



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-05-28

SBN 20225-06-17

Diarienummer SBF-2025-00308

Handläggare

Martin Norvenius

Telefon: 031-368 1762

E-post: martin.norvenius@stadsbyggnad.goteborg.se

Planbesked för Vagnhall Majorna vid Karl Johansgatan 130 (Kungsladugård 14:12) inom stadsdelen Kungsladugård

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Meddela sökanden att kommunen avser att inleda detaljplaneläggning för Planbesked för Vagnhall Majorna vid Karl Johansgatan 130 (Kungsladugård 14:12) inom stadsdelen Kungsladugård.
2. Åtgärden innebär att upphäva hela eller delar av detaljplan 1480K-2-5526 samt att ändra Stadsplan 1480K-II-558 och delar av Detaljplan 1480K-II-5167 och Stadsplan 1480K-II-899 inom Kungsladugård 14:12.
3. Planarbetet påbörjas år 2025 och bedöms ta 1 år.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen får i uppdrag att upprätta detaljplan för Vagnhall Majorna vid Karl Johansgatan 130 (Kungsladugård 14:12) inom stadsdelen Kungsladugård.

Sammanfattning

Västra Götalandsregionen har sökt planbesked för att ändra de gällande detaljplanerna så att det blir möjligt att modernisera och anpassa Vagnhallen Majorna, säkerställa kapaciteten för nya och längre spårvagnsmodeller och att möta den ökade efterfrågan på kollektivtrafik enligt Målbild Koll2035. Målet för intressenten är också att förbättra arbetsmiljön och säkerställa en hållbar fastighetsförvaltning.

Det bedöms inte vara möjligt att göra alla de önskade åtgärderna i förslaget inom gällande detaljplaner för fastigheten.

Stadsbyggnadsförvaltningen har ingått i regionens arbete med att lokalisera nya spårvagnsdepåer inom Göteborg stad. Behovet av nya anläggningar är aktuellt både på kort och lång sikt. Dessa anläggningar kräver särskilda förutsättningar och behöver ha en geografisk spridning utifrån trafiksättning/robusthet i nätet vilket gör dem svårplacerade och utmanande att få till stånd. Flera platser har identifierats men är aktuella framför allt på längre sikt. I och med att depåerna behöver anpassas för de längre vagnar som redan nu är på plats bedöms tidsaspekten vara kritisk för val av platser för nya eller ombyggda depåer. Tidsaspekten har varit avgörande för valet av att bygga om Majornadepån framför att satsa på ett nytt läge i den geografin trots de utmaningar som finns med den typ av verksamhet i anslutning till bostadsbebyggelse.

Beslut om positivt planbesked föreslås. Planarbetet bedöms som litet, men med en relativt hög planteknisk komplexitetsgrad och med avvägningar mellan olika allmänna och enskilda intressen. Planarbetet innebär att upphäva hela eller delar av detaljplan 1480K-2-5526 samt att ändra Stadsplan 1480K-II-558 och delar av Detaljplan 1480K-II-5167 och Stadsplan 1480K-II-899.

I planarbetet måste stor hänsyn tas till pågående strategisk planering i området vad gäller utvecklingen av Karl Johansgatan som integrerad stadsgata och till intilliggande bostadsbebyggelse samt till de kulturhistoriska värdena.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ett planarbete kan utföras inom förvaltningens budget. Planavtal kommer att tecknas med intressenten.

Efter kommunens och Västra Götalandsregionens överenskommelse om organisering och ansvarsfördelning av spårvägstrafiken under 2018 uppläts fastigheten med tomträtt av Göteborgs Stad till regionen. Tomträttsavtalet uppläts med en ingångsperiod om 50 år och därefter påföljande perioder om 20 år. Avsikten har sedan avtalens ingång att spårvagnsdepån ska rustas upp av regionen.

Kommunen erhåller årliga intäkter i form av tomträttsavgäld av regionen för nyttjanderätten.

Regionen har till kommunen presenterat olika förslag på utveckling av nuvarande vagnhall och i samband med detsamma ställt förfrågan om att friköpa tomträtten med anledning av investeringens storhet.

Generellt bedömer exploateringsförvaltningen att investeringens omfattning bör balanseras i förhållande till avtalets löptider samt kommunens avsikt att utveckla närområdet och aktuell fastighet/tomträtt till annat än verksamhetsområde på lång sikt.

Bedömning ur ekologisk dimension

Den befintliga vagnhallen är placerad mitt i en relativt tätbebyggd stadsmiljö, omgärdad med bostadsbebyggelse i kvartersform. Verkstadsverksamheten innebär en viss möjlig miljömässig påverkan på omgivningen i form av buller-, ljus och föroreningar.

En stor del av den verksamheten på fastigheten som i dag sker utomhus kommer att ske inomhus enligt förslaget, i de föreslagna tillbyggnaderna till den befintliga verkstadsbyggnaden. Förslaget enligt ansökan kommer därigenom troligtvis innebära potentiellt mindre störningar vad gäller buller, föroreningar och ljusstörningar för omgivningen.

Det bedöms inte finnas någon alternativ lämplig placering av verksamheten i staden i dagsläget. Förvaltningen bedömer därför att det är lämpligt att den nuvarande lokaliseringen kvarstår och utvecklas, men att anläggningen anpassas så att den innebär mindre miljömässig belastning på omgivningen.

Förslaget innebär att befintlig mark för industriändamål fortsätter att användas för samma verksamhet som tidigare. Marken är hårdgjord och inhägnad i dag och är inte tillgänglig för allmänheten. Den föreslagna ändringen av detaljplanerna påverkar därför inte den ekologiska dimensionen i någon nämnvärd omfattning jämfört de nuvarande

förhållandena. Förändringen kan snarare innebära en mindre negativ påverkan på den omgivande bebyggelsen ur detta perspektiv.

Bedömning ur social dimension

Förslaget innebär att befintlig mark för industriändamål fortsätter att användas för samma verksamhet som tidigare. Den föreslagna ändringen av detaljplanerna påverkar därför den sociala dimensionen i någon nämnvärd omfattning, jämfört de nuvarande förhållandena.

Förslaget innebär att den befintliga hallbyggnaden byggs till så att verkstadsverksamheten i högre grad kommer att ske inomhus och därigenom kunna störa bostäderna och gårdsmiljöerna på de angränsande bostadsfastigheterna i lägre grad än i nuläget. Fastigheten inramas av bostäder (landshövdingehus) mot nordost och sydost i kvarterstadsform. Förändringen av verksamhetsområdet kan potentiellt innebära något bättre vistelsezoner på gårdarna längs Älvsborgsgatan och Ostindiegatan ur detta perspektiv.

I anslutning till planområdet kan det komma att ske stora förändringar, då förutsättningarna för stadsutveckling radikalt förändras i och med en framtida flytt av Tysklandsterminalen Leden för farligt gods upphävs, och leden kan på sikt omvandlas till en mer integrerad stadsgata, med exempelvis lägre hastigheter. Detta innebär möjligheter för ändrad användning i de ytor som ligger mellan dagens led och Karl Johansgatan, utöver att stora ytor frigörs för stadsutveckling i närheten till den nuvarande terminalens ytor. Detta betyder att det lokala anspråket inom området är under förändring. Fixområdet har redan idag bidragit med ökade trafikflöden i Karl Johansgatan, både för bil, cykel och fotgängare.

Det finns därför ett lokalt behov att kunna passera vagnhallen på gatans båda sidor. Skissen i planförslaget innebär en utvidgning av spårområdet och att verksamheten tar den befintliga gångbanan längs Karl Johansgatan i anspråk. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att detta inte är lämpligt med tanke på den förändring som pågår och som kommer att fortsätta i närområdet.

Verksamhetens placering i stadsdelen, dess utbredning samt bangården i anslutning till Karl Johansgatan innebär att detta riskerar att begränsa möjligheten att omvandla stadsmiljön vid utsnittet mot Karl Johansgatan i önskad social riktning, i gränssnittet mot gatan. Ett planarbete för utvidgning av verkstadsverksamheten måste ta stora hänsyn till dessa aspekter av den strategiska planeringen av stadsutvecklingen.

En alternativ, annan lokalisering av vagnhall för spårvagnar skulle kunna innebära att fastigheten och stadsmiljön kan utvecklas för annan verksamhet och blandad stadsbebyggelse med fler sociala kvaliteter, än om vagnhallen blir kvar på platsen. Eftersom något lämpligt alternativ för placering av verksamheten i staden inte finns på kort sikt bedöms dock detta inte vara möjligt.

Barnkonventionen är svensk lag från sedan 2020. Barns bästa har bedömts och beaktats i förprövningen. I det tidiga skede som förprövningen är har förvaltningen inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

Bilagor

1. Ansökan om planbesked (Publiceras inte på Internet)

Ärendet

Ärendet gäller en begäran om planbesked. Området, Vagnhallen Majorna, ligger vid hörnet av Karl Johansgatan och Älvsborgsgatan i Kungsladugård.

Förslaget innebär att de gällande detaljplanerna ändras för att göra det möjligt att modernisera och anpassa Vagnhallen Majorna, säkerställa kapaciteten för nya och längre spårvagnsmodeller (M33 och M34) och att möta den ökade efterfrågan på kollektivtrafik enligt Målbild Koll2035. Målet för intressenten är också att förbättra arbetsmiljön och säkerställa en hållbar fastighetsförvaltning.

Förslaget innebär i huvudsak att den befintliga hallbyggnaden byggs till mot sydost, nordost och nordväst, och spåranläggningen anpassas för verksamheten.

Det bedöms inte vara möjligt att göra alla de önskade åtgärderna inom gällande detaljplaner för fastigheten.

Beskrivning av intressentens förslag

Förslaget innebär att den befintliga vagnhallsbyggnaden byggs till mot sydost och mot nordväst samt att spåranläggningen anpassas för de nya, längre spårvagnarna.

Styrande dokument och tidigare beslut

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse och utvidgad innerstad. Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur.

Befintlig byggnad, föreslagen tillbyggnad och spårområdet ligger inom fastighet Kungsladugård 14:12 och berörs av ett flera olika detaljplaner:

Stadsplan 1480K-II-558 (1913) för stadsdelen Kungsladugård och **Stadsplan 1480K-II-652** (1917). De anger att större delen av fastigheten får användas för industriella anläggningar. Planen saknar genomförandetid.

Stadsplan 1480K-II-899 (1924): Längs fastigheten nordöstra. Den berörda delen av fastigheten ligger inom område där marken inte får bebyggas eller att industriella och därmed jämförliga anläggningar får uppföras eller inrättas. Planen saknar genomförandetid.

Detaljplan 1480K-II-5167 (laga kraft 2015): Längs med fastighetsgräns åt sydost. Området är betecknat med J och får endast användas för verksamheter. Delar av området har får inte bebyggas eller förses med parkering. Bullerskärm får uppföras till en höjd av 6,5 meter. Genomförandetiden går ut 2025-06-17.

Ändrad detaljplan 1480K-2-5526 (laga kraft 2019): Gäller för hela fastigheten och kvartersbebyggelsen i nordost och i sydost. Ändringsplanen utsläckte tidigare fastighetsreglerande bestämmelser och Stadsplan 1480K-II-558. Planen saknar genomförandetid.

Ett framtida detaljplanearbete för vagnhallens utvidgning ingår inte i startplanen för 2025.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte är möjligt att bevilja bygglov för väsentliga delar av förslaget.

Spårvägens utveckling i Göteborg och stadens behov av förbättrad lokaltrafik bedöms ha mycket hög prioritet för staden som helhet. Det finns stora behov att modernisera och anpassa Vagnhallen Majorna, säkerställa kapaciteten för nya och längre spårvagnsmodeller (M33 och M34) och att möta den ökade efterfrågan på kollektivtrafik enligt Målbild Koll2035. Det finns också stora behov att förbättra arbetsmiljön och säkerställa en hållbar fastighetsförvaltning för verksamheten.

Strategiska och taktiska ställningstagande

Förslaget bedöms sammanvägt vara förenligt med översiktsplanen.

Stadsbyggnadsförvaltningen har ingått i regionens arbete med att lokalisera nya spårvagnsdepåer inom Göteborg stad. Behovet av nya anläggningar är aktuellt både på kort och lång sikt. Dessa anläggningar kräver särskilda förutsättningar och behöver ha en geografisk spridning utifrån trafiksättning/robusthet i nätet vilket gör dem svårplacerade och utmanande att få till stånd. Flera platser har identifierats men är aktuella framför allt på längre sikt. I och med att depåerna behöver anpassas för de längre vagnar som redan nu är på plats bedöms tidsaspekten vara kritisk för val av platser för nya eller ombyggda depåer. Tidsaspekten har varit avgörande för valet av att bygga om Majornadepån framför att satsa på ett nytt läge i den geografin trots de utmaningar som finns med den typ av verksamhet i anslutning till bostadsbebyggelse. Det bedöms därför inte finnas några alternativa lämpliga placeringar av en spårvagnsdepå i staden inom överskådlig tid.

Förvaltningen bedömer därför att det är lämpligt att den nuvarande lokaliseringen kvarstår och utvecklas, men att anläggningen måste anpassas så att den innebär mindre miljömässig belastning på omgivningen i samband med utvidgningen. Placeringen av spårvagnshallen i staden ur verksamhetens perspektiv är gynnsam ur flera aspekter. Den ligger i anslutning till det befintliga spårvägsnätet och är lättillgänglig för de anställda vid spårvägen.

I anslutning till planområdet kan det komma att ske stora förändringar, då förutsättningarna för stadsutveckling radikalt förändras i och med en framtida flytt av Tysklandsterminalen. Leden för farligt gods förväntas kunna upphävas, och leden kan på sikt omvandlas till en mer integrerad stadsgata, med exempelvis med lägre hastigheter. Detta innebär möjligheter för ändrad användning i de ytor som ligger mellan dagens trafikled och Karl Johansgatan, utöver att stora ytor frigörs för stadsutveckling på nuvarande terminalens ytor. Detta betyder att det lokala anspråket inom området är under förändring.

Fixområdet har redan idag bidragit med ökade trafikflöden i Karl Johansgatan, både för bil, cykel och fotgängare. Det finns därför ett lokalt behov att kunna passera vagnhallen på gatans båda sidor. Skissen i planförslaget innebär en utvidgning av fastigheten och spårområdet och att ta gångbana i anspråk. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att detta inte är lämpligt med tanke på den förändring som pågår och kommer fortsätta i närområdet.

Verksamhetens placering i stadsdelen, dess utbredning samt bangården i anslutning till Karl Johansgatan innebär att detta riskerar att begränsa möjligheten att omvandla stadsmiljön vid utsnittet mot Karl Johansgatan i önskad social riktning, i gränssnittet mot gatan. Ett planarbete för utvidgning av verkstadsverksamheten måste ta stora hänsyn till dessa aspekter av den strategiska planeringen av stadsutvecklingen i stadsdelen.

Markupplåtelse

Efter kommunens och Västra Götalandsregionens överenskommelse om organisering och ansvarsfördelning av spårvägstrafiken under 2018 upplät Göteborgs Stad fastigheten med tomträtt till regionen. Tomträttsavtalet uppläts med en ingångsperiod om 50 år och därefter påföljande perioder om 20 år. Avsikten har sedan avtalens ingång att spårvagnsdepån ska rustas upp av regionen.

Kommunen erhåller årliga intäkter i form av tomträttsavgäld av regionen för nyttjanderätten.

Regionen har till kommunen presenterat olika förslag på utveckling av nuvarande vagnhall och i samband med detsamma ställt förfrågan om att friköpa tomträtten med anledning av investeringens storhet.

Generellt bedömer exploateringsförvaltningen att investeringens omfattning bör balanseras i förhållande till avtalets löptider samt kommunens avsikt att utveckla närområdet och aktuell fastighet/tomträtt till annat än verksamhetsområde på lång sikt.

Stadsstruktur

Struktur och bebyggelseutformning i förslaget bedöms i huvudsak vara förenligt med övergripande inriktningar om kvartersstadens struktur i översiktsplanens avsnitt om gestaltad livsmiljö.

Området för planbesked berörs av *Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad* baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016 - 2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden (GUI). Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att förslaget inte helt överensstämmer med ambitionerna i GUI, men inordnar sig i den befintliga kvartersstadsstrukturen.

GUI har inte tagit hänsyn till behov av utveckling för befintlig spårvagnshall eller någon alternativ lokalisering. Den omgivande befintliga slutna kvartersbebyggelsen berörs i mycket liten grad av förslaget.

Ett planarbete för utvidgning av verkstadsverksamheten måste ta stora hänsyn till möjligheten att omvandla stadsmiljön vid utsnittet mot Karl Johansgatan i önskad riktning i gränssnittet mot gatan.

Kulturhistoriska och arkitektoniska hänsyn

Enligt stadens budget 2025 ska nya flerbostadshus hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom klassisk, traditionell arkitektur och moderna landshövdingehus. Vid utformning av tillbyggnaden måste hänsyn tas till den befintliga byggnaden och omgivande bebyggelse utifrån den här aspekten.

Förvaltningen bedömer att det blir nödvändigt att studera utformningen av en tillbyggnad till den befintliga vagnhallen med hänsyn till de kulturhistoriska värdena på platsen och till intilliggande bostadsmiljöer som omfattas av program för bevarande. Den befintliga

spårvagnshallen har också kultur- och industrihistoriska värden som måste beaktas i ett planarbete sett ur byggnadstekniskt, teknikhistoriskt och socialhistoriskt perspektiv. Brukarvärdet, kontinuiteten av vilket byggnaden använts för sitt ursprungliga ändamål, är väsentligt för anläggningen, ur denna aspekt.

Större ändringar bör föregås av en kulturmiljöutredning i kombination med en utvecklingsfokuserad vård- och underhållsplan där samarbete mellan fastighetsägare och antikvarisk kompetens behövs.

Miljö

Den befintliga vagnhallen, vars användning är av industriell karaktär är placerad mitt i en relativt tätbebyggd stadsmiljö, omgärdad med bostadsbebyggelse i kvartersform. Det innebär att verkstadsverksamheten påverkar sin omgivning i hög grad, miljömässigt. En stor del av den verksamheten på fastigheten som i dag sker utomhus kommer att ske inomhus enligt förslaget, i de föreslagna tillbyggnaderna till den befintliga verkstadsbyggnaden. Förslaget enligt ansökan kommer därigenom troligtvis innebära mindre störningar vad gäller buller, föroreningar och ljus för omgivningen jämfört befintliga förutsättningar. Arbetsmiljön i verksamheten bedöms också kunna förbättras avsevärt. Miljömässiga avvägningar kommer att behöva göras i ett planarbete.

Planarbete

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det går att genomföra ett planarbete för att ändra detaljplanerna för att möjliggöra en utvidgning och förändring av de befintliga lokalerna. Den befintliga plansituationen för fastigheten är komplex. I grunden ligger den äldre stadsplanen som anger Industriändamål, men delar av fastigheten omfattas av andra detaljplaner. Kvarteret omfattas också av en ändringsplan som upphäver tidigare fastighetsbestämmelser.

Sammanfattningsvis innebär ett planarbete att den underliggande Stadsplan 1480K-II-558 som tillåter industri kvarstår, men att ÄDP 1480K-2-5526 upphävs helt eller i delar inom fastigheten och ersätts med en ny ändring i stadsplanen som reglerar tillåten placering av byggnad i förhållande till fastighetsgränserna på ett annat sätt. Detaljplan 1480K-II-5167 behöver också ändras för att göra det möjligt att bebygga marken med en utvidgning av vagnhallen. Det kan också vara nödvändigt att ändra Stadsplan 1480K-II-899 inom fastigheten i samband med planarbetet.

- Utbyggnadsförslagets omgivningspåverkan behöver studeras mer ingående vad gäller bland annat dags- och solljus samt buller för närliggande bostadskvarter.
- Bestämmelser om placering och utformning av bullerplank kan behövas hanteras i planarbetet.
- Det kan också vara nödvändigt att ta ställning till äldre fastighetsbestämmelser för att verksamheten ska kunna bedrivas enligt önskemål.
- Det kan också vara nödvändigt att reglera marken för att kunna göra åtgärder och underhåll på spåranläggningen.
- Förvaltningen bedömer att det är nödvändigt att ta hänsyn till de kulturhistoriska värdena på platsen och till intilliggande bostadsmiljöer vid ett planarbete.
- Avgränsningen och omfattningen av planarbetet inom fastigheten, rent plantekniskt kan göras först när ett planarbete påbörjas.

Förvaltningen bedömer att planarbetet kan bedrivas med standardförfarande. Om det under planarbetet visar sig att villkoren för standardförfarande inte längre uppfylls, övergår planförfarandet till utökar förfarande.

Samband, beroenden och prioriteringsgrund

Som stöd för bedömning av start och tydliggörande av hur planen förhåller sig till andra projekt har planens måluppfyllelse enligt strategier, ÖP och prioriterade mål i budget analyserats. Sammanvägning av måluppfyllelse visar att ett planarbete är av mycket hög prioritet för staden och regionen för att säkerställa det allmänna intresset för infrastruktur i Göteborg. I planarbetet måste stor hänsyn tas till pågående strategisk planering i området.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Levin

Avdelningschef Detaljplan