



PM Förklaring Riskhantering för Göteborgs Stads Stomlinbana

En riskinventering har utförts av Pontarius på uppdrag av Trafikkontoret. Här har risker kartlagts och identifierats för vidare arbete. Denna riskinventering identifierar flera punkter som behöver lösas genom detaljer i designutformningen. Då projektet nu befinner sig i en tidig fas har dessa detaljer inte färdigställts, men riskerna har uppmärksamats för vidare arbete och en förutsättning för att linbanan ska byggas, är att man hanterat dessa risker till godtagbara nivåer.

För risker relaterat till brand i närliggande områden har WSP tagit fram en brandutredning som resulterar i generella och konservativa säkerhetsavstånd som bör upprätthållas för att inte riskera linbanans säkerhet. Säkerhetsavstånden har tagits fram med avseende på ”värsta tänkbara” byggnad. Dessa säkerhetsavstånd har använts tillsammans med detaljplaner över närområdet för att identifiera potentiella risker för linbanan. Där byggrätter har identifierats inom detta säkerhetsavstånd så har vidare brandutredning för de specifika byggrätterna utförts av FSD. Denna utredning resulterar för vissa byggrätter att avståndet ändå anses vara tillräckligt, baserat på storlek och syfte, och i vissa fall att det behövs riskreducerande åtgärder som t.ex. brandsläckning eller passivt brandskydd.

Följande lista är exempel, men ej fullständig, på vart riskreducerande åtgärder anses behövas;

- Drivmedelstation vid Wieselgrensplatsen
- Rambergstaden 733:409 rörande industriell verksamhet (som idag inte bedrivs men finns i bygglovet)
- Lindholmen 1:29 rörande industriell verksamhet (som idag inte bedrivs men finns i bygglovet)
- Lindholmen 735:491
- Chalmers fastigheter vid Lindholmen

För fullständig lista refereras till de separata utredningarna.

Fastighetskontoret har tagit kontakt med berörda fastighetsägare för förhandling kring att antingen vidta riskreducerande åtgärder, eller att byggrätten begränsas.

Arbete kring riskhantering fortgår, och alla punkter som nämns som vidare arbete i utredningarna kommer behandlas kontinuerligt vidare när fler detaljer blir kända. Exempel på detta är när tornens utformning närmar sig klart, så kan åtgärder mot risk för fallande is och påkörning utformas.



Göteborgs Stad

Trafikkontoret

Nuvarande utredningar inkluderar alla existerande byggrätter men tar inte höjd för potentiella nya byggrätter. Om nya detaljplaner upprättas i framtiden behöver dessa därför ta höjd för att inte påföra linbanan oacceptabel risk, och inkludera detta i sin riskutredning. För att säkerställa att detta beaktas i framtida detaljplaner föreslås servitut på närliggande fastigheter skapas. Dessa påverkar inte nuvarande verksamhet, men vid upprättande av ny detaljplan kommer detta servitut aktualiseras och behövas ta höjd för i en riskanalys.

För att säkerställa att eventuella nya byggrätt utreds med avseende på linbanans säkerhet föreslås att två servitut läggs till i detaljplanen på närliggande fastigheter. Dimensionerna av detta servitut beskrivs i det separata ”PM Förklaring Linbanans korridor för Göteborgs Stads Stomlinbana”.

FSDs rapport har delats upp i två delar, då krav på maximal filstorlek inte rymmer hela rapporten.



Förklaring "Linbanans Korridor" för Göteborgs Stads Stomlinbana

Linbanans placering och dimensioner visas i separata ritningar med måttangivelser. För att underlätta läsandet av dessa ritningar har detta dokument skrivits med målet att förtydliga eventuella frågor.

Då leverantör ännu inte finns på plats så har projektet inte kunnat säkerställa en exakt slutgiltig höjd för linsträckningen, utan har baserat på konservativa antaganden angett en tornhöjd där inskränkning på byggrätter minimeras. Då linans "nedhäng" och säkerhetsavstånd kommer att bero på exakt levererat system så kommer eventuellt torn kunna bli lägre, utan att linbanan för den delen inskränker på existerande byggrätter. Vid diskussion med fastighetsägare så kan det också komma att en viss höjd är kritisk, och projektet önskar då ha flexibiliteten att kunna välja tornhöjd för att tillmötesgå sådana önskingar. Som följd har det varit svårt att ange ge en exakt linsträckning längs hela linjen då "nerhänget" inte är exakt känt.

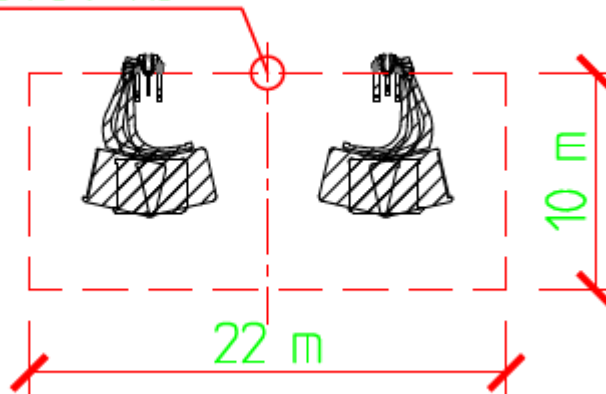
Torn anges med en minimihöjd och en maximumhöjd, men detta innebär i praktiken inte att två efterkommande torn kan komma att byggas enligt angiven minimihöjd. Detta hade då medfört en för låg lina och inskränkning på byggrätter. Däremot kan en optimering, när mer detaljer är kända, komma att sluta med ett torn A enligt minimihöjd, och ett torn B enligt maxhöjd, vilket resulterar i att avstånd från byggrätter fortfarande bibehålls, men att linan blir lägre på vissa delar av sträckningen (i detta fall blir linan lägre närmare torn A, men leder inte för den delen till inskränkning i byggrätter).

I bifogad dokumentation presenteras därför den nu troligaste linsträckningen, med en viss reservation för att exakt lindragning kan komma att ändras. För att intressenter ska ha en lägstanivå att förhålla sig till, har därför också ett "golv" indikerats enligt röd undre linje i bifogad principskiss. Denna röda linje visar det "golv" som gondolerna inte kommer understiga. Det nu presenterade lägstanivån på "golvet" är därmed konservativ, och kommer vid senare tillfälle att höjas upp till den slutgiltiga linsträckningen. Trafikkontoret kan rådfrågas av SBK i de fall det uppstår oklarheter.



Det område som fysiskt begränsar byggnation kring linbana visas i figuren nedan:

PROFIL HUVUDLINJE



Utöver visat tvärsnitt så reserveras i detta skede också volym ovanför tvärsnittet. Detta för att tillåta viss vertikal förflyttning inför slutgiltig linhöjd och för att inkludera dynamik i vertikalled. Den visade "troliga lindragningen" är inklusive maximal dynamik nedåt, då detta anses vara "värsta fall" med avseende på byggrätter. Dynamik i horisontalled är redan inkluderat i avståndet givet i figur ovan, och det kommer alltså inte reserveras ett utökat område i horisontalled.

I separat profilvy visas det nämnda golvet som gondolers golv inte kommer understiga, oavsett dynamik och laster. Tillsammans presenterar dessa två vyer området som reserveras linbanan.

Exploatering utanför dessa gränser kan tillåtas så länge ny exploatering följs av en riskanalys som visar att potentiell brand inte skadar linbanan. Byggnation kan således ske kloss an den reserverade "linbanans korridor", förutsatt att brandrisk evalueras och att t.ex. passiva brandskiljare inkluderas i yttervägg så att brand inte sprids till linbanan. För att säkerställa alla eventuella nya byggrätter utreds med avseende på linbanans säkerhet så förslås också att två stycken servitut läggs till i detaljplanen på närliggande verksamheter. Exakt formulering av dessa överlämnas enligt överenskommelse till SBK, storleken av dessa visas i figuren nedan.

