

Detaljplan för del av Hökebangården

Enkelt planförfarande

PLANBESKRIVNING



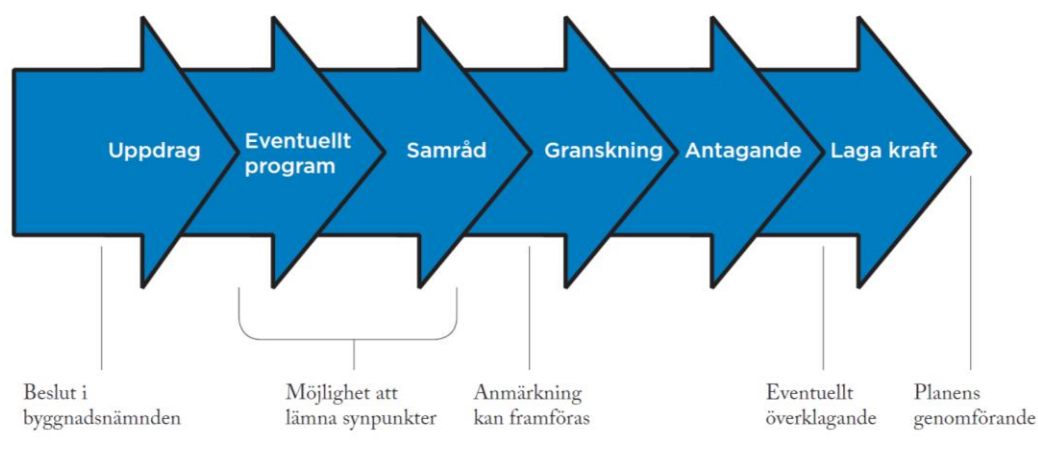
Planområdets läge i ytterhamnsområdet. Ivarsbergsmotet på E6 i högerkant, Oljevägen i bildens mitt.

**Antagandehandling
Maj 2023**

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Samrådet syftar till att samla in information, önskemål och synpunkter som berör planförslaget i ett tidigt skede i detaljplanearbetet. Vid granskningen är planförslaget färdigställt. För att vara säker på att senare ha rätt att överklaga beslutet att anta detaljplanen ska skriftliga synpunkter lämnas senast under granskningstiden.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Planinformation

Planarbetet startade 2001-03-06, men pausades till våren 2013, då planarbetet återstartade. Detaljplanen är upprättad med enkelt planförfarande, PBL -87.

Datum: 2014-06-10, rev 2016 och 2023-04-28

Aktbeteckning: 2-5252

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen:

SBF-2023-00439, 0432/13

Handläggare SBF

Sirpa Antti-Hilli

Tel: 031-368 16 09

E-post sirpa.antti-hilli@stadsbyggnad.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 AB från slutet av 1970-talet så att en fastighetsreglering av markområdet där marken övergår från kommunens ägo till nuvarande St1 Refinery AB:s ägo kan slutföras. Planförslaget syftar även till justering av gällande detaljplans begränsningar av byggnaders placering enligt befintlig situation.

Handlingar

Planhandlingar:

- Plankarta med bestämmelser och grundkarta
- Planbeskrivning (denna handling)
- Genomförandebeskrivning
- Samrådsredogörelse
- Utställningsutlåtande

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning

Förutsättningar

Läge och areal

Planområdet ligger inom stadsdelarna Bräcke och Rödjan, cirka 5 kilometer väster om Göteborgs centrum och omfattar ett cirka 50 meter brett och 1,3 km långt område inom del av St1's verksamhetsområde, 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 1,3 km lång markremsa mellan Hamnbanan och St1's verksamhetsområde. Hökebangården ligger inom trafikändamål i gällande plan.

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. Høkebangården 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 AB. 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 med fastighetsgränser(gula linjer). St1 överst i bild. Planområdets ungefärliga läge markerat med svart linje.

Planförhållanden

Översiktsplan

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger industriområde.

Fördjupad översiktsplan för Ytterhamnsområdet

Den fördjupade översiktsplanen för Ytterhamnsområdet var gällande vid framtagande av planförslaget. Den inriktning och de slutsatser som redovisas bedöms inte stå i strid med nu aktuell översiktsplan.

I den fördjupade översiktsplanen för "Ytterhamnsområdet", här kallat FÖP:en, antagen av KF i april 2006 redovisades 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.

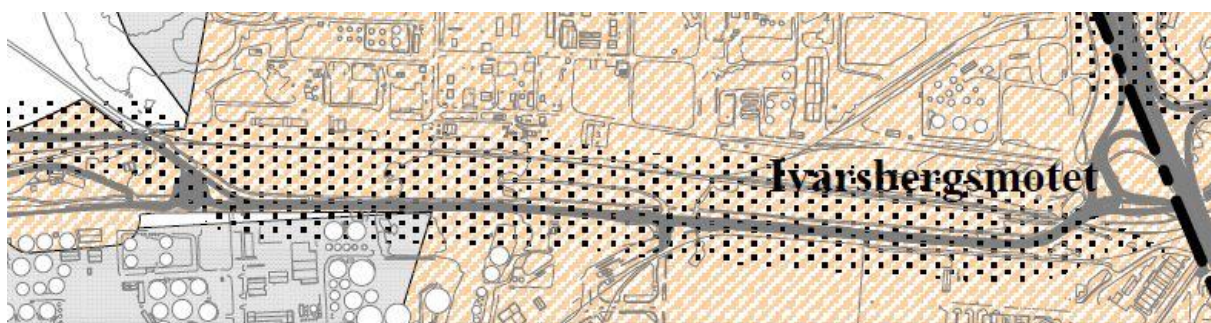
Fördjupad översiktsplan för transporter av farligt gods

Den fördjupade översiktsplanen för transporter av farligt gods var gällande vid framtagande av planförslaget. Den inriktning och de slutsatser som redovisas bedöms inte stå i strid med nu aktuell översiktsplan.

En fördjupad översiktsplan för sektorn "Transporter av farligt gods", antagen av KF 1999-03-25, har beaktats vid framtagande av planförslaget. Den fördjupade översiktsplanen 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 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.

Detaljplan

För området gäller detaljplan F 2662, som vann laga kraft år 1948 (i detta dokument kallad "gällande detaljplan"). 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 är markerad med Tj och glesare skraffering.

Inom industriändamålet finns en zon om 25 meter (närmast trafikändamålet) som inte får byggas (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 byggas med komplementbyggnader (korsprickad mark). Fastighetsgräns för Bräcke 42:1 går i gul linje och i röd linje (gräns mellan industriändamål och trafikändamål). Se även figur 10 och 11.



Figur 7 Utdrag ur gällande detaljplan. Röd linje markerar gällande gräns mellan industriändamål och trafikändamål och utgör idag även den södra fastighetsgränsen för Bräcke 42:1. Gul linje motsvarar läget för den västra plangränsen i planförslaget och västlig gräns för Bräcke 42:1.

Riksintresse

Inom hela ytterhamnsområdet finns ett antal riksintressen för till exempel totalförsvaret, hamn, yrkesfiske, kulturvärden, naturvärden, friluftsliv, avloppshantering, industriell produktion och energiproduktion. Raffinaderiet St1 är av riksintresse för industriell produktion och energiproduktion. Hamnbanan och Oljevägen ingår i riksintresset 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. Bilden tagen innan utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår.

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

Med anledning av tidigare och rådande verksamheter i området finns en risk 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 planområdets västra del finns två resta stenar upptagna i fornlämningsregistret som ”övrig kulturhistorisk lämning”. De saknar lagskydd enligt kulturminneslagen men bör bevaras då de direkt informerar om äldre vägsystem.

Den ena stenen med fornlämningsnummer Lundby 138 är en rest minnessten över vägen mellan ”flyghamnen” (Torslanda flygplats) och Hästervik som byggdes som nödhjälpsarbete mellan år 1921-1923. Den andra stenen med beteckning Lundby 250 är en vägvisare i granit som visar riktningen mot Göteborg och mot Björlanda. Stenarna är märka med ”R” i plankartan.

Befintlig bebyggelse

Befintlig bebyggelse och anläggningar inom planområdet är del av raffinaderiverksamheten.

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.

Räddningstjänsten har bland annat räddningsväg i väster och har åtkomst till Hökebangården under fjärrvärmeledningarna i planområdets mitt.

Norra delen av planområdet utgörs av befintlig kvartersmark för industriändamål.

Teknik

Aktuellt planområde avses överföras till fastigheten Bräcke 42:1 som 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 i Göteborg hamn och Gryaab mm. Både Göteborg Energi och St1 har fjärrvärmeledningar inom planområdet. Vissa av Göteborg Energis ledningar har eller kommer att tas bort enligt överenskommelse mellan St1 och Göteborg Energi.

Hamnbanan

Söder om planområdet går Hamnbanan. Hamnbanan trafikeras av godstrafik, den är elektrifierad och utbyggd till dubbelspår, med ett nytt spår söder om befintligt järnvägsspår. Banan är en av Sveriges viktigaste järnvägslinkar eftersom den ansluter till Göteborgs hamn och flera industrier på Hisingen. Banan ansluter till Bohusbanan vid Kville och till Norge/Vänerbanan vid Marieholm.

I närhet av järnvägens högspänningsledningar gäller Elsäkerhetsverket föreskrifter. Området närmast Hamnbanan planläggs som område för skydd och i zonen därefter medges endast komplementbyggnader. Med område för skydd och område för endast komplementbyggnader, med de restriktioner som föreslås, bedöms krav enligt Elsäkerhetsverket föreskrifter klaras.

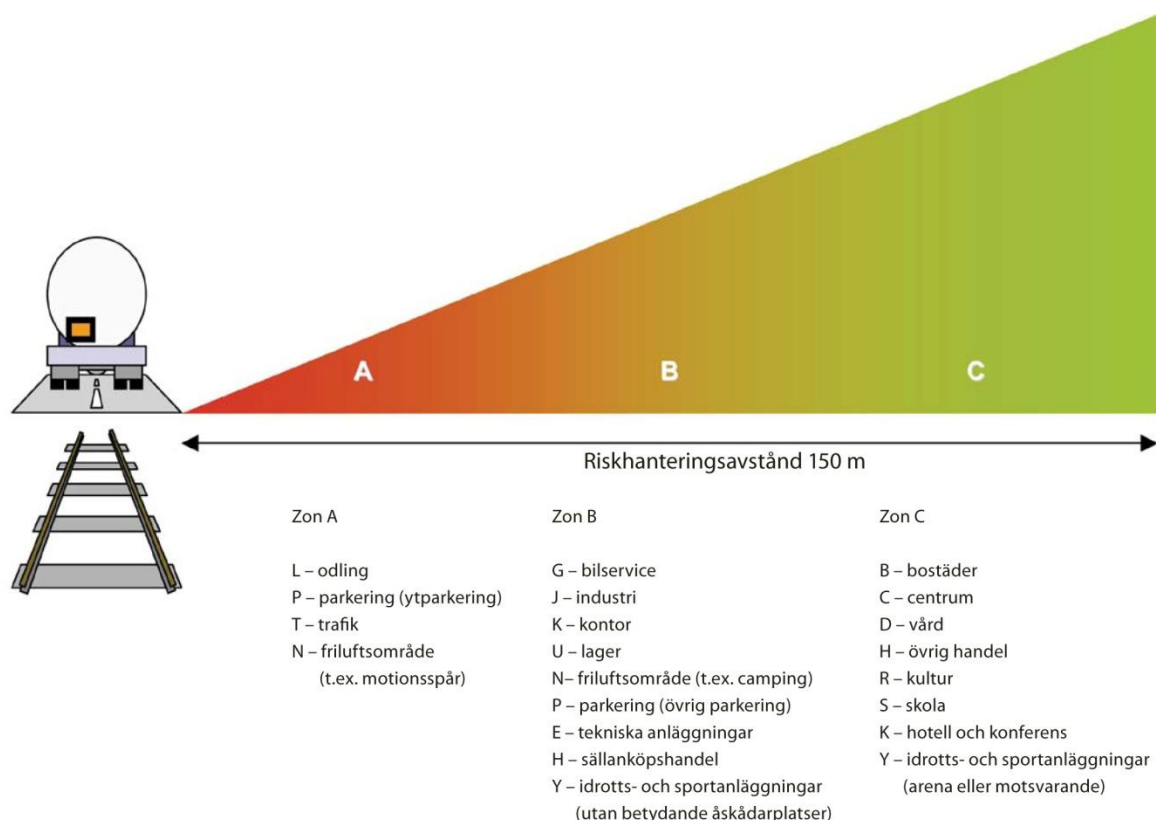
Störningar

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 kan införas.

Planförslaget syftar även till justering av begränsningar av byggnaders placering i gällande detaljplan, för att anpassa efter nu gällande situation. Den föreslagna södra plangränsen kommer utgöra den nya fastighetsgränsen för 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. Markavtalets gräns har tolkats in och utgör grunden för föreslagen plangräns.

I västra delen ligger den södra plangränsen 9 meter norr om Hamnbanans spårmitt. I östra delen medför det smala avståndet mellan Hökebangården sydligaste räls och Hamnbanans spårmitt (cirka 5,5 meter) att den södra plangränsen ligger cirka 4,5 meter norr om Hamnbanans spårmitt. Gränsen vid det sydöstra hörnet har anpassats efter avtal mellan dåvarande Shell och Banverket gällande bl.a. drift samt en till Hamnbanan tillhörande kabelränna. Detta innebär att vissa växlar och ett skyddsspår öster om Hökebangården ligger kvar inom Hamnbanans funktion. (För avtalets omfattning hänvisas till Trafikverket.)

Den norra plangränsen ligger cirka 55 meter norr om den befintliga södra fastighetsgränsen för Bräcke 42:1 för att planområdet helt ska täcka in de delar som ska justeras genom detta planförslag. Se figur 7, 10 och 11 för jämförelse mellan fastighetsgränser och olika plangränser.

Skyddszon

Planen är utformad med beaktande av nämnda riktlinjer för skyddsavstånd, fastighetsgränser och befintliga byggnader/anläggningar.

Den markyta som genom planförslaget ändras från trafikområde till verksamhetsområde får inte bebyggas (prickad mark). Marken utgör därmed en skyddszon mellan Hamnbanan och St1's verksamhetsområde och ska hållas fritt från anordningar och upplag som kan försvåra räddningsinsatser. Inom zonen får heller inte upplag anordnas som kan bidra till brandspridning. Järnvägsspår får förekomma inom industrimark/kvartersmark och på prickad mark, vilket innebär att Hökebangården ligger kvar.

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

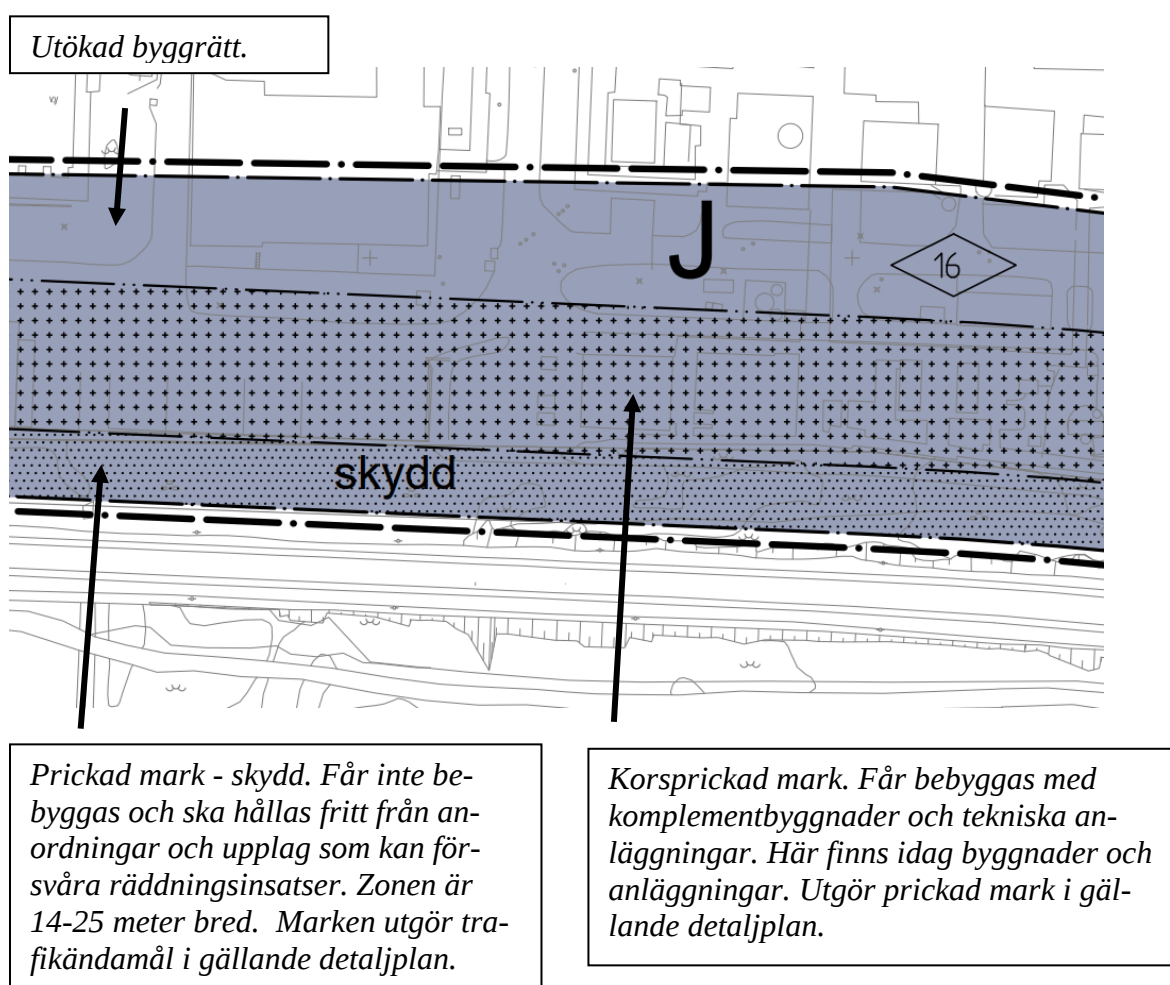
Mot den västra plangränsen föreslås att 50 meter prickad mark ligger kvar likt gällande detaljplan. Mot öster är motsvarande zon mellan 10 och 18 meter bred.

Norr om den prickade marken föreslås en zon om 25-31 meter som enbart får bebyggas med komplementbyggnader och tekniska anläggningar. Ingen personintensiv eller riskfylld verksamhet får förkomma.

Bebyggelse och begränsningar

Planförslaget innebär 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. Inom St1's södra verksamhetsområde finns idag byggnader och anläggningar som beviljats bygglov. Planförslagets zoner för prickad och korsprickad mark har anpassats efter detta.

Norr om den korsprickade marken frigörs mark som i gällande detaljplan enbart får bebyggas med komplementbyggnader. 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 planförslagets 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. Ett genomförande av detaljplanen påverkar inte trafiken på Hamnbanan.

Möjligheterna till underhåll av Hamnbanan bedöms inte hindras av planens genomförande. Avstämning har skett med Trafikverket.

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

Allmänna fjärrvärmeledningar (Göteborg Energi) leds idag via raffinaderiområdet samt är integrerade med raffinaderiets verksamhet genom att de förser verksamheten med kylvatten samt tar emot spillvärme. Dessa ledningar hamnar enligt planförslag inom mark som får byggas med komplementbyggnader och tekniska anläggningar. Ledningsgatan är utformad så att räddningsfordon ska kunna passera under. Vissa av Göteborg Enerigs ledningar har eller kommer att tas bort i enlighet med överenskommelse mellan Göteborg Energi och St1.

Starkström

Genom St1's verksamhetsområde går allmänna starkströmsledningar (Göteborg Energi Nät AB) till hamnområdet (under mark).

Underjordisk anläggning

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

Konsekvensbeskrivning

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har Stadsbyggnadsförvaltningen 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 mm.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen påverkas negativt. Förvaltningen bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Avgränsning av verksamhetsområdet/kvartersmarken, har skett med beaktande av att både raffinaderiet och Hamnbanan ska kunna utvecklas. Utbyggnad av Hamnbanan har skett 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 detaljplanen bedöms inte påverka stadsbilden.

Kultur- och naturmiljö

Ingen natur- eller kulturmiljö påverkas av detaljplanen. Område där kustbandbi och moss-humla 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 miljö kvalitetsnormerna 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. Hökeban-gården nyttjas endast av St1 och föreslås ingå i deras verksamhetsområde.

Ett genomförande av detaljplanen innebär också 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 (till exempel kontrollbyggnad eller dylikt) får genom planbestämmelser inte placeras närmre allmän järnväg än 30 meter. Personintensiv kontorsverksamhet kan genom planens utformning inte placeras närmre allmän järnväg än cirka 50 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 inte påverka riksintresset för industriell produktion (raffinaderiet/ St1) eller riksintresset för kommunikationer (järnvägen/ Hamnbanan) negativt. Med hänvisning till denna bedömning bedöms heller inte andra riksintressen inom Ytterhamnen påverkas.

El- och fjärrvärmeledningar som säkerställs genom l- och u-område och ledningsrätt (se genomförandebeskrivningen) är befintliga och inom en avgränsad del av området. Elledningarna ligger till stor del inom mark som inte får bebyggas eller enbart bebyggas med komplementbyggnader och fjärrvärmeledningarna ligger till största delen inom mark som enbart får bebyggas med komplementbyggnader på grund av riskbilden. El- och fjärrvärmeledningarnas läge innebär en viss begränsning av utvecklingsmöjligheterna för raffinaderiet, men bedöms inte innebära en betydande negativ påverkan på riksintresset. Ett genomförande av detaljplanen bedöms således inte påverka riksintresset för industriell produktion (raffinaderiet/ St1) eller riksintresset för kommunikationer (järnvägen/ Hamnbanan) negativt. Med hänvisning till denna bedömning bedöms heller inte andra riksintressen inom Ytterhamnen påverkas.

Risk

Riskbilden i Ytterhamnsområdet är generellt stor och för planen finns två riskkällor att belysa: St1 - raffinaderi och Hamnbanan - 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. I 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 cirka 50 meter från norra rälsen på Hamnbanan. Kontorsbebyggelse (ej personintensiv) får inte förekomma närmre järnvägen än 30 meter. Enligt riskutredningen bedöms sannolikheten att ett urspåret 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 och upplag 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 har skett söder om befintligt spår. 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 vara utformat med beaktande av de illustrerade skyddsområdena.

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

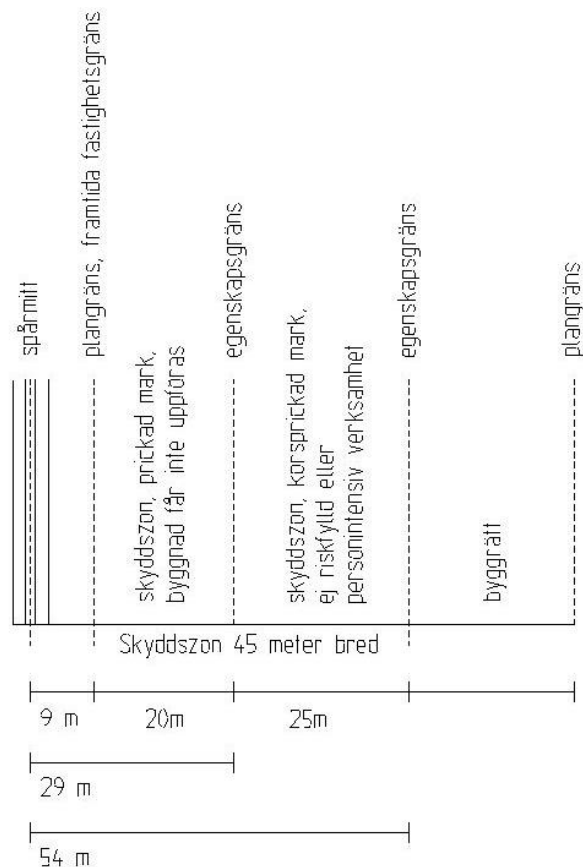
Hamnbanan utgör led för transporter av farligt gods. I planförslaget har den rekommenderade fysiska ramen kring leder beaktats genom att ingen bebyggelse får uppföras (undantaget komplementbyggnader och tekniska anläggningar) eller risk- eller personintensiv verksamhet får förekomma närmre än 50 meter från allmän järnväg. Kontor i form av t.ex. byggnader innehållande kontrollfunktioner som inte ut personintensiv verksamhet får förekomma 30 meter från allmän järnväg.

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 Hamnbanans spårmitt. Komplementbyggnader och tekniska anläggningar föreslås kunna placeras närmre.

Planförslagets utformning med beaktande av elsäkerhetsföreskrifter

Plankartan har utformats med skyddszoner genom prickad och korsprickad mark samt andra begränsande planbestämmelser. Till exempel utgör den del av detaljplanen som ligger närmst järnvägen "prickad mark – byggnad får inte uppföras", vilket innebär att byggnader inte kan förekomma för nära järnvägen enligt elsäkerhetsföreskrifterna då denna zon är mellan 14 och 25 meter bred. Norr om den prickade marken finns en zon med "korsprickad mark" inom vilken personintensiv eller riskfylld verksamhet inte får förekomma. Den sammanlagda bredden på dessa zoner är 45-50 meter. Plangränsen ligger mellan 4,5-9 meter från spårmitt. Det innebär att en skyddszon mellan raffinaderiet och järnvägen är säkerställd i detaljplanen genom att det mellan järnväg(spårmitt) och kvartersmark där t.ex. explosiva varor kan förekomma är cirka 50-55 meter. Med anledning av ovan nämnda skyddszoner i plankartan och kompletterande begränsande planbestämmelser bedöms elsäkerhetsföreskrifterna vara beaktade. Se nästa sida för principsektion över avstånd mellan spårmitt och planområdet.



Figur 11 Principsektion över avstånd mellan spårmittpunkt och viktiga gränser inom planens västra del

Sammantagen bedömning av riskbilden

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

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 riskspekterna. 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 provas 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.

Martin Storm
Tf enhetschef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare