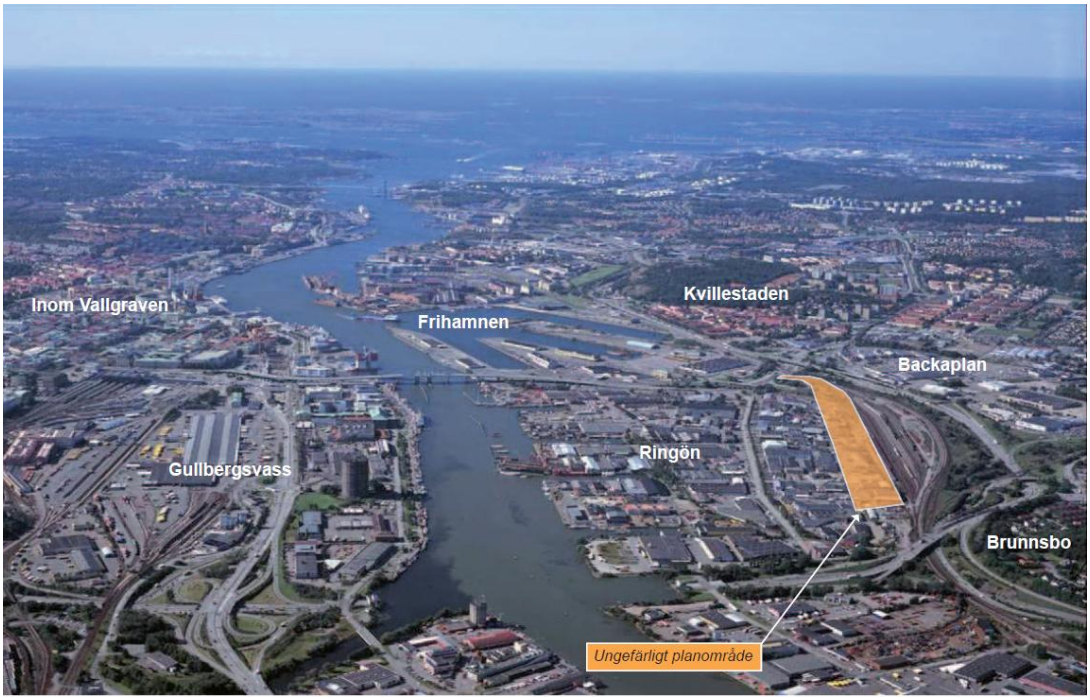
Detaljplan för
Spårvagnshall på Ringön



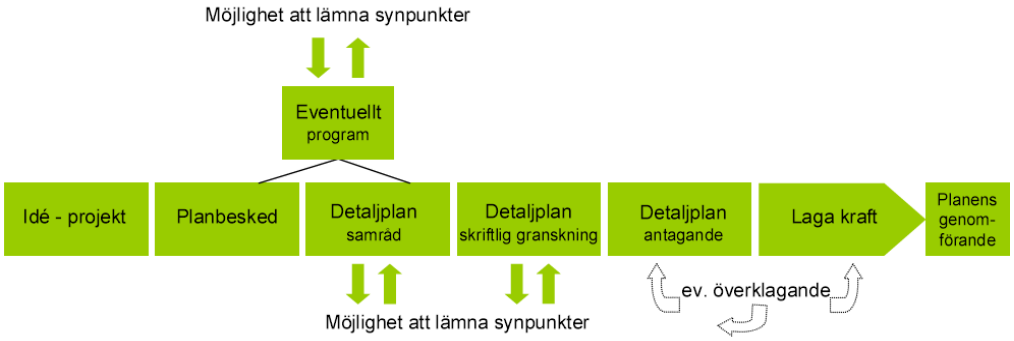
Samrådshandling
April 2014

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt
Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Magnus Larsson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 46
Per Osvalds, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 18 51
Mattias Hedeberg, Fastighetskontoret, tfn 031-368 11 90
Roger Månsson, Trafikkontoret, tfn 031-749 60 39

Samrådstid: 2014-04-23 – 2014-06-10

Göteborgs Stad

Planhandling (FIIa xxxx)

Datum: 2014-04-23

Diarienummer SBK: 0316/11
Handläggare SBK, Magnus Larsson
tel: 031-368 19 46
magnus.larsson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 5355/11
Handläggare FK, Mattias Hedeberg
Tel: 031-368 11 90
mattias.hedeberg@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för spårvagnshall på Ringön inom stadsdelen Kvillebäcken i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enlig PBL (2010:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser
- Illustrationskarta

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Grundkarta

Utredningar:

- Riskutredning
- Geoteknisk utredning
- Markmiljöundersökning
- Bullerutredning

Innehåll

SAMMANFATTNING: 1
Planens syfte och förutsättningar *1*
Planens innebörd och genomförande *1*
Överväganden och konsekvenser *2*
Avvikelser från översiktsplanen *3*
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR .....
Syfte *4*
Läge, areal och markägoförhållanden *4*
Planförhållanden *5*
Mark, vegetation och fauna *5*
Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse *6*
Sociala aspekter *6*
Trafik och parkering, tillgänglighet och service *6*
Teknik *6*
Störningar *6*
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE 7
Bebyggelse *7*
Trafik och parkering *8*
Tillgänglighet och service *9*
Friytor *9*
Sociala aspekter *9*
Teknisk försörjning *9*
Övriga åtgärder *11*
Fastighetsindelning *13*
Huvudmannaskap och ansvarsfördelning *13*
Fastighetsrättsliga frågor *14*
Avtal *17*
Tidplan *19*
Genomförandetid *20*
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER 20
Nollalternativet *22*
Sociala konsekvenser och barnperspektiv *23*
Miljökonsekvenser *23*
Ekonomiska konsekvenser *26*
<ÖVERRENSSTÄMMELSE MED/AVVIKELSER FRÅN ÖVERSIKTSPLANEN 27

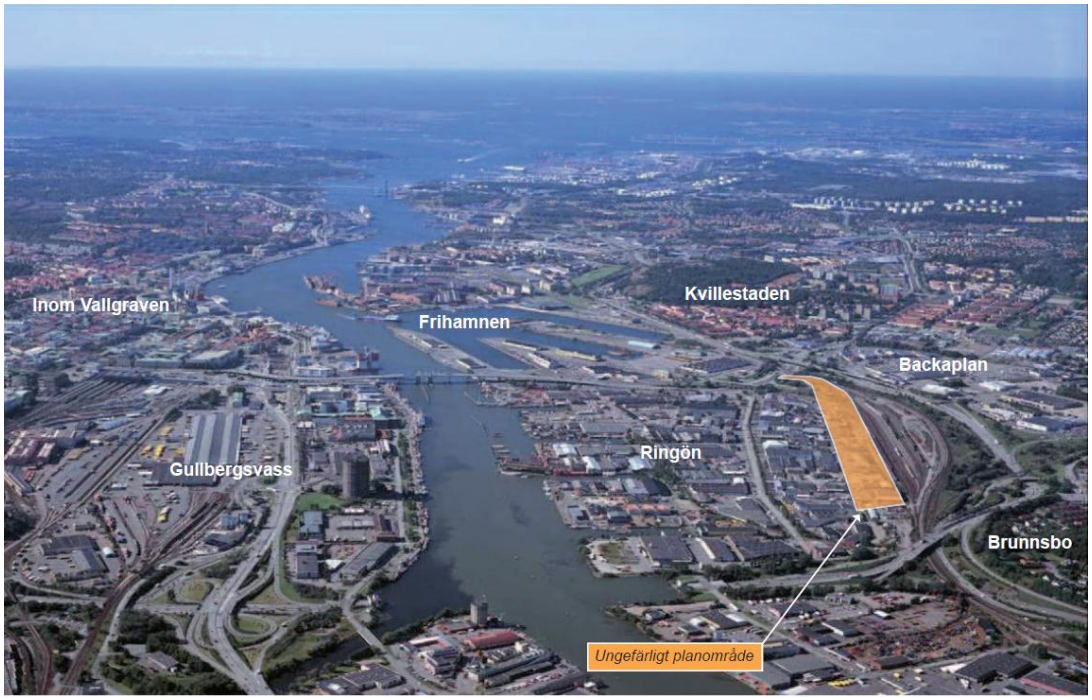
Sammanfattning:

Planens syfte och förutsättningar

Planen syftar till att skapa byggrätt för en spårvagnshall med verkstäder och personalutrymmen på norra Ringön i anslutning till Kvillebangårdens spårområde. Planen omfattar även anslutningsspår till trafiknätet i närheten av nuvarande hållplatsen Frihamnen. Vidare omfattas nya lokalgator i anslutning till planens avgränsning mot söder.

Göteborgs stad har som mål att öka andelen kollektivtrafikresor. Behovet av ytterligare depåkapacitet är stort redan med dagens spårvagnsflotta och förväntas öka ytterligare i takt med att spårvagnstrafiken utökas och nya vagnar levereras och tas i trafik.

Placeringen vid Kvillebangården på Ringön är fördelaktigt ur ett trafikeringsperspektiv med ett centralt läge i Göteborgs spårvägsnät samtidigt som placeringen på Ringön möjliggör trafik på befintliga och planerade spårvagnsspår på Hisingen vid eventuell störning på Göta-Älvbron.



Planens innebörd och genomförande

Planförslaget innebär att en spårvagnshall med en kan uppföras på Norra Ringön. Planområdets yta är ca 80 000 m^2 varav ca 45 000 utgörs av den föreslagna hallen. Vagnhallen ska innehålla plats för uppställning av spårvagnar som inte är i trafik, rengöring, underhåll och service. Förutom uppställning skall verkstadslokaler för underhåll och reparation och personalutrymmen finnas.

Förutom själva spårvagnshallen innehåller planen anslutningsspår ut till trafiknätet i närheten av nuvarande hållplatsen Frihamnen samt längs delar av planområdet en lokalgata söder om hallen mellan densamma och den befintliga bebyggelsen på Norra Ringön.

Överväganden och konsekvenser

Lokalisering

En lokaliseringsutredning för en ny spårvagnsdepå har genomförts (Ramböll, 2010) I utredningen har ett trettiotal lägen identifierats och studerats. Utredningen pekade ut sex lägen som lämpliga att gå vidare med. Ytornas disposition studerades inte utan fokus låg på lokaliseringen i förhållande till tillgänglig ytas storlek. Inför framtagandet av samrådshandlingarna har lokaliseringsutredningen aktualiserats och en förnyad bedömning har gjorts av de av de föreslagna placeringarna som är belägna på Hisingen. Utredningen pekar ut två lämpliga placeringar, dels den aktuella på Ringön, dels Volvo lastvagnars tomt vid Eketrägatan. Staden har sedan bedömt Ringön som det fördelaktigaste alternativet främst av trafikmässiga skäl då det ligger mer centralt i spårvagnsnätet. Utifrån givna förutsättningar för de utpekade placeringarna beslutade byggnadsnämnden i juni 2011 att påbörja aktuellt planarbete med en lokalisering av spårvagnshallen till området söder om Kvillebangården på Ringön. Bedömning av Ringön som det mest fördelaktiga alternativet grundas främst på trafikmässiga skäl, med en central placering i nuvarande och framtida spårvagnsnät, men även på avstånd till bostäder och placering vid befintlig barriär med möjlighet till minskad risk- och bullerpåverkan på resterande delar av Ringön.

Kvillebangården och hamnbanan

Förslaget innebär att mark tas i anspråk inom Kvillebangården som ingår i riksintresse för kommunikationer. (hamnbanan) Förslaget har utformats i dialog med trafikverket på ett sådant sätt att riskintresset inte ska påverkas negativt.

Motstående exploateringsintressen

Inom planområdet finns flertalet verksamheter som måste omlokaliseras när marken tas i anspråk för spårvagnshallen. Det allmänna intresset av väl fungerande spårvagnstrafik bedöms väga tyngre än de enskilda verksamheternas intressen. Sedan 2012 pågår förhandlingar om förvärv av tomträtter och fastigheter inom planområdet och ett flertal avtal om förvärv har tecknats.

Stadsutveckling

Ringön och Frihamnen är områden för framtida stadsutveckling. Placeringen av spårvagnshallen kan påverka utvecklingsmöjligheterna genom att ta stora markarealer i anspråk och genom att utgöra en barriär i området. Planens utformning med en långsmal anläggning längs den befintliga barriär som utgörs av bangården syftar till att minimera denna påverkan. Placeringen innebär också att mycket av den mark som tas i anspråk har begränsad användbarhet förr vissa andra ändamål på grund av störningar från järnvägsverksamheten. Placeringen och anläggningens långsmala form innebär även att den befintliga kartersstrukturen kan bibehållas intakt vilket kan stödja en gradvis utveckling av området. Planen bidrar vidare till att knyta ihop flera av de nord-sydliga gatorna i området som idag slutar i återvändsgränder.

Avvikelser från översiktsplanen

Hamnbanan och Kvillebangården utgör riksintresse för kommunikationer enligt MB kap 3 och 4. Förslaget innebär att mark som idag används som bangård tas i anspråk för spårvagnshallen. Planarbetet sker i dialog med trafikverket i syfte att säkerställa att riksintresset inte påtagligt skadas genom de föreslagna åtgärderna.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för etablerandet av en spårvagnshall med uppställning och verkstäder på norra Ringön, anslutningsspår från hallen ut till trafikspår i närheten av nuvarande hållplats Frihamnen samt en lokalgata mellan hallen och den befintliga bebyggelsen på norra Ringön.

Enligt K2020 (Kollektivtrafikprogram för Göteborgsregionen antaget av GR i april 2009) är inriktningen att 40 procent av resandet ska ske med kollektivtrafik år 2025. Detta ställer höga krav på utbyggnad och utveckling av kollektivtrafiken vilket för spårvagnstrafikens del bland annat innebär ökad turtäthet med behov av fler vagnar som följd. I K2020 ligger också förslag om utbyggnad av spårvägsnätet. Bland annat föreslås en ny spårvagnslinje till Norra älvstranden och en annan till Backa. Även detta leder till behov av fler vagnar samt till utökad trafik på Hisingen.

I dagsläget finns två spårvagnsdepåer i Göteborg. Dels Majorna från 1900-talets början med en yta på ca 15000 m2. Dels vid Rantorget i Gårda från 1980-talet med en yta på ca 30 000 m2. Ingen av dessa har någon ytterligare kapacitet för nya spårvagnar utan är i själva verket redan idag överbelagda. Utöver depåerna i Gårda och Majorna används för närvarande Säröbanans gamla verkstad vid Margretebergsgatan som provisorisk depå i väntan på att depåkapaciteten ska förbättras.

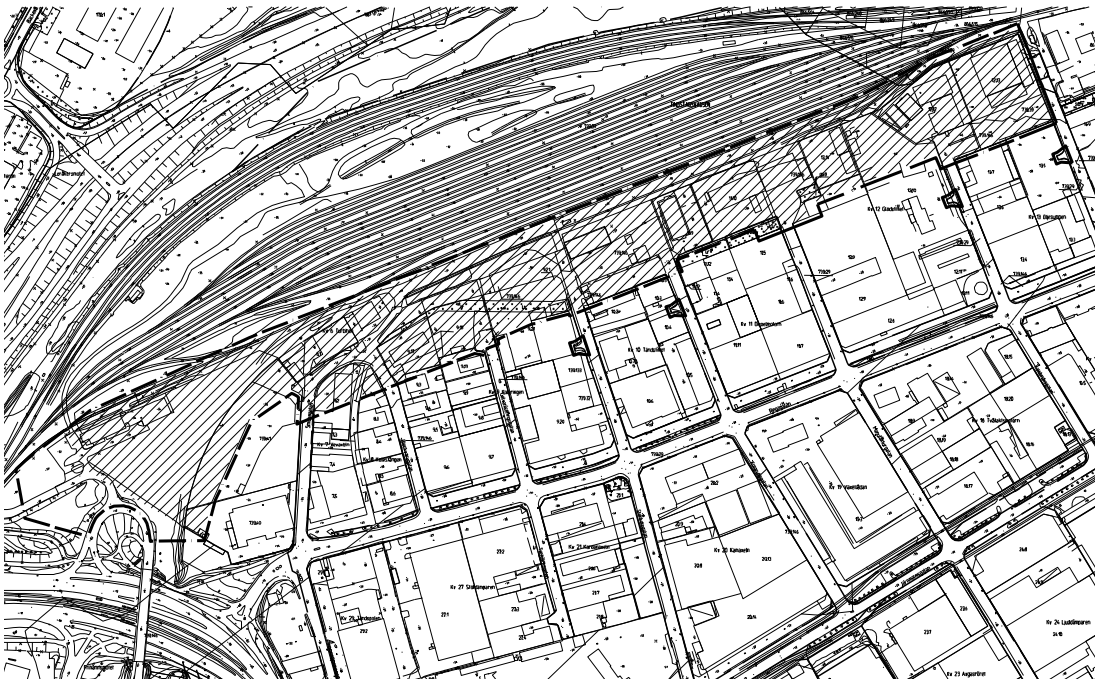
Byggnadsnämnden beslutade 2011-06-21 om uppdrag och samråd för detaljplan för spårvagnshall på Ringön efter en begäran från trafikkontoret. Intressentens motiv till förändring är att skapa utrymme för den utökade spårvagnsflotta som behövs för att staden ska kunna uppfylla målen om ökat kollektivtrafikresande. För att åstadkomma detta behövs ytterligare uppställnings- och verkstadskapacitet vid sidan av de befintliga spårvagnshallarna i Majorna och Gårda.

Läge, areal och markägoförhållanden

Planområdet är beläget vid Kvillebangården på norra Ringön, cirka 1 kilometer norr om Göteborgs centrum.

Planområdet omfattar cirka 8 hektar och ägs till större delen av Göteborgs stad. Flertalet fastigheter inom planområdet är upplåtna med tomträttsavtal. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

På de kommunala fastigheterna Tingstadsvassen 739:39 och 739:146 finns flertalet arrenden som kommer att sägas upp till följd av planens genomförande.



Grundkarta med planområdet inritat

Planförhållanden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger för Ringön utredningsområde för stadsutveckling (R2)

Bangårdsområdet och hamnbanan omfattas av skydds- och bedömningszon runt transportled för farligt gods. I samband med planarbetet genomförs en utförlig riskutredning.

Delar av planområdet belägna inom bangårdsområdet och området vid Frihamnsmotet omfattas tillsammans med Backaplansområdet och Hjalmar Brantingsplatsen av utredningsområde för kommunikationer.

Översiktplanen anger vidare ett vägreservat över den västra delen av planområdet från Backaplan till Hjalmar Brantingsleden, frihamnen och brofästet. En sådan förbindelse har studerats under planarbetets gång och bedömts som svårgenomförbar med hänsyn till höjder inom området i relation till den fria höjd som krävs över de elektrifierade järnvägsspåren på hamnbanan. I stället har en tänkbar framtida vägförbindelse runt den västra ändan av bangårdsområdet med passage under järnvägen i samband med järnvägsviadukten över Hjalmar Brantingsleden föreslagits.

Detaljplan /stadsplan
Gällande detaljplan akt.nr F3650 är fastställd 1985 och anger området för järnvägsändamål samt bebyggelsekvarter för industriändamål och viss handel. Genomförandetiden har gått ut. I del av planområdet (Frihamnsmotet) gäller detaljplan F3306 som anger området för trafikändamål. Planens genomförandetid har gått ut.

Mark, vegetation och fauna

Planområdet är sedan tidigare i sin helhet exploaterat för industri- och trafikändamål. Vegetationen är sparsam och inskränker sig inom större delen av området till mindre

planteringar och på sina ställen buskage på överblivna ytor. I områdets västra del norr om Frihamnsmotet finns gräsytor med träd och buskar mellan trafikytorna i norr och söder.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Området är sedan tidigare exploaterat och saknar kända fornlämningar. Den befintliga bebyggelsen utgörs av verksamheter av skilda slag. Inga särskilda kulturhistoriska värden har noterats.

Sociala aspekter

Ringön är idag ett centralt verksamhetsområde med en mångfald av olika verksamheter. Området präglas av en övergripande rutnätsplan med Ringögatan som huvudgata och enda genomgående stråk. Gatorna norr om Ringögatan är huvudsakligen återvändsgränder. Området är svagt integrerat med omgivande stadsdelar och präglas av barriärer i form av vatten, järnvägsspår och trafikleder.

Ringön är ett utredningsområde för framtida stadsutveckling. I framtiden finns ambitionen att knyta ihop Ringön med omgivande stadsdelar, främst med frihamnen och området kring Hjalmar Brantingsplatsen och den nya Götaälvbron. Tanken är att området gradvis skall bli med diversifierat med en högre exploatering.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Området nås med bil från Ringögatan via de olika nordsydliga tvärgatorna. Specifik GC-väg finns inte. Parkeringar för de olika verksamheterna inom området finns främst på kvartersmark.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är spårvagnshållplatsen Frihamnen i anslutning till planområdets västra del. Tillgängligheten i denna del får anses god medan områdets östra delar har dålig tillgänglighet med kollektivtrafik.

Teknik

Ledningar för VA, el och tele finns framdragna i gatorna söder om den föreslagna hallen och till de verksamheter som idag finns inom planområdet

Två tryckavloppsledningar med dimension 600 mm löper längs och delvis genom planområdets södra del. Dessa ledningar vid spårvagnsdepån anses som kritiska vilket innebär att deras funktionalitet och status är extra viktig för nätet.

Fjärrvärme har nyligen byggts ut på Ringön med huvudledning i Ringögatan.

Störningar

Området utsätts för buller från verksamheten inom Kvillebangården och järnvägstrafiken på Hamnbanan samt Vägtrafiken på de omgivande trafiklederna. Lokalt kan även bullerstörningar från verksamheterna inom eller i anslutning till området finnas.

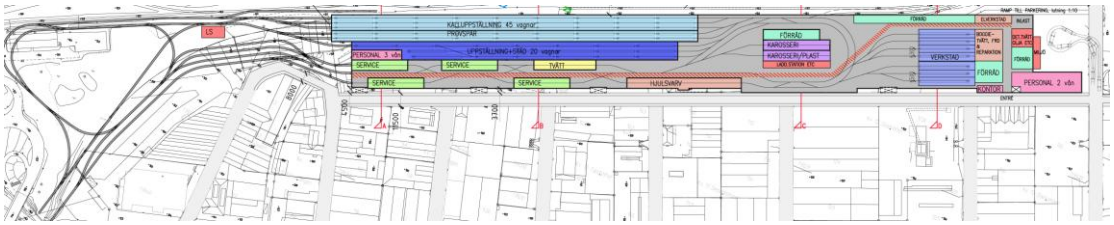
Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av uppställningshall för spårvagn med tillhörande verkstäder, serviceutrymmen och personalutrymmen. Detaljplanen omfattar även spåranslutning till spårvagnsnätet och en vändslinga väster om den föreslagna hallen. Vidare omfattar planen en lokalgata längs delar av planområdets södra gräns som knyter samman flera av de nordsydliga återvändsgatorna på Norra Ringön från Smidesgatan i väster till stålverksgatan (Bessemergatan) I öster.

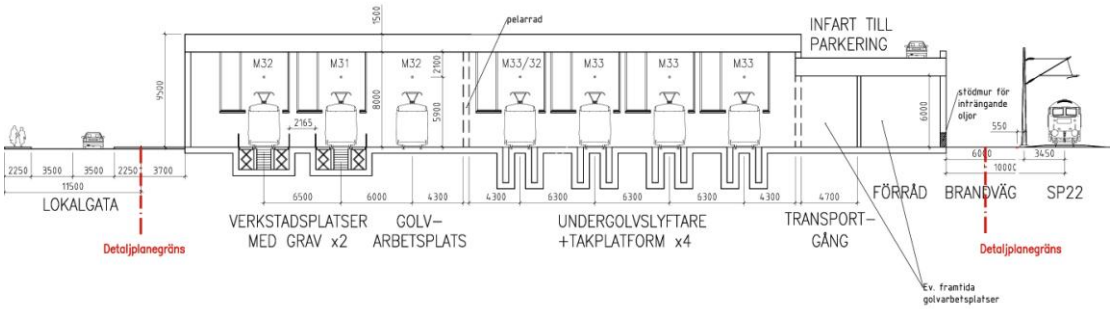
Kvartersmarken förslås upplåtas med tomträtt av fastighetsnämnden till exploatören. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatören. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.Exploatör är ännu inte utsedd.

Bebyggelse

Planen innebär att området planläggs som kvartersmark för trafikändamål med preciseringen allmän spårvagnstrafik. Inom större delen av planområdet införs en byggrätt för spårvagnshall. I planområdets västra del som är avsedd för rangering och anslutningsspår finns endast byggrätt för komplementbyggnader. Det kan då röra sig om mindre byggnader av teknisk karaktär såsom transformatorstationer, ställverk och liknande.



Förslaget innebär byggrätt för en ca 650 x 65 meter stor byggnad med en högsta byggnadshöjd om 15 meter. Byggrättren möjliggör en spårvagnshall med plats för ca 60 spårvagnar inklusive verkstadsplatser, service och personalutrymmen. Byggnaden planeras så att verkstadsplatser och annan personalintensiv verksamhet i första hand placeras i den södra delen medan uppställningsspår i huvudsak finns i norr. Delar av byggnadens tak utformas för att användas som personalparkering.



I planen införs bestämmelser som reglerar byggnadens utformning med hänsyn till risker i samband med hantering av farligt gods inom den angränsande bangården. Alla byggnadsdelar inom 50 meter från byggnadens norra fasad skall vara utförda i obrännbart material. Väggar inklusive dörrar och fönster inom 30 meter från byggnadens norra fasad skall vara utförda minst motsvarande brandklass IE 30. Dessa bestämmelser syftar till att säkerställa att byggnaden har ett tillräckligt skydd mot brand eller explosion inom bangårdsområdet. Vidare finns bestämmelser som syftar till att säkerställa att byggnaden ska kunna utrymmas på ett säkert sätt vid en eventuell olycka. Bestämmelserna anger att entréer, utrymningsvägar samt vistelseytor utomhus skall placeras så att de vetter bort från järnvägen. Friskluftsintag skall placeras så långt bort från bangården som möjligt för att inte påverkas vid utsläpp av giftig gas.

Rivning av byggnader

Vid planens genomförande kommer byggnader inom fastigheterna Tingstadsvassen 6:1, 11:9, 11:10, 12:10, 12:12, 12:13 samt 12:14 att behöva rivas liksom ett antal byggnader med tillfälligt lov på Tingstadsvassen 739:39 och 739:146.

Trafik och parkering

Gator, GC-vägar

Planförslaget innebär att delar av en ny lokalgata tillkommer söder om den planerade spårvagnshallen. För att i möjligaste mån minska intrånget på verksamhetsmark har lokalgatan utelämnats vid vissa kvarter i planförslaget. Lämpligen kan lokalgatan kompletteras i dessa stycken vid framtida planläggning. Lokalgatan inordnar sig i Ringöns befintliga rutnätsplan och binder ihop de nordsydliga gatorna Smidesgatan, Bleckvarugatan och Galvaniseringsgatan. Vidare förbinds Stenkolsgatan med Kolgruvegatan och Kalkbruksgatan med Stålverksgatan.

Förändringen innebär att dessa gator, som med undantag av de första två är återvändsgator idag binds samman och att rundkörningsmöjlighet uppstår för vissa av kvarteren norr om Ringögatan. Lokalgatan planeras för en körbanebredd på 7 meter för att medge tillräckligt svängutrymme för stora fordon som 24-meterslastbilar.

I norra änden av Manufakturgatan, som saknar rundkörningsmöjlighet, läggs mark som lokalgata i form av en T-korsning för att ge möjlighet till backvändning.

Utformning av T-korsningen liksom alternativ vändmöjlighet i mitten av Manufakturgatan kommer att studeras vidare under planarbetet.

Lokalgatan planeras med gångbana på norra sidan. Cykeltrafik förutsätts nyttja körbanan vilket bedöms ge acceptabel standard med tanke på den relativt begränsade trafikmängd som kan förutses.

Parkering / cykelparkering

Parkering för vagnhallens behov förutsätts anordnas inom kvartersmark. Bilparkering kan lämpligen anordnas på byggnadens tak, förslagvis med uppkörningsmöjlighet i anslutning till Stålverksgatan. Cykelparkering bedöms kunna ordnas på ett tillfredställande sätt söder om hallen mellan denna och lokalgatan.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten med kollektivtrafik i närområdet påverkas inte av den föreslagna spårvagnshallen. Sett till staden som helhet ger en spårvagnshall på centrala Hisingen förutsättningar för en rationell trafikering med god tillgänglighet till spårvagnsnätet och mindre tomkörning. Vidare ger placeringen på Hisingen en robusthet i systemet i och med att trafiken på befintliga och kommande spårvagnslinjer på Hisingen kan fortgå vid längre störningar på Göta-Älv bron.

Den plana marken inom planområdet och den långsträckta byggnaden ger god möjlighet att anordna entréer och utrymningsvägar med god tillgänglighet.

Friytor

Planförslaget innehåller inga friytor.

Naturmiljö,

Området är idag exploaterat och planförslaget bedöms inte innebära att någon naturmark tas i anspråk.

Upphävande av strandskydd

Ingen del av planområdet omfattas av strandskydd.

Sociala aspekter

Planförslaget ligger i linje med områdets karaktär av verksamhetsområde. Dock är skalan på den föreslagna verksamheten en annan än den som annars är utmärkande för området.

Planförslaget knyter samman flera av de befintliga återvändsgränderna och bidrar på så sätt till att öka möjligheterna att röra sig i området.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten skall i första hand tas om hand på kvartersmark. Planförslaget innebär att andelen tak inom området ökar vilket kan medföra ökade dagvattenflöden. En dagvattenutredning skall upprättas för att beskriva möjliga åtgärder för att hantera dagvattenflödena inom planområdet.

Dagvattenledningar som avvattnar Kvillebangården behöver läggas om till följd av anläggandet av spårvagnshallen. Ledningarna kan förläggas under spåren in till hallen väster om byggnaden och anslutas till befintligt nät i antingen Smidesgatan eller Bleckvarugatan.

Vatten och avlopp

Vatten- och avloppsledningar finns framdragna i de befintliga gatorna söder om planområdet. Hallen bedöms kunna försörjas via anslutningspunkt i någon eller några av dessa exempelvis Bleckvarugatan och Kalkbruksgatan.

Planförslaget innebär att en del befintliga VA-ledingar behöver dras om. Det gäller framför allt de två 600 mm spillvattenledningar som löper söder om planområdet delvis i de planerade lokalgatorna. I planområdets västra del gör spillvattenledningen en båge norrut in i planområdet. Planförslaget innebär att denna del av spillvattenledningen behöver dras om så att den följer lokalgatan västerut från Stenkolsgatan fram till Smidesgatan. Därefter kan den fortsätta västerut i sin nuvarande dragning inom den del av planområdet som avsatts för rangering och anslutningsspår. Behovet av förstärkning eller omläggning av spillvattenledningarna vid passagen under anslutningsspåren i västra delen av planområdet utreds vidare under planprocessen.

Inför byggnation ska exploatör kontakta Kretslopp och Vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Värme

Fjärrvärme har byggts ut i Ringögatan och ledningarna korsar området för anslutningsspåren i den västra delen av planområdet. Möjlighet finns att ansluta hallen till fjärrvärmenätet via någon av de befintliga gatorna, exempelvis Bleckvarugatan och Kalkbruksgatan.

El och tele

El- och teleledningar finns framdragna i de befintliga gatorna söder om planområdet. Hallen bedöms kunna försörjas via anslutningspunkt i någon eller några av dessa gator, exempelvis Bleckvarugatan och Kalkbruksgatan.

Ett antal el- och teleledningar som försörjer befintliga verksamheter inom planområdet kan tas bort i och med att dessa verksamheter försvinner.

Ett stråk med elledningar som löper i öst-västlig riktning genom planområdet behöver flyttas vid anläggandet av spårvagnshallen. Detsamma gäller elledningar som ansluter till detta ledningsstråk på ett par punkter. Det östvästliga ledningsstråket kan omförläggas i ny lokalgata söder om hallen.

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborg Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborg Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

För att strömförsörja ny spårvagnshall samt tillhörande spårvagnstrafik krävs att en eller flera nätstationer samt en likriktarstation anläggs i anslutning till anläggningen. Ändamålet tillåts inom T_1- och T_2-områdena, men lämplig placering och utformning behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

Övriga ledningar

Gasledningar finns i Bleckvarugatan, Kolgruvegatan och Kalkbruksgatan med anslutningar in i planområdet. De delar av ledningarna som påverkas av planförslaget bedöms kunna tas bort då de betjänar verksamheter som försvinner i och ned planens genomförande.

Avfall

Hantering och hämtning av avfall bedöms kunna ske i anslutning till angöring för leveranser i planområdets östra del alternativt längs någon av de föreslagna lokalgatorna.

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

En geoteknisk utredning har genomförts inför samrådet (PM Geoteknik, Sweco 2013-03-08). Stabilitetsförhållandena inom detaljplaneområdet uppfyller IEG:s rekommendationer gällande erforderlig säkerhetsfaktor för såväl befintliga förhållanden som för planerad byggnation.
Marken inom planområdet är mycket sättningskänslig. All form av ytlig markbelastning eller grundvattensänkning kommer att generera sättningar. För nya byggnader inom området rekommenderas att pålgrundläggning sker för att minska risken för skadliga sättningar. Vid dimensionering och utförande av pålgrundläggning är följande faktorer mycket viktiga att beakta då de kommer att påverka/styra grundläggningen:

- Pågående sättningar kommer att generera påhängslaster (negativ mantelfriktion) på pålarna
- Mycket stor variation i lermäktighet (>55 m i väster till ca 5 m i öster) inom läget för den planerade spårvagnsdepån, vilket kommer att medföra differentierad grundpåläggning
- Pålslagning kommer sannolikt att försvåras till följd av hinder i de befintliga fyllnadsmassorna (befintliga grundläggningar, block, byggavfall etc.)

Det anses inte finnas behov av införande av några planbestämmelser med avseende på de geotekniska förhållandena inom området.

Markmiljö

En översiktlig markmiljöundersökning har utförts **(***Sandström Miljö & Säkerhetskonsult 2013-05-07.)* Sammanfattningsvis bedöms att eftersom halter av petroleumföroreningar, PAH och metaller påträffats i jord som överstiger Naturvårdsverkets riktvärden för aktuell och framtida markanvändning, MKM, bedöms delar av undersökt markområde kunna utgöra risk för miljö eller hälsa om inga åtgärder vidtas.

Det rekommenderas att en mera detaljerad åtgärdsinriktad miljöteknisk markundersökning utförs innan schaktning för byggnation av spårvagnsdepån startas. Den detaljerade undersökningen bör genomföras för att framtida schaktmassor ska kunna klassificeras och omhändertas på rätt sätt samt att inga förorenade jordmassor ska kvarlämnas som kan medföra hälso- eller miljörisk efter utförd byggnation.

Arkeologi

Planområdet utgörs huvudsakligen av mark som sedan tidigare är ianspråktagen för industri- eller trafikändamål. Området bedöms inte innehålla kulturhistoriska eller arkeologiska värden som skulle motivera vidare utredning. En avstämning har gjorts med länsstyrelsens kulturmiljöenhet i dessa frågor.

Buller

En bullerutredning har genomförts av ÅF konsult. Både buller till omgivningen från verksamheten vid spårvagnsdepån samt buller från infrastrukturen och depåns skärmande effekt till Ringön söder om planområdet har studerats. Beräkningar har gjorts av buller för planerad spårvagnshall. Med en ny spårvagnshall kommer ljudspridningen söderut i området att skärmas. Här kan man förvänta sig cirka 10 dB lägre ljudnivåer i markplan och något lägre reduktion på högre höjd. I läge som inte skärmas av ny depå förväntas höga ljudnivåer. Vid en framtida utveckling av Ringön kan planerad bebyggelse söder om planområdet skyddas från buller från Lundbyleden, Hamnbanan och bangården genomden bullerskärmande effekt som hallen skapar.

Vid körning med spårvagnar till och från spårvagnshallen samt vid rundkörning på vändslingan i planområdets västra del beräknas riktvärdet 55 dBA maximal ljudnivå (industribuller nattetid kl. 22-07) att överskridas cirka 250 m från närmaste spår. Det är framför allt i kurvor med liten radie där risken finns att spårskrik och kurvgnissel kan uppstå. Med höga ljudnivåer från spårvagnarna kommer byggnader i den västra delen av Ringön att få momentana ljud över riktvärdet 55 dBA (industribuller nattetid kl. 22-07) vid fasad.

Även installationer på fasader och tak i den nya depåbyggnaden kommer att påverka omgivningen. Beräkningarna som gjorts för att simulera tänkbara installationer i depåns södra fasad visar att riktvärden för externt industribuller utomhus bör kunna klaras. Med låga ljudeffekter från installationer och i övrigt ljuddämpade öppningar i byggnaden bör kravet 40 dBA utomhus nattetid klaras. Sammanfattningsvis är

slutsatsen att den planerade hallen bidrar till en bättre bullermiljö på norra Ringön genom att skärma bort trafikbuller från omgivningen. Samtidigt ger de oskyddade spåren i planområdets västra del upphov till bullerstörningar som överskrider riktvärdena för externt industribuller. Den sammantagna effekten är att bullerstörningarna på norra Ringön minskar vid en exploatering enligt planförslaget.

Kompensationsåtgärder

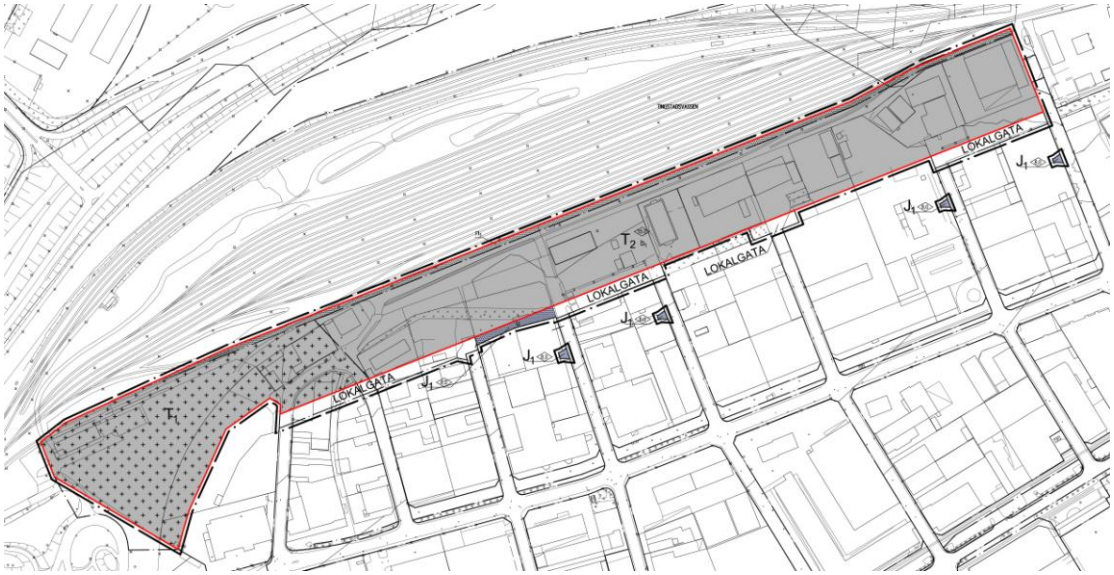
Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreations-värden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploatören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

Några natur- och rekreationsvärden bedöms inte gå förlorade som en följd av planens genomförande och några kompensationsåtgärder planeras därför inte.

Fastighetsindelning

Inom planområdet skall ett flertal befintliga tomtindelningar upphöra att gälla, vilket sker genom bestämmelse på plankartan.

Detaljplanen föreskriver en fastighetsindelning som innebär att all kvartersmark, betecknad med T_1 och T_2, ska överföras till kommunens fastighet Tingstadsvassen 12:12. Syftet med fastighetsindelningen är säkerställa genomförandet av detaljplanen. Fastighetsindelningen inrättas genom en fastighetsindelningsbestämmelse på plankartan. Föreslagen fastighetsindelning framgår av kartan nedan.



Karta över fastighetsindelningen. All mark betecknad med T_1 respektive T_2 ska utgöra en fastighet. Området är markerat med röd linje på kartan ovan.

Fastighetsindelningsbestämmelsen inrättas med stöd av 4 kap 18 § Plan- och bygglagen (2010:900). Efter genomförd fastighetsreglering blir Tingstadsvassen 12:12 varaktigt lämpad för sitt ändamål (allmän trafikanläggning). Övriga av fastighetsindelningen berörda fastigheter blir fortsatt lämpade för sitt ändamål (industri). Föreslagen bestämmelse ger en lämpligare fastighetsindelning med en mer

ändamålsenlig markanvändning. Fördelarna överväger de kostnader och olägenheter som indelningen medför, se vidare under avsnittet överväganden och konsekvenser.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Allmän plats inom planområdet utgörs av lokalgata med tillhörande trottoarer söder om föreslagen depåbyggnad.

Anläggningar inom kvartersmark

Exploatören ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark.

Anläggningar utanför planområdet

Anslutande spårvagnsspår till spårvagnsdepån kommer att anläggas i Frihamnsmotet. Göteborgs kommun genom dess trafiknämnd ansvarar och bekostar utbyggnaden.

Drift och förvaltning

Exploatören ansvarar för förvaltningen av spårvagnsdepån med tillhörande anläggningar såsom anslutnings- och uppställningsspår m.m.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats och mark för annat än enskilt bebyggande, inlösen

Spårvagnsdepåprojektet innebär att markområden på södra delen av Kvillebangården samt på norra Ringön med befintliga byggnader påverkas.
Planen innebär en rättighet, samt på fastighetsägares begäran, skyldighet för kommunen att lösa in mark som är utlagd som allmän plats, betecknad LOKALGATA, samt mark som är avsedd för annat än enskilt bebyggande (allmänt ändamål), betecknad T_1 och T_2.
Enligt planförslaget redovisas allmän plats samt mark för allmänt ändamål inom nedanstående fastigheter och fastigheter upplåtna med tomträtt, se nedanstående bilder samt under avsnittet fastighetsrättsliga konsekvenser.

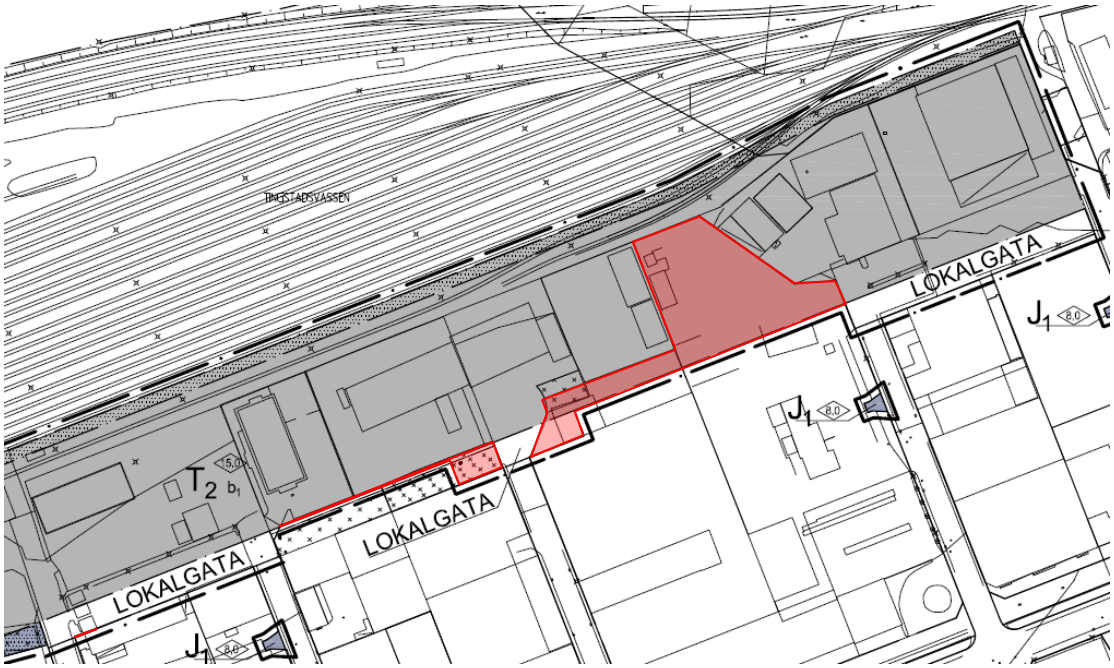
Fastigheter som i <u>sin helhet</u> tas i anspråk eller som bedöms behöva tas i anspråk i <u>sin helhet</u>: Tingstadsvassen 6:1, Tingstadsvassen 9:17 och Tingstadsvassen 9:18.

Fastigheter som <u>delvis</u> tas i anspråk: Tingstadsvassen 739:40, Tingstadsvassen 739:41, Tingstadsvassen 7:2, Tingstadsvassen 8:2, Tingstadsvassen 9:3, Tingstadsvassen 9:19, Tingstadsvassen 9:21, Tingstadsvassen 10:2, Tingstadsvassen 11:5, Tingstadsvassen 11:12, Tingstadsvassen 12:9 och Tingstadsvassen 12:10.

Allmän plats samt mark för allmänt ändamål redovisas även på fastigheter och tomträtter som ägs eller förvärvats av kommunen; Tingstadsvassen 11:9, Tingstadsvassen 11:10, Tingstadsvassen 12:12, Tingstadsvassen 12:13,

Tingstadsvassen 12:14, Tingstadsvassen 739:39,Tingstadsvassen 739:146 och Backa 866:539.

Områden inom västra delen av planområdet som tas i anspråk som allmän plats alternativt mark för annat än enskilt bebyggande och som är berörda av inlösen, se röd markering. Område för allmänna underjordiska ledningar, se blå markering.



Områden inom östra delen av planområdet som tas i anspråk som allmän plats alternativt mark för annat än enskilt bebyggande och som är berörda av inlösen, se röd markering.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen.

Den mark som enligt detaljplanen utgör allmän plats LOKALGATA skall genom fastighetsreglering överföras till kommunens fastigheter Tingstadsvassen 739:39 och 739:146.

Detaljplanen innehåller en fastighetsindelningsbestämmelse som innebär att all kvartersmark, betecknad med T_1 och T_2, ska utgöra en fastighet och överföras till kommunens fastighet Tingstadsvassen 12:12.

Före beviljande av bygglov skall fastighetsbildningsbeslut i enlighet med ovanstående fastighetsbildningsbestämmelse vara genomfört.

Gemensamhetsanläggningar

Tingstadsvassen ga:8, med deltagande fastigheter Tingstadsvassen 12:9 och 12:14, avseende gemensam utfartsväg ska upphävas i samband med genomförandet av ovanstående fastighetsindelningsbestämmelse. Gemensamhetsanläggningen ligger helt inom område som avses för ny spårvagnsdepå.

Ledningsrätt

Ledningsrätt, betecknad 1480K-2000F155.1, avseende allmänna avloppsledningar och som löper huvudsakligen längs planområdets södra gräns ska omprövas till nytt läge då ledningarna ligger inom den västra delen av föreslagen depåbyggnad. Nytt läge för ledningsrätten skall inrättas inom område markerat med **u** på plankartan inom fastigheten Tingstadsvassen 9:21. Ledningarna förläggs sedan i ny lokalgata fram till befintligt ledningsrättsområde på Tingstadsvassen 739:41.

Även andra allmänna ledningar kan säkerställas med ledningsrätt inom område markerat med **u** på plankartan

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ska ansöka och bekosta lantmäteriförrättning avseende reglering av mark utlagd som T_1 och T_2 till Tingstadsvassen 12:12, reglering av mark som är utlagd som allmän plats, upphävandet av Tingstadsvassen ga:8 samt omprövning av ledningsrätt för allmänna avloppsledningar.

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Mark-användning
Tingstadsvassen 6:1		Ca 1355 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 (hela fastigheten)	T_1 och T_2
Tingstadsvassen 7:2		Ca 685 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 450 m^2 till Tingstadsvassen 739:39	T_1 LOKALGATA
Tingstadsvassen 8:2		Ca 72 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 200 m^2 till Tingstadsvassen 739:39	T_1 LOKALGATA
Tingstadsvassen 9:3		Ca 48 m^2 till Tingstadsvassen 739:146	LOKALGATA
Tingstadsvassen 9:17		Ca 1630 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 490 m^2 till Tingstadsvassen 739:146 (hela fastigheten)	T_2 LOKALGATA
Tingstadsvassen 9:18		Ca 1937 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 323 m^2 till Tingstadsvassen 739:146 (hela fastigheten)	T_2 LOKALGATA
Tingstadsvassen 9:19		Ca 120 m^2 till Tingstadsvassen 739:146	LOKALGATA
Tingstadsvassen 9:21		Ca 2117 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 (u-område ca 548 m^2)	T_2
Tingstadsvassen 9:21	Ca 40 m^2 från Tingstadsvassen 739:146		J_1
Tingstadsvassen 10:2		Ca 2 m^2 till Tingstadsvassen 739:146	LOKALGATA
Tingstadsvassen 11:5		Ca 24 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 238 m^2 till Tingstadsvassen 739:146	T_2 LOKALGATA
Tingstadsvassen 11:9		Ca 2203 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 10 m^2 till Tingstadsvassen 739:146 (hela fastigheten)	T_2 LOKALGATA
Tingstadsvassen 11:10		Ca 3582 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 (hela fastigheten)	T_2
Tingstadsvassen 11:12		Ca 22 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_2
Tingstadsvassen 12:9		Ca 542 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 242 m^2 till Tingstadsvassen 739:146	T_2 LOKALGATA
Tingstadsvassen 12:10		Ca 2926 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_2

Tingstadsvassen 12:10	Ca 40 m^2 från Tingstadsvassen 739:146		J_1
Tingstadsvassen 12:12	Mark från Tingstadsvassen 6:1, 7:2, 8:2, 9:17-18, 9:21, 11:5, 11:9-10, 11:12, 12:9-10, 12:13, 739:39-41, 739:146 och Backa 866:539. Totalt ca 76 000 m^2		T_1 och T_2
Tingstadsvassen 12:13		Ca 4098 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 (hela fastigheten)	T_2
Tingstadsvassen 12:14		Ca 2123 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_2
Tingstadsvassen 739:39		Ca 35000 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_1 och T_2
Tingstadsvassen 739:39	Ca 650 m^2 från Tingstadsvassen 7:2 och 8:2		LOKALGATA
Tingstadsvassen 739:40		Ca 485 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_1
Tingstadsvassen 739:41		Ca 3660 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_1
Tingstadsvassen 739:146		Ca 7510 m^2 till Tingstadsvassen 12:12 Ca 80 m^2 till Tingstadsvassen 9:21 och 12:10	T_2 J_1
Tingstadsvassen 739:146	Ca 1579 m^2 från Tingstadsvassen 9:3, 9:17-19, 10:2, 11:5, 11:9, 12:9 och 739:39		LOKALGATA
Backa 866:539		Ca 806 m^2 till Tingstadsvassen 12:12	T_1 och T_2

Avtal

Befintliga avtal som berörs

På de kommunala fastigheterna Tingstadsvassen 739:39 och 739:146 finns ett tiotal arrenden samt ett hyresavtal kommer sägas upp till följd av planens genomförande.

Avtal mellan kommun och exploatör

Innan detaljplanen antas ska avtal tecknas mellan kommunen och exploatören angående genomförande av planen.

Avtal mellan kommun, exploatör och Trafikverket

Ett avtal ska tecknas mellan kommunen, exploatören och Trafikverket avseende bland annat gränsdragning mellan Kvillebangården och spårvagnshallen, kostnader och utförande för uträtning av spår 22, gemensam serviceväg samt uppsättning av stängsel vid Kvillebangården.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Avtal om upphörande av tomträttsavtal har träffats med ägarna till Tingstadsvassen 11:10 och 12:14.
Avtal om överlåtelse har tecknats med ägarna till Tingstadsvassen 11:9, 12:12 och 12:13.

Förhandling pågår med berörda fastighetsägare, tomträttshavare och nyttjanderättshavare inom planområdet. Kommunen har för avsikt att träffa ytterligare överenskommelser angående förvärv och ersättning under planprocessen.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Tidplan

Samråd: andra kvartalet 2014

Granskning: fjärde kvartalet 2014

Antagande: första kvartalet 2015

Om planen inte överklagas fastställ den fem veckor efter antagande.

Rivning och markarbeten: andra kvartalet 2015

Förväntad byggstart: första kvartalet 2016

Färdigställande: första kvartalet 2019

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum då planen vunnit laga kraft

Överväganden och konsekvenser

Lokalisering

En lokaliseringsutredning för en ny spårvagnsdepå har genomförts (Ramböll, 2010) I utredningen har ett trettiotal lägen identifierats och studerats. Utredningen pekade ut sex lägen som lämpliga att gå vidare med. Ytornas disposition studerades inte utan fokus låg på lokaliseringen i förhållande till tillgänglig ytas storlek. En komplettering har gjorts av den lokaliseringsutredning som togs fram för en nyspårvagnsdepå 2010. Kompletteringen har genomförts för att se om det skett omvärldsförändringar under de år som gått sedan 2010 som påverkar tidigare bedömningar. I den kompletterande studien har avgränsingen gjorts att enbart studera placeringar på Hisingen då det bedömts önskvärt av robusthetsskäl att förlägga den nya spårvagnshallen dit.

Det resultat som framkommer är att ett flertal av de tidigare identifierade lägena på Hisingen kan uteslutas då det skett planförändringar och exploateringar inom berörda områden. I vissa fall uppfyller områdena inte de kriterier som ställts. Två lägen kvarstår som lämpliga, Ringön och Volvo Lastvagnar. Bägge lägena innebär att mark behöver tas i anspråk från befintliga verksamheter. Volvo Lastvagnar önskar utveckla sin verksamhet på platsen och är inte intresserade av en frivillig överlåtelse och på Ringön berörs flertalet fastighetsägare och tomträttshavare som önskar bibehålla sina verksamheter.

Beslutet att gå vidare med placeringen på Ringön bygger på att denna placering har flera fördelar jämfört med läget vid Eketrägatan. Den centrala placeringen i spårvagnsnätet är en fördel ur trafiksynpunkt med minskade tomkörningar som följd. Vid Eketrägatan ligger befintliga bostäder tätt inpå den tänkta tomten och nya byggs i skrivande stund medan placeringen på Ringön inte gränsar till några bostäder.

På Ringön kan en utbyggnad norrut bli möjlig på sikt om förbättrad spårkapacitet i ytterhamnen medför att behovet av järnvägsspår på Kvillebangården minskar. Närheten till järnvägen kan också möjliggöra att framtida leveranser av nya spårvagnar ske med järnväg. Detta är en fördel i och med att utvecklingen går mot allt längre spårvagnar som är svåra att transportera på landsväg.

Slutligen har trafiksäkerheten för spåranslutningar mellan trafikspår och depå belysts i en riskanalys genomförd av COWI (*Riskanalys ny spårvagnsdepå, utvärdering av två alternativ*, 2010-12-20) på uppdrag av Trafikkontoret, vars slutsatser talar till Ringöns fördel.

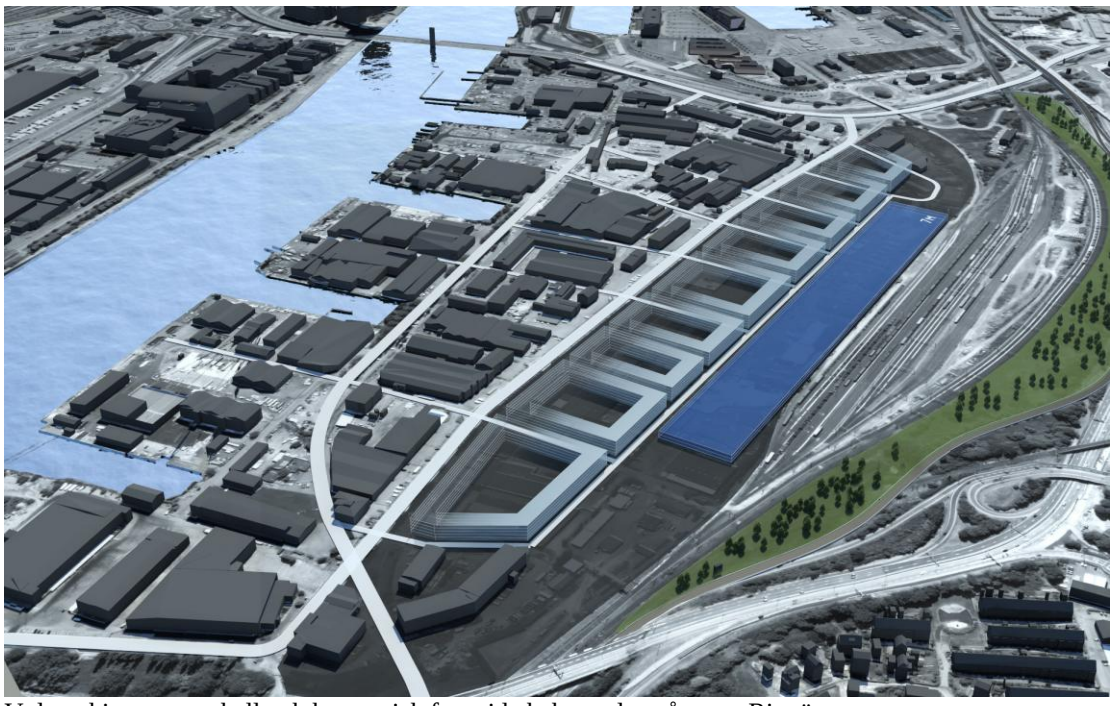
Motstående exploateringsintressen

Den norra delen av planområdet utgör idag de sydligaste spåren inom Kvillebangården. Söder om bangården finns olika verksamheter som i huvudsak ligger på kommunalt ägd mark upplåten med tomträttsavtal med varierande löptider. Planförslaget innebär att ett flertal av dessa verksamheter måste omlokaliseras. Det allmänna intresset av väl fungerande spårvagnstrafik bedöms väga tyngre än de enskilda verksamheternas intressen. Vidare bedöms det sammanlagda värdet av upprätthållandet samt den utveckling av spårvagnstrafiken inom staden som projektet möjliggör överstiga de kostnader och olägenheter som inlösen av berörda fastigheter och tomträtter medför. Sedan 2012 pågår förhandlingar om förtida inlösen med berörda tomträttsinnehavare och fastighetsägare och ett flertal avtal om förvärv har tecknats.

Kontext, Stadsutveckling

Ringön är ett utredningsområde för stadsutveckling enligt gällande översiktsplan. Ett viktigt övervägande i planarbetet är hur ett storskaligt och långsiktigt ingrepp som en spårvagnshall skall passas in i den kontexten. Placeringen intill och delvis inom Kvillebangården och anläggningens långsmala form skall ses utifrån detta perspektiv då strävan varit att i så liten utsträckning som möjligt inkräkta på det kommande stadsutvecklingsområdet. Genom sin placering skall spårvagnshallen även kunna fungera som ett skydd både vad gäller bulleråverkan och risker i samband med hantering av farligt gods inom bangårdsområdet.

Planförslaget ligger när det gäller användning i linje med pågående användning i området som präglas av industri och andra verksamheter. Till sin skala skiljer det sig från den relativt småskaliga och varierade bebyggelsen på Ringön och anknyter snarare till det storskaliga trafiklandskapet norr om planområdet. Rätt utformad kan hallbyggnaden utgöra en övergång mellan dessa båda skalor i staden. Utformningen av den långa södra fasaden blir då av stor betydelse liksom hur förgårdsmark och entrepartier hanteras. I och med de nya lokalgator som tillkommer söder om hallen knyts flera av de nord-sydliga gatorna ihop och norra Ringön får en ny rumslig struktur som på sikt kan bidra till att stödja en utveckling mot en mer diversifierad stadsdel.


Volymskiss av vagnhall och hypotetisk framtida bebyggelse på norra Ringön.

En viktig fråga att beakta när det gäller en anläggning av aktuell storlek är de barriäreffekter som kan uppstå. Den föreslagna spårvagnshallen har potential att utgöra en kraftig barriär. Den placering som föreslås innebär dock att redan existerande barriärer i form av Kvillebangården och Lundbyleden har större betydelse för tillgänglighet och rumslig integration i området. Spårvagnshallen kan i detta sammanhang bidra till att förstärka en redan existerande rumslig barriär, men någon ”ny” barriäreffekt uppstår inte, vilket kanske skulle blivit fallet vid en annan placering.

Planförslaget innebär att mark tas i anspråk inom den nuvarande Kvillebangården. Dialog har förts med trafikverket gällande framtida behov inom bangårdsområdet. Slutsatsen har blivit att de stickspår som finns söder om spår 22 - det sydligaste genomgående spåret - kan tas i anspråk. Den utformning av hallen som liggertill grund för planförslaget innebär att spår 22 rätas ut i sin västra del där det gör en liten krök mot söder. Planförslaget bygger på förutsättningen att spår 22 kan komma att elektrifieras i framtiden. Vid en elektrifiering krävs ett avstånd på tio meter från spårmitt till hallens norra fasad vilket säkerställs i planen.

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen spårvagnshall byggs och att området ligger kvar som tidigare. De befintliga verksamheterna inom planområdet kan fortgå tills vidare. På sikt kan omvandlingen av centrala älvstaden medföra att vissa befintliga verksamheter försvinner och ersätts med andra allt eftersom området integreras i centrala Göteborg.

Behovet av spårvagnshall kvarstår och får lösas på annan plats.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Den förslagna spårvagnshallen innebär att den fysiska barriäreffekten av Kvillebangården och Lundbyleden ytterligare förstärks. Dessa är dock redan i dagsläget så starka att den praktiska betydelsen av anläggningens barriäreffekt blir marginell. I ett större perspektiv kan vagnshallens placering på Hisingen bidra till att underlätta utbyggnad av fler spårvagnslinjer på Hisingen och därmed till att integrera Hisingen bättre med övriga staden.

Den föreslagna verksamhetens karaktär liknar de verksamheter som idag finns på platsen utom genom sin större skala. Det är inte troligt att förslaget i någon större utsträckning bidrar till att andra fler och andra kategorier av medborgare än idag börjar använda området. Det faktum att hallen är bemannad och används dygnet runt kan bidra till ökad närvaro i området nattetid och till att området upplevs som tryggare.

De föreslagna lokalgatorna innebär att området öppnas upp och görs mer tillgängligt för allmänheten vilket är avsett att stödja en utveckling mot större diversitet i området på sikt.

Lokaliseringen av denna typ av verksamhet till Ringön knyter an till områdets traditioner som industriområde och de hamn- och industriverksamheter som tidigare funnits här.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget medger endast en mindre komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3. Förslaget har likheter med punkterna infrastruktur a,c och h i bilaga 3. Vid avvägning enligt MKB-F bilaga 4 bedöms påverkan främst gälla buller- och riskfrågor vilka behandlas utförligt i separata utredningar.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen. Planområdet är redan planlagt och till stor del ianspråktaget verksamhet av samma karaktär som den föreslagna.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljö-konsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämd med länsstyrelsen 2014-01-25 Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Risk

Planen innebär att mark tas i anspråk i anslutning till ett bangårdsområde där hantering av farligt gods förekommer. Detta innebär att frågan om risker måste hanteras. I samband med planarbetet har en kvantitativ riskanalys med avseende på transporter och hantering av farligt gods (COWI, 2013) tagits fram. Riskanalysen syftade till att utreda förutsättningar för etablering och vilka tekniska skyddsåtgärder som behöver vidtagas i detaljplan och byggskede för att kunna tillåta en spårvagnshall i anslutning till Kvillebangården. I ett bilagt kompletterande PM beskrivs vissa kompletterande åtgärder med anledning av önskemålet att undvika en barriär mellan spårvagnshallen och Kvillebangården i syfte att kunna samnyttja en serviceväg.

Risknivåer har beräknats och presenterats i form av individ- och samhällsrisk. Jämfört med de kriterier för tolerabel risk som tillämpats i studien konstateras att samhällsrisken ligger under, eller för någon enstaka punkt nära, de kriterier för arbetsplatser som Göteborg tillämpar.

Individ- och samhällsrisk bedöms ligga på en nivå där skyddsåtgärder skall vidtagas ifall det är kostnadsmässigt rimligt.

Utifrån dessa slutsatser rekommenderas ett antal specifika skyddsåtgärder. Följande har införts som bestämmelser i planen.

Alla byggnadsdelar inom 50 meter från byggnadens norra fasad skall vara utförda i obrännbart material. Väggar inklusive dörrar och fönster inom 30 meter från byggnadens norra fasad skall vara utförda minst motsvarande brandklass IE 30.

Byggnad inom 35 meter från trafikerat järnvägsspår skall utformas för att motstå ett linjärt avtagande explosions- tryck på 20 kPa vid närmsta spår ner till 5 kPa på 35 meters avstånd från närmsta spår. Det är vidare lämpligt att undvika byggnadsdelar som kan generera stora mängder splitter - som exempelvis glaspartier - i fasad mot järnvägen.

Entréer, utrymningsvägar samt vistelseytor utomhus skall placeras så att de vetter bort från järnvägen.

Friskluftsintag skall placeras så långt bort från bangården som möjligt.

Slutligen rekommenderas att de parkeringar som föreslås på hallbyggnadens tak begränsas till högst 800.

Riskutredningen och det kompletterande PM:et har bilagts planhandlingarna.

Buller

Beräkningar har gjorts av buller för planerad spårvagnsdepå på Ringön. Resultaten redovisas ovan under rubriken *buller* (sid 12) Sammanfattningsvis är slutsatsen att den planerade hallen bidrar till en bättre bullermiljö på norra Ringön genom att skärma bort trafikbuller från omgivningen. Samtidigt ger de oskyddade spåren i planområdets västra del upphov till bullerstörningar som överskrider riktvärdena för externt industribuller. Den sammantagna effekten är att bullerstörningarna på norra Ringön minskar vid en exploatering enligt planförslaget.

Bullerutredningen har i sin helhet bilagts planhandlingarna

Trafik

Verksamheten ger upphov till en viss persontrafik som bedöms var större än den som genereras av de befintliga verksamheterna. Samtidigt bedöms transporterna minska. Förutsättningarna för trafiken ändras i och med att gatunätet på norra Ringön påverkas av planen. I ett större perspektiv bidrar planen till bättre och robustare spårvagnstrafik vilket minskar bilberoendet.

Påverkan på luft

Planen bedöms inte få någon direkt påverkan på luften. Den ökning av biltrafiken som genereras av anställda i hallen bedöms som marginell. Indirekt bidrar planen till att ge förutsättningar för en väl fungerande spårvagnstrafik i Göteborg med minskat bilberoende och därmed minskade utsläpp från biltrafiken som följd.

Påverkan på vatten

Planen bedöms inte få någon direkt påverkan på vatten.

Ekonomiska konsekvenser

Planens ekonomi

Genomförandet av detaljplanen är en nödvändighet för att möjliggöra en utökad spårvagnstrafik, men innebär också kostsamma utgifter för kommunen och exploatören.

Ett antagande av planen innebär en skyldighet för kommunen att lösa sådana fastigheter och tomträtter som utgörs av mark för annat än enskilt bebyggande (T1 och T2) eller ingår i allmän plats. Vidare kan krav ställas på att allmän plats iordningställs av kommunen inom genomförandetiden.

Planen som helhet bedöms ge ett negativt underskott för kommunen, men innebär en möjlighet att kunna utveckla kollektivtrafiken och därmed staden som helhet.

Finansieringen av hela depåprojektet förutsätts ske genom ett övergripande finansieringsavtal mellan Västra Götalandsregionen (Västtrafik), Göteborgs Stad och den blivande exploatören.

Fastighetsnämndens inkomster och utgifter

Fastighetsnämnden får en inkomst i form av årlig avgäld för tomträttsupplåtelse för spårvagnsdepån och utgifter för markförvärv, förrättningskostnader, rivning, sanering samt flytt av ledningar.

Fastighetsnämndens utgifter till följd av genomförandet av detaljplanen bedöms uppgå till ca 350 miljoner kronor. Utgifter bedöms täckas genom exploateringsbidrag från exploatören.

Möjlighet finns att i samband med byggnationen av depån förbereda för en framtida påbyggnad, vilket skulle generera en inkomst i form av upplåtelse eller försäljning av dessa byggrätter. För att skapa en byggrätt på depåtaket krävs dock en planändring när genomförandetiden för detta planförslag har utgått.
Merkostnaden för eventuell grundförstärkning för att möjliggöra en framtida påbyggnad bekostas av fastighetsnämnden.

Trafiknämndens utgifter

Trafiknämnden får utgifter för ombyggnad av Hjalmar Brantingsgatan i samband med anläggandet av anslutningsspår till spårvagnsanläggningen. Utgifterna bedöms täckas genom bidrag från fastighetsnämnden.

Kretslopp och vattennämndens inkomster och utgifter

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för omflyttning av befintliga ledningar. Flytt av ledningar har bedömts kosta ca 15 miljoner kronor och täcks genom bidrag från fastighetsnämnden.

Drift och förvaltning

Planens genomförande bedöms ge trafiknämnden ökade driftskostnader till följd av nyanläggandet av anslutningsspår utanför planområdet samt förvaltning av tillkommande lokalgata.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får utgifter för anläggandet av ny spårvagnsdepå med tillhörande anslutningar samt för drift och underhåll av densamma. Exploatören får även utgifter för anläggandet av anslutningsspår, uträtning av spår 22 på Kvillebangården, omläggning av ledningar, utbyggnad av lokalgata söder om depån samt plankostnader.

Exploatören får inkomster till följd av hyresintäkter från trafikoperatör.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Planen innebär att flertalet privata fastigheter och samt fastigheter upplåtna med tomträtt berörs av inlösen.

Ersättningsfrågan löses i första hand genom upprättande av avtal mellan kommunen och berörda fastighetsägare och tomträttshavare och i andra hand genom lantmäteriförrättning. I enstaka fall kan markbyte bli aktuellt.

Närmare beskrivning för respektive fastighet eller fastighet upplåten med tomträtt som berörs av inlösen enligt detaljplaneförslaget, och som inte ägs eller förvärvats av kommunen, redovisas nedan:

Tingstadsvassen 6:1 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har fastigheten i sin helhet lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_1 och T_2 på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Tingstadsvassen 7:2 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_1, samt som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Utredning pågår för utformningen av spåranläggningarna och lokalgatan. Troligtvis kan intrånget minskas jämfört med samrådshandlingen så att byggnaden kan vara kvar i sin helhet och endast en mindre del av tomträtten tas i anspråk för lokalgata. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 8:2 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_1, samt som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Utredning pågår för utformningen av spåranläggningarna och lokalgatan. Troligtvis kan intrånget minskas jämfört med samrådshandlingen så att byggnaden kan vara

kvar i sin helhet och endast en mindre del av tomträtten tas i anspråk för lokalgata. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 9:3 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har en mindre del av fastigheten lagts ut som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 9:17 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har större delen av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, samt som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan. Tomträtten behöver lösas in i sin helhet.

Tingstadsvassen 9:18 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har fastigheten i sin helhet lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, samt som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan. Tomträtten behöver lösas in i sin helhet.

Tingstadsvassen 9:19 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har en mindre del av fastigheten lagts ut som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 9:21 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen. Planförslaget ger möjlighet till att utöka fastigheten med mark som tidigare utgjort vändzon. Se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Del av fastigheten belastas av med område för allmänna underjordiska ledningar **u**, inom vilket ledningsrätt kan upplåtas för allmänna ledningar till förmån för kommunen och andra ledningshavare. Syftet är att möjliggöra omläggning av ledningar till följd av den nya spårvagnsdepån. Rätten ska lösas in av respektive ledningsägare och ska enligt villkor i tomträttsavtalet ske utan ersättning. Huruvida tomträtten behöver lösas in i sin helhet eller ej utreds vidare under planarbetet i samråd med tomträttshavaren.

Tingstadsvassen 10:2 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har en marginell del av fastigheten lagts ut som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se areal under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan. Tomträtten bedöms endast påverkas marginellt av intrånget.

Tingstadsvassen 11:5

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, samt som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är privatägd och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Fastigheten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet. I samband med byggnation av spårvagnsdepån kan behov finnas av att nyttja del av fastigheten för att underlätta arbetet vilket kommer att utredas vidare under planarbetet i samråd med fastighetsägaren.

Tingstadsvassen 11:12 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 12:9 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, samt som allmän plats LOKALGATA på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet. I samband med byggnation av spårvagnsdepån kan behov finnas av att nyttja del av tomträtten för att underlätta arbetet. Eventuellt kan en annan lösning för vändning på Manufakturgatan anordnas. Frågorna kommer att utredas vidare under planarbetet i samråd med tomträttshavaren.

Tingstadsvassen 12:10 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_2, på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen. Planförslaget ger möjlighet till att utöka fastigheten med mark som tidigare utgjort vändzon. Se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Utredning pågår i samråd med tomträttshavaren om hur omdisponering av ytorna kan ske inom tomträtten. Tomträtten behöver troligtvis inte tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 739:40 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_1 på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Utredning pågår för utformningen av spåranläggningarna och anslutningsspåren. Troligtvis kan intrånget minskas jämfört med samrådshandlingen så att en mindre del av tomträtten tas i anspråk, främst i norr samt längs den västra gränsen. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet.

Tingstadsvassen 739:41 (tomträtt)

För att möjliggöra bygget av den nya spårvagnsdepån har del av fastigheten lagts ut som mark för allmänt ändamål, betecknat med T_1 på plankartan.
Fastigheten är upplåten med tomträtt och berörs av inlösen, se arealer under avsnittet ”Fastighetsrättsliga konsekvenser ” ovan.

Utredning pågår för utformningen av spåranläggningarna och anslutningsspåren. Troligtvis kan intrånget minskas jämfört med samrådshandlingen så att endast en mindre del av tomträtten tas i anspråk och i bästa fall utebli helt. Tomträtten bedöms inte behöva tas i anspråk i sin helhet

Avvikelser från översiktsplanen

Hamnbanan och Kvillebangården utgör riksintresse för kommunikationer enligt MB kap 3 och 4. Förslaget innebär att mark som idag används som bangård tas i anspråk för spårvagnshallen. Planarbetet sker i dialog med trafikverket i syfte att säkerställa att riksintresset inte påtagligt skadas genom de föreslagna åtgärderna.

Ringön är i översiktsplanen utpekat som R2: utredningsområde för stadsutveckling. Planförslaget föregriper i viss mån den stadsutveckling som är tänkt att ske i området i framtiden. Se resonemang ovan under stadsutveckling.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Per Osvalds
Planarkitekt

För Fastighetskontoret

Elisabet Gondinger
Avdelningschef

Mattias Hedeberg
Projektledare