



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Planhandling

Samrådshandling
Datum: 2013-12-18
Diarienummer: 0432/13
Aktbeteckning: 2-xxxx

Handläggare 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 70-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 planförhållanden enligt befintlig situation så att mark inom ST1's verksamhetsområde kan nyttjas bättre.

Handlingar

Planhandlingar:

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

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 markkremsa mellan Hamnbanan och ST1's verksamhetsområde. Planområdet sträcker sig från Hökebangården i öster till Volvospåret i väster.

Marken som ska fastighetsregleras utgörs av en cirka 10-25 meter bred och ca 1,3km lång markkremsa 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, men ST1 äger järnvägsspåren. Norra delen av planområdet ligger inom Bräcke 42:1, som ägs av ST1.



Figur 2 Karta 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 gränsen följer befintlig fastighetsgräns för ST1.



Figur 3 Flygfoto över fastighetsgränser. ST1 överst i bild. Planområdets ungefärliga läge markerat i svart, fastighetsgränser i gult.

Planförhållanden

Översiktsplan

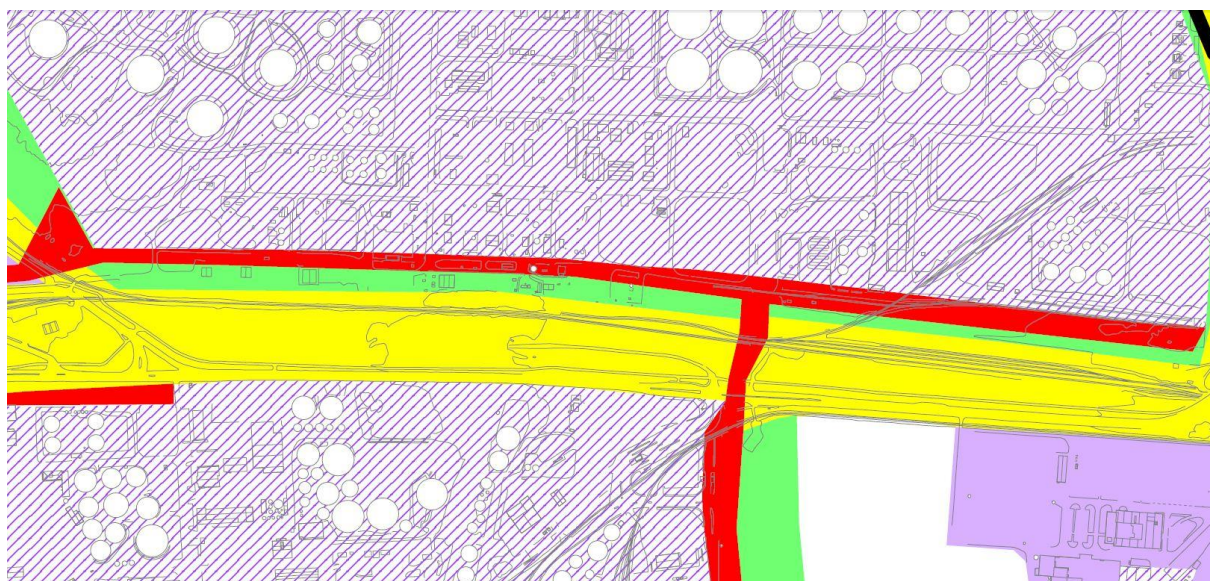
Översiktsplanen, antagen 2009-02-26, för Göteborgs kommun anger verksamhetsområde.

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

FÖP för transporter av farligt gods

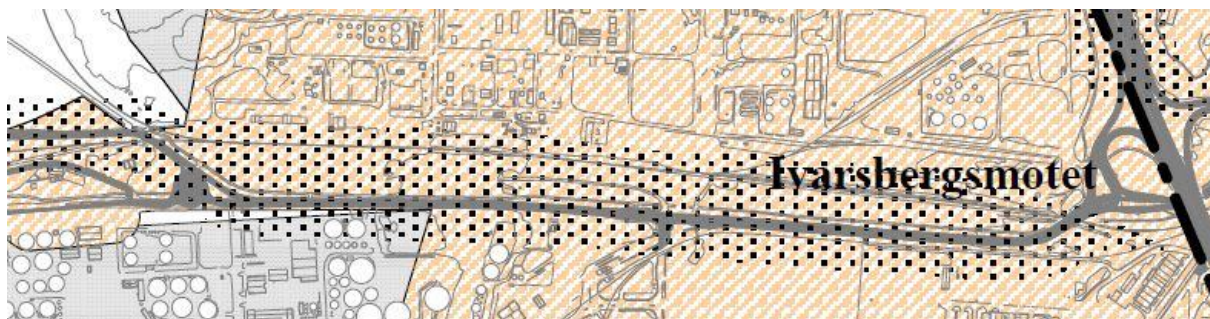
Inom ramen för kommunens översiktliga arbete har det upprättats en fördjupad översiktsplan för sektorn "Transporter av farligt gods", antagen av KF 1999-03-25. Planen behandlar problematiken kring, och konflikterna mellan transporter av farligt gods och förnyelse av de bostads- och industriområden som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

Oljevägen och Hamnbanan har betecknats som klass A, vilket innebär att de är påbjudna 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 5 Utsnitt ur karta över skydds- och bedömningszoner kring leder mm enligt ÖP 99.

Detaljplan

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

Riksintresse

Raffinaderiet ST1 är av riksintresse för industriell produktion.

Hamnbanan och Oljevägen är av riksintresse för kommunikationer.

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 anslutnings till järnvägens sträckning i bergskärning.

Naturvärden

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

Förorenad mark

Om markarbeten ska utföras inom området så ska en översiktlig markmiljöundersökning göras.

Geotekniska förhållanden

Området utgörs av dels 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

Hamnbanan är planerad att byggas ut på den södra sidan med dubbelspår parallellt med befintligt spår.

Banan trafikeras idag av mellan 80 och 90 godståg/dygn.

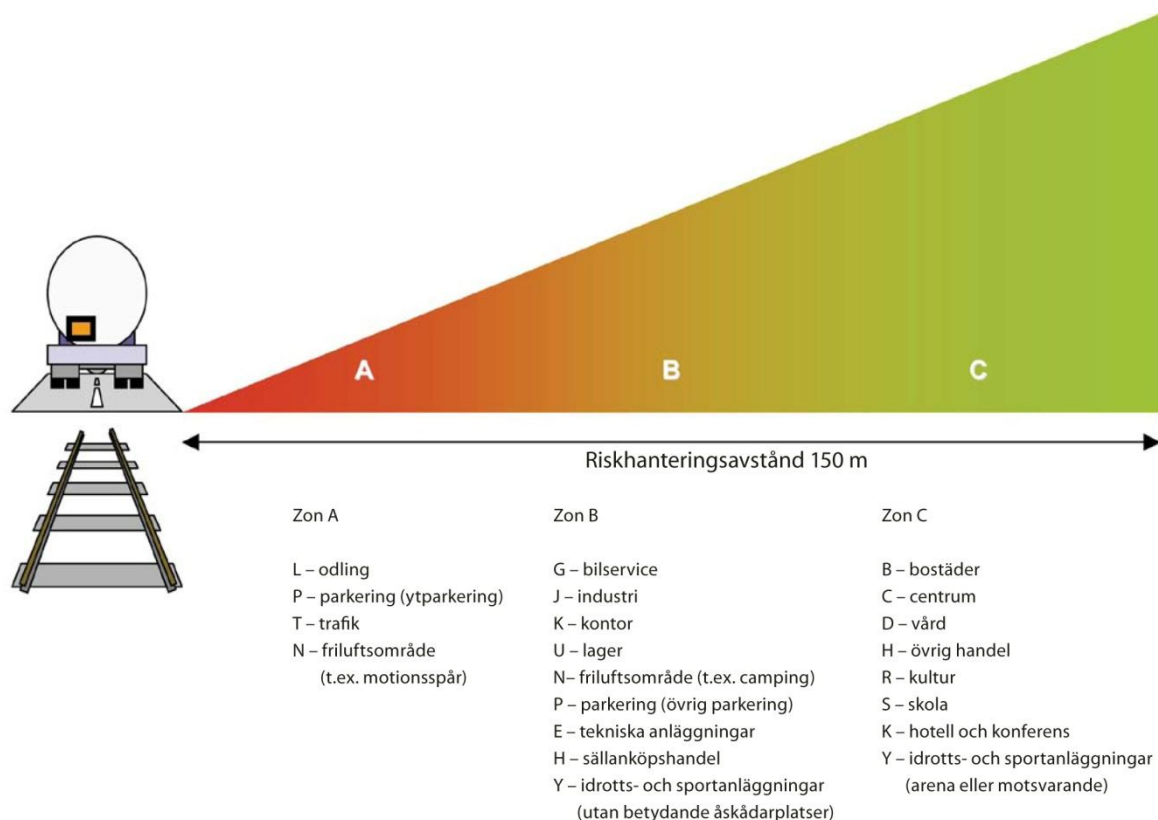
Störningar

Risk

Inom ST1 pågår riskfylld verksamhet och på Hamnbanan går transporter av farligt gods. I de båda fördjupade översiktsplanerna enligt ovan anges rekommenderade generella skyddsavstånd, sett ur både raffinaderiets perspektiv med deras riskfyllda 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 framtaget 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 6 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. Planförslaget innebär även att pågående verksamhet och befintliga byggnader/anläggningar inom redan ianspråktaga ytor blir planenliga.

I gällande detaljplan får marken inom industriändamålet närmast trafikändamålet, inom en zon om 25 meter, inte bebyggas. Innanförliggande mark, inom en zon om 25 meter, får enbart bebyggas med komplementbyggnader. Planen omfattar även delar av befintligt verksamhetsområde och planförslaget innebär i princip att ovanstående zoner förskjuts söderut för att marken inom St1's befintliga verksamhetsområde ska kunna nyttjas bättre.

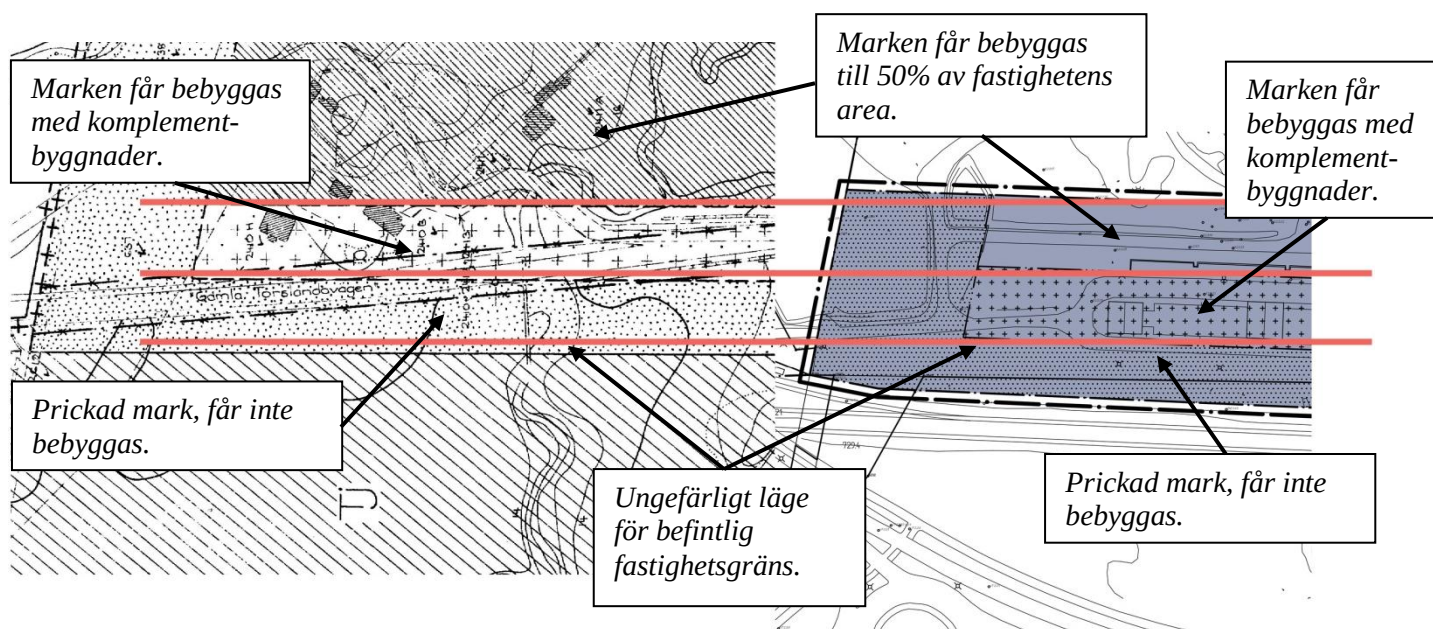
Den södra plangränsen ligger ca 9 meter norr om Hamnbanans spårmitt, undantaget området längs Hökebangården. Den föreslagna södra plangränsen utgör den nya fastighetsgränsen för ST1 och fastigheten Bräcke 42:1.

Den yta som nu föreslås inte få bebyggas (prickad mark) gäller inom en zon om 20-25 meter från plangränsen i söder. Inom en sträcka i planens västra del är zonen minskad till mellan 10 och 15 meter då det finns befintliga byggnader eller anläggningar här. I öster är zonen utökad pga. fjärrvärmeledningar. Delvis inom den prickade marken finns befintliga ledningar, under och ovan mark, varför bestämmelse om att marken ska hållas tillgänglig för allmänna ledningar föreslås.

Innanförliggande zon där komplementbyggnader får uppföras är motsvarande 25 meter djup, med de utökningar och minskningar som den prickade marken utgör.

Motsvarande den del som i gällande plan enbart får bebyggas med komplementbyggnader, är norra sträckan genom planförslaget nu tillgänglig att bebygga.

Planförslaget innebär en anpassning till befintliga förhållanden och gäller i stort en omfördelning av plan- och fastighetsgränser.



Figur 7 Schematisk illustration över planförslagets förskjutning av byggrätten åt söder (nedåt i bild). Gällande detaljplan till vänster och nu aktuellt planförslaget till höger.

Bebyggelse

Genom att gränserna för byggbar mark förskjuts söderut, blir mark tillgänglig inom ST1's område, där det finns befintliga anläggningar och byggnader uppförda, och dessa byggnader och anläggningar blir planenliga.

Utveckling av verksamheten kan ske.

Trafik

Biltrafik

Området angörs med bil från väg 155.

Järnvägstrafik

Hökebangården fortsatt nyttjas av ST1.

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 är utbyggd.

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.

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 på karta 4. Planförslaget är utformat med beaktande av de illustrerade skyddsområdena.

Som tidigare nämnts har kommunen antagit en fördjupad översiktsplan för sektorn ”Transporter av farligt gods”. I föreliggande planförslag har den rekommenderade fysiska ramen beaktats så tillvida att riktlinjerna 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 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.

Påverkan på luft och vatten

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

Störningar

Risk

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. Kommunens översiktsplan, Länsstyrelsernas riskpolicy och skyddszonen från 1947 har utgjort underlag i utformningen av planen.

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet har en samlad bild över skyddsområden redovisats på karta 4. Detaljplanen berör bl.a. röd och grön zon från karta 4. Den röda zonens syfte (plats för oljeledningar) har beaktats i planutformningen. Den södra delen av planen ligger inom grön zon som ska hållas fritt från alla anordningar som kan försvåra räddningsinsatser. Planförslaget bedöms vara utformat med beaktande av de illustrerade skyddsområdena genom att aktuellt område är prickat i planförslaget och inte får bebyggas.

Som tidigare nämnts har kommunen antagit en fördjupad översiktsplan för sektorn ”Transporter av farligt gods”. Hamnbanan utgör led för transporter av farligt gods. Den södra delen av planen ligger inom ”skydds- och bedömningszon kring leder enligt ÖP 99”. I föreliggande planförslag har den rekommenderade fysiska ramen kring leder beaktats genom att bebyggelse (undantaget komplementbyggnader) inte får förekomma närmre Hamnbanan än ca 50 meter.

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 50 meter från Hamnbanan. Komplementbyggnader föreslås kunna placeras närmre.

Planförslaget är även utformat med hänsyn till skyddszonerna från 1947.

Vidare ligger den mark inom ST1's befintliga område som genom planförslaget blir mer tillgänglig för uppförande av bebyggelse eller anläggningar utanför utpekade skyddszoner. Hökebangården nyttjas enkom av ST1 och föreslås ingå i deras verksamhetsområde. Den södra plangränsen ligger ca 9 meter norr om Hamnbanans spårmitt, undantaget plangränsen längs Hökebangården.

Sammantaget bedöms planförslaget vara utformat med beaktande av de skyddszoner som bedömts tillämpliga.

Buller

Närmaste bostadsområde ligger drygt 300meter 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