



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Utfärdat 2018-04-13
Diarienummer: 0316/11
Aktbeteckning: 2- 5455

Christian Bruce
Telefon: 031-368 19 14
E-post: christian.bruce@sbk.goteborg.se

Detaljplan för spårvagnshall på Ringön inom stadsdelen Tingstadsvassen i Göteborg

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 19 december 2017 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning enligt bifogad lista över samrådskrets, bilaga 1, under tiden 17 januari 2018 – 7 februari 2018.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak markföreningar, geoteknik och ledningar.

Efter granskning har ytterligare utredningar om markmiljön och geoteknik tagits fram. Mindre kompletteringar har införts i planbeskrivningen.

Utifrån resultatet av genomförda utredningar och justeringar i planhandlingarna har kontoret bedömt att detaljplanen kan gå vidare till antagande.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag med flera

1. Fastighetskontoret

Fastighetskontoret tillstyrker förslaget till detaljplan.

Kommentar:

Noteras.

2. Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen framför att det i planbeskrivningen ska framgå att bullerutredningen från 2014 endast ska ses som en vägledning.

Miljöförvaltningen anser att hittills påträffade föroreningar inte utgör hinder för den planerade markanvändningen, men att kompletterande undersökning och utredningar behövs för att klargöra föroreningssituationen samt vilken risk för spridning av föroreningar som föreligger, samt vilka åtgärder som behöver vidtas. Åtgärdsutredningen kan visa på att det kan finnas andra mätbara åtgärdsområden än Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning som kan vara lämpliga att använda i projektet. Miljöförvaltningen anser därför att det vore bättre om skrivningen i plankartan ändras så att det står att sanering av området ska ske så att de mätbara åtgärdsområden tagits fram uppnås. Detta kan innebära de generella riktvärdena för mindre känslig markanvändning, men kan även bli andra värden, beroende på vad som framkommer i åtgärdsutredningen.

Vad gäller dagvattenrening anser Miljöförvaltningen att det bör framgå tydligare i planbeskrivningen vilka åtgärder man planerar att genomföra och vilken reningsgrad man då förväntas uppnå. Det vore bra om det framgick hur stor andel av flödet man tror kommer att behöva avledas ofördröjt till dagvattensystemet och recipienten och hur detta påverkar uppskattad total föroreningbelastning. Miljöförvaltningen efterfrågar även inslag av grönska vilket kan bidra med andra ekosystemtjänster. Det bör även framgå av planbeskrivningen att tak och fasader inte bör utföras med zink och koppar. Miljöförvaltningen framför vidare att vattenförekomsten Mölndalsån till Sävån har ändrats till Göta Älv – Sävåns inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron, och att den senaste bedömningen är att vattenförekomsten är sämre än tidigare bedömning av Mölndalsån till Sävån. Bedömningen av påverkan på miljö kvalitetsnormerna för ytwater bör utgå från den senaste statusklassningen för den vattenförekomst som gäller idag. I bedömningen bör man resonera kring påverkan på normerna utifrån beräknad total föroreningbelastning i dagvattnet (mängd/år). I nuläget saknas en sådan bedömning, då man endast hänvisar till att markföroreningar inte kommer att spridas via dagvattnet till Göta älv (på grund av den mycket begränsade infiltrationen). Miljöförvaltningen pekar även på att utredningen anger att det kan vara svårt att avleda allt dagvatten från delavrinningsområde 2–5 till föreslagna magasin.

Miljöförvaltningen anser att man bör redogöra för möjligheten att skapa inslag av grönska inom planområdet.

Kommentar:

Föreslagen planbestämmelse om sanering är en standardformulering som används i ett stort antal planer. Den ger ändå möjlighet till viss flexibilitet och anpassning till de åtgärds mål som tas fram.

Planerade åtgärder för dagvattenhantering är att allt dagvatten från parkeringsytor och trafik till och från dessa ska renas genom sandfång, oljeavskiljare eller brunnsfilter. Detta sker innan dagvattnet leds vidare till fördröjningsmagasin. Dagvattnet kommer alltså renas, i enlighet med stadens riktlinjer, oavsett om det sedan leds till fördröjningsmagasin. I övrigt bedöms det inte finnas några andra betydande föroreningskällor, då allt underhåll av spårvagnar sker inomhus. Det bör noteras att dagvattenutredningen visar på en översiktlig lösning och att dagvattnet är möjligt att hantera och renas. Området kommer att byggas ut i flera etapper och den exakta utformningen av den slutgiltiga dagvattenhanteringen är inte fastlagd, utan kommer att hanteras i detaljprojekteringen.

Det noteras att vattenförekomsten har förändrats. Planbeskrivningen uppdateras för att reflektera detta. Med anledning av att allt förorenat dagvatten ska renas i enlighet med Kretslopp och Vattens riktlinjer, enligt vad som beskrivs ovan, kvarstår bedömningen att MKN vatten inte påverkas negativt.

Vad gäller avrinningsmöjligheter, så kan dagvattnet från delavrinningsområden 2-5 avledas till föreslagna magasin med hjälp av en noggrann höjdsättning. Detta hanteras inom detaljprojekteringen.

Det finns möjligheter att skapa grönska inom området. Detta är dock inget som regleras med planbestämmelser.

Övriga synpunkter noteras.

3. Trafiknämnden

Trafiknämnden har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

4. Park- och naturförvaltningen

Planförslaget innebär inte att någon allmän plats parkmark exploateras. Förvaltningen har inga förslag på förändringar i planförslaget.

Kommentar:

Noteras.

5. Kretslopp- och vatten

Kretslopp och vatten anser att det på grund av Trafikkontorets nedskärningar i spårvagnsdepåns första etapp kommer delar av dess utförande ändras. Det är viktigt att ändringarna koordineras med Stadsbyggnadskontoret. Då planens markanvändning har ändrats sedan dagvattenutredningen från 2017 gjordes behöver frågorna kring rening och fördröjning av dagvatten lyftas igen. Vem som ska förvalta eventuella dagvattenanläggningar behöver också avgöras.

Kretslopp och vatten informerar vidare om att det är viktigt att förvaltningen är delaktiga i planering och utförande av omläggning av ett antal ledningar. Vidare framförs detaljerad information om möjligheterna till uttag av brandvatten i närliggande ledningar. I närheten av planområdet finns även en berganläggning som behöver tas hänsyn till.

Kretslopp och vatten har inga synpunkter på planhandlingarna ur ett avfallsperspektiv.

Kommentar:

Detaljplanens föreslagna markanvändning har inte ändrats för att projektet i nuläget väljer att bygga ut i en lägre takt. Detaljplanen möjliggör en fullt utbyggd anläggning, och den tillhörande dagvattenutredningen utgår från detta. Hur etapp 1 i detalj byggs ut i ett första skede är ännu inte fastlagt utan förändringar sker fortfarande. Etappen kan även komma att delas upp i flera deletapper och byggas ut efter hand. I sin pågående detaljprojektering av etapp 1 anpassar Trafikkontoret dagvattenlösningen utefter den utformning som väljs. Övriga synpunkter noteras.

6. SDN Lundby

Ringön är ett utbredningsområde för framtida stadsutveckling och även om behovet av en ny depå är nödvändigt för att klara av att utöka kollektivtrafiken ser förvaltningen att dess placering förstärker stora barriärer i stadsdelen. Förvaltningen menar att de sociala konsekvenserna hade kunnat hanteras bättre inom planarbetet genom en social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys som både identifierar och arbetar för att åtgärda aspekter som påverkar utvecklingen ur ett socialt perspektiv.

Ringön är en plats där förvaltningen förespråkar en långsam, dynamisk utveckling med stor respekt för den befintliga platsen och verksamheterna. Förhoppningen är att området på ett naturligt sätt flätas ihop med omgivningen och gör det tillgängligt för fler grupper. Spårvagnsdepån förstärker den befintliga barriären gentemot såväl Hjalmar Brantingsplatsen som Frihamnen där det kommer att ske en expansiv stadsutveckling. Förvaltningen ser hur förslaget skapar barriäreffekter som skulle kunna minskas om de sociala konsekvenserna inkluderats tydligare och med högre prioritet i planarbetet.

Jämlikt Göteborg

Göteborg präglas av en rumslig och social segregationsproblematik som skapar stora skillnader i människors förutsättningar och livsvillkor. Detta redovisas i rapporten ”Skillnader i livsvillkor och hälsa i Göteborg” från 2014, där ett antal åtgärdsförslag anges. Fokusområde fyra i denna rapport handlar om att skapa hälsofrämjande och hållbara miljöer och samhällen.

Lokalt utvecklingsprogram

Lundbys lokala utvecklingsprogram som visar stadsdelsnämndens prioriteringar utifrån sitt uppdrag att delta i samhällsplaneringen, finns för varje primärområde samt för hela Lundby och går att läsa på www.goteborg.se/luplundby Programmen utgår ifrån fyra ”verktyg för en sammanhållen stadsdel” och nedan beskrivs förslaget till ny detaljplan i relation till dessa.

Utöver dessa fyra verktyg har stadsdelen gjort en behovsbeskrivning för hela primärområdet baserat på den matris som används för att göra sociala konsekvensanalyser och barnkonsekvensanalyser. Där beskrivs hur Ringön idag används som övernattningsplats för lastbilschaufförer vilket skapar otrygghet och att närområdet generellt är otryggt.

Säkerställa vardagslivets funktioner

I Lundby ska det finnas plats för en variation av verksamheter och arbetsplatser, så som attraktiva kontor, lokaler att starta sitt första företag i och småskalig industri. Det ska vara lätt att ta sig till jobb och skola med gång, cykel och kollektivtrafik. En trygg och välfungerande kollektivtrafik är särskilt viktigt för ungdomar. Således ser förvaltningen att planen bidrar till ett robustare kollektivtrafiksystem vilket är positivt på Hisingen. Att det går att lita på att kollektivtrafiken fungerar är viktigt för att organisera sitt vardagsliv. Att planen på sikt också kan innebära en utökad kollektivtrafik på Hisingen ser förvaltningen som positivt och hur det spelar roll för att stärka sammanhållningen i staden.

Frågan om hur planen påverkar närområdet är mer komplex. Idag är Ringön ett svårtillgängligt, storskaligt och bilorienterat område. Att det tillförs mer arbetsplatser är positivt, dock upptas en stor yta för mer dag-orienterad verksamhet. Planen bidrar inte till att Ringön som område blir mer lättillgängligt för fler, särskilt inte till delarna bortom detaljplanens område. Spårvagnsdepån bidrar inte heller till ökad variation av verksamheter. Förvaltningen ser att en varsam utveckling som både tar hänsyn och värnar om det befintliga samtidigt som platsen möjliggör för fler grupper är den utveckling som bör vara utgångspunkten för utvecklingen på Ringön.

Minska barriäreffekter

Området har idag redan en stor barriäreffekt, och även om placeringen för en spårvagnsdepå inte skapar en ny barriär så bidrar den inte heller till att minska den befintliga barriäreffekten i stadsdelen gentemot såväl Backaplan som Frihamnen där det planeras expansiv stadsutveckling. Förmildrande omständigheter utgörs av att verksamheten är indelad i olika byggnader.

Planområdet angränsar till det programområde som behandlar Frihamnen och delar av Ringön. I programhandlingar beskrivs hur en nedsänkning av Hamnbanan och Lundbyleden skulle vara fördelaktigt för att minska barriären mot Brämaregården. Förvaltningen vill förstärka vikten av detta och vill inte se att denna detaljplan omöjliggör detta. Planen förstärker redan barriären gentemot Backaplan och det bör därför säkerställas att det i framtiden går att arbeta för att minska de stora barriärerna i stadsdelen och knyta ihop fler områden. I vidare arbete är det viktigt hur dessa fasader gestaltas för att minska barriäreffekterna.

Stärka och utveckla stråk

I Lundbys expansion är det av högsta vikt att främja levande och intressanta gator och låter dessa bilda ett så sammanhängande nätverk som möjligt och att vi använder parker, torg och offentliga byggnader som delar i detta nätverk för att öka och knyta samman stadsvävens mångsidighet.

Ringön består av en rutnätsstruktur som förstärks i och med den nya lokalgatan. Enklast tillgång till området sker via Ringögatan som idag är kraftigt trafikerad. Det är positivt att planen bidrar till att knyta ihop flera av de nord-sydliga gatorna i området, som idag annars slutar i återvändsgränder. Detta bidrar till att öka rörligheten i området för bland annat gående och cyklister.

Tillgängligheten till områdets östra delar är låg. Planen bidrar inte till att öka tillgängligheten till dessa områden och visar inte på någon koppling som förstärker kopplingen mellan Ringön och Frihamnen.

Väva samman gammalt och nytt

När utveckling sker måste det specifika i ett område tas tillvara, så som karaktäristiska visuella uttryck, medborgarinitiativ och småskaliga och känsliga verksamheter. Detta för att värna det unika, det kulturhistoriska och det meningsskapande i staden. Vid nybyggnation är det viktigt att sträva mot variation i gestaltningen med utgångspunkt i platsens unika kvaliteter, för att undvika likriktning.

Ringön är kontrasternas stadsdel, utsiktsskönt mot Göta älv samtidigt som miljöerna ofta är ruffiga, ofärdiga och ibland sönder. Småskaliga kreativa och kulturella verksamheter tar plats i eller sida vid sida om storskaliga lokaler som ibland tar upp större delen av kvarteren. Fasaderna har varierande material och byggnaderna varierar i våningsplan. Förvaltningen ser att detaljplanen förstärker det befintliga och storskaliga uttrycket och uppmanar att i fortsatt gestaltungsarbete av framförallt fasaderna, arbeta för att skapa ett uttryck som bidrar till variation och gärna avspeglar en annan del av den lokala kontexten.

Barnperspektiv

Ingen barnkonsekvensanalys har blivit genomförd och förvaltningen kan inte se hur barnperspektivet har tagits till handa i planarbetet.

Dialog

Det har inte genomförts någon dialog inom ramen för planarbetet, dock genomfördes 2011 en vandring med representanter från stadsdelarna i Älvstaden och verksamma på Ringön.

Behov utifrån funktionsnedsättningar

Att beakta den fysiska tillgängligheten är mycket viktigt, funktionsnedsättningar eller hög ålder ska inte vara något hinder för att bo eller vistas i området. Funktionshinder är något som uppstår i mötet med omgivningens förväntningar och förutsättningar. Personer med funktionsvariationer är en heterogen grupp med vitt skilda behov, utifrån fysiska, intellektuella eller kognitiva funktionsvariationer.

Förvaltningen vill att det säkerställs att planen inte hindrar ett arbete med att göra Frihamnens hållplats mer tillgänglig. I dagsläget kan personer med fysiska funktionsvariationer ej använda sig av hållplatsen vilket är mycket problematiskt, särskilt med den planerade expansionen av bostäder i närområdet.

Kommentar:

En social konsekvensanalys och en barnkonsekvensanalys hade precis som stadsdelsnämnden understryker kunnat tas fram för att bättre beskriva och hantera de sociala konsekvenserna av planarbetet. Även om sådana analyser inte har genomförts har sociala aspekter ändå varit en del av planarbetet, främst med avseende på barriäreffekter. Placeringen valdes delvis på grund av att det finns befintliga barriärer, och att ingen ”ny” barriäreffekt skapas. Men i ett längre perspektiv försämras möjligheterna att, genom eventuella framtida förändringar i utformning och placering av bangården, Hamnbanan och Lundbyleden, koppla samman stadsutvecklingsområdena Ringön och Backaplan. Detta var känt vid valet av placeringen av depån, då en avvägning mellan en mängd faktorer gjordes. De olika avvägningarna beskrivs mer utförligt i planbeskrivningen och i placeringsutredningen. Utefter vald placering, och de krav som finns på depåns utformning, har planarbetet studerat möjligheterna att minska barriäreffekterna, genom att titta på möjliga kopplingar mellan Ringön och Backaplan. Planförslaget har så

långt det är möjligt, med tanke på kraven på depåns utformning och av hänsyn till när-
liggande pågående verksamheter, behållit förutsättningar för att skapa kopplingar både i
väst och i öst.

Vad gäller gestaltningen av spårvagnshallarna har en utgångspunkt varit att minska det
storskaliga intrycket. Drifhallen och verkstaden kommer ligga i fastighetsgräns mot den
nya lokalgatan och anknyta till bebyggelsen i söder. Genom att visuellt dela upp de
långa husvolymerna kan gatan få en mer stadsmässig karaktär, vilket skapar förutsätt-
ningar för att passa in i den framtida stadsutvecklingen på Ringön. Fasaderna mot Rin-
gön föreslås utformas med varierande material och varierande våningsantal. Fasaderna
mot bangården blir dock mer monotona, då krav på hantering av riskfrågan innebär att
fasader uppförs täta och utan fönster.

Framtida kopplingar mellan Frihamnen och Ringön, och även stråken i Älvstaden som
helhet, studeras ingående i den pågående planering av Frihamnen och Älvstaden. Plan-
området i aktuell detaljplan har gjorts så litet som möjligt för att inte inkräkta på kom-
mande planarbeten.

Aktuell detaljplan hindrar inte möjligheterna att göra Frihamnens hållplats mer tillgäng-
lig. Placering och utformning av hållplatsen hanteras i pågående planering av Friham-
nen och Hjalmar Brantingsgatan.

7. Göteborg Energi Nät AB

Göteborg Energi Nät AB har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.

8. Göteborg Energi Fjärrvärme

Göteborg Energi Fjärrvärme har synpunkter angående förstärkningsledning, MBA-
stammen, för fjärrvärme på Hisingen som planeras att gå i stort sett längs med planerad
räddningsväg. Bolaget önskar ett u-område i planerad sträckning. Dessutom önskar bo-
laget en mindre komplettering i planbeskrivningen med information om fjärrvärme.

Kommentar:

Ett u-område införs i plankartan. Det av Göteborg Energi förslagna området minskas
inom de delar som hamnar i konflikt med det provspår som planeras direkt norr om
vagnhallen då det skulle innebära stor påverkan på depåverksamheten om spåret skulle
behöva stängas av för ledningsarbeten. En mer exakt placering av eventuella ledningar
får studeras vidare under projektering och i samråd mellan Göteborg Energi och bygg-
herre för depån. Information enligt önskemål läggs till i planbeskrivningen.

9. Göteborg Energi GothNet AB

Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB befintliga ledningar och kanalisat-
ion som måste beaktas och hanteras inom projektet. Dessa är redovisade på samlings-
kartan.

Kommentar:

Befintliga ledningar och plan för eventuell flytt av dessa hanteras i den pågående pro-
jektplaneringen för spårvagnsdepån.

10. Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)

GEGAB har driftsatt gasledning i planområdet. Vänligen beakta driftsatta gasledningar i fortsatt planarbete samt den möjlighet en potentiell gasanslutning ger till kommande stadsmiljöutveckling.

Kommentar:

Befintliga ledningar och plan för eventuell flytt av dessa hanteras i den pågående projektplaneringen för spårvagnsdepån.

Statliga och regionala myndigheter med flera

11. Lantmäteriet

Den del av fastigheten Backa 866:253, i planområdets östra del som omfattas av kvartersmark i detaljplanen men är utanför område där fastighetsindelingsbestämmelse gäller. Ska den läggas till fastigheten öster om kvartersmarken, Backa 866:256? Bör beskrivas i planbeskrivningen under fastighetsindelning.

Punkt 6 i planbeteckningarna, Administrativa bestämmelser, ska ha en underrubrik – fastighetsindelning.

Kommentar:

Del av fastigheten Backa 866:253 ska inte ingå i depåfastigheten och ligger därför utanför gränsen för fastighetsbestämmelse. Utformningen av planbestämmelse kvarstår.

12. Länsstyrelsen

Har följande synpunkter:

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen behöver kompletteras med ett geotekniskt underlag som säkerställer att marken är lämpligt för det ändamålet som planen möjliggör.

Motiv för bedömningen

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om den planerade bebyggelsen enligt förslaget blir lämplig utifrån människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion måste planförslaget kompletteras enligt följande:

Geotekniska förutsättningar

Statens geotekniska institutet (SGI) har granskat aktuella planhandlingar och anser att det inte går att utläsa om stabiliteten är tillfredsställande för slänten i planområdets västra del. I planbeskrivningen anges att utbyggnad av den slänten har påbörjats och stabilitetshöjande åtgärder kommer att vidtas. Dock saknas en redovisning med ett underlag som visar dessa stabilitetshöjande åtgärder.

Länsstyrelsen instämmer och anser att planhandlingar ska kompletteras med ovannämnda underlaget inför antagande av detaljplanen. SGI:s yttrande med ref. 5.2-1711-0756 dt. 2018-02-01 återges i sin helhet.

Synpunkter på granskningshandlingen

Råd enligt 2 kap. PBL

Översvämning

I samrådsskedet tog Länsstyrelsen upp frågan om översvämning. I planhandlingarna skriver kommunen att området ska höjdsättas till +3,3 saknas på granskningsplankartan. Det ska med fördel kunna regleras på plankartan. Alternativt bör det tas med som en upplysning om vikten av höjdsättning av marken som ska tas hänsyn till vid projektering.

Förerenad mark

Planhandlingar anger att arbete med kompletterande provtagning och fördjupad riskbedömning pågår och ska finnas framme inför planens antagande. I den kompletterande provtagningen kartläggs föreningssituationen ytterligare men fokus läggs på undersökning av föreningsspridning och risken för påverkan utanför planområdet. Länsstyrelsen ser fram emot dessa undersökningar och resultat inför antagandet.

Vi noterar att på plankartan har en administrativ bestämmelse införts att startbesked inte får ges innan markföreningar har åtgärdats för att klara gällande krav för den markanvändning som föreslås.

Kville bangård

Länsstyrelsen noterar från Trafikverkets yttrande att ett flertal detaljfrågor behöver hanteras i samråd med Trafikverket.

Kommentar:

Geotekniska förutsättningar

Staden har sedan granskningen haft ytterligare dialog angående geoteknik med Länsstyrelsen och SGI för att säkerställa att stabilitetsfrågorna hanteras tillfredställande i planen. Ett projekterings-PM med stabilitetsberäkningar för slänten i väster har tagits fram (ÅF, 2018-04-06). Resultaten visar att inga stabilitetsproblem föreligger. Ytterligare information angående stabilitet har införts i planbeskrivningen. Vidare hör det även till bygglovsprövningen att visa att stabiliteten för byggnation är tillfredställande. I detaljplaneskedet utreds möjligheten att bygga det planen medger och att marken är lämplig eller kan göras lämplig med hjälp av åtgärder (som man visat är möjliga att genomföra). Exakt hur byggnationen sker och vilka lösningar som väljs, avgörs i bygglovsskedet.

Översvämning

Informationen i planbeskrivningen angående höjdsättning kommer från upprättad systemhandling, där området är höjdsatt till +3,3. Upplysning införs att höjdsättning ska ske så att ytliga rinnvägar skapas utan att vattensamlingar och översvämning medför skada på byggnader vid skyfall.

Förerenad mark

Efter granskningen har ytterligare provtagning genomförts och markundersökningsrapporten har uppdaterats. Det har också gjorts en platsspecifik riskbedömning inklusive framtagning av platsspecifika riktvärden. Koncepthandlingar finns framme vilka har samrått med Länsstyrelsen i samband med LARK-möte. Fortsatt utredning pågår, men bedömningen är att det finns tillräckligt med underlag för att i nuläget gå vidare till antagande.

För etapp 1 (serviceanläggning i väst) bedöms det inte finnas något saneringsbehov för planerad markanvändning. Etapp 2 (drifhall+verkstad) omfattar den igenfyllda Ringökanalen, vilket innebär kraftiga föreningar. I 33% av de totalt 384 jordproverna finns föreningar över riktvärden för MKM. I några procent är halterna över haltgränser för

farligt avfall. Det är framförallt PAH och metaller. Av 20 grundvattenprover anses 5 vara förorenade av PAH och oljekolväten.

Spridningsrisken ses som liten. Föroreningshalterna i grundvatten är låga och det går inte att se någon grundvattengradient i vars riktning spridning skulle kunna ske. Samtidigt kvarstår osäkerheter om det finns spridningsrisk längs ledningsgravar eller andra installationer. Den plats specifika riskbedömningen visar att skydd av markmiljö blir styrande för plats specifika riktvärden. Det gäller för samtliga ämnen man räknat på förutom tre där skydd av ytvatten är styrande. Inom delar av området krävs miljöschakt.

Det som saknas innan åtgärder planeras och utförs är en åtgärdsutredning och en riskvärdering. Inför det behövs också en dialog med tillsynsmyndigheten för att resonera sig fram till rimliga antaganden för plats specifika riktvärden och mätbara åtgärds mål. T.ex. kan en justering av skyddsbehovet för markmiljö betydligt minska behovet av miljöschakt. Ytterligare utredning och dialog med miljöförvaltningen är en pågående process.

I de avtal som kommer att skrivas inför anläggning av spårvagnsdepån framgår att Göteborgs stad är ansvarig för den markberedning som krävs inför byggnationen. Det omfattar även kostnader för marksanering. Det finns oklarheter när det gäller volymen av förorenade massor som måste tas om hand och vilka kostnader det kommer att medföra. En grov kalkyl visar dock att det inte kommer att påverka möjligheterna att genomföra projektet.

Stadens har gjort bedömningen att markmiljön är tillräckligt utredd för att se att det är möjligt och även rimligt att sanera marken. Med stöd av denna bedömning har krav på sanering säkerställts genom en planbestämmelse. Sammantaget menar därför staden att detaljplanen kan gå vidare till antagande.

Övriga synpunkter noteras.

13. Trafikverket

Trafikverket noterar att grundkartan ej är uppdaterad för nuvarande utseende inom spårområdet för bangården.

Trafikverket har säkerställt skalskydd för bangården under ombyggnationen och utgår från att kommunen kan utföra byggnationen utan att påverka angränsande anläggningar.

Ledningar

Trafikverkets har en brandvattenledning som går genom planområdet. De u-områden som finns i plankartan inkluderar inte denna ledning. Trafikverket anser att även brandvattenförsörjning till bangården måste säkerställas. Om detta inte görs genom befintlig ledning och u-område måste kommunen ersätta befintlig ledning. Fördjupade samtal och överenskommelse kring detta krävs mellan kommunen och Trafikverket. Det är noterat att kommunen lyfter att dagvattenavrinning från bangården måste säkerställas med avtal innan planen kan gå till antagande. Trafikverket håller med om denna bedömning.

Risker avseende farligt gods

Trafikverket har sett över indata och slutsatser i riskutredning angående farligt gods som har gjorts. Trafikverket anser att utredning är bra gjord men vill trycka på att verket inte har möjligheter att reglera mängden farligt gods på Kville bangård då bangården ses som en fortsatt viktig länk för transporter till bland annat Göteborgs Hamn.

Elsäkerhet

Trafikverket vill påpeka vikten av att jordning av elanläggning säkras. Detta med tanke på att två skilda system, växelström och likström, gränsar till varandra. Risken för överföring av ström i respektive anläggning behöver därmed förhindras. Trafikverket emotser en teknisk lösning som är förankrad hos Trafikverkets specialister. Trafikverket vill inte utesluta möjligheten att elektrifiera samtliga spår vid bangården. Från plankartan går inte att utläsa huruvida elsäkerhet enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSAK-FS 2008:1 har tillgodosetts för de närmsta spåren. Trafikverket anser att det bör finnas möjlighet att uppfylla säkerhetsavstånd mellan elanläggning och byggnader.

Geoteknik

Det bör betonas att järnvägsanläggningar är mycket sättningkänsliga och att Trafikverkets anläggning inte under några omständigheter får påverkas. Kommunen ska, för att säkerställa att påverkan inte sker, upprätta en geoteknisk riskanalys. Trafikverket kan utan att ha sett den geotekniska riskanalysen inte utesluta att bangården påverkas på ett negativt av sättningar. Av den anledningen måste Trafikverket delta under framtagande och granskning av den geotekniska riskanalysen genom en bevakande projektledare. Det finns upprättat medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och kommunen om bevakande projektledare gällande detaljplanen och dess påverkan på bangården (TRV 2015/50684). Trafikverket utgår från att detta avtal används även till granskning av den geotekniska riskanalysen. Om det är så att avtalet behöver förlängas för detta uppdrag föreslår Trafikverket att så görs. Trafikverket måste innan planens antagande få besked av kommunen om avtalet måste förlängas eller ej.

Kommentar:

Ett nyttjanderättsavtal tecknas mellan staden och Trafikverket avseende befintlig brandvattenledning och eventuell flytt av densamma samt för dagvattenledningen från bangården.

Vad gäller elsäkerhet så har elektrifiering av närmsta bangårdsspår ingått som en förutsättning och avstånden har tidigare stämts av med Trafikverket. Planförslaget har utformats för att möjliggöra detta. Övriga frågor om elsäkerhet hanteras i genomförandet.

Staden avser förlänga upprättat avtal om bevakande projektledare.

Övriga synpunkter noteras.

14. Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI anser att planhandlingarna ska kompletteras med underlag om stabilitet för slänten ner mot Hjalmar Brantingsgatan.

Kommentar:

Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

15. Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har inga synpunkter då de inte har några ledningar i närheten av planområdet.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

16. Allt i Bil AB, Manufaktur­gatan 13

Anser att om de skulle tvingas ut från sin lokal kommer de att drabbas av mycket stora flytt- och avbrottskostnader i verksamheten, sammantaget inte understigande 2 miljoner kronor. Allt i Bil framför att de behöver nytt miljötillstånd för den nya etableringen och att de kommer få avbrott i verksamheten samt att de måste finnas i anslutning till sin plåtverkstad. Det understryks att om de ska bli avhysta på grund av kommunens plan­ändring, så måste det utgå kompensation för de kostnader som de drabbas av.

Kommentar:

Staden, genom fastighetskontoret, har en pågående diskussion kring påverkan och ersättning med både Allt i Bil och deras hyresvärd. Ersättning utgår enligt expropriation­slagets regler och kan bland annat omfatta ersättning för skäligen flytt- och omställnings­kostnader för berörda verksamheter. Fastighetskontoret kommer fortsätta dialogen för att försöka finna en så bra lösning som möjligt.

Övriga

17. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB har inga elnätanläggningar inom aktuellt område på Rin­gön.

Kommentar:

Noteras.

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning. Revideringen innebär följande:

- U-område har lagts till längs norra delen av planområdet
- Upplysning angående höjdsättning har införts i plankartan
- Mindre kompletteringar i planbeskrivningen

Gunnel Jonsson
Planchef

Christian Bruce
Planarkitekt

Bilaga 1 - Lista över samrådskrets

Kommunala nämnder och bolag med flera

Göteborgs Spårvägar AB
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Lundby
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter med flera

Lantmäterimyndigheten
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
Skanova Nätplanering D3N
Svenska Kraftnät
Statens Geotekniska Institut
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckningen

Övriga

Sveriges Redarförening, Erik Thun AB, Ahlmark Lines AB och Surte Åkeri AB
Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen, SCH
Boende på Flötevägen 6

Bilaga 2 - Länsstyrelsen Västra Götalands läns yttrande



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadseheten
Nirmala Blom-Adapa
Arkitekt
010 224 4789
nirmala.blom-adapa
@lansstyrelsen.se

Yttrande
2018-02-06

Diarienummer
402-1815-2018

Sida
1(2)

Göteborg Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för Spårvagnshall på Ringön inom stadsdelen Tingstadsvassen i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-12-19 för samråd enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen behöver kompletteras med ett geotekniskt underlag som säkerställer att marken är lämpligt för det ändamålet som planen möjliggör.

Motiv för bedömningen

För att Länsstyrelsen ska kunna bedöma om den planerade bebyggelsen enligt förslaget blir lämplig utifrån människors hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion måste planförslaget kompletteras enligt följande:

Geotekniska förutsättningar

Statens geotekniska institutet (SGI) har granskat aktuella planhandlingar och anser att det inte går att utläsa om stabiliteten är tillfredsställande för slänten i planområdets västra del. I planbeskrivningen anges att utbyggnad av den slänten har påbörjats och stabilitetshöjande åtgärder kommer att vidtas. Dock saknas en redovisning med ett underlag som visar dessa stabilitetshöjande åtgärder.

Länsstyrelsen instämmer och anser att planhandlingar ska kompletteras med ovannämnda underlaget inför antagande av detaljplanen. SGI:s yttrande med ref. 5.2-1711-0756 dt. 2018-02-01 återges i sin helhet.

Synpunkter på granskningshandlingen

Råd enligt 2 kap. PBL

Översvämning

I samrådsskedet tog Länsstyrelsen upp frågan om översvämning. I planhandlingarna skriver kommunen att området ska höjd sättas till +3,3

meter (med undantag från ett område som blir högre). Denna reglering saknas på granskningsplankartan.

Det ska med fördel kunna regleras på plankartan. Alternativt bör det tas med som en upplysning om vikten av höjdsättning av marken som ska tas hänsyn till vid projektering.

Förorenad mark

Planhandlingar anger att arbete med kompletterande provtagning och fördjupad riskbedömning pågår och ska finnas framme inför planens antagande. I den kompletterande provtagningen kartläggs föroreningsituationen ytterligare men fokus läggs på undersökning av föroreningsspredning och risken för påverkan utanför planområdet. Länsstyrelsen ser fram emot dessa undersökningar och resultat inför antagandet.

Vi noterar att på plankartan har en administrativ bestämmelse införts att startbesked inte får ges innan markföroreningar har åtgärdats för att klara gällande krav för den markanvändning som föreslås.

Kville bangård

Länsstyrelsen noterar från Trafikverkets yttrande att ett flertal detaljfrågor behöver hanteras i samråd med Trafikverket.

Detta beslut har fattats av planhandläggare Anna Hendén efter föredragning av arkitekt Nirmala Blom-Adapa. I den slutliga handläggningen har även sakkunniga från miljöavdelning och enheten för samhällsskydd och beredskap /Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Anna Hendén

Nirmala Blom-Adapa

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 2018-02-01

Kopia till:

sgi@swedgeo.se

trafikverket@trafikverket.se

Länsstyrelsen/

Miljöskyddsavdelningen

Samhällsavdelningen/enheten för samhällsskydd och beredskap

Vattenavdelningen