

Detaljplan för bussdepå vid Vädermotet

Standardförfarande

PLANBESKRIVNING

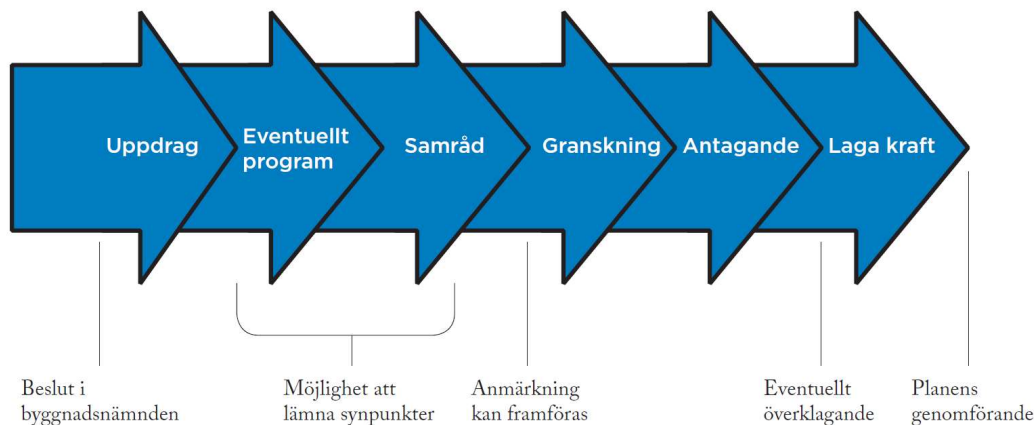


Samrådshandling oktober 2024

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Vid granskningen är planförslaget färdigställt. För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

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



Planinformation

Planarbetet startade 2021-12-14

Detaljplanen är upprättad med standardförfarande.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar och utredningar samt kartor finns på Stadsbyggnadsförvaltningen, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Samrådstitid

Samrådstitid är 2024-10-16 – 2024-11-12.

Information om planförslaget lämnas av:

Sirpa Anttihiili, Stadsbyggnadsförvaltningen, tfn 031-368 19 19

Louise Granér, Stadsbyggnadsförvaltningen, tfn 031 - 368 18 63

Magnus Stenberg, Exploateringsförvaltningen, tfn 031- 368 12 14

SAMRÅDSHANDLING

Samrådshandling

Datum: 2024-09-19

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBF: SBF-2023-00836

Handläggare SBF

Louise Granér

Tel: 031-368 18 83

louise.graner@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer EXF: EXF-2023-011889

Handläggare EXF

Magnus Stenberg

Tel: 031-368 12 14

magnus.stenberg@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för bussdepå vid Vädermotet inom stadsdelen Biskopsgården i Göteborg

Detaljplanen är upprättad med standardförfarande enligt plan- och bygglagen (2010:900, SFS 2014:900)

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0712/21 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen.

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser och grundkarta

Övriga handlingar

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning
- Undersökning

Utredningar

- Dagvatten- och skyfallsutredning, Kretslopp och vatten, 2024-08-30, beställd av Stadsbyggnadsförvaltningen
- Naturvärdesinventering för bussdepå Vädermotet, Tyréns, 556194-7986, 2024-05-31, beställd av Västfastigheter
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Ramböll, 556133-0506, 2014-06-04, beställd av Västfastigheter

SAMRÅDSHANDLING

- PM geoteknik, PE teknik och arkitektur, 556330-2602, 2021-05-13, beställd av Västfastigheter
- Trafikutredning, SWECO, 556767-9849, 2021-05-31, beställd av Västfastigheter
- Riskbedömning, WSP, 556057-4880, 2022-09-01, beställd av Västfastigheter
- Mobilitets- och parkeringsutredning, Västfastigheter, 2023-06-29
- Platsbedömning luft, stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen, 2022-08-08

Innehållsförteckning

DETALJPLAN FÖR BUSSDEPÅ VID VÄDERMOTET	1
<i>Planprocessen</i>	2
<i>Planinformation</i>	2
<i>Samrådstid</i>	2
PLANBESKRIVNING	3
DETALJPLANEN OMFATTAR FÖLJANDE HANDLINGAR:	3
INNEHÅLLSFÖRTECKNING	5
SAMMANFATTNING	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	6
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	7
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	8
<i>Överensstämmelse med översiktsplanen</i>	8
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	9
<i>Syfte</i>	9
<i>Läge, areal och markägoförhållanden</i>	9
<i>Planförhållanden och tidigare ställningstaganden</i>	10
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	11
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	14
<i>Sociala förutsättningar</i>	14
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	15
<i>Service</i>	15
<i>Teknisk försörjning</i>	15
<i>Risk och störningar</i>	16
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	19
<i>Bebyggelse</i>	19
<i>Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet</i>	21
<i>Service</i>	23
<i>Friytor och naturmiljö</i>	23
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	24
<i>Teknisk försörjning</i>	24
<i>Fastighetsindelning</i>	31
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	31
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	31
<i>Avtal</i>	32
<i>Preliminär tidplan</i>	33
<i>Genomförandetid</i>	33
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	33
<i>Motiv till detaljplanens reglering</i>	34
<i>Nollalternativet</i>	36
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	36
<i>Miljökonsekvenser</i>	37
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen</i>	40
ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	40

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar



Planområdets läge i staden är markerad med blå prick

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av bussdepå med tillhörande funktioner. Även transformatorstationer tillåts inom kvartersmarken.

Detaljplanen tar hänsyn till riskavstånd till farligt gods-led och är avgränsad för att möjliggöra en god dagvatten- och skyfallshantering.

Planen syftar även till att säkerställa allmän plats *GATA* vid infarten samt möjliggöra för en förbättrad framkomlighet för gång- och cykel.

Idag utgörs platsen av en lastbilcentral, med mycket grusade körytor och ett fåtal byggnader. Planområdet lutar från de norra delarna vid Väderutsikten till de lägre delarna i söder närmast trafiklederna och är kraftigt påverkad av schakter och uppfyllnader.

Då planområdet idag rymmer lågområden som kan ta hand om stora skyfallsvolymer ställs krav på att platsen utformas för att även i fortsättningen kunna ta hand om stora vattenvolymer.



Bilderna visar områdets karaktär, med två enkla byggnadsvolymer med gröna fasader, samt stora körytor.

Planens innebörd och genomförande

Detaljplanen möjliggör för bussdepå med plats för cirka 90 bussar. Anläggningen planeras med en servicebyggnad och detaljplanen möjliggör också för kompletterande bebyggelse, så som förråd och skärmtak. Planområdet kommer även rymma stora ytor för bussuppställning och parkering.

Illustrationsbilden nedan visar hur planområdet kan komma att utformas. Utformningen är gjord för att få en trafiksäker miljö med få konfliktytor och backrörelser.

Illustrationen visar att större ytor även finns avsatta för dagvatten- och skyfallshantering för att inte medföra försämrade skyfallssituation för intilliggande fastigheter. Förslaget är en dagvattendamm i södra delen av planområdet och fördröjningsyta för skyfall i norra delen av planområdet som anläggs i flera nivåer. Även makadamdike, sedimentationsmagasin, brunnfilter och oljeavskiljare föreslås för att få en god dagvatten- och skyfallshantering; med god rening och tillräcklig fördröjning.

Östra delen av området planläggs för allmän plats GATA, med kommunalt huvudmannaskap. Övriga ytor är kvartersmark, där ansvarar fastighetsägaren för iordningställandet.



Illustrationsbild över planområdet med bussuppställningsplatser, personalparkering och servicebyggnad. Planområdet redovisas med gul gräns. Illustration framtagen av Sweco (med viss bearbetning av stadsbyggnadsförvaltningen).

Överväganden och konsekvenser

Planområdet saknar utpekade natur- och kulturmiljövärden samt andra utpekade värden. De konsekvenser som planläggningen medför är en påverkan av terrängen, i huvudsakligen i de norra delarna av planområdet. Marken behöver jämnas ut för att fungera som bussdepå och följden blir en skärning i landskapet mot norr. Planläggningen kräver också större åtgärder inom området för att säkra god dagvatten- och skyfallshantering. Dessa konsekvenser har vägts mot intresset att uppföra en bussdepå i läge som ligger nära de trafikområden där behovet finns, vilket bidrar till en mer effektiv kollektivtrafik samt minskade trafik- och miljöbelastningar. En bussdepå vid Vädermotet har bedömts ha en lokalisering som är så optimal som möjligt på södra och västra Hisingen, med tanke på busslinjernas sammanvägda utsättningspunkter.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Förslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19. Området pekas i översiktsplanen ut för industriändamål, till exempel lager, hamnverksamhet och andra verksamheter med omgivningspåverkan. Bussdepå ryms inom ändamålet industriverksamhet och planläggningen följer således intentionerna i översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

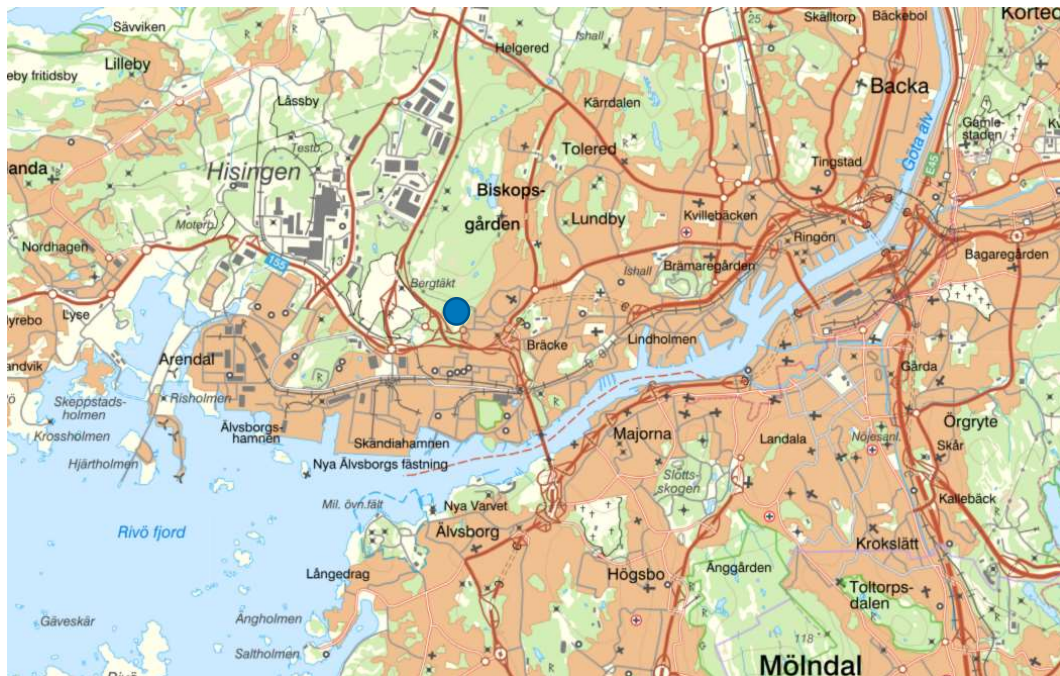
Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en bussdepå inom del av fastigheten Biskopsgården 830:822, med tillhörande servicebyggnad och komplementbyggnader. Även transformatorstation ska kunna uppföras inom planområdet.

Detaljplanen ska möjliggöra för en säkrare cykelpassage mot Väderplatsens utsiktsplats samt säkra infarten som allmän plats, GATA.

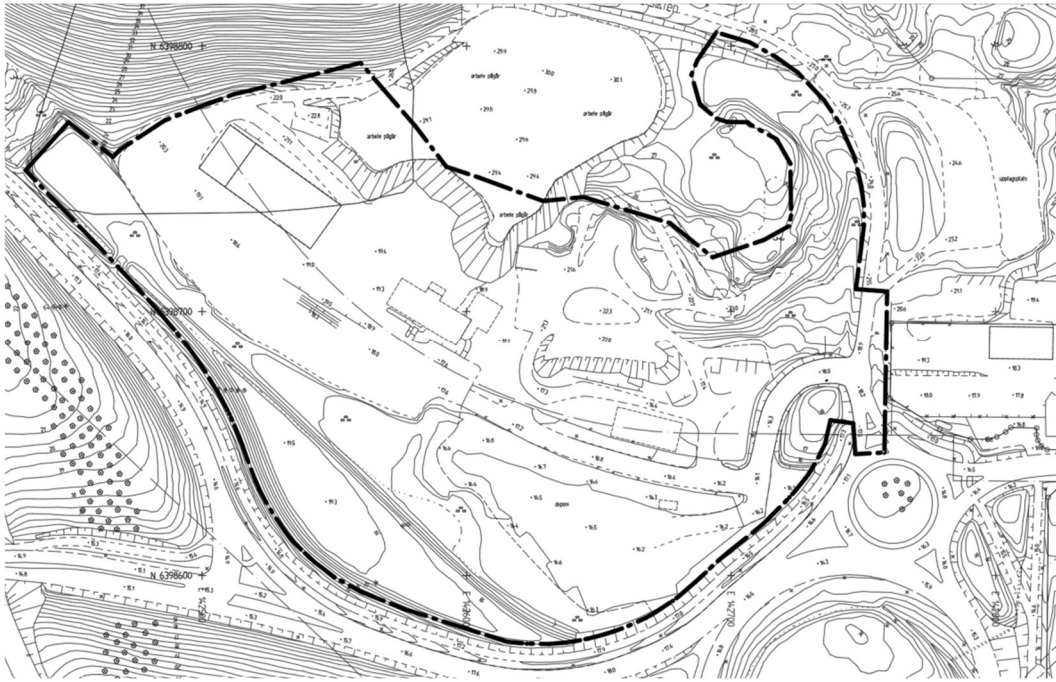
Detaljplanen anpassas till de risker och platsförutsättningar som finns, genom att byggrätter placeras på säkerhetsavstånd till farligt gods-lederna och möjliggöra för en god dagvatten- och skyfallshantering.

Läge, areal och markägoförhållanden



Planområdets läge i staden är markerad med blå prick

Planområdet är beläget cirka 5 kilometer väster om centrala Göteborg, på södra Hisingen. Det aktuella markområdet avgränsas av Halvorsäng och Hisingsleden i väster och i söder och av den anlagda utsiktsskullen Väderutsikten i nordväst. I öster avgränsas området av Biskopsgårdens Södra industriområde.



Grundkarta med plangräns illustrerade med svart streck-prickad linje.

Planområdet omfattar cirka 3,5 hektar och ägs av Göteborgs Stad.

Planförhållanden och tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger industriområde. I området ska lokalisering som på olika sätt har omgivningspåverkan prioriteras, till exempel industrier, lager och samhällsfunktioner för hantering av avfall och avlopp.

Detaljplan

För området gäller stadsplan II-3426, som vann laga kraft år 1974. Planens genomförandetid har gått ut. Detaljplanen anger *T – trafikändamål* samt *Ra – fritidsområde* för aktuellt område.

Detaljplanen för Bussdepå vid Vädermotet fick beslut om uppdrag och samråd 2014-06-10. I augusti 2014 lades ärendet vilande. Nytt planuppdrag gavs och samrådsbeslut togs 2021-12-14.

Riksintressen

Hisingsleden, direkt söder om planområdet, är utpekad som riksintresse för kommunikation i översiktsplan för Göteborg (2023). Trafikleden utgör också stråk för transporter med farligt gods.

Söder om Hisingsleden finns område som ingår i riksintresse för kommunikation – hamn. Området utgör riksintresse enligt Miljöbalken kap 4 och kommer inte att beröras av planerad bussdepå.

Mark, vegetation och fauna

Omgivningen

Platsen omges både av storskalig industri, bostadsområden och naturområden. Platsen utgör ett nav i transportsystemet kring Älvsborgsbron med trafikleder som förbinder Göteborgs centrum med hamnar, Torslanda och Göteborgs norra skärgård. I norr breder ett stort naturområde ut sig som ingår i Svarte mosse och Sjumilaskogen. Öster om naturområdet ligger bostadsområden som Biskopsgården och Länsmansgården. I väster ligger Volvos bilindustri och söder om Vädermotet breder Ryahamnen, Skarvikshamnen och Skandiahamnen ut sig med storskaliga områden för oljeindustri och hamnverksamhet.

Landskap, natur och terräng

Landskapet kring Vädermotet utgör en del av stadens randzon och är till största delen ett konstruerat landskap, med få element som berättar om platsens ursprungliga utseende. När trafikplatsen utformades var utgångspunkten för gestaltningen den omgivande naturen på Hisingen, en natur som både rymmer björkdungar, öppna ängar, bergiga skogspartier och exploaterad industrimark. Dessa element återfinns inom trafikplatsen, men i anlagd form.

Vägmiljön kring Vädermotet har utformats med gräsbesådda slänter och trädplanteringar. Nivåskillnaderna i väglandskapet är dock stora med ramper och broar som skär genom landskapet och bildar branta och höga vägslänter. Utredningsområdet avgränsas i norr av Svarte Mosse, ett naturområde bestående av omväxlande hällmarker, skog och våtmarksområden. Här är höjdvariationen stor med nivåskillnader som varierar mellan 26–66 meter över havet.

Marknivåerna inom området skiljer cirka 10 meter med de högsta nivåerna mot norr och de lägsta nivåerna mot vägområdet i söder. Marken är kraftigt påverkad av schakter och uppfyllnader, och området karaktäriseras av upplagsverksamhet, arbetsvägar och branta slänter.

Den naturmiljö som finns inom området utgörs av lövskog med huvudsakligen sälg, asp och björk. Det finns också ett mindre kärr med bladvass och kaveldun. Fältskikten domineras av örter och bredbladiga gräs.



Bilderna visar hur befintligt verksamhetsområde möter landskapet mot norr.



Bilderna visar den yta och den vegetation som finns i planområdets södra del, intill Halvorsäng/Hisingsleden.

Naturvärden

En naturvärdesinventering har tagits fram (Tyréns 2024) för att klargöra vilka naturvärden som finns inom planområdet. Utredningen visar att naturvärdena inom området är begränsade. Delar av planområdet har bedömts ha ”visst naturvärde” (naturvärdesklass 4) och övriga områden har inga utpekade värden. De värden som finns är kopplade till förekomst av död ved, blöta områden och vissa naturvårdsarter (rödstjärt, gransångare och ärtsångare). Samtliga dessa tre naturvårdsarter bedöms häcka inom planområdet och förutom dessa observerades även kråka och tornseglare inom planområdet.

Alla arter är vanligt förekommande både lokalt och nationellt och en exploatering av det aktuella området bedöms inte medföra någon negativ påverkan på arternas bevarandestatus.

Vid sidan av områdets naturvärden inventerades även invasiva arter som behöver hanteras i den kommande processen.



Kartbild över inventerade naturvårdsarter samt invasiva arter inom området (från rapporten Naturvärdesinventering för Bussdepå Vädermotet, Tyréns).



Triviallövskog inom området (från rapporten Naturvärdesinventering för Bussdepå Vädermotet, Tyréns).

Geotekniska förhållanden

Enligt SGU Jordartskartan utgörs det övre jordlagret av postglacial sand i undersökningsområdets västra del, med fyllning i sydöst och berg i norr. Utifrån utförda undersökningar bedöms jordprofilen generellt bestå av fyllning ovan naturligt lagrad jord till berg med varierande jorddjup mellan cirka 0 och 8 meter.

Jorddjupen är generellt grunda över hela undersökningsområdet, men djupet ökar mot väst och sydöst. Berg i dagen har påträffats kring undersökningsområdets östra och norra del.

Fyllningen består av grus, sten, sand, lera och mulljord och finns till ett djup på 3,5 meter. Den naturligt lagrade jorden består av en blandning av sand, lera och silt till ett djup på 6 meter. Den naturligt lagrade jorden är som mäktigast i väst och syd.

Ett PM kring Geoteknik har tagits fram (PE Teknik & Arkitektur, 2021) där den totala stabiliteten bedömts tillfredsställande. Om uppfyllnader eller schaktning görs rekommenderas dock att den lokala stabiliteten utreds vidare.

Markföroreningar

En översiktlig miljöteknisk markundersökning (Ramböll 2014) har tagits fram som visar viss påverkan av markföroreningar i undersökningsområdet. Alifater och PAH har påträffats. Värdena ligger över halterna för känslig markanvändning men inte över halterna för mindre känslig markanvändning, vilket denna markanvändning utgör. Bedömningen i utredningen är att föroreningssituationen inom området är okej för planerad markanvändning och att planen kan genomföras utan ytterligare åtgärder.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Fornlämningar

Inom markområdet finns idag inga kända fornlämningar med lagskydd. En boplatz (fornlämning L1960:108/Raå Lundby 162:1) är slutundersökt och borttagen enligt Länsstyrelsens kulturmiljöenhet och saknar då lagskydd.

Nordväst om planområdet finns en fornlämning för boplatz, Lundby 320:1. Denna berörs dock inte av planläggningen.

Platsens historia

Genom planområdet löper den gamla riksgränsen mellan Sverige och Norge, från mitten av 1200-talet fram till 1658. Gränsen har också fungerat som kommungräns mellan Göteborg och Torslanda och skilt Bohuslän och Västergötland åt, enligt den förra länsfördelningen. Norr om planområdet, i Svarte Mosse, vid berget Stora Vette och söderut går en gammal stenmur som markerar riksgränsen.

Ända in på 1950-talet var området fortfarande landsbygd. Tidigare gårdar som Biskopsgården och Länsmansgården fick ge namn åt de nya stadsdelarna/förortsområdena som växte fram på 1950- och 1960-talet. Väg 155, Torslandavägen, byggdes ut under 1950-1960-talet och färdigställdes 2013. Vädermotet färdigställdes 2013-2014.

Sociala förutsättningar

Då platsen idag utgörs av en lastbilscentral finns inga vistelseytor eller andra typer av mötesplatser inom planområdet. Det är således ingen plats som varken används av barn eller av allmänheten i övrigt. Intill planområdet, mot norr, finns Väderutsikten som kan fungera både som vistelseyta och utflyktsmål.

Då planområdet karaktäriseras av trafikytor och upplag och inte är särskilt befolkad utanför dagtid/arbetsdag finns risk att den upplevs något otrygg. Platsen är dock belyst, vilket är positivt ur ett trygghetsperspektiv.

Inom planområdet finns också vägområden, i form av infarten till området och väg mot Väderutsikten. Infarten och vägen upp mot Vädermotet saknar en tydlig väg för gångtrafikanter och cyklister.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Området nås med bil från Vädermotets trafikplats och den cirkulationsplats som finns öster om området. Angöringsgata är Ruskvädersgatan, gång- och cykelväg finns inte.

Anordnad parkering finns inte inom planområdet. Dock utgörs området idag av uppställningsytor och ytor för upplag, vilket ger möjlighet att ändå parkera med bil inom området.

Närmaste kollektivtrafikhållplats är belägen på Ruskvädersgatan ungefär 200 meter från planområdet. Turtätheten är god.

Då området idag inte utgör något besöksmål eller någon plats som används av allmänheten har tillgängligheten inte styrt utformningen på platsen idag. Området är dock flackt och försett med belysning.

Service

Grönområden finns i planområdets direkta närhet, och även idrottsytor finns i närmiljön.

Öster om planområdet finns ett verksamhetsområde som bland annat rymmer restauranger. Skola, förskola, vårdcentral samt livsmedelsbutiker finns i Biskopsgården cirka två kilometer från planområdet.

Teknisk försörjning

Vatten

Planområdet ligger utanför Kretslopp och vattens verksamhetsområde för allmänna VA-tjänster. Kretslopp och vatten ska inför granskning utreda möjligheterna att inkludera planområdet i verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten.

Det finns allmänna dricksvatten- och spillvattenledningar intill planområdet som går att ansluta till om planområdet tas med i Kretslopp och vattens verksamhetsområde. Idag finns förbindelsepunkt inom planområdets östra del, men ny förbindelsepunkt föreslås flyttas ut utanför planområdets gräns intill gång- och cykelbanan. Kretslopp och vatten föreslår att även ny brandpost och nya ventiler uppförs intill gång- och cykelbanan.

Om planområdet tas med i Kretslopp och vattens verksamhetsområde för dagvatten kräver planen utbyggnad av cirka 120 meter dagvattenledning för att kunna ansluta planområdet till det allmänna dagvattennätet i Ruskvädersgatan.

El och värme

Kapacitet finns för att bygga ut fjärrvärme.

Verksamheten kräver egen transformatorstation för att få tillräcklig elkapacitet. Transformatorstationen kommer att placeras inom planområdet och flera föreslagna lägen finns. Placering ska göras med hänsyn till skyfallsnivåerna inom området.

Tele

Fiber finns utbyggt i närheten, planområdet ska anslutas.

Risk och störningar

Buller

En bullerutredning enligt PBL 4 kap 33a§ bedöms med hänsyn till bullersituationen inte behövas. Skälen motiveras nedan:

- Detaljplanen medger endast bussdepå, vilket inte ställer krav på ljudmiljön inom planområdet.
- Omgivningen utgörs av verksamheter och trafikområden. Eventuellt buller som genereras från bussdepån påverkar därmed inte någon känslig markanvändning såsom bostäder eller skolgårdar.

Luftkvalitet

Enligt översiktliga beräkningar från 2018 av kvävedioxidhalterna i Göteborg så klaras miljökvalitetsnormer för kvävedioxid inom planområdet, både för timme, dygn och år.

	Värden inom planområdet	Miljökvalitetsnormer	Miljökvalitetsmål Frisk luft
N02 2018 år	Ca 25–30	40 µg/m ³	20 µg/m ³
N02 2018 dygn	Ca 40–50	60 µg/m ³	- (finns ej)
N02 2018 timme	Ca 60–70	90 µg/m ³	60 µg/m ³

En platsbedömning av luftkvaliteten i området har tagits fram av miljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen (2022) och finns som bilaga. Miljöförvaltningens översiktliga beräkningar av kvävedioxid understiger eller tangerar miljökvalitetsnormernas gränsvärden i planområdet.

Planområdet ligger nära flera stora vägar och mot, vilket medför förhöjda halter av luftföroreningar. Själva bussdepån är en arbetsplats där allmänheten inte har tillträde och där gäller annan lagstiftning än systemet med miljökvalitetsnormer.

Utöver luftkvaliteten inom själva planområdet måste även hänsyn tas till planens eventuella påverkan på luftkvaliteten i omgivningarna. Planen ska, om inte synnerliga goda skäl finns, inte genomföras om befintliga överskridanden av MKN förvärras eller nya överskridanden skapas på platser där människor vistas. I det här fallet bedömer miljöförvaltningen att den tillkommande trafiken är marginell i förhållande till den redan befintliga. Området domineras helt av arbetsplatser och vägar och få människor vistas där.

Miljöförvaltningens och stadsbyggnadsförvaltningens bedömning är att genomförandet av detaljplanen inte innebär överskridande av miljökvalitetsnormer.

Översvämningensrisk

En skyfallsutredning har tagits fram för att säkerställa en robust och ansvarsfull skyfallshantering som inte ska ge skada på fastighetens byggnader eller påverka andra fastigheter negativt. (Kretslopp och vatten, 2024)

För att inte försämra situationen nedströms måste samma fördröjningskapacitet som i befintlig situation uppnås inom planområdet vid vattennivån + 16,6 (3 470 m³) och vid vattennivån +16,75 (5 070 m³). Nivån + 16,6 är bräddnivån innan vatten bräddar över Halvorsängsvägen och + 16,75 är maximala översvämningensnivån inom planområdet i befintlig situation.

Skyfallsutredningen visar att det blir stora vattenmängder som behöver hanteras inom planområdet när marknivåerna förändras och jämnas ut. Hur skyfallet ska hanteras inom planområdet redovisas under rubriken ”skyfall” på sid 26.

Framkomlighet

Förutom situationen inom planområdet så finns idag vägar i närområde som kan översvämmas vid skyfall. Som redovisas i bild nedan syns att det blir höga vattennivåer vid Bensinvägen och Ruskvädersgatan vid skyfall. Dessa förutsättningar påverkar framkomligheten till planområdet.

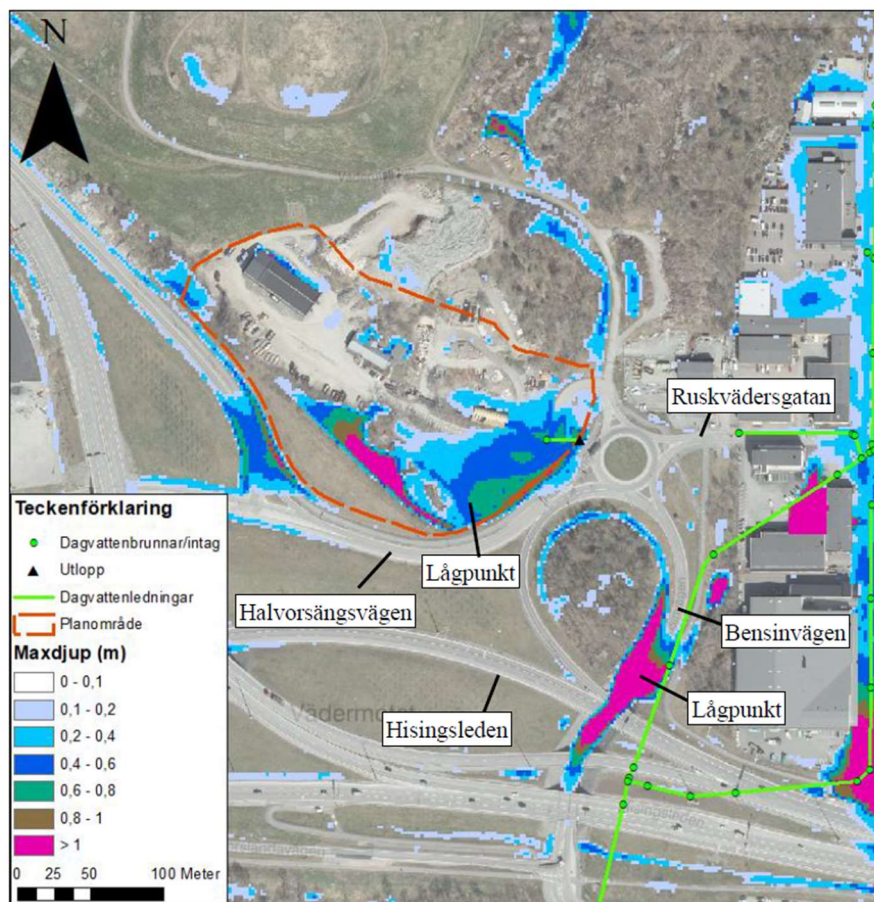


Bild över befintlig skyfallssituation vid ett klimatanpassat 100- årsregn med maximalt vattendjup.
(Dagvatten- och skyfallsutredning, KoV, 2024)

Risk

En riskanalys har tagits fram av WSP (2022) för att utreda lämpligheten av planerad markanvändning ur risksynpunkt.

Risikpåverkan från farligt gods-leder

Både Halvorsäng och Hisingsleden, som båda ligger i planområdets närhet, är utpekade som primära transportleder för farligt gods. Halvorsäng, som ligger närmast planområdet, kan trafikerats av farligt gods-transporter till och från Biskopsgårdens södra industriområde. Bedömningen är att ett skyddsavstånd på minst 30 meter behöver hållas mellan bebyggelse och väggkant Halvorsäng (inklusive påfarten till Hisingsleden). Komplementbyggnader och ytparkering kan tillåtas inom 30 meter från väggkant då dessa typer av markanvändning inte medför stadigvarande vistelse.

I framtagna skisser ligger byggnaden 50 meter från väggkant och detaljplanen säkerställer att inga huvudbyggnader placeras närmare än 30 meter från väggkant.

Risikpåverkan från ST1 raffinaderi

Förutom närheten till farligt gods har även risker kopplade till St1:s raffinaderi redovisats i riskutredningen. Raffinaderiet ligger cirka 500 meter från planområdet. WSP (2022) bedömer att raffinaderiets risikopåverkan på planområdet är tolerabel. Den tilltänkta markanvändningen inom planområdet bedöms därmed vara acceptabel ur en risksynpunkt. Den troliga konsekvensen vid händelse av en allvarlig olycka inom raffinaderiet är att människor inom planområdet behöver inrymma för att inte exponeras för brandröken.

Risikopåverkan från el-bussar

Den huvudsakliga risken kopplade till uppställningen av el-bussar inom planområdet bedöms vara brand. Bränder eller andra typer av olyckor som medför termisk rusning av fordonens batterier bedöms vara särskilt allvarliga då dessa kan medföra spridning av vätefluorid och andra toxiska ämnen mot omgivningen via brandgaserna.

I framtagna utredningar anges att studier visar att riskerna som brandmän i full rökdykarutrustning utsätts för i samband med släckinsatser där gasformig vätefluorid kan förekomma sannolikt är mycket låga om rätt utrustning används. Riskerna kopplade till bränder i el-fordon beskrivs som sannolikt mest påtagliga i instängda utrymmen så som tunnlar och parkeringsgarage. Vid händelse av en brand i en uppställd el-buss inom depån bör personalen inrymma och stoppa ventilationen.

Slutsats riskbedömning

Den samlade bedömningen är att utformningen av planområdet är acceptabel ur risksynpunkt. Den rekommendation som ges är att ett säkerstånd om minst 30 meter ska upprätthållas mellan bebyggelse som medför stadigvarande vistelse och väggkant Halvorsäng (inkl. påfarten till Hisingsleden). Planläggningen säkerställer att denna rekommendation följs.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av en bussdepå. Även transformatorstationer får byggas inom planområdet.

Kvartersmarken är markanvisad av Exploateringsnämnden. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatörerna.

Den allmänna gatan omfattas av kommunalt huvudmannaskap. Det innebär att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

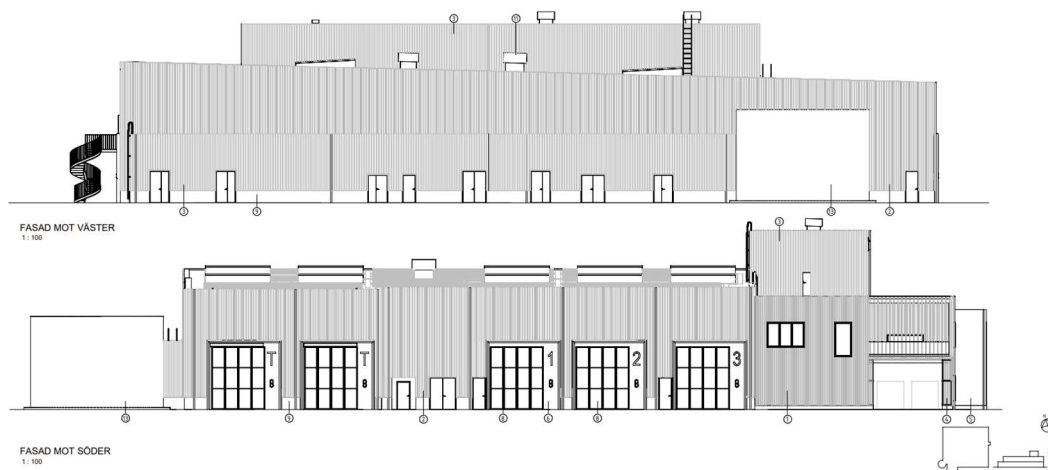
Bebyggelse

Planområdet planeras för att rymma uppställningsplatser för buss och parkeringsytor. Den byggnad som är aktuell inom området är en servicebyggnad.



Illustrationsbild över planområdet med bussupställningsplatser, personalparkering och servicebyggnad. Planområdet redovisas med gul gräns. Illustration framtagen av Sweco (med viss bearbetning av stadsbyggnadsförvaltningen).

Byggnaden föreslås utformas med en tvåvåningsvolym för administration, personallokaler, utbildning samt verkstads- och fordonsvårdshallarna. Byggnaden regleras till att maximalt vara 16 meter i nockhöjd. Bilden nedan visar aktuellt projektförslag som har en nockhöjd på 13,5 meter.



Sektion som visar hur servicebyggnaden inom området är tänkt att utformas. Notera dock att utformningen inte regleras i detaljplanen.



Illustration över förslag till utformning av bussdepån. Observera att närmiljön inte är illustrerad, utan endast kvartersmarken. Observera även att utformningen inte säkerställs i detaljplanen, varför andra utformningar också är möjliga.

Mark och utemiljö

Utformningen av utemiljön regleras inte i detaljplanen, men för att tydliggöra hur miljö är tänkt att utformas beskrivs ändå projektförslaget.

Utemiljön kommer till stor del vara hårdgjord. För att ge en grön inramning föreslås träd intill vägområdet i söder. Förutom detta föreslås att utemiljöer med grönska ska fungera som vistelsezoner intill servicebyggnaden. Utemiljöer behövs också för dagvattenhantering, skyfallshantering och snöupplag. Ambitionen är även att anläggningen ska bidra till biologisk mångfald.

Bussdepån och personbilsparkeringen är planerad med ytbeläggning av asfalt. Markytorna nära entréer och uteplatser föreslås ha ytbeläggning av betongmarksten med inslag av natursten. Den medeltida gränsen mellan Sverige och Norge samt Bohuslän och Västergötland har en gång gått genom platsen för den blivande bussdepån. Detta föreslås manifesteras så att platsens historia synliggörs på platsen.

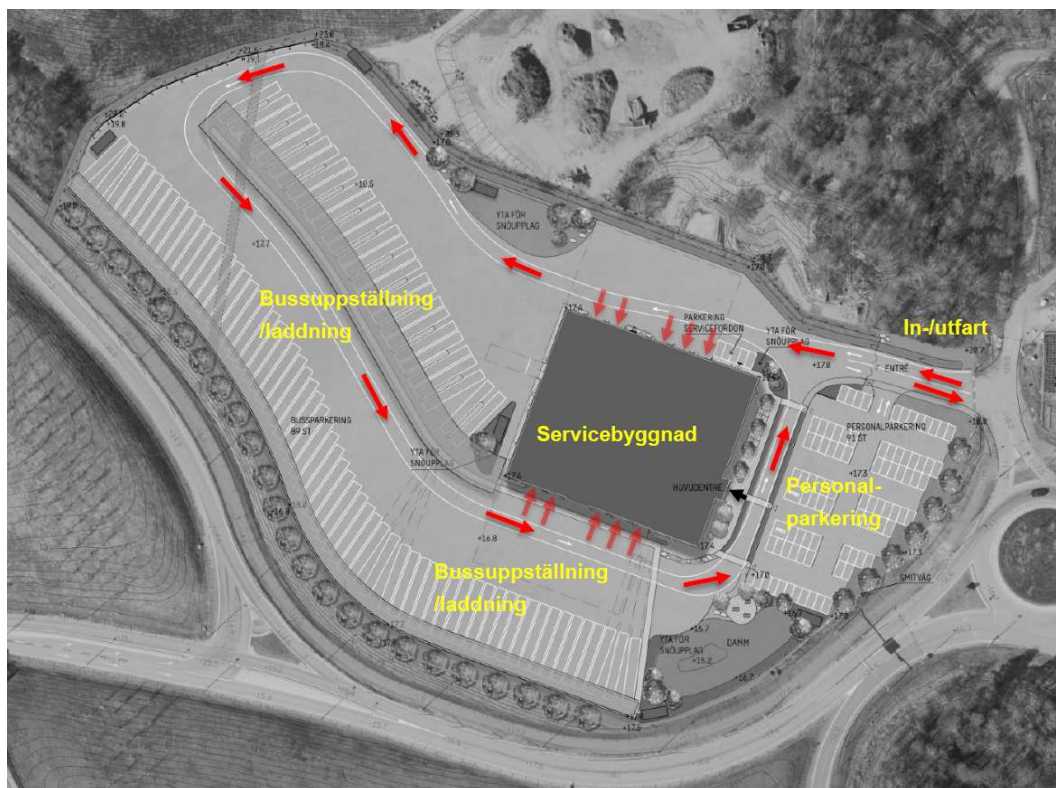
Höjdsättning av bussdepån är utformad som ett svagt sluttande plan med sin högpunkt i nordväst som sedan faller mot sydost, där lågpunkten är placerad. Fastigheten är placerad i sluttande terräng med berg i dagen mot norr. Det innebär att bussdepåns norra del kommer att utgöras av en sprängd bergvägg.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Bussdepån

Bussdepån tillgodoser kravet på att uppställningsplatserna ska vara 21 meter långa, vilket möjliggör ledbussar (18–21 m), och rymmer ett antal platser för dubbelledbussar (25 meter). Utformningen är gjord för att rymma en enkelriktad rundkörning inom området där antalet backrörelser begränsas och där sikten är god.

Bilparkering, cykelparkering och entré till byggnad finns nära infarten för att minska konflikterna mellan olika trafikslag.



Bilden visar de olika ytorna inom bussdepån samt bussarnas rörelsestråk markerad med röda pilar. Utformningsförslaget har reviderats något men bilden redovisar ändå aktuell trafiklösning.

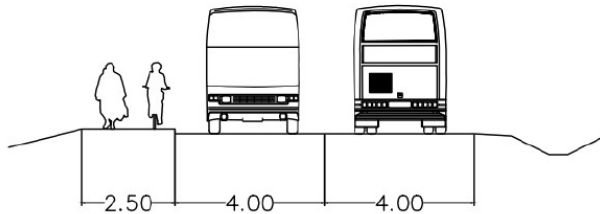
Gator, GC-vägar

Genomförandet av detaljplanen innebär vissa förändringar av gatuutformningen (den allmänna gatan) för att få en säkrare och mer framkomlig trafikmiljö för samtliga trafikslag och trafikanter. För att området ska vara framkomligt för bussarna så rätas körbanan ut i öst-västlig riktning och körfälten görs 4 meter breda med ytterligare breddökning i kurvan.

Angöringsvägen kompletteras med gång- och cykelbanor för att skapa säkra och framkomliga vägar för cyklister och gångtrafikanter till planområdet. Gång- och

SAMRÅDSHANDLING

cykelvägen i detta läge blir 2,5 meter. Detta mått är något mindre än det rekommenderade måttet om 3 meter, men bedöms ändå tillräckligt för att uppnå god trafiksäkerhet och framkomlighet, eftersom cykelbanan endast kommer att användas av de som ska till bussdepån.



Föreslagen sektion vid infart till bussdepå

Även vägen norrut, mot Väderutsikten, kompletteras med gång- och cykelbana (gc-bana). Föreslagen gc-bana sträcker sig från befintlig gc-bana längs Ruskvädersgatan, förbi befintlig vägbom, till vändslingan för upplag av trämaterial. I dagsläget bedöms inte behov av en längre separerad gc-bana än så finnas eftersom den enda målpunkten längre in på vägen är utsiktsplatsen vars bilväg blockeras av bom.



Framtaget trafikförslag visar principutformning för allmän plats. Orange fält visar ytor för gång- och cykel.

Delar av befintligt samt nytt föreslaget gatuområde är idag planlagt för park samt biluppställning. Dessa ytor ges stöd i detaljplanen och planläggs därför för allmän plats, gata.

Bilparkering

Verksamhetens parkering ska ordnas inom kvartersmarken. Bilparkeringen planeras i områdets östra del.

Vid beräkning av parkeringstal har jämförelse gjorts med andra bussdepåer i storstadsområden. När bussförarna, som utgör merparten av personalen på depån, ska färdas till eller från arbetet finns i allmänhet ingen kollektivtrafik, eftersom det är bussförarna som ska utföra kollektivtrafiken. Detta motiverar ett högre parkeringstal än

för andra typer av verksamheter. Beräknat behov för bilparkering är en parkering per bussuppställningsplats, vilket med gällande förslag ger 90 platser.

Parkering för rörelsehindrade placeras närmast byggnaden för att klara tillgänglighetskravet om maximalt 25 meter.

Cykelparkering

För anställda vid bussdepån ska cykelparkering primärt anordnas väderskyddat i anslutning till entréområdet, med säker gångpassage till depåns närbelägna personalentré. Byggaktören avser även att cykelpump och laddningsmöjlighet för elcykel ska finnas, som ett led i att främja cykling.

Även antalet cykelparkeringsplatser är beräknade utifrån erfarenheter från bussdepåer i liknande lägen och det beräknade behovet blir då 0,4 platser per bussuppställningsplats. Detta ger med aktuellt antal bussuppställningsplatser 36 platser. Ytterligare platser ska kunna ordnas om behovet visar sig bli större.

Kollektivtrafik

Busshållplats finns österut, på Rustvädersgatan. Planläggningen innebär inga förändringar av kollektivtrafiken på platsen.

Tillgänglighet

Parkering för rörelsehindrade placeras närmast byggnaden för att klara tillgänglighetskravet om maximalt 25 meter och området mellan entré och parkering är flackt.

Enligt lagen om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk med mera (förordningen 1994:1215) ska nya byggnader som innehåller bostäder, arbetslokaler, eller lokaler till vilka allmänheten har tillträde, vara utformade så att de är tillgängliga för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga. Detta beaktas vid bygglovsprövningen och vid byggsamråd. Detaljplanen varken förhindrar eller försvårar en sådan utformning.

Service

Bussdepå Vädermotet är tänkt att utgöra arbetsplats för cirka 300 personer. Då planen inte rymmer bostäder genereras inget behov av skolplatser eller liknande samhällsservice. Detaljplanens genomförande kan däremot ge visst underlag till kommersiell service, så som omkringliggande verksamheter, handel och restauranger.

Friytor och naturmiljö

Markanvändningen kräver inga friytor eftersom området inte utgör en boendemiljö eller vistelsemiljö för barn eller andra. Planområdet utgör dock en arbetsplats, och möjlighet till utevistelse bör eftersträvas. Bussdepån föreslås utformas för att rymma mindre vistelseytor inom kvartersmarken. Dessa föreslås både intill servicebyggnaden där utrymme också kan finnas för att äta lunch/fika, samt intill dagvattendammen.

Det finns allmänna naturytor för rekreation i planområdets direkta närmiljö. Både vädermotets utsiktsplats med gräsytor samt skogsytor finns i närmiljön.

Planläggningen påverkar inga befintliga rekreationsytor eftersom marken redan idag används för verksamheter och de naturområden som påverkas är mycket begränsade.

Utformningen av utemiljön regleras inte i detaljplanen men byggaktörens ambition är att nyttja ytorna effektivt för att främja biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Stora ytor kommer hårdgöras för parkeringsytor men kring de resterande ytorna föreslås träd, buskar och planteringsytor.

Aktuellt förslag har anpassats för att begränsa överskottsmassorna inom området. Höjdsättning är dock gjord för att både få en god tillgänglighet och framkomlighet inom området, en fungerande dagvatten- och skyfallshantering samt med hänsyn till omgivande gator och naturmiljöer. Massbalans bedöms svårt att uppnå inom området, och visst bergschakt krävs för att genomföra förslaget enligt nuvarande utformning.

Sociala aspekter och åtgärder

Området kommer utgöra en arbetsplats och blir ingen målpunkt eller vistelsemiljö för vare sig barn eller äldre, undantaget de som arbetar på platsen. Bussdepån planeras således i första hand för att verksamheten ska kunna fungera bra på platsen och för verksamhetens arbetstagare.

Den intilliggande utsiktsplatsen är dock en allmän naturmiljö som kan besökas av en bredare målgrupp, bland annat barn. Genomförande av detaljplanen, som innebär en mer ordnad, öppen och överblickbar plats samt fler människor på platsen bedöms kunna bidra till att området upplevs tryggare.

Anordnandet av gång- och cykelväg till bussdepån och i riktning mot Vädermotets utsiktsplats stärker tillgängligheten i området för de målgrupper som inte har tillgång till bil.

Teknisk försörjning

Dagvatten och skyfall

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram (Kretslopp och vatten, 2024-04-19) för att studera lämpliga åtgärder för dagvatten och skyfall som klarar uppsatta krav och riktlinjer.

Grundprincipen är att dagvatten ska tas om hand inom den fastighet där dagvattnet genereras. Flertalet åtgärder föreslås inom kvartersmarken för att klara reningskrav och fördröjningskrav.

Miljö kvalitetsnormer

Ny exploatering ska inte försämra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Det innebär att rening av dagvatten ska bidra till att bibehålla eller förbättra vattnets status. Recipient för området är Rivö fjord som utgör en mycket känslig recipient, vilket ställer krav på rening (enligt sammanställning Reningskrav för dagvatten, där krav ställs på fördröjning, enklare rening, rening eller omfattande rening). Rivö fjord uppnår ej god kemisk status, till följd av höga halter antracen, bromerade difenyleter (PBDE), kvicksilver och kvicksilverföreningar och tributyltenn föreningar. Recipienten har

samtidigt klassats som måttlig ekologisk status baserat på miljökonsekvenstyperna övergödning, morfologiska förändringar och kontinuitet.

En översiktlig uppskattning av påverkan på vattenkvalitet vid skyfall har gjorts och den bedöms inte påverkas negativt av exploateringen då området ligger långt från recipienten (mer än 1 km) och nedströms det kombinerade ledningsnätet.

Rening

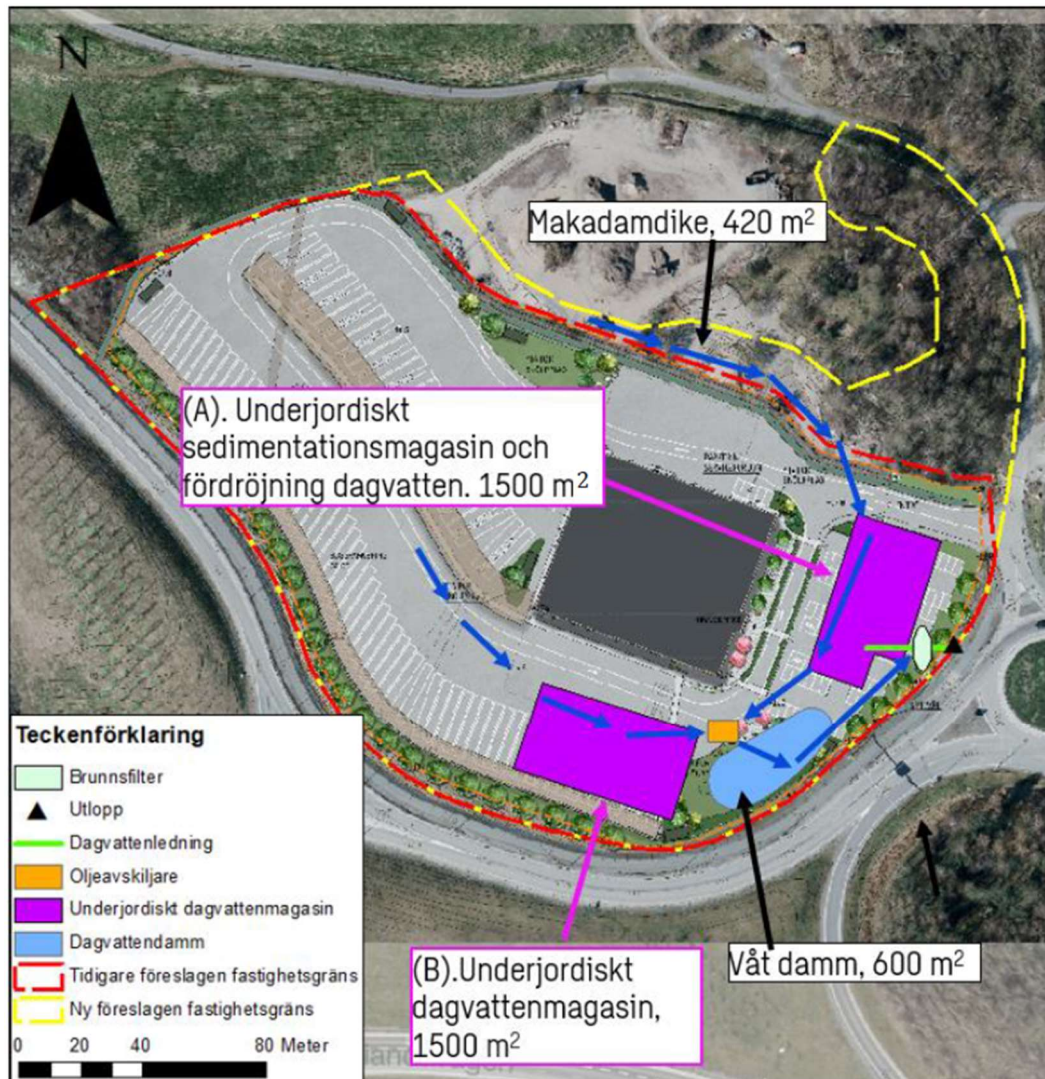
För att klara krav kring rening föreslås rening i serie i ett makadamdike, ett sedimentationsmagasin, en våt damm och ett brunnsfilter. Innan vatten rinner mot dammen föreslås också en oljeavskiljare. Med dessa åtgärder förväntas samtliga föroreningshalter, enligt utförda beräkningar (Kretslopp och Vatten, 2024) minska jämfört med befintlig situation, undantaget suspenderat material som blir oförändrat.

Med den föreslagna systemlösningen bedöms inte exploateringen (projektförslaget) påverka recipientens möjlighet att uppnå miljökvalitetsnormer.

Fördröjning dagvatten

I och med att området hårdgörs så ökar dagvattenflödena inom planområdet, vilket ställer krav på fördröjning av dagvatten.

Dagvatten föreslås fördröjas genom underjordiska sedimentationsmagasin, damm och makadamdike enligt principskiss nedan.



Utsnitt från dagvatten- och skyfallsutredning (KoV 2024) som visar principer för dagvattenhantering

För att uppnå Göteborgs stads fördröjningskrav om 10 mm dagvatten per kvadratmeter reducerad yta behöver 250 kubikmeter fördröjas och för att uppnå kravet att fördröja till befintligt 20-årsflöde krävs en magasinsvolym på 560 kubikmeter. Föreslagna lösningar beräknas ha tillräcklig fördröjningsvolym för att både kunna fördröja till befintligt 20-årssflöde och uppfylla fördröjningskravet 10 mm dagvatten per kvadratmeter reducerad yta.

Skyfall

Skyfall är ett regn vars höga intensitet överstiger belastningen som dagvattenssystemet är dimensionerat för och vad som är VA-huvudmans ansvar. Enligt Göteborgs riktlinjer ska ny bebyggelse anpassas efter klimatanpassat 100-årsregn.

Utformningen och skyfallshanteringen inom området behöver göras med hänsyn till att inga byggnader får översvämmas, inga vägar som behövs för framkomligheten för

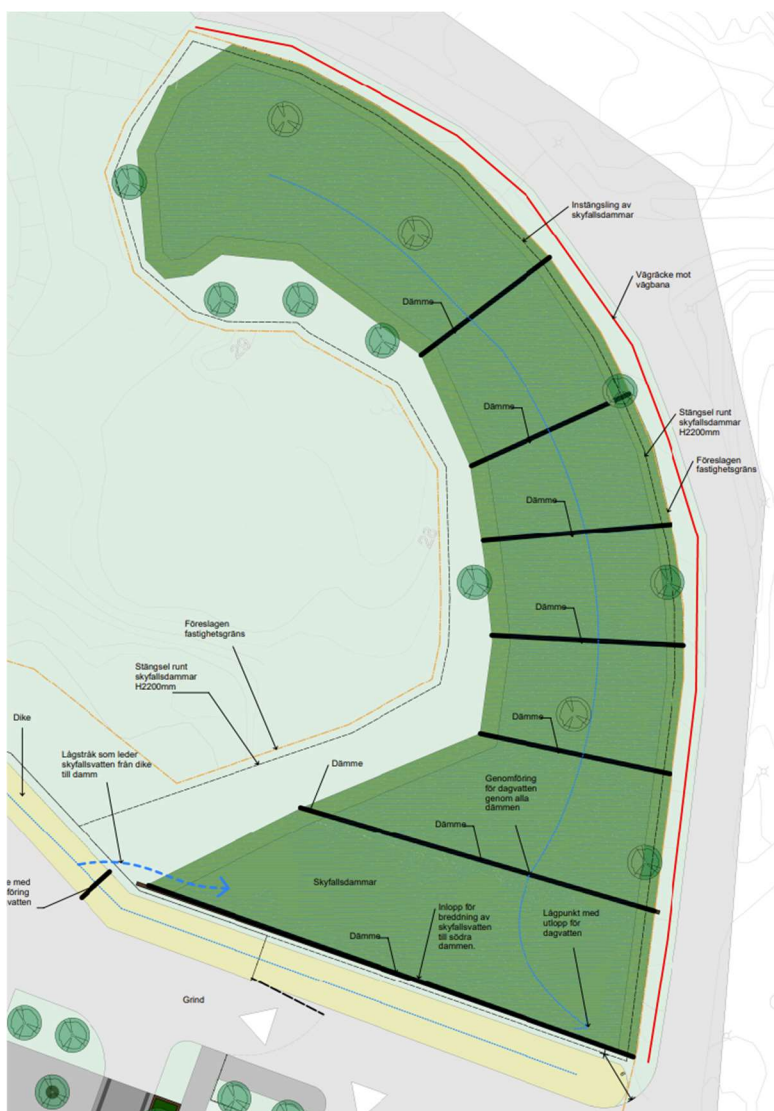
SAMRÅDSHANDLING

räddningsfordon får översvämmas och genomförandet av planen får inte leda till konsekvenser för andra fastigheter.

Inom planområdet finns, innan planens genomförande, lågområden som rymmer stora volymer vatten. När detaljplanen genomförs föreslås en jämnare höjdsättning, för att kunna ordna parkeringsytor och ytor för byggnader. Detta innebär att lågområden försvinner och att andra åtgärder/annan utformning krävs för att hantera samma vattenvolymer som planområdet gör idag.

För att inte försämra situationen nedströms måste samma vattenvolymer som i befintlig situation kunna hanteras i planområdet. För att uppnå detta så föreslås en ”skyfallstrappa” i norra delen av planområdet som ska kunna fördröja stora volymer (cirka 5 200 m³). Förenklad bild som visar principutformning för denna lösning redovisas nedan.

Utöver dessa föreslås dagvattenåtgärder som sammantaget innebär att fördröjningskapaciteten för området utökas jämfört mot idag.

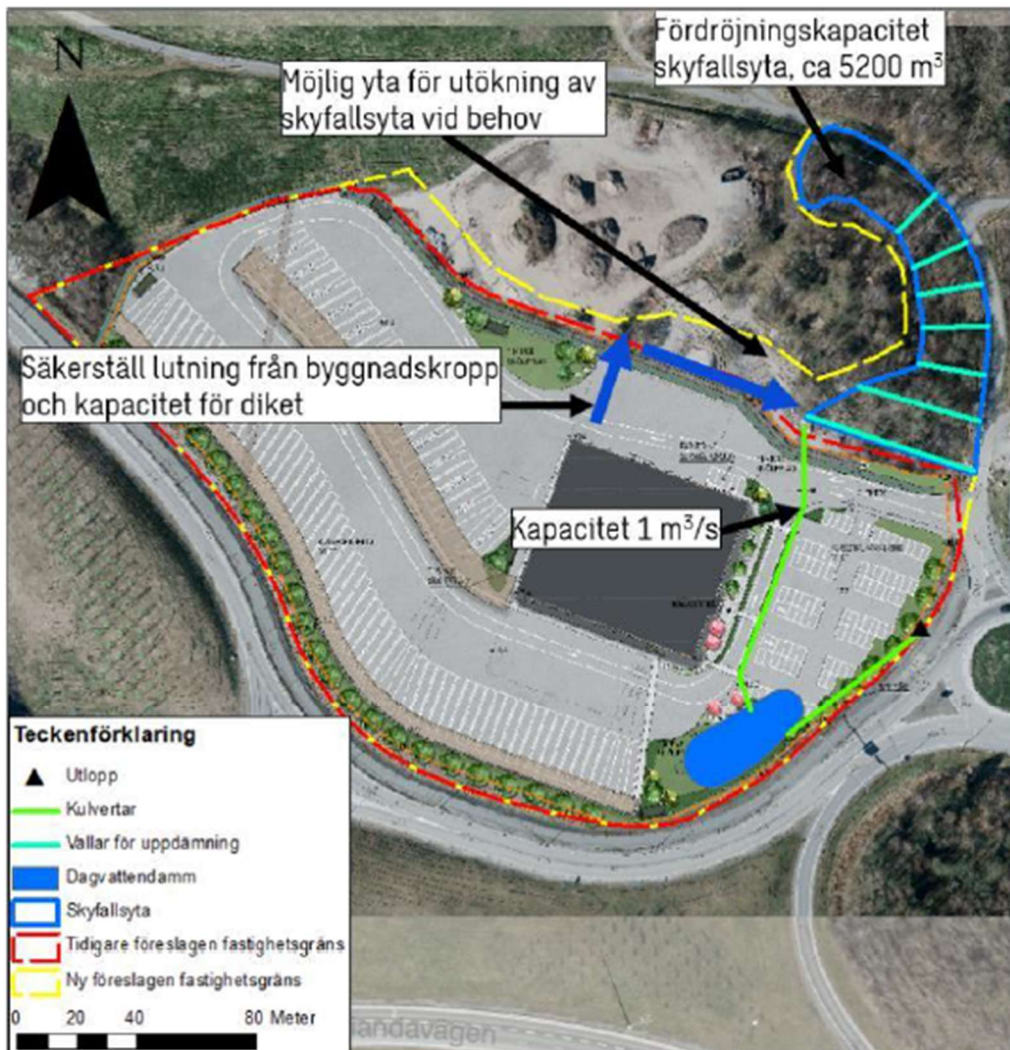


Principbild som visar hur skyfallstrappan inom planområdet ska utformas och fungera. Bild framtagen av Sweco.

Förutom skyfallstrappa finns möjlighet att uppföra damm, diken samt underjordiskt magasin inom planområdet.

Byggnaden behöver placeras så den får en säkerhetsmarginal om 20 cm mellan färdigt golv-nivå och översvämningarnivå. Vid fortsatt höjdsättning behöver det beaktas att det ska vara tillräcklig lutning från byggnad till diket i norra diket. Likaså behöver kulverten dimensioneras för minst 1 m³/s där hjässan av ledningen understiger FG-nivån med god marginal (mer än 20 cm) för att ett få tillräcklig snabb avvattnings från området norr om byggnaden (som är ett instängt område).

För att inte transformatorstationer ska översvämmas så behöver de placeras minst 20 cm ovanför översvämningarnivåerna i området alternativt utformas med lokala objektskydd.



Utsnitt från dagvatten- och skyfallsutredning (Kretslopp och vatten) som visar skyfallsytor och förutsättningar för skyfallshantering

Framkomlighet

Vid en skyfallssituation påverkas infarten inom planområdet men framkomlighet inom planen uppnås via personalparkeringen. Dock saknas framkomlighet till planområdet från omgivande vägar, vilket innebär att det vid vissa tidpunkter vid skyfall finns risk att räddningstjänst inte kan nå planområdet. Detta innebär ett avsteg från stadens riktlinjer (TTÖP). En riskanalys eller riskbedömning av planens påverkan på människors hälsa och säkerhet bör genomföras under fortsatt process.

Vatten och avlopp

Planområdet ska anslutas till de allmänna vatten- och avloppsledningarna. Idag finns anslutningspunkt i planområdets östra del men anslutningspunkten föreslås flyttas till allmän plats GATA, vid fastighetsgräns i öster. Kretslopp och vatten föreslår att ny brandpost och nya ventiler uppförs i gång- och cykelbanan.

Kapacitet finns i ledningsnäten och räddningstjänstens krav på brandvattenbehov för bussdepåer uppfylls.

Värme

Uppvärmningssätt regleras inte i detaljplanen. Västfastigheter har dock bedömt att bergvärme kan vara ett lämpligt uppvärmningssätt på platsen. Även solceller på taket har föreslagits.

El och tele

Befintliga ledningar finns i gatumarken öster om planområdet. För att få tillräcklig kapacitet inom området för att försörja bussar med el, möjliggörs för transformatorstationer inom området.

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.

Fiber finns utdraget i närheten av fastigheten och kan anslutas.

Avfall

Angöringsväg och vägar inom området är dimensionerade för att rymma avfallsfordon. Avfallshanteringen finns i servicebyggnaden och avfallsfordonet kan stanna intill byggnaden och köra runt området, likt bussarna, för att undvika backrörelser. Området ska utformas så att tillgänglighetskrav klaras.

Geotekniska åtgärder

Ett PM kring Geoteknik har tagits fram (PE Teknik & Arkitektur 2021) där den totala stabiliteten bedömts tillfredsställande. Om uppfyllnader eller schaktning görs rekommenderas dock att den lokala stabiliteten utreds vidare. Detta görs av byggaktör i kommande processer när det finns en fastslagen utformning.

Schaktnings- och grundläggningsarbeten ska utföras i samråd med geoteknisk sakkunnig. Geoteknisk kontroll ska utföras av geoteknisk sakkunnig enligt upprättat kontrollprogram med åtgärdsplan med inriktning på avvikande förhållanden så som jordart och dess fasthet och schaktbottenbesiktning innan grundläggningsarbeten påbörjas.

SAMRÅDSHANDLING

För de alternativ där bussdepån eller resterande ytor såsom parkeringar skär sig i berg kommer bergschakt att krävas. Efter sprängning sker grundläggning av bussdepån med uppfyllnad på berg. Resterande del av bussdepån bedöms kunna grundläggas med plintar eller spetsburna pålar slagna eller borrarade till berg.

Vid byggnation ska mulljord och andra organiska jordar bortschaktas innan grundläggning. All grundläggning ska utföras med hänsyn till jordprofilens tjälfarlighetsklass. Isoleringen ska vara fuktbeständig och icke kapillärssugande samt ha erforderlig bärförmåga.

Inför markarbeten ska också riskanalys avseende vibrationsalstrande arbeten upprättas och ett kontrollprogram tas fram.

Markmiljö

En översiktlig miljöteknisk markundersökning gjordes på platsen 2015 (Ramböll) som visade att alifater och PAH har påträffats i halter över känslig markanvändning men att inga halter överstiger riktvärden för mindre känslig markanvändning.

Med tanke på den planerade markanvändningen anses massorna kunna hanteras utan restriktioner vid schaktning och anläggande av ny bussdepå. Överskottsmassor bedöms till stor del kunna återanvändas på platsen, eftersom risken för att få en negativ påverkan på omgivande mark, vatten och människors hälsa bedöms vara liten.

Vid schaktning ska avvikande lukt och utseende uppmärksammas, eftersom det inte kan uteslutas att det kan finnas högre halter av föroreningar i punkter eller områden som inte undersökts eller att det förekommer ämnen eller föroreningar som inte analyserats.

Om massorna ska användas för anläggningsändamål utanför fastigheten, ska detta samrådaskas med Miljöförvaltningen, eftersom en anmälan enligt miljöbalken då kan krävas. Massor som transporteras från platsen ska omhändertas av godkänd mottagare och uppfylla de krav som mottagaren ställer.

Arkeologi

Inom markområdet finns idag inga kända fornlämningar med lagskydd. En boplatz (fornlämning L1960:108/Raä Lundby 162:1) är slutundersökt och borttagen enligt Länsstyrelsens kulturmiljöenhet och saknar då lagskydd.

Buller

Någon bullerutredning bedöms med hänsyn till bullersituationen inte krävas. Detaljplanen medger endast bussdepå, vilket inte ställer krav på ljudmiljön inom planområdet. Då omgivningen utgörs av verksamheter och trafikområden så påverkar exploateringen inte heller någon känslig markanvändning i omgivningen.

Grönytefaktor

Göteborgs stad arbetar med grönytefaktorer i plan- och exploateringsprojekt för att säkerställa att göteborgarna även i framtiden har tillgång till grönska och dess ekosystemtjänster. Grönytefaktorn är ett mått på hur mycket ekosystemtjänster ett område ger, det vill säga hur mycket hjälp vi får av gröna och blå ytor för att hantera platsens miljöutmaningar.

Målnivån för grönytefaktorn inom planen är 0,15 som lägstnivå (Göteborgs stads grönytemodell), satt utifrån att det är verksamhetsmark. Miljöfaktorerna biologisk

mångfald, buller, lokalklimat och rekreation har i beräkningarna viktats lika. Exploatören har i tidigt skede tagit fram en beräkning av grönytefaktorn för det tilltänkta kvartersmarken som utgår från framtagna illustrationer och når ett värde på 0,35, vilket med marginal uppfyller målvärdet. Värdet nås framförallt genom grönska med ett större antal träd, naturlika planteringar, perennplanteringar och genom öppna vattenytor och ytor som avvattnas mot vegetationsytor och diken.

Fastighetsindelning

Detaljplanen medger en fastighetsindelning som innebär att en ny fastighet kan bildas med ändamålet bussdepå. Fastighetsindelning ska ske i enlighet med detaljplanen. Planbestämmelser gällande användning av kvartersmark och allmän plats, inklusive u-områden, framgår av plankarta. Det finns inga befintliga fastighetsindelningsbestämmelser och det införs inte heller några sådana bestämmelser i den här detaljplanen.

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. Den allmänna plats som finns inom området är en begränsad yta av gatumark som ska få en ny utformning som ger bättre framkomlighet och trafiksäkerhet.

Anläggningar inom kvartersmark

Västfastigheter ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark. Inom detta ingår, förutom byggnader och parkeringsytor, åtgärder för dagvatten- och skyfall, så som anläggande av skyfallstrappa, makadamdike, damm och sedimentationsmagasin.

Anläggningar utanför planområdet

Detaljplanen innebär inga nya anläggningar utanför planområdet.

Drift och förvaltning

Kommunen ansvarar för förvaltning av mark som i detaljplanen är utlagd som allmän plats, GATA. Kommunen genom Kretslopp och vatten ansvarar för förvaltning av nytt ledningsnät avseende vatten-, avlopp- och dagvattenförsörjning. Västfastigheter ansvarar för förvaltning av anläggningar och mark som i detaljplanen är utlagd som kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Detaljplanen berör Biskopsgården 830:822 som idag ägs av Göteborgs stad. I samband med genomförandet av detaljplanen avstyckas marken till en ny fastighet.

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Biskopsgården 830:822	-	Cirka 42 000 kvm	Bussdepå

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Ny fastighet för bussdepå kan bildas efter avstyckning från Biskopsgården 830:822.

Före beviljande av bygglov ska avstyckning vara genomförd.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeavtalet att exploitören 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

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeavtalet.

Västfastigheter ansöker om nödvändig fastighetsbildning inom kvartersmark. Kostnaden för lantmäteriförrättningarna regleras i kommande köpehandlingar och genomförandeavtal mellan kommunen och Västfastigheter.

Avtal

Befintliga avtal som berörs

Inom detaljplanens område finns tre befintliga arrendeavtal som behöver sägas upp

Arrende nyttjanderätt avtalsnummer AL20190060

Arrende nyttjanderätt avtalsnummer AL20060184

Arrende nyttjanderätt avtalsnummer AL20110104

Avtal mellan kommun och exploitör

Enligt plan- och bygglagen ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanen genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt med mera. Detaljplanens konsekvenser för exploitören avseende ekonomi, åtaganden mm ska beskrivas.

Kommunen och Västfastigheter har tecknat ett markanvisningsavtal gällande den kvartersmark inom detaljplanen som Västfastigheter ska förvärva av kommunen.

Kommunen och Västfastigheter kommer innan detaljplanen antas att teckna ett genomförandeavtal gällande detaljplanens genomförande. Avtalet kommer bland annat att

SAMRÅDSHANDLING

reglera exploateringsbidrag, utbyggnad allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt.

Kommunen och Västfastigheter kommer innan detaljplanen antas teckna erforderliga avtal om marköverlåtelse avseende den kommunalägda marken inom detaljplan som kommer att överlåtas till Västfastigheter.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan det 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.

Preliminär tidplan

Samråd: Fjärde kvartalet 2024

Granskning: Andra kvartalet 2025

Antagande: Fjärde kvartalet 2025

Om planen inte överklagas vinner den laga kraft cirka fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: Andra kvartalet 2027

Färdigställande: Fjärde kvartalet 2029

Genomförandetid

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

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Fem år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.

Överväganden och konsekvenser

Avvägningar har gjorts mellan olika intressen. I detta fall har intresset att bibehålla området som det är idag (med aktuell markanvändning) och inte påverka terrängen vägts mot intresset att utveckla platsen för bussdepå.

Planområdet saknar utpekade naturvärden- och kulturvärden samt andra utpekade värden. De konsekvenser som planläggningen medför är en påverkan av terrängen i

huvudsakligen de norra delarna av planområdet, där marken behöver jämnas ut (genom bergschakt) för att fungera som bussdepå. Detta har vägts mot intresset att uppföra en bussdepå i läge som ligger nära aktuella trafikområden, vilket bidrar till ett mer effektivt kollektivtrafikutbud samt minskade trafik- och miljöbelastningar. En bussdepå vid Vädermotet har bedömts ha en lokalisering som är så optimal som möjligt på södra och västra Hisingen, med tanke på busslinjernas sammanvägda utsättningspunkter.

Detaljplanens genomförande innebär också trafikförbättrande åtgärder som ger bättre framkomlighet för cykel.

Intresset att utveckla området för bussdepå har bedömts större än att bibehålla området med den funktion och det utseende som platsen har idag.

Motiv till detaljplanens reglering

Redovisning av motiv till de enskilda reglerna i detaljplanen.

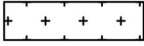
Användningsbestämmelser för allmän plats

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
GATA		Detaljplanen planläggs för gata för att ge stöd åt befintligt gatuområde samt säkerställa nya ytor som möjliggör för nya cykelbanor och justerade körytor.	Östra delen av planområdet.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
J ₁	Bussdepå	Detaljplanen reglerar att bussdepå får uppföras på platsen. Regleringen görs eftersom det endast är denna markanvändning som prövats i planläggningen samt eftersom det utgör en lämplig markanvändning för platsen.	Hela kvartersmarken
E ₁	Transformatorstation	Flera transformatorstationer krävs för den aktuella verksamheten, och markanvändningen möjliggörs därför inom hela kvartersmarken.	Hela kvartersmarken

Egenskapsbestämmelser

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
e ₁	Största byggnadsarea är 50 % av fastighetsarean inom användningsområdet.	Behovet av bussupställningsplatser och bilparkering innebär att möjligheten att bygga inom området är begränsade. En reglering görs ändå för att även i detaljplanen säkerställa ytor för parkering, vistelse och dagvattenhantering.	Kvartersmarken
h ₁	Högsta nockhöjd är 16 meter.	Detaljplanen möjliggör för den byggnad som exploatören avser bygga och ger viss flexibilitet för en något högre byggnad.	Kvartersmarken (bortsett från södra området)
h ₂	Högsta nockhöjd på komplementbyggnad är 4 meter	Detaljplanen säkerställer att komplementbyggnader intill gatumarken inte blir dominerande på platsen	Södra delen av planområdet
n ₁	Underjordiskt magasin för dagvatten och skyfall får finnas under mark.	Detaljplanen säkerställer att underjordiskt magasin kan anläggas som en del i dagvatten- och skyfallshantering.	Kvartersmarken
p ₁	Huvudbyggnad ska placeras minst 4 meter från fastighetsgräns.	Byggnader ska kunna underhållas utan intrång på andra fastigheter.	Kvartersmarken
p ₂	Komplementbyggnad och transformatorstation ska placeras minst 1 meter från fastighetsgräns.	Byggnaden ska inte påverka angränsande fastigheter och byggnaden ska kunna skötas utan intrång på intilliggande fastigheter.	Södra delen av planområdet
m ₁	Startbesked får inte ges förrän lösning för skyfallshantering har redovisats	Bestämmelsen säkerställer att en lösning som innehåller tillräckliga fördröjningsvolymmer för skyfall ska ordnas när detaljplanen genomförs.	Kvartersmarken
	Marken får endast förseas med komplementbyggnad,	Området får inte bebyggas med huvudbyggnader, med	Området i sydväst, intill Halvorsäng.

	skärmtak, anläggning och transformatorstation	hänsyn till riskavstånd för farligt gods-led.	
Genomförandetiden är 5 år och börjar gälla från och med laga kraft		Detaljplanen förväntas genomföras inom 5 år efter att planen vinner laga kraft och motiv saknas för längre genomförandetid	Hela planområdet

Nollalternativet

Detaljplanens nollalternativ innebär att ingen bussdepå byggs och att lokalisering av en bussdepå krävs på annan plats, vilket också kan innebära en logistiskt sämre plats. Tiden ökar också ytterligare till att en ny depå kan vara i drift, vilket kan påverka andra planer inom Göteborg eller skapa behovet av temporära lösningar och många körningar med tomma bussar.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Lagen gäller vid byggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet från årsskiftet 2019/2020, oavsett när planarbetet påbörjades.

I enlighet med Göteborgs stads principer för sociala konsekvensanalyser vid framtagande av detaljplaner görs nedanstående bedömningar hur denna detaljplan förhåller sig till de principerna.

Planområdet utgör inte och kommer inte utgöra en vistelsemiljö för barn, med visst undantag för den allmänna gatumark som ingår. Planläggningen bedöms därigenom ha mycket begränsade sociala effekter (låg social komplexitet). Utifrån dessa förutsättningar har ingen särskild barnkonsekvensanalys eller social analys gjorts, men frågorna har ändå studerats inom ramen för planarbetet.

Som del i att förbättra framkomligheten vid planområdet för barn, unga och andra gående och cyklister planeras den allmänna gatan få en ny utformning för ökad framkomlighet för gående och cyklister.

Planläggningens genomförande, som innebär en bussdepå på platsen, bidrar till en väl fungerande kollektivtrafik i staden, vilket i sin tur ökar möjligheten för barn att röra sig självständigt i staden.

Sammanhållen stad

Bussdepån är en del av en fungerande kollektivtrafik och bidrar till en sammanhållen stad genom att det blir enklare för alla att åka kollektivt och ta sig över barriärer. Det ger ökade kopplingar både i staden och socialt.

Samspel

Att kunna ta sig mellan olika områden i en stad utan att vara beroende av en egen bil, det vill säga att åka kollektivt med till exempel buss, ger en ökning av ett jämställt och jämlikt samhälle.

Vardagsliv

Bussdepån som arbetsplats får goda kollektivtrafikförbindelser men arbetstiderna kan begränsa möjligheten till att utnyttja denna.

Detaljplanens genomförande innebär i övrigt stärkta och säkrare kopplingar för gång- och cykel i området.

Identitet

Områdets identitet kommer att förändras i och med att fler arbetstillfällen skapas på platsen, vilket innebär att fler kommer att röra sig i området. Vidare innebär genomförandet av detaljplanen att platsen får en mer ordnad och överblickbar karaktär, som förväntas göra att platsen upplevs tryggare.

Den föreslagna utformningen kan bidra till god arkitektur i området och kan synliggöra platsens historia genom att synliggöra den gamla riksgränsen mellan Sverige och Norge. Inget av detta säkerställs dock i detaljplanen.

Hälsa och säkerhet

Lokaliseringen av bussdepån är gjord utifrån att bussarna ska behöva åka så få och korta sträckor som möjligt utan passagerare. Detta medför en lägre miljöpåverkan i staden i stort. Att planläggningen i sig också stödjer fungerande kollektivtrafik i staden innebär att planen stödjer hållbart resande och jämlika förutsättningar för resande. Hållbart resande bidrar till mindre bullerpåverkan och mindre luftföroreningar i staden. Kollektivt resande brukar också innebära mer rörelse och mindre stillasittande jämfört med bil, tack vare promenader till och från hållplatser. På detta sätt har kollektivtrafik en positiv påverkan på hälsan utifrån flera perspektiv.

Korsningspunkten mellan cyklister, gående och bussar vid depåns in- och utfart utformas trafiksäkert för att särskilt barn och unga och andra medborgare ska kunna röra sig säkert förbi området.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden med mera

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadsförvaltningen 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 med mera.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturmiljöintressen berörs. Förvaltningen 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.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har preliminärt bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §.

Detaljplaneförslaget medger bussdepå på en yta som idag till stor del är hårdgjord och används som lastbilscentral. De allmänna värden på platsen, så som naturvärden, kulturvärden och dylikt, är därmed mycket begränsade.

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

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- 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 eller dylikt.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter.
- Inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer 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 Göteborg stad samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har därmed preliminärt bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Undersökningssamråd länsstyrelsen samordnas med plansamrådet.

Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt plan- och bygglagen. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

I Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25 presenteras tre övergripande mål och sammanlagt tolv delmål. De tre målen och med delmål samt hur planförslaget förhåller sig till dem redovisas nedan.

Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Målet innebär att Göteborg senast 2030 ska ha tillräckliga arealer av naturtyper och livsmiljöer med rätt skötsel för att bevara de arter som finns i kommunen och ge förutsättningar för att utveckla ekosystemtjänster. Göteborg ska också bidra till den biologiska mångfalden regionalt, nationellt och globalt.

Planområdet har avgränsats för att inte påverka utpekade naturvärden eller sammanhängande grönsstrukturer. I gällande projektförslag föreslås att området ska utvecklas med arter som stärker den biologiska mångfalden (detta säkerställs dock inte i detaljplanen).

Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Målet innebär att Göteborgs klimatavtryck årligen ska minska med sikte på att så snabbt som möjligt nå nollavtryck. Utsläppen inom Göteborgs geografiska område ska minska med minst 10,3 procent per år och de konsumtionsbaserade utsläppen ska minska med minst 7,6 procent per år till 2030. Göteborgs Stad ska minska sina egna utsläpp i högre takt och använda samtliga tillgängliga verktyg och styrmedel för att driva på samhällets omställning.

Byggandet av bussdepån är en del i att upprätthålla och utveckla kollektivtrafiken i Göteborg. En väl utbyggd kollektivtrafik är en avgörande del för att nå Göteborgs klimatmål och minska klimatavtrycket.

Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Målet innebär att göteborgarnas hälsa och välbefinnande ska främjas genom bättre luftkvalitet och ljudmiljö samt minskad användning av skadliga ämnen. Göteborg ska vara en grön och robust stad där ekosystemtjänster nyttjas för att tillgodose människors behov, nu och i framtiden

Planläggningen stärker möjligheten att åka kollektivtrafik, vilket är ett led i att begränsa andelen bilresor. Genom detta minskar utsläppen och luftkvaliteten kan förbättras/bevaras. Kollektivt resande brukar också innebära mer rörelse och mindre stillasittande jämfört med bil, tack vare promenader till och från hållplatser. På detta sätt har kollektivtrafik en positiv påverkan på hälsan utifrån flera perspektiv.

Naturmiljö

Inga utpekade naturvärden påverkas av planläggningen. Genomförandet av detaljplanen innebär däremot en viss förändring av terrängen eftersom marken behöver planas ut för att fungera för verksamheten. Stor del av marken är dock hårdgjord.

Kulturmiljö

Detaljplanen påverkar ingen kulturmiljö eller utpekade kulturmiljövärden.

Påverkan på luft

En platsbedömning kring luft har gjorts (Platsbedömning luft, stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen, 2022-08-08) och bedömningen är att miljö kvalitetsnormerna för luft klaras i området.

Påverkan på vatten

Med framtaget förslag på dagvatten- och skyfallshantering så påverkar inte detaljplanens genomförande miljömålet på ett negativt sätt. Dagvatten- och skyfallshanteringen är framtagen för att rena och förbättra vattenkvaliteten och inga ekosystemtjänster kopplade till vatten eller hotade arter berörs av detaljplanen.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplanen

Kommunens investeringsekonomi

Detaljplanens genomförande innebär inga investeringskostnader för staden.

Kommunens exploateringsinvesteringar

Fastighetsnämnden får inkomster från försäljning av del av Biskopsgården 830:82 samt genom exploateringsbidrag från Västfastigheter utgifter för utbyggnad av gata samt lantmåteriförrättning med mera.

Vid utbyggnad av VA-anläggningar

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av vatten-, avlopp- och dagvattenanläggningar.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Stadsmiljönämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av allmän gata.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av va-anläggningar.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Västfastigheter bekostar samtliga åtgärder inom kvartersmark. Västfastigheter får vidare utgifter för förvärv av kvartersmark, kostnad för anläggande av gata (exploateringsbidrag), anslutning till allmänna VA-anläggningar samt erforderlig fastighetsbildning. Västfastigheter för även utgifter för anslutning av el, tele, fiber och ledningsflytt mm.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planläggningen följer den utpekade markanvändningen i översiktsplanen och bedöms därmed vara förenlig med aktuell översiktsplan.

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Karoline Rosgardt

Sirpa Antti-Hilli

Louise Granér

Enhetschef Detaljplan
Hisingen

Konsultsamordnare

Plankonsult

För Exploateringsförvaltningen

Sara Edmark

Magnus Stenberg

Distriktschef

Projektledare exploatering