



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

BN 2018-11-27
Diarienummer: 1623/15
Aktbeteckning: 2-5370

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

Detaljplan för Verksamheter m.m. vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 19 december 2017 att genomföra samråd för detaljplane-förslaget. Förslaget har sänts för yttrande enligt bifogad lista över samråds-krets, bilaga 1, under tiden 24 januari 2018 – 6 mars 2018. Ett samrådsmöte anordnades 1 februari 2018.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och på stadsdelsbiblioteket i Lundby. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt/.

Sammanfattning

Många yttranden har inkommit från villaområdet i norr avseende framför allt skala, skuggning, insyn, grönytor, trafik och störningar. Dessutom har synpunkter inkommit från kommunala och statliga instanser kring behov av att klarlägga de trafikala frågorna, påverkan på en biotopskyddad trädrad längs Solskiftesgatan, ledningskonflikter vid föreslagna byggrätter samt behov av att revidera och ta fram utredningar.

Planförslaget har reviderats avseende höjder och utbredning för byggrätterna i norr mot villaområdet för att minska påverkan för villorna. Byggrätten för parkeringshus/kontor har tagits bort och byggrätten vid Solskiftesgatan har minskat i längdutbredning och höjd samt genom ökat avstånd till angränsande trädallé. Genom egenskapsbestämmelser avseende park- och naturkaraktär säkerställs att inte hela området blir hårdgjort. På så sätt har flera av villaägarnas önskemål kunnat tillmötesgå.

Kontoret har bedömt att detaljplanens genomförande inte medför betydande försämringar för de närboende med hänsyn till att förändringarna sker i tätbebyggt område och planen dessutom innebär en förtätning av befintligt verksamhetsområde där planen säkerställer att bebyggelse närmast villaområdet hålls låg. Kontoret bedömer att det allmänna intresset av fler arbetsplatser centralt i staden med bra förutsättningar för ett hållbart resande väger tyngre än de ändrade förhållandena för de närboende.

Ett u-område har lagts till för alla befintliga nödvändiga ledningsrätter och byggrätten söder om den föreslagna linbanestationen, där flertalet ledningar ligger, har ändrats till markparkering och allmän plats, gata, för slänt och dagvattenhantering.

Allmän plats Gata har justerats, framförallt vid den nya tillfarten från Eriksbergsmotet, utifrån justerat trafikförslag. Vissa höjder och största exploateringsstal har justerats för att bättre vara anpassade till verksamhetens framtida behov. Planområdet har utökats i nordost för att undvika utfart från parkeringshus mot den bostadsbebyggelse som ska uppföras öster om planområdet. Hembygdsgården och angränsande del av Prästvägen har utgått från planområdet, då byggrätten för Hembygdsföreningen inte avses ändras.

Trafikanalyser har tagits fram som visar hur exploateringen påverkar trafikstrukturen i området, och en mobilitets- och parkeringsutredning visar på sätt att öka förutsättningarna för att ta sig till området med andra färdmedel än bil. Åtgärderna rekommenderas men är inte bindande då Volvo inte avser sänka parkeringstalet under vad kommunen bedömt lämpligt. Inför granskningen har flera utredningar tagits fram eller reviderats.

Utanför planområdet har Volvo åtagit sig att rusta upp de grönområden som angränsar till villaområdet, för att höja deras upplevelsevärden. Detta tas upp i exploateringsavtalet men är en frivillig åtgärd som kommunen inte kan kräva.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i planhandlingarna.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, fastighetsägare och trafikkontoret för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag med flera

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret ser positivt på den satsning på näringslivet som detaljplaneförslaget möjliggör. Under förutsättning att finansieringen för utbyggnaden av allmänna platser samt de för detaljplaneförslaget nödvändiga åtgärderna utanför planområdet kan säkerställas ställer sig Fastighetskontoret positivt till detaljplaneförslaget.

Samtliga planförslag som medför behov av utbyggnad av nya av- och påfarter till Lundbyleden samt stängning av signalplankorsningen Inlandsgatan/Lundbyleden bedöms behöva bidra ekonomiskt till nämnda åtgärder. Det finns även ett finansieringsavtal mellan Trafikverket, Trafiknämnden och Fastighetsnämnden men då trafikförslaget håller på att omarbetas och ytterligare trafiklösningar ska tillkomma bedöms kostnaden ändras och avtalet behöver skrivas om.

I planområdets södra del har bestämmelsen x använts. Betydelsen av detta är att enskild mark ska vara allmänt tillgänglig för gång- och cykeltrafik. Fastighetskontoret anser att område bör utformas som allmän plats för gång- och cykeltrafik.

Innan Fastighetskontoret kan ta ställning till genomförandet så bör ovan nämnda övervägande samt de ekonomiska förutsättningarna utredas vidare.

Kommentar:

Gång- och cykelvägen mellan den planerade linbanestationen och bostadsområdet i väster ändras till allmän platsmark gång och cykel. Dialog pågår mellan staden och Trafikverket om avtal och genomförande. En genomförbarhetsstudie håller på att tas fram där genomförbarhet och ekonomi studeras samlat.

2. Göteborg Energi AB (GE)

Göteborg Energi Nät AB

Befintliga ledningar och transformatorstationer som finns både norr och söder om området bedöms inte vara tillräckliga för att försörja tänkt exploatering.

Befintligt elnät i området ägs av Volvo AB och drivs som ett industrinät (IKN) som är undantagna från kravet om nätkoncession. Detaljplanen medger nya användningar som inte kan anslutas till IKN. En revidering av gränsen för IKN och det allmänna elnätet behövs.

Ett större kabelstråk med 10 kV befintliga ledningar finns utefter Herkulesgatan. GENAB planerar att byta befintliga kablar inom kort på grund av deras ålder.

Göteborg Energi vill delta i planeringen inför detaljplanen i ett tidigt skede för utplacering av nätstationer och ledningsstråk.

Göteborg Energi Fjärrvärme

Kommande byggrätter inom detaljplanen och inom angränsande plan för Linbanestationen är i konflikt med befintliga fjärrvärmeledningar. En samordning måste ske mellan planerna. En dialog krävs med GE och handläggare för båda planerna för omläggning av ledningarna.

Kapaciteten behöver ses över i och med förändrade ytor och till viss del ändring av verksamhet.

Göteborg Energi GothNet AB

Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB befintliga ledningar och kanalisering som måste beaktas och hanteras inom projektet. Dessa är redovisade på samlingskartan.

Kommentar:

Plankartan har justerats för att möjliggöra att transformatorstationer uppförs inom byggrätterna längs Gropegårdsgatan.

Volvo har en dialog med Göteborgs Energi kring IKN-områdets utbredning.

GE deltar på avstämningsmöten med SBK och Volvo kring nätstationer och ledningsstråk.

Byggrätten söder om linbanestationen har tagits bort. Ytan regleras dels till allmän plats för vägslänt och dagvattenhantering, dels till kvartersmark för markparkering. U-område har tillförts kvartersmarken.

3. Göteborgs Stads Parkerings AB

Parkeringsbolaget ser positivt på utvecklingen av området men konstaterar att det fortsätta arbetet med mobilitetsåtgärder är viktigt för att säkerställa att behovet av parkeringsplatser inte överstiger tillgången. Det finns annars en risk för att omgivande gatu- mark, som idag inte är avgiftsbelagd, kommer att användas för arbetsplatsparkering. Förutsättningarna för att ta ut en avgift bör utredas för att minska incitamenten för detta.

Parkeringsbolaget anser också att parkerings- och mobilitetslösningarna bör ses i ett sammanhang med kommande program- och detaljplanearbete för området kring och söder om Wieselgrensplatsen för att få till effektiva och ändamålsenliga sådana lösningar.

Förutom ovanstående synpunkter har Parkeringsbolaget angett generella ståndpunkter när det gäller parkering.

Kommentar:

En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram av Volvo som visar flera olika verktyg för att klara ett hållbart resande. Åtgärderna rekommenderas men är inte bindande då Volvo inte avser sänka parkeringstalet under vad kommunen bedömt lämpligt.

Detaljplanen möjliggör för ett framtida samnyttjande av parkeringsanläggningarna inne på Volvos område med de verksamheter runt Wieselgrensplatsen som i större grad nyttjas på kvällar och helger.

4. Kretslopp och vattennämnden

Kretslopp och vattennämnden framför att planbeskrivningen bör kompletteras med en beskrivning av hur avfallshanteringen och angöring för avfallsfordon kan/ska lösas inom området till alla verksamheterna.

De önskar en planbestämmelse gällande lägsta golvnivå över marknivå i förbindelsepunkt för självfall med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Skyfallsutredning måste kompletteras i samband med dagvattenutredningen.

Ledningsrätt 1480K-1990F103.1 kan utgå.

Det är viktigt att Kretslopp och vatten tillsammans med övriga ledningsägare är med i förprojektering för ledningsflyttar och att i samband med det ta fram underlag för utbyggnad och kapacitetsökning för vatten och avloppsledningar.

Utöver ovanstående framförs information som meddelats exploatören.

För att skapa förutsättningar för leverans av dricksvatten och brandvatten rekommenderas att befintlig ledning i Inlandsgatan läggs om och dimensioneras upp. Eventuellt ska en förbindelseledning mellan rondell i Inlandsgatan till befintlig vattenledning i Herkulesgatan, ca 130 m lång, byggas för att klara kapaciteten. I södra delen av planen finns en gammal vattenledning från 1911 som borde förnyas och dimensioneras upp i samband med byggnationer i området.

Söder om linbanestationen är byggrätten placerad ovanför ledningar. Kretslopp och vattens ledningar kommer behöva flyttas med den utformningen som visas i handlingen. Det är kombinerade ledningar med stora dimensioner. Kostnad för ledningsflytt faller på exploatören. Vid byggrätten söder om linbanestationen har inte Kretslopp och vatten ledningsrätt. Beroende på hur ledningsflytten kommer att bli eller hur man ändrar byggrätten kommer Kretslopp och vatten behöva ledningsrätt och U-område för dessa ledningar.

Konflikt mellan byggrätt och ledningar finns även i den västra delen av s.k. Södra stråket.

I Inlandsgatan planeras byggrätten väldigt nära ledning och bör anpassas efter befintlig ledning. Ett minsta avstånd mellan ytterkant på ledning och byggnaden i denna gatan ska vara 3 meter för att säkerställa Kretslopp och vattens driftmöjligheter.

En kombinerad avloppsledning som ligger på kvartersmark, öster om PLB-byggnaden, används endast av Volvo och borde gå över till Volvos ägande.

Vattenledningen från Inlandsgatan till Herkulesgatan klarar inte kraven på släckvatten och därför kommer uppdimensionering och ledningsutbyggnad att krävas.

Kretslopp och vatten har inte gjort kostnadsberäkningar för ledningsflyttar, kapacitetsökning och ledningsutbyggnad på grund av att vi inte har tillräcklig underlag för att göra det i nuläget.

Kommentar:

Principer för avfallshanteringen tydliggörs i planbeskrivningen, vilket har stämts av med Kretslopp och vatten.

Lägsta golvnivå över marknivå i förbindelsepunkt kan inte regleras med planbestämelse då andra alternativ än självfall är möjligt. Plankartan kompletteras med en upplysning.

Skyfallsutredningen har reviderats till granskningsskedet och en dagvattenutredning har tagits fram.

Byggrätten söder om linbanestationen har tagits bort. Några ledningar behöver inte flyttas. Ytan regleras dels till allmän plats för vägslänt och dagvattenhantering, dels till kvartersmark för markparkering. U-område har tillförts kvartersmarken.

Befintlig ledningsrätt i det öst-västliga stråket genom området görs till u-område, inom vilket befintliga ledningar ryms. Överbyggnadsrätt möjliggörs över u-området.

Byggrätten mellan linbanestationen och Inlandsgatan har justerats och anpassats till befintlig ledningsrätt, vilket har stämts av med Kretslopp och vatten.

5. Kulturnämnden

Kulturförvaltningen tillstyrker planen med följande reservationer:

- Kyrkbyskolan bör få utökat skydd med rivningsförbud
- Stensättningen Lundby 41:1 bör bevaras

När det gäller gruppen av höga byggnader i linbaneområdet har Kulturförvaltningen inget att erinra.

Kulturförvaltningen anser att kulturvärdena inom detaljplanen skall lyftas fram och målsättningen bör vara att planera för ett bevarande av stensättningen Lundby 41:1. En arkeologisk utredning i hela området kan komma att krävas för att se om det finns tidigare okända fornlämningar.

Enligt planhandlingen har exploatören skickat in en ansökan till länsstyrelsen om borttagande av berörda kvarvarande fornlämningar men ingen bebyggelse är planerad på platsen för stensättningen Lundby 41:1. Kulturförvaltningen menar att stensättningen från yngre bronsålder/äldre järnålder har placerats omsorgsfullt i landskapet och fungerar som ett historiskt ankare i ett starkt omvandlat stadslandskap.

Kommentar:

En arkeologisk utredning har tagits fram för de delar av området som länsstyrelsen bedömt nödvändigt. Stensättningen Lundby 41:1 ligger inom området för byggrätt och har blivit undersökt varefter en ansökan har skickats in till länsstyrelsen om att ta bort fornlämningen. Länsstyrelsen har meddelat att de kommer godkänna ett borttagande av

fornlämningen efter att planen vunnit laga kraft. Volvo avser bevara fornminnet så långt som möjligt och inte söka dispens direkt i anslutning till att planen vinner laga kraft.

Kyrkbyskolan har tagits bort ur planområdet inför granskningen. Några bevarandebestämmelser är därmed inte aktuella.

6. Lokalnämnden

Lokalnämnden motsätter sig uppförande av ett parkeringshus mot Hjalmar Brantingsgatan enligt föreslagen detaljplan. Föreslaget parkeringshus i fem våningar, gränsar till planerad förskola inom Detaljplanen för Bostäder m.m. vid Rambergsvallen. Förvaltningen befarar att parkeringshuset kan förorsaka mer buller och försämra luftkvaliteten. Förvaltningen ser risk för att parkeringshuset skuggar lekgården och byggnaden under stor delen av dagen under stor del av året.

Kommentar:

Parkeringshuset vid Hjalmar Brantingsgatan har studerats ytterligare. Bullerstudier visar att parkeringshuset snarare skärmar bullret från Hjalmar Brantingsgatan än att det förstärks genom reflektion. Efter avstämning med Lokalförvaltningen och bostadsbebyggelsens exploatörer sänks byggnadshöjden för parkeringshuset något samt regleras att parkeringshuset ska ha tätt tak istället för öppen takparkering. Genom ett tätt tak bedöms buller och luftföroreningar minska samtidigt som utblicken förbättras från bostäderna. Även in- och utfart till parkeringshuset har reglerats för att ske mot Hjalmar Brantingsgatan och begränsa trafiken förbi förskolan och inne i bostadsområdet.

Då parkeringshuset ligger nordväst om förskolans tomt är skuggverkan på förskolegården ytterst begränsad.

7. Miljö- och klimatanämnden

Informationen om de luftmätningar som är gjorda behöver kompletteras. Partiklar och kväveoxider visar på nivåer under samtliga gränsvärden i de mätningar som förvaltningen har mätt.

Planbeskrivningen behöver utvecklas avseende hur bullersituationen ändras vid utbyggd plan, både inom verksamhetsområdet och för kringliggande bostäder, med utgångspunkt från resultatet i de utredningar som är genomförda.

Miljöförvaltningen bedömer att en trädrad med lindar och björkar, strax utanför plangränsen i norr, ska hanteras utifrån att biotopskydd gäller. För att inte trädens kronor och rötter ska påverkas av etableringen behöver prickmark markeras i plankartan innanför plangräsen, om trädraden ska sparas.

En grönytefaktor bör räknas fram, även om inte metoden för Göteborgs stad var framtagen när detta planarbete påbörjades.

Planbeskrivningen och plankarta behöver kompletteras med beskrivning kring risker för förorenad mark och riskreducerande åtgärder. Bestämmelse i plankarta bör finnas avseende åtgärder kopplade till föroreningar.

Det krävs en väl genomtänkt kommunikationsstrategi och verktyg för de anställda och verksamma att välja hållbara resvanor. Planen behöver underlätta för cyklister och ge plats för till exempel cykelgarage och väderskyddade cykelställ/parkeringar. Förvaltningen anser att planens ambition att öka antalet arbetsplatser utan att öka antalet parkeringsplatser är helt rätt.

Miljöförvaltningen saknar flera miljöaspekter i det avslutande stycket om Miljökonsekvenser. Det behöver kompletteras med bland annat markmiljö, risk och ljudmiljö.

Det behöver motiveras på vilket sätt detaljplanen påverkar Göteborgs miljömål.

Kommentar:

Planbeskrivningens beskrivning av buller och luftmätningar har kompletterats.

Trädraden med lindar och björkar utefter Solskiftesgatan skyddas genom indragen bygggrätt.

Grönytefaktor bedöms inte nödvändigt att arbeta utifrån då planen startade innan metoden var klar. Dock har planförslaget reviderats för att säkerställa grönytor inom området genom egenskapsbestämmelserna natur och park.

Volvo har tagit fram markmiljöutredning med riskbedömning. Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning kring risker för förorenad mark och riskreducerande åtgärder. I plankartan anges en upplysning om behovet av marksanering.

En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram inför planens granskning.

Detaljplanen underlättar för cyklister genom att trafikförslaget föreslår flera nya cykelbanor.

Planbeskrivningens kapitel om miljökonsekvenser har kompletterats avseende buller samt motivering till hur planen bidrar till Göteborgs miljömål.

8. Park- och naturnämnden

Park- och naturnämnden ser positivt på förslaget då det innebär att verksamhetsområdet blir mer tillgängligt och attraktivt för fler än de som arbetar där.

För att kunna bevara trädraderna i anslutning till planområdet utefter Solskiftesgatan och Kohagsgatan behöver fyra meter utanför trädkronans droppzon och in till stammen skyddas. Dessa trädader är viktiga att bevara då de utgör en viktig grön ridå mellan befintlig villabebyggelse och den nya delen av verksamhetsområdet.

Trädraden utefter Gropegårdsgatan behöver utredas vidare om den ska bevaras eller kompenseras.

Då många nya arbetsplatser tillkommer i området är det aktuellt att se över de västra entréerna till stadsparken Kiellers park så att tillgången till parken förbättras.

Kommentar:

Trädraden utefter Solskiftesgatan skyddas genom indragen bygggrätt. På så sätt klaras avståndet om 4 meter från trädkronornas droppzon.

Trädraden utefter Gropegårdsgatan kommer inte bevaras när gatan ska försees med separata kollektivtrafikstråk i en senare etapp, men till dess kan trädraden bevaras. Trafikreservatet för etapp 2 har utformats för att begränsa intrång och inlösen av privata fastigheter. Detta innebär att gatan då inte kommer innehålla några alléträd eller liknande växtlighet vilket är en avvikelse från stadens grönstrategi. I senare dialog har Park och naturförvaltningen meddelat att de inte bedömer att allén längs Gropegårdsgatan är biotopskyddad, men att den bör kompenseras då det tas bort i genomförandet av detaljplanen. Detta kommer ske vid planering av etapp 2.

Volvo studerar tillsammans med Park- och naturförvaltningen möjligheten till förbättrade västliga entréer upp till Ramberget/Kiellers park.

9. Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)

För att RSG ska kunna upprätthålla sin geografiska täckning med en viss insatstid krävs det att utryckningsvägar, som exempelvis Gropegårdsgatan, är farbara. RSG anser därför inte att omledning via andra vägar ska behöva göras, inte heller vid skyfall.

RSG poängterar att den utförda skyfallssäkringen bör korrigeras med ett största tillåtna vattendjup på 0,2 meter efter nya riktlinjer. Utöver krav på största tillåtna vattendjup för utryckningsvägar ställs även krav på största vattendjup om 0,2 meter utanför byggnaders utrymningsvägar. Detta saknas redovisat i den utförda skyfallssäkringen.

RSG ifrågasätter riktigheten i bestämmelsen a2 kopplat till den eventuella linbanan. FSD har utfört brandutredning av byggnader längs linbanan (2017-05-16) där en kritisk infallande strålning mot linbanornas vajrar ansatts till 8 kW/m². Detta är alltså inget mått på brandbelastning, vilket planbestämmelsen antyder. Det material som ligger till grund för begränsningar i byggnation längs med linbanan (riskutredningar, brandutredningar etc.) bör finnas med i underlaget till detaljplanen och hänvisas till i planbeskrivningen.

RSG efterfrågar information om brandpostnätet i planbeskrivningen. Riktlinjerna på avstånd uppfylls inte idag.

Räddningstjänsten lämnar utöver ovanstående generell information för utformning av vägar och byggnader.

Kommentar:

Skyfallsutredningen har reviderats utifrån inkomna synpunkter och riktlinjerna kan klaras.

Bestämmelsen om brandbelastningen kopplat till linbaneanläggningen har formulerats om och FSD's brandutredning har bilagts handlingarna.

Planbeskrivningen har uppdaterats gällande brandpostnätet.

Yttrandet har i sin helhet delgetts trafikkontoret och byggherren.

10. Stadsdelsnämnden i Lundby

Förvaltningen ser positivt att tillföra fler arbetsplatser i ett område med god kollektivtrafik, samt möjliggöra för nya kollektivtrafikkopplingar och förbättra gång- och cykelvägar i området.

Planförslaget kan utvecklas genom att stärka kopplingarna till Eketrägatan och Ramberget, fortsätta dialogprocessen och att inkludera barnperspektivet ytterligare. Förvaltningen ser en risk att det skapas en baksida mot Eketrägatan då entréerna till planområdet är placerade längre österut. Det vore positivt att verka för att öppna upp området även i den riktningen.

Service

Avsaknaden av bostäder utgör en möjlighet för lokalisering av verksamheter som ibland upplevs som störande av närboende, så som replokaler, biograf, träningsanläggningar mm. Genom kvällsöppna verksamheter som är intressanta för hela Hisingen kan verksamheter hålla öppet även efter kontorstid och området användas under större delen av dygnet. Denna utveckling är extra viktig i området kring linbanans etablering och hållplatsen vid Gropegårdsgatan, där det kan bli ett större flöde av människor.

Det är viktigt att Wieselgrensplatsen inte utarmas om ny service tillkommer i området.

Barriärer och stråk

Planområdet är omgärdat av flera stora barriärer som präglar hela stadsdelen. Hjalmar Brantingsgatan är en barriär som med fördel hade kunnat studerats i planarbetet.

Fyrväpplingsgatan upplevs idag som otrygg. Det vore positivt att utveckla Fyrväpplingsgatan, samt stärka kopplingen mellan Eketrägatan och den framtida parken vid BC-byggnaden.

Utformning

Det är positivt om de stora parkeringshusen följer de gestaltningsförslag presenterade i planbeskrivningen för att säkerställa en livsmiljö som känns tillgänglig och mänsklig. Särskilt de parkeringshus som vetter mot befintlig bebyggelse behöver utformas på ett välkomnande sätt för att motverka att otrygga platser skapas.

Förvaltningen undrar om inte parkeringshuset i norr kan undvikas eller minskas genom förstärkta mobilitetsinsatser till förmån för de boende. Ett alternativ kunde vara en placering längre in på området.

Att beakta den fysiska tillgängligheten är mycket viktigt, funktionsnedsättningar eller hög ålder ska inte vara något hinder för att bo eller vistas i området.

I takt med att Hisingen knyts ihop mer och mer med befintlig stadskärna ändrar stadsdelen karaktär och mycket av den föreslagna bebyggelsen har en mer citylik utformning med höga byggnader på upp till 30 våningar. Förvaltningen välkomnar denna omvandling men vill framhålla vikten av att det sker på ett dynamiskt vis och att det som följd inte skapar en bortträngning av befintlig verksamhet. Att tillvarata befintliga verksamheters intressen och kvalitéer stärker platsens karaktär och bidrar till att den utvecklas på ett sätt som gör plats för fler identiteter och skapar ett intressant och heterogent stadsliv.

Kommentar:

Volvo har tillsammans med Park- och naturförvaltningen tagit fram ett första skisser på hur entréer upp till Ramberget/Kielers park kan stärkas. Finansieringen är oklar.

Genom planförslaget och Volvos ambitioner för området så kommer barnperspektivet att förbättras inom och runt området, då utformningen av både bebyggelse och utemiljö planeras att förhöjas. Särskilt fokus planeras för den centrala parken samt vid miljöerna runt linbanan där barn väntas befinna sig i högre grad. Inom samrådet har dialogmöte hållits med allmänheten och Volvo har även haft separata möten med villaföreningen i norr och koloniföreningen öster om Gropegårdsgatan.

Kopplingen från Eketrägatan in genom Volvoområdet förändras inte genom planarbetet. Området kring Spetsbågen behöver av verksamhets- och säkerhetsskäl fortsatt vara avgränsat från allmänheten. Däremot kan området närmast Eketrägatan utvecklas till en mer publik plats och centrumverksamhet tillåts i planen.

Planförslaget möjliggör de kvällsöppna verksamheter stadsdelsförvaltningen föreslår men kommunen kan inte påverka hyresgäster. Yttrandet har delgetts Volvo.

Centrumändamål har begränsats till 25 % av tillåten BTA inom användningsområden med centrumändamål. Fokus inom området ska vara verksamheter och inte handel. Därmed bedöms servicen på Wieselgrensplatsen inte påverkas negativt.

Det pågår ett arbete inom staden för att utveckla Hjalmar Brantingsgatan, där planering för tillfället pågår runt Wieselgrensplatsen för utveckling av torget samt gatan. I senare etapper kommer området längs aktuellt planområdet att studeras i ett helhetsperspektiv.

Detaljplanen möjliggör en förändrad utformning av X-hallen mot Fyrväpplingsgatan genom att den stängda fasadväggen mot Fyrväpplingsgatan får öppnas upp för fönster, vilket kan bidra till att öka tryggheten på Fyrväpplingsgatan. Då X-hallen har kulturmiljövärden har staden bedömt att byggnaden inte får rivas för att ersättas av exempelvis mer småskalig bebyggelse.

Byggrätten för parkerings-/kontorshuset i norr mot villaföreningen har tagits bort och ersätts med garage under planerad bebyggelse vid X-hallen. Parkeringshuset längs Hjalmar Brantingsgatan har sänkts och försetts med en bestämmelse för att möjliggöra ett täckt tak istället för takparkering för att minska påverkan från buller, luftmiljö och på utsikten från kommande bostäder i öster.

Tillgängligheten är viktig att studera i kommande processer med hänsyn till bland annat befintliga höjdskillnader i området. Planförslaget bedöms bidra positivt till tillgängligheten genom att bland annat gång- och cykelvägnätet byggs ut.

Förslaget innebär i första hand en förtätning av befintliga verksamheter där Volvo vill samla sin kontors-, utvecklings- och testverksamhet genom att bland annat bebygga befintliga markparkeringar och att skapa nya mer anpassade lokaler för befintlig verksamhet.

11. Trafiknämnden

Trafikkontoret har varit med i arbetsgruppen vid framtagande av detaljplanen och ställer sig bakom förslaget och lyfter flera positiva aspekter.

Gång- och cykelstråket från Inlandsgatan till Lammelyckan bör få allmänt huvudmannaskap.

Befintligt cykelstråk mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan bör genom detaljplanen tas bort.

Gatumiljön i planområdet har utformats för att begränsa intrång och inlösen av privata fastigheter. Detta innebär att gatumiljön, särskilt på den breda Gropegårdsgatan, inte innehåller några alléträd eller liknande växtlighet vilket är en avvikelse från stadens grönstrategi.

Trafiknämnden anser att detaljplaner som antas generellt behöver ha en tydligare beskrivning av genomförbarhet och beräkning i tidigt skede av ekonomiska förutsättningar och risker.

Nämnden beslutade även att detaljplanen ska möjliggöra mer parkering för framtida behov. Fortsatt detaljplanearbete ska ta hänsyn till att effektmålen i trafikstrategin inte verkar nås.

Kommentar:

Gång- och cykelvägen mellan den planerade linbanestationen och bostadsområdet i väster ändras till allmän platsmark gång och cykel.

Eventuellt borttagande av cykelstråket mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan får hanteras inom arbetet med vägplan och ny detaljplan för stängning av Inlandsgatans anslutning till Lundbyleden.

Alla genomförandefrågor har inte lösts till granskningen. Dessa frågor har heller inte kunnat bedömas kostnadsmässigt än. Frågorna ska vara lösta till antagandet.

Detaljplanen följer den av staden beslutade parkeringspolicyn med dess riktvärden. En utökning av antalet parkeringsplatser som nämnden föreslår är inte förenligt med stadens beslutade mål och vad befintligt trafiksystem bedöms klara. En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram av Volvo som visar flera olika verktyg för att klara ett hållbart resande.

Statliga och regionala myndigheter bolag med flera

12. Business Region Göteborg AB (BRG)

BRG ser mycket positivt på att detaljplanen för Lundby möjliggör att en av regionens största arbetsgivare kan samla en mycket stor del av sin verksamhet på ett geografiskt ställe.

BRG understryker vikten av goda kopplingar till Lindholmen. Den kommande linbanan kommer öka tillgängligheten till området men det behövs även ökad tillgänglighet med buss. Kollektivtrafiken bör byggas ut redan initialt så fler styrs över till kollektiva färdmedel redan från start.

Det vore önskvärt att se över utvecklingen av båda sidor av Gropegårdsgatan, för att göra stadsbilden mer attraktiv och inbjudande.

Kommentar:

Kopplingen mot Lindholmen avses förbättras på flera sätt. Dels genom komplettering av gång- och cykelnätet längs Inlandsgatan, dels genom utbyggnaden av Linbanan. Dessutom möjliggör detaljplanen en framtida Gropegårdslänk med direkt koppling från Lindholmen till planområdet med separata kollektivtrafikkörfält för ökad framkomlighet för kollektivtrafiken.

En eventuell utveckling av bebyggelsen på andra sidan av Gropegårdsgatan får ske i separat process.

13. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har lämnat synpunkter på mindre justeringar av plankartan samt i planbeskrivningen. De lyfter även frågan om marken belastad med a2, u, x istället kan vara allmän plats samt om planområdet bör utökas för att undvika att mindre delar av äldre angränsande planer lämnas kvar.

Kommentar:

Plankartan har justerats så att ytan belastad med a2, u och x är allmän plats för gång och cykel. Därmed utgår x-bestämmelsen.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende tomtindelningar och servitut.

Planområdet justerat så att hela DP II-4196 upphävs.

14. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion och miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges i yttrandet för att ett antagande av planen inte ska prövas av Länsstyrelsen.

Översvämning/skyfall, MKN för vatten

Det är viktigt att en dagvattenutredning tas fram innan granskningen av planen. Kommunen behöver ta ett samlat grepp om dagvatten- och skyfallslösningar och lösningarna bör utformas så att inte problem uppstår utanför planområdet.

Detaljplanen utgår från att framkomlighet finns för räddningstjänsten vid 0,5 meter vattendjup. En uppdatering av skyfallsutredningen med nya förutsättningar behövs där framkomlighetskravet utgår från 0,2 meter vattendjup. De utpekade utryckningsvägarna påverkas av översvämning. Länsstyrelsen anser att Räddningstjänstens synpunkter behöver inhämtas inför fortsatt planarbete.

Plankartan bör utformas särskilt med hänsyn till att det ska finnas plats och möjlighet att genomföra lämpliga skyfallslösningar samt dagvattenlösningar för fördröjning och rening av dagvattnet. Det bör också preciseras vilken recipient som blir mottagare av skyfallsvattnet respektive dagvattnet, var det kommer att släppas ut, och om planen bedöms medföra att miljökvalitetsnormerna för vatten inte kan följas i mottagande recipient.

Trafiksäkerheten och påverkan på Lundbyleden

Detaljplanen beskriver trafikändringar inom och utanför planområdet som syftar till att förbättra kommunikation till och från området. Genomförbarheten av de ändringar som ligger utanför planområdet ska klarläggas i samråd med Trafikverket.

MKN för luft

I planbeskrivningen står att luftkvalitetsmätningar i området visar på nivåer under samtliga gränsvärden. I miljötillståndet för Volvos verksamhet finns krav på maximala utsläppsnivåer. Dessa mätningar/ bedömningar och tillstånd behöver redovisas i planarbetet.

Geotekniska och bergtekniska förutsättningar

Planförslaget behöver klarlägga hur de bergtekniska åtgärder som rekommenderas i den bergtekniska utredningen säkerställs. Vidare behöver även markens stabilitet vid uppfyllnader klarläggas.

Buller

Utredningen visar att bullernivåerna från Volvos anläggning kommer att klara gällande bullervärden till angränsande bostäder om föreslagna bulleråtgärder genomförs. Det måste säkerställas i planen att åtgärderna kommer till stånd.

Råd enligt PBL och MB

Grundvatten

Enligt planbeskrivningen finns föroreningar i både jord och grundvatten. För grundvattnet är det framförallt i djupare grundvatten som förhöjda halter av klorerade alifater/vinylklorid har uppmätts. Eftersom klorerade alifater är problematiska att sanera och

sprids extra lätt i grundvatten är det viktigt att extra skyddsåtgärder vidtas vid de undersökningar och saneringar som utförs så att dessa föroreningar inte sprids ytterligare till grundvattnet.

Farligt gods

En del av planområdet ligger något inom 150 meter från Hamnbanan. Det kan vara lämpligt att reglera att friskluftsintag placeras vänt bort från Hamnbanan.

Grönstruktur

Länsstyrelsen konstaterar att det enligt aktuell plankarta inte avsätts någon mark för natur. Detta beror rimligen på att andelen grönyta är relativt låg inom planområdet men i relation till hur det ser ut i övriga områden runt Ramberget är det fortfarande viktigt att hänsyn tas till planområdets grönytor, bland annat för spridningen av fåglar och insekter.

Allmänna intressen

Klimatanpassning

Länsstyrelsen påpekar att ökad avrinning mot Lundbyleden som beskrivs (s.11) kan utgöra risk för trafikstörning.

Kulturmiljö

En ambitiös historisk verksamhetsbeskrivning av Lundbyverken har tagits fram som väl beskriver industrianläggningens framväxt över tid. Verksamhetsbeskrivningen saknar dock bedömning av det historiska värdet för de olika byggnaderna, vilket hade varit värdefullt för utformning av bevarandeariktade q-planbestämmelser. Området är inte utpekade som något kommunalt bevarandeområde, även om det tidigare Volvo-området är mycket identitetsskapande för Göteborg ur ett historiskt perspektiv.

Social hållbarhet och bebyggelsestruktur

Planförslaget beskriver att stadens ambition är att öppna upp området genom att bygga bort barriäreffekten och koppla samman det till övriga staden. Länsstyrelsen vill gärna se hur trygghet skapas i omgivningen för människor som arbetar inom området. Utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder behöver sätta fokus på jämställdhetsperspektivet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Naturmiljö

Länsstyrelsen delar bedömningen vad gäller allé A, B och D. Däremot bedömer Länsstyrelsen att även allé C, utmed Solskiftesgatan, omfattas av biotopskyddsbestämmelserna. Den må förvisso ha uppkommit spontant men har under längre tid skötts som allé och är därför att anse som en sådan. Planen berör därför fyra alléer för vilka biotopskyddsdispens ska sökas om skada riskeras på dessa.

Enligt naturvärdesinventeringen växer det ett exemplar av idegran inom planområdet. Med stor sannolikhet har denna idegran sitt ursprung i spridning från närliggande trädgård. Idegranens bevarandestatus bör därför inte påverkas på ett sätt som aktualiserar förbuden i artskyddsförordningen.

Kulturmiljö: fornlämningar

Länsstyrelsen har ur kulturhistorisk synvinkel inget att erinra, efter det att RAÄ Lundby 41:1 är undersökt och borttagen. Övriga fornlämningar RAÄ Lundby 180:1 och 178:1

ligger inom grönområden som inte ska bebyggas och är naturligt avgränsade mot hårdgjorda ytor. Fornlämning RAÄ Lundby 184:1 är undersökt och borttagen.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen har fått mer information i ärendet och delar nu kommunens bedömning, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts, se bilaga 2.

Kommentar:

En dagvattenutredning har tagits fram och skyfallsutredningen har reviderats utifrån nya underlag och uppgifter. Framkomligheten för räddningstjänsten klaras. Ytor för dagvatten och skyfallshantering möjliggörs i plankartan men olika lösningar är möjliga och specifika åtgärder regleras därmed inte.

Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivning av luftmiljö utifrån vad Volvos miljötillstånd medger och Volvos miljörapport för 2017 har bilagts handlingarna. Förtydligande om geotekniska förutsättningar och hantering av bergtekniska åtgärder har gjorts. Även klorerade lösningsmedel har utretts ytterligare. Samtliga miljö- och nyttjandemål anses vara uppfyllda. Dagvattenhantering och eventuella dricksvattenledningar i plast behöver beakta områden med potentiella föroreningar.

Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att de parkeringshus som ligger i anslutning till bostäder förses med täta väggar mot bostäder och kolonilottsområde.

Räddningstjänsten har meddelat att inget behov föreligger om särskilda skyddsåtgärder för de delar av planområdet som ligger inom 150 meter från farligt godsled, varpå bestämmelse om friskluftsintag inte bedöms nödvändigt.

Den historiska verksamhetsbeskrivningen av Lundbyverken har tagits fram på uppdrag av Volvo. Bedömning av det historiska värdet för de utpekade byggnaderna har gjorts av bebyggelseantikvarie på Stadsbyggnadskontoret utifrån framtagna beskrivning och förts in i planbeskrivningen och som planbestämmelser.

Trädraden med lindar och björkar utefter Solskiftesgatan skyddas genom indragen bygggrätt. Planförslaget har reviderats för att säkerställa grönytor inom området genom egenskapsbestämmelser gällande natur- och parkkaraktär.

15. Skanova Nätplanering

Skanova har inom aktuellt område flertalet anläggningar, bestående av kabel-/kanalisationsstråk med tillhörande kabelbrunnar och kopplingsskåp. Vissa av dessa anläggningar kommer i konflikt med föreslagen exploatering och måste flyttas. Detta behöver behandlas och samordnas.

Kommentar:

Byggrätten söder om linbanestationen har tagits bort. Ytan regleras dels till allmän plats för vägslänt och dagvattenhantering, dels till kvartersmark för markparkering. U-område har tillförts kvartersmarken.

16. Statens geotekniska institut (SGI)

SGI delar bedömningen att områdets befintliga stabilitetsförhållanden är tillfredsställande. De önskar förtydligat hur genomförandet av föreslagna bergtekniska åtgärder

som behöver utföras för att uppnå erforderlig stabilitet för befintliga förhållanden ska säkerställas. Utredning för framtida planförhållanden behöver utföras inom ramen för det fortsatta planarbetet. Framkommer det efter utredning att det erfordras åtgärder eller restriktion för att marken ska vara lämplig ska dessa regleras i detaljplanen.

Kommentar:

Bergtekniska åtgärder kommer genomföras innan planen antas. Marken har bedömts lämplig geotekniskt för sitt ändamål. Planbeskrivningen förtydligas.

17. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Vi har inga anläggningar i anslutning till planområdet men det kan finnas regionnätsledningar i närheten, regionnätägaren bör därför höras i samrådet.

18. Swedegas AB

Swedegas AB har inte någon högtrycksledning eller planerad utbyggnad för energigas i anslutning till planområdet, därav har Swedegas AB inget att erinra mot erhållet detaljplaneförslag.

19. Trafikverket (TRV)

Trafikförslag

Plankorsningen Lundbyleden/ Inlandsgatan ska av trafiksäkerhetsskäl stängas. Det finns finansiella medel avsatt för att stänga korsningen men inte för att ersätta korsningen med en annan koppling till Lundbyleden.

Kommunen har visat trafikanalysen på detaljplanens trafikförslag. Trafikverket ser positivt på det som är visat i dagsläget men vill påpeka att det inte finns något beslut på att åtgärderna ska utföras. Handlingarna behöver kompletteras med bland annat känslighetsanalyser som visar att åtgärderna är hållbara över tid, även om inte trafikutvecklingen går i den riktning som kommunens målsättning säger samt simuleringar som visar att det inte uppkommer kritisk köbildning i eftermiddagstrafik, alternativt en tydlig motivering till varför detta inte visas. Trafikverket efterfrågar en avstämning kring kompletteringar innan trafikanalysen kan anses färdigställd. Sedan kan avtal tecknas. I avtalet ska ansvarsfördelning samt kostnadsansvar regleras.

Då detaljplanen inte är direkt kopplad till trafikförslaget måste Trafikverket ha redovisningar på vad som sker om trafikförslaget inte byggs ut. Hela trafikförslaget kan inte garanteras.

Hållbart resande

Trafikverket ser positivt på att förtätning planeras i kollektivtrafiknära lägen. Trafikverket ser positivt på mobilitetsåtgärder som kan minska bilberoende men önskar att detta kunde beskrivas tydligare.

Trafikverket ser även positivt på att det möjliggörs att parkeringshus kan omvandlas till kontorsbyggnader, då det ger större möjligheter för fastighetsägare att begränsa mängder parkeringsplatser på sikt.

Kommentar:

Trafikkontoret har tagit fram känslighetsanalyser kring långsiktigheten i åtgärderna samt analys kring kritisk köbildning i eftermiddagstrafiken i ett kompletterande PM som inför granskningen har stämts av med Trafikverket. Lundbyleden är en hårt belastad länk i stadens vägnät. För planprojektet Volvo Lundby har staden dock bedömt att risken för köer i tunneln utgjort ett problem som inte kunnat förbises. Stadens analyser har visat att risken för köer (restidsfördröjningar) uppstår främst under förmiddagens högt trafik. Under eftermiddagen är stadens bedömning att risk för köer främst finns på det lokala vägnätet. I PM:et påvisas även robustheten i anslutningarna vid Eriksbergsmotet genom uppskrivning av all trafik i modellen. I samma PM kommenteras också överflyttningen av resor från Volvos tidigare lokaler till Lundby.

Stängningen av Inlandsgatans plankorsning finns med i nationell plan och trafikverket planerar att snarast ta fram vägplan både för stängning av Inlandsgatan, extra körbana för avfart åt söder samt ny koppling från Eriksbergsmotet norrut. Kommunen har krav på sig att bygga ut allmän plats inom genomförandetiden och TRV har ett starkt egenintresse av ny koppling till Eriksbergsmotet för att kunna stänga påfarten vid Inlandsgatan.

Då detaljplanen möjliggör för en fördubbling av antalet anställda inom området, samtidigt som antalet parkeringsplatser är oförändrat med dagsläget kommer en exploatering enligt förslaget inte att påverka trafiken på Lundbyleden nämnvärt.

En mobilitets- och parkeringsutredning finns framtagen där föreslagna mobilitetsåtgärder redovisas.

20. Vattenfall Eldistribution

Vattenfall Eldistribution har inga anläggningar inom planområdet. Inget att erinra.

21. Västtrafik

Västtrafik har inget att erinra mot planen. Området är väl försett med kollektivtrafik. Det planeras för en linbana med en station i närheten av korsningen mellan Gropegårdsgatan och Inlandsgatan, och en tät bebyggelse med personalintensiva verksamheter är önskvärt i anslutning till stationen. Utifrån den befintliga strukturen med kollektivtrafik i form av spårväg utmed Hjalmar Brantingsgatan bör planen ha en högre exploatering i anslutning till hållplatserna.

I den mån planerna på linbanan inte realiserar anser Västtrafik att bebyggelse på ett avstånd som överstiger 400 meter från spårvagnshållplatserna blir svåra att försörja med god kollektivtrafik. Det skulle i så fall kräva nya gena förbindelser för buss mellan Lindholmen, Volvos huvudkontor och någon av spårvagnshållplatserna utmed Hjalmar Brantingsgatan.

Det är viktigt att skapa trygga och säkra gång- och cykelvägar till hållplatserna.

Kommentar:

Detaljplanen har anpassats i skala utifrån bebyggelsen utanför planområdet i norr, varpå en högre exploatering mot Hjalmar Brantingsgatan i norr inte anses lämplig. Dock planeras för en hög och tät bebyggelse i anslutning till linbanestationen.

Både stråket genom Volvos verksamhetsområde mellan Lammelyckan och linbanestationen och stråket från Volvos område mot spårvagnshållplatsen Gropegårdsgatan planeras få en förbättrad utformning med bland annat belysning och ökad tydlighet, vilket ger ökade förutsättningar för trygghetsupplevelsen till hållplatslägena.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som "fastighetsägare" för att möjliggöra att samrådsredogörelsen publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

22. AB Volvo, Rambergsstaden 17:55 och Rambergsstaden 733:31 samt Kyrkbyn 88:6

Det är positivt för verksamheten att planen är relativt generell inom de olika byggrätterna för att möjliggöra en succesiv utveckling inom området.

Södra stråket

Den är av stor vikt för Volvo att den södra entrén och stråket in i området får en attraktiv utformning. Volvo önskar att gång- och cykelvägen ligger kvar på Volvos mark så att den kan utformas med en enhetlig gestaltning och med samma standard som övriga gatan.

Spetsbågen

Inom Spetsbågen önskas att byggrätten längst i norr höjs med en våning från 15 till 18 meter för att klara framtida verksamhets behov.

Kollektivtrafik och cykelbanor

I linje med de ambitioner som Campus Lundby utvecklar krävs att en större andel av de som arbetar inom området i framtiden tar sig till jobbet med kollektivtrafik, per cykel eller till fots. För att det ska vara möjligt krävs att fördelarna för nämnda trafikslag ökar avsevärt.

Många verksamma i området har förhållandevis långt till en relevant hållplats. Res-tidskvoterna är acceptabla i de flesta förbindelser men från Torslanda Torg, Frölunda Torg och Marklandsgatan exempelvis tar det dubbelt så lång tid, eller längre, att resa med kollektivtrafik jämfört med att köra bil. Planerade kollektivtrafiksatsningar dröjer för länge för att det ska finnas ett attraktivt kollektivtrafikutbud i området redan vid inflyttning. Tillgången på pendelparkeringar vid kollektivtrafikhållplatser och knutpunkter samt bra cykelbanor är också av stor betydelse för att möjliggöra ett mer hållbart resande till Lundby.

Dagvatten

Då dagvattnet även alstras utanför Campus Lundby är det också viktigt att staden tar sitt ansvar och är medkreatörer till de lösningar som krävs. Det kan handla om att upplåta mark för hanteringen men också gestaltningen av dem så att de bidrar till en stadsmiljö som är en tillgång för boende, verksamma och besökare i grannskapet.

Kommentar:

Kommunen har beslutat att reglera gång- och cykelvägen söder om linbanestationen som allmän plats då rättsläget för x-områden inte är tydligt och stråket bedöms som viktigt ur ett allmänt intresse. Utformning av gång- och cykelstråket görs i samråd mellan Trafikkontoret och Volvo.

Byggnadshöjderna inom Spetsbågen har studerats ytterligare och i avstämning med villaföreningen har byggnadshöjden sänkts mot Kohagsgatan i norr och ökat i de centrala delarna mot X-hallen samt mot Prästvågen i öster.

Samordning mellan Volvo, staden och Västtrafik kring utformning runt linbanan sker i separat process skild från detta planarbete.

Detaljplaneområdet är stort men har ändå en kollektivtrafikförsörjning från flera platser i sin omgivning. Den planerade linbanan utgör med sina anslutningar och läget i området en viktig del i områdets framtida kollektivtrafikförsörjning. Planen är på detta sätt beroende av linbanan för en attraktiv kollektivtrafikförsörjning i de södra delarna. Utöver detta innebär detaljplanen att planstöd skapas för utveckling av buss, eller spårvägs- trafik både på kort och lång sikt.

Inom detaljplanens trafikförslag ingår en förbättring av gång- och cykelvägarna runt Campus Lundby med breddade och nya stråk.

Dagvattenlösningar för allmän plats har studerats och ytorna planläggs som allmän plats. Dagvattendammen söder om Linbanestationen kan få en parkkaraktär med uppehållskvaliteter för boende, verksamma och besökare.

23. Fastighetsägare till Brämaregården 733:152 och 733:153

Anför att parkeringshuset KCP bör placeras så att in- och utfart sker norr ut mot Inlandsgatan för att undvika ytterligare störningar för bostadsfastigheterna.

Kommentar:

Inför granskningen av detaljplanen har byggrätten för parkerings- och kontorsbyggnad söder om Linbanestationen ändrats till gata för gatuslänt och dagvattenhantering samt kvartersmark med markparkering. Men hänsyn till områdets höjdskillnader kommer infarten till parkeringen ske från Herkulesgatan. Efter att Inlandsgatan stängts mot Lundbyleden (annat planarbete) kommer de flesta köra till parkeringen från öster och inte förbi fastigheten.

24. Lundby Hembygdsförening

Föreslår att hembygdsföreningens tomt omvandlas till tomtmark istället för industri- mark samt att tomten minskas med 1/3 för att tomträttsavgälden ska bli hanterbar.

Kommentar:

Då tomträttsavgälden beräknas öka med ny användning oavsett tomtstorlek och att en framtida utveckling längs Prästvågen bäst studeras i ett sammanhang, har hembygdsföreningens fastighet tagits bort från planområdet.

25. Villaföreningen Södra Lundby Egnahem**Övergripande hänsyn till villabebyggelsen**

Villaföreningen ser positivt på Volvos utveckling men befarar att målet om mer öppenhet i praktiken inte uppfylls. Föreningen befarar en fortsatt barriär, instängdhet mellan bullerplank och höga byggnader samt otrygghet i brist på nattbefolkning. Att bostäder inte medges med hänsyn till markföroreningar anses för lätt avfärdat.

P-huset vid Hjalmar Brantingsgatan anses hindra utvecklingen av ett nytt stråk för integrering av Biskopsgården med staden.

Villaföreningen efterfrågar följande hänsyn till villaområdet:

- planen ska bidra till ökad trygghet
- hindra betydande insynsökningar till hus eller tomter
- hindra skuggning på hus, tomter eller gemensamma ytor
- bebyggelseskala och utformning liknande den i villaområdet
- högre kvalitet och utökning av gröna ytor runt villaområdet
- minskad trafik på Prästvågen och styra trafik till större gator och leder
- minskat buller, minskade utsläppen av föroreningar till luft och mark och minskade markvibrationer

Föreningen efterfrågar att gällande bestämmelse om 50 m bebyggelsefritt och max 13 m byggnadshöjd kring villaområdet fortsatt ska gälla.

Föreningen ser även problem med planens flexibilitet som gör det svårt att bedöma intryck och skuggpåverkan.

Solstudier och skuggning

Föreningen efterfrågar utökade solstudier för vintertiden då de befarar betydande skuggning när solen behövs som mest. De efterfrågar att höjder och avstånd anpassas därefter. Hänsyn bör tas till att husen får delas in i lägenheter och att lägenheter i bottenplan längs Solskiftesgatan får ytterst begränsat antal soltimmar. Ytterligare solstudier efterfrågas även för kvällen på sommaren.

Det ifrågasätts om solstudien verkligen redovisar vad planen medger eller bara förslaget utifrån illustrationen.

Exploatering längs Solskiftesgatan/Parkering

Föreningen ifrågasätter placeringen av parkeringshus vid Solskiftesgatan när de flesta nya arbetsplatser skapas i södra delen av området och kollektivtrafiken i norr är så bra. Om det ändå behövs denna mängd parkeringar i norra delen föreslås att de koncentreras kring Volvogatan genom utökning av befintligt parkeringshus eller parkering integrerat med byggrätterna vid Volvogatan eller under mark inne på Spetsbågen.

Oavsett utformning anser villaföreningen att parkeringshuset är för storskaligt, medför otrygghet och inte är förenligt med villaområdets småskalighet. Parkeringsytan föreslås istället utvecklas till grönområde för medarbetare, boende och för dagvattenhantering. En mindre byggnad för lokalservice anses acceptabelt.

Föreningen önskar förtydligande av högsta byggnadshöjd för P-huset utifrån att marken lutar. De påtalar även att framtagna sektion genom Solskiftesgatan inte visar situationen för det hus som ligger närmast.

Även den föreslagna exploateringen längre norrut på Solskiftesgatan mot Gropegårdsgatan kommer innebära skuggning för de boende. Föreningen önskar att byggrätten

sänks och eller placeras längre bort från Solskiftesgatan samt att bottenvåningarna mot Solskiftesgatan får publik användning.

Utökade verksamheter inom området Spetsbågen/markvibrationer

Villaföreningen lyfter fram att många boende upplever kraftiga markvibrationer kopplade till rörelser av tunga fordon inom Spetsbågen. Föreningen anser att åtgärder behövs för bättre grundläggning av hela området samt att verksamheten anpassas till de geologiska förhållandena. Planens flexibilitet innebär att det är svårt för de boende att förut säga vilka byggnader som kommer att byggas samt dess konsekvenser.

Naturmiljö

Föreningen anser att planhandlingen inte stämmer då det står att planområdet idag inte innehåller någon park- eller naturmark. Villaföreningen påtalar att gällande planer reglerar planteringszoner bl.a. mot Kohagsgatan och Solskiftesgatan men att dessa ytor har hårdgjorts och nyttjas som uppställningsytor.

Föreningen påtalar även att parkytan kommunen förvaltar mellan villaföreningen och Gropegårdsgatan bara sköts som åkermark och ofta är vattensjuk.

Skyfall och dagvatten

Föreningen uppmärksammar att Kohagsgatan samt del av parkeringsytan översvämmas regelbundet redan idag.

Skyfallsutredningens förslag om svackdike i grönytan längs Kohagsgatan anser föreningen oacceptabel. Det skulle försämra möjligheterna för de boende att använda ytan och sprida föroreningar från verksamhetsområdet till en kommunal grönyta. De föreslår att Volvo anlägger en park på parkeringsytan för omhändertagandet av dagvatten.

Stråk och trafiksäkerhet

Föreningen saknar en redogörelse över stråk genom planområdet. Då planområdet ska öppnas upp anses det rimligt att placering av plank och staket redovisas.

Det förutsätts att stråket från Kohagsgatan till Prästvågen fortsatt kommer vara möjlig. Föreningen anser att stråket bör ha samma bredd och disponering som Kohagsgatan från plank till husfasad ur trygghetssynpunkt.

De är positiva till en cykelbana längs Prästvågen men lyfter behovet av ytterligare trafiksäkerhetsåtgärder:

- Korsningen Prästvågen-Solskiftesgatan är otydlig. Hastighetsdämpande åtgärder behövs liksom kring Prästvågens förskola.
- Säkra övergångar för cykel- och gångtrafik saknas mellan Gropegårdsgatan och infarten till parkeringsytan vid Kohagsgatan, kring korsningen mellan Prästvågen och Fyrväpplingsgatan/Åbogårdsgatan saknas samt från Eketrågatans hållplats till Eriksbergs köpcentrum.

Föreningen uppmärksammar att skyfallsutredningen utgår från en illustration med kontorshus längs Prästvågen där samrådsförslaget föreslår parkeringshus. Denna utformning anses mer eftersträfvansvärd och ger Prästvågen ett tryggare intryck. Det föreslås komplettering med bostadsbebyggelse söder om hembygdsföreningen. Volvos behov av uppställningsytor för stora fordon längs Prästvågen anses öka känslan av otrygghet och industrigata. Föreningen föreslår att planteringszoner etableras längs hela Prästvågen fram till förskolan och hembygdsgården. Prästvågen föreslås förstärkas som stråk istället för att utveckla gång- och cykelstråk längs Volvogatan.

Ett stråk längs Volvogatan anses bli väldigt otryggt.

Skador på fastigheter och byggnader

Villaföreningen förutsätter att en oberoende inventering av samtliga omkringliggande fastigheter genomförs innan byggnadsarbeten påbörjas. Det ska sättas tydliga gränser för vibrationer och markrörelser och grundvattenförändringar som ska följas upp under hela byggskedet för att säkerställa ansvar för eventuella skador på omkringliggande fastigheter.

Kommunens åtaganden

Föreningen anser att kommunen omgående bör starta planarbete för bostäder i området för att skapa underlag för den service som ska tillskapas. Kommunen ombeds även se över impediment längs Kohagsgatan, Solskiftesgatan och Institutsgränd för att skapa grönområden med funktion och hög kvalitet. Utvecklingen av Hjalmar Brantingsgatan till stadsgata önskas påskyndas.

Utredning av markbyte mellan Göteborgs Stad och AB Volvo

Föreningen anser att Göteborgs Stad bör utreda möjligheten att göra ett byte av marken inom Spetsbågen (Volvo) med marken i närhet av Lundbyleden (Göteborgs kommun). Genom markbytet kan stora trafikflöden flyttas från dagens bostadsområde till Lundbyleden. Marken vid Spetsbågen kan därmed frigöras till förmån för en blandstad längs Fyrväpplingsgatan och lägre bebyggelse nära Kohagsgatan.

En överbyggnad av Lundbyleden för att skapa en naturlig övergång mellan Campus Lundby och Lindholmen Science Park anses optimalt.

Kommentar

Bostäder medges inte inom planområdet med hänsyn till Volvos miljötillstånd utifrån vilket det är olämpligt med bostäder inom planområdet. Bostäder eller annan känslig markanvändning riskerar att förhindra Volvos verksamhet inom området.

Byggrätten för parkering vid Hjalmar Brantingsgatan medger även kontor och centrumändamål för en framtida utveckling.

Gällande att bibehålla befintlig reglering. I nuvarande planprocess görs en ny helhetsbedömning utifrån bl.a. Volvos nya verksamheter med mindre störningar. Byggnadsrätterna närmast villaområdet har sänkts till 11 m, vilket innebär en sänkning mot gällande detaljplaners höjdregreringar, medan avståndet mellan byggrätterna och fastighetsgräns till villorna har justerats till 26–32 meter. 30 meter reglerar även gällande plan längs Solskiftesgatan mellan Prästvågen och Gropegårdsgatan. Längs Kohagsgatan och på parkeringen är det 45 meter i gällande plan från 1987.

Trygghet

Volvo har åtagit sig att rusta upp befintliga grönområden i anslutning till villaområdet utanför planområdet. Fokus ligger på att göra området tryggare och en större tillgång i för de boende i området. Se mer under Grönytor/Naturmiljö.

Nya gång- och cykelvägar planeras både längs med Prästvågen, Solskiftesgatan och Gropegårdsgatan vilket gör det säkrare och tryggare att röra sig i området utan bil.

Insyn

Att helt undvika insyn från verksamhetsområdet är inte möjligt. Förslaget har dock justerats genom att byggrätten för parkering /kontor tagits bort och bebyggelsen i korsningen Solskiftesgatan/Gropegårdsgatan placeras längre bort från befintlig bebyggelse,

sänks från en byggnadshöjd på 18 meter till 11 meter samt kortats i sin utbredning. Troligtvis är det inte aktuellt att uppföra kontor närmast Solskiftesgatan, utan istället verkstads- och labbverksamhet som är mindre störande ur ett insynsperspektiv.

Längs med Kohagsgatan kommer det även fortsättningsvis att finnas ett insynsskyddande plank samt befintliga träd med insynsskyddade kronor mellan verksamhetsområdet och villorna. Insynspåverkan bedöms därmed vara acceptabel för en innerstadsmiljö.

Skala

Redan i samrådsförslaget var byggnadshöjderna i norr närmast villorna de lägsta inom verksamhetsområdet. Genom att omfördela byggnadshöjderna inom området har bebyggelsen närmast villorna kunnat sänkas ytterligare till 11 meter.

Föroreningar och buller

Planbeskrivningen har kompletterats med tydligare beskrivningar över konsekvenserna för både bullernivåerna och föroreningar till luft och vatten.

Skuggning

Efter samrådet har bebyggelsen närmast villaområdet i norr studerats vidare. Flertalet förändringar föreslås som förbättrar solförhållandena för intilliggande bebyggelse. Parkerings-/kontorshuset längs med Solskiftesgatan tas bort och den andra byggrätten placeras längre ifrån befintlig bebyggelse, sänks närmast villorna och utbredningen längs gatan minskas. Även byggrätterna inom Spetsbågen sänks närmast villorna till 11 meter. Uppdaterade solstudier har gjorts med de nya höjderna samt för december. Studierna visar på förbättringen gentemot samrådsförslaget, främst under vår och höst. Solstudien utgår från de byggnadshöjder som regleras i planen.

Exploateringen längs Solskiftesgatan/Parkering

Inom området planerar Volvo för åtta parkeringsanläggningar, varav en är befintlig. Utgångspunkten har varit att placera anläggningarna så jämt fördelat över området som möjligt. Det har efter utredning visat sig möjligt med ett parkeringsgarage under Spetsbågen. Byggrätten för parkeringshuset vid Solskiftesgatan har därför tagits bort och marken tillåts inte att bebyggas. Det är upp till Volvo hur de vill nyttja marken. Troligt är uppställningsyta för lastbilar.

Volvo har i dialog med Park- och naturförvaltningen åtagit sig att rusta upp befintliga allmänna grönytor i anslutning till villaområdet, se mer under Grönytor/Naturmiljö. Dessutom kommer en stor park att skapas mitt i Volvos område.

Byggrätten i norra delen av Solskiftesgatan mot Gropegårdsgatan har sänkts med 8 meter närmast villorna och dragits in 5,5 meter från gatan samt har byggrätten minskat så den inte går lika långt åt väster som innan. Publika verksamheter möjliggörs men är inte något krav.

Utökade verksamheter inom Spetsbågen/Markvibrationer

Merparten av den verksamhet som kan ha gett upphov till vibrationer från Volvos sida, såsom rambalkstillverkning, har idag flyttat ut från området. Tillkommande verksamheter till Lundby norra kommer att vara av lättare verkstadskaraktär samt en tvätthall och då mestadels i nyuppförda byggnader. Dessa byggnader kommer att uppföras med hänsyn till geotekniska förutsättningar och de verksamheter som ska bedrivas i byggnaderna. I övrigt har området påverkats mycket av vibrationer från de större trafikerade lederna med genomfartstrafik i högre hastigheter och större infrastrukturprojekt. Volvos bidrag till vibrationer har genom åren minskat.

För Campus Lundbys norra del så bedöms antalet godsrorelser/transporter med tunga fordon förbli likvärdigt med dagens förhållande.

Under byggprojekt så kommer Volvo att följa de krav och försiktighetsmått som ställs i bygglovsskedet och generellt sett så kommer mark- och stabilitetsförhållande att förbättras. Slitytor och transportstråk kommer under projektet att anpassas för de fordon som rör sig inom området. Av säkerhetsskäl så är hastigheterna inom Volvos område låga.

Grönytor/Naturmiljö

Gällande plan anger plantering inom industriändamål för Volvos fastighet närmast Solskiftesgatan och Kohagsgatan, vilket inte är samma sak som park- eller naturmark som är allmän plats och därmed ska vara allmänt tillgänglig. Regleringarna i gällande plan gällande planteringsstråk på Volvos fastighet ser ut att aldrig ha genomförts. Flygfoton från 60-talet visar att det inte var någon plantering på Volvos mark innan planen antogs 1987. Mot Kohagsgatan kommer det fortsatt vara ett plank vilket gör att en plantering inom Volvos fastighet inte bidrar till ökad upplevelse av grönska inom villaområdet. Mot Solskiftesgatan regleras en zon på 2–5,5 meter som inte får bebyggas närmast fastighetsgräns som skydd för de träd som växer längs Solskiftesgatan.

Utanför planområdet mellan AB Volvos område och villorna i norr finns ett långsmalt grönområde som idag fungerar som buffertzoon mellan villorna och verksamhetsområdet. Park- och naturförvaltningen, som förvaltar grönområdet idag, och AB Volvo har en dialog kring upprustningsåtgärder inom grönområdet där Volvo har åtagit sig att rusta upp ytorna. Det är en frivillig åtgärd som kommunen inte kan kräva av Volvo. Fokus ligger på att göra området tryggare och bli en större tillgång för de boende i området. Ytorna föreslås rustas upp med planteringar, belysning, sittmöbler, ett nytt ljusare plank mot verksamhetsområdet.

För grönytan mellan villaområdet och Gropegårdsgatan har Volvo även där åtagit sig att rusta upp ytan för att den ska kunna fungera som minipark. Staden kommer dessutom ordna så att ytan i samband med omfattande regn kan användas för hantering av det skyfallsvatten som kommer från villaområdet samt norrifrån för att minska belastningen längs Gropegårdsgatan.

Längs Prästvägen har Volvo en ambition av att anlägga nya planteringszoner mellan kvartersmarken och gång- och cykelbanorna. Dessa kommer också att kunna användas för dagvattenhantering men regleras inte i detaljplanen.

Dagvatten/Skyfall

All hantering av skyfallsvatten från Volvos område kommer hanteras inom Volvos område. Gällande dagvatten ska vattnet fördröjas och renas enligt kommunens riktlinjer innan det går ut i det allmänna nätet. Svårigheten för kommunen här är att ledningarna, oberoende av exploateringen, är underdimensionerade. Förslaget med ett rörmagasin längs Kohagsgatan är för att hantera kapacitetsbristerna i det kommunala ledningsnätet. Diket som föreslås i dagvattenutredningen i anslutning till rörmagasinet är till som extra säkerhet vid breddning av systemet. Det blir en skålad yta dit det bara kommer vatten i undantagsfall.

Skyfallsutredningen har reviderats inför granskningen. Det föreslås att befintlig grönyta mellan villaområdet och Gropegårdsgatan ska utformas för att hantera skyfall, genom att delar av ytan blir skålförmad. Vatten som leds till den ytan kommer från villaområdets ytor, samt det allmänna vägnätet, för att förbättra skyfallssituationen längs Gropegårdsgatan. Det är endast under begränsad tid som det kommer vara stående vatten inom delar av grönytan. I första hand kommer det vara en minipark med planteringar och sittplatser.

Stråk

En övergripande tanke i den framtida utvecklingen av området är att göra det mer tillgängligt och integrerat i den omgivande staden. Volvo behöver flexibilitet för sin verksamhet och möjligheten att kunna stänga av vissa delar från allmänheten. Detta kan förändras över tid. Planbeskrivningen har kompletterats med tydligare redovisning över Volvos planerade stråk i området. Plankartan har förtydligats gällande var plank tilläts i fastighetsgräns.

Inom processen med att ta fram förslag till detaljplan har flera studier gjorts, bland annat med mer småskalig bebyggelse längs Prästvågen. Framtaget förslag är en avvägning mellan de allmänna intressena och Volvos behov för sin framtida verksamhet.

Hembygdsgården och området direkt söder därom har dragits ut ur planområdet för att möjliggöra en framtida alternativ utveckling längs Prästvågen, vilket studeras i en framtida process.

Trafiksäkerhet

En trafikanalys har tagits fram till granskningsskedet av planen. Denna visar påverkan på vägnätet utifrån olika scenarion. Vissa gator kommer att få mindre trafik än idag, andra mer. Trafikförslaget och ombyggnaden av vägnätet med ny koppling till Eriksbergsmotet ger en omfördelning av trafiken på det lokala vägnätet där vissa gator som exempelvis Prästvågen avlastas och andra belastas mer.

Antal parkeringsplatser i området som helhet eller i anslutning till Prästvågen kommer inte att öka i och med planerad utbyggnad jämfört med idag. Ett stort antal markparkeringar som finns idag på området kommer att försvinna till följd av planerad bebyggelse och majoriteten av parkeringsplatser kommer istället att lokaliseras i parkeringsanläggningar. Som följd av detta förväntas inte trafikmängderna längs Prästvågen öka jämfört med dagens situation. Detta har även studerats i en trafikanalys vilket visade att trafikmängderna längs Prästvågen troligen minskar jämfört med dagens situation till följd av omfördelning av trafiken i vägnätet.

Trafikförslaget innebär att gång- och cykelnätet kompletteras med nya länkar och att separeringen från biltrafiken därmed blir bättre. Körytorna minskas, dock med hänsyn till framkomligheten för större fordon, vilket bedöms skapa bättre förutsättningar för samspel mellan trafikanterna. I korsningspunkter med oskyddade trafikanter ska hastigheten begränsas. Dessa frågor hanteras i den fortsatta projekteringen och är inte en fråga som detaljplanen reglerar.

Inga gång- och cykelstråk föreslås längs Volvogatan, utan längs Prästvågen. Volvogatan ligger inom Volvos fastighet och utformas av dem.

Skador på fastigheter och byggnader

Under byggprojekt så kommer Volvo att följa de krav och försiktighetsmått som ställs i bygglovsskedet.

Kommunens åtaganden

Stadsbyggnadskontoret studerar de planansökningar som inkommer till kommunen. Ifall planansökan inkommer till Stadsbyggnadskontoret så kommer kontoret att hantera den på samma sätt som övriga inkomna ansökningar.

Det finns planer på att utveckla Hjalmar Brantingsgatan till stadsgatan, men tidplanen för etappen förbi aktuellt planområde är inte satt.

Det pågår en dialog mellan Volvo och Park- och naturförvaltningen om att rusta upp de grönytor som finns i anslutning till villabebyggelsen på kommunal mark, där Volvo åtagit sig att rusta upp grönytorna mot villaområdet.

Utredning av markbyte mellan Göteborgs Stad och AB Volvo

Det anses inte lämpligt att utföra markbyten då det skulle innebära att Volvo inte kan bedriva den sortens verksamhet som de har behov av. Dessutom har X-hallen inom Spetsbågen bedömts ha kulturmiljövärden och får inte rivas eller förvanskas. Dock möjliggör planen att fasaden mot Fyrväpplingsgatan får öppnas upp med exempelvis fönster, vilket kan göra att fasaden upplevs mindre sluten.

26. Fastighetsägare Institutgatan 4

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Anser att gångvägarna från spårvagnshållplatserna bör inkluderas i planarbetet. Bilvägen in till området förstärks med den nya kopplingen till Lundbyleden men gångvägarna ses inte över i sin helhet. Det föreslås att gräsytan mellan Gropegårdsgatans hållplats och Volvo inkluderas och ses över som en del av entrésituationen för Volvo och de boende i villaföreningen.

Den yttrande föreslår att infarten till Institutgatan görs om med smalare utformning för att minska hastigheterna på trafiken.

Förslaget för Gropegårdsgatan anses bli ett välbehövligt lyft med god framkomlighet för cyklister och fotgängare. Prästvågen/Solskiftesgatan anses kunna ges en bättre "inramning" med hjälp av byggnader för att få en annan karaktär än industrilandskap. Föreslagna byggnadsvolymer, framförallt parkeringshuset, är av industriell skala.

Föreslagna huskroppar mot Solskiftesgatan kommer skugga områdets tomter. Mindre volymer efterfrågas men framförallt anses placering av fönster och nyttjande kunna ge gatan en annan prägel. Gärna ses öppna bottenvåningar och verksamheter mot villaområdet samt att insynsriskerna beaktas.

I yttrandet önskas förslag på utformning av byggnaderna samt vyer längs Prästvågen/Solskiftesgatan för att förstå planerna bättre.

I yttrandet efterfrågas mer grönt. Tidigare illustrationsplaner visar två byggnadskroppar om 4 våningar som följer Prästvågens sträckning vilket anses vara ett bättre förslag än förslaget parkeringshus. Alternativt föreslås ett högre parkeringshus på mindre del av tomten och grönyta mot villorna. Yttranden kompletteras med exempel på parkeringshus med bilhiss och motionstak samt förslag på ombyggnader i korsningen Gropegårdsgatan/Hjalmar Brantingsgatan.

Kommentar

Se kommentar till Villaföreningen, yttrande 25.

Detaljplanens trafikförslag innebär flera förbättringar för gång- och cykeltrafiken inom området. Dessutom möjliggörs för både framtida kollektivtrafikstråk längs Gropegårdsgatan och linbanan vid Rambergets västra fot. Tillgängligheten till Gropegårdsgatans hållplats avgörs av korsningsutformning och trafiksignal vid Hjalmar Brantingsgatan/Gropegårdsgatan. Utformningen av platsen påverkas inte av planen.

Gräsyten öster om villaområdet regleras inte inom planområdet men Volvo avser att i dialog med Park- och naturförvaltningen rusta upp ytan och även att det blir en del av skyfallshanteringen. Genom upprustningen så väntas området bli en tydligare entré från spårvagnshållplatsen till Volvos område och för de boende i villaföreningen.

Infarten till Institutsgatan hanteras inte inom planförslaget. Synpunkterna förs vidare till Trafikkontoret.

Även om Prästvågen inte planeras för lika publika verksamheter som längs Gropegårdsgatan, så har Volvo ambitioner om att skapa en attraktivare gatumiljö genom planteringar längs delar av Prästvågen som även kan fungera som dagvattenhantering.

Byggrätten för parkerings- /kontorshus har tagits bort och bebyggelsen längs Solskiftesgatan har kortats i sin utbredning samt sänkts till 11 meter mot villaområdet. Publika verksamheter möjliggörs längs Solskiftesgatan men är inte något krav. Fönstersättning anser stadsbyggnadskontoret inte ha motiv till att reglera. Insyn bedöms begränsas genom växtligheten längs gatan och därmed vara acceptabel för en innerstadsmiljö. Planbeskrivningen har kompletterats med vybild längs Solskiftesgatan.

Trädraden med lindar och björkar utefter Solskiftesgatan skyddas genom indragen byggrätt. På så sätt klaras avståndet om 4 meter från trädkronornas droppzon och trädraden bedöms inte påverkas negativt av planförslaget. Planförslaget har dessutom reviderats för att säkerställa grönytor inom området genom egenskapsbestämmelser för natur- och parkkaraktär. Dessutom har Volvo åtagit sig att i dialog med Park- och naturförvaltningen rusta upp grönytorna norr om planområdet i anslutning till villaområdet, vilket ger dessa ytor större värden för både natur och människor. Totalt sett bedöms därmed grönstrukturen förbättras i området som en följd av exploateringen.

27. Fastighetsägare Institutsgatan 12

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Den i gällande plan reglerade planteringszonen på mellan 5–40 meter saknas helt. Det anses fel att Volvo asfalterat dessa ytor när de fick marken där det stod 2 Villor och ett torp i detta syfte. Istället har de anlagt en stor personalparkering.

En utredning om trafiken kommer att öka eller minska saknas i samrådshandlingarna. Trafik minskar tryggheten för barn i området.

Namnet "Volvo Campus Lundby" anses ge felaktiga associationer till studentbostäder/bostäder och högskoleutbildning. Campus betyder universitetsområde i framför allt engelskspråkiga länder och förslaget passar inte in på ordet Campus.

Kommentar

Se kommentar till Villaföreningen, yttrande 25.

En trafikanalys har tagits fram till granskningsskedet av planen. Denna visar påverkan på vägnätet utifrån olika scenarion. Vissa gator kommer att få mindre trafik än idag, andra mer. Trafikförslaget och ombyggnaden av vägnätet med ny koppling till Eriksbergsmotet ger en omfördelning av trafiken på det lokala vägnätet där vissa gator som exempelvis Prästvågen avlastas och andra belastas mer.

Begreppet Campus används både inom universitets- och företagsområden. Universitets- och högskolecampus har fokus på lärande och forskning. Företagscampus har ofta fokus på innovation, idéutveckling, produktion och företagsamhet.

28. Fastighetsägare Institutgatan 26

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

29. Fastighetsägare, Institutsgatan 28, 3 st yttranden

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Anser att planerna medför inskränkningar i närmiljön för familjens barn. Redan idag upplevs viss inträngdhet mellan Volvos område och Hjalmar Brantings gatan.

De yttrande känner stor oro och befarar ökad risk för ytterligare avskärmning och helt utestängande av eftermiddags-kvällssol under en eller flera månader. Den nya bebyggelsen befaras skugga trädgård och altan. I yttrandet föreslås mer grönytor och bebyggelse med exempelvis lunchrestauranger eller låga kontor. Föreslaget parkeringshus i nära anslutning hemmet medför stor oro för barnens närmiljö, liksom ökad trafik. I yttrandet ifrågasätts varför den mest trafikintensiva verksamheten förläggs bredvid villaområdet och förskolan och inte mot Lundbyleden.

Kommentar

Se kommentar till Villaföreningen, yttrande 25.

30. Fastighetsägare Institutsgatan 30

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

I yttrandet framförs oro över planförslaget. Större grönområden och parker anses behöva anläggas i närheten av Eketrögatan för att få en ökad känsla av trygghet och öppenhet.

Kommentar

Se kommentar till Villaföreningen, yttrande 25.

31. Fastighetsägare Institutsgatan 32

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

I yttrandes lämnas specifika synpunkter utifrån bostaden/fastigheten:

- Viktigt att utformningen av plank/avskiljare som ska uppföras längs med Kohagsgatan blir genomtänkt och behagligt att se på. Ytan framför bör vara öppen och i huvudsak bestå av gräsytor och träd.

- Träden mellan Kohagsgatan och Spetsbågen är idag en oas som ger fågelkvitter, skugga samt skymmer dagens industribyggnader på ett bra sätt. Träden är således viktiga ur flera aspekter för oss och behöver vara kvar eller förnyas.
- De byggnader som planeras inom spetsbågen bör vara proportionella och passa in för att säkerställa en mjuk övergång mellan villaområde och industriområde. Vi förutsätter också att höjden på byggnaderna anpassas för att inte skapa en onödig känsla av instängdhet för området.
- I möjligaste mån bör kontorsfönster med utsikt över bostadsområdet undvikas. Insyn riskerar att försämra värdet och kvaliteten för husen som ligger närmast.

Kommentar

För synpunkter om naturmiljö, skala och insyn, se kommentar till yttrande nr 23.

I dialogen mellan Volvo och Park- och naturförvaltningen om upprustningen av grönsåstråken längs Kohagsgatan och Solskiftesgatan, ingår även att se över plankets utformning. Tanken är att komplettera med bland annat sittplatser och belysning. Trädraden med lindar och björkar utefter Solskiftesgatan skyddas genom indragen bygggrätt. En bebyggelsefri zon på 5,5 meter bredd har lagts till längs plangränsen öster om Prästvågen. En bebyggelsefri zon på 2 meter väster om Prästvågen, vid ändamål parkering, kontor. På så sätt klaras avståndet om 4 meter från trådkronornas droppzon. Långs Kohagsgatan är avståndet redan reglerat i samrådsförslaget. Bygggråtterna närmast Kohagsgatan har sänkts till en byggnadshöjd på 11 meter. Plank och befintliga tråd kommer hindra insyn.

32. Fastighetsågare Institutsgatan 35

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Önskar överklaga Volvos Byggplaner för Campus Lundby.

Kommentar

Något överklagande kan inte göras av planförslaget i detta skede. Det är kommunfullmäktiges antagandebeslut som senare kan överklagas. Information om överklaganderätt skickas till dem som under processen inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Informationen kan även komma att annonseras vid många yttranden.

33. Fastighetsågare Institutsgatan 43

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Upplever att Göteborgs stad överger dem och deras närmiljö. Husen som kommer att byggas anses skärma av och skugga området. Planerna anses medföra ökad trafik och ännu färre grönområden som det redan idag är relativt ont om.

Ökad trafik kommer att innebära ökad ljudnivå och ökade avgaser. Större grönområden och parker bör anläggas i närheten av Ekestrågatan för att få en ökad känsla av trygghet och öppenhet.

Kommentar

Se kommentar till Villaföreningen, yttrande 25.

Byggrätten för parkering-/kontorshus har tagits bort.

34. Fastighetsägare Kohagsgatan 15

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

35. Fastighetsägare, Kohagsgatan 19 & 21.

Byggnadsutformning och solförhållanden i norr

Föreslagen ny bebyggelse som gränsar till villaområdet anses bryta mot områdets karaktär i omfång, höjd och placering så nära befintlig bebyggelse samt bli en barriär som under stora delar av dagen påverkar dagsljuset vintertid. Är solstudien anpassad till planens reglerade höjder? Illustrationen är ju lägre.

Bevarandet av X-hallen anses bli en udda relik när de nya husen inte anpassas till samma värden. Fastighetsägarna önskar att den nya bebyggelsen inte blir högre än den befintliga X-hallen.

P-huset

Planerat P-hus hindrar nuvarande fria passage till Prästvägen, och grönytan mellan parkeringen och Solskiftesgatan, där barnen leker idag, kommer falla i skugga. Parkeringsytan föreslås istället omvandlas till minipark för Volvo medarbetare. Parkeringsbehovet föreslås lösas mer centralt inom Volvoområdet exempelvis genom en utökning av befintligt P-hus vid Prästvägsrondellen alternativt under mark.

Störningar i byggfasen

I yttrandet informeras om att markförhållandena medför vibrationer vid rangering och transporter inom "Spetsbågen". Vibrationerna har minskat de senaste åren men åtgärder efterfrågas som förhindrar vibrationerna både när nya byggnader uppförs och för de ytor där fordonstrafik planeras.

I yttrandet framförs även att störningarna under den utdragna byggprocessen behöver regleras liksom eventuella skador som markvibrationerna medför på byggnader i omgivningen under och efter byggfasen.

Trafiknätet

Helheten i trafiknätet anses inte tillräckligt beskrivet. Om Gropegårdsgatan ska erbjuda möjlighet till framtida spårbunden trafik, blir den inte längre tillgänglig för biltrafik? Kopplingen är viktig för de boende. Hur ska den framtida spårvägen ansluta till Hjalmar Brantingsgatan?

Biltrafiken bedöms i yttrandet öka genom personalexpansionen i Volvos verksamheter. Även om kollektivtrafiken byggs ut. Hur påverkar det anslutningarna från norr, nordväst och nordöst som anses inadekvata redan i dag?

Kommentar:

För synpunkter om höjder, skala, skuggning, parkeringshuset vid Solskiftesgatan och naturmiljö, trafiknät samt påverkan av vibrationer och störningar under byggskedet, se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

Byggrätten för parkerings-/kontorshuset vid Solskiftesgatan har tagits bort. Sol- och skuggstudien är uppdaterad och anpassad efter de höjder som anges i plankartan. I illustrationsritningen i samrådsskedet så fanns våningsantalet angivet. Då våningshöjden varierade stort utifrån vilken typ av verksamhet som var tänkt i byggnaden kunde det upplevas förvirrande med dess koppling till plankartan. Till granskningsskedet så är de angivna våningshöjderna borttagna ur illustrationen för att inte skapa osäkerhet.

X-hallen bedöms ha kulturmiljövärden och får inte rivas eller förvanskas. Det bedöms som positivt ifall ny bebyggelse anpassas till befintlig för ett ökat sammanhang, men det regleras inte i planen. Dock möjliggör planen att vissa åtgärder får göras på X-hallen som att exempelvis öppna upp fönster och portar vilket både gör byggnaden mer användbar för Volvos verksamhet men även kan minska upplevelsen av byggnaden som en barriär.

Gropegårdsgatan kommer även i en framtida utformning ha körfält för biltrafik. Dock breddas den för att även möjliggöra för framtida separerade kollektivtrafikstråk.

36. Fastighetsägare Kohagsgatan 23

Hänvisar till Villaföreningens yttrande, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Resultatet av den kompletterande solstudie kring påverkan vintertid anses illa med tilltänkta byggnader på 18 meter. Detta accepteras inte. Det 15 meter tilltänkta byggnaden närmare Eketrägatan skymmer kvällssolen. Altanen ligger däråt och den nyttjas varje eftermiddag/ kväll.

Kommentar

För synpunkter om parkeringshuset vid Solskiftesgatan och skuggning se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

37. Fastighetsägare Solskiftesgatan 15

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Positiv till Volvos expansionsplaner och att området öppnas upp men är även oroad över planerna på parkeringshus mellan Solskiftesgatan och Prästvågen med hänsyn till trygghet, solförhållanden, ökad trafik och insyn.

Parkeringsplatsen används helger och kvällar till skumma/kriminella förehavanden och ett parkeringshus tros förvärpa detta. Dessutom kommer den höga fasaden göra området mer otryggt. Även den yttrandes hus kommer enligt solstudier att skuggas av parkeringshuset; framförallt i december, när solen behövs som mest.

Det är redan idag mycket trafik på Prästvågen med höga hastigheter. Det befaras att trafiken kommer att öka med det nya parkeringshuset eftersom det totala antalet parkeringsplatser i området verkar öka.

Ur insynshänseende anses det bättre med ett parkeringshus än ett kontorshus. Men risken för insyn till tomt och hus finns fortfarande från taket på parkeringshuset.

Kommentar

För synpunkter om parkeringshuset vid Solskiftesgatan, trafikmängder skuggning, trygghet, grönområden och insyn se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

38. Fastighetsägare Solskiftesgatan 21

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

39. Fastighetsägare, Tegskiftesgatan 1

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Anser att öppenheten som beskrivs i planhandlingarna inte gäller kvarteret Koret. Förslagen bebyggelse kring Villaområdet skapar barriärer av höghus och P-hus som även minskar solljuset.

Kommentar:

För synpunkter om skala och skuggning se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

40. Fastighetsägare Tegskiftesgatan 2

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Välkomnar de flesta förslag på utbyggnader som gjorts. Anser dock att plank utefter Kohagsgatan, ett parkeringshus samt höga entrébyggnader vid Solskiftesgatan sammantaget kommer avskärma villaområdet ifrån Volvo och skapa skugga samt öka otryggheten. Placera parkeringshus nära de omkringliggande lederna istället. Ytan förslås för grönområde, restaurang, gym eller annan icke sekretessbelagd verksamhet,

Kommentar

För synpunkter om skala, skuggning och bebyggelse längs Solskiftesgatan se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

Inom området föreslås åtta parkeringsanläggningar, varav en är befintlig. Utgångspunkten har varit att placera anläggningarna så jämt fördelat över området som möjligt.

Planen möjliggör för att service och restauranger etableras längs Solskiftesgatan, men ställs inte som krav. Planbeskrivningen har kompletterats med en vybild längs Solskiftesgatan.

41. Fastighetsägare Tegskiftesgatan 3

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

42. Fastighetsägare Tegskiftesgatan 5

Har synpunkter på parkeringshuset längs Solskiftesgatan och dess närhet till villaområdet.

Den yttrande har mindre barn och känner sig otrygg när de på väg till skola/förskola ska navigera mellan stressade bilister på väg in till Spetsbågen.

Parkeringshuset anses skapa en inmurad känsla, skugga områdets enda gemensamma gräsmatta och skymma solen för intilliggande fastigheter under de mörka månaderna på året.

Det finns även en oro för vilket klientel parkeringshuset kommer dra till sig.

Önskar att lägre, mer estetiska, mer befolkade och mer småskaliga byggnader ska placeras mot Solskiftesgatan.

Kommentar

För synpunkter om skala, skuggning, bebyggelse längs Solskiftesgatan och grönområden se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

Byggrätten för parkerings- /kontorshuset vid Solskiftesgatan har tagits bort. Planens trafikförslag föreslår att det anläggs gång- och cykelbanor längs både Prästvågen, Solskiftesgatan och även förbättring av cykelstråket längs Gropegårdsgatan, vilket skapar bättre förutsättningar att tryggt och säkert ta sig fram som oskyddade trafikanter.

43. Fastighetsägare Tegskiftesgatan 6

Anser att förslaget kommer att förstöra den mysiga lilla oas villaområdet utgör. Ett stort parkeringshus kommer att skymma solen för boende på gatan. Om husen blir för höga så kommer det innebära insyn i det egna hemmet.

Kommentar

Se svar till Villaföreningen, yttrande 25. Byggrätten för parkerings- /kontorshuset vid Solskiftesgatan har tagits bort.

44. Fastighetsägare Tegskiftesgatan 10

Till yttrandet är Villaföreningens yttrande bifogat, se sammanfattning och kommentarer under yttrande 25.

Utökade synpunkter

Anser att staden och Volvo borde växla mark med varandra. för att utveckla Spetsbågen inklusive X-hallen till ett utökat villa/bostadsområde inkluderande blandstad med kontor och service. Fyrväpplingsgatan skulle kunna utvecklas till en riktig stadsgata likt planerna för Gropegårdsgatan. Att nyttja Spetsbågen till ytintensiv verksamhet är att kasta bort närheten till kollektivtrafiknoden Eketrågatan.

X-hallens q-märkning hindrar möjligheterna för en stadsgata. Skyddet bör omprövas då det även leder till att Volvos planer måste tryckas närmare villaområdet med angivna störningar. Högre exploatering nära Fyrväpplingsgatan anses mer lämpligt givet bebyggelsen på västra sidan om gatan.

Kommentar:

Se kommentar till Villaföreningen, yttrande 25.

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

45. Räddningstjänstens fastighetsenhet

RSG-Fastighetsenhet, konstaterar att de kan godta förändringarna för räddningstjänstens tvätthall om de hålls skadeslösa, så till vida att de inte mister tvättfunktionen utan att frågan endera löses genom ombyggnation, alternativt att projektet tar med uppförandet av en ny tvätthall på området där RSG hålls ekonomiskt skadeslös.

Kommentar:

Frågan om eventuellt behov av ny tvätthall samt finansiering utreds.

46. Boende på Institutsgatan 39

Glad över en positiv förändring men upplever att bilderna som skickades på nya hus med snygga fasader och mycket grönt inte motsvarar planerna närmast villaföreningen.

Anser att det är negativt med höga hus och parkeringshus i direkt anslutning till villaområdet, som stänger in området och skuggar befintliga gräsmattor längs Kohagsgatan och Solskiftesgatan där barn leker samt skuggar trädgårdarna. Villaområdet är redan idag ansatt av trafik och buller och det blir ännu mer negativt med ett fult parkeringshus som dessutom kan skapa otrygga miljöer.

Anser att det ska göras något positivt med villaområdets område då många Volvoanställda redan idag har det som ett promenadstråk. Det vore exempelvis positivt med en lunchrestaurang i anslutning till villaområdet.

Kommentar:

För synpunkter om skala, skuggning, parkeringshus längs Solskiftesgatan samt grönområden se svar till Villaföreningen, yttrande 25.

Planen möjliggör för att service och restauranger etableras längs Solskiftesgatan, men ställs inte som krav.

Övriga

47. Företrädare för Stadsplaneringsforum Centrala Hisingen (SCH)

SCH är utifrån målet att öppna upp området positiva till planens genomförande och lyfter både positiva aspekter och utmaningar.

Det är positivt med nya stråk genom området och att det tillkommer inslag av annan verksamhet och service till området, för att om möjligt komplettera omgivningarna samt att det blir en mer stadsmässig utformning av Gropegårdsgatan. SCH anser även det positivt med stråk till Lindholmen/Sannegården, samt kopplingen mot Eriksberg.

SCH ser stora utmaningar kring ett öppnare och integrerat område när antalet arbetsplatser ökar utan att samtidigt öka antalet bostäder i närområdet. Det behövs bostäder i verksamhetsväven för att öka möjligheterna till fungerande service och en levande stadsdel under hela dygnet.

Ytterligare parkeringsmöjligheter skapas i planen, vilket möjliggör fortsatt stor andel bilåkande. Samtidigt har inte någon ordentlig trafikanalys av det omkringliggande vägnätet genomförts i studien. Det finns risk för negativ inverkan på stadsdelen, genom försämrad luft- och ljudmiljö, samt inte minst möjligheten att göra stadsdelens gaturum mer stadsmässiga. SCH är oroliga att planens utformning försvårar en nerskalning/boulevardisering av Hjalmar Brantingsgatan.

SCH ser ett ökat behov av förskolor, och eventuellt även övrig grundskola i närområdet, och ser gärna att detta skapas inom planen.

SCH anser att p-hus lämpligare placeras i planens södra del i anslutning till Lundbyleden. Vid en placering utmed Hjalmar Brantingsgatan anses det viktigt med stadsmässiga kvaliteter. SCH förstår placeringen men anser det olyckligt med ytterligare en stor/lång volym längs gatan. SCH föreslår att t.ex. hela byggnadshöjden mot Hjalmar Brantingsgatan ges ett verksamhetsinnehåll och gärna att volymen styckas upp i längsled för att upplevas mindre dominant.

Kommentar:

Med hänsyn till den verksamhet som bedrivs inom området och de miljötillstånd som Volvo har, bedöms det inte lämpligt med bostäder eller förskolor inom planområdet.

Detaljplanen följer den av staden beslutade parkeringspolicyn med dess riktvärden. I detaljplanen räknas med en fördubbling av antalet anställda samtidigt som antalet parkeringsplatser inte förändras mot dagsläget, vilket ger en tydlig sänkning av parkeringstalen i området. Markparkering bebyggs och ersätts med garage eller parkeringshus. Inom området föreslås åtta parkeringsanläggningar, varav en är befintlig. Utgångspunkten har varit att placera anläggningarna så jämt fördelat över området som möjligt. Detaljplanen möjliggör att samtliga parkeringsanläggningar på sikt omvandlas till kontorsändamål och vissa även till viss del centrumändamål, vilket på sikt kan förändra stadsbilden längs Hjalmar Brantingsgatan.

En trafikanalys har tagits fram till granskningsskedet av planen. Denna visar påverkan på vägnätet utifrån olika scenarion. Vissa gator kommer att få mindre trafik än idag, andra mer. Trafikförslaget och ombyggnaden av vägnätet med ny koppling till Eriksbergsmotet ger en omfördelning av trafiken på det lokala vägnätet där vissa avlastas och andra belastas mer. Exploateringen bidrar till en ökad trafikbelastning lokalt.

48. Boende på Inärogatan 21A

Föreslår att handel tillåts inom fem olika områden.

Kommentar:

Handel ingår i det bredare centrumändamålet som möjliggörs i alla fem markerade områden.

49. Boende på Jungmansgatan 19 E

Anser att tillräckligt med parkeringsplatser behöver säkerställas för att anställda ska ha friheten att enkelt ta sig till arbetet.

Kommentar:

Detaljplanen följer den av staden beslutade parkeringspolicyn med dess riktvärden. En utökning av antalet parkeringsplatser är inte förenligt med stadens beslutade mål och

vad befintligt trafiksystem bedöms klara. En mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram av Volvo som visar flera olika verktyg för att klara ett hållbart resande.

50. Boende Opalgatan 83

Efterfrågar bostad.

Kommentar:

Bostäder tillåts inte inom planområdet då det inte är förenligt med verksamhetens miljö-tillstånd och den typen av verksamhet som bedrivs inom området.

51. Boende på Strömstadgatan 17

Viktigt med bullerskydd så att buller inte ökar i omfattning. Redan idag hörs buller från t.ex. motorprovningar dygnet runt.

Cykelbanor behövs längs Prästvågen och Inlandsgatan mot Lundbyleden. Viktigt att de byggs i ett tidigt skede av utbyggnaden med tanke på kraftigt ökad trafik till och från området. Kanske även behov av standardhöjning på befintliga cykelbanor. Säkerheten på gångbanan längs Inlandsgatan behöver höjas med tanke på den tunga trafiken.

Hur kommer eventuella miljöfarliga utsläpp att öka med ökad verksamhet. Är det utrett? Kommer Volvo kunna överskrida gällande tillstånd?

Viktigt att Prästvågen får behålla sin ursprungliga karaktär med tanke på dess historiska betydelse för Lundby.

Kommentar:

En bullerutredning har tagits fram som visar på verksamhetens bullerpåverkan. Bullernivåer förväntas bli under 45 dBA kvällstid och under 40 dBA nattetid i enlighet med Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller. Parkeringsanläggningar förses med bestämmelser om täta fasader för att minska bullerpåverkan. Planbeskrivningen har förtydligats avseende konsekvenserna för bullersituationen i området.

Utbyggnadsordningen av allmän plats avgörs inte i planen. Trafikkontoret har dock meddelat att de anser att det är angeläget att tidigt i genomförandet etablera möjligheter till hållbart resande till fots eller med cykel.

Utsläppen av miljöfarliga ämnen ska hållas inom nu gällande miljötillstånd. Den planerade exploatering innebär ingen förändring.

Prästvägen avses anpassas så att en gång- och cykelbana anläggs. För att kunna genomföra detta utan betydande markintrång tas en del av körbanan i anspråk.

52. Boende i Tolered

Saknar en ordentlig trafikutredning. Har under det senaste året märkt av en betydande trafikökning på Toredalsgatan på morgonen och eftermiddagar. Toredalsgatan bedöms användas som genväg till/från Torslanda.

Flera personer i Tolered har tidigare varit i kontakt med Trafikkontoret för att stänga Toredalsgatan för genomfart. Planerna för Volvo-området ökar ytterligare behovet för att begränsa framkomligheten på Toredalsgatan. Säkerheten för barnen som går och cyklar till och från skola och kompisar behöver beaktas.

Kommentar:

En trafikanalys har tagits fram till granskningsskedet av planen.

Att med bestämdhet uttala sig om den framtida trafikutvecklingen på en bestämd gata är svårt. Den historiska trafikutvecklingen på Toleredsgatan visar på ett oförändrat trafikflöde mellan 2006/2007 och 2015/2016 med en ungefärlig dygnstrafik kring 2500 fordon. Trafikkontorets studier indikerar inga betydande ökningar av trafiken på Toleredsgatan mellan Björlandavägen och Toredalsgatan år 2035 jämfört med år 2013.

53. Boende på Violinvägen 16

Påpekar kostnadsökning för Volvo för lånebilar till personal med tjänstebil som inte längre kan servas lokalt i Lundby.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar har följande ändringar gjorts:

- Prickmark har lagts till längs Solskiftesgatan för att skydda biotopskyddade träd.
- Byggrätterna mot villaområdet i norr har justerats avseende höjd och utbredning.
- Byggrätten för parkerings-/kontorshus vid Prästvägen har tagits bort.
- Mindre komplementbyggnader samt anläggningar under mark tillåts vid Motortorget, torget mot Eketrägatan, vid Penta och vid tidigare byggrätt för parkerings-/kontorshus vid Solskiftesgatan.
- Justerade höjder runt framförallt linbaneområdet och södra området.
- Hembygdsgården är borttagen ur planområdet liksom angränsande del av Prästvägen för att studeras i sin helhet.
- Yta för bostadsparkering samt gata med utfartsförbud har lagts till i planområdet i nordöst för att hindra trafiken från garaget att passera lokalgatan.
- Uppdaterade användningsgränser utifrån reviderat trafikförslag.
- Bestämmelsen om O-tillfällig vistelse har tagits bort längs Gropegårdsgatan och istället lagts till på byggrätten öster om framtida linbanestation.
- P-ändamål har lagts till inom fler byggrätter där det är planerat för underjordiskt garage för att möjliggöra framtida gemensamhetsanläggningar.
- Befintlig ledningsrätt inom byggrätt öster om linbanestationen har blivit ett u-område.
- Egenskapsbestämmelser avseende park och natur har lagts till inom kvartersmark för att säkerställa att hela området inte hårdgörs.
- Byggrätten söder om linbanestationen är borttagen med hänsyn till befintliga ledningar som saknar ledningsrätt. En flytt hade inneburit höga kostnader som inte bu-rits av exploatören. Ytan regleras till markparkering och allmän plats för vägsälant och dagvattenhantering.
- Reglering av plank har tillförts liksom att mark närmast plangräns mot förskola, hembygdsgård och naturmark inte får bebyggas.
- Höjdsättningen av den södra tunneln har justerats.
- Gång- och cykelvägen mellan Linbanestationen och Lammelyckan har ändrats till Allmän plats.

- Planområdet har utökats med två Naturområden för att släcka ut underliggande detaljplan
-

Planbeskrivningen har bland annat justerats avseende förtydligande om bergtekniska åtgärder, resultatet utifrån arkeologisk utredning, luftmiljö, samt utifrån nya och reviderade utredningar.

Följande utredningar har tagits fram eller reviderats:

- | | |
|---------------------------------------|---|
| • Markmiljö med riskbedömning, | • Bullerutredning |
| • Miljörapport Volvo | • Solstudie. |
| • Skyfallsanalys | • Konsekvensbeskrivning för naturmiljön |
| • Dagvattenutredning | • Geoteknik Räddningstjänsten |
| • Trafikanalys Södra Lundby | • Geoteknik + MUR Volvo |
| • Trafikanalys Eriksbergsmotet | Lundby södra |
| • Trafik- och känslighetsanalyser | • Brandutredning för Linbanan |
| • Trafikförslag | |
| • Mobilitets- och parkeringsutredning | |

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Bilaga 1 - Lista över samrådskrets

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetskontorets tillgänglighetsavd.
Fastighetsnämnden
Göteborgs Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborgs Energi Gasnät AB
Göteborgs Energi GothNet AB
Göteborgs Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden
Miljö- och klimatanämnden
Namnberedningen
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Stadsdelsnämnden i Västra Hisingen
Trafiknämnden/kontoret

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Försvarmakten Högkvarteret, HKV
Göteborgsregionen (GR)
Lantmäterimyndigheten
Länsstyrelsen
Polismyndigheten
Skanova Nätplanering D3N
Statens geotekniska institut
Swedavia AB
Svenska Kraftnät
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västfastigheter Ledningsstab
Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Övriga

Handikappföreningen Samarbetsorgan
Swedegas

Bilaga 2 - Länsstyrelsen Västra Götalands läns yttrande



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Nirmala Blom-Adapa
Arkitekt
010 224 4789
nirmala.blom-adapa @
lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2018-03-06

Diarienummer
402-2699-2018

Sida
1(6)

Göteborg Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se

Förslag till detaljplan för Verksamheter m.m. vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden i Göteborgs kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2017-12-19 för samråd enligt 5 kap 11 och 11 a § plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Planförslaget innebär förtätning inom ett stort befintligt verksamhetsområde och skapar ett samordnat kommunikationsstråk inom samt till och från området. Stadens intentioner är att minimera barriäreffekter mot stadens gator och trafikleder. För att uppnå det möjliggör planen för en ny väganslutning i den södra delen av planområdet mot Lundbyleden.

Den omfattande markytan, historisk markanvändning samt den föreslagna bebyggelsen innebär stora hårdgjorda ytor. Planförslaget berör följande frågor som det fortsatta planarbetet behöver klarlägga. Dessa berör Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt plan och bygglagen (PBL 2010:900)

MKN för vatten – dagvatten och skyfall

- Det är viktigt att en dagvattenutredning tas fram och beskriver förändring av flöden och föroreningar före och efter exploatering för att klarlägga att MKN inte påverkas negativt.
- Skyfallsutredningen visar att översvämningssituationen i delar av planområdet är mycket svårlost. Kommunen behöver ta ett samlat grepp om dagvatten- och skyfallslösningar och skapa ett hållbart system som fungerar tillsammans och tar tillvara eventuella samordningsvinster.

Trafiksäkerheten och påverkan på Lundbyleden

- Detaljplanen beskriver trafikändringar inom och utanför planområdet som syftar till att förbättra kommunikation till och från området. Genomförbarheten av de ändringar som ligger utanför

planområdet ska klarläggas i samråd med Trafikverket. Se också Trafikverkets yttrande TRV 2018/9095 daterat 2018-03-01.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa/säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion och miljökvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen

Motiv för bedömningen

Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)

MKN för vatten – dagvatten och skyfall

Det är viktigt att en dagvattenutredning tas fram innan granskningen av planen. Utöver de delar som nämns i planbeskrivningen bör dagvattenutredningen även beskriva förändring av flöden och föroreningar före/efter exploatering samt även vid valda dagvattenlösningar.

Skyfallsutredningen visar att översvämningssituationen i delar av planområdet är mycket svårlöst. Kommunen behöver ta ett samlat grepp om dagvatten- och skyfallslösningar för att skapa hållbara system som fungerar tillsammans och för att eventuella samordningsvinster ska kunna beaktas. Dessutom bör lösningarna utformas så att inte problem uppstår utanför planområdet.

Plankartan bör utformas särskilt med hänsyn till att det ska finnas plats och möjlighet att genomföra lämpliga skyfallsfallslösningar samt dagvattenlösningar för fördröjning och rening av dagvattnet.

Det bör också preciseras vilken recipient som blir mottagare av skyfallsvattnet respektive dagvattnet, var det kommer att släppas ut, och om planen bedöms medföra att miljökvalitetsnormerna för vatten inte kan följas i mottagande recipient.

MKN för luft

I planbeskrivningen står att luftkvalitetsmätningar i området visar på nivåer under samtliga gränsvärden. I miljötillståndet för Volvos verksamhet finns krav på maximala utsläppsnivåer. Dessa mätningar/ bedömningar och tillstånd behöver redovisas i planarbetet.

Hälsa och säkerhet (risk för olyckor, översvämning, erosion) geoteknik

Översvämning/skyfall

Översvämningssituationen beskrivs som mycket svårlöst i området. I skyfallsutredningen utgör samrådshandlingen för Göteborgs tillägg till översiktsplanen (TTÖP) ett underlag. Detaljplanen utgår från att framkomlighet finns för räddningstjänsten vid 0,5 meter vattendjup. Det har

framkommit synpunkter från Räddningstjänsten i samband med TTÖP:ens samråd att så inte är fallet och att framkomligheten är möjligt vid 0,2 meter vattendjup. Detta har justerats i TTÖP som nu är på utställning.

Således anser Länsstyrelsen att förslag till lösningar och slutsatser behöver baseras på aktuellt underlag. En uppdatering av skyfallsutredningen med nya förutsättningar behövs där framkomlighetskravet utgår från 0,2 meter vattendjup. Vidare ska de olika förslagen för hantering av skyfallsproblematiken anpassas till det aktuella underlaget.

De utpekade uttryckningsvägarna påverkas av översvämning. Länsstyrelsen anser att Räddningstjänstens synpunkter behöver inhämtas inför fortsatt planarbete.

Geoteknisk- och bergtekniskförutsättningarna

Planförslaget behöver klargöra hur de bergtekniska åtgärder som rekommenderas i den bergtekniska utredningen säkerställs. Vidare behöver även markens stabilitet vid uppfyllnader klargöras.

Statens geotekniska institutet (SGI) har beretts tillfälle att granska de utredningar som följde med planhandlingarna. SGI:s yttrande dt 27 feb.2018 bifogas i sin helhet.

Buller

Utredningen visar att bullernivåerna från Volvos anläggning kommer att klara gällande bullervärden till angränsande bostäder om föreslagna bulleråtgärder genomförs. Det måste säkerställas i planen att åtgärderna kommer till stånd.

Råd enligt PBL och MB

Grundvatten

Enligt planbeskrivningen finns föroreningar (metaller och organiska föroreningar) i både jord och grundvatten framför allt kring enmetersnivån och neråt. För grundvatten är det framförallt i djupare grundvatten som förhöjda halter av klorerade alifater/vinylklorid har uppmätts. Eftersom klorerade alifater är problematiska att sanera och sprids extra lätt i grundvatten är det viktigt att extra skyddsåtgärder vidtas vid de undersökningar och saneringar som utförs så att dessa föroreningar inte sprids ytterligare till grundvattnet.

Farligt gods

En del av planområdet ligger något inom 150 meter från Hamnbanan. Det kan vara lämpligt att reglera att friskluftsintag placeras vänt bort från Hamnbanan.

Grönstruktur

Länsstyrelsen konstaterar att det enligt aktuell plankarta inte avsätts någon mark för natur. Detta beror rimligen på att andelen grönyta är relativt låg inom planområdet men i relation till hur det ser ut i övriga områden runt Ramberget är det fortfarande viktigt att hänsyn tas till planområdets grönytor. I förlängningen riskerar borttagning av grönytor och den befintliga grönstrukturen att påverka möjlig spridning och utbyten av exempelvis fåglar och insekter mellan Ramberget och de större sammanhängande grönområdena vid Hisingsparken och Svarte mosse.

Planområdet bör därför hanteras enligt de rekommendationer som framgår av planeringsunderlaget i Grönstrategi för en tät och grön stad (2014-02-10).

Allmänna intressen

Klimatanpassning

Länsstyrelsen påpekar att ökad avrinning mot Lundbyleden som beskrivs (s.11) kan utgöra risk för trafikstörning.

Kulturmiljö

En ambitiös historisk verksamhetsbeskrivning av Lundbyverken har tagits fram som väl beskriver industrianläggningens framväxt över tid. Av den framgår det att flera byggnader genomgått olika förändringar som till viss del förändrat byggnadernas ursprungliga uttryck och karaktär. Verksamhetsbeskrivningen saknar dock bedömning av det historiska värdet för de olika byggnaderna, vilket hade varit värdefullt för utformning av bevarandeinriktade q-planbestämmelser. Området är dock inte utpekad som något kommunalt bevarandeområde, även om det tidigare Volvo-området är mycket identitetsskapande för Göteborg ur ett historiskt perspektiv.

Social hållbarhet och bebyggelsestruktur

Planförslaget beskriver att stadens ambition är att öppna upp området genom att bygga bort barriäreffekten och koppla samman det till övriga staden. Länsstyrelsen vill gärna se hur trygghet skapas i omgivningen för människor som arbetar inom området. Utformning av bebyggelse, grönområden, kommunikationsleder behöver sätta fokus på jämställdhetsperspektivet.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Naturmiljö

Biotopskydd:

Länsstyrelsen delar er bedömning vad gäller allé A, B och D. Däremot bedömer Länsstyrelsen att även allé C, utmed Solskiftesgatan, omfattas av

biotopskyddsbestämmelserna. Den må förvisso ha uppkommit spontant men har under längre tid skötts som allé och är därför att anse som en sådan.

Planen berör därför fyra alléer för vilka biotopskyddsdispens ska sökas om skada riskeras på dessa.

Artskydd:

Enligt naturvärdesinventeringen växer det ett exemplar av idegran inom planområdet. Med stor sannolikhet har denna idegran sitt ursprung i spridning från närliggande trädgård. Idegranens bevarandestatus bör därför inte påverkas på ett sätt som aktualiserar förbuden i artskyddsförordningen.

Kulturmiljö: fornlämningar

Länsstyrelsen har ur kulturhistorisk synvinkel inget att erinra, efter det att RAÄ Lundby 41:1 är undersökt och borttagen. Övriga fornlämningar RAÄ Lundby 180:1 och 178:1 ligger inom grönområden som inte ska bebyggas och är naturligt avgränsade mot hårdgjorda ytor. Fornlämning RAÄ Lundby 184:1 är undersökt och borttagen.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Däremot ska Länsstyrelsen enligt planbeskrivningen ha delat kommunens uppfattning redan den 24 februari 2017, vilket inte är korrekt. Nu när vi har fått mer information i ärendet delar vi kommunens bedömning, således behöver inte en miljökonsekvensbeskrivning tas fram.

Detta yttrande har planhandläggare Anna Hendén beslutat och arkitekt Nirmala Blom-Adapa föredragit. I den slutliga handläggningen har även företrädare från vatten-, natur och miljöskyddsavdelningar samt enheter för samhällsskydd & beredskap och kulturmiljö/ Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Anna Hendén

Nirmala Blom-Adapa

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av yttrande till Länsstyrelsen från SGI 5.2-1801-0084 dt 2018-02-27

Kopia till:
Trafikverket
SGI

Länsstyrelsen/
Naturavdelningen

Miljöskyddsavdelningen
Vattenavdelningen
Samhällsavdelning/ ESB och Kulturmiljö