarbete, ca 9 500 m² beräknas till 18,7 milj. (15 – 23)

Övriga kostnader

- Byggherrekostnader beräknas till 13 – 26 milj.
- Oförutsett 15 % beräknas till 13 – 26 milj.

Totalkostnad för utbyggnad av hamn och farled (alt 3) enligt kajalternativ 1 uppgår till ca 166 (128 – 203) milj.

Totalkostnad för utbyggnad av hamn och farled (alt 3) för ett kajalternativ 2 uppgår till ca 126 (99 – 152) milj.

10 FINANSIERING

För att projektet skall komma till stånd krävs det en full finansiering från början då projektdelar inte går att bryta ut då det finns många beroenden.

WSP gör bedömningen att det finns möjlighet till delfinansiering av projektet, hur stor denna del är svår att bedöma men utgörs troligtvis av en mycket begränsad summa.

För att begränsa omfattningen av möjliga finansieringsalternativ, fokuserar denna sökning på program som ger stöd för havet och fiske, samt program som ger stöd för små- och medelstora företag (SMF) eller lokala tillverkare (eftersom fiskeföretag brukar vara lokala SMFs).

De mest aktuella finansieringsprogrammen för detta projekt kan klassificeras i två grupper. Den första omfattar program som ger stöd för havet, fiske och jordbruk, och den andra består av program som har fokus på samhällsekonomiskt tillväxt.

Program som ger stöd för havet, fiske och jordbruk fokuserar på åtgärder inom hållbarhet, innovation och forskning (såsom Havs- och fiskeriprogrammet, Blue Growth, och Handlingsprogram för hållbara maritima näringar). Den största delen av budgeten tillhandahålles till forskningsprojekt, pilotprojekt, införande av nya tekniker, och stöd för SMFs/lokala tillverkare. Eftersom projektet är i ett tidigt utvecklingsstadium, är det för kommunen mest aktuellt att söka om utlysningar som ger stöd för förstudier och infrastrukturinvesteringar. Bidrag för konkreta infrastrukturinvesteringar är begränsat och den enda utlysning som hittades är **Fiskehamnar, landningsplatser och auktionshallar – förbättrad infrastruktur** inom programmet *Havs- och fiskeriprogrammet 2014-2020*.

Program som har fokus på samhällsekonomiskt tillväxt (såsom EU-programmet Västsverige och Interreg North Sea Region) inriktar sig på forskning och utveckling, uppsättning av nya samarbetsformer, samt stöd för mindre företag eller företagskluster som har innovativa och hållbara utvecklingsplaner. Ingen utlysning för infrastrukturinvesteringar hittades i denna grupp.

Nu är utvecklingen av Fiskebäckshamn i ett tidigt stadium, och därför är det inte möjligt att veta precis vilka utlysningar som kommer att vara mest aktuella.

11 SLUTSATS

Med dagens kända kunskaper kan följande slutsatser summeras enligt nedan.

- Dumpning av massor till havs är det enda rimliga alternativet.
- Ur miljösynpunkt bedöms det möjligt att genomföra utbyggnad under förutsättning att skyddsåtgärder vidtas. Grundligare utredningar behöver dock genomföras.
- Projektet bedöms kunna uppfylla formella krav och prövningar kopplade till miljölagstiftning.
- För farledsalternativ 1 blir den formella processen omfattande vid prövning av ny allmän farled. Tidplanen blir därmed längre än för alternativ 3 som följer befintlig farled. Det finns också en risk att alternativ 1 stoppas i någon av de tillkommande prövningarna.
- Nordsydligt kajalternativ ger en någon mindre påverkan på natur- och kulturmiljöer
- Kostnaderna för projektet bedöms uppgå till ca 126 – 166 miljoner kronor, beroende på vilket kajalternativ som väljs, där det nordsydliga kajalternativt är billigare.
- Möjlighet till delfinansiering av projektet finns, bedömningsvis en mindre del
- Det kommer att krävs fördjupade geotekniska-, miljö- och naturundersökningar i samband med detaljprojektering och tillståndsansökan
- Genomförandetiden för projektet inklusive erforderliga tillstånd bedöms till minst ca 4 år.

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikkonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Box 13033
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com





Samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn, uppdrag från kommunfullmäktige den 25 oktober 2018, § 20

§ 27, 6463/19

Beslut

Enligt fastighetskontorets förslag:

Fastighetsnämnden godkänner för egen del fastighetskontorets avrapportering av nämndens från kommunfullmäktige erhållna uppdrag (KF 2018-10-25, § 20), att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn, samt föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget för fullgjort. Fastighetsnämnden vill härvid särskilt uppmärksamma kompletteringsutredning ”Utredning av utveckling av Fiskebäcks hamn – framtagen komplettering, WSP” för beaktande i den fortsatta beredningen.

Tidigare behandling

Bordlagt 2019-12-09, § 274

Handlingar

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande 2019-12-09

Yrkande från MP, V den 2019-12-09

Yrkanden

Emmali Jansson (MP): bifall till yrkande från MP, V om återremiss

Hampus Magnusson (M): bifall till ärendets avgörande idag och till kontorets förslag

Propositionsordning

Tjänstgörande ordföranden Hampus Magnusson ställer proposition på yrkandena och finner att sitt eget förslag bifallits.

Ärendet ska således avgöras idag.



Protokollsanteckning

Mats Ahdrian (KD) deltar inte i handläggningen på grund av jäv.

Protokollsutdrag skickas till

Kommunstyrelsen

Dag för justering

2020-02-21

Vid protokollet

Sekreterare

Sirpa Bernhardsson

Ordförande

Hampus Magnusson

Justerande

Emmali Jansson



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2019-12-09

Diarienummer 6463/19

Handläggare

Charlotte Karlsson

Telefon: 031-368 13 23

E-post: charlotte.karlsson@fastighet.goteborg.se

Samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn, uppdrag från kommunfullmäktige den 25 oktober 2018, § 20

Förslag till beslut

I Fastighetsnämnden

1. Fastighetsnämnden godkänner för egen del fastighetskontorets avrapportering av nämndens från kommunfullmäktige erhållna uppdrag (KF 2018-10-25, § 20), att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn, samt föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget för fullgjort. Fastighetsnämnden vill härvid särskilt uppmärksamma kompletteringsutredning "Utredning av utveckling av Fiskebäcks hamn – framtagen komplettering, WSP" för beaktande i den fortsatta beredningen.

Sammanfattning

Fastighetsnämnden har fått i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn (KF 2018-10-25, § 20).

Fastighetskontoret har fört diskussioner med företrädare för Fiskebäcks Utveckling AB och enats om en modell för samfinansiering, där samtlig muddring tas av kommunen och kaj samt utfyllnads-/anläggningsarbeten tas av Fiskebäcks Utveckling AB.

Modellen innefattar att en fastighetsdelning genomförs och två nya fastigheter bildas. Fastigheterna kommer upplåtas till Fiskebäcks Utveckling AB där ändamålet fastställs till fiskehamn. Kommande tomträttsavgäld beräknas på 4 % av det högsta av marknadsvärde eller bokfört värde (inklusive kommunens investeringar).

Kommunens årliga kapitalkostnader i form av avskrivningar och ränta på den del av investeringen som kommunen bekostar kommer täckas av tomträttsavgälden, vid de förhållande som gäller idag. Staden lånar dock indirekt ut medel till Fiskebäcks Utveckling AB och binder upp kapital.

Efter diskussioner med fiskarna har det visat sig att djupet på muddringen önskas vara något djupare för att framtidssäkra hamnen samt att det saknas en rondell för vändning av fartygen. En kompletteringsutredning har därför gjorts hos WSP som redovisas i bilaga 1.

För att projektet ska kunna genomföras krävs beslut om investeringsmedel i ett senare skede.

Ekonomiska konsekvenser

Fiskehamn

I WSP:s rapport (2018-08-17), som behandlades av kommunfullmäktige den 25 oktober 2018 § 20, bedöms totalkostnaderna för utbyggnad av hamn och farled till mellan 99-203 mnkr beroende på val av kaj enligt farledsalternativ 3. Farledsalternativ 3 följer befintlig farled och bedöms vara enklare att genomföra tillståndsmässigt. Parterna är överens om att det därför är farledsalternativ 3 som vi ska gå vidare med.

Efter diskussioner med företrädare för fiskarna har det visat sig att djupet på muddringen önskas vara något djupare för att framtidssäkra hamnen samt att det saknas en rondell för vändning av fartygen.

En kompletteringsbeställning gjordes därför hos WSP för att utreda tilläggskostnader av en något djupare muddring, rondell för vändning, frekvens av underhållsmuddring som ej var med i den tidigare rapporten samt ett ytterligare kajalternativ. Därutöver ingick ett uppdrag att titta på kostnader och möjligheter för tillkommande kaj för andra aktörer.

Totalkostnaden för utbyggnad av fiskehamn och farled bedöms enligt detta alternativ till 205,5 mnkr (spann mellan 161-250 mnkr).

Muddring av farled alternativ 3, (-9 m vattendjup)	21,6 mnkr (17-27)
Muddring av hamndel vid kombinerat kajalternativ (-9 m vattendjup) inkl. vändzon.	47,2 mnkr (36-58)
Kaj, kombinerat alternativ	65,2 mnkr (52-78)
Utfyllnad och anläggningsarbete	18,7 mnkr (15-23)
Övriga kostnader (byggherre och oförutsett)	52,8 mnkr (41-64)
Summa	205,5 mnkr (161-250)

Enligt förslag till samfinansiering som beskrivs under ”beskrivningen av ärendet” föreslås fiskarna bekosta kajutbyggnad och utfyllnad/landarbete. Kommunen föreslås bekosta muddring av farled och hamndel. Byggherre och oförutsett tas av respektive part där de uppkommer.

Internationella enheten på SLK, Göteborg Stads Brysselkontor samt tidigare genomförd utredning av WSP gör bedömningen att bidragsmöjligheterna från EU och staten är begränsade. EU har en ny budgetperiod 2021-2027, vilka fonder som kommer ingå i den nya budgetperioden är ännu inte klart. Det går därför inte att idag säga något om möjliga bidrag och dess storlek. Eventuellt tillkommande bidrag får i stället hanteras så att de minskar respektive ingående part, Göteborgs Stad respektive Fiskebäcks Utveckling AB, med motsvarande insatt del.

Kommunen kommer att ha årliga kapitalkostnader i form av avskrivningar och ränta på den del av investeringen som kommunen bekostar. Enligt bedömning bör muddringsdelarna skrivas av på 40 år och den del som avser sprängning av berg inte skrivas av alls.

Förlaget till samfinansiering innefattar upplåtelse av tomträtt, vilket beskrivs under ”beskrivning av ärendet”. Förslaget att tomträttsavgälden baseras på det högsta av marknadsvärde och bokfört värde inklusive de investeringar som kommunen gör i utvecklingen av hamnen medför en årlig intäkt för staden. Intäkten täcker årliga kapitalkostnader för genomförda investeringar vid de förhållande som gäller idag. Staden lånar dock indirekt ut medel till Fiskebäcks Utveckling AB och binder upp kapital.

Idag täcks inte kommunens kostnader fullt ut av arrendeintäkterna för hamnen. Det finns ett 50-tal arrendeavtal inom hamnområdet. Dessutom tas hamnavgift ut. Intäkterna täcker dock inte de årliga kostnaderna kommunen har i form av exempelvis fastighetsskatt, VA-avgifter, sophämtning, underhåll och reparationer utan hamnen genererar ett litet underskott för kommunen. Arrendena kommer att hamna inom området som upplåts med tomträtt och kommer i framtiden att hanteras av Fiskebäcks Utveckling AB.

För att projektet ska kunna genomföras krävs beslut om investeringsmedel i ett senare skede.

Eventuellt tillkommande kaj

Under arbetet har intresse visats från statligt håll avseende kajplats i fiskebäckshamn. I kompletteringsutredningen, bilaga 1, gjordes därför ett tillägg för att titta på en eventuellt tillkommande kaj på en plats väster om själva hamnområdet.

Muddring och kajutbyggnad tillkommer utöver ovan beskrivna utbyggnad i de fall det vid senare tillfälle beslutas att denna utbyggnad ska ske.

Tillkommande kostnader vid eventuellt tillkommande utbyggnad av ytterligare kaj bedöms till 47,1 mnkr (spann 38-57).

Muddring av hamndel (-9 m vattendjup)	11,3 mnkr (9-14)
Tillkommande kaj	23,7 mnkr (19-28)
Övriga kostnader (byggherre och oförutsett)	12,1 mnkr (10-15)
Summa	47,1 mnkr (38-57)

Kontoret avser att inleda diskussioner med tillkommande intressent/intressenter för att undersöka om ekonomisk bärighet finns för att anlägga en tillkommande kaj och om så är fallet återkomma till fastighetsnämnden i frågan.

Barnperspektivet

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

Mångfaldsperspektivet

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

Jämställdhetsperspektivet

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

Miljöperspektivet

Miljön kommer att påverkas både vad gäller utfyllnad, muddring och anläggning av nya kajer. Miljöpåverkan behöver därför beskrivas och utredas ingående i en miljökonsekvensbeskrivning kopplat till kommande planarbete. Projektet kommer även, förutom detaljplan, vara beroende av ett flertal beslut om tillstånd och vattendom från länsstyrelsen alternativt domstol.

Att möjliggöra för fiskefartygen att kunna ligga till kaj i Fiskebäcks hamn innebär att de har ett alternativ till att landa sin fisk i Danmark och därmed slippa vara beroende av långa transporter till beredningsindustrin.

Omvärldsperspektivet

Det finns i dagsläget brist på kajplatser i Göteborg för djupgående fartyg. Fiskefartygen hyr idag kajplats i Frihamnen med rullande 6 månaders "rivningskontrakt". Under 2018 har Älvstranden Utveckling AB informerat parterna om att de på sikt inte kan vara kvar med kajplats i Frihamnen till följd av den stadsutveckling som planeras. På grund av detta behöver fiskefartygen ha kajplats vid en annan hamn som kan vara en lösning på lång sikt. Under arbetet har intresse från statligt håll visats för kajplats i fiskebäckshamn.

Alternativet för de större fiskefartygen är Skagens hamn där det finns varv och ett stort utbud av serviceföretag. Donsö hamn kan också vara ett alternativ, men saknar varv och serviceföretagen måste komma med färja till ön.

Fångsten från fiskefartygen landas idag främst i Danmark och transporteras sedan tillbaka till beredningsindustrin.

Bilagor

1. Utredning av utveckling av Fiskebäcks hamn – komplettering, WSP

Protokollsutdrag

Ärendet

Fastighetsnämnden har fått i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn (KF 2018-10-25, § 20).

Beskrivning av ärendet

Fiskebäcks hamn är hemmahamn för ett antal större fiskebåtar. Nio av dem har ett djupgående som gör att de inte kan komma in i Fiskebäcks hamn. Sedan många år har de därför istället haft hamnplats i Frihamnen men på grund av stadsutveckling kan de inte längre ligga kvar vid platsen. Efter rapporten ”Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäckshamn” (WSP 2018-08-17) beslutade Kommunfullmäktige den 25 oktober 2018, § 20 att ge fastighetsnämnden i uppdrag att ta fram förslag till samfinansieringslösning samt påbörja arbetet att ta fram en ny detaljplan för området.

Föreliggande ärende kring samfinansieringslösning är kopplat till beslut om ansökan om planbesked för utveckling av kajer och fiskenäringens verksamhet i Fiskebäcks hamn inom stadsdelen Fiskebäck (dnr 5811/19 Planbesked för Fiskebäcks hamn). Båda ärendena behandlas på samma nämnd.

Fiskarna har bildat Fiskebäcks Utveckling AB som är den juridiska person som blir kommunens motpart. I Fiskebäcks Utveckling AB ingår 7 fiskeföretag som sammantaget representerar 80-85 % av den svenska pelagiska flottan.

Fastighetskontoret har sedan kommunfullmäktige givit kontoret uppdraget fört diskussioner med företrädare för Fiskebäcks Utveckling AB och kommit överens om en samfinansiering innehållande ett antal delar som beskrivs nedan.

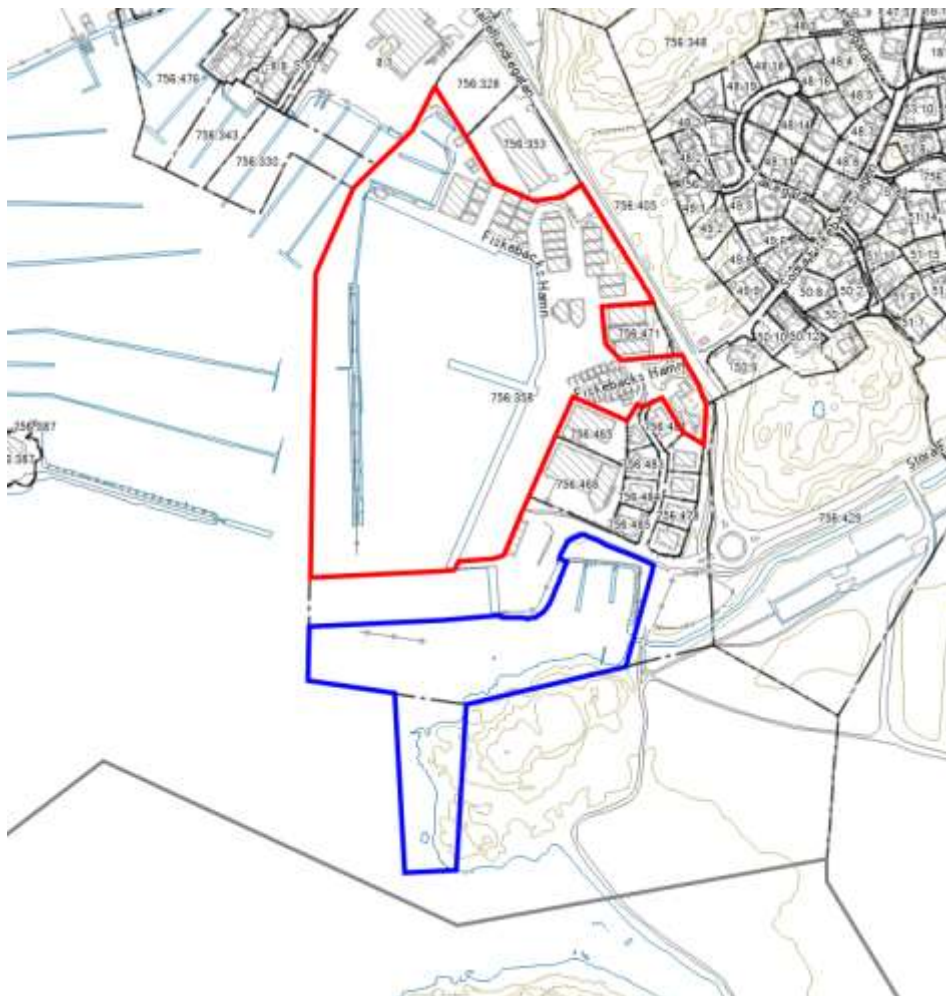
Fastighetsdelning samt bildande av tomträtt

Enligt förslag genomförs en fastighetsdelning och två nya fastigheter bildas. Fastigheterna kommer att upplåtas till Fiskebäcks Utveckling AB där ändamålet fastställs till fiskehamn.

En uppdelning på två fastigheter istället för en möjliggör att kommunen har fortsatt ägande och kontroll över TKs godsterminal.

Inom den övre föreslagna fastigheten finns ett antal arrenden; båtplatser, bodar m.m. Dessa överförs på Fiskebäcks Utveckling AB att administrera efter fastighetsdelningen.

Tomträtsperioden bestäms till 50 år.



Fördelar för Fiskebäcks Utveckling AB

Fördelarna för Fiskebäcks Utveckling AB är att de ges rådighet över hamnen och dess utveckling. Tomträtt alternativt eget ägande är också en förutsättning för samfinansiering då det krävs en fast egendom för att fiskarna ska kunna belåna för investeringar.

Fördelar för Göteborgs Stad

Fördelarna för Göteborgs Stad med att upplåta med tomträtt jämfört med att sälja är att kommunen har fortsatt rådighet i viss mån i det långa perspektivet. Syftet kan snävas in till fiskehamn för att säkerställa att området även i framtiden kommer användas till fiskehamn alternativt återgå till kommunen om det ej skulle finnas behov av fortsatt fiskehamn.

Landningsavgifter, hamnavgifter m.m. tillfaller ägarna dvs. fiskarna vilket ger fiskarna incitament att landa fisken i sin egna hamn.

Att fortsätta upplåta genom arrende skulle begränsa fiskarnas möjligheter till medfinansiering då de inte har någon fast egendom att belåna på. Dessutom skulle kommunen agera hamnägare och administrera hamn- och landningsavgifter. Landningsavgifternas storlek är osäkra då det inte finns några garantier för hur mycket av fångsten som kommer landas i hamnen, framtida fiskekvoter och regleringar m.m.

Föreslagen fördelning av kommande investeringar och eventuella bidrag

Föreslagen fördelning är att kommunen står för kostnaderna för samtlig muddring, det vill säga dels av farled och dels av hamn del.

Fiskebäcks Utveckling AB står för kostnaderna för kaj samt utfyllnads- och landarbeten.

Därutöver tillkommer kostnader för byggherre samt oförutsett (beräknat till 17 respektive 15 % i WSPs rapport). Dessa får bekostas av båda parter där de uppkommer (muddring eller kaj och utfyllnad).

Eventuellt erhållna bidrag minskar respektive parts del med motsvarande insatt del.

Kommande tomträttsavgäld

Kommande tomträttsavgäld beräknas på 4 % av det högsta av marknadsvärde eller bokfört värde (inklusive kommunens investeringar).

Avgäldsperioden bestäms för 30 år.

Letter of intent/avsiktsförklaring

Ett letter of intent/avsiktsförklaring kommer upprättas mellan Göteborgs Stad genom fastighetskontoret och Fiskebäcks Utveckling AB. Detta kommer inte vara juridiskt bindande men det är parternas uttalade vilja och avsikt att innehållet framöver ska befästas i juridiskt bindande avtal om kommunfullmäktige fattar beslut om genomförande och finansiering efter slutlig beredning.

Avsiktsförklaringen kommer, enligt beskrivningarna för respektive del i detta TU, innehålla:

- Indelning i fastigheter som upplåts med tomträtter
- Modell för beräkning av tomträttsavgälden
- Fördelning av kommande investeringar och eventuella bidrag
- Ett delat ansvar för kostnaderna förknippade med erhållande av tillstånd att genomföra projektet, exempelvis vattendom.

Framtidssäkring av hamnen

Efter diskussioner med fiskarna har det visat sig att djupet på muddringen önskas vara något djupare för att framtidssäkra hamnen samt att det saknas en rondell för vändning av fartygen.

En kompletteringsutredning är därför gjord av WSP, bifogas som bilaga 1, som har utrett kostnaderna att fördjupa muddringen till 9 meter (istället för som tidigare 8 meter), en rondell för vändning av fartygen, ett ytterligare kajalternativ, frekvens av underhållsmuddring (var ej med i tidigare rapport) samt att titta på kostnader och möjligheter för en eventuellt tillkommande kaj för andra aktörer.



Näringsliv

Fiskarna har bildat Fiskebäcks Utveckling AB som är den juridiska person som blir kommunens motpart. I Fiskebäcks Utveckling AB ingår 7 fiskeföretag.

- Axfish AB
- Torön Fiske AB
- Torland Fiske AB
- Fiskeri AB Ginneton
- Gifico Aps
- Ahlma Fiskeri AB
- Bryngeld Fiskeri AB

Dessa företag representerar sammantaget 80-85 % av den svenska pelagiska flottan. Varje båt har cirka 10 anställda.

Av den fisk som fångas av båtar med hemmahamn i Fiskebäck landas endast en liten del idag direkt i Fiskebäck. Drygt 80 % av fisken landas i Danmark och ca 14 % i andra svenska hamnar. Fiskebäcks Utveckling AB bedömer att den förslagna utbyggnaden av Fiskebäcks fiskehamn kan leda till att en mycket större andel av den fisk som fångas med båtar som har hemmahamn i Fiskebäck istället skulle kunna landas i Fiskebäcks hamn. En utbyggnad av fiskehamnen i Fiskebäck möjliggör etablering av en framtida mottagningsterminal inom området.

Även reparationer och underhåll av fiskefartygen sker idag främst i Danmark.

Underhållet av båtarna med hemmahamn i Fiskebäck omsätter totalt ca 40-50 miljoner kronor per år. Detta är också verksamhet som kan bedrivas i Fiskebäck om en utbyggnad sker och som då kan bidra med många arbetstillfällen. Även det mindre tonnaget inom

handelsflottan kan få en möjlighet att utföra säkrare reparationer i Fiskebäcks hamn än till ankare ute i leden.

Muddring av inloppet och utökning av kajer skulle möjliggöra expansion och nyetablering av företag i Fiskebäcks hamn och öka sysselsättningsgraden i området.

Idag befintliga verksamhet i hamnen

Senan länge befintliga fiskehamnsföreningen i Fiskebäck har givit uppdrag åt ett par av de stora fiskeriföretagen att driva hamnutvecklingsfrågan, vilket de gjort genom Fiskebäcks Utveckling AB. Hamnföreningen kommer fortsättningsvis hantera småbåtshamnen men också vara en del av driften av hamnområdet. Småbåtshamnen ska vara kvar oförändrad.

Ett större antal arrenden finns inom det område som föreslås upplåtas med tomträtt, samtliga med kort löptid. Dessa kommer överföras till Fiskebäcks Utveckling AB att administrera efter fastighetsdelningen. Fiskebäcks Utveckling AB anger att i det inledande skedet så kommer dessa vara kvar oförändrade.

Tillkommande kaj

Under arbetet har intresse från statligt håll visats för kajplats i fiskebäckshamn. Behov finns av ISPS-klassning, skyddsklassning som bland annat innebär att obehöriga ej kan ta sig in på platsen. En plats väster om själva hamnområdet bedöms därför som mest lämplig. I kompletteringsutredning, bilaga 1, ingick därför att titta på möjligheter och beräkna kostnader för även denna plats.

Området ligger på utsidan av vågbrytaren vid fritidshamnens södra del och i direkt anslutning till befintlig farled. Vid anläggande av en ny kaj bör hänsyn tas till befintliga båtplatser längs vågbrytaren på norra sidan. I dagsläget nås båtplatserna med en gångbana/transportväg uppe på vågbrytaren. Utgångspunkten är att denna lämnas relativt oförändrad.

Muddring och kajutbyggnad till följd av tillkommande kaj kommer att tillkomma utöver ordinarie muddring i de fall det vid senare tillfälle beslutas att denna utbyggnad ska ske.

Kontoret avser att inleda diskussioner med intressent/intressenter för att undersöka om ekonomisk bärighet finns för att anlägga en tillkommande kaj och om så är fallet återkomma till fastighetsnämnden i frågan.

Förvaltningens bedömning

Fastighetskontoret och företrädare för Fiskebäcks Utveckling AB har fört diskussioner om samfinansieringslösning. Parterna har enats om en modell som båda parter anser är rimlig.

Förslaget att upplåta området med tomträtt till Fiskebäcks Utveckling AB ger incitament till fiskarna att landa fisken på hemmaplan. Utvecklingen av Fiskebäcks hamn kan ge ett tillskott av företag och arbetstillfällen i området bland annat vad gäller service och underhåll av fartygen.

Uppdraget om att ta fram förslag till samfinansieringslösning gällande farledsfördjupning och utbyggnad av kajer i Fiskebäcks hamn som erhöles från kommunfullmäktige den 25 oktober 2018, § 20 är ett av flera uppdrag som kommunfullmäktige givit olika aktörer som berör hur staden ser på fiskets roll i ett Göteborgsperspektiv.

Ärendet är kopplat till, på sammanträdet nästkommande ärende, ansökan om planbesked för utveckling av kajer och fiskenäringens verksamhet i Fiskebäcks hamn inom stadsdelen Fiskebäck (dnr 5811/19 Planbesked för Fiskebäcks hamn).

För att projektet ska kunna genomföras krävs beslut om investeringsmedel i ett senare skede. Projektet kommer även vara beroende av ett flertal beslut om tillstånd och vattendom från länsstyrelsen alternativt domstol.

Martin Öbo
Fastighetsdirektör

Annelie Silvander
Avdelningschef

RAPPORT

UTREDNING AV UTVECKLING AV FISKEBÄCKS HAMN - KOMPLETTERING

2019-11-18



RAPPORT

UTREDNING AV UTVECKLING AV FISKEBÄCKS HAMN - komplettering

KUND

Göteborgs Stad - Fastighetskontoret N200

KONSULT

WSP Samhällsbyggnad

Laholmsvägen 10

WSP Sverige AB

302 66 Halmstad

Besök: Laholmsvägen 10

Tel: +46 10 7225000

wsp.com

KONTAKTPERSONER

Fastighetskontoret, Utveckling mark & byggnader

Charlotte Karlsson

charlotte.karlsson@fastighet.goteborg.se

Uppdragsledare WSP

Mattias Svensson

mattias.e.svensson@wsp.com

UPPDRAGSNAMN
Utredning av utveckling av
Fiskebäcks hamn

UPPDRAGSNUMMER
10258260

FÖRFATTARE
Mattias Svensson

DATUM
2019-11-18

ÄNDRINGSDATUM

Granskad av
Ulf Possfelt

Godkänd av
Mattias Svensson

INNEHÅLL

1	INLEDNING	4
1.1	BAKGRUND	4
1.2	TIDIGARE UTREDNINGAR	4
1.3	SYFTE	4
1.4	VERKSAMHETENS BEHOV	4
2	UTREDNINGSSALTERNATIV KOMPLETTERING	5
2.1	FÖRDJUPAD INSEGLINGSRÄNNA – ALT 3	5
2.2	VÄNDZON INRE HAMNEN	6
2.3	TILLKOMMANDE KAJ	7
2.3.1	Tillkommande kajintressenter	7
2.3.2	Befintliga förhållanden	8
2.3.3	Förslag till utformning av kaj	9
2.4	KAJKOMBINATIONER	11
2.5	MILJÖFÖRHÅLLANDEN	12
2.6	BEDÖMNING AV UNDERHÅLLSMUDDRING	13
2.7	KOSTNADER	14

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Kommunfullmäktige gav 2016-04-21 § 18 uppdrag till kommunstyrelsen att "genomföra en behovsanalys, en översiktlig miljökonsekvensbeskrivning och en kostnadsanalys för muddring för att öka fiskehamnens inloppsdjup i Fiskebäck samt utreda hur en finansiering av en sådan investering skulle kunna ske". Bakgrunden till uppdraget är en utredning som kommunstyrelsen låtit stadsledningskontoret göra.

1.2 TIDIGARE UTREDNINGAR

Denna rapport är en komplettering till tidigare rapport "UTREDNING AV UTVECKLING AV FISKEBÄCKS HAMN", daterad 2018-08-17.

Det finns tre tidigare utredningar som har tagits fram angående utveckling av Fiskebäcks hamn

- PM kring utveckling av Fiskebäcks hamn mm, Stadsledningskontoret 2016-02-17
- Förslag till utbyggnad av Fiskebäcks hamn, Fiskebäcks hamnförening, 2015-11-04 (Tyréns).
- Fiskebäck 2015 – "en idé om hur området runt Fiskebäcks fiskehamn skall utvecklas", SVC/SFR avd 3 Fiskebäck, 2009

1.3 SYFTE

Syftet med kompletteringen är att ge svar på följande frågeställningar

- Utökat muddringdjup (9 m), farled 179.
- Förslag på vändzon
- Ta fram förslag på ny kaj för tillkommande intressenter
- Ta fram förslag på kombination av tidigare kajförslag
- Bedömning av underhållsmuddring frekvens och omfattning

1.4 VERKSAMHETENS BEHOV

Inom ramen för utredningen har projektgruppen arbetat tillsammans med verksamma yrkesfiskare i Fiskebäcks hamn för att titta på framtida behov och önskemål för att kunna bedriva en konkurrenskraftig fiskerinäring med Fiskebäcks hamn som bas.

2 UTREDNINGSSALTERNATIV KOMPLETTERING

2.1 FÖRDJUPAD INSEGLINGSRÄNNA – ALT 3

Vid en fördjupning av inseglingssännen från tidigare utredda 8 m till nu efterfrågade 9 m vattendjup kommer muddringsvolymen att öka och då även slänterna, se Figur 1.

Vid tidigare undersökningar i farleden konstaterades det ett antal områden med ytligt berg. Vid en fördjupning av farleden kommer mängden bergschakt att öka vilket är kostnadsdrivande.



Figur 1, Farledsalternativ 3, som föreslås fördjupas från 8 m till 9 m.

Vid en fördjupning till 9 meter ökas volymen med ca 57 000 m³ (TFM), från ca 120 00 m³ till ca 176 000 m³.

Volym bergschakt bedöms öka från ca 7400 m³ till 14 400 m³.

Tabell 1, muddringsvolym

Farled	Total schaktvolym	Bergschakt	Förorenade sediment
Volym yttre del	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM
Alternativ 3 - 8m	119 000	7 400	0
Alternativ 3 - 9m	176 000	14 400	0

Enligt tidigare provtagningar i farleden så förekommer det inte några förorenade sediment. Fördjupningen sker i naturligt lagrade sediment vilka bedöms som rena.

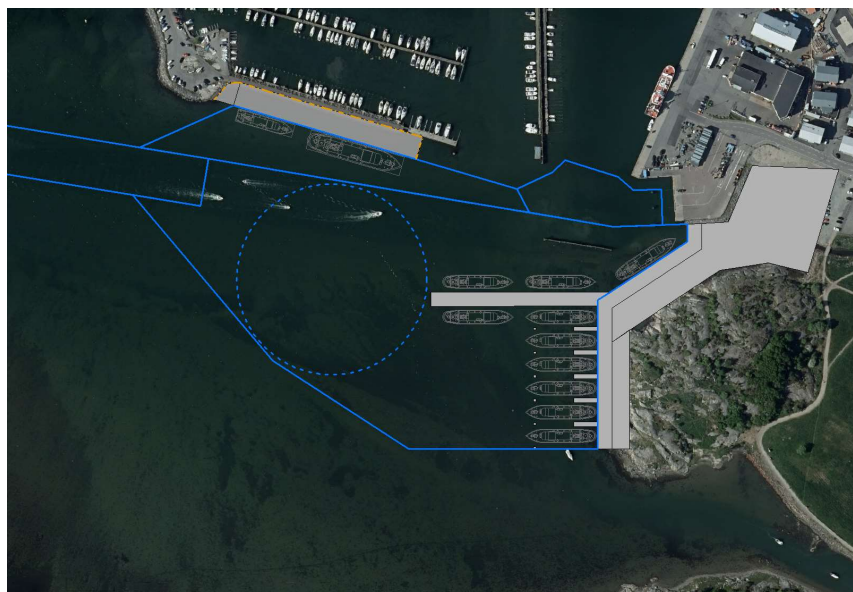
Kostnaden bedöms öka med ca 8 milj., från tidigare 13,6 milj. till 21,6 milj. Se kapitel 2.7 för sammanställning av kostnader.

En farledsbredd på 40 meter innebär att trafiken till och från Fiskebäckskanalen blir enkelriktad. Om det skulle komma krav på dubbelriktad trafik behöver rännan breddas till minst 75 meter enligt de dimensioneringskriterier som det internationella organet PIANC anvisar. Detta skulle innebära att kostnaden för muddringen kommer att fördubblas, från ca 26 milj. sek till ca 50 milj. sek.

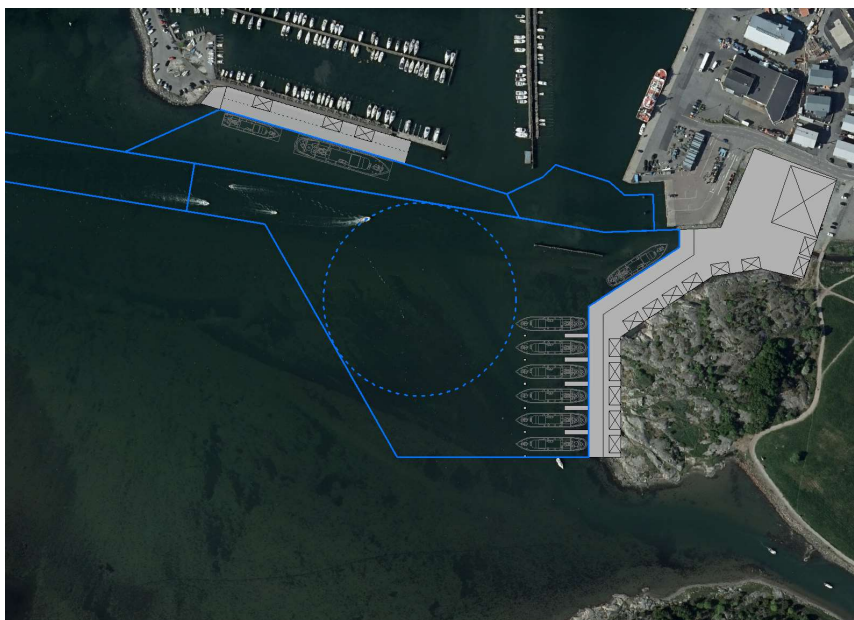
2.2 VÄNDZON INRE HAMNEN

Vid framtagande av förslag till utformning av vändzonen har följande beaktats:

- Två alternativa placeringar beroende på utformning av kaj
- Vändzonen sträcker sig över befintlig farled varvid kommunikation krävs mellan manövrerande fartyg och exempelvis en anlöpande färja.
- Vändzonen har en diameter på 160 m, vilket motsvarar 2 ggr det största fartygets längd. Vilket bedöms som en god manövrerbarhet i hamnen.
- Vändzonens utformning och läge förutsätter nedanstående kajutformning



Figur 2, förslag till vändzon (blåstreckad linje) enligt kajalternativ 1&2



Figur 3, förslag till vändzon (blåstreckad linje) enligt kajalternativ 2

Vid en fördjupning till ett vattendjup på 9 meter samt utökning av hamnområdet med vändzon kommer muddringsvolymerna att öka. Observera att volymbereäkningarna i huvudrapporten baseras på ett vattendjup på 8 meter.

Tabell 2, beräknade muddringsvolym

Hamn	Total schaktvolym	Bergschakt	Förorenade sediment
Volym inre del	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM	Volym m ³ TFM
Alt 1 & 2 med vändzon	415 000	25 000	0
Alt 2 med vändzon	314 000	25 000	0

Volymökningen för den utökade vändzonen vid alternativ 1&2 är liten på grund av att innerhamnens muddringsområde måste förstöras för att tillgängligheten till kajerna skall bli acceptabel. Vid alternativ 2 med vändzon är relativa volymökningen något större.

2.3 TILLKOMMANDE KAJ

Föreslagen lokalisering kommer från Göteborgs stad och det har inte utretts några övriga alternativ inom ramen för detta tilläggsuppdrag.

2.3.1 Tillkommande kajintressenter

Nedan ställda krav har givits som förutsättning till utredningen vilka ligger till grund för förslag till ny tillkommande kaj.

Storlekskrav på kajplats och andra krav på utformning, intressent 1:

- Kajlängd om 100 meter för att få förtöjning på ett bra sätt
- Fartyglängd 81,3 m
- Fartygsbredd 16,2 m
- Djupgående normalt 5,8 m, fullt lastad 7,5 m
- Tillgång till 2x125A ström
- ISPS-klassad, möjlighet till inhägnad av 90x10 m plus fartyg
- Möjlighet att utföra transporter på kaj motsvarande 11 tons axeltryck

I möte med representant från intressent framkom nedanstående:

- Enkelriktad trafik med en farledsbredd på 40 meter är funktionellt för deras verksamhet
- De ser positivt på att dela verksamhetsområde med annan aktör (ISPS-område)
- Gråvatten lämnas vid kopplingspunkt vid kaj
- Tankning av fartyg sker med lastbil

Storlekskrav på kajplats och andra krav på utformning, intressent 2:

- Fartygslängd 49 m
- Fartygsbredd 11 m
- Djupgående 3,9 m
- Landström 2x125A
- ISPS-Klassad

2.3.2 Befintliga förhållanden

Det föreslagna området för att anlägga en ny kaj ligger på utsidan av vågbrytaren vid fritidshamnens södra del. Det tilltänkta området ligger i direkt anslutning till befintlig farled.

Föreslagen kaj ligger inom detaljplan 1480K-II-3128 från 1965, stadsplan för delar av Fiskebäck och Önnered. För aktuella läget anger gällande plan att området endast får användas till Hamnändamål vilket stämmer väl överens med anläggande av ny kaj. Med prickar och kors-markerat område innebär att området inte får bebyggas, men att mindre byggnader får uppföras i den omfattning byggnadsnämnden prövar lämpligt. Kajen gränsar till område i detaljplan med användning av vattenområde som inte får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för broar.

Föreslagen ny kaj i fritidshamnens södra del ligger delvis utanför gränsen för var strandskyddet är upphävt. Tas ny detaljplan fram så återinträder strandskyddet, vilket då behöver hanteras i planförslaget. Motiv för att upphäva strandskyddet behöver då lyftas i planprocessen.

Angöring för trafik till kajen går över plus-prickad mark enligt gällande stadsplan från 1965. Utfyllnader så att vägförbindelser ordnas bedöms som samstämmigt med stadsplanens syfte och innehåll.

Trafik till föreslagen ny kaj leds via Huvudgata enligt detaljplan för Fiskebäckshamn, laga kraft 2009-02-26. Detta område har byggts ut med bostäder, handel, kontor samt äldreboende, och kan därför vara känsligt för tillkommande trafikbuller. Den tillkommande trafiken bedöms dock vara så liten i förhållande till befintlig trafik, och enligt detaljplanen ska plank/skärm finnas mot gatan, att detta inte bedöms utgöra någon väsentlig ökning av bullret.

Den inre delen av vågbrytaren utgörs av en vågbrytare med sprängsten, yttre 1/4-delen utgörs av en flytande betongponton. Havsbotten vid vågbrytaren sluttar svagt åt söder och bedöms bestå av sand med lite mäktighet. Vid parkeringen i anslutningen till vågbrytaren förekommer det berg i dagen vilket det troligtvis även gör i anslutning till vågbrytaren.



Figur 4, Utredningsområde för ny kaj

2.3.3 Förslag till utformning av kaj

Vid anläggande av en ny kaj bör hänsyn tas till befintliga båtplatser längs vågbrytaren på norra sidan. I dagsläget nås båtplatserna med en gångbana/transportväg uppe på vågbrytaren. Utgångspunkten är att denna lämnas "relativt" oförändrad.

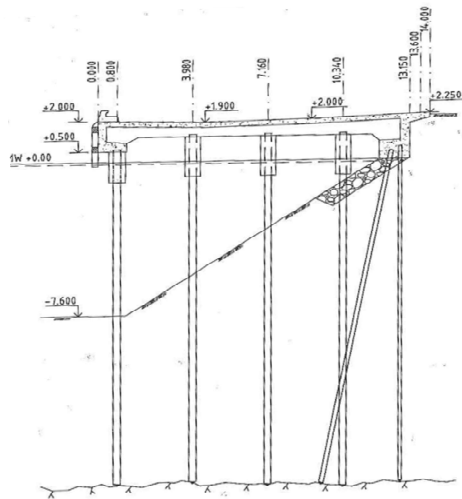
Det har inte utförts några ytterligare geotekniska undersökningar inom ramen för denna rapport varvid det föreligger en stor osäkerhet kring djup till fastberg i föreslaget kajläge. Bedömningen är utifrån fältbesök och befintliga geotekniska utredningar att fast berg ligger relativt ytligt. Vid ett vattendjup på 9 meter så kommer bedömningsvis merparten av kajlinjen att kräva bergschakt.

Utredningen föreslår en kaj som ansluter till befintlig vågbrytare där infarten sker vid befintlig vändplan i väster. Utredningen föreslår en kajlängd på ca 160 meter med en bredd på ca 20 meter.



Figur 5, Förslag till ny kaj för tillkommande intressenter (ljusgrå färg)

Utredningen föreslår pålad kaj med betongplatta. För att reducera kostnaderna föreslås kajen utföras med betongpålar med bergdubb istället för stålpålar vilka är 3 ggr dyrare. En fördel med en påldäckskaj, är att vågorna dämpas jämfört med en spontkaj vilket ger ett lugnare vågklimat i hamnen. Detaljerad utformning av kajen görs i detaljprojekteringsskedet då de befintliga förhållandena klarlagts.



Figur 6, principsektion påldäckskaj

Kajen bör höjsättas efter Göteborgs stads riktlinjer gällande klimatsäkring, vilket innebär en höjd på + 2,7 m.

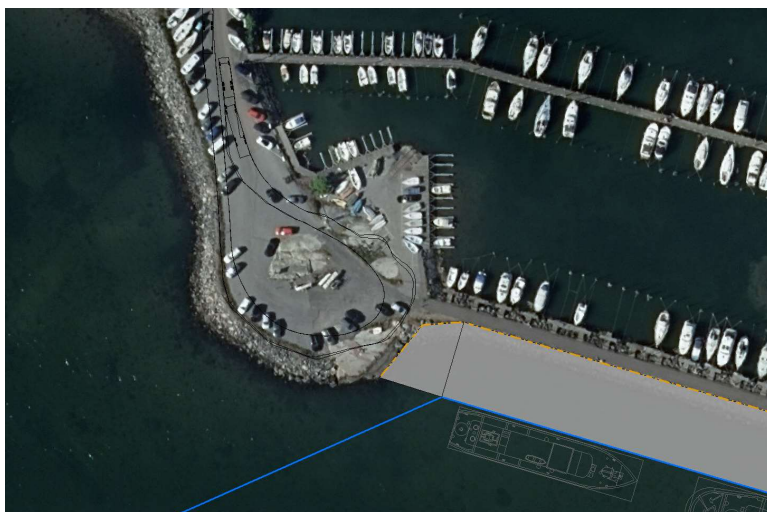
Den befintliga vågbrytaren behöver troligtvis förlängas vilket innebär att betongpontonen som är förankrad vid östra delen av vågbrytaren flyttas alternativt kortas om avstånd skall bibehålls till brygga i öster.

Bergmassorna kan med fördel hanteras lokalt, exempelvis som erosionsskydd under betongdäcket.

Utredningen har inte i detalj utrett en anslutning till befintligt spill- och vattenledningsnät. Bedömningen är att det kommer att krävas en mindre pumpstation för spillvatten emedan vattenledningen inte behöver kompletteras med en tryckstegringsstation. Då fartyget ligger vid kaj en längre tid, bedöms inte kapacitet på ledningssystemet som begränsande.

För att uppfylla efterfrågade säkerhetskrav (ISPS - International Ship & Port facility Security code) stängslas kajen in. Tillgänglighet från land sker via slaggrindar vid kajens västra del. För att uppfylla ISPS regelverk krävs dokumentation vilket denna rapport inte berör som endast tar upp det yttre skalskyddet. Respektive verksamhetsutövare ansvarar för att samordna detta.

Tillgänglighet till kajen kommer att ske genom befintlig marina där ytorna främst används för parkering av bilar samt vinteruppläggning av båtar. För att säkerställa en framtida genomfart och god tillgänglighet till hamnen bör ett vägområde målas upp på de befintliga ytorna. I området precis väster om tilltänkt kajläge är det idag en parkeringsplats för personbilar samt vändplats. För att lastbilar med släp skall kunna vända måste bergsklacken på vändplatsen tas bort och området göras plant.



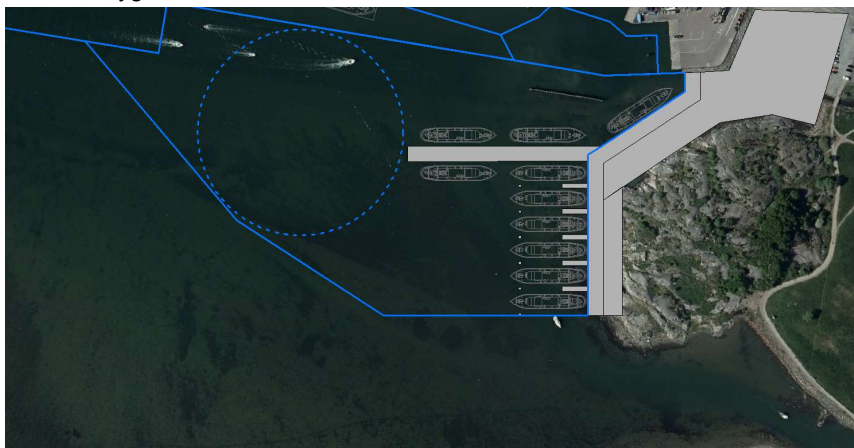
Figur 7, Svängradie för lastbil med släp

Kostnaden inklusive teknikförsörjning, anpassning av vändplan etc. beräknas till ca 24 milj. för kajdelen samt 11 milj. för muddringsarbetet. Se kapitel 2.7 för sammanställning av kostnader.

2.4 KAJKOMBINATIONER

I huvudrapporten togs två huvudförslag fram, ett alternativ med kaj i nord-sydlig riktning och ett med kaj i väst-östlig riktning.

Nytt förslag är en kombination av de två där den väst-östra kajen kortats för att möjliggöra två fartyg förtöjda på varsin sida istället för ursprungsförslaget med 3 fartyg.



Figur 8, kombinerade kajalternativ 1&2 (ljusgrå färg)

Beroende på vilket sätt som fartygen förtöjs vid kajen påverkar detta kapaciteten på antalet fartyg som kan ligga vid kaj. Den slutliga utformningen av förtöjningsanordningar, främst avseende dykdalber, ska utföras i dialog med hamnens intressenter.

Utredningen förordar en pålad kajkonstruktion för kajdelen i väst-östlig riktning med ett betongdäck jämfört en flyttande konstruktion. Motivet är bland annat att en pålad konstruktion har en betydligt mindre påverkan på vattenströmmarna i hamnen jämfört med en flyttande konstruktion som har en betydligt större tvärsnittsarea.

Detta kajalternativ benämns kajförslag nummer 1, figur 13 i huvudrapporten

Det bör poängteras att stora djupgående fartyg som ligger förtöjda vid kaj innebär en påverkan både vad gäller vattenströmning och skuggningseffekt.

Kostnaden för att anlägga kajen beräknas till ca 65 milj. Se kapitel 2.7 för sammanställning av kostnader.

2.5 MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Utredningen gör bedömningen att påverkan på natur blir måttlig vid ett utökat anläggningsarbete. Det är främst de större muddringsvolymerna som kommer att påverka vid muddringsarbetet i form av längre entreprenadtid och därigenom större spridning. Mer muddring i hamnen i form av ett utökat muddringdjup och muddring av en större yta bedöms medföra en ökad sedimentation av mudderspill i kustnära områden med lägre vattenomsättning, främst i Fiskebäcks inre hamn, i lagunen utanför Fiskebäcks yttre hamn, i Önnereds hamn, Rörvik samt Hinsholmskilen.

En mer omfattande muddring innebär även att större volymer kan behöva deponeras i vattenmiljö. Ökningen avseende föroreningsgrad bedöms bli försumbar.

Marina naturvärden kan vara känsliga för övertäckning med sediment till följd av grumling vid muddringsarbeten. En ökad mängd mudderspill kan medföra mer sedimentation på värdefull botten. Göteborgs skärgård utgör riksintresse för friluftsliv. En mer omfattande muddring kan även innebära en ökad påverkan på fiskfaunan och det möjliga habitat för fiskreproduktion som har hittats inne i den skyddade lagunen i Fiskebäcks hamn. Detta kan i sin tur innebära minskade möjligheter att bedriva fritidsfiske.

Sammantaget bedöms initial bedömning inte påverkas och vidtagande av föreslagna skyddsåtgärder bedöms fortsatt kunna minimera negativ påverkan för fiskfauna och marina naturvärden. Utbyggnad bedöms därmed inte medföra en bestående konflikt.

Kajen för intressenter anläggs vid en befintlig vågbrytare och bedöms inte påverka utöver muddringspåverkan

Fördjupning av farled och innerhamnen kommer att öka mängden bergschakt. Ytterligare undervattenssprängning kan skada fisk och sjöfågel genom tryckvågor och undervattensbuller. För yngelperioden för fisk och skaldjur bedöms initial bedömning kvarstå och vidtagande av skyddsåtgärder innebär att negativ påverkan begränsas. Det kan dock inte uteslutas att en mer omfattande sprängning påverkar marin fauna och vuxna djur i högre grad.

En utbyggnad i form av föreslagna kajlösningar bedöms innebära att hamnen får en något mer storskalig karaktär. Det blir därmed viktigare att områdets kulturmiljövärden beaktas vid en utbyggnad.

Utbyggnad av hamnen berör strandskyddade områden i vatten. Föreslagen åtgärd kan innebära ett något ökat intrång i hamnbassängens inre delar (område 1) med naturvärdesklass 4. Konsekvensen bedöms bli liten eftersom området innehar lågt naturvärde, men permanent förlust av habitat

kommer dock att ske i berört område. Initial bedömning om att projektet har särskilda skäl för dispens från strandskydd bedöms ej påverkas.



Figur 9, Naturvärdesklass

Avseende miljö kvalitetsnormer innebär ytterligare undervattenssprängning en ökad mängd kvävetillförsel i anläggningsskedet, med ökad risk för negativ påverkan på miljö kvalitetsnormerna relaterade till ekologisk status. Detta bedöms dock inte påverka den initiala bedömningen att miljö kvalitetsnormen ändå kan uppfyllas, eftersom denna sätts för en 6-års cykel.

Föreslagen utbyggnad av hamnen medför en större påverkan på hydrodynamiska förhållanden i och med att mer muddringsarbete innebär en ökad förändring av bottenstrukturen. En fördjupad utredning avseende miljö kvalitetsnormer för hydromorfologiska förhållanden behöver tas fram inom ramen för en vattendomsansökan.

2.6 BEDÖMNING AV UNDERHÅLLSMUDDRING

Mellan åren 1984–87 genomfördes en fördjupning av inseglingsrännan till Fiskebäck från 5 m till 5,5 m vattendjup samt breddning av rännan från 25 m till 30 m. Enligt de uppgifter som getts utredningen har det därefter inte genomförts någon underhållsmuddring av farleden.

SMHI:s modellering av mudderspill visar på att sedimenttransporten är högre i farleden än i inre hamnen. Tolkningen som kan göras är att sedimentationen i de yttre delarna av farleden är större än i de inre delarna av farleden/inre hamnen.

Med anledning av ovanstående så bedöms behovet av underhållsmuddring av hamnen som liten, med ett något större behov i farleden.

Utredningen föreslår att kontinuerlig kontroll av vattendjupet utförs med en första mätning efter 3 år, därefter föreslås att vattendjupet kontrolleras med 5 års mellanrum. Sjömätningen bör utföras med multibeamekolod för en heltäckande bild av bottenprofilen.

Faktorer som kan öka sedimentationen i farleden är om det sker en ökning av fartygstrafiken, manövrering i hamnbassängen som kör hårt med propellrar nära slänter, djupgående fartyg.

2.7 KOSTNADER

Kostnadskalkylen är beräknad och sammanställd genom att bryta ner den i olika delar för att därigenom tydligare identifiera huvudmomenten i projektet.

Kompletterade kostnader är understrukna i sammanställningen nedan.

Kostnad för muddring av farled beräknas till:

- Nordlig sträckning – alternativ 1 beräknas till 11,5 milj. (8,8 – 14,1)
- Sydlig sträckning – alternativ 3 beräknas till 13,6 milj. (10,4–16,8)
- Alternativ 3, -9 m vattendjup, beräknas till 21,6 (16,6 – 26,6)

Kostnad för muddring av hamndelen beräknas till:

- Kajalternativ 1a beräknas till ca 24,4 milj. (19 – 30)
- Kajalternativ 1b beräknas till ca 38,1 milj. (29 – 47)
- Kajalternativ 2a beräknas till ca 35,8 milj. (27 – 44)
- Kajalternativ 2b beräknas till ca 27,5 milj. (21 – 34)
- Kombinerat alternativ 1&2 inkl vändzon, -9 m vattendjup, beräknas till 47,2 milj. (36–58)
- Alternativ 2 inkl vändzon, -9 m vattendjup, beräknas till 39,1 milj. (30–48)
- Kajalternativ tillkommande intressenter, beräknas till 11,3 milj. (9–14)

Det östvästliga alternativet (1a) med fartyg på ena sida har en betydligt lägre kostnad för muddring, ca 24,4 milj. Muddringskostnad för hamndelen är relativt jämförbara mellan de olika alternativen, kostnaderna uppgår till ca 27,5 – 38,1 milj.

Kostnad för kaj beräknas till:

- Kajalt. 1 – Påldäckskaj beräknas till 52,6 milj. (41 – 64)
- Kajalt. 1 – Påldäcks- och spontkaj beräknas till 45,3 milj. (35–55)
- Kajalt. 1 – Spontkaj med flyttande kaj beräknas till 50,6 milj. (44 – 57)
- Kajalt. 2 – Spontkaj med dykdalber beräknas till 25,3 milj. (21 – 29)
- Kajalt. 2 – Spontkaj utan dykdalber beräknas till 21,6 milj. (22 – 29)
- Kombinerat alternativ 1&2 beräknas till 65,2 milj. (52–78)
- Kaj tillkommande intressenter beräknas till 23,7 milj. (19–28)

Landarbeten

- Utfyllnad och anläggningsarbete, ca 9 500 m² beräknas till 18,7 milj. (15 – 23)

Övriga kostnader

- Byggherrekostnader beräknas till 13 – 26 milj.
- Oförutsett 15 % beräknas till 13 – 26 milj.
- Byggherrekostnader beräknas till 25 – 39 milj.
- Oförutsett 15 % beräknas till 26 – 40 milj.

Totalkostnad för utbyggnad av hamn och farled (alt 3) enligt kajalternativ 1 uppgår till ca 166 (128 – 203) milj.

Totalkostnad för utbyggnad av hamn och farled (alt 3) för ett kajalternativ 2 uppgår till ca 126 (99 – 152) milj.

Totalkostnad för utbyggnad av hamn och farled alternativ 3, -9 m vattendjup ink vändzon för kajalternativ 1&2 samt kaj för intressenter uppgår till ca 253 (198 - 306) milj.

- **Entreprenadkostnad 188 milj.**
- **Byggherrekostnader 32 milj.**
- **Risk och oförutsett 33 milj.**

VI ÄR WSP

WSP är ett av världens ledande analys- och teknikonsultföretag. Vi verkar på våra lokala marknader med stöd av global expertis. Som tekniska experter och strategiska rådgivare har vi tillgång till ingenjörer, tekniker, naturvetare, planerare, utredare och miljöspecialister liksom professionella projektörer, konstruktörer och projektledare. Vi erbjuder hållbara lösningar inom Hus & Industri, Transport & Infrastruktur och Miljö & Energi. Med drygt 39 000 medarbetare på 500 kontor i 40 länder medverkar vi till en hållbar samhällsutveckling. I Sverige har vi omkring 4 000 medarbetare. wsp.com

WSP Sverige AB
Laholmsvägen 10
302 66 Halmstad
Besök: Laholmsvägen 10

T: +46 10 7225000
Org nr: 556057-4880
Styrelsens säte: Stockholm
wsp.com



PM

Kunskapsunderlag lokalisering av utökad fiskehamn i Fiskebäck, Västra Göteborg



Göteborgs
Stad

Slutrapport

2023-06-16

Uppdrag: 325490 MKB konsult Fiskebäcks hamn
Titel på rapport: PM. Kunskapsunderlag lokalisering av utökad
fiskehamn i Fiskebäck, Västra Göteborg
Datum: 2023-06-16

Medverkande

Beställare: Exploateringsförvaltningen, Göteborg
Kontaktperson: Julia Lindesson
Konsult: Tyréns
Uppdragsansvarig: Lena Holm
Handläggare: Amanda Lindgren
Kvalitetsgranskare: Therese Balchman

Innehåll

1 Inledning	4
1.1 Dokumentets syfte	4
2 Bakgrund till utredningen	4
2.1 Sveriges fiskenäring idag	4
2.2 Befintliga landningshamnar på Västkusten och i södra Sverige	5
2.3 Landningshamnar i Göteborgsregionen som valts bort i tidigare skeden.....	6
2.3.1 Donsö	7
2.3.2 Göteborgs hamn (Älvstranden, Arendal och Fiskehamnen)	8
2.4 Fiskebäck som alternativ hemmahamn för det industriella fisket	9
3 Områdesbeskrivning	9
3.1 Fiskebäck som riksintresse för yrkesfiske	10
4 Planerad utveckling av Fiskebäcks hamn	11
4.1 Befintliga förhållanden och förutsättningar för utveckling av Fiskebäcks hamn.....	11
4.2 Tidigare utredningar i hamnen	13
4.2.1 Tidigare utredningar med avseende på buller- och luktstörningar	13
4.2.2 Tidigare utredning av föroreningshalt i sediment.....	14
4.2.3 Tidigare utredning för anläggning av Skärgårdsterminal	14
5 Motivering till vald plats för utveckling.....	15
6 Slutsatser.....	16
Referenser	17

1 Inledning

Fiskebäcks hamn ligger strax väster om Frölunda i Västra Göteborg. Hamnen är idag 1 av de 18 utpekade fiskehamnar i Västra Götaland för yrkesfiske och omfattas av riksintresse. Vid hamnen finns idag en medelstor småbåtshamn, en badplats, ett mindre färjeläge samt bostadshus och verksamhetslokaler. Göteborgs stad har i översiktsplanen pekat på att markanvändningen i området ska ske med blandad bebyggelse.

Fiskebäcks hamn är särskilt utpekat som riksintresse för yrkesfiske enligt den översiktsplan för Göteborg som antogs i maj 2022 (Göteborgs stad, 2022). Enligt ett tjänsteutlåtande från Göteborgs stad år 2018 hade tolv större fiskefartyg Fiskebäck som hemmahamn, men på grund av begränsat djup vid kajerna kunde endast nio av de tolv fartygen inte gå in i hamnen (Göteborgs stad, 2018-09-03a).

Exploateringsförvaltningen (f.d. Fastighetskontoret) i Göteborg Stad planerar därför, i samarbete med Fiskebäcks utveckling AB (FUAB), en utveckling av hamnområdet vilket ska kunna försörja cirka tio fiskefartyg som idag saknar permanent kajplats i Göteborg.

1.1 Dokumentets syfte

Syftet med detta dokument är att sammanfatta rådande kunskapsläge och aktuellt underlag inför den planerade utvecklingen av Fiskebäcks hamn. Sammanställningen och utdragen ämnar beskriva och motivera valet av plats för hamnområdets utveckling, med hänsyn till befintligt riksintresse för yrkesfiske.

Dokumentet baseras på handlingar som tagits fram i utredningsskedet av den planerade hamnen, och ska kunna utgöra underlag i kommande plan- och tillståndprocesser för hamnutvecklingen.

2 Bakgrund till utredningen

2.1 Sveriges fiskenäring idag

Sveriges möjligheter och svårigheter att landa och lossa stora volymer fisk har diskuterats under lång tid. Av den anledningen fick Jordbruksverket i början av år 2022 ett regeringsuppdrag att analysera svensk fiskberedning utifrån produktion och mottagningskapacitet samt att identifiera hinder och

utvecklingsbehov för att en större andel av svenskfångad fisk ska kunna landas och beredas i Sverige.

Jordbruksverket kom fram till att det är ett flertal faktorer som har stor betydelse för var fiskaren lossar fisken. Exempel på sådana faktorer var hamnarnas djup och storlek, lossningskapacitet, förstahandsmottagarens kapacitet och fiskarens hemmahamn. Hamnens djup och storlek är grundläggande faktorer som måste matcha fartyget för att inte riskera skador eller grundstötning. De mottagningshamnar som finns idag är anpassade för behov som fanns när industrin utvecklades och att fiskefartygen då var betydligt mindre i storlek. De stora fiskefartygen har en längd på 45 meter eller mer och behöver ett djup på cirka 8 meter för att inte riskera grundstötning. Vidare behövs det också finnas tillräckligt med svängrum i hamnen. Fartygsskador är dyra att reparera och det är en betydande kostnad för fiskarna att ha fartygen stillaliggande under reparationstiden. Vidare nämndes tillgången till service och reparationer i hamnen som faktor som påverkar fiskarens val av lossningshamn. Denna faktor bedömdes dock inte som övervägande. Jordbruksverket bedömer att såväl fisket som ansvariga för hamnar bör bidra till en bättre anpassning och rekommenderar att hamnägare bör vidta åtgärder för att underlätta lossning (Jordbruksverket, 2023).

2.2 Befintliga landningshamnar på Västkusten och i södra Sverige

Idag lossas det pelagiska fisket i ett antal hamnar runt södra Sverige och längs Västkusten. Exempel på hamnar är Kungshamn, Strömstad, Simrishamn, Nordersund, Ellös, Rönnäng och Göteborgs hamn. Enligt fångststatistik framtagna av Havs och Vattenmyndigheten fångades år 2022 ca 140 000 ton fisk och skaldjur av yrkesfiskare i svenska vatten (Atlanten, Kattegatt, Nordsjön, Skagerrak och Östersjön). Enligt samma statistik landades drygt 7 400 ton av fångsten på Västkusten samma år. Siffrorna i statistiken bygger på uppgifter som yrkesfiskare lämnar till myndigheten i form av loggböcker och kustfiskejournaler (Havs och Vattenmyndigheten, 2023a).

I nedanstående Tabell 1 presenteras ett utdrag av statistiken mellan 2020 och 2022, fördelat på total volym och volym som lossas på Västkusten. Tabellen visar de 10 vanligt fångade fiskarter i svenska vatten och volymen är angiven i kilogram.

Tabell 1. Tabell med kilogram fisk som fångats i svenska vatten och landats på västkusten mellan 2018 och 2022. Statistiken är hämtad från Havs och Vattenmyndigheten.

	2022		2021		2020	
	Totalt	Västkusten	Totalt	Västkusten	Totalt	Västkusten
Sill/Strömming	54 921 528	3 608 199	74 311 071	5 954 389	86 023 261	8 921 320
Havskräfta	1 357 618	1 325 235	1 578 188	1 549 924	1 744 615	1 710 113
Nordhavsräka	1 097 240	1 070 930	869 474	821 397	1 189 502	1 155 767
Krabbtaska	279 746	259 166	290 253	273 521	273 561	260 763
Kolja	376 162	235 239	195 298	90 163	134 522	46 577
Torsk	568 368	189 502	789 462	199 629	869 866	225 443
Makrill	3 243 773	169 944	3 513 324	155 977	3 671 292	181 737
Gråsej	930 241	147 544	841 005	207 062	995 287	279 757
Skarpsill	60 774 070	93 900	52 260 159	1 664 556	46 766 248	3 060 190
Marulk	208 908	47 619	138 453	44 549	107 754	43 794

Av tabellen framgår vanligt förekommande fiskarter för fångst i Svenska vatten är sill/strömming (plats 1) och skarpsill (plats 9). Enligt data från Jordbruksverket är det endast en mindre andel fångsten sill och skarpsill som landas och bereds i Sverige, där cirka 60% av sillen och 95% av skarpsillen år 2021 gick till foderproduktion i Danmark.

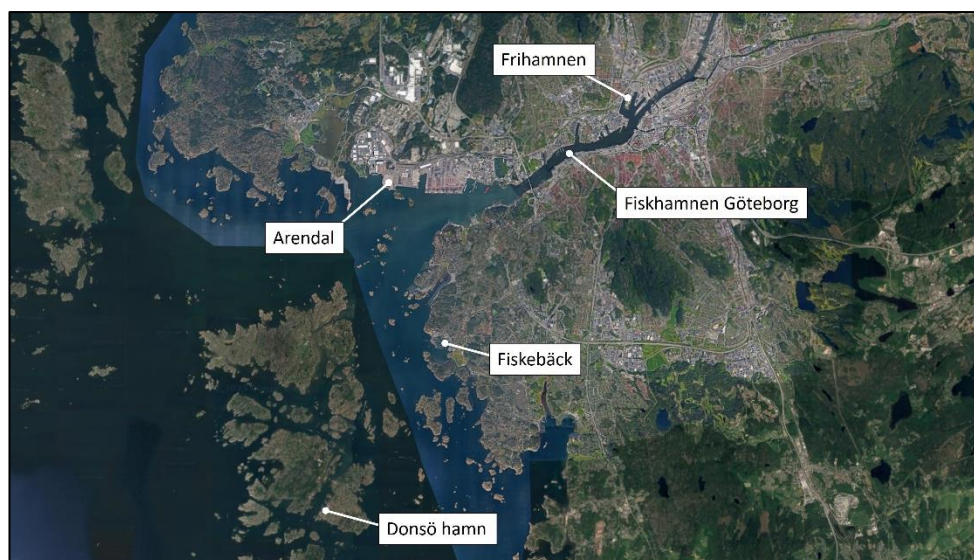
Förstahandsmottagare för sill i Sverige finns idag i bland annat Simrishamn, Nordersund och Ellös, där endast Ellös är belägen på Västkusten. Det maximala djupet vid i Simrishamn och Nordersund är 5 meter och flera pelagiska fiskefartyg är idag så stora att de har svårt att lossa fisk i dessa hamnar. I Ellös uppgår hamndjupet till 6,5 meter, men yrkesfiskare med större båtar bedömer att hamnen på Ellös är för grund och för liten med ett för smalt svängrum. Fartyg landar därför istället sina fångster i Kungshamn eller i utländska hamnar. I Kungshamn finns ingen förstahandsmottagare för sill men däremot har hamnen ett maximalt djup på 12 meter vilket medför att sill och skarpsill kan lossas för vidare transport på lastbil. Sillen lossas direkt på lastbil och körs därefter till Ellös. Skarpsill lossas också i Kungshamn men går direkt till beredningsindustrierna i Kungshamn.

I Rönnäng fanns fram till 2020 en förstahandsmottagare men idag landas endast mycket små kvantiteter sill för specialändamål (Jordbruksverket, 2023).

2.3 Landningshamnar i Göteborgsregionen som valts bort i tidigare skeden

Kajerna i Frihamnen har tidigare nyttjats av vissa av de stora fartyg som behövt angöra vid Göteborgs hamn. Under slutet av 2019 sades arrendeavtalet upp mellan hamnen och fiskefartyget, och fiskefartygen har

därför inte kunnat angöra Frihamnen sedan dess (Älvstranden Utveckling AB, 2019). Det finns således ett behov att möjliggöra för nya kajplatser där de större fartygen kan angöra. I Göteborgsregionen har ett flertal hamnar tidigare diskuterats som potentiella ersättningshamnar för Göteborgs fiskeindustri i framtiden. Samtliga av dessa hamnar har valts bort i tidigare skeden av utredningen, på grund av tillgänglighet, konstruktionsmöjligheter eller framtida planprocesser. I nedanstående avsnitt redovisas hamnarna kortfattat.



Figur 1. Karta över Göta älvs inlopp med omnejd. I kartan framgår de bortvalda lokaliseringar som diskuteras i avsnitt 2.3 (*Arendal, Fiskehamnen och Donsö*) och den hamn som idag används av stora fartyg som angör Göteborgs hamn (*Frihamnen*). I kartan är också Fiskebäcks hamn markerad. Kartan är hämtad från Google Earth och modifierad av Tyréns, 2023.

2.3.1 Donsö

I Donsö hamn finns ett tiotal fiskefartyg, varav tre som är större, av dem är ett flaggat i Danmark respektive ett i Tyskland. I ett näringslivsperspektiv har framförallt rederiföretagen på ön stor betydelse för sysselsättning och ekonomi. Hamnen fick under 2017 klartecken från Länsstyrelsen att anlägga en flytbrygga för att förbättra möjligheterna för djupgående fartyg (mer än 7 meter) att ligga där. Bryggan invigdes i maj 2018.

I hamnen finns begränsade utvecklingsmöjligheter för fiskets serviceföretag, då hamnen har begränsade markytor. De utvecklingsfrågor som tidigare diskuterats har främst fokuserat på besöksnäringens utveckling samt möjligheten att skapa upplevelser med anknytning till fisket (Göteborgs stad, 2018-09-03a).

Stadsledningskontoret i Göteborgs stad omnämnde Donsö hamn i sitt tjänsteutlåtande 2018 i frågan om alternativa lokaliseringar för det industriella fisket i Göteborg. Detta då hamnen på Donsö har nödvändigt djup för fiskebåtar. Dock har hamnen begränsade möjligheter att skapa förutsättningar för utveckling av fiskets kringverksamheter, framförallt då hamnen saknar möjligheter för landning av fisk (Göteborgs stad, 2018-09-03b).

2.3.2 Göteborgs hamn (Älvstranden, Arendal och Fiskehamnen)

Potentiella kajlägen utmed Göta älv, mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron (dåvarande Göta älvbron) skulle inte gå att använda på grund av kaj i dåligt skick, otillräckligt djup, nyttjandeförbud på grund av miljöskäl, nära förestående exploatering eller upptagen för andra ändamål inom projekt Älvstaden. Att på älvstränderna på någon plats etablera en ny hemmahamn för fisket innebär sannolikt betydande kostnader (Göteborgs stad, 2018-09-03b; Göteborgs stad, 2018-09-03a).

Inom hamnområdet vid Arendal pågår just nu omfattande ombyggnationer då det inom området planeras en ny hamnterminal. De ytterhamnar som finns inom Arendal idag byggdes på 1960- och 1970-talen och sedan denna tid har volymtillväxten varit kraftigt ökande. Ombyggnationen sker således för att skapa utrymme för framtida godsvolymer. Byggnationen är indelad i flera etapper som bland annat inkluderar stabilisering och solidifiering av förorenade massor, byggnation av vallar för att stänga Arendalsviken, sprängningsarbeten, pålning. Projektet planeras pågå fram till år 2025 (Göteborgs hamn, 2023).

Fiskhamnen är belägen mellan Älvsborgsbron och Hisingsbron i Göteborg. Fiskhamnen är utpekad som riksintresse för yrkesfisket i den översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige i maj 2022 (Göteborgs stad, 2022). I Fiskhamnen finns också Göteborgs Fiskauktion, som i första hand är beroende av ett gynnsamt läge med bra transportinfrastruktur (Göteborgs stad, 2018-09-03a). Bortsett från landning av främst räka och havskräfta över kaj kommer merparten av leveranserna till Fiskauktionen med lastbil. Förhandlingar om nödvändiga underhållsåtgärder och fördelningen av kostnaderna för dessa har pågått en längre tid. I första hand måste tråkajen och den s.k. träpiren repareras. Vidare behöver hamnplanen ytterligare pålning för att stabiliseras för att motverka sättningar. Träpiren och tråkajen är i nuläget avstängda och de är i mycket dåliga skick. Det kommer krävas betydande investeringar för att få dem i brukbart skick (Göteborgs stad, 2018-09-03a).

2.4 Fiskebäck som alternativ hemmahamn för det industriella fisket

Stadsledningskontoret i Göteborgs Stad konstaterade i ett utlåtande 2018 att det på kort sikt, utöver Fiskebäcks hamn, saknas alternativa lokaliseringar som är effektiva för det industriella fisket i Göteborg och Fiskebäck bedömdes som den mest lämpliga hemmahamnen i Göteborg för det industriella fisket (Göteborgs stad, 2018-09-03a; Göteborgs stad, 2018-09-03b). Fiskebäcks hamn lyftes också i ett yttrande från kommunstyrelsen 2018, där det framgick att det idag redan finns etablerade tjänster för underhåll och reparationer i Fiskebäck, men eftersom båtarna inte kan angöra hamnen får underhållsarbetet ske på annan plats. Detta trots att alla faciliteter redan finns i området och skulle kunna utvecklas med många nya jobb som följd. Vidare skulle en fördjupning av farleden inbringa betydande landningsavgifter från fartygen som idag främst betalar landningsavgifter till danska hamnar. Intäkterna kan då, tillsammans med EU-stöd, användas för att helt eller delvis finansiera investeringen i Fiskebäcks hamn. En fungerande infrastruktur kring Fiskebäcks fiskeflotta om nio båtar bedömdes således som centralt (Göteborgs stad, 2018-10-03).

Stadsledningskontoret i Göteborg yttrande i ett tjänsteutlåtande 2018 att dåvarande fastighetsnämnden skulle få i uppdrag att utveckla Fiskebäck som fiskehamn genom muddring av farled och utbyggnad av kajer (Göteborgs stad, 2018-09-03b).

3 Områdesbeskrivning

Fiskebäcks hamn ligger cirka fyra kilometer söder om Göta älvs mynning i Västra Göteborg. Området angränsar till Tynnered i öst, Källdalen i norr och till Önnered i sydöst. I skärgården, väster om Fiskebäck, återfinns en farled som löper förbi ett flertal mindre och utanför farleden ligger flera öar, däribland Asperö (Lantmäteriet, 2023). Området avgränsas i söder av ett flackt naturområde, kallat Sjöbacka, samt till Dansholmen. Sjöbacka är ett gammalt utfyllningsområde (deponi) men idag används området för rekreatiönsändamål. I öst och i norr avgränsas området av bostadsbebyggelse, främst villor i olika storlekar, samt av mindre kontor och industriverksamheter som är kopplat till marin verksamhet. Vidare finns ett äldreboende vid den nuvarande kajen, cirka 100 meter nordväst om det nuvarande hamnområdet. Söder om hamnområdet mynnar Eskils kanal, se Figur 2.



Figur 2. Översiktlig karta över Fiskebäcks hamn (markerad med svart streckad rektangel) och angränsande områden. I nedre vänstra hörnet visas en översiktlig karta över Göteborgs inlopp, med Fiskebäck markerat med röd prick. Kartan är hämtad från Lantmäteriet och modifierad av Tyréns, 2023.

I Fiskebäcks hamn finns idag en större marina för fritidsbåtar som tillhör Grefab samt ett flertal båtbyggare som ägs av privata aktörer och Fiskebäcks hamnbolag. Marinan med tillhörande byggare ligger i direkt anslutning till det planerade hamnområdet i norr och till den befintliga hamnen i väst. I Grefabs marina finns över 930 båtplatser, kajplatser samt plats för närmare 750 båtar inom uppläggningsområdet. Det finns också ett stort utbud av serviceanläggningar för båtägare i området, bland annat segelmakeri, båtmäklare, mastkran och ramp (Göteborgs stad, Grefab, 2023). Båtoppläggningsplatsen används som parkeringsplats under sommaren av både båtägare och badgäster och parkeringsmöjligheterna med bil under sommartid är goda. Vidare finns en mindre marina i Dansholmsviken. Marinan vid Dansholmsviken har ett korttidskontrakt och skall flyttas vid kontraktets utgång (WSP, 2018-08-17).

3.1 Fiskebäck som riksintresse för yrkesfiske

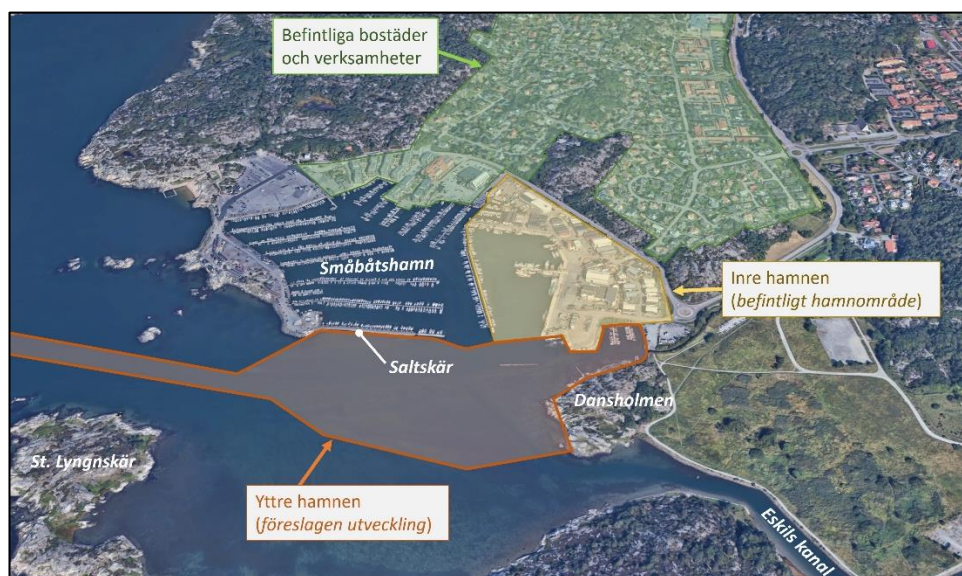
Fiskebäcks hamn är utpekad som riksintresse för yrkesfiske enligt hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 5 § (Havs och Vattenmyndigheten, 2020-01-08). Riksintresset innebär att den planerade användningen av mark- och vattenområdet ska säkerställa fiskesektorns tillgång till fångstområden, i både havet och i inlandsvattnet. Det är också avgörande att planering inom området säkerställer nödvändig infrastruktur inom hamnen med service för fiskesfartygen och lämpliga möjligheter för

landning av fångsten (Havs och Vattenmyndigheten, 2020-02-04). Enligt den översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige i maj 2022 framgår det att översiktsplanen tar hänsyn till riksintresset vid Fiskebäck hamn och att hamnfunktionen helt eller delvis är säkrad i detaljplan. Planering för fortsatt utveckling av hamnen i Fiskebäck med avseende på yrkesfiske pågår och kommunen ansåg att riksintressets funktion kan säkerställas genom att Fiskebäck och Donsö hamn kvarstår som riksintressen för yrkesfisket (Göteborgs stad, 2022). I Länsstyrelsens granskningsyttrande 2021 framgår det att föreslagen exploatering kan medföra framtida restriktioner för hamnverksamheten och att det är av stor vikt att framtida bebyggelser inom området planeras så att riksintresset kan tillgodoses (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2021-06-23).

4 Planerad utveckling av Fiskebäcks hamn

4.1 Befintliga förhållanden och förutsättningar för utveckling av Fiskebäcks hamn

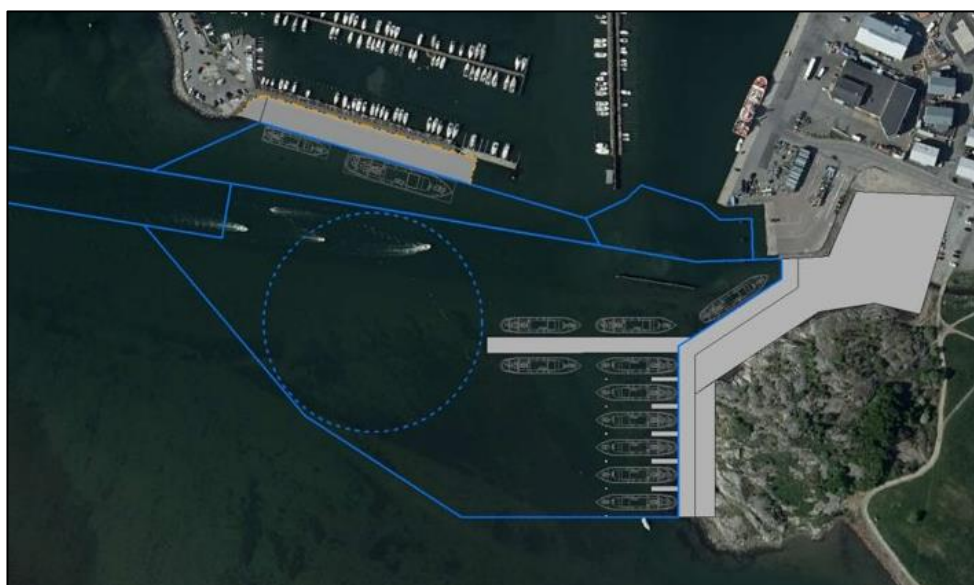
I Fiskebäcks hamn idag pågår endast småskalig fiskeverksamhet då muddringsdjupet inte tillåter större fiskefartyg att angöra hamnen. De mindre båtar vars djup underskrider vattendjupet angör idag i den inre befintliga hamnen, se Figur 3 nedan där den inre hamnen är markerad med gul färg.



Figur 3. Karta över Fiskebäcks hamn. Gul färg i kartan markerar den inre hamnen och orange markering visar det yttre hamnområdet. Grön färg markerar befintliga bostäder och verksamheter. Kartan är hämtad från Lantmäteriet och modifierad av Tyréns, 2023.

Möjligheterna att utveckla den inre hamnen för mer storskalig fiskeriverksamhet har genom tidigare utredningar bedömts olämpligt, bland annat på grund av hamnens begränsade kajtor på land. Detta har tidigare påpekats av Stadsledningskontoret som i ett PM framhävde att det inte bara är djupet i rännan som skulle bli problematisk vid en utveckling av den befintliga hamnen utan att det även komma råda platsbrist ifall antalet båtar ökar på sikt. Djupledsmuddring bedömdes således inte som en tillräcklig åtgärd, utan det skulle även krävas mer kajlängd i hamnen, något som det idag inte planeras för (Göteborgs stad, Stadsledningskontoret, U.Å). Vidare skulle en sådan utveckling medföra att det småskaliga fisket som idag nyttjar de befintliga kajerna kommer förlora värdefulla ytor till fördel för den industriella fiskeriverksamheten. Även delar av den närliggande småbåtshamnen skulle sannolikt behöva tas i anspråk vid en sådan utveckling.

Idag finns därför istället planer på utveckling av Fiskebäcks yttre hamn genom muddring. Muddringsarbetet planeras så att en 40 meter enkelriktad farled möjliggörs och efter avslutat arbete kommer vattendjupet i hamnen motsvara 9 meter. Utvecklingen i den yttre hamnen innebär också utbyggnad av nya kajer vid Dansholmen och viss ökning av hamnytan på land, se detaljer i Figur 4. Möjlighet till utbyggnad av kaj vid Saltskär undersöks i den pågående tillstånds- och planprocessen. Utvecklingen beräknas skapa plats för cirka 10 fiskefartyg med längder på upp till 90 meter (Göteborgs stad, 2023c).



Figur 4. Modifierad karta över yttre hamnen. I kartan är muddringsområdet markerat med blå linje och planerade kajer markerat med grått.

Inom området planeras också en vändzon söder om hamnområdet som ska kunna nyttjas av kajerna. Dansholmsviken planeras att fyllas ut, vilket möjliggör en serviceyta mellan Dansholmen och befintlig hamn som ska kunna nyttjas av yrkesfiskets verksamhet. Då vändzonen är placerad söder om småbåtshamnen kommer den endast att påverka ut- eller inseglande segelbåtar som passerar vändzonen vid en pågående vändning. Vidare möjliggör kajerna fler ytor där djupgående fiskefartyg kan angöra utan att komma i konflikt med befintlig småbåtshamn.

Muddringsarbetet i det yttre hamnområdet kräver bergsschaktning och muddring av lera. Då den yttre hamnen utgörs av djupare bergyta kommer bergsschaktningen begränsas till områden kring de planerade kajerna vid Saltskär och Dansholmen. En kostnadskalkyl för utveckling av den yttre hamnen genomfördes 2018 av WSP. Kostnadskalkylen inkluderade muddring av farleden i sydlig sträckning (dåvarande muddrings-alternativ 3), muddring av hamn, uppbyggnad av kajer, landarbeten samt övriga kostnader så som byggherrekostnader och oförutsedda kostnader. Under 2018 då kostnadskalkylen utfördes var två alternativa kajutformningar aktuella; kaj i västlig-östlig sträckning (omnämnd kajalternativ 1) samt kaj i nordsydlig riktigt (omnämnd kajalternativ 2). Den totala kostnaden uppgick till 166 och 126 miljoner för kajalternativ 1 respektive 2.

4.2 Tidigare utredningar i hamnen

4.2.1 Tidigare utredningar med avseende på buller- och luktstörningar

WSP genomförde år 2020 en buller- och luktutredning där störning från befintliga hamnen och den planerade yttre hamnen utvärderades med avseende på befintliga närboende. Mätningen visade att befintliga närboende idag utsätts för bullernivåer om 51-57 dB(A) från den befintliga fiskehamnen. Avståndet mellan befintliga bostäder och befintlig hamn är 50-100 meter. Motsvarade värde för den yttre hamnen bedömdes uppgå till 41-42 dB(A) från framtida fiskefartyg vid Dansholmen efter utvecklingen. Avståndet från Dansholmen till befintliga närboende är ca 300 meter. Bullernivåerna från den planerade utvecklingen av den yttre hamnen uppskattades således ha minimal påverkan vid befintliga bostäder (WSP, 2020-11-12).

I WSP:s rapport utvärderades också luktstörning från befintlig verksamhet. Undersökningen genomfördes som enkätundersökning där boende i området fick skatta luktpåverkan från befintlig verksamhet i den inre

hamnen. Undersökningen omfattade 11 slumpvist valda personer, bosatta mellan 20 och 300 meter från den befintliga hamnen. En av de 11 personer påpekade störande lukt från nyinkomna trålar med fiskrens. Då personen bodde mycket nära den inre hamnen bedömdes spridningen av lukt vara begränsad till källområdet. En utökning av fiskeriverksamhet i den yttre hamnen bedömdes således inte påverka befintliga närboende på grund av tillräckligt skyddsavstånd. Yrkesfiskare i Fiskebäcks hamn har också uttryckt önskemål om att kajen konstrueras på ett sådant sätt att lossning av fisk kan ske genom pumpledning med slutna system. Luktutsläpp från sådan verksamhet uppfattas inte, enligt representant för Fiskebäcks hamn. Dansholmen ligger cirka 250 meter söder om identifierade källor i området och är en del av Sjöbackaparken. Med dominerade sydvästvind sprids lukt från källor i området idag in mot land. Framtida aktivitet på planerad kaj kan påverka närliggande delar av Sjöbackaparken med tidvis luktstörning (WSP, 2020-11-12).

4.2.2 Tidigare utredning av föroreningshalt i sediment

WSP har tidigare genomfört en miljöteknisk sedimentundersökning i den planerade farleden omkring den yttre hamnen, med syfte utreda föroreningssituationen i det sediment som kan komma att muddras vid arbetet. Resultatet visade att föroreningshalterna i sedimentet huvudsakligen ligger i nivå med, eller precis under, de generella föroreningshalterna som återfinns inom Göteborgs kustområde. Enstaka prov påvisade förhöjda halter i relation till bakgrundshalterna, då med avseende på koppar och PCB. När resultaten jämfördes mot Naturvårdsverkets bedömningsgrunder påvisades ställvis förhöjda halter koppar, PAH, PCB och TBT. Vidare påvisade resultaten avsevärt lägre föroreningshalter i de djupare sedimentproven jämfört med de ytliga (WSP, 2018-03-05). En kompletterande provtagning av sedimentet kommer genomföras under våren 2023 av Tyréns.

4.2.3 Tidigare utredning för anläggning av Skärgårdsterminal

Fiskebäcks hamn har angetts som en alternativ plats för nytt färjeläge och skärgårdsterminal för persontrafik inom södra skärgården. I ett tjänsteutlåtande från f.d. Fastighetskontoret i Göteborg Stad 2022 ansågs det dock inte möjligt att kombinera en utvecklad fiskehamn med persontrafik. Enligt Fiskebäcks Utvecklings AB blir konsekvenserna av att föreslagen yta reserveras för skärgårdstrafik och persontrafik realiserar inte bara att utveckling av fiskehamnsverksamheten omöjliggörs utan också att nuvarande verksamhet i befintlig hamn försvåras.

Fastighetskontoret ansåg därför att det, i enlighet med kommunfullmäktiges beslut, är yrkesfiskets verksamhet som ska säkerställas på platsen. Detta beslut ligger även i linje med riksintresset för yrkesfiske hamn (Göteborgs stad Fastighetskontoret, 2022-03-14).

5 Motivering till vald plats för utveckling

Under 2018 utfärdades ett tjänsteutlåtande av Stadsledningskontoret Göteborgs stad, med bakgrund utvecklingen av den yttre hamnen i Fiskebäck för framtida fiskeverksamhet. Ett av syftena med utredningen var att identifiera miljömässiga faktorer som talade för att en muddring var otänkbar. Några sådana kunde inte hittas enligt stadsledningskontorets bedömning. Det framgick att muddringen och kajutbyggnaden naturligtvis innebar konsekvenser, men att en fortsatt process var lämplig (Göteborgs stad, 2018-09-03b). Fiskarna själva pekar på flera fördelar med en farledsfördjupning till Fiskebäcks hamn. Tillsammans med farledsfördjupning och ny kaj är ett fryshus en viktig fråga då det ger bättre förutsättningar att landa fångst i Fiskebäck vilket bidrar till att hålla en hög kvalitet på leveranserna till beredningsindustrin (Göteborgs stad, 2018-09-03a).

Rådande kunskapsläge har visat att utvecklingsförslaget medför minimalt intrång på befintlig verksamhet i området, detta då hamnen planeras på ett sådant sätt att varken småbåtshamnen eller de ytor som idag nyttjas av mindre fiskebåtar tas i anspråk i samband med utvecklingen. Utöver att de fritidsbåtar som kommer söderifrån genom Eskils kanal kommer behöva göra en sväng runt den nya piren för att ta sig in i småbåtshamnen kommer småbåtshamnen inte påverkas av utbyggnationen. Fiskebäck kan således fortgå som en attraktiv småbåtshamn samtidigt som riksintresset för yrkesfiske uppnås. Detta gäller också för de småskaliga fiskebåtar som idag nyttjar Fiskebäcks inre hamn för landning av fisk. Utvecklingsförslaget inkluderar dock utfyllnad för hamnyta på land norr om Dansholmen, vilket kommer innebära att en tillfällig småbåtshamn med plats för ca 45 båtar behöver tas bort. Hamnen anlades 2018 med kunskap om att en konflikt finns med fiskeintresset och hamnen upplåts därför genom korttidskontrakt (WSP, 2020-11-12).

Kunskapsunderlaget har inte kunnat hitta några alternativa lokaliseringar i Fiskebäcks hamn som bedöms likvärt lämpliga för fortsatt hamnutveckling. Utveckling av den befintliga hamnen bedöms inte möjlig att genomföra utan konflikt med befintlig verksamhet då de ytor som idag nyttjas av småbåtshamnen och mindre fiskebåtar skulle behöva tas i anspråk vid ett

sådant planförslag. Vidare föreligger en risk för förhöjda bullernivåer till närboende närmast kajen ifall en utveckling skulle ske i den inre hamnen. Utveckling av den yttre hamnen minimerar denna risk då avståndet mellan fartygen och befintliga bostäder i närområdet ökar.

6 Slutsatser

Kunskapsunderlaget har påvisat att det finns ett stort behov att öka möjligheten för yrkesfiskare att landa fångst i svenska hamnar. Idag utgör svenskt fångad fisk som landas i Sverige endast en mindre andel av den totala fångsten. En betydande andel av fångsten går istället till Danmark och Norge vilket medför en förlorad landningsavgift till svenska hamnar. Avgörande orsaker för den utländska landningen är bland annat svenska hamnars bristfälliga landnings- och lossningskapacitet samt djup in till hamnen. De hamnar som skulle ha möjlighet att ta emot fångst är för grunda för dagens djupgående fartyg och det föreligger således ett behov att möjliggöra landning och lossning av fisk från större fartyg i en svensk hamn.

Ett bra alternativ för fortsatt hamnutveckling är Fiskebäcks hamn, vilken är utpekad som riksintresse för yrkesfiske enligt hushållningsbestämmelserna i Miljöbalken. I Fiskebäcks finns idag etablerade tjänster för underhåll och reparationer i hamnen. Dock kan djupgående fiskefartyg inte angöra hamnen idag på grund av begränsat djup. Stadsledningskontoret har därför gett Exploateringsförvaltningen (före detta Fastighetskontoret) i uppdrag att utveckla Fiskebäcks hamn genom muddring av farled och utbyggnad av kajer.

I Fiskebäck finns idag en inre befintlig hamn där mindre fiskebåtar kan angöra. Vidare finns en småbåtshamn i området. Då ytan för att angöra vid kajen är begränsad finns det i dagsläget inget planförslag på att utveckla den befintliga hamnen för det storskaliga yrkesfisket. Istället har ett utvecklingsförslag tagits fram för den yttre hamnen vilket medför muddring av inseglingsrännan samt uppförandet av två nya kajer.

Rådande kunskapsläge visar att den yttre hamnen är den mest lämpade lokaliseringen för fortsatt hamnutveckling i Fiskebäck. Bedömningen har baserats på ett flertal aspekter som lyfts i dokumentet, där tillgängligheten och möjligheten att bibehålla Fiskebäcks småbåtshamn varit vägledande faktorer.

Referenser

Göteborgs hamn. (2023). *Arendal 2 - en ny hamnterminal*. Hämtat från <https://www.goteborgshamn.se/hamnens-projekt/en-ny-hamn-i-arendal/>

Göteborgs stad. (2018-09-03a). *Fiskennäringen utveckling i Göteborg. Tjänsteutlåtande, Dnr: 1323/17*.

Göteborgs stad. (2018-09-03b). *Muddring och utbyggnad av kaj i Fiskebäcks hamn. Tjänsteutlåtande. Dnr: 0861/16*.

Göteborgs stad. (2018-10-03). *Yrkande farledsfördjupning och utbyggnad av kaj i Fiskebäck. Yrkande (M) (L) (KD) Kommunstyrelse. Ärende 2.1.5. .*

Göteborgs stad. (den 19 05 2022). *Översiktsplan, kartvisare*. Hämtat från <https://oversiktsplan.goteborg.se/>

Göteborgs stad. (2023c). *Fiskebäcks hamn*. Hämtat från <https://goteborg.se/wps/portal/start/goteborg-vaxer/hitta-stadsutvecklingsprojekt/stadsomrade-sydvest/fiskebacks-hamn>

Göteborgs stad Fastighetskontoret. (2022-03-14). *Remiss från byggnadsnämnden avseende förstudie framtida skärgårdsterminal för persontrafik inom detaljplan för Fiskebäcks hamn. Tjänsteutlåtande, Dnr: 0184/22*.

Göteborgs stad, Grefab. (2023). *Fiskebäck*. Hämtat från <https://goteborg.se/wps/portal/enhetssida/grefab/hamnar/fiskeback>

Göteborgs stad, Stadsledningskontoret. (U.Å). *PM kring utveckling av Fiskebäcks hamn mm*.

Havs och Vattenmyndigheten. (2020-01-08). *Förteckning över områden av riksintresse för yrkesfiske enligt Miljöbalkens 3 kapitel och 5 §. Områden i havet, inlandsvatten och fiskehamnar. Dnr: 2244-18*.

Havs och Vattenmyndigheten. (2020-02-04). *Riksintresse yrkesfisket*. Hämtat från <https://www.havochvatten.se/artter-och-livsmiljoer/atgarder-skydd-och-rapportering/skyddade-omraden/riksintressen/riksintresse-yrkesfisket.html#h-RiksintresseforyrkesfiskeiHavsplanerna>

Havs och Vattenmyndigheten. (2023a). *Fångststatistik yrkesfisket*. Hämtat från Fångststatistik: <https://havbipub.havochvatten.se/analytics/saw.dll?PortalPages&Po>

rtalPath=%2Fshared%2FHemsidan%2FLoggbas%2F_portal%2FFisk
kdammen

Jordbruksverket. (2023). *Vägen framåt mot mer livsmedel av svenskfångad sill och skarpsill. Kapacitet i landning och beredning av fisk i Sverige. Rapport 2023:8.*

Lantmäteriet. (2023). *Min karta*. Hämtat från
<https://minkarta.lantmateriet.se/>

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2021-06-23). *Utställt förslag till
översiktsplan (ÖP), Göteborgs stad.*

WSP. (2018-03-05). *MILJÖTEKNISK SEDIMENTUNDERSÖKNING.
UTREDNING AV UTVECKLING AV FISKEBÄCKS HAMN .*

WSP. (2018-08-17). *RAPPORT. UTREDNING AV UTVECKLING AV
FISKEBÄCKS HAMN.*

WSP. (2020-11-12). *FISKEBÄCKS HAMN. TILLÄGG TILL
MUDDRINGSUTREDNING.*

Älvstranden Utveckling AB. (2019). *Miljörapport Frihamnen.*