

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 framtagen 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.

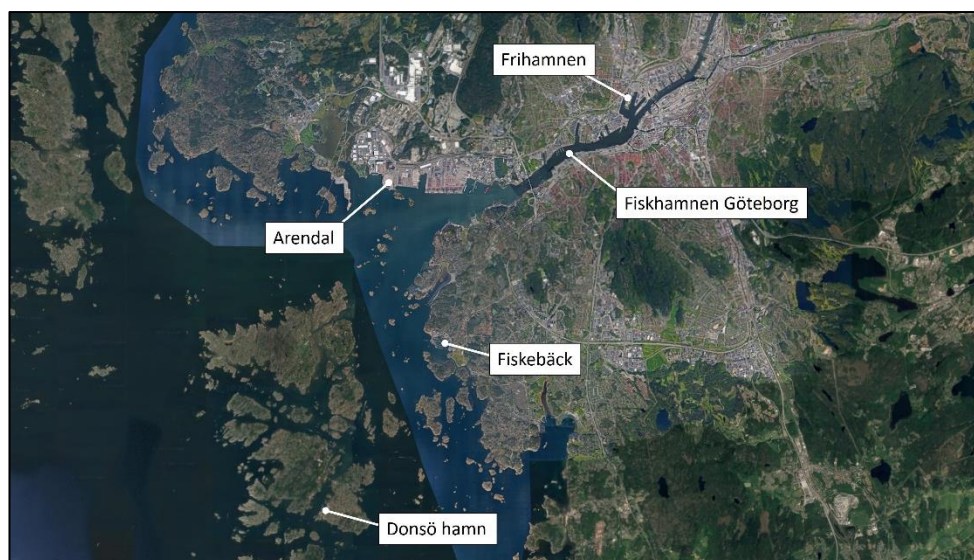
Förstahandsmottagare för sill i Sverige finns idag i bland annat Simrishamn, Nordersund och Ellös, där endast Ellös är belägen på Västkusten. Det maximala djupet vid i Simrishamn och Nordersund är 5 meter och flera pelagiska fiskefartyg är idag så stora att de har svårt att lossa fisk i dessa hamnar. 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 Rönneby 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

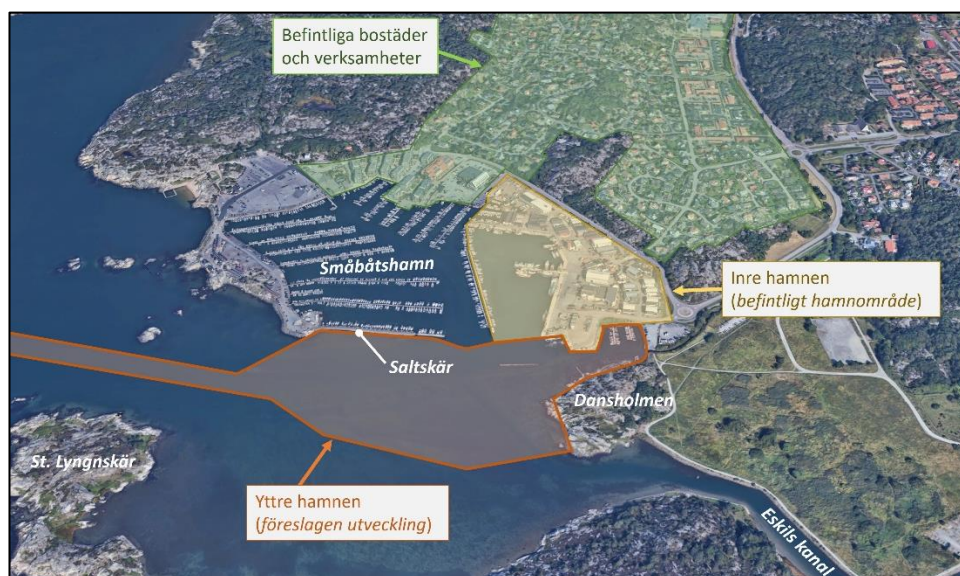
Fiskebäcks hamn är utpekad som riksintresse för yrkesfiske enligt hushållningsbestämmelserna i Miljöbalkens 3 kap 5 § (Havs och Vattenmyndigheten, 2020-01-08). Riksintresset innebär att den planerade användningen av mark- och vattenområdet ska säkerställa fiskesektorns tillgång till fångstområden, i 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

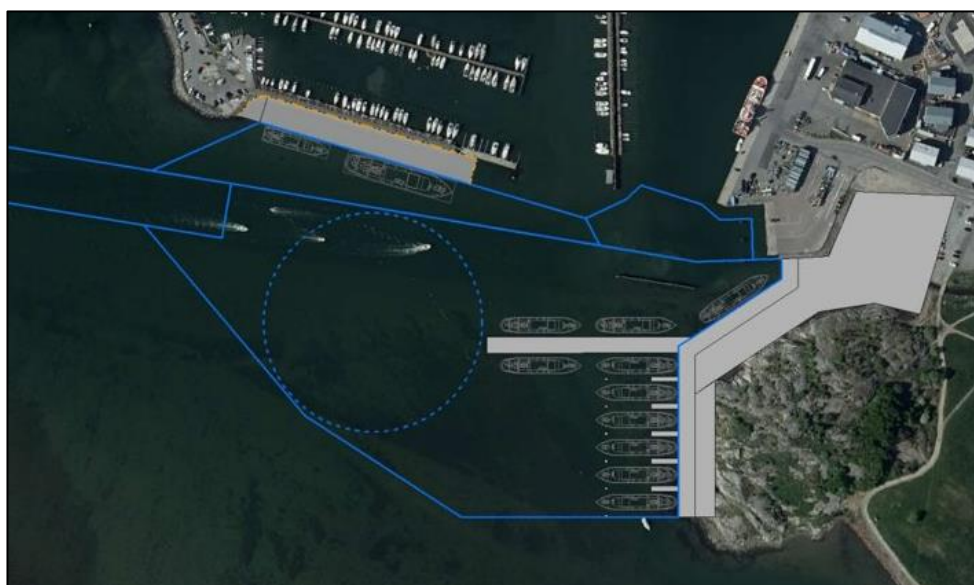
I Fiskebäcks hamn idag pågår endast småskalig fiskeverksamhet då muddringsdjupet inte tillåter större fiskefartyg att angöra hamnen. De mindre båtar vars djup underskrider vattendjupet angör idag i den inre befintliga hamnen, se Figur 3 nedan där den inre hamnen är markerad med gul färg.



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-sydvast/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.*