



Utställningsutlåtande

SBN Datum: 2023-05-23
Utfärdat: 2023-04-28
Dnr: SBF-2023-00439, 0432/13

Sirpa Antti-Hilli
Telefon: 031-368 16 09
E-post: sirpa.antti-hilli@stadsbyggnad.goteborg.se

Aktbeteckning: 2-5252

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

Utställningsutlåtande

Genomförande

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 samråd under tiden 18 december 2013 till 21 januari 2014. Planförslaget har sedan varit utställt under tiden 11 juni till 27 juni 2014. Planförslaget har under samma tid sänts till berörda nämnder, styrelser och föreningar enligt bifogade lista över samrådskrets.

Efter granskningstiden har frågan om ledningsrätt för vissa av de befintliga starkströmsledningarna och fjärrvärmeledningarna inom planområdet uppkommit och synpunkter i frågan inkom från St1 och Göteborg Energi. Detaljplanen togs till byggnadsnämnden 2016-10-25 med avsikt att anta detaljplanen. Ledningsrätt föreslogs för starkströmsledningarna men inte för fjärrvärmeledningarna, med hänvisning till påverkan på riksin-tresset. Byggnadsnämnden återremitterade ärendet med avsikt att planen skulle säkerställa ledningsrätt eller annat skydd för berörda fjärrvärmeledningar.

Efter återremissen har förhandlingar och diskussioner pågått mellan Göteborg Energi AB och St1 Refinery AB för att nå samsyn kring utformningen av detaljplanen. Den aktuella utformningen av detaljplanen har nu godkänts av Göteborg Energi AB och St1 Refinery AB och detaljplanen innebär att ett E-område (teknisk anläggning) införs som

omfattar GEAB:s anläggningar. Planens utformning har även stämts av med Trafikverket.

Sammanfattning

Samtliga begärda yttranden, utom från Försvarmakten, Skanova, Vattenfall Eldistribution, Fortum och Swedegas har kommit in.

Allvarligaste invändningen bland inkomna synpunkter under granskningstiden gäller påverkan på riksintressena Hamnbanan och raffinaderiet samt riskaspekten mellan Hamnbanan och raffinaderiet.

Efter ytterligare samråd efter utställningen med Trafikverket och Länsstyrelsen angående riksintressena och riskfrågan har planhandlingarna kompletterats med bestämmelser och beskrivningar som hanterar riskfrågan och påverkan på riksintresset.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och ev. beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Fastighetsnämnden tillstyrker detaljplanen.

2. Göteborg Energi Nät AB framför att u-område även bör gälla anläggningar tillhörande fjärrvärmeledningar, såsom pumpstationen. Ledningsrätter gäller även pumpstationen inne på St1's område.

Kompletterande yttranden har inkommit efter granskningstiden. Dessa finns att läsa på stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommentar: Göteborg Energi har meddelat att de avser ta bort sin fjärrvärmeledning i planens södra del, östvästlig riktning samt den pumpstation som ligger i planområdets centrala del. Det är heller inte aktuellt med ledningsrätt för starkströmsledningen i nord-sydlig riktning i mitten av området.

Planens utformning har stämts av med Göteborg Energi och St 1 och detaljplanens utformning enligt antagandehandlingen har accepterats av båda parter.

3. Göteborgs Hamn AB tycker det är positivt att planhandlingarna är reviderade med hänsyn till påverkan på riksintresset Göteborgs Hamn, risker, komplementbyggnader och ledningar. Om Trafikverket och staden är överens om att Hökebangården inte har en funktion i det övergripande järnvägssystemet är GHAB beredd att acceptera detta. GHAB ser dock ett stort framtida behov av ytterligare områden inom Göteborgsområdet som är lämpliga för utveckling av järnvägskapaciteten i Ytterhamnarna, en kapacitetshöjning som är nödvändig för att kunna svara upp mot dubbelspår på Hamnbanan.

Bestämmelsen "Kontor får inte placeras närmre än 30 meter från allmän väg och järnväg" bör ses över om verkligen 30 meter även ska gälla från allmän väg. Detta strider mot fördjupad översiktsplan för sektorn "Transporter av farligt gods" där kontorsbebyggelse längs med vägar medges fram till 50 meter från vägen. I planbeskrivningen framgår inte motiv till varför detta avstånd ska krympas från 50 till 30 meter.

Kommentar: Synpunkt angående utveckling av järnvägskapaciteten noteras.

Avstånd allmän järnväg/väg: Den zon som utgörs av prickad och korsprickad mark är sammanlagt cirka 50 meter bred. Personintensiv kontorsverksamhet placeras med andra ord minst 50 meter från allmän järnväg och väg. De eventuella kontor som skulle kunna vara aktuella 30 meter från allmän järnväg är de som placeras inom korsprickad mark där enbart komplementbyggnader och ej personintensiv verksamhet får förekomma, till exempel byggnader innehållande kontrollfunktioner. Detta bedöms uppfylla riktlinjerna i den fördjupade översiktsplanen. Plankartan justeras inte, planbeskrivningen förtydligas.

4. Nämnden för kretslopp och vatten framför att det inom området finns en underjordisk anläggning som innebär restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygglov ska beviljas ska samråd ske med kretslopp och vatten om åtgärdens påverkan på anläggningen.

Kommentar: Ovanstående framgick av utställningshandlingarna som en planbestämelse. Inför antagande ändras denna bestämmelse till att enbart vara en upplysning då en detaljplan inte kan reglera ett samrådsförfarande inför bygglov.

5. Kulturnämnden framför att det inom och i direkt anslutning till planområdet finns två resta stenar. Den ena stenen med fornlämningsnummer Lundby 180 är en rest minnessten över vägen mellan ”flyghamnen” (Torslanda flygplats) och Hästervik som byggdes som nödhjälpsarbete 1921-1923.

Den andra stenen med beteckning Lundby 250 är en vägvisare i granit som visar riktningen mot Göteborg och mot Björlanda.

Dessa stenar bör skyddas och i möjligaste mån stå kvar på ursprunglig plats så att de fortsättningsvis kan berätta om äldre vägsystem.

Kommentar: Minnesstenen står intill den befintliga verksamhetsanläggningen, inom byggrätten i områdets västra del. Vägmarkesstenen står inom prickad mark, i det sydvästra hörnet. Markeringen ”R” framgår på plankartan. Planbeskrivningen kompletteras med information om stenarna.

6. Miljö- och klimaternämnden tillstyrker fortsatt planarbete men föreslår att markmiljöavsnittet förtydligas ytterligare med att det finns risk för att förorening kan förekomma. Det är bra att det i planbeskrivningen anges att en översiktlig markmiljöundersökning ska göras om markarbeten ska utföras. Dock betonas i samrådsredogörelsen att planbeskrivningen inte anger att det finns risk för föroreningar. Miljönämnden ställer sig då frågande till varför det ska göras en översiktlig markmiljöundersökning om det inte finns någon risk. Enligt miljönämnden mening finns det en risk. – det har bedrivit bångård/industriell verksamhet under lång tid och det finns schaktmassor i området. Planområdet ingår dessutom i ett område som utpekats som riskområde för föroreningar (fördjupad översiktsplan för förorenade områden). Miljönämnden menar att det är en väsentlig skillnad mellan att det finns risk för markföroreningar och att det finns uppgifter om att det förekommer markföroreningar (vilket planbeskrivningen anger att det inte finns i det här fallet).

Att det finns en risk för föroreningar är inte detsamma som att eventuella föroreningar är en direkt risk för miljön med en markanvändning som detaljplanen medger – det kan konstateras först efter att en markmiljöundersökning görs inför eventuella markarbeten.

Avsnittet under rubriken *Förorenad mark* föreslås förtydligas genom att ange att det finns risk för föroreningar. Det blir då också en tydligare motivering till varför en översiktlig markmiljöundersökning ska göras om markarbeten ska utföras.

Kommentar: Stadsbyggnadsförvaltningen noterar ovanstående förtydligande och planbeskrivningen justeras angående risk för föroreningar.

7. Park- och naturnämnden noterar att planförslaget inte innebär att förvaltningen får ökade driftskostnader. Planförslaget innebär inte 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. Planen antas inte direkt påverka mosshumlans eller kustbandbiets livsmiljö och har inte någon betydande miljöpåverkan. Däremot kan eventuella ledningsarbeten, som är en följd av planen, påverka livsmiljöerna för dessa arter. Grävs marken upp i samband med ledningsomläggningar bör inventeringar göras i god tid innan för att säkerställa arternas fortlevnad. Om framtida projekt på platsen riskerar livsmiljöerna måste adekvata kompensationsåtgärder genomföras. Utredning och förslag till eventuella kompensationsåtgärder bör göras av

konsult med särskild entomologisk kompetens (kompetens om insekter). De båda djuren är aktiva under vår och sommar och eventuella fältinventeringar bör därför genomföras under denna tid.

Kommentar: Några ledningsarbeten är inte aktuella som en direkt följd av planens genomförande. Det finns inte möjlighet att med detaljplanen som medel reglera eventuella framtida markprojekt. I yttrandet nämnda åtgärder åligger fastighetsägaren, som har informerats.

8. Räddningstjänsten Storgöteborg noterar att skyddsavstånd har bibehållits, samt att de har tydliggjorts i plankartan. Det kan inte uteslutas att användningsområdet av den mark som tillfaller St1 kommer inneha vissa begränsningar, men detta kommer att klargöras vid separat prövning när St1 i framtiden ansöker om ny verksamhet på denna mark. Räddningstjänsten har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

9. Stadsdelsnämnden Västra Hisingen avstår från att yttra sig.

10. Trafiknämnden har inget att erinra.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

12. 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

Länsstyrelsen yttrade i samrådsskedet att ändring av markanvändning från nuvarande trafikområde till industriändamål innebär att planskydd för möjligheten till tågbildning på egen spåranläggning försvinner. Länsstyrelsen ansåg att St1's spåranläggning, i sådan omfattning att tågbildning kan ske, i planen ska bestämmas till markanvändningen trafikområde järnväg. Synpunkten har inte beaktats i utställningshandlingarna och kvarstår därför.

Risk

Trafikverket har i separat yttrande påpekat att planområdet berörs av elsäkerhetsföreskrifterna ELSÄK-FS 2008:1. Delar av denna information framgår i planbeskrivningen men Trafikverket anser att även planbestämmelserna alternativt plankartan behöver kompletteras med att ELSÄK-FS 2008:1 måste beaktas inom områdena för prickad mark/skydd och korsprickad mark.

Länsstyrelsen anser att en skyddszon ska utläggas i plankartan längs den elektrifierade Hamnbanan som motsvarar restriktioner och skyddsavstånd enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter.

Synpunkter på förslagshandlingen

Länsstyrelsen yttrade i samrådsskedet att ledningar ovan mark kan hindra insatser vid olycka eller incident. Synpunkten är beaktad genom att l-område utgått från planen. Länsstyrelsen vill påpeka att även upplag och exempelvis avsaknad av snöröjning kan försvåra en insats och anser att frågan bör stämmas av med räddningstjänst och infrastruktureförvaltare samt även lantmäterimyndighet om möjligheten att säkerställa tillgänglighet genom servitut.

Trafikverket anser i sitt yttrande att det behövs ytterligare avstämning kring plankartan och planbestämmelsernas utformning innan ett antagande av planen. Efter ändring av planen bör avstämning även ske med Länsstyrelsen.

Kommentar: Riksintresset Hamnbanan: Markanvändningen J innebär inte att plan-skydd och möjligheten till tågbildning på egen spåranläggning försvinner. Anläggningen kommer kunna fortsätta nyttjas på det vis den nyttjas idag. Industrispår på industrimark är vanligt förekommande. Järnvägsspår får anordnas inom prickad mark. St1 är den enda verksamheten som har tillträde till Hökebangården och ingen annan verksamhet nyttjar bangården. Gränsen i sydöstra hörnet har reviderats enligt överenskommelse med Trafikverket så att det så kallade skyddsspåret öster om Hökebangården fortsatt tillhör Hamnbanan. Gränsen har anpassats efter avtal mellan dåvarande Banverket och Shell gällande drift och underhåll. Planbeskrivningen kompletteras för att redovisa ovanstående. Möjligheterna till underhåll av Hamnbanan bedöms inte hindras av planens genomförande. Avstämning har skett med Trafikverket. Markanvändningen J bedöms därmed kunna kvarstå.

Risk: Elsäkerhetsföreskrifterna gäller även om inte de inte finns med som planbestämmelse på plankartan. ELSÄK kan dessutom förändras och då blir en bestämmelse med hänvisning till ELSÄK inaktuell. Istället har plankartan utformats med hänsyn till ELSÄK, då skyddszoner med prickad och korsprickad mark och andra begränsande planbestämmelser föreslås. Texten utgör den del av detaljplanen som ligger närmast järnvägen prickad mark, vilket innebär att byggnader inte kan förekomma för nära järnvägen enligt elsäkerhetsföreskrifterna då denna zon är mellan 14 och 25 meter bred. Vidare är skyddszon mellan raffinaderiet och järnvägen även säkerställd i detaljplanen genom att det mellan järnväg(spårmitt) och kvartersmark där explosiva varor kan förekomma är cirka 50-55 meter genom att planen är utformad med zoner med prickad och korsprickad mark med en sammanlagd bredd om 45-50 meter (plangränsen ligger mellan 4,5-9 meter från spårmitt vilket förtydligas i planbeskrivningen). Enligt diskussioner med Trafikverket och utställningsyttrandet framkommer att "byggnader eller någon byggnadsdel av elsäkerhetsskäl normalt inte får förekomma inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen. För höga byggnader kan större avstånd eller särskilda skyddsåtgärder krävas. Förenklat kan detta sammanfattas att det krävs ett avstånd på 9 meter från närmsta spårmitt. ELSÄK reglerar även avstånd till områden med brännbart material och områden med explosionsrisk. Exempelvis ska det vara ett avstånd på minst 50 meter mellan kontaktledning och förråd med explosiva varor och ett avstånd på minst 15 meter mellan kontaktledning och riskområde för explosiv atmosfär." Med anledning av ovan nämnda skyddszoner i plankartan och kompletterande begränsande planbestämmelser bedöms elsäkerhetsföreskrifterna vara beaktade. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av elsäkerhetsföreskrifterna och hur detaljplanen har utformats för att beakta föreskrifterna. Avstämning har skett med Trafikverket i frågan.

Detaljplanen ger inget planstöd för luftburna ledningar.

Skyddsbestämmelse om framkomst vid räddningsinsats kompletteras till att omfatta även upplag.

Samråd har kontinuerligt skett med räddningstjänsten, som framfört att de inte har några erinringar på planförslaget. Frågan om servitut för att säkerställa framkomligheten har stämts av med räddningstjänst som framför att de inte anser sig behöva ett servitut. Lantmäterimyndigheten framför att det inte går att bilda servitut som tvingar någon part att snöröja sin mark. Det går att bilda servitut för insatsväg men enligt lantmäteriet är det då servitutshavaren som är ansvarig för att röja det som behövs röjas, vilket i detta fall skulle vara räddningstjänsten. Räddningstjänsten framför vid

avstämning med stadsbyggnadskontoret att de inte önskar ett sådant servitut och att deras räddningsvägar i området är tillfreds.

Avstämning med Trafikverket och Länsstyrelsen: Avstämning har efter utställningstiden skett med Trafikverket och Länsstyrelsen. Ovanstående har förtydligats och Länsstyrelsen har meddelat att planen inte kommer att överprövas.

13. Trafikverket

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 – Skandiahallen och nuvarande förslag innebär att Hamnbanan kommer kompletteras med ett ytterligare spår söder om befintligt järnvägsspår.

Planförslaget får inte negativt påverka nuvarande och framtida användning av Hamnbanan. Sedan samrådet är planförslaget kompletterat med planbestämmelser, vilket är mycket positivt. Trafikverket anser dock att plankartan behöver kompletteras med ytterligare information som säkerställer att området närmst Hamnbanan ska utformas i samråd med Trafikverket.

Närhet till Hamnbanan

Hamnbanan angränsar till planområdet och i närhet till järnvägens högspänningsledningar (kontaktledningar) gäller Elsäkerhetsverkets föreskrifter ELSÄK-FS 2008:1. Det betyder att byggnader eller någon byggnadsdel av elsäkerhetsskäl normalt inte får förekomma inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen. För höga byggnader kan större avstånd eller särskilda skyddsåtgärder krävas. Förenklat kan detta sammanfattas till att det krävs ett avstånd på 9 meter från närmsta spårmittpunkt.

ELSÄK-FS 2008:1 reglerar även exempelvis avstånd till områden med brännbart material och områden med explosionsrisk. Exempelvis ska det vara ett avstånd på minst 50 meter mellan kontaktledning och förråd med explosiva varor och ett avstånd på minst 15 meter mellan kontaktledning och riskområde för explosiv atmosfär enligt ELSÄK-FS 2008:1.

Delar av denna information framgår i planbeskrivningen men Trafikverket anser att även planbestämmelserna alternativt plankartan behöver kompletteras med att ELSÄK-FS 2008:1 måste beaktas inom områdena för prickmark/skydd och korsprickad mark samt att samråd krävs med Trafikverket vid bygglov eller andra (icke bygglovspliktiga) åtgärder eller arbeten. Det kan exempelvis vara utformning och uppförande av stängsel eller upplag i närheten av Hamnbanan etc. Trafikverket anser även att det behövs ytterligare avstämning kring plankartan och planbestämmelsernas utformning.

Gränsdragning

Det är viktigt att punkter/platsen där järnvägsanläggningen (spår) övergår i St1's ägo är inmätt. Denna plats är utmärkt med skylt och behöver mätas in för att säkerställa att detaljplanekartans gränser är korrekta.

Ledningar

I samband med detaljplanen kommer den bro som finns för spåren på Hökebangården över rörledningsstråket till viss del tillhöra St1 och till viss del Göteborg Stad. Trafikverket vill informera att bron är idag i en konstruktiv funktion (och i dåligt skick). Hamnbanans spår flyttades söderut på en ny bro med högre belastningsförutsättningar i

samband med elektrifieringen av Hamnbanan. I den kommande dubbelspårsutbyggnaden kommer det nya spåret läggas söder om befintlig Hamnbana.

Kommentar: Planförslaget bedöms inte negativt påverka nuvarande och framtida användning av Hamnbanan.

Närhet till Hamnbanan: *Elsäkerhetsföreskrifterna gäller även om inte de inte finns med som planbestämmelse på plankartan. ELSÄK kan dessutom förändras och då blir en bestämmelse med hänvisning till ELSÄK inaktuell. Istället har plankartan utformats med hänsyn till ELSÄK, då skyddszoner med prickad och korsprickad mark och andra begränsande planbestämmelser föreslås. Tex utgör den del av detaljplanen som ligger närmast järnvägen prickad mark, vilket innebär att byggnader inte kan förekomma för nära järnvägen enligt elsäkerhetsföreskrifterna då denna zon är mellan 14 och 25 meter bred. Vidare är skyddszon mellan raffinaderiet och järnvägen även säkerställd i detaljplanen genom att det mellan järnväg(spårmit) och kvartermark där explosiva varor kan förekomma är cirka 50-55 meter genom att planen är utformad med zoner med prickad och korsprickad marken med en sammanlagd bredd om 45-50 meter (plangränsen ligger mellan 4,5-9 meter från spårmit vilket förtydligas i planbeskrivningen). Enligt diskussioner med Trafikverket och utställningsyttrandet framkommer att "byggnader eller någon byggnadsdel av elsäkerhetsskäl normalt inte får förekomma inom 5 meter från någon del av järnvägsanläggningen. För höga byggnader kan större avstånd eller särskilda skyddsåtgärder krävas. Förenklat kan detta sammanfattas att det krävs ett avstånd på 9 meter från närmsta spårmit. ELSÄK reglerar även avstånd till områden med brännbart material och områden med explosionsrisk. Exempelvis ska det vara ett avstånd på minst 50 meter mellan kontaktledning och förråd med explosiva varor och ett avstånd på minst 15 meter mellan kontaktledning och riskområde för explosiv atmosfär." Med anledning av ovan nämnda skyddszoner i plankartan och kompletterande begränsande planbestämmelser bedöms elsäkerhetsföreskrifterna vara beaktade. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av elsäkerhetsföreskrifterna och hur detaljplanen har utformats för att beakta föreskrifterna.*

Detaljplanen reglerar markanvändningen och hur bebyggelse ska utformas. Den kan inte styra att en aktivitet ska utföras, t.ex. att utformningen av en bygglovspliktig eller ej bygglovspliktig åtgärd ska samrådas med tredje part innan bygglov ges eller åtgärden utförs.

I en detaljplan prövas och utformas en byggrätt. Med det som bakgrund går det heller inte att i bygglovsskedet begränsa den byggrätten till att den åtgärd som önskas (och som följer detaljplanen) ändå ska samrådas med annan part för att bygglov ska kunna beviljas.

Det finns ett antal åtgärder som kan utföras utan bygglov, tex är inte ett Gunnebostaket bygglovspliktigt. Plan- och bygglagen möjliggör inte utökning av bygglovsplikten i detaljplan till att gälla staket. Det finns heller inte stöd i PBL att kräva att ett stakets utformning ska samrådas med tredje part. Om en sådan åtgärd är aktuellt så får ett samråd därför ske civilrättsligt fastighetsägare emellan.

I detaljplan föreslås en bestämmelse som reglerar att det inom en zon närmst järnvägen inte får förekomma upplag och anordningar som förhindrar en räddningsinsats. Detta möjliggör eller säkerställer inte att samråd kommer ske med Trafikverket vid en eventuell åtgärd, dock påtalar bestämmelsen återhållsamhet vad gäller anordningar och upplag i området närmst järnvägen.

Innan antagagande har de förslagna gränserna i planen stämts av med berörda parter, St1, Göteborg Energi och Trafikverket och inga återstående frågor finns angående de föreslagna gränserna.

Sakägare

14. Gryaab vill uppmärksamma att det finns undermarksanläggningar (tunnlar) i närområdet som kan påverkas vid framtida byggnation. Det gäller Gryaabs tunnlar, men även andra tunnelägare.

Kommentar: På plankartan finns en upplysning om att det "Inom plan- och närområdet finns underjordisk anläggning som kan innebära restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygg- eller marklov beviljas bör samråd ske med anläggningens ägare för bedömning om åtgärdens påverkan på anläggningen."

15. St1 har beträffande planförslaget följande krav:

De förutsättningar som rädde för snart 30 års sedan, då avtal ingicks, ska gälla. Affärsuppgörelsen mellan kommunen och raffinaderiet har ännu inte blivit slutligt reglerad. Intentionerna i de upprättade avtalen var att raffinaderiet skulle erhålla motsvarande värdefull mark från kommunen, som kommunen erhöll från raffinaderiet samt att möjliggöra för raffinaderiet att kunna nyttja marken för raffinaderiverksamhet. Detta innebär att ändringen av detaljplanen ska utformas så att intentionerna i träffade avtal uppfylls.

St1 påtar att den verksamhet som raffinaderiet bedriver är av stort riksintresse. För att kunna anpassa verksamheten till de förutsättningar som bl.a. marknaden ställer är det av yttersta vikt att raffinaderiet får tillgång till berört område, i enlighet med träffade avtal och avsedda intentioner. St1 vill med bestämdhet poängtera att planförslaget inte i tillräcklig omfattning tagit hänsyn till att raffinaderiet är klassat som riksintresse. Planförslaget behandlar till största delen säkerställandet av Hamnbanan. St1 konstaterar att Hamnbanan klassas som en riskkälla för raffinaderiet bland annat på grund av de många transporterna med farligt gods.

Raffinaderiet har alltid i samband med framtagande av olika planer klargjort att raffinaderiet under inga som helst omständigheter kommer att acceptera åtgärder i anslutning till raffinaderiområdet som innebär att nuvarande och framtida verksamhet påverkas eller inskränks. Raffinaderiet har dock inga erinringar mot att Hamnbanan är placerad inom raffinaderiets skyddszon, under förutsättning att verksamheten inte påverkas eller inskränks. Då Hamnbanan avses utökas med ett spår ska placeringen av det befintliga också utredas. Det ovan framförda innebär att om så krävs ska befintligt och planerat järnvägsspår inom berört område (raffinaderiets skyddszon) anpassas till de avtalade förutsättningarna och intentionerna. Detta för att de båda riksintressena raffinaderiet och Hamnbanan ska kunna bedrivas utan onödiga inskränkningar.

Beträffande de föreslagna avgränsningarna vill St1 klargöra att Hökebangårdens utbredning och storlek framgår av träffat avtal med tillhörande bilagor, daterat 1986-12-05 och 1986-12-08 mellan Göteborgs kommun och dåvarande Shell Raffinaderi AB. St1 accepterar inga inskränkningar i det avtalade markområdet.

Inskränkningar vid bergskärningen för järnvägen eller föreslaget intrång på och fastighetsreglering av raffinaderiets markområde (T₁) i sydöstra hörnet av Bräcke 42:1 accepteras inte. Den avtalade fastighetsregleringen avser kompensation för mark som kommunen sedan länge erhållit från raffinaderiet. Någon ytterligare markreglering av området accepteras inte.

St1 vill klargöra att markområdet mellan område T₁ och Hamnbanan inte kan nyttjas eller har nyttjats för drift och underhåll av järnvägen. Marken är belägen ett par meter över järnvägen och med en kraftig släntlutning vid anslutning till järnvägen. Området är även kraftigt igenvuxet av träd och buskar. St1 informerar även om att ovankant på bergsskärning är belägen cirka 5-6 meter från Hamnbanans spårmitt.

St1 kräver ett klarläggande beträffande befintliga ledningar under och ovan jord belägna inom Hökebangården. Stadsbyggnadskontoret ska ta fram ett ritningsunderlag där ledningarnas placering och sträckning framgår, vilka som är ägare samt vilka ledningar som är allmänna eller privata. Därefter kan St1 ta ställning till om dessa kan påverka raffinaderiets framtida verksamhet.

St1 har tidigare påtalat att en markundersökning måste utföras inom berört område för att klargöra statusen på markområdet.

I övrigt hänvisas till tidigare framförda krav i skrivelse daterad 2014-01-27.

Kompletterande yttranden har inkommit efter granskningstiden. Dessa finns att läsa på stadsbyggnadskontoret.

Kommentar:

Förutsättningar vid avtalets träffande: Förutsättningarna har förändrats och det finns inga lagliga stöd att bortse från detta när en detaljplan tas fram enligt dagens lagstiftning. Annan lagstiftning för fysisk planering, än den vid tiden för avtalets träffande, gäller idag. Det finns inga övergångsbestämmelser i gällande lagstiftning (plan- och bygglagen och miljöbalken) som möjliggör att man frångår dagens bestämmelser och krav med hänsyn till ett avtal. Planen är utformad så att raffinaderiet kommer att kunna nyttja en betydligt större del av sin fastighet till raffinaderiverksamhet än vad gällande detaljplan medger.

Enligt plan- och bygglagen och miljöbalken ska vid planering där två riksintressen berörs en sammanvägning göras mellan de olika intressena. Med plan- och bygglagen och miljöbalken som stöd har detaljplanen utformats med hänsyn till båda intressena genom att mark får tas i anspråk närmre allmän järnväg än brukligt, under förutsättning att vissa begränsningar införs. Då det är St1 som önskar utveckla sin verksamhet, ska detta ske med hänsyn till omgivningen. Hamnbanan går under inga omständigheter att bortse ifrån. Ett vidare resonemang om förhållandet mellan de båda intressena framgår i planbeskrivningen, se bland annat avsnitt Konsekvenser. St1 utgör även en risk för verksamheten på Hamnbanan och vice versa, därav begränsningarna. Begränsningarna syftar därför även till att skydda den verksamhet (just nu raffinaderi) som ryms inom detaljplanen och tillåter till exempel inte att byggnader, där personer kan uppehålla sig eller personintensiv verksamhet förekomma, för nära järnvägen där olyckor med farligt gods kan ske.

Detaljplanen innebär inte att dagens verksamhet inskränks, utan att den kan utvecklas.

Planavgränsning i förhållande till avtalsområde: I överföringen från en på papper redovisad gräns i liten skala måste en intolkning göras av avtalsgränsen till ett digitalt underlag som kan användas idag. Planens gränser följer i princip det påtalade markavtalets gränser, gränser som dessutom är intolkade till St1's fördel. Göteborgs stad bedömer att avtalets gränser är uppfyllda.

Planens utformning har stämts av med Göteborg Energi och St 1 och antagandehandlingen har accepterats av båda parter.

Plangränsen vid bergsskärningen föreslås ändras tillbaka och flyttas söderut enligt synpunkter från St1. Trafikverket har gjort bedömningen att de klarar att utföra skötsel av slänten med plangränsen 9 meter från Hamnbanans spårmitt likt samrådshandlingen.

Trafikverket har uppmärksammat stadsbyggnadskontoret på ett avtal mellan gamla Banverket och dåvarande Shell gällande skyddsspår och växlar som tillhör

Hamnbanan. I öster justeras därför gränsen efter detta avtal. Ändring av plangränsen för detta ändamål påverkar inte Hökebangårdens funktion eller St1 's möjligheter att utveckla sin verksamhet. I övrigt utgår T₁ enligt St1 's synpunkt.

Ritningsunderlag för allmänna ledningar inom planområdet har levererats till St1. För mer information om ledningarna hänvisas till bl.a. Trafikverket, Göteborgs Energi och Kretslopp och vatten (Göteborgs stad).

Ändringar

Planförslaget har reviderats efter återremissen utifrån dialog med berörda parter, St1 Refinery AB och Göteborg Energi AB.

Fjärrvärmeledningar i nordsydlig riktning och mottagningsstation med tillbehör för fjärrvärme i planens östra del säkerställs genom användningen E – teknisk anläggning samt u-område.

Redaktionella samt mindre förändringar i planbeskrivningen har gjorts för att förtydliga planens innebörd.

Martin Storm
Tf Enhetschef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Miljö- och klimatnämnden
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden Västra Hisingen
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Länsstyrelsen
Försvarmakten
Skanova Nätplanering
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB

Sakägare

Hämtas från fastighetsförteckningen

Övriga

Fortum
Swedegas