



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsutlåtande

Datum: 2014-06-10
Diarienummer: 0432/13
Aktbeteckning: 2-5252

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

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

Samrådsutlåtande

Byggnadsnämnden gav 2001-03-06 uppdrag för detaljplan med enkelt planförfarande. Planarbetet startade, men blev vilande då frågor kring Hamnbanans breddning till dubbelspår inte var klarlagda. Planarbetet återupptogs under våren 2013 och byggnadsnämndens presidium blev informerade om ärendet 2013-06-04. Planförslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samrådsrets, bilaga 1, under tiden 18 december till 21 januari.

Sammanfattning

Samtliga begärda yttranden, utom kulturnämnden, stadsdelsnämnden Västra Hisingen, lantmäterimyndigheten och Swedegas har kommit in.

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter gäller påverkan på riksintresset Hamnbanan och riskaspekten mellan Hamnbanan och raffinaderiet.

Efter ytterligare samråd med Trafikverket angående riskintresset Hamnbanan och riskfrågan har planhandlingarna kompletterats med bestämmelser och beskrivningar som hanterar riskfrågan och påverkan på riskintresset.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. 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 m.fl.

- 1. Fastighetsnämnden** tillstyrker detaljplanen då den möjliggör genomförandet av kommunen träffat avtal om fastighetsreglering.
- 2. Göteborg Energi Nät AB** framför att det i marken som ska överföras till St1 finns flera nedgrävda 10kV kablar som används för att elförsörja olika verksamheter i Göteborg Hamn, Gryaab mfl. Kablarna och deras läge framgår i bilaga ”Lägeskarta Elnät”. Såvitt inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, initieras och bekostas eventuella erforderlig flytt av befintliga elledningar med tillbehör av exploatörer. Vidare förutsätts att, såvida inget annat särskilt avtalats med Göteborg Energi Nät AB, ledningsrätt erhålls för ledningar med tillbehör inom planområdet. Göteborg Energi Nät AB kommer att ansöka om ledningsrätt för sina 10kV-ledningar som idag är nedgrävda på fastigheten Bräcke 42:1, se bilaga 1, varför det behövs en utökning av u-området, se bilaga 2.

Kommentar: U-område föreslås för del av ledningsstråk som omfattas av planförslaget.

- 3. Göteborgs Hamn AB** framför att planområdet ligger precis norr om Hamnbanan som är av riksintresse för kommunikation och även ingår i riksintresset för Göteborgs hamn, vilket ska framgå i planbeskrivningen. I planbeskrivningen bör det därför framgå hur riksintresset Göteborgs hamn påverkas av planen.

Hamnbanan och riksintresset Göteborgs hamn får inte påverkas av utvecklingen av St1. Exploatering i närheten av det viktigaste kommunikationsstråket till och från Göteborgs hamn, Hamnbanan får inte hindra/försvåra en utveckling av godstransporter till och från hamnen på såväl kort som lång sikt.

GHAB anser att en ny riskutredning för St1:s verksamhet måste göras med tanke på ovanstående. En riskutredning från 1947 borde inte kunna utgöra planförutsättning när gällande plan revideras 2013/14 då verksamheten ligger precis vid ett av landets viktigaste infrastrukturstråk som dessutom ska utvecklas till dubbelspår. Dessutom har området söder om Hamnbanan vid Hökebangården identifierats av såväl GHAB som Göteborgs stad och Trafikverket som ett område som är lämpligt för utveckling av järnvägskapacitet i ytterhamnarna, en kapacitetshöjning som är nödvändig för att svara upp mot dubbelspår på Hamnbanan. GHAB ifrågasätter även om det är den bästa långsiktigt hållbara markanvändningen att Hökebangården ägs och driftas av en privat verksamhetsutövare med tanke på ovanstående. GHAB anser att Göteborgs stad och Trafikverket i samråd med hamnbolaget bör utreda om Hökebangården borde vara en allmän bangård med koppling till trafiken på Hamnbanan, speciellt med tanke på den låga utnyttjandegrad som bangården har idag.

Gällande plan för området är från 1948 och en av de viktigaste utgångspunkterna för det planarbetet verkar ha varit en beslutat skyddszon från 1947. Om nu även aktuellt planförslag baseras på samma beslutade skyddszon anser GHAB att motiven till att byggrätterna för området förskjuts söderut tydligare måste framgå.

GHAB anser att vilka typer av byggnader som kan anses gå under begreppet komplementbyggnader måste utvecklas då det handlar om verksamhetsområde och inte bostadsområden.

St1:s produktledningar är privata, inte allmänna och därför måste planförslaget revideras så att även privata ledningar får ligga inom områden där byggnad inte får uppföras och är markerade med u och l. GHAB undrar även om privata produktledningar får ligga på områden som inte får bebyggas då stadsbyggnadskontoret själva i andra ärenden har tolkat produktledningar som anläggningar som inte får bebyggas på motsvarande områden.

Kommentar: Riksintressen: Riksintresset Hamnbanan bedöms inte påverkas negativt av planens genomförande. Ett genomförande av planförslaget bedöms heller inte påverka några andra riksintressen i Ytterhamnsområdet. Planbeskrivningen har förtydligats gällande denna bedömning.

Risker: En riskutredning kommer inte att utföras. Samråd har skett med Trafikverket i frågan. Planbeskrivningen har förtydligats gällande riskaspekten.

Bangård: Samråd har skett med Trafikverket angående funktionen av Hökebangården. På sikt bedöms fler bangårdar behövas, men då bedöms andra lägen som mer lämpliga. Hökebangården bedöms vara för liten med dagens utformning och expansionsmöjligheter saknas.

Planens syfte: Planarbetet syftar till att fullfölja ett markavtal. Samråd kring avgränsning av planen har skett med Trafikverket för en lämplig avvägning av byggrätternas läge. Planhandlingarna har förtydligats kring avvägningen och bedömningen av byggrättsgränserna.

Komplementbyggnad: Bestämmelse om komplementbyggnader har kompletterats. Tolkning av vad som definieras som komplementbyggnad sker i bygglovsskedet.

Ledningar: Planbestämmelse om ledningar har förtydligats.

4. Kretslopp- och vatten har inget att erinra.

5. Miljö- och klimatinämnden tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att deras synpunkter beaktas.

Förorenad mark

Planbeskrivningen konstaterar att det finns risk för markföroreningar: ”Om markarbeten ska utföras inom området så ska en översiktlig markmiljöundersökning göras.” Vi vill tillägga att åtgärder i förorenat område ska föregås av en anmälan till tillsynsmyndigheten enligt 28§ förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Ändrad markanvändning – bevara biotop för skyddsvärda insekter

Grusiga och ”skräpiga” miljöer kan generellt vara värdefulla för många skyddsvärda insekter. Kombinationen av torra sandiga området och en rikedom på blommande växter (ogräs) är gynnsam för många vildbin och andra steklar. Motsvarande miljöer i odlingslandskapet har minskat kraftigt de senaste 100 åren. Området kring Hamnbanan är en sådan miljö där det finns flera rapporter om sällsynta insekter, bland annat vildbin. Från Hökebangården finns rapporter om de rödlistade arterna mosshumla och kustbandbi.

Om marken kommer användas på annat sätt än idag kan man med enkla åtgärder bevara värdet för insekter, till exempel genom att lämna eller skapa öppna sandiga partier och områden för blommande växter. Eventuell förlust av miljöerna kan också kompenseras på andra områden i närheten. Vi föreslår att planbeskrivningen kompletteras utifrån dessa aspekter.

Kommentar: *Förorenad mark: Det konstateras inte i planbeskrivningen att det finns risk för markföroreningar. I planbeskrivningen står att "om markarbeten ska utföras inom området så ska en översiktlig markmiljöundersökning göras". Formuleringen kan dock misstolkas och har kompletterats. Inom det område som avses överföras till Bräcke 42:1 är möjligheten att uppföra byggnader eller anläggningar starkt begränsad i planförslaget. Någon markmiljöundersökning erfordras därför inte ur plansynpunkt. Eventuell markmiljöundersökning inför marköverföring är en avtalsfråga mellan berörda parter och behandlas inte inom ramen för planarbetet.*

Skyddsvärda insekter: Marken kring bangården får enligt planförslaget inte bebyggas. Någon förändring av miljön och negativ påverkan för insekter på grund av planens genomförande bedöms inte uppkomma. Planbeskrivningen har förtydligats i frågan.

6. Park- och naturnämnden noterar att planförslaget inte innebär att någon allmän platsmark exploateras då planområdet ligger helt inom hamnens verksamhetsområde. Förvaltningen vill dock påpeka att det finns två rödlistade arter inom området. Dessa måste tas hänsyn till, och vid eventuell påverkan på arterna vid exploatering ska kompensationsåtgärder göras för att säkerställa deras överlevnad.

Planförslagets påverkan på befintliga värden: inom planområdet finns uppgifter om två rödlistade och skyddsvärda arter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet. De arter som förekommer är mosshumla och kustbandbi. Mosshumlan är mycket sällsynt och en hotad art. Kustbandbiet är inte lika sällsynt och placeras inom kategorin "nära hotad" enligt rödlistan. I det fortsatta planarbetet bör man ta reda på hur de båda arterna påverkas av planen. Om deras livsmiljöer kommer att skadas eller förstöras bör kompensationsåtgärder utredas och genomföras i enlighet med kommunens överenskommelse om kompensationsåtgärder vid negativ miljöpåverkan.

Om påverkan på arternas livsmiljöer kan undvikas eller om adekvata kompensationsåtgärder genomförs, bedöms planen inte medföra någon betydande miljöpåverkan och inte heller kräva särskild miljökonsekvensutredning för dessa arter. Utredning och förslag till eventuella kompensationsåtgärder bör göras av konsult med särskild entomologisk kompetens. De båda djuren är aktiva under vår och sommar och eventuella fältinventeringar bör därför genomföras under denna tid.

Kommentar: *Se kommentar under punkt 4.*

7. Räddningstjänsten Storgöteborg noterar att det i planbeskrivningen anges att de nuvarande säkerhetszonerna förskjuts söderut, så att samma säkerhetsavstånd från byggrätens gräns gällande ianspråktagande av mark i princip behålls i föreslagen detaljplan. Dock medför ändringen att verksamheten som bedrivs på Hökebangården kan komma att hamna närmre St1:s verksamheten, beroende av vad St1 planerar att göra av marken som i detaljplanen märks för industri. Skyddsavståndet kommer däremot fortsatt att vara minst 50 meter som angetts i planbeskrivningen, vilket går i linje med Göteborg fördjupande översiktsplan för sektorn farligt gods. Räddningstjänsten Storgöteborg har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

8. Trafiknämnden har deltagit i processen och har inget att erinra.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

9. Länsstyrelsen har följande synpunkter:

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11kap 10§ PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör riksintresse och risk måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Riksintresset Hamnbanan

Trafikverket har i separat yttrande sammanfattningsvis framhållit följande:

- Att aktuellt planförslag med nuvarande utformning innebär att det finns risk för skada på riksintresset Hamnbanan.
- Att det saknas tydliga beskrivningar av riksintresset Hamnbanan, hur det påverkas samt avvägning mellan andra närliggande intressen.
- Att det även saknas en beskrivning av hur Hökebangården kommer att nyttjas.
- Att det även är av avgörande betydelse att planområdets gränser förändras så att Trafikverkets spårinnehav och åtkomst för drift och underhåll av Hamnbanan sker på Göteborgs stads fastighet.

Länsstyrelsen stöder Trafikverkets uppfattning att föreliggande planförslag kan komma att innebära risk för skada på riksintresset Hamnbanan. Länsstyrelsen anser att det är av stor betydelse för Hamnbanans kapacitet och funktion att lok- och vagntransporter till och från anslutna verksamheter i så liten utsträckning som möjligt sker på Hamnbanan. Tågbildning bör ske på egen spåranläggning där sådan finns. Genom ändringen av markanvändningen från nuvarande trafikområde till industriändamål försvinner plan-skydd för möjligheten till tågbildning på egen spåranläggning. Länsstyrelsen anser därför att St1 '1 spåranläggning, i sådan omfattning att tågbildning kan ske, i planen ska bestämmas till markanvändningen trafikområde järnväg.

Risk

Länsstyrelsen konstaterar att St1 's verksamhet är sådan som är tillståndspliktig enligt miljöbalken. Vid förändring eller utökning av verksamheten kommer en förnyad prövning och riskbedömning att behöva göras. Då planförslaget inte är föranlett av förändring av verksamheten och den mark som blir tillgänglig för uppförande bebyggelsen eller anläggningar ligger utanför utpekade skyddszoner bedömer Länsstyrelsen att risker generellt är tillräckligt beaktade.

Länsstyrelsen anser däremot att omfattning och placering av områdena med begränsad användning, u och l, behöver preciseras noggrannare. Det måste säkerställas att ledningar ovan mark inte hindrar eller försvårar insats vid olycka eller incident inom planområdet eller inom intilliggande industri eller järnvägsområde. Planbeskrivningen anger att området är tillgängligt från norr men det framgår inte av planhandlingarna var eller hur insats/serviceväg är säkerställd.

Råd om tillämpningen av PBL och MB

Länsstyrelsen anser att planförslaget inte i tillräcklig omfattning tagit hänsyn till spåranläggningarnas funktion och behov av tillgänglighet och vill därför föreslå kommunen att överväga att ompröva föreslagen markanvändning och planområdets avgränsning.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 1.

Kommentar: Hamnbanan: Planbeskrivningen kompletteras med ytterligare beskrivning av banan.

Avvägning riksintressen: Ett genomförande av detaljplanen bedöms inte påverka riksintresset för kommunikationer/Hamnbanan negativt. Samråd kring påverkan på riksintresset har skett med Trafikverket. Planförslaget innebär att planförhållandena anpassas efter befintliga byggnader och anläggningar och att kvartersmark för industriän-

damål hamnar närmre Hamnbanan än idag. Hökebangården, som idag ägs av Göteborgs stad, nyttjas dock endast av St1 och föreslås därför ingå i deras verksamhetsområde och övergå i deras ägo. Dessa planmässiga förändringar eller ägobyte bedöms inte påverka Hamnbanans funktion eller möjligheter till utveckling.

Hökebangården nyttjas idag enbart av St1 och kommer fortsatt nyttjas av St1. Tillträde till av Hamnbanan prövas i en särskild prövning som genomförandet av denna detaljplan inte påverkar.

Planhandlingarna har kompletterats med bestämmelser och beskrivning gällande hantering av riksintressefrågan samt avvägning mellan närliggande riksintressen.

Markanvändning: Ändamålet J kvarstår. Syftet är att kunna genomföra en fastighetsbildning där den mark som ska överföras från kommunen överförs till Bräcke 42:1.

Avgränsning: I öster har planförslagets gräns justerats för åtkomst via kommunal mark till Hamnbanan från norr. Avgränsningen har gjorts i samråd med Trafikverket. I väster finns en befintlig insatsväg som även fortsatt kommer kunna nyttjas.

Bestämmelser: Bestämmelse om I utgår. Den prickade marken närmast Hamnbanan har kompletterats med skyddsbestämmelser. Även den korsprickade markens bestämmelser har kompletterats.

10. Försvarsmakten har inget att erinra.

11. Skanova Nätplanering D3N

Skanova har en kabelbrunn och viktiga kablar inom sydostliga hörnet av planområdet. Dessa anläggningen ligger inom prickat u-område. Skulle det bli aktuellt att flytta Skanovas anläggningar inom fastigheten bekostas detta av fastighetsägare. Skanova har inget att invända mot förslaget.

Kommentar: Noterat.

12. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har inga ledningar i anslutning till aktuellt planområde och har inget att erinra mot förslaget.

13. Trafikverket noterar att aktuellt planförslag innebär förutom fastighetsreglering, att planlagd mark för trafikändamål ändras till kvartersmark för industriell verksamhet. Det innebär att zoner med mark som får bebyggas samt zon där komplementbebyggelse tillåts förskjuts söderut, närmare Hamnbanan samt att markanvändningen trafikändamål tas bort. Det framgår inte av planhandlingarna vad markens ska nyttjas till, bara att verksamheten ska utvecklas.

Riksintresse Hamnbanan

Planområdet angränsar till Hamnbanan som är utpekad som riksintresse enligt 3 kap 8 § Miljöbalken.

Hamnbanan trafikeras av godstrafik och är av stor nationell betydelse eftersom den ansluter till Göteborgs hamn och flera industrier på Hisingen. Godstrafiken är omfattande och Trafikverket planerar nu för utbyggd kapacitet. För närvarande pågår arbete med framtagande av järnvägsplan för etappen Pölsebo – Skandiahamnen och nuvarande förslag innebär att Hamnbanan kommer kompletteras med ett ytterligare spår söder om befintligt järnvägsspår. Samråd för järnvägsplanen planeras ske våren 2014.

Hamnbanan ingår i preciseringen av Göteborgs hamn och farleden i Göta älv som är utpekade som riksintressen för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Riksintresset Göteborgs hamn har preciserats av Länsstyrelsen Västra Götalands län, se Rapport 2009:67.

I planhandlingen saknas tydliga beskrivningar av riksintresse Hamnbanan, hur det påverkas samt avvägning mellan närliggande riksintressena, hamn, farled och järnväg, industri. Det måste säkerställas att den föreslagna förändrade markanvändningen inte negativt påverkar nuvarande och framtida användning av Hamnbanan. Det framgår inte av planförslaget och Trafikverket anser därför att det finns risk för skada på riksintresset Hamnbanan.

Riskutredning

Det framgår inte av planhandlingen vad den tillkommande industrimarken (även marken där komplementbyggnader tillåts) ska användas till. St1's verksamhet innefattar riskfylld verksamhet. För järnvägens kontaktledningar gäller Elsäkerhetsverkets föreskrifter (ELSÄK-FS 2008:1). Där anges att minsta avståndet mellan kontaktledning och riskområde för explosiv atmosfär är 15 meter och minsta avståndet mellan en kontaktledning och ett förråd med explosiva varor är 50 meter.

Trafikverket anser att det i presenterat material inte finns stöd för att göra föreslagen förändring av markanvändningen. Vår tolkning är att FÖP ytterhamnarna ger stöd för den befintliga utformningen av markanvändningen. Den västra delen av planområdet klarar inte en 30 meter bebyggelsefri zon till Hamnbanan, vilket strider mot FÖP för transporter av farligt gods och Trafikverkets rekommendationer. Trafikverket anser inte att en skyddszon från 1947 kan anses vara aktuell för nuvarande och kommande förutsättningar för varken Hamnbanan eller ST1s verksamheter.

Om markanvändningen ska förändras anser Trafikverket att en riskutredning måste utföras för att få ett aktuellt och uppdaterat underlag om vad marken ska användas till och hur det kan påverka Hamnbanan. Trafikverket anser att det arbetet ska ske i samverkan mellan Trafikverkets projekt för utbyggnad av Hamnbanan och aktuellt detaljplanarbete. Trafikverket kommer ta initiativ till ett sådant arbete. Förslagsvis behöver även Länsstyrelsen och MSB, myndigheten för beredskap delta i detta arbete.

Hökebangården

Trafikverket är spårinnehavare för anslutningsväxeln från Hamnbanan till Hökebangården samt närliggande spår med stoppbock som ligger i den östra delen av planområdet. En förändring av markägande behöver anpassas efter dessa förutsättningar och undantas planområdet. Trafikverket anser att ska vara samma markägare som för övriga delar av Hamnbanan, vilket idag är Göteborg stad.

Hökebangården har betydelse för järnvägstransporter till och från St1. Om St1 ska fortsätta använda sig av järnvägstransporter är det viktigt för Hamnbanan att bangårdens funktion finns kvar. St1 behöver kunna växla och bygga tåg på egen anläggning. Med anledning av detta anser Trafikverket att ändamålet trafikändamål ska finnas kvar. Trafikverket anser också att Hökebangårdens funktion i järnvägssystemet bör diskuteras av berörda infrastrukturförvaltare såsom Göteborgs hamn, Göteborgs stad, St1 och Trafikverket.

Drift och underhåll av Hamnbanan

Det är av avgörande betydelse att det säkerställs att Trafikverket har möjlighet att utföra drift och underhåll av Hamnbanan. Trafikverket använder idag Dalängsgatan och cykelbanan i dess förlängning söderut för att kunna utföras drift och underhåll av växeln som ansluter Hökebangården till Hamnbanan. Trafikverket anser också att Göteborg stad ska vara fastighetsägare till den mark som behövs för att säkerställa tillkomsten till anläggningen.

För att utföra drift och underhåll längs övrig sträcka når Trafikverket Hamnbanan söderifrån.

Ledningar

U-områden för ledningar kanske berörs av Trafikverkets projekt för utbyggnad av Hamnbanan. Trafikverket anser att befintlig situation för befintliga ledningar ska behållas.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis anser Trafikverket att aktuellt planförslag med nuvarande utformning innebär att det finns risk för skada på riksintresset Hamnbanan.

Det saknas tydliga beskrivningar av riksintresset Hamnbanan, hur det påverkas samt avvägning mellan andra närliggande riksintressen.

Det saknas även en beskrivning av hur Hökebangården kommer att nyttjas.

Det saknas aktuell och uppdaterad riskutredning för Hamnbanans och ST1's nuvarande och framtida användning. Om markanvändningen ska förändras anser Trafikverket att en sådan utredning måste utföras.

Det är även av avgörande betydelse att planområdets gränser förändras så att Trafikverkets spårinnehav och åtkomst för drift och underhåll av Hamnbanan kan ske på Göteborgs stads fastighet.

Kommentar: Samråd har skett med Trafikverket där ovanstående frågor har avhandlats. Planhandlingar har justerats med utgångspunkt från dessa samråd.

Markanvändning: Detaljplanen redovisar enbart markanvändningen, som i detta fall är verksamhetsområde/industrimark. Inom användningen finns begränsningar för vad som får förekomma var. Det finns inga kända planerade förändringar av verksamheten, varför detta inte kan illustreras. Raffinaderiverksamheten som sådan prövas i separat tillståndsprövning enligt miljöbalken.

Riksintressen: Se punkt 8.

Risk: Samråd har skett med Trafikverket angående riskfrågan. Någon riskutredning kommer inte att utföras. Planhandlingar har kompletterats i frågan. Planbeskrivningen har kompletterats med utförligare bedömning kring riskaspekten och plankartan har utformats så att det mellan Hamnbanan och där byggnader får förekomma är mer än 15 meter och där byggnader med explosiva varor får förekomma är 50 meter. Planbestämmelse har införts som reglerar att riskfylld och personintensiv verksamhet får inte förekomma närmre Hamnbanan än ca 50 meter. Zonen närmst banan (prickad mark) ska hållas fri från anordningar som kan försvåra räddningsinsatser. Upplag som kan bidra till brandspridning får inte anordnas. Kontorsbebyggelse inte får förekomma närmre allmän järnväg än 30 meter.

Referenser till skyddszon från 1947 föreslås utgå ur planförslaget.

Avgränsning: I öster vid anslutningsväxel och stoppbock har planens gräns justerats för åtkomst via kommunal mark till Hamnbanan från norr. Avgränsningen har gjorts i samråd med Trafikverket.

Nyttjade av Hamnbanan: Under det förhållande att St1's anser sig vilja nyttja järnvägsnätet för transporter ligger det i deras intresse att Hökebangårdens funktion finns kvar.

Markanvändning: Ändamålet verksamheter kvarstår. Syftet är att kunna genomföra en fastighetsbildning där den mark som ska överföras från kommunen överförs till Bräcke 42:1.

Angående Hökebangårdens funktion i järnvägssystemet, se kommentarer till punkt 3.

Ledningar: Ett genomförande av detaljplanen medför ingen planerad förändring av ledningssituationen.

14. Vattenfall Eldistribution AB har inga anläggningen inom planområdet – inget att erinra.

Sakägare

15. Gryyab finns på närbelägna fastigheterna Rödjan 727:38 och Sannegården 734:9. De har inga synpunkter på planförslaget men vill påpeka att det finns en bergtunnel i närområdet som måste beaktas vid framtida arbeten

Kommentar: *Bergtunneln har beaktats. Planbestämmelse har införts.*

16. St1 vill klargöra följande angående samrådshandlingen:

Avseende figur 4 i planbeskrivningen (figur 4 i samrådshandlingen, figur 5 i granskningshandlingen) vill St1 klargöra att Hamnbanan i sin nuvarande sträckning är förlagd i den del av skyddszonen som sträcker sig från raffinaderigräns (staket) och utåt (till och med södra sidan av Oljevägen). Detta framgår inte av planbeskrivningen. Vidare framgår det i karta 4 att ett område längs och alldeles innanför raffinaderiets södra gräns har markerats som ett område där oljeledningar kan förläggas. Detta är helt felaktigt då markerat område utgör del av vår skyddszon och därmed inte får nyttjas för förläggningar av bl.a. rörgator för oljeledningar. För ordningens skull vill St1 påminna om att deras fjärrvärmeledningars anslutning till Göteborgs stads fjärrvärmenät har förlagts i denna zon efter överenskommelse med berörda myndigheter. Vidare konstaterar de att förläggningen av deras råoljeledningar, delen mellan Tankgatan och raffinaderiet, inte framgår av eller har markerats i samrådshandlingarna. Inte heller har deras befintliga rörgata till Skarvikshamnen redovisats i handlingarna. Med hänvisning till ovanstående ska gällande skyddszoner för raffinaderiet och tillhörande rörgator utanför raffinaderiområdet klart framgå av samrådshandlingarna. Dessa aspekter har tidigare framförts men justering har inte skett. Sammanfattningsvis konstaterar St1 att figuren i karta 4 är felaktig.

För raffinaderiets nuvarande skyddszon, med en sträckning från raffinaderigräns (staket) och inåt, gäller att inga processanläggningar får uppföras inom zonen. Dock kan anläggningar såsom vattenreningsanläggningar och anläggningar för fjärrvärme, vilka inte utgör någon säkerhetsrisk då de endast behandlar vatten, uppföras inom zonen. Alla raffinaderiets uppförda anläggningar mm inom ovan nämnda skyddszon är godkända av berörda myndigheter.

St1 förutsätter att framtaget förslag innebär att den nu gällande skyddszonen, från nuvarande raffinaderigräns (staket) och inåt, flyttas utåt (åt söder) så att mark i tidigare skyddszon kan nyttjas för raffinaderiverksamhet. Vidare förutsätter St1 att marken i det nya läget av skyddszonen, från raffinaderigräns (nytt läge staket) och inåt kan nyttjas i omfattning som i tidigare läge.

I planhandlingarna står att ”Planförslaget innebär även att pågående verksamhet och befintliga byggnader/anläggningar inom redan ianspråktaga ytor blir planenliga”. Raffinaderiet vill i detta sammanhang göra fullständigt klart att alla byggnader/anläggningar inom raffinaderiområdet är godkända av berörda myndigheter innan uppförandet. Befintliga byggnader och anläggningar är uppförda enligt för var tid gällande myndighetskrav, vilket innebär att de är planenligt utförda.

Enligt karta tillhörande träffat avtal för Hökebangården framgår att den förestående planändringen även borde beröra fastigheten Rödjan 727:21. Detta framgår inte av planhandlingarna.

St1 kräver ett klarläggande av vilka ledningar, kablar etc som förekommer inom berört område (Hökebangården) samt deras placering och ägare. Av planhandlingarna framgår att "Kommunen och exploatören har ett avtal om att ledningsrätt för allmänna ledningar ska upplåtas utan ersättning inom ovanstående område". St1 kräver ett klarläggande då de är oförstående vad som menas.

Av planhandlingarna framgår att "Hökebangårdens spåranläggning samt tillhörande industrispår ägs av St1...". Detta är felaktigt.

Enligt avtal med Göteborgs Hamn AB övergår ägandet av järnvägsspåren till raffinaderiet först när fastighetsbeslutet angående markområdet (Hökebangården) vunnit laga kraft, vilket ännu inte skett.

Under rubriken "Markmiljö" framför "Om markarbeten ska utföras inom området ska en översiktlig markmiljöundersökning göras. Denna utredning och behov av eventuella åtgärder bekostas av exploatören". St1 kan under inte som helst omständigheter acceptera övertagande av mark som är förorenad. Nuvarande fastighetsägare (Göteborgs kommun) är i dagsläget ansvarig för berört markområde och ska naturligtvis tillse att markområdet, i samband med förestående markreglering, kan klassas som "rent".

St1 kräver att en markundersökning omgående utförs av kommunen. Detta för att erhålla ett klarläggande av områdets markbeskaffenhet samt att erforderlig marksanering utförs vid behov av kommunen så att Naturvårdsverkets generella riktvärden för aktuell markanvändning innehålls. St1 förutsätter att markundersökningen utförs av ett oberoende ackrediterat företag samt att vi i god tid informeras om arbetet då det kommer utföras inom vår skyddszon. St1 vill informera om den markundersökning som utfördes 2004-2005 i samråd med Länsstyrelsen. Av rapporten kan konstateras: "Generellt kan fastslås att de föroreningar som konstaterats i mark och grundvatten ej utgör någon fara för spridning till omgivningarna kring raffinaderiet i nuläget eller så länge verksamheten bedrivs i nuvarande omfattning".

Detta innebär att eventuella markföroreningar inom Hökebangårdsområdet inte kan hänföras till raffinaderiet eller dess verksamhet.

Kommentar: Kartunderlag, fördjupad översiktsplan för Ytterhamnen: Den karta som framgår i planbeskrivningen i figur 4 (nummer 4 gäller för samrådshandling, för utställningshandling menas figur 5) är ett utdrag ur fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet. Planprocessen för denna detaljplan möjliggör inte justering av denna karta. Kartan redovisar att det inom röd zon får förekomma oljeledningar – inte att det gör det. Den fördjupade översiktsplanen är inte juridiskt bindande och redovisar riktlinjer för markanvändning.

Planen har utformats med beaktande av zonerna i fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet. Den röda zonens ligger med 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 denna mark 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 an-

ordnas. 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 brand-spridning får inte anordnas.

"Planenlighet": Gällande befintliga byggnader justeras planbeskrivningen i frågan om ordet "planenlighet".

Skyddszoner och byggrätter: Syftet med planförslaget är bland annat att anpassa efter befintliga förhållanden för att mark inom St1 ska kunna nyttjas.

Rödjan 727:21: Tidigare låg del av Rödjan 727:21 intill Rödjan 727:22, men har genom fastighetsreglering 1989 överförts till Rödjan 727:5. Delar av Rödjan 727:5 kommer att överföras till St1, således även del av gamla Rödjan 727:21.

Ledningar: Under Hökebangården förekommer elledningar (Göteborgs Energi) som försörjer delar av hamnen. Ledningarna har genom planförslaget säkerställts med ett så kallat u-område, se plankartan. Göteborgs Energi önskar ledningsrätt för ledningarna och kommer att ansöka om detta. Angående ledningsrätt så ska marken där elledningarna finns upplåtas för detta, utan att St1 får någon ersättning för detta. Avtalen avser ledningsrätt för befintliga ledningar som fanns vid avtalets undertecknande. Genomförandebeskrivningen kompletteras.

Ägare Hökebangården: St1 är nyttjanderättshavare samt genom köp ägare av spåranläggningarna på Hökebangården. Köpet är dock inte fullbordat förrän St1 genom fastighetsreglering tillträtt området, vilket i sin tur är beroende av aktuellt planförslag för att kunna genomföras.

Markmiljö: Inom det område som avses överföras till Bräcke 42:1 är möjligheten att uppföra byggnader eller anläggningar starkt begränsad i planförslaget. Någon markmiljöundersökning erfordras därför inte ur plansynpunkt.

Eventuell markmiljöundersökning inför marköverföring är en avtalsfråga mellan berörda parter och behandlas inte inom ramen för planarbetet.

Övriga

17. Fortum har inget att erinra mot det upprättade förslaget då aktuellt område ligger utanför deras distributionsområde.

Ändringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär att skyddsbestämmelser har införts och att planbeskrivningen kompletterats vad gäller hantering av riksintressen och riskaspekten.

Gunnel Jonsson
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare