



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Granskningshandling

Datum: 2014-06-10

Diarienummer: 0432/13

Aktbeteckning: 2-5252

Elin Wiman

Telefon: 031-368 15 13

E-post: fornamn.efternamn@sbk.goteborg.se

Detaljplan för del av Hökebangården inom stadsdelarna Bräcke och Rödjan i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (1987:10)

Planbeskrivning

Planens syfte och huvuddrag

Bakgrund och syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ändring av markanvändningen från järnvägstrafikändamål till industriändamål med syfte att kunna genomföra ett markavtal mellan Göteborgs stad och dåvarande Shell från slutet av 1970-talet så att en fastighetsreglering av markområdet där marken övergår från kommunens ägo till nuvarande ST1's ägo kan slutföras. Planförslaget syftar även till justering av i gällande detaljplan begränsningar av byggnaders placering enligt befintlig situation.

Handlingar

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Genomförandebeskrivning
- Plankarta med bestämmelser
- Samrådsredogörelse

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning
- Grundkarta

Förutsättningar

Läge och areal

Planområdet ligger inom stadsdelarna Bräcke och Rödjan, cirka 5 kilometer väster om Göteborgs centrum och omfattar ett ca 50 meter brett området ST1's verksamhetsområde längst i söder, Hökebangården, samt en markremsa mellan Hamnbanan och ST1's verksamhetsområde. Planområdet sträcker sig från Hökebangården i öster till Volvospåret i väster.

Marken som ska fastighetsregleras utgörs av en upp till cirka 25 meter bred och cirka 1,3km lång markremsa mellan Hamnbanan och ST1's verksamhetsområde. Hökebangården ligger inom trafikändamålet.

Planområdet omfattar cirka 10 hektar.



Figur 1 Ortofoto över planområdet (markerat i rött). Älvsborgsbron till höger i bild.

Markägoförhållanden

Planen berör bl.a. del av Bräcke 42:1, Rödjan 727:19 samt Rödjan 727:5. Den södra delen av planen (del av Rödjan 727:19 och Rödjan 727:5) ägs genom markköp av St1. Någon fastighetsreglering har inte genomförts varför Göteborgs stad är till dags dato registrerad ägare. Hökebangården ligger inom denna del och St1 äger järnvägsspåren. Norra delen av planområdet ligger inom Bräcke 42:1, som ägs av St1 och igår i deras befintliga verksamhetsområde.



Figur 2-3 Kartor ur markavtalet mellan Göteborgs stad och dåvarande markägaren Shell. Svart markering visar avtalsområdet och i princip den mark som föreslås övergå från trafikändamål till industriändamål. Den norra svarta gränsen följer befintlig fastighetsgräns för St1.



Figur 4 Flygfoto över fastighetsgränser (gula linjer). St1 överst i bild. Planområdets ungefärliga läge markerat med svart linje.

Planförhållanden

Översiktsplan

Översiktsplanen, antagen 2009-02-26, för Göteborgs kommun anger verksamhetsområde.

Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet

I den fördjupade översiktsplanen för "Ytterhamnsområdet", här kallat FÖP:en, antagen av KF i april 2006 redovisas delar av planområdet som "huvudsakligen arbetsplatser". Inom planområdet pågår riskfylld verksamhet (petrokemisk verksamhet.). Inga förändringar av markanvändningen redovisas i FÖP:en. Den södra delen av planen ligger i gränslandet mellan befintligt järnvägsområde och petrokemisk verksamhet.

Inom det område som i FÖP:en är det befintliga verksamhetsområdet för ST1 får riskfylld verksamhet lokaliseras. Erforderliga skyddsåtgärder ska prövas i särskild ordning.

Olika skyddsområden har definierats i FÖP:en. Ett område längs ST1's södra gräns är avsatt för oljeledningar (rött), dock med vissa restriktioner beträffande gasmätarbyggnader etc. Ett stråk söder om detta (grönt) ska hållas helt fritt från alla anordningar som kan försvåra räddningsinsatser. Upplag får inte anordnas som kan bidra till brandspridning. Som skyddsområde runt riskfylld verksamhet anges att en bredd av 100 meter ska eftersträvas. Dessutom ska ett skyddsavstånd av 175 meter utanför grön zonen eftersträvas. Gul zon markerar var gator, leder, järnväg kan placeras. Det skrafferade lila området överst i bilden nedan markerar ST1's område.



Figur 5 Utsnitt ur karta över skyddsområden från den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet.

FÖP för transporter av farligt gods

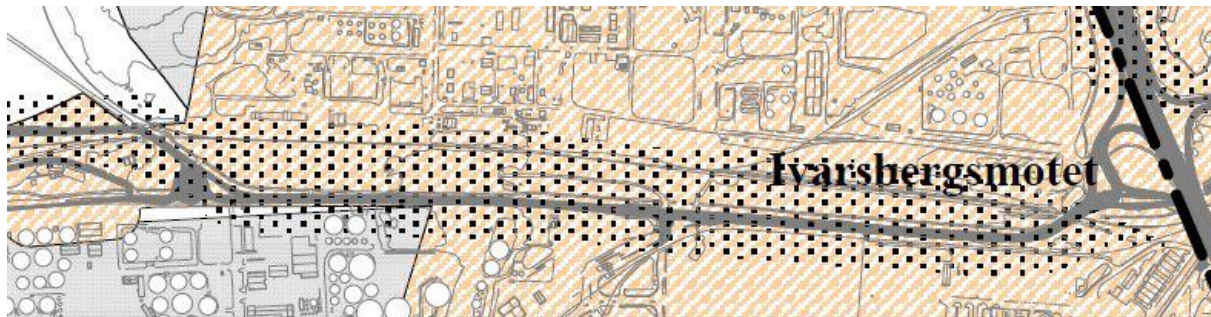
Inom ramen för kommunens översiktliga arbete har det upprättats en fördjupad översiktsplan för sektorn "Transporter av farligt gods", antagen av KF 1999-03-25. Planen behandlar problematiken kring, och konflikterna mellan transporter av farligt gods och förnyelse av de bostads- och industriområden som gränsar till transportleder för farligt gods.

Oljevägen och Hamnbanan har betecknats som klass A, vilket innebär att de är påbudna färdvägar för transporter av farligt gods. Hamnbanan angränsar planområdet.

Längs transportleder för farligt gods föreslås en bebyggelsfri zon på 30 meter. Längs järnvägar medges kontorsbebyggelse ända fram till denna zon. Längs vägar medges kontorsbebyggelse fram till 50 meter från vägen. Därmed bedöms stadens funktioner klaras samtidigt som en acceptabel

risknivå uppnås. Rangerbangårdar bör behandlas som industriområden med riskabel verksamhet. Detta innebär att en viss skyddszon bör upprätthållas kring dem.

Hamnbanan samt Oljevägen är leder för transporter av farligt gods. I FÖP:en för Ytterhamnen redovisas längs Hamnbanan och Oljevägen en skydds- och bedömningszon (enligt ÖP 99) som sträcker sig upp mot den södra befintliga fastighetsgränsen för Bräcke 42:1.



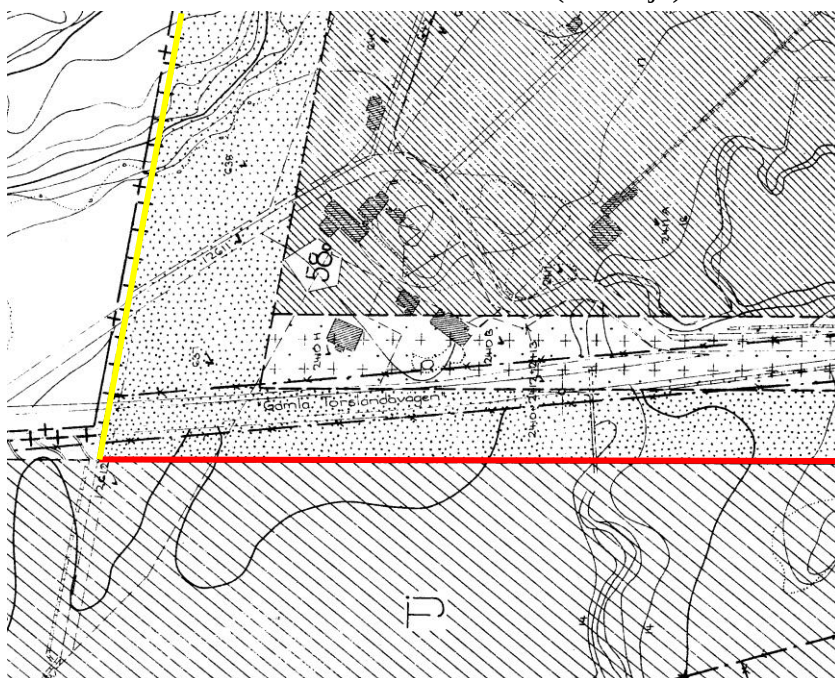
Figur 6 Utsnitt ur karta över skydds- och bedömningszoner kring leder mm enligt ÖP 99.

Gällande detaljplan

För området gäller detaljplan F 2662, som vann laga kraft år 1948. Planens genomförandetid har gått ut.

I figur 7 nedan visas ett utdrag ur gällande detaljplan. Befintligt område för industriändamål markeras med tät skraffering, korsprickad mark samt prickad mark. Trafikändamål markeras med Tj och glesare skraffering.

Inom industriändamålet finns en zon om 25 meter (närmast trafikändamålet) som inte får bebyggas (prickad mark). Mot västra fastighetsgränsen (gul linje i figur 7) är den prickade zonen 50 meter. Marken inom 25 till 50 meter från trafikändamålet får enbart bebyggas med komplementbyggnader (korsprickad mark). Fastighetsgräns för Bräcke 42:1 går i gräns mellan industriändamål och trafikändamål (röd linje).



Figur 7 Utdrag ur gällande detaljplan. Röd linje markerar gräns mellan industriändamål och trafikändamål. Gul linje motsvarar läget för den västra plangränsen i planförslaget.

Riksintresse

Inom hela Ytterhamnsområdet finns ett antal riksintressen för till exempel friluftsliv, yrkesfiske, kulturvärden eller avloppshantering. Raffinaderiet St1 är av riksintresse för industriell produktion och energiproduktion. Hamnbanan och Oljevägen är av riksintresse för kommunikationer.

Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra åtkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Mark och vegetation

Planområdet utgörs i olika delar av öppen bangård, berg i dagen samt befintlig verksamhet med till största delen hårdgjord yta. Området är relativt flackt, med en mindre höjd i anslutning till järnvägens sträckning i bergskärning.



Figur 8 Hamnbanans spår till vänster i bild. Hökebangården till höger. Vy från Ivarsbergsmotet och västerut.

Naturvärden

Inom den östra delen av planområdet finns rapporter om förekomst av kustbandbi och mosshumla. De trivs i torra grusiga marker med blommande ogräs, t.ex. bangårdar.

Förorenad mark

Det finns inga uppgifter om att markföroreningar förekommer inom planområdet. Om markarbeten ska utföras inom området så ska en översiktlig markmiljöundersökning göras.

Geotekniska förhållanden

Området utgörs delvis av industriområde med hårdgjorda plana ytor. De naturliga jordlagren utgörs huvudsakligen av en lös till halvfast lera. Leran överlagras av fyllnadsmaterial. Fastmarkspartier med berg i dagen förekommer inom området.

Markradon

Planområdet utgörs av både låg och normalriskområden för radon.

Fornlämningar och kulturhistoria

Inom planområdet finns inga fornlämningar eller annat av kulturhistoriskt värde.

Befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse inom planområdet utgörs av byggnader för raffinaderiverksamhetens funktioner.

Trafik, tillgänglighet

Hökebangården nyttjas lågfrekvent av St1. Bangården är tillgänglig via Hamnbanan och ST1's verksamhetsområde. Marken mellan Hamnbanan och ST1's södra fastighetsgräns är tillgänglig från norr.

Norra delen av planområdet utgörs av befintlig kvartersmark för industriändamål.

Teknik

Fastigheten har tillgång till erforderlig teknisk försörjning.

I marken som avses överföras till ST1 finns flera 10 kV kablar som används för elförsörjning av olika verksamheter vid Göteborg hamn och Gryaab mm. Även fjärrvärmeledningar finns inom planområdet.

Hamnbanan

Söder om planområdet går Hamnbanan. Hamnbanan trafikeras av godstrafik, den är elektrifierad och idag till största delen enkelspårig. Banan är en av Sveriges viktigaste järnvägsliknar eftersom den ansluter till Göteborgs hamn och flera industrier på Hisingen. Banan ansluter till Bohusbanan vid Kville och till Norge/Vänerbanan vid Marieholm. Banan är cirka 10 kilometer lång

Godstrafiken på Hamnbanan är omfattande och det finns behov av ökad kapacitet. I dagsläget planeras för utbyggnad till partiellt dubbelspår på sträckan Pölsebo - Eriksbergsmotet samt ytterligare spår över Göta älv vid Marieholm. Vid sträckan söder om planområdet förläggs det nya spåret söder om befintligt spår.

Banan trafikeras idag av cirka 80 godståg/dygn.

Byggnader eller någon byggnadsdel får av elsäkerhetsskäl normalt inte förekomma inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter, ELSAK-FS 2008:1. För höga byggnader kan större avstånd eller särskilda skyddsåtgärder krävas. Förenklat kan detta sammanfattas till att det krävs ett avstånd på 9 meter från närmsta spårmitt.

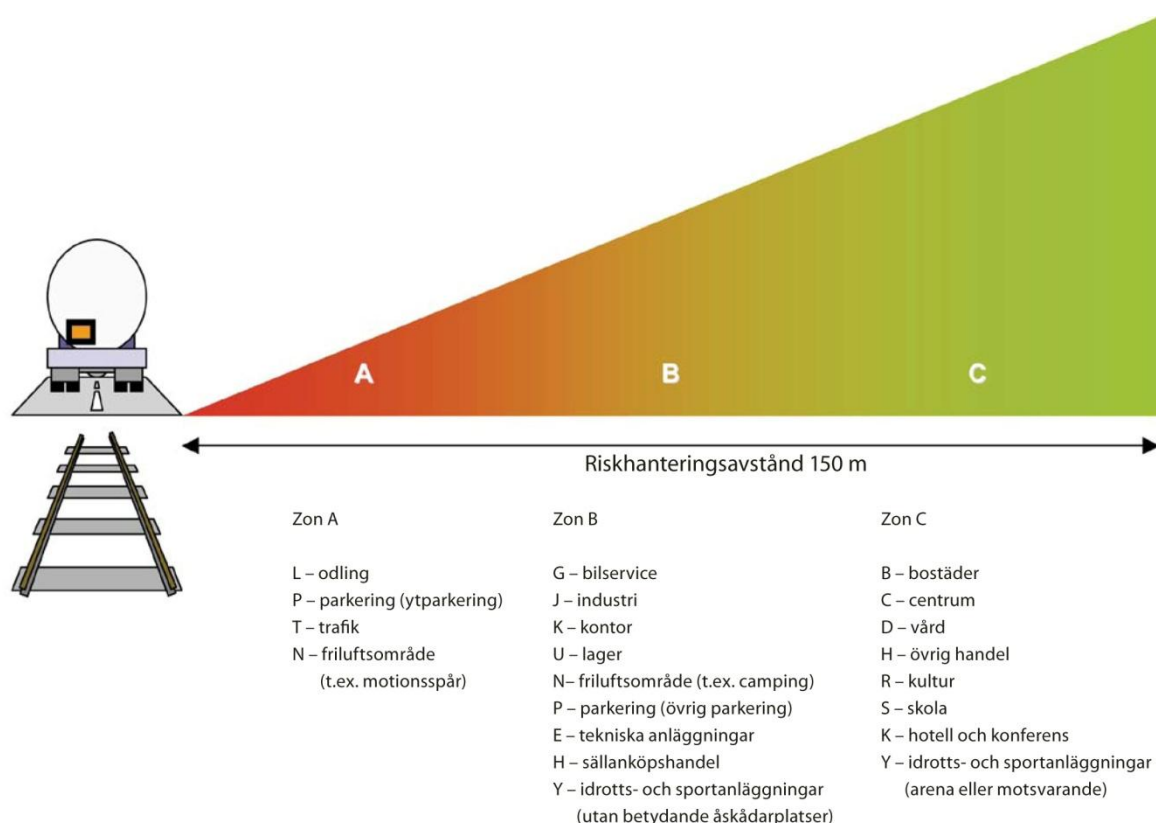
Störningar

Risk

Riskbilden i Ytterhamnsområdet är generellt stor och för planområdet finns två riskkällor aktuella att belysa: inom St1 pågår riskfylld verksamhet och på Hamnbanan går transporter med farligt gods. Det finns risk för att olyckor skulle kunna ske inom båda dessa respektive områden, som skulle kunna påverka det andra. I de båda fördjupade översiktsplanerna anges enligt ovan rekommenderade generella skyddsavstånd, sett ur både raffinaderiets perspektiv med riskfylld verksamhet samt ur Hamnbanans perspektiv med transporter av farligt gods.

Det finns även en skyddszon inom och runt ST1's verksamhet påfordrad 1947 av dåvarande brand- och sprängämnesmyndighet för att säkerställa raffinaderiets område, både från områdesgräns och utåt och områdesgräns och inåt.

Länsstyrelserna för Skåne, Stockholm och Västra Götaland har utarbetat en policy för riskhantering i den fysiska planeringen. Policyn är en vägledning i hur markanvändning, avstånd och riskhantering bör beaktas i samband med planprocessen. I dokumentet anges att riskhanteringsprocessen ska beaktas i framtagandet av detaljplaner inom en zon av 150 meter från en farligt godsled. Vidare anges en zonindelning där zonerna representerar möjlig markanvändning i förhållande till transportled för farligt gods. Zonerna har inga fasta gränser, utan riskbilden för det aktuella planområdet är avgörande för planeringen av markanvändningens placering.



Figur 9 Modell för zonindelning enligt riskpolicyn.

Detaljplanens innebörd och konsekvenser

Detaljplanen innebär att mark som idag är planlagd för trafikändamål ändras till kvartersmark för industriell verksamhet. Planändringen innebär även att planbestämmelser gällande riskhantering i området införs.

Planförslaget syftar även till justering av i gällande detaljplans begränsningar av byggnaders placering för att anpassa efter nu gällande situation. Den föreslagna södra plangränsen kommer utgöra den nya fastighetsgränsen för St1 och fastigheten Bräcke 42:1. Tidigare nämnda zoner för så kallad prickad mark och korsprickad mark förskjuts söderut så att mark inom St1's befintliga verksamhetsområde kan nyttjas.

Avgränsning

Område för industriändamål utökas mot söder samt marginellt åt öster. I öster ändras samtidigt en yta om ca 250 m² från industriändamål till trafikändamål för att säkra tillträde till Hamnbanan från norr. I övrigt är föreslagen plangräns avvägd mellan markavtalets avgränsning, angivna riktlinjer för skyddsavstånd samt rådande förhållanden (t.ex. befintliga fastighetsgränser och byggnader). I västra delen ligger den södra plangränsen ca 9 meter norr om Hamnbanans spårmit. I östra delen ligger plangränsen ca 1 meter söder om den sydligaste rälsen inom Hökebangården. Där Hamnbanan går i bergsskärning ligger plangränsen 12 meter norr om Hamnbanans spårmit för att Trafikverket fortsatt ska kunna sköta bergsslänten. Mellan det södra spåret i Hökebangården och Hamnbanan är det ca 4-5 meter, se figur 8.

Inom planområdet innebär förslaget en flytt av gränserna för vilka delar av planområdet som får eller inte får bebyggas. Principen i gällande detaljplan, med zoner av så kallad prickad mark och korsprickad mark längst i söder mot trafikområdet, behålls. Gränserna förskjuts dock söderut (se figur 10, nästa sida). Inom St1's södra verksamhetsområde finns idag byggnader och anläggningar som beviljats bygglov. Planförslagets zoner för prickad och korsprickad mark har således anpassats efter detta.

Skyddszon

Den markyta som genom planförslaget ändras från trafikområde till verksamhetsområde får inte bebyggas (prickad mark). Marken utgör en skyddszon mellan Hamnbanan och St1's verksamhetsområde och ska hållas fritt från anordningar som kan försvåra räddningsinsatser. Inom zonen får heller inte upplag anordnas som kan bidra till brandspridning.

Den mark som nu föreslås inte få bebyggas gäller från den södra plangränsen och norrut inom en zon om;

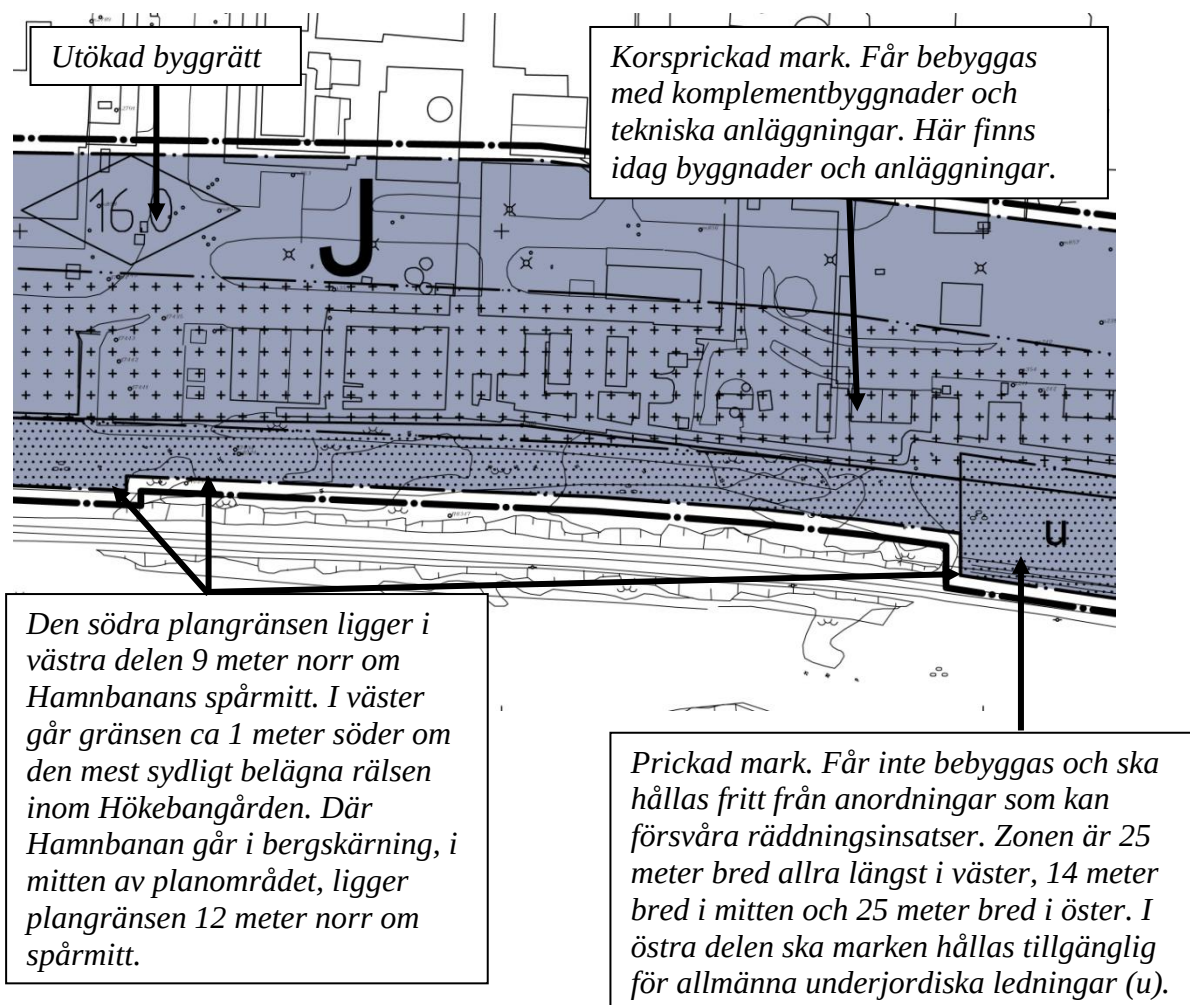
- 20 meter i den västra delen
- 14 meter i den mittersta
- 25 meter i den östra delen

Mot den västra plangränsen föreslås att 50 meter prickad mark ligger kvar likt gällande detaljplan. Mot öster är motsvarande zon ca 15 meter.

Norr om den prickade marken föreslås i östra och västra delen en zon om 25 meter som enbart får bebyggas med komplementbyggnader och tekniska anläggningar. Ingen personintensiv eller riskfylld verksamhet får förekomma. I mitten är den zonen drygt 30 meter som anpassning till befintliga byggnader och anläggningar.

Bebyggelse

Norr om den korsprickade marken frigörs mark som i gällande detaljplan enbart får bebyggas med komplementbyggnader (benämnd utökad byggrätt i figur 10 nedan). Genom planförslaget blir denna mark tillgänglig att bebygga. Enligt gällande detaljplan är högsta tillåtna byggnadshöjd 16 meter och fastigheten får bebyggas till högst 50 %. Dessa bestämmelser föreslås fortsätta gälla.



Figur 10 Utdrag ur planförslaget mittersta del.

Trafik

Biltrafik

Området angörs med bil från väg 155.

Järnvägstrafik

Inga förändringar planeras. St1 kommer fortsätta nyttja Hökebangården. St1's nyttjande av Hamnbanan prövas i ett särskilt beslut enligt järnvägslagen av infrastrukturförvaltaren (Trafikverket) som genomförandet av denna detaljplan inte påverkar.

Parkering/ cykelparkering

Parkering och cykelparkering sker inom kvartersmark.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik till verksamhetsområdet finns tillgänglig vid väg 155 som trafikeras regelbundet av bussar.

Teknisk försörjning

Den tekniska försörjning som behövs för verksamheten är utbyggd.

Fjärrvärme

Göteborgs Energis fjärrvärmeledningar (luftburna) leds via raffinaderiområdet. Dessa ledningar hamnar enligt planförslag inom mark som får bebyggas med komplementbyggnader och tekniska anläggningar. Ledningsgatan är utformad så att räddningsfordon ska kunna passera under.

EI

Genom St1's verksamhetsområde går allmänna elledningar till hamnområdet (under mark), vars läge inom planområdet säkerställs genom bestämmelse om att marken ska hållas tillgänglig för allmänna och enskilda ledningar, så kallat u-område.

Underjordisk anläggning

Inom Bräcke 42:1 finns en underjordisk anläggning som innebär restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygglov beviljas ska samråd ske med anläggningens ägare om åtgärdens påverkan på anläggningen.

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den ur allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen påverkas negativt.

Avgränsning av verksamhetsområdet/kvartersmarken, har skett med beaktande av att Hamnbanan ska kunna utvecklas. Utbyggnad av Hamnbanan ska ske söder om befintlig spårsträckning.

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet har en samlad bild över skyddsområden redovisats (se figur 5). I fördjupad översiktsplan för sektorn ”Transporter av farligt gods” finns rekommenderade fysiska ramar. Planförslaget är utformat med beaktande av de illustrerade skyddsområdena och de rekommenderade fysiska ramarna så tillvida att de har utgjort underlag för en bedömning av riskerna inom planområdet.

Vidare har planförslaget utformats med beaktande av behovet av bebyggelsefria områden och önskemål om tillgänglighet för räddningsinsatser vid ett olyckstillbud.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Planförslaget möjliggör en viss utökning av befintligt verksamhetsområde. Inom utökningen av fastigheten får inga byggnader eller anläggningar uppföras. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 5 kap. 18 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas. Den verksamhet som St1 bedriver är dock tillståndspliktig enligt miljöbalken och tillkommande anläggningar inom verksamhetsområdet lämplighetsbedöms genom särskild prövning.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens konsekvenser.

Stadsbild

Ett genomförande av detaljplan bedöms inte påverka stadsbilden.

Kultur- och naturmiljö

Ingen natur- eller kulturmiljö påverkas av detaljplanen. Område där kustbandbi och mosshumla förekommer får inte bebyggas. Någon negativ påverkan på grund av planens genomförande bedöms inte uppkomma.

Påverkan på luft och vatten

Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Den verksamhet som bedrivs inom planområdet har prövats enligt miljöbalken.

Påverkan på riskintresse

Ett genomförande av detaljplanen innebär att planförhållandena anpassas efter befintliga byggnader och anläggningar vilket främjar en framtida utveckling av raffinaderiet. Hökebangården nyttjas endast av St1 och föreslås ingå i deras verksamhetsområde.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att kvartersmark för industriändamål hamnar närmre Hamnbanan. Hökebangården, som idag ägs av Göteborgs stad men enbart nyttjas av St1, överförs till kvartersmark och i St1's ägo. Förändringen bedöms inte påverka Hamnbanans funktion eller utveckling. Kontorsbebyggelse får genom planbestämmelser inte placeras närmre allmän järnväg än 30 meter. Hökebangården, som är ett industrispår, kommer fortsatt nyttjas av St1 och deras nyttjande av Hamnbanan, som är del av det allmänna järnvägsnätet, prövas i ett särskilt beslut enligt järnvägslagen av infrastrukturförvaltaren (Trafikverket) som genomförandet av denna detaljplan inte påverkar.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms således inte påverka riksintresset för industriell produktion (raffinaderiet/ St1) eller riksintresset för kommunikationer (järnvägen/ Hamnbanan). Med hänvisning till denna bedömning bedöms heller inte andra riksintressen inom Ytterhamnen påverkas.

Risk

Riskbilden i Ytterhamnsområdet är generellt stor och för området finns två riskkällor aktuella att belysa: inom St1 pågår riskfylld verksamhet och på Hamnbanan går transporter med farligt gods. Det finns risk för att olyckor skulle kunna ske inom båda dessa respektive områden, som skulle kunna påverka det andra.

Planförslagets utformning med beaktande av Hamnbanans påverkan på raffinaderiet

Planområdet ligger nära Hamnbanan som planeras att byggas ut med ett spår till söder om befintliga spår. I den preliminära riskutredningen för utbyggnaden av Hamnbanan framgår att det generellt är låga individrisker efter 50 meter från järnvägen. Närmsta byggrätt där personintensiv verksamhet får förekomma ligger som närmst ca 50 meter från norra rälsen på Hamnbanan. Kontorsbebyggelse får inte förekomma närmre järnvägen än 30 meter. Enligt riskutredningen bedöms sannolikheten att ett urspårat tåg hamnar längre från spåren än strax utanför som liten. Tågtrafikens hastighet är som högst 70km/h.

Planförslagets utformning med beaktande av raffinaderiets påverkan på Hamnbanan

Planområdet omfattar främst raffinaderiets verksamhet. Marken närmast järnvägen utgör en skyddszon och får inte bebyggas. Marken ska hållas fri från anordningar som kan försvåra räddningsinsatser och upplag som kan bidra till brandspridning får inte anordnas. Innanför skyddszonen får marken endast bebyggas med komplementbyggnad och tekniska anläggningar. Personintensiv eller riskfylld verksamhet får inte förekomma. Kontorsbebyggelse får inte förekomma närmre allmän järnväg än 30 meter.

Bedömning av riskbilden - fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet har en samlad bild över skyddsområden redovisats (se figur 5). Den röda zonens syfte (plats för oljeledningar) har beaktats och ligger i sin södra del inom den korsprickade marken och i övrigt inom byggrätten (mark som inte har några begränsningar i plankartan). Gränsen mellan den gröna och gula zonen ligger i befintlig fastighetsgräns för Bräcke 42:1. Den gröna zonen som enligt den fördjupade översiktsplanen ska hållas fritt från anordningar som kan försvåra räddningsinsatser omfattar i verkligheten delvis mark som idag är bebyggd. Planförslaget föreslår därför att den bebyggda marken enbart får bebyggas med komplementbyggnader och tekniska anläggningar. Ingen riskfylld eller personintensiv verksamhet får förekomma. Vissa delar av den gröna zonen omfattar i planförslaget mark som inte får bebyggas och som ska hållas fritt från anordningar som kan försvåra räddningsinsatser. Upplag som kan bidra till brandspridning får inte anordnas. Gul zon markerar var gator, leder mm kan placeras. Hamnbanans läge är befintligt, utbyggnad kommer att ske söder om befintligt spår där utrymme finns. Inom planförslaget motsvarar denna yta mark som inte får bebyggas och ska hållas fritt från anordningar som kan försvåra räddningsinsatser. Upplag som kan bidra till brandspridning får inte anordnas.

Planförslaget bedöms i möjligaste mån vara utformat med beaktande av de illustrerade skyddsområdena.

Bedömning av riskbilden - fördjupad översiktsplan för sektorn ”Transporter av farligt gods”

Som tidigare nämnts har kommunen även antagit en fördjupad översiktsplan för sektorn ”Transporter av farligt gods”. Hamnbanan utgör led för transporter av farligt gods och kring leder finns ”skydds- och bedömningszon kring leder enligt ÖP 99”, se figur 5. I planförslaget har den rekommenderade fysiska ramen kring leder beaktats genom att ingen bebyggelse får uppföras (undantaget komplementbyggnader och tekniska anläggningar) eller risk- eller personintensiv verksamhet får förekomma inom zonen.

Bedömning av riskbilden – riskpolicy Länsstyrelsen

I modellen ur riskpolicyn från länsstyrelserna anges att industri (J) kan ligga inom zon B och som minst ca 50 meter från riskkällan. Byggrätten i föreslagen detaljplan ligger som närmst cirka 50 meter från Hamnbanan. Komplementbyggnader och tekniska anläggningar föreslås kunna placeras närmre.

Sammantagen bedömning av riskbilden

Sammantaget bedöms planförslaget vara utformat med beaktande av de skyddszoner som bedömts tillämpliga. Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte innebära en ökad riskbild för varken Hamnbanan eller raffinaderiets verksamheter:

De föreslagna planbestämmelserna ger en tydlighet av förhållandet mellan raffinaderi och järnväg som gällande detaljplan inte ger. Bestämmelserna är utformade med syfte att båda verksamheterna ska kunna utvecklas samtidigt som de ger ett skydd som sträcker sig åt båda hållen.

Planförslaget omfattar befintliga miljöer och verksamheter och har utformats efter befintliga förhållanden och förutsättningar. Då planförslaget omfattar en befintlig situation mellan pågående riskfylld verksamhet och led för transporter av farligt gods, utgör det ett speciellt fall utifrån riskaspekterna. Samråd med Trafikverket och Räddningstjänsten, bedömning utifrån kommunens översiktsplan och Länsstyrelsernas riskpolicy har utgjort underlag för utformningen av planen.

Ett genomförande av planförslaget innebär att St1's verksamhetsområde får utökad byggrätt och därmed att riskfylld verksamhet kan komma fysiskt närmre Hamnbanan än vad gällande detaljplan tillåter. Denna mark ligger dock utanför utpekade skyddszoner enligt fördjupade översiktsplaner. En eventuell utökning av raffinaderiets verksamhet prövas enligt Miljöbalken i en separat prövning hos Länsstyrelsen. Detaljplanen i sig innebär ingen utökning av verksamheten.

Buller

Närmaste bostadsområde ligger drygt 300 meter från planområdet. Buller från planområdet förväntas inte överskriva riktlinjer för industribuller vid närmsta bostadshus.

Genomförandetid

Genomförandetiden utgår 5 år efter det datum då planen vunnit laga kraft.

Gunnel Jonsson
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Elin Wiman
Sweco Architects