



**Samrådsredogörelse**

Datum: 2009-10-06  
Diarienummer: 0693/05  
FIIa

**Distrikt Norr, Plangruppen**

Sirpa Antti-Hilli  
Telefon: 031-368 16 09  
E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

**Detaljplan för Verksamheter vid Tankgatan samt broar över järnväg inom stadsdelen Arendal i Göteborg**

## Samrådsredogörelse

---

### Samrådets genomförande

Byggnadsnämnden beslutade 2008-04-22, § 228, att genomföra samråd för förslag till detaljplan för rubricerat område. Förslaget har sänts för yttrande enligt lista över samrådskrets, upprättad 2008-05-12. Samrådstiden var 4 juni-1 juli 2008.

Annons om samrådet var införd i Göteborgs-Posten 2008-06-04. Förslaget har under samrådstiden även varit utställt på Stadsbyggnadskontoret och Torslandas och Biskopsgårdens bibliotek. Planhandlingarna har dessutom funnits tillgängliga på kommunens hemsida. Tisdagen den 17 juni 2008 hölls ett informationsmöte om planförslaget på Stadsbyggnadskontoret.

### Sammanfattning

De synpunkter som framförts under samrådskedet är i huvudsak kopplade till den kommunala infrastrukturen, befintlig och föreslagen (Väg, VA, Gas och El) samt kostnaderna för anläggningsarbetena. Styrande för bearbetningen av planförslaget har till stor del varit förhållande rörande befintlig råoljeledning till Shell samt befintlig produktledning till Nynäs. Genom klarläggande vid avstämningsmöten och genom justering av planförslaget och genomförandebeskrivningen har de framförda synpunkterna i huvudsak kunnat beaktas.

### Förändringar i planförslaget

På följande punkter har planförslaget justerats inför utställningen:

- Den föreslagna planskilda korsningen, i anslutning till den befintliga plankorsningen Oljevägen/Hamnbanan, har förändrats i läge och utformning. Detta med hänsyn till att befintlig råoljeledning till Shell raffinaderi inte skall påverkas. Anslutningen till Shells sydvästra insatsväg har förändrats med koppling till den befintliga Tankgatan.
- Studier har genomförts under samrådskedet för att klarlägga om och vilka fysiska konflikter som kan föreligga vid utbyggnad av planerade broar över järnvägen. Planförsla-

get har justerats för att minska påverkan på befintliga anläggningar (spår och ledningar). En arbetsbeskrivning rörande genomförande av grundläggning för planerade broar över järnvägen har i nära samarbete med Banverket tagits fram inför utställning.

- Under samrådsskedet har fördjupade studier genomförts rörande hanteringen av dagvattnet, dels inom planområdet och dels kopplat till området Halvorsäng, norr om Torslandavägen, väg 155. Som en följd av studien har inom planområdet redovisats område för utjämningsmagasin, dagvattendamm och s.k. ”u-områden” för allmänna underjordiska ledningar.
- Vid en exploatering av området erfordras kompletterande el-anläggningar i form av en nätstation och fördelningsstationer. Planförslaget har kompletterats med områden för tekniska anläggningar och områden för underjordiska ledningar.
- För exploatering av föreslaget verksamhetsområde, inom västra delen av planområdet, krävs att hänsyn tas till den del av Nynäs raffinaderis befintliga produktledning som är anlagd norr om och i direkt anslutning till Oljevägen. En förstudie har genomförts under samrådsskedet som visar på en möjlig alternativ sträckning för ledningen söder om Oljevägen. Planförslaget har utformats så att in- och utfart till kvarteret för väg respektive järnväg kan anordnas om och när ledningen flyttas. Vidare har efter samrådet föreslagits vägkorsning belägen öster om planerad bro över Skandiabangården förskjutits åt öster för att vid anläggandet ej påverka produktledningen.
- I sydöstra delen av planområdet ligger bergrum avsedda för oljelagring. Planförslaget har kompletteras med information om bergrummens läge och den hänsyn som måste tas för att säkra dess funktion.
- En riskbedömning har tidigare genomförts i syfte att klarlägga i vilken omfattning planområdet kan exploateras med hänsyn till den i området pågående riskfyllda verksamheten. Planförslaget har kompletterats med en sammanfattning av riskbedömningen.
- GHAB avser att förändra spårstrukturen inom hamnområdet. Planförslaget har justerats med hänsyn till att ett s.k. triangelspår skall kunna anläggas inom östra delen av Skandiahamnen. Vid anläggande av vägbank till bro över Skandiabangården krävs att befintligt spår beläget utmed vägen Skagerack tas bort.

# Kommunala nämnder och bolag m.m.

## 1. Fastighetsnämnden

Nämnden tillstyrker förslaget till detaljplan under förutsättning att synpunkter enligt nedan beaktas. Nämnden meddelar att genomförandebeskrivningen kommer tas till fastighetsnämnden för godkännande först vid utställningsskedet eftersom flera genomförandefrågor återstår att utreda.

Fastighetsnämnden bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och att området är väl lämpat för föreslagen användning med tanke på den goda infrastrukturen och den viktiga entré-funktion för hamnen som området kan bli.

Vidare att det är viktigt att Göteborg som klassats som det bästa logistikläget i Sverige och Norden skapar förutsättningar för en fortsatt utveckling av transport- och logistikföretag. Områden längs Hisingsleden och Torslandavägen ligger mycket attraktivt för denna typ av ändamål. Nämnden menar att det idag finns underskott av mark för dylikt ändamål i anslutning till hamnområdet. Vidare att planarbete pågår vid Halvorsäng samt vid Lilla Aspholmen. Föreliggande område är särskilt viktigt för Hamnens service och kontrollfunktioner. Nämnden menar att det vore önskvärt med drivmedelsstation för bensin, diesel och fordonsgas samt chaufförsservice såsom matservering, hygienutrymmen m.m. ordnas i anslutning till hamnens entré.

Utbyggnaden kräver stora infrastrukturessatsningar i form av nya väganslutningar, ny sträckning för Tankgatan, två planskilda korsningar, dagvattenhantering m.m. Det har beräknats att kostnaderna för åtgärder i Allmän plats sammanlagt uppgår till ca 158 Mkr.

En förutsättning för antagande av detaljplanen är att genomförandeavtal träffas mellan nämnden, Göteborgs Hamn AB, NCC och Vägverket för att lösa finansieringen. Plangenomförandet medför att kommunens investeringsbudget belastas med ca 35 Mkr, något som bedömts vara acceptabelt. Plangenomförandet förutsätter en omlokalisering av befintlig komposteringsverksamhet i Tankgatuområdet. Man önskar flytta denna till Vikans Kross, tillståndsprövning för detta har påbörjats.

Kommentar: Beträffande nämndens synpunkt att det vore önskvärt med en **drivmedelsstation** inom planområdet har detta inte varit aktuellt vid utarbetandet av planförslaget, framför allt på grund av att den tillskapade marken bedömts som unik i sin täta koppling till hamnområdet samt med den goda anslutningen och möjligheten att anordna spåranslutning. Eventuellt skulle området norr om Torslandavägen, Halvorsäng, vara lämpligt. Detta får dock prövas i en detaljplan för Halvorsäng. Beträffande chaufförsservice såsom matservering, hygienutrymmen m.m. kopplat till industriverksamheten, så bedöms denna typ av serviceverksamhet kunna rymmas inom i planförslaget redovisat område för industriverksamhet, betecknat J.

Angående den **beräknade kostnaden** på 158 Mkr för åtgärder inom Allmän plats så har denna förändrats bl.a. till följd av ändrat brolägg och utformning i korsningen med Hamnbanan/Oljevägen kopplat till Shells råoljeledning samt med hänsyn till Nynäs produktledning.

Noteras att **genomförandebeskrivningen** skall godkännas av Fastighetsnämnden inför utställning av planförslaget, samt att det för antagande av planförslaget fordras att finansieringen lösts och ett **genomförandeavtal** har upprättats.

Planförslaget har justerats med hänsyn till bl.a. befintliga oljeledningar, fördjupade trafikstudier och erforderlig mark för gator, GC-vägar, etc.

### 3. Göteborg Energi Nät AB

GEAB Nät meddelar att de har befintliga anläggningar i form av ett utbyggt jordkabelnät (0,4-10 kV) med tillhörande stationer och kabelskåp i planområdet. Vidare finns i östra delen av området jordlagda 10 kV och 130 kV kablar med hög strategisk betydelse.

Vid en exploatering krävs tillkommande elnätstruktur som bör samordnas med kommande anläggningsarbeten, exempelvis vägprojekt. GEAB Nät bifogar ett förslag till kabelstråk och tillhörande stationer samt meddelar att de i tidigt skede vill få vetskap om kommande arbeten. Kommande verksamheters elbehov påverkar behovet av stationsetablering(ar). Ovan nämnda förslag till stationsplacering etc. har baserats på antaganden om framtiden.

Föreslagna platser bör i planförslaget reserveras som E-områden. För samtliga befintliga och nya el-anläggningar inom kvartersmark fordras att ledningsrätt upplåts. GEAB Nät meddelar vem som är deras kontaktperson i ärendet.

Kommentar: Angående **befintliga ledningssträckningar**, förutsätter SBK att samtliga anläggningar är redovisade i kommunens samlingskarta. Finns ytterligare information än den som där redovisas ombeds Göteborg Energi Nät skicka kartunderlag. Genomförande av planen fordrar flytt av nämnda kablar inom det östra kvarteret.

Behovet av **ny elnätstruktur** och vikten av samordning av el-struktur med intilliggande arbeten (exempelvis väg 155) har noterats och delges Vägverket samt Trafikkontoret genom denna redogörelse. Inför utställning av planförslaget har samråd med GEAB skett. Vid dessa samrådsmöten har det redovisats områden inom vilket kraftledningar kan ligga (u-områden) och tillkommit områden(E-områden) inom vilka stationer kan lokaliseras. Beträffande ledningsrätt anges i genomförandebeskrivningen att ledningsrätt skall finnas/upprättas för befintliga och tillkommande ledningar.

Planförslaget kompletteras med områden för tekniska anläggningar, E-områden samt s.k. u-områden för underjordiska ledningar.

#### 4 a. Göteborg Energi AB, Energi Gas Anläggning

Affärsområde Energi Gas Anläggning (EGA) meddelar att de har driftsatta gasledningar i planområdet. De har ledningar såväl längs med som korsande vägarna Oljevägen och Nordatlanten. De har även ledningar längs med och korsande Arendalsspåret, Skandiabangården och Hamnbanan.

EGA har en biogasanläggning sydväst om planområdet och en del av räddningsvägen till densamma ligger inom planområdet. Detta måste beaktas. Vidare att man måste beakta gasledningens läge gentemot tänkta förändringar av vägar och spår och nuvarande marknivåer bibehållas.

Generellt meddelas att inga tunga entreprenadmaskiner får köras över driftsatta ledningar samt att EGA:s besiktningsman, Lars Hermansson, skall kontaktas innan arbeten i närheten av gasledningar påbörjas. Vid schaktningsarbeten i närheten av gasledningar gäller EGA:s schaktningsbestämmelser.

Till EGA:s skrivelse har bifogats en översiktlig ledningskarta.

Kommentar: Inför framtagandet av planhandlingarna för utställning har ett avstämningsmöte genomförts och behovet av u-områden har klarlagts.

Beträffande ovan nämnda **brand-/räddningsväg/tillika väg till friområde**, som ligger i planområdets nordvästra hörn, förutsätts den flyttas. Den kommer gå via föreslagen fastighetsinfart. Den del av vägen som har sin sträckning inom planerad fastighet förutsätts säkerställas genom servitut. Framkomligheten för allmänheten till friområdet har på plankartan säkerställts med s.k. x-område. Beträffande **biogasledning** och övriga gasledningar utmed Oljevägen och Nordatlanten kan dessa komma att påverkas. Trafikkontoret delges genom denna redogörelse rådande förhållande angående befintliga ledningar.

Beträffande uppgifter angående **arbete i närheten av gasledningar**, så lämnas informationen vidare till exploatörer genom denna redogörelse.

Planförslaget kompletteras med s.k. x-områden.

#### **4 b. Göteborg Energi AB, Energi Gas Anläggning**

*I samband med arbetet inför utställning av planförslaget hölls den 6/2-09 ett underhandsmöte med Göteborg Energi, Energi Gas Anläggning (EGA). Efter mötet har EGA inkommit med ytterligare yttrande, daterat 2009-03-02, att betrakta som remissvar.*

EGA konstaterar att de har driftsatta ledningar inom planområdet. Ritning över berörda gasledningar har bifogats EGA:s skrivelse. På ritningen har markerats lägen A, B, C och D vid vilka ledningar berörs. EGA konstaterar att om marknivån måste ändras vid läge A, B och C så fordras omläggning av ledningarna vid dessa punkter. Läge D har markerats i den östra delen av befintlig rondell innan Oljevägens korsning med hamnbanan. I planförslaget föreslås en korsning på bank i området för läge D, dvs en höjning av marken föreslås. En höjning av marknivån i detta läge skulle fordra flytt av ventil, katodskyddsskåp och avluftningspaket. Detta skulle bli mycket kostsamt, bl.a. eftersom ledningen ej går att driftstoppa. EGA rekommenderar att dylik flytt undviks i det längsta.

I planförslaget har illustrerats en ny järnvägsanslutning, till Skandiahammen, parallellt med gatan Skagerack. EGA meddelar att skulle sådan anslutning bli aktuell måste korsande befintliga gasledningar beaktas.

EGA informerar om gällande bestämmelser för arbete i närheten av gasledningar, se yttrande ovan.

Kommentar: Beträffande **befintlig biogasledning** vid punkter A, B och C bör marknivåerna i stort sett kunna bevaras om man i det fortsatta arbetet med trafikförslaget väljer att ta upp mer av lutningen från den nya Oljevägen istället för utformning med slänt. Frågan förutsätts hanteras när trafikförslaget projekteras. Beträffande punkten D, delges Trafikkontoret de i skrivelsen framförda synpunkterna genom denna redogörelse, detta för att vid detaljprojekteringen särskilt pröva förhållandena rörande befintlig ventil, katodskyddsskåp och avluftningspaket.

## 5. Göteborg Energi GothNet AB

Önskar bli informerade längre fram i planarbetet angående schakter, eftersom de då kan lägga rör och förbereda bredbandsleverans, IT-tjänster m.m. GothNet vill att optoledningar och rör inom planområdet skall beaktas, översikter över befintliga optoledningars läge har bifogats. I övrigt inga erinringar.

Kommentar: Områden för **befintliga och planerade ledningar** inom kvartersmark säkerställs genom u-område. Del av redovisad optoledning öster om befintlig Tankgata berörs av planförslaget, det har dock vid vidare samråd med GothNet klarlagts att optokabel ännu ej förlagts i de för ändamålet avsedda rören.

Önskemål om vidare information noteras och vidarebefordras till Fastighetskontoret och Trafikkontoret genom denna redogörelse för vidarebefordran till exploitörer m.fl. för beaktande vid planens genomförande.

Planförslaget kompletteras med s.k. u-områden för underjordiska ledningar.

## 7. Göteborgs Hamn AB (GHAB)

### Allmänt

GHAB ser det som mycket angeläget att i det hamnnära området skapa nya logistikområden, detta som ett av medlen till utveckling av Göteborgs hamn som bl.a. Nordens logistikcentrum. Utöver logistikmark ger detaljplanen även förutsättningar för tillskapandet av en långsiktigt hållbar entré till Ytterhamnsområdet.

Man är nöjd med plankarta och planbeskrivning men anser dock att förslaget att anlägga en planskild korsning med järnvägen, Hamnbanan, vid den nuvarande plankorsningen sannolikt kommer att äventyra möjligheterna till miljövänliga specialtransporter mellan Ytterhamnsområdet och planområdet.

### Genomförandefrågor

GHAB anser det i dagsläget för tidigt att fastslå takten för infrastrukturutbyggnad. På sträckan Vädermotet-Sörredsmotet är det dock synnerligen angeläget att utbyggnaden av infrastrukturen sker i direkt fas med den planerade ombyggnaden av Torslandavägen.

Den erforderliga flytten av Nynäs utrymningsväg anser man endast berör exploitören NCC, ej övriga exploitörer.

Angående omläggning av oljeledningar påpekas att respektive exploitör får ansvara i den utsträckning som flytt berör tillgängligheten eller utnyttjandet av exploitörens fastighet. Något generellt gemensamt ansvar skall inte gälla för dessa åtgärder.

Beträffande avsnitt trafik och gator i genomförandebeskrivningen framförs redaktionell synpunkt samt upprepas ställningstagande, enligt ovan, angående Nynäs utrymningsväg. Även redaktionell synpunkt om rubrik om Nordatlanten framförs.

Angående avsnitt om järnväg önskar GHAB en formulering om att kvartersmark på båda sidor om den nord-sydliga Ytterhamnsvägen skall anslutas till järnvägsspår.

Även angående vatten- och avloppsfrågan framförs synpunkter. GHAB utgår från att skrivning, om att dricks- och spillvattenanslutning för hamnområdet kan ske till befintligt allmänt nät i

området. Med ”hamnområdet” avses endast kvartersmarken öster om den nord-sydliga Ytterhamnsvägen. De önskar vidare ett förtydligande av skrivning angående hur erforderlig lutning för spill- och dagvattenledningar skall uppnås.

Beträffande ekonomiska frågor är GHAB i dagsläget ej beredda att i detalj ta ställning till vilket exploateringsbidrag de totalt skall betala. De accepterar att det skall utgå från samma princip som för övriga exploatörer, d.v.s 175 kr/kvm exploateringsbar kvartersmark, i GHAB´s fall innebär detta ca. 14,7 Mkr samt att de därutöver skall bidra till byggnation av den planskilda infarten till Ytterhamnsområdet.

Beträffande skrivning om att exploatörerna även skall bekosta erforderliga ändringar i planområdet för nödvändig infrastruktur, anser GHAB att det bör ändras till att exploatörerna skall betala del av dessa.

Kommentar: **Allmänt**

Noteras att GHAB är nöjd med plankarta och beskrivning. Beträffande möjligheterna till att ordna miljövänliga specialtransporter mellan Ytterhamnsområdet och planområdet (inom kvartersmark) så kan detta inte ordnas på ett relativt enkelt sätt med nu föreslagen utbyggnad av planskild korsning mellan Oljevägen/Hamnbanan.

#### **Genomförandefrågor**

Synpunkt om utbyggnadstakt av infrastruktur noteras, frågan förutsätts regleras i exploateringsavtal.

Finansieringsfrågor kopplat till **Nynäs** insatsväg noteras och lämnas med övriga synpunkter vidare till Fastighetskontoret genom denna redogörelse.

Beträffande ansvar för **flytt av befintliga ledningar** förutsätts detta regleras i exploateringsavtal.

Redaktionella synpunkter angående Nynäs utrymningsväg och Nordatlanten noteras.

Beträffande genomförandebeskrivningens avsnitt om **järnväg** justeras texten. Noteras kan att med föreslagen planskild korsning vid Oljevägen/Hamnbanan kan endast det västra kvarteret spåranslutas.

Beträffande förutsättningarna rörande lutningsförhållanden för **spill- och dagvatten** så har vägprofilen för den planerade delen av Arendalsvägen ändrats så att ledningarna kan anläggas med självfall.

GHAB´s synpunkter angående **exploateringsbidrag** per kvm exploateringsbar mark och deras bidrag till byggandet av den planskilda infarten till Ytterhamnen noteras. Dessa lämnas tillsammans med yrkandet att exploatörerna ”endast” skall betala del av ”erforderliga ändringar för nödvändig infrastruktur” vidare till Fastighetskontoret.

Planförslaget justeras med avseende på väghöjder utmed Arendalsvägen. Vidare tas möjligheten till spåranslutning från Arendalsspåret via Oljevägen bort.

## 8. Idrotts- och föreningsnämnden

Idrotts- och föreningsförvaltningen meddelar att de ej har synpunkter på planförslaget och att ärendet kommer att anmälas vid nämndsammanträde 2008-10-01.

Kommentar: Noteras

## 10. Kulturnämnden

Kulturnämnden har översänt sitt yttrande och ger i det en bakgrund till fornlämningsituationen i planområdet. De konstaterar att lagskyddade fornlämningar Lu 160, Lu 161, Lu 316, Lu 334 samt Gö 345 finns helt eller delvis inom planområdet. Vidare meddelas i bilaga till skrivelsen ett antal fornlämningar som genom den arkeologiska utredningen och förundersökningen bedömts utgå. Dessa är Lu 313, Lu 314, Lu 315, Gö 331, Gö 332 och Lu 335.

Enligt kulturminneslagen skall fornlämningar bevaras i så stor utsträckning som möjligt vid planering av byggnation. Länsstyrelsen beslutar om eventuella ingrepp.

Vidare informeras att hällristningen Lu 316 är den mest bildrika ristningsytan i Göteborgstrakten. Den förläggs tidsmässigt till yngre bronsålder. Kulturnämnden anser att senare decenniers hamnutveckling i Arendalsområdet har haft en negativ påverkan på kulturmiljön. I planen redovisas ett naturområde runt hällristningen. Det är viktigt att de åtgärder som enligt detaljplanen skall utföras för att ge allmänheten tillgång till hällristningen utförs. Åtgärderna överensstämmer med kulturnämndens önskan om ökad tillgänglighet samt pedagogisk ingång till våra kulturmiljöer. Med anledning av detta ser kulturförvaltningen positivt på planförslaget.

Kommentar: Information om **kvarstående och utgående fornlämningar** noteras. Efter samråd har 2008-11-06 meddelats att även **Lu 159** har undersökts och utgår.

Enligt meddelande från Länsstyrelsen 2008-12-09 bedöms fornlämning **Lu 334** (efter utförd förundersökning inkommen till Länsstyrelsen 2008-11-17) vara sluddokumenterad. Vidare att den inte behöver markeras på plankartan och att ytan kan tas i anspråk för önskat ändamål. Med anledning av detta justeras planbeskrivning och plankarta.

Beträffande **hällristningen Lu 316** noteras vikten av att tillgänglighetsskapande åtgärder utförs. Framkomligheten från den planerade utbyggnaden av Arendalsvägen är i detaljplanen säkrad genom det med x avgränsade området inom kvartersmarken (betecknad E) för dagvattendammen. Inom samma område förutsätts insatsvägen till Nynäs raffinaderi att säkras genom exempelvis servitut. Synpunkter lämnas vidare till Fastighetskontoret genom denna redogörelse.

Angående **tillgängligheten** till hällristningen kompletteras plankartan med avgränsning av den tekniska anläggningen, dagvattendammen, samt planbestämmelse för säkerställande av framkomlighet för allmänheten till bl. a. fornlämningen. På plankartan betecknas Lu 332 istället RAÄ 161. Planbeskrivning uppdateras avseende fornlämningar.



## 11. Lokalförsörjningsnämnden

Lokalförsörjningsnämnden har meddelat att de enligt beslut 2008-08-27 inte har några synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Noteras

## 12. Lokalsekretariatet

Lokalsekretariatet meddelar att de har tagit del av rubricerad detaljplan. De har inga synpunkter på förslaget.

Kommentar: Noteras

## 13. Miljönämnden

Miljönämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att synpunkter nedan beaktas.

Noteras att detaljplanen möjliggör förbättringar av infrastrukturen kopplat till Göteborgs hamn och övriga verksamheter inom området samt tillskapar nya verksamhetsområden. Till viss del utgörs exploateringsområdet av värdefull natur som särskilt måste beaktas och skyddas. Vidare att man måste ägna särskild uppmärksamhet till dagvattenfrågan när så stora ytor planeras att hårdgöras.

Vid tillskapandet av nya arbetsplatser, som här är fallet måste kollektivtrafikfrågan integreras i planarbetet. Konstateras vidare att så skett men att även en avstämning mot ett av pilotprojekten inom ramen för K2020 måste göras. Projektet handlar om kollektivtrafik till västra Hisingen.

Stora ytor kommer att hårdgöras inom planområdet och även utanför i samband med exploateringar i närområdet vilket påverkar dagvattenfrågan. Samråd med Vägverket för att finna gemensamma lösningar för dagvattenhantering i detta och tillkommande områden är nödvändigt och har initierats. Ytor för eventuella reningsåtgärder måste ges utrymme i detaljplanen.

Beträffande naturvärden utgörs nordvästra delen av planområdet av ett lövskogsparti som sannolikt är häckningsplats för den rödlistade mindre hackspetten. Miljöförvaltningen vill att exploateringen ska anpassas så att hackspetten inte påverkas. Inom samma lövskogsparti finns ett område med hjärthjörnbär som man vill skydda. Hjärthjörnbär är en rödlistad starkt hotad art. Förvaltningen vill att beståndet skyddas i detaljplanen men kan ej utläsa det ur förslaget. Vidare menar man att en beskrivning av hur dessa arter skyddas bör ingå i utställningshandlingen.

Angående miljöanpassning och energihushållning meddelas att dessa frågor skall utredas i tidigt skede. Man konstaterar att val av uppvärmningssystem inte framgår av planförslaget och informerar om att livscykelkostnadsanalys är ett verktyg som kan användas för att jämföra olika investeringar.

Miljönämnden vill uppmärksamma på att planförslaget gör avvikelser från den Fördjupade översiktsplanen för farligt gods avseende bebyggelsefritt avstånd till väg/järnväg, där farligt gods transporteras samt angående hur det bebyggelsefria området får användas. Om Räddningstjänsten godkänner dessa avsteg har Miljönämnden inga invändningar i frågan.

Kommentar: Angående **kollektivtrafiken** inom området har samråd angående linjestreckningar och hållplatslägen skett med Västtrafik. Ett antal hållplatslägen redo-

visas på planillustrationen vilket möjliggör hållplatslägen för alternativa linjesträckningar.

Under samrådstiden har på uppdrag av Göteborg Vatten genomförts fördjupade studier rörande hur **dagvattenfrågan** skall lösas. De fördjupade studierna har resulterat i ett utpekad behov av underjordiskt fördröjningsmagasin inom skyddsområde för Nynäs raffinaderi samt rening av vatten från bl.a. väg 155 Torslandavägen. I planförslaget redovisas områden för fördröjningsmagasin och dagvattendamm.

Angående den rödlistade mindre hackspetten så innebär planförslaget att exploateringen har prioriterats och att delar av lövskogen kommer att tas bort, vilket medför påverkan på livsbetingelserna i området. Angående partiet med **hjärtbjörnbär** så ligger detta väster om detaljplaneområdet strax norr om Nynäs raffinaderi.

Synpunkter om **miljöanpassning och energihushållning** lämnas genom denna redogörelse till exploatörer. Angående uppvärmningssystem har efter samråd med Göteborg Energi konstaterats att anslutning till fjärrvärmesystemet är möjligt. Planbeskrivning och genomförandebeskrivning justeras.

Beträffande synpunkt angående bebyggelsefritt avstånd till väg-järnväg där **farligt gods** transporteras hänvisas till svar på yttrande från Räddningstjänsten (punkt 17).

Plankartan kompletteras med område för underjordiskt fördröjningsmagasin och område för dagvattendamm.

## 15. Göteborg Vatten

I eller i anslutning till Oljevägen och Tankgatan har Göteborg Vatten utbyggt ledningsnät för dricks-, spill- och dagvatten. Delar av de planerade verksamheterna kommer att kunna ansluta till dessa ledningar.

Vidare meddelar nämnden att befintligt dagvattennät i området ej har tillräcklig kapacitet för att rymma den ökning som detta och pågående planprojekt vid Halvors Äng/Vikan samt väg 155 och Hisingsleden medför. Göteborg Vatten informerar vidare om att de upphandlar en systemhandling för spill-, dag- och dricksvattenhantering i området. Denna översiktliga systemhandling beräknas vara färdigställd 2008-11-31.

Angående södra delarna av planområdet riskerar de marköversvämning, p.g.a. hög nivå i havet, genom stigande vatten i en dagvattenledning i sydvästra delen av området. Oljevägen har dessutom en barriäreffekt för ytavledning vid häftig nederbörd. Höjdsättning inom kvartersmark är mycket viktig för att undvika översvämningssproblem. Färdigt golv skall ligga på lägst +12.8 och markyta på lägst +12.0 för att undvika översvämning av byggnader och markyta vid höga havsnivåer vid nuvarande förhållanden.

Meddelas att planområdet och dess närområde är under stora förändringar och att en helhetssyn måste tillämpas vid utformning av VA-system inom området, speciellt angående dagvattenfrågan. Vid utformning och dimensionering av damm och utjämningsmagasin, som ingår i planförslaget, skall hänsyn även tas till närliggande områden (framför allt Halvors Äng och Vikan samt

planerade vägbyggen). Ansvar för investering, drift och underhåll av anläggningarna måste klargöras. Det måste även klargöras vilka delar av avrinningsområdet som kan anslutas till ett magasin i föreslaget område.

Samtliga befintliga VA-ledningar inom kvartersmark skall säkras med u-område och ledningsrätt eller flyttas på exploatörs bekostnad. En översikt över Göteborg Vattens ledningar i relation till föreslagen kvartersmark har bifogats. Exemplifieras att flytt av befintlig dagvattenledning som korsar det föreslagna östra verksamhetskvarteret beräknas kosta ca. 2 Mkr.

Inom planområdet krävs utbyggnad av lokalt dricks-, spill- och dagvattenledningar om ca. 1 km. När tidigare nämnda programområde vid Halvors Äng/Vikan och vägprojekt genomförs, kommer ytterligare nybyggnation av 0,5-1,5 km dagvattenledningar längs Ytterhamnsvägen och inom hamnens område krävas för att uppnå erforderlig kapacitet. Överslagsmässigt har kostnaderna för ca. 1 km ledningsnät inom planområdet och 0,5-1,5 km dagvattenledning nedströms planområdet beräknats kosta 20-35 Mkr.

I samband med pågående ombyggnadsprojekt **väg 155**, kan mark behöva reserveras som u-område även i föreliggande planförslag. Det är viktigt att vägverket samråds angående detta.

Synpunkter förs fram angående hur nya Arendalsvägens profil bör ändras för att erforderlig lutning på spill- och dagvattenledningar skall erhållas och för att inte riskera instängda vattensamlingar, illustreras även i till yttrandet bifogad översikt.

Anläggningsavgifterna för vatten och avlopp inom planområdet har bedömts till 5-10 Mkr (utan moms) enligt 2008 års VA-taxa.

Göteborg Vatten hänvisar även till synpunkter framförda i PM 2006-09-16.

Kommentar: Under samrådstiden har Göteborg Vatten låtit genomföra en **förstudie angående framtida VA-system** daterad 2008-11-19, rev. 2008-12-05. Förstudien har påverkat utställningshandlingen. Med utgångspunkt från studien och underhandssamråd med Göteborg Vatten har inom kvartersmark redovisats erforderliga u-områden.

Angående **ledningsrätt**, se svar på yttrande nr 3, från Göteborg Energi Elnät.

Beträffande **lägsta markyta och golvhöjd** så har planförslaget kompletterats med bestämmelser som reglerar dessa nivåer.

**Arendalsvägens profil** har anpassats med avseende på dagvattenhantering.

## 16. Park- och Naturnämnden

Park- och Naturnämnden tillstyrker planförslaget och översänder förvaltningens tjänsteutlåtande. Där framförs följande synpunkter:

Den rödlistade arten mindre hackspett har noterats inom planområdet 2002, 2006 och 2008. Arten är tämligen vanligt förekommande i Göteborgsområdet och de för arten viktiga miljöerna är tämligen små i planområdet. Det är dock positivt om så mycket som möjligt av artens biotoper kan bevaras. Det är bra att alsumpskogen i väster markerats som natur, men exploateringen behöver där justeras norrut så att naturvärdena ej påverkas negativt av framtida byggnader. En

särskilt viktig brant som Park- och naturförvaltningen vill ska bevaras har markerats på bifogad karta. Branten ligger inom föreslagen bygggrätt för kvartersmark, industriändamål.

Vidare redovisas på illustrationsritningen en insatsväg inom område som på den formella plankartan redovisats som natur. Eftersom insatsvägen fordras för en privat fastighets verksamhet, bör inte Park- och naturförvaltningen ansvara för anläggning eller skötsel av densamma.

Den inom naturmarken föreslagna dagvattendammen är till för att förbättra dagvattenhanteringen, därför skall inte Park- och naturförvaltningen ansvara för dess anläggning eller skötsel.

Park- och naturförvaltningen föreslår att planområdet utökas österut så att ett lövskogsparti utmed en bäck öster om planområdet kan tryggas som natur. Detta skulle möjligen kunna utgöra kompensation för övriga förlorade naturvärden. En särskild inventering av de viktigaste miljöerna och träden för den mindre hackspetten bör göras för att hänsyn ska tas så bra som möjligt.

Kommentar: Angående den rödlistade **mindre hackspetten** så innebär planförslaget att exploateringen har prioriterats och att delar av lövskogen kommer att tas bort, vilket medför påverkan på livsbetingelserna i området.

Beträffande **branten** så ligger huvuddelen inom allmänplats, Natur. Den föreslagna angränsande kvartermarken/fastigheten kommer att bli relativt grund. Med anledning härav föreslås avgränsningen av kvartermarken inte att justeras.

**Insatsvägen** från norr till Nynäs raffinaderi har efter samrådsskedet ändrats från att ligga inom allmän plats, Natur, till att ligga inom kvartersmark för teknisk anläggning. Framkomligheten på vägen, för allmänheten, för att kunna nå Naturområdet säkerställs genom att delar av insatsvägen redovisas som ett s.k. x-område och regleras med servitut.

**Dagvattendammen** är i huvudsak till för omhändertagande av vatten från vägområdet, väg 155. Vägverket har vid underhandsamråd påtagit sig framtida drift och underhåll för dammen.

Området öster om planområdet (öster om Tankgatan) ingår i Shells raffinaderiområde och är inte detaljplanelagt. Med nu kända förhållanden kommer detta område inte att förändras.

Plankarta justeras angående område för teknisk anläggning, betecknas E. Norra delen av E-området görs tillgängligt för allmän trafik genom bestämmelse x.

## 17. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten som har tagit del av planförslaget önskar en precisering av skrivningen ”ej riskfylld verksamhet” som återfinns i förslaget.

Påpekas att kartan över befintliga ledningsstråk (sid 12, beskrivningen) inte redovisar ledningar med råolja, färdiga petroleumprodukter samt gasledningar. Ledningarna ligger utanför planområdet, men påverkas direkt av planen. Flytt av oljeproduktsledningar kan vara mycket svårt.

Det behöver göras en bedömning av vilka vägar inom och i anslutning till hamnområdet som skall vara klassade som primära leder för farligt gods. Tidigare utpekade leder kan exempelvis komma att istället ingå i det lokala vägnätet inom hamnområdet.

Räddningstjänsten meddelar vidare att det är angeläget med planskildhet mellan Oljevägen och Hamnbanan.

Angående avståndet mellan led för farligt gods och fasader på kommande byggnader finns i planen uppgifter om krav på åtgärder för 30 och 50 m. Kraven på fasader inom 50 m bör styras upp i någon planbestämmelse.

Räddningstjänsten menar att text om krav på särskild prövning under punkt 7 i planbestämmelserna kan utgå, eftersom detta redan regleras i FÖP:en för transport av farligt gods och i den till planen hörande riskutredningen.

De åtgärder som föreslagits i utförda riskutredningar bör när så är möjligt regleras direkt genom planbestämmelser. Det som inte går att inarbeta i planbestämmelser bör beskrivas via en separat PM, som blir bindande genom planbestämmelse. Denna PM skall innehålla det som riskutredningen föreslagit fast som bindande åtgärder. PM:n kan utarbetas i samråd med Räddningstjänsten och riskutredare.

Vidare vill Räddningstjänsten att barriärer, skyddsräcken och avledning av vätska från körbana på något vis regleras i planen, och hänvisar till sitt förslag ovan.

Kommentar: Med **ej riskfylld verksamhet** avses, verksamheter som ej påverkar pågående riskfylld verksamhet inom området.

Planförslaget, planskild korsning vid Oljevägen/Hamnbanan har efter samrådet justerats så att befintlig **oljaledningsledning** ej ska påverkas.

Klassning av **primära leder för farligt gods**, bör efter detaljplanens antagande omprövas med utgångspunkt från i planförslaget föreslagen vägstruktur.

Planförslaget är utformat med en **planskild korsning** mellan Oljevägen och Hamnbanan.

I planförslaget har införts text och bestämmelse om krav på **obrännbart material i fasader** inom 50 m.

I planförslaget har borttagits bestämmelse om **särskild prövning**.

I planförslaget har införts en **sammanfattning av riskutredningen** samt hänvisning till utredningen i sin helhet bl.a. med avseende på skyddsräcken etc.

Planförslaget, plankarta och bestämmelser har kompletterats med koppling till riskutredningen.

## 18. Stadsdelsnämnden Biskopsgården

SDN Biskopsgården har inga synpunkter på planförslaget.

Kommentar: Noteras

## 19. Stadsdelsnämnden Lundby

SDN Lundby har beslutat att endast lämna synpunkter på transport- och trafikfrågorna då de ser sig mest påverkade av dessa. Inledningsvis meddelas att de ser det som viktigt för Göteborg och Göteborgsregionen att Göteborgs Hamn AB kan utveckla och utöka sin verksamhet.

Stadsdelsnämnden noterar att planförslaget endast bedöms öka trafiken marginellt, men påtalar att den mer övergripande utbyggnaden av hamnen och av verksamheter och bostäder på västra Hisingen medverkar till ökade trafikmängder. De poängterar vikten av bra kollektivtrafik och av att Hisingleden utvecklas för att inte Lundby ska drabbas av den utökade trafiken med allvarliga miljö- och bullerstörningar och större barriäreffekter som följd.

SDN Lundby ser det som nödvändigt att transportlederna norr- och österut utvecklas och att norrleden utformas med planskilda korsningar. De vill ej ha ökad trafik på Björlandavägen.

Ökad trafik på Lundbyleden skulle göra det svårare att klara miljö kvalitetsnormen.

En av Lundbys viktigaste frågor är att verka för att Hamnbanans sträckning skall ändras, eftersom mängden tågtransporter som går igenom Norra Älvstranden och Torslanda orsakar buller och att transporter av farligt gods utgör en risk för Göteborgs mest expansiva område. Vidare att utökning av transporter genom detsamma går emot intentionerna i översiktsplanen. Stadsdelsnämnden meddelar att Lundby enligt stadens visioner skall bli en del av Göteborgs centrum och att arbete pågår för att utveckla Norra Älvstranden till en attraktiv och modern del av Lundby. Det har satsats mycket på främjandet av miljöanpassade gods- och persontransporter. Bl.a. för att få bort bilden av Hisingen som en hårt förorenad del av Göteborg. Ytterligare trafikbelastning av tung trafik och personbilar motverkar dessa satsningar.

Kommentar: I planförslaget har illustrerats olika hållplatslägen med möjlighet till att anordna alternativa busslinjer för **kollektivtrafiken**.

Beträffande utveckling av **transportleder** norr och öster ut så noteras detta och delges Trafikkontoret genom denna redogörelse. Noteras kan att Vägverket arbetar för att öka andelen av tunga transporter till Hisingleden från Lundbyleden.

Angående **Hamnbanans sträckning** så har Banverket, Göteborgs kommun, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i dec 2008 tagit ställning för att fortsatt utredning koncentreras på att hitta lösningar inom eller i närheten av befintlig korridor för Hamnbanan.

Framförda synpunkter bedöms ej föranleda justeringar av planförslaget.

## 21. Trafiknämnden

Trafiknämnden är nöjd med förslaget, men lämnar synpunkter om bl.a. utbyggnad av gator, gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik. Synpunkter lämnas även angående plangenomförande och framtida förvaltning av anläggningar.

Trafikkontoret har deltagit i planarbetet och parallellt med detta tagit fram förslag för trafikförsörjning av området. (bilagt yttrandet).

Konstateras att utbyggnaden av vägnätet inom planområdet är kopplat till vägverkets utbyggnad av Torslandavägen och det nya Ytterhamnsmotet.

Med planskildheten vid Oljevägen/Hamnbanan skapas en huvudgata med god framkomlighet som ett parallellvägnät till Torslandavägen. För att möjliggöra exploatering av nordvästra planområdet och få acceptabel framtida trafikförsörjning av planområdet fordras att ny väg byggs parallellt med Torslandavägen, mellan Arendalsvägen och Ytterhamnsmotet.

Beträffande de två planskildheterna menar Trafikkontoret att dessa skall byggas ut samtidigt, d.v.s. ej avvakta beslut om Hamnbanans framtida sträckning eller alternativt att Trafikkontoret/Västtrafik och Göteborgs Hamn avtalar om att kollektivtrafiken kan trafikera hamnens vägnät, bron över Skandiabangården, i väntan på bron över Hamnbanan.

Trafiknämnden anser att det sammantaget skapas en god struktur i det allmänna GC-nätet. GHAB kommer vid plangenomförandet ta över delar av det allmänna gatunätet för sin expansion. Trafiknämnden framför en önskan att GHAB då fortsätter att bevara och utveckla möjligheterna för anställda och besökare att röra sig snabbt och säkert till fots eller med cykel.

Informeras att Västtrafik studerar möjligheterna att kollektivtrafikförsörja området. Som en följd av hamnens expansion kan kollektivtrafiken komma att flyttas från Nordatlanten till Oljevägen, något som kan ge längre gångavstånd och medföra minskat antal resenärer. Det är önskvärt att GHAB beaktar även detta vid sin utveckling och underlättar för kollektivt resande i området.

Beträffande ekonomiska konsekvenser av planförslaget informeras att fördelningen för utbyggnad av allmän plats ännu ej är helt klarlagt. Kostnaden för utbyggnaden av allmän plats har kalkylerats till 157 Mkr, varav Trafiknämndens andel är 34 Mkr. Kostnader vid utbyggnad av Ytterhamnsmotet tillkommer. Särskilt avtal kommer träffas med Vägverket angående detta.

Trafikkontoret förutsätter att erforderliga investeringsmedel kommer att finnas dem tillgängliga för genomförande av detaljplanen. Vidare förutsätter kontoret att det i samband med beslut om detaljplanen även fattas beslut om erforderliga drift- och underhållsmedel för Trafiknämndens förvaltning av de genom planen tillkommande anläggningarna.

Kommentar: Trafikkontorets synpunkt att de **två planskildheterna** skall byggas ut samtidigt samt att det är angeläget att GHAB medverkar till att utveckla möjligheterna för gång- och cykeltrafiken noteras.

Synpunkten angående **kollektivtrafiken** delges GHAB genom denna redogörelse.

Synpunkter angående **ekonomiska konsekvenser** och investeringsmedel samt drift- och underhållskostnader delges Fastighetskontoret genom denna redogörelse.

Framförda synpunkter bedöms ej föranleda justeringar av planförslaget.

## Statliga och regionala myndigheter m.m.

### 22. Banverket, Västra banregionen

#### Utveckling av Hamnbanan

Banverket meddelar att Hamnbanan och Skandiabangården är anläggningar av riksintresse och att exploatering nära järnvägen ej får påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar på negativt sätt.

Vidare meddelas att det övergripande syftet med detaljplanen stämmer överens med Banverkets bedömningar om framtida utveckling inom området.

Banverket har utfört en förstudie om Hamnbanan angående kapacitet och standard. I förstudien om framtida utbyggnad till dubbelspår gavs olika alternativ. Detta yttrande förutsätter att alternativ ”Tunnel Biskopsgården – Aröd” utgår. I annat fall krävs fördjupat samråd för detaljplanen.

Banverket jobbar för ökade möjligheter till transport och godstransport på järnväg. Elektrifiering av spår i hamnen ökar dessa möjligheter. På sikt kan det innebära fördelar om spår fram till den s.k. centralharpan elektrifieras och ett ”triangelspår” kan adderas till centralharpan i dess framtida nya läge. Planförslaget måste ta hänsyn till denna möjliga utveckling.

#### Spårbunden trafik (T1)

I östra delen av T1-området avser man anlägga ett utdragsspår som kan komma att elektrifieras. Banverket bedömer att användningsgränsen måste anpassas till det utökade markanspråket (enligt Banverkets riktlinjer och elsäkerhetsavståndet 9 m till spårmitt). Ritning med utdragsspårets spårmitt bifogas. Vidare avser Banverket att T1-området endast skall vara belagd med byggförbud vid vägbroarna.

Stängsel som föreslås i planen måste anpassas till Banverkets behov att nå Hamnbanan och Skandiabangården för tillsyn och underhåll. Innan arbeten påbörjas skall stråkansvarig för Hamnbanan kontaktas.

#### Broar över järnväg

Banverket ser positivt på de föreslagna planskildheterna eftersom de kan minska järnvägens barriäreffekter.

För delar där flera användningar medges enligt detaljplanen önskar Banverket att redovisningen av detta på plankartan ändras, så trafikområdet redovisas först. Vidare måste brorampen i planområdets södra del ha tillräcklig höjd för att rymma Göteborg Hamn's planerade utveckling enligt ovan.

#### Plankorsningar

Banverket ifrågasätter syftet med det y-område som redovisas på delar av T1-området i planens östra del. Om syftet är att möjliggöra framtida långa interntransporter för hamnen kan detta komma att blockera Hamnbanan och på så sätt påverka kapaciteten på hela Hamnbanan. Skall rättigheten kvarstå förutsätter Banverket att planhandlingarna kompletteras med noggrann analys av genomförbarheten av nämnda korsning. Informeras att Banverket har ett befintligt tekniskhus inom detta område.

Beträffande plankorsning mellan insatsväg för Shell och Volvospåret bör plankorsningar uppfylla Banverkets standard BVS 1586.20, 2008-05-01. Råd finns även i Banverkets handbok.



Informeras att det enligt Vägmärkesförordningen är Banverket som fattar beslut om erforderliga skydd i plankorsningar oavsett spårägare, spårägaren ska verkställa.

Det som nämnts ovan gäller även den möjliga spåranslutning mellan Arendalsspåret och industriområdet i planens sydvästra del. En spåranslutning som medför en plankorsning med Oljevägen i närheten av planerad bro över Skandiabangården. Spåranslutningen beskrivs i planhandlingen och redovisas på planillustrationen.

### **Prickad mark inom hamnverksamheten**

Banverket förutsätter att användningsgränsen för hamnverksamheten är anpassad till den elektrifierade Hamnbanan och Skandiabangården, d.v.s. att avståndet uppgår till minst 9 m från spårmitt.

Området för hamnverksamhet som ligger direkt söder om T1-området är i planen belagt med byggförbud. Informeras att avståndet från närmsta spårmitt till oskyddade uppställningsplatser för fordon ej får understiga 15 m. Detta för att ev. föremål som lossnar från de förbipasserande tågen kan skada fordonen. Avstånd till körytor kan dock vara ned till 9 m från spårmitt.

### **Ledningar**

Beträffande säkerställandet av befintliga och framtida ledningar samt behovet av flytt av ledningar förutsätter Banverket att samråd sker med Banverket angående detta.

### **Genomförandefrågor**

Angående de två planskildheter som planeras förutsätts projekteringen av dessa broar ske i samråd med Banverket. Bl.a. måste val av byggnadsteknik samrådaskas med Banverket då de geotekniska förhållandena är svåra.

För minsta påverkan på järnvägstrafiken skall banarbetsplaneringen starta tidigt, anmälan till Banverket ska ske minst 18 månader innan byggstart.

### **Avslutning**

Banverket vill att användningsgränsen i den östra delen av T1-området anpassas till det utökade markanspråket i samband med ytterligare ett spår.

Kommentar: Banverket, Göteborgs kommun, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen har i dec 2008 tagit ställning för att fortsatt utredning rörande **Hamnbanan** skall koncentreras på att hitta lösningar inom eller i närheten av befintlig korridor för Hamnbanan.

Beträffande **centralharpan och ett triangelspår** kopplat till denna, så har det i planförslaget tagits höjd för att möjliggöra en utbyggnad av triangelspåret. Centralharpan ligger utanför detaljplaneområdet. Noteras kan att en utbyggnad av triangelspåret kommer att påverka bl.a. befintliga oljeproduktledningar. I samma område, söder om vägen Nordatlanten, kommer utbyggnaden av bro över Skandiabangården att påverka befintliga spår utmed vägen Skagerack.

I samrådshandlingen inom T1-område redovisat **förbud mot byggande** (prickmark) tas bort enligt önskemål.

Planförslaget har efter samrådsskedet justerats så att möjlighet finns till utbyggnad av **utdragsspår**.

I samråd med Banverket har underhand klarlagts var **stängsel** skall uppföras. Omfattningen redovisas på plankartan.

Noteras att verket ser positivt på utbyggnad av föreslagna planskildheter.

I samrådsförslaget har av de olika användningssätten allmän plats redovisats först och därefter **trafikområdet**. Ordningsföljden är av mindre betydelse. Båda användningssätten medges inom avgränsat område. I planförslaget redovisade **broramber** medger elektrifiering. Dock kan i vissa fall speciell upphängning av kontaktledningen erfordras.

Det i samrådsförslaget redovisade **y-området** (för specialfordon) har tagits bort med anledning av att det med beslutad sträckning av Hamnbanan mot öster (i princip enligt nuvarande sträckning) och med föreslagen planskild korsning mellan Oljevägen och Hamnbanan inte är möjligt att enkelt anlägga en specialväg mot Halvorsäng.

**Insatsvägens** sträckning är anpassad till den planerade planskilda korsningen mellan Oljevägen och Hamnbanan, befintlig infart på Shells område samt befintlig råoljeledning till Shell. Med hänsyn till den ringa trafik som kommer att korsa järnvägen samt önskemålet från Shells sida att ha så rak väg som möjligt för stora transporter till raffinaderiet så bör en icke rätvinklig korsning kunna accepteras.

Kommunen har i planarbetet påpekat vikten av att möjliggöra **spåranslutning** till verksamhetsområdet. Föreslagen spåranslutning mellan Arendalsspåret och det västra industrikvarteret förutsätts anpassas till Oljevägens höjdläge och med beaktande av föreslagen broanläggning över Skandiabangården. I det fortsatta planeringsarbetet förutsätts trafiksäkerhetsfrågorna särskilt beaktas.

Användningsgränsen för trafikområdet justeras så att hamnverksamheten är avgränsad till 9 m från spårmittpunkt.

GHAB informeras genom denna redogörelse att **oskyddade uppställningsplatser** för fordon ej får ligga närmare än 15 m.

Beträffande förhållandet till **ledning** och **genomförandet** så delges Trafikkontoret och Fastighetskontoret Banverkets synpunkter genom denna redogörelse.

Noteras kan att inför utställning har i nära samarbete med Banverket tagits fram en arbetsbeskrivning rörande genomförande av grundläggning för planerade broar.

## 24. Lantmäterimyndigheten i Göteborgs stad

*Lantmäterimyndigheten har vid samrådsmöte med Stadsbyggnadskontoret 2008-10-07 lämnat sina synpunkter på planförslaget.*

Man framförde då ett antal ritningstekniska synpunkter med koppling till fastighetsbildning vid plangenomförandet.

Vidare vill man att det säkerställs att det föreslagna vägområdet är tillräckligt stort för att rymma erforderliga stödremisar och belysning.

Kommentar: Planhandlingarna har justerats enligt framförda synpunkter.

## **26. Länsstyrelsen i Västra Götalands län**

*Länsstyrelsens yttrande i sin helhet bifogas denna redogörelse.*

Länsstyrelsen meddelar att frågor som berör hälsa/säkerhet måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan. Om så ej sker kommer antagandebeslutet prövas av Länsstyrelsen, med stöd av ingripandegrunderna i 12 kap 1 § PBL.

Samtidigt konstateras att förslaget stämmer med fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet från 2006 och att planen berör flera olika riksintressen. Bland annat Lv 155 som är under ombyggnad. Till den skall ett nytt mot byggas, Ytterhamnsmotet. Planförslaget och den utställda arbetsplanen överensstämmer i allt väsentligt, det är dock viktigt att erforderligt utrymme för befintlig och ev. framtida nya ledningsdragningar kopplade till vägprojektet säkerställs i detaljplanen.

Länsstyrelsen vill ha ett bebyggelsefritt område, cirkulationsplatsen, den befintliga vägen, rampen om minst 50 m och för Tankgatan 30 m. Detta för att garantera människors säkerhet, om inte planen kan visa att särskilda säkerhetsåtgärder kommer att vidtas för att möjliggöra mindre avstånd. Förslag till åtgärder och avstånd bör stämmas av med Räddningstjänsten.

Arbete pågår för att kapacitetsförstärka Hamnbanan och anslutande bangårdar. I Banverkets förstudie från 2005 angående framtida dubbelspårsutbyggnad av Hamnbanan finns olika alternativ beskrivna. Länsstyrelsens yttrande förutsätter att alternativ benämnt ”Tunnel Biskopsgården – Aröd” utesluts. Om så ej blir fallet fordras ett nytt fördjupat samråd med Banverket angående föreliggande planförslags utformning.

Länsstyrelsen menar att planförslaget även bör omfatta nuvarande plankorsning mellan Oljevägen och järnvägen så att det tydligt framgår att denna skall ersättas /stängas då den nya trafiklösningen är klar. Vidare att det av planen tydligt måste framgå att järnvägsspåren och aktuella T1-områden är placerade i markplan.

Länsstyrelsen listar även ett antal punkter som finns beskrivna i Banverkets yttrande ovan och hänvisar även till nämnda yttrande för mer detaljer.

### **Risk och säkerhet**

Tydliggörandet av entrén till hamnen, tillskapandet av planskilda korsningar är positivt ur säkerhetssynpunkt. Planen innehåller även en ID- och fordonskontrollplats. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen framhålla att det finns stort behov av en eller flera uppställningsplats(er) för farligt gods i regionen.

Planbeskrivningen behöver förtydligas avseende riskhanteringen i området, särskilt angående säkerhetsrisker kring parallella oljeledningar och rörbryggor. Länsstyrelsen hänvisar till nyligen genomförd risk- och sårbarhetsanalys för Preem som bland annat visar att eventuellt tillbud skulle kunna få mycket allvarliga konsekvenser för liv, hälsa och miljö såväl som för Sveriges raffinaderikapacitet.

Länsstyrelsen informerar de träffat Vägverket, Banverket och Stadsbyggnadskontoret på ett underhandssamråd på Stadsbyggnadskontoret 2008-09-15 och kommit överens om ett antal åtgärder kopplade till risk- och säkerhetsfrågor. Mötet finns dokumenterat genom minnesanteckningar. Avstämning med Länsstyrelsen angående dessa ändringar skall göras inför utställning av planen.

Länsstyrelsen instämmer i vikten av att se över de lokala trafikföreskrifterna för farligt gods i samband med att planen realiserar.

Stabiliteten i området har bedömts som generellt god respektive tillfredsställande. Enligt Statens Geotekniska Institut (SGI) bör en detaljerad utredning göras för delar av planområdet. Länsstyrelsen hänvisar till bilagt yttrande från SGI för beskrivning av vad som krävs av denna utredning. De åtgärder som har bedömts som nödvändiga bör säkerställas i planbestämmelser.

Länsstyrelsen efterlyser en kommentar om hur planerad markanvändning förhåller sig till risk för översvämning kopplat till kommande klimatförändringar.

## **Råd om tillämpning av PBL**

### **Dagvattenhantering**

Länsstyrelsen fick vid ovan nämnt underhandsmöte kännedom om att en särskild dagvattenutredning som skall utgöra underlag för det fortsatta planarbetet pågår. Konstateras att pågående planering i Hamnområdet (Halvors Äng, ombyggnad LV 155 m.m.) innebär markant ökning av den hårdgjorda ytan i området, varför Länsstyrelsen anser att en helhetslösning för omhändertagande av dagvatten från samtliga nya områden behöver redovisas.

I Göteborg Stads dagvattenplan regleras hur dagvatten som når olika recipienter skall renas. Om underjordiska fördröjningsmagasin blir aktuella måste de utformas så att möjlighet finns för exempelvis provtagning, sanering och avstängning vid en eventuell olycka, vilket även kräver möjligheter till ett alternativ för omhändertagande av dagvattnet. Även de särskilda riskfaktorerna i området måste beaktas (exempelvis gas, explosionsrisk och utsläpp av farligt gods). Icke vattenlösliga ämnen måste kunna fångas upp. Dagvattensystem inklusive reservsystem måste dimensioneras för alla förekommande vattenflöden. Länsstyrelsen anser också att ett kontrollprogram för dagvatten bör tas fram där kontinuerlig provtagning och analys av vattnet sker som grund för eventuella åtgärder och förändringar av dagvattensystemet.

### **Fornlämningar**

Det har uppmärksammats att utöver redovisade fornlämningar även Lundby 334:1 berörs av planförslaget och beslut om förundersökning har fattats. När resultatet av undersökningen föreligger skall det inarbetas i planen och markeras på karta.

Länsstyrelsens kulturmiljöenhet och FMIS/o:gis bör kontaktas för att få korrekta uppgifter om fornlämningarnas utbredning och placering att införa på plankartan, eftersom felaktigheter angående detta uppmärksammats.

Kommentar: Planförslaget har stämts av med **ombyggnadsprojektet för LV 155** avseende bl.a. ledningsförläggning.

**Planområdet** har utökats och inrymmer nu befintlig plankorsning mellan Oljevägen och Hamnbanan. Befintlig korsning upphävs, den planläggs istället som trafikområde för spår och med krav på att stängsel skall finnas.

Noteras att det alternativ till sträckning av ny Hamnbana, benämnt "Tunnel Biskopsgården – Aröd" som Länsstyrelsen förutsätter utesluts, genom ett gemensamt ställningstagande har i dec 2008 denna sträckning uteslutits.

Beträffande avstånd mellan bebyggelse och Lv 155 medges i planförslaget bebyggelse närmare än 50 m från väggkant under förutsättning att åtgärder i den sammanfattande riskbedömningen utförs. För detaljer avseende **bebyggelsefritt avstånd till väg 155** och vägar inom planområdet hänvisas till justerad plankarta och sammanfattande riskbedömning som införts i planbeskrivningen.

### **Risk och säkerhet**

Beträffande **uppställningsplats för farligt gods** bedöms ej behov finnas för de transporter som har Göteborg Hamn som sin start- eller målpunkt. Övrigt farligt gods bedöms ej som lämpligt att ställa upp inom planområdet då det inom planområdet ej får förekomma någon verksamhet som kan innebära risk för de riskfyllda verksamheter som ligger i anslutning till planområdet.

**Riskhanteringen** inom området har förtydligats, samråd har skett med bl.a. Räddningstjänsten angående frågan. Plankarta och planbeskrivning har reviderats avseende detta. I sammanfattande riskbedömning under avsnitt 3.12 om risker i planbeskrivningen redovisas vilka åtgärder som fordras för att bygga enligt plankartan. Se även svar på yttrande från Räddningstjänsten, yttrande nr 17.

I ytterhamnen råder speciell planeringssituation med tanke på de riskfyllda verksamheter som pågår där och ett antal ledningsstråk för bl.a. olika oljeprodukter, kombinerat med tung trafik och transport av farligt gods. Vid utförda riskutredningar och den sammanfattade riskutredningen har detta beaktats. Utförda riskutredningar har påverkat utformningen av planförslaget. Sedan samråd har den övergripande trafiklösningen förändrats för att undvika påverkan på en oljeproduktsledning. Planförfattarna har tagit del av "Risk- och sårbarhetsanalys avseende raffinaderier och depåer" från Statens energimyndighet.

Inför utställning av planförslaget har riskfrågorna stämts av med Länsstyrelsen.

Beträffande krav på **detaljerad geoteknisk utredning** i enlighet med rekommendationer från SGI bedöms att detta bör ske inför markianspråktagande. Planförslaget har kompletterats i beskrivning och med bestämmelse på plankarta angående detta.

Angående **risk för översvämning** vid höga vattenstånd konstateras att marknivån inom planområdet ligger högre än beräknat högsta högvatten ur en 100 års period enligt kommunens Vattenplan. Planförslaget kompletteras med kommentar i beskrivningen samt bestämmelse om lägsta färdigt golv och lägsta färdig marknivå.

### **Dagvattenhantering**

Beträffande den övergripande **dagvattenfrågan** så har planförslaget inför utställning justerats för att samordnas med nämnda utredning. Se även svar

på yttranden från Göteborg Vatten och Miljönämnden, yttrande nr 15 och yttrande nr 13.

Beträffande **utformning av fördröjningsmagasin** förutsätts frågan hanteras vid bygglovprövning. Synpunkt kring utformningen och om upprättande av **kontrollprogram** för dagvatten lämnas vidare till exploitörerna genom denna redogörelse.

#### **Fornlämningar**

Angående **fornlämning** Lu 334:1 och redovisning av fornlämningar, se svar på yttrande från Kulturnämnden, yttrande nr 10.

### **30. Vägverket, Region Väst**

Vägverket har tagit emot planförslaget på remiss och konstaterar att planen stämmer med arbetsplanen för ombyggnad av Lv 155 som nyligen varit utställd. Den nya trafikplats (Ytterhamnsmotet) som ingår i ombyggnaden av vägen kommer att anläggas i en lågpunkt. Det framhåller därför vikten av att det i detaljplanen redovisade utjämningsmagasinet anläggs i samband med utbyggnaden av trafikplatsen. Vidare anser Vägverket att Göteborg Vatten borde vara huvudman för nämnda utjämningsmagasin, istället för att det regleras som en gemensamhetsanläggning, vilket detaljplanen föreslår.

I samband med utbyggnad av Ytterhamnsmotet kommer ett flertal ledningar behöva flyttas. Sannolikt till de norra delarna av de två östra kvarteren som föreslås i detaljplanen. Vägverket önskar därför att u-områden redovisas längs hela den norra gränsen för dessa kvarter. Vidare att mark i anslutning till det önskade u-området, mark som i planen redovisas för lager- och komplementbyggnader istället beläggas med byggförbud.

Angående genomförandebeskrivningen anges i den att Vägverket har en utgift på 1,5 Mkr för fordonskontrollplatsen, verket undrar vad den summan avser.

Lv 155 är redovisad som primär transportled för farligt gods. Länsstyrelsen har tagit fram en policy om hur riskanalys skall genomföras när exploatering sker i anslutning till sådan led, och Vägverket vill gärna ta del av den riskanalys som tagits fram för detaljplaneområdet.

**Kommentar:** I planförslaget har reserverats mark för dagvattendamm. Dammen skall ta hand om vatten från Lv 155. I samrådshandlingen redovisades området för dagvattendammen som allmän platsmark, Natur, nu redovisas området istället som kvartersmark för teknisk anläggning. Synpunkt angående utbyggnadstakt och huvudmannaskap etc. delges fastighetsnämnden genom denna redogörelse.

Avstämning med ombyggnadsprojekt för Lv 155 har gjorts avseende eventuellt behov av ledningsområde inom detaljplaneområdet. I nordöst berörs planområdet, där säkerställs ledningarna genom ett u-område. Att begränsa marken längs hela planens norra gräns erfordras ej.

Beträffande avstånd mellan byggnader och Lv 155 se svar på Yttrande från Länsstyrelsen ovan.

## Sakägare

### 32 a. Preem Petroleum AB/Preemraff

Preemraff har tagit del av samrådshandlingen och meddelar att de har bergrum i planens sydöstra del. Vid eventuella markarbeten måste hänsyn tas till dessa bergrum så att de inte riskerar att skadas. Skada på bergrum kan leda till utsläpp som påverkar mark eller grundvatten.

Kontakt skall tas med produktionsingenjör på Preemraff i god tid innan markarbeten i området planeras, särskilt vid sprängningsarbeten.

Kommentar: Angående **bergrummen** har projektet efter samråd delgivits utredning daterad 2008-10-17, rev A 2008-11-24 utförd av Rockstore Engineering. Bergrummen och kravet på att grundvattennivån i deras influensområde ej förändras kan komma att påverka kostnaderna för genomförandet av detaljplanen. Planbeskrivningen har utökats med material från nämnda utredning. Plankartan har kompletterats med redovisning av skyddszon, a<sub>1</sub>, och influensområde, a<sub>2</sub>, för bergrummen.

### 32 b. Preem Petroleum AB/Marknad/Station & Konsument/Nätverk och Ekonomi

Preem Petroleum AB arrenderar idag mark på fastigheten Arendal 764:291 och driver där en drivmedelsanläggning. Arrendetiden går ut 2012-12-31. Enligt samrådshandlingen kommer denna mark utnyttjas för byggandet av en planskild korsning. Om så sker önskar Preem erbjudas ett likvärdigt ersättningsläge där de kan fortsätta bedriva sin verksamhet under likvärdiga förutsättningar som de har idag.

Kommentar: Yttrandet lämnas genom denna redogörelse vidare till berörd fastighetsägare, Göteborgs Hamn AB.

Framförda synpunkter bedöms ej föranleda justeringar av planförslaget.

## 33. NCC Property Development

NCC önskar att den föreslagna bygghöjden i kvarteret längst västerut skall höjas från 12 m till 13,5, detta sedan de varit i kontakt med ledande logistikföretag som samtliga vill ha 10 m fri takhöjd i lagerhallar. Med lastkajshöjd på 1,2 m och ca 2 m reserverat för takbalkar och installationer, ryms inte detta inom 12 m.

Vidare önskas att markhöjden kring Arendalsvägens krökning, i planen hålls variabel mellan +14,0 och upp till +15,5. På detta sätt skulle man genom möjlighet att höja marknivån på kvarteretsmarken väster om den planerade Ytterhamnsvägen kunna uppnå bättre massbalans inom samma område. Den östra delen av Arendalsvägen skulle då även få en mjukare stigning.

Kommentar: **Nockhöjden** höjs till 14,0 m för det västligaste kvarteret.

Beträffande **markhöjder** vid Arendalsvägens krökning har de sedan samråd reviderats. Detta för att klara bl.a. dagvattenhanteringen i området. Arendalsvägens och Ytterhamnsvägens profiler har även en koppling till ombyggnaden

av Lv 155 och det nya Ytterhamnsmotet, något som påverkar höjdsättningen inom planområdet.

### 34. Nynäs AB

Nynäs har tagit emot planförslaget och ser positivt på den verksamhetsexpansion som planeras. Informeras att före detta Nynäs Refining AB och Nynäs Bitumen AB, sedan en bolagsfusion i början av 2008 nu ingår i Nynäs AB.

Vidare ställs fråga angående text i planbeskrivningen om Nynäs insatsvägs koppling till det övergripande vägnätet.

Beträffande dagvattenhanteringen i planområdet, utgår Nynäs från att de kommer att samrådas om detaljerna i utformningen och att det då även kommer att klarläggas hur den kan komma att påverka Nynäs.

Oljevägens ökade betydelse och belastning påverkar Nynäs verksamhet. Det uppskattas att ca 50 tunga transporter passerar in och ut från raffinaderiet i en oreglerad korsning. Nynäs förutsätter att korsningen kommer att trafikregleras.

Den rörledning som omnämns i planbeskrivningen och som måste flyttas vid ett plangenomförande består av fem rörledningar. Nynäs motsätter sig inte att ledningarna flyttas men förutsätter att servitut kan säkras för ledningarna på annan plats och att alternativ sträckning från råoljecistern längs östra tomtgränsen prioriteras samt att allt detta är kostnadsneutralt för Nynäs.

Avslutningsvis framförs önskemål om en med kollektivtrafik trafikerad hållplats i närheten av Nynäs raffinaderi.

Kommentar: I och med att Lv 155 (Torslandavägen, Öckeröleden) byggs om kommer insatsvägen ej längre ha direkt koppling till vägen. **Insatsvägen** kommer att ansluta det lokala vägnätet vid den nya Arendalsvägen.

Eventuell **trafikreglering** av Oljevägen i anslutning till Nynäs raffinaderi behandlas ej inom detaljplanen. Synpunkten lämnas tillsammans med synpunkt angående hållplats för kollektivtrafik vidare till Trafikkontoret genom denna redogörelse.

Information angående de ledningar som berörs av planförslaget noteras och förs vidare till berörd exploatör genom denna redogörelse.

Under samrådsskedet har under hand via NCC förts diskussioner kring förhållanden rörande befintlig produktledning belägen norr om Oljevägen. Detta med anledning av planerade in- och utfarter till det planerade västra kvarteret. Det nu aktuella markområdet ägs av NCC.

Som en följd av de diskussioner som förts under samrådsskedet **angående produktledningen** har planförslaget justerat så att ledningen kan ligga kvar. En alternativ lokalisering av ledningen söder om Oljevägen har under samrådsskedet utretts. I det fall produktledningen kommer att ligga kvar kommer föreslagen byggrätt väster om planerad bro över Skandiabangården att på-



verkas. Vidare omöjliggörs anläggandet av en direkt väg- och järnvägsanslutning till Oljevägen.

### 35. Gryaab AB

Gryaab samlar upp och renar regionens spillvatten. Vid Ryaverket renas spillvatten och vid Syrhålå finns anläggning för slamhantering och två bergrum för lagring av förorenat slam.

Gryaab komposterar och förädlar slammet på arrenderad mark som nu omfattas av föreliggande planförslag och ett plangenomförande förutsätter att verksamheten flyttas. Med anledning av detta har Gryaab arrende sagts upp och upphör under sommaren 2009. Ny plats utreds i Vikan, norr om Lv 155, denna plats beräknas dock vara tillgänglig först 2010-2011. Gryaab kostnader för slamhanteringen kommer öka väsentligt om de tvingas flytta innan den nya platsen är tillgänglig. Ett antal alternativ till lösning under denna övergångsperiod diskuteras. Gryaab önskar en lösning så att befintlig komposteringsverksamhet och jordtillverkning kan vara kvar i Arendal tills den nya platsen i Vikan kan tas i bruk.

Kommentar: Synpunkterna tas emot och lämnas genom denna redogörelse vidare till Fastighetskontoret och exploatör.

Framförda synpunkter bedöms ej föranleda justeringar av planförslaget.

## Övriga

### 36. Shell AB

*Shell har efter samråd meddelat att de yttrat sig om utvecklingen i hamnområdet bl.a. i samband med framtagandet av den Fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnen (FÖP) samt i samband med framtagandet av kommunens översiktsplan, ÖP 99. Inför ett underhandsmöte där föreslagen trafiklösning avsågs diskuteras, inkom Shell med synpunkter på detaljplanen i form av e-post 2008-11-21. Stadsbyggnadskontoret har valt att betrakta denna e-post som ett under samrådet inkommet yttrande.*

Shell meddelar i sitt yttrande att de inte under några omständigheter kan acceptera några planer som kan inskränka raffinaderiets nuvarande eller kommande verksamhet.

De accepterar inte heller något markintrång på sin mark väster om raffinaderiet.

Driften av Shells råoljeledning får under inga omständigheter störas eller hindras. En flytt av ledningen kan alltså inte accepteras då detta vore förknippat med stora risker och stora arbetsinsatser från Shell. Det vore även förknippat med mycket stora kostnader samt risker för produktionsbortfall.

Tillgängligheten till raffinaderiet via den västra porten får under inga omständigheter hindras eller begränsas.

Kommentar: Svårigheten att lägga om del av **råoljeledningen** och de stora kostnaderna förknippade med sådan flytt bedömdes ej möjligt att hantera i planärendet. Eftersom planskild korsning mellan Oljevägen och Hamnbanan fordras har ett nytt trafikförslag utarbetats. Det nya trafikförslaget baseras på att Shells

ledning skall ligga kvar i befintligt läge. Planområde och användningsgränser har förändrats i planens östra del för att möjliggöra den nya trafiklösningen. I planbeskrivningen införs en sektion över det parti där föreslagen ny Oljeväg och GC-bana ligger närmast råoljeledningen.

Beträffande vad som gäller för **exploatering i närheten av väg- och/eller ledningar** inom planområdet hänvisas till efter samråd utförd sammanfattande riskbedömning som infogats i planbeskrivningen.

En liten del av Shells mark är i gällande plan planlagd för Trafikändamål. **Planområdet** innefattar fortfarande denna mark. I planförslaget föreslås att gällande plan upphävs inom denna del av fastigheten Arendal 830:823.

Synpunkt angående tillgänglighet till Shells **västra port** noteras.

## Medverkande

Vid upprättandet av samrådsredogörelse har Inger Gennerud-Björnsander på Fastighetskontoret medverkat. Medverkat har även planarkitekter Ingemar Lind och Monica Kovács från SWECO Architects.

Kenneth Fondén  
Planchef

Sirpa Antti-Hilli  
Planarkitekt