



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Granskningsutlåtande

Utfärdat: 2019-03-05
Diarienummer: 1623/15
Aktbeteckning: 2-5370

Sirpa Antti-Hilli
Telefon: 031-368 1609
E-post: sirpa.antti-hilli@sbk.goteborg.se

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

Granskningsutlåtande

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 27 november 2018 att skicka ut detaljplaneförslaget för granskning. Förslaget har sänts för granskning under tiden 5 december 2018 – 15 januari 2019.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

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

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak trafikfrågor, markföreningar, dagvatten, grönytor, byggnadsvolymer och finansiering. Starkaste invändningen kommer från länsstyrelsen som bedömer att avtal måste skrivas med trafikverket innan planen kan antas samt att markföreningar, skyfall och dagvattenhantering behöver säkras genom planbestämmelser. Villaföreningen södra Lundby Egnahem anser fortsatt att de nya byggrätterna vid Spetsbågen ska vara lägre och med större avstånd till villabebyggelsen. De efterfrågar en grönare övergång och föreslår att ytan mellan Solskiftesgatan och Prästvågen omvandlas till park och att gångvägen tydliggörs. De efterfrågar bindande gestaltungsprogram, mindre trafik och bättre gångpassager längs Prästvågen.

Avtal har skrivits med trafikverket och plankartan har kompletterats med bestämmelse om marksanering vid markarbeten.

Kontoret har bedömt att detaljplaneförslaget visar lämplig användning och utformning för sitt syfte och i relation till behovet av flexibilitet för framtida utveckling av ett viktigt verksamhetsområde i staden. Kontoret bedömer att konsekvenserna av planen gällande bland annat skuggning och närhet till uppställningsytor för bilar är acceptabel för stadsmiljö. Andelen bilar, parkering och trafikrörelser begränsas genom mobilitetsåtgärder och genom att inte öka antalet parkeringsplatser i jämförelse med vad som finns idag.

Kvarstående erinringar finns från Villaföreningen och fastighetsägare inom villaområdet liksom från Volvoanställda som anser att det blir för få parkeringsplatser.

Kopior av samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret och Volvo 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 m.fl.

1. Fastighetsnämnden

Fastighetskontoret förutsätter att erforderliga avtal är tecknade innan detaljplanen antas av Byggnadsnämnden.

De synpunkter som fastighetskontoret framställde i samrådsyttrande är tillgodosedda.

Åtgärderna som föreslås i detaljplanen och trafikförslaget innebär att detaljplanens genomförande kommer att resultera i ett ekonomiskt underskott för staden. Det kan motiveras av att åtgärderna leder till en allmän förbättring av trafiksystemet vilket är till nytta för staden i stort och inte bara för exploateringen. Den ekonomiska konsekvens som detaljplanens genomförande innebär anses rimlig i förhållande till den nytta kommunen och dess trafikanter har av åtgärderna.

Kommentar:

Detaljplanen kommer inte lämnas för tillstyrkan till byggnadsnämnden innan avtalen är påskrivna.

2. Park- och naturnämnden

Förvaltningen ser positivt på förslaget då det innebär att verksamhetsområdet blir mer tillgängligt och attraktivt för fler än de som arbetar där med tydliga stråk genom området samt en mötesplats i form av en park som dock inte är allmän plats, utan är placerad på kvartersmark.

Eftersom det visat sig att trädraden utmed Gropegårdsgatan inte kan bevaras på grund av kollektivtrafikstråket så bör de kompenseras inom närområdet vid genomförande av detaljplanen.

Eftersom många nya arbetsplatser tillkommer i området så bör tillgången till Keillers park förbättras genom åtgärder på de västra entréerna från Inlandsgatan och Rambergsvägen.

Kommentar:

Träden vid Gropegårdsgatan kan bevaras till dess att kollektivtrafikstråk byggs ut. Detaljplanen reserverar mark genom trafikområde för att möjliggöra en senare planering och utbyggnad för kollektivtrafik. Utbyggnaden skulle dock kräva en planändring och i det skedet får på nytt utredas om träden kan vara kvar eller vart de ska ersättas.

Förslag på förbättringar till Keillers park har tagits fram men det finns för närvarande inga medel budgeterade för åtgärden.

3. Kulturnämnden

Kulturförvaltningen anser att det är beklagligt att graven från bronsåldern/järnåldern inte skyddas utan ligger inom prickmark med planbestämmelse ”natur”. Graven har en viktig funktion i ett starkt omvandlat stadslandskap.

Vidare framhålls att Kyrkbysskolan (hembygdsgården) bör lyftas in i detaljplanen igen och förses med rivningsförbud och skyddsbestämmelser. Motiveringen finns i förvaltningens samrådsyttrande. I princip görs inga särskilda detaljplaner för bevarande av värdefull bebyggelse varför den behöver skyddas i samband med annan planering. Sådant skydd ligger i linje med miljömålet ”God bebyggd miljö”, indikator ”Skyddad bebyggelse”.

Kommentar:

Om nämnden syftar på graven Lundby 41:1 så har Länsstyrelsen godkänt att den tas bort 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 men då projektering av framtida bebyggelse inte har kunnat göras i detta tidiga skede kan ett ingrepp inte uteslutas. Volvos behov av flexibilitet har i detta fall vägts tyngre än fornlämningen.

Om nämnden syftar till fornlämningen söder som huvudkontoret som låg inom prickmark, ”natur” så var det en boplatz som, enligt riksantikvarieämbetets webbverktyg fornsök, är borttagen. Inom mark som inte får bebyggas och där naturmarkskaraktären ska bibehållas är fornminnen annars relativt säkra.

Det finns planer på kommunen att planlägga marken söder om hembygdsgården för kommunal service eller kommunala behov. Anledningen till att ta bort den ur planområdet var att planlägga detta i ett sammanhang. Därav är det inte orimligt att anta att en planläggning kommer igång inom överskådlig framtid. Detta kan dock inte garanteras då planbesked inte tagits än.

4. Miljönämnden

Miljöförvaltningen är nöjd med de kompletteringar och justeringar som gjorts sedan yttrandet i samrådet. Förvaltningen tillstyrker fortsatt planarbete under förutsättning att det framgår i planbeskrivningen om reningskraven för dagvattenhanteringen kommer att uppnås med detaljplanen.

Kommentar:

I planbeskrivningen förtydligas att reningskraven går att nå. Detaljplanen i sig garanterar inte genomförandet.

5. Göteborg Energi AB

Göteborg Energi Nät AB ställer frågan om exploatörer ska bekosta utsmyckningen av de vanliga transformatorstationerna så att de ”passas in som del av bebyggelse”. Vidare framhålls att befintliga ledningar behöver flyttas för att möjliggöra den nya rondellen vid Gropegårdsgatan/Inlandsgatan.

Respektive byggherre förutsätts att, såvitt inget annat avtalats med Göteborg Energi Nät AB, initiera och bekosta erforderliga flyttar av nätstationer och elledningar. Ledningsstråk för el ska i första hand placeras inom GC-banors markområde för att minimera störningar för bil- och kollektivtrafik vid reparationer.

Göteborg Energi Fjärrvärme framhåller att det finns driftsatta fjärrvärmeledningar som behöver läggas om i och med planerad byggnation inom planområdet. Ledningarna kommer också i konflikt med linbanestationen *Västra Ramberget*. Flytt måste beställas 8 månader innan den ska vara utförd.

Göteborg Energi Gasnät AB framhåller att synpunkter som lämnats i remissvar 2018-03-06 inte finns med i samrådsredogörelsen.

Vidare noteras förslag på u-område öster om linbanestationen men bredden ifrågasätts eftersom både gas och andra ledningsslag ska få plats.

Göteborg Energi Gasnät AB framhåller att när grundläggning görs för det planerade planket vid Kalvhagsliderna så måste driftsatt gasledning beaktas.

Göteborg Energi GothNet AB har inget ytterligare att tillägga.

Kommentar:

Att transformatorstationerna bör utformas för att passa in i området och med angränsande bebyggelse är en uppmaning men inget som regleras i detaljplanen. Utformning och finansiering får diskuteras med Volvo i samband med projektering.

En genomförandestudie (GFS) pågår för att tydliggöra genomförandet av väg och ledningsombyggnad/- utbyggnad. Göteborg Energi kommer involveras i arbetet.

Stadsbyggnadskontoret beklagar att synpunkterna från GE Gasnät AB inte kom med i samrådsredogörelsen. Synpunkterna om ledningsstråk längs Inlandsgatan tillmötesgicks dock.

Avstämning har skett med GE Gasnät AB att avståndet från ledning till byggnad i enlighet med Energigasnormerna, EGN 2017, ska vara 2 meter. Avstånd mellan ledning och ledningsområdets gräns vid Inlandsgatan är som minst 2,46 m. Längs västra sidan av Prästvågen ligger ledningen närmare användningsgräns än 2 meter. Prickmark har införts på båda sidor av Prästvågen både till skydd för ledning samt för att säkerställa att byggnaderna inte hamnar dikt an gångvägarna.

Bestämmelsen om plank ovan gasledning kompletteras med en byggnadsteknisk bestämmelse om hänsyn till gasledning.

6. Kretslopp och vattennämnden

Kretslopp och vatten gör inledningsvis en övergripande bedömning avseende en handfull skrivningar som behöver ändras i planhandlingarna.

Utöver dessa är det viktigt att i planarbetet inför ett genomförande beaktar att det finns trafiksäkra angränsningsytor och tillfartsvägar till alla byggnader.

Exploatörens ansvar för skyfall inom kvartersmark ska framgå i exploateringsavtal liksom ansvaret att överta befintlig ledning i kvartersmark. Behov av skyfallshantering utpekas i ett par områden och ska så långt möjligt samordnas med dagvattenanläggningarna inom respektive delavrinningsområde. För att säkerställa dagvattenåtgärdernas

funktion ska marknivåer visas på plankartan. I exploateringsavtalet ska det framgå att funktionskraven i dagvatten- och skyfallsutredningen måste följas.

Förtydliganden krävs i illustration avseende vilka ytor som föreslås som skyfallsytor.

Kombinerade ledningar som ligger i Herkulesgatan måste förstärkas i samband med vägbyggnation för att klara framtida belastningar. Kostnader för detta fördelas mellan Volvo respektive Kretslopp och vatten.

Förvaltningen vill informera exploatörerna om att de till bygglovets ska redovisa en fungerande avfallshantering av de förekommande avfallsfraktionerna och då beakta de kommentarer som lämnades under samrådet.

Kapaciteten på dricksvattenledningen i södra delen av planområdet måste utökas. För att kretslopp och vatten ska redovisa en plan för utbyggnad och placering av anslutningspunkter måste behovet av dricksvatten respektive brandvatten fastställas och fastighetsindelningen förtydligas. Anslutningspunkterna har i detta fall stor inverkan på hur ledningsnätet byggs ut. En förbindelsepunkt per fastighet för vatten gäller generellt.

Kretslopp och vatten efterfrågar brandvattenbehovet särskilt för de höga byggnaderna i södra delen av planområdet. Kostnader för utbyggnad av dricksvattenledning som följd av de höga brandvattenkraven fördelas mellan Kretslopp och vatten och exploatören. I de fall högre vattentryck önskas i förbindelsepunkten än motsvarande + 50 m (RH2000) får detta ordnas och betalas av exploatören.

Kommentar:

Föreslagna ändringar av skrivningar i planbeskrivningen justeras.

Planen reglerar inte exakt läge för tillfartsvägar till byggnader. I bygglovskedet säkerställs att det finns trafiksäkra angöringsytor till alla byggnader. Detaljplanen för linbestationen vid V Ramberget visar på angöring oberoende av Detaljplanen för Volvo samt för och efter ny gata till Lundbyleden.

Exploateringsavtalet tar upp frågan om skyfallsåtgärder samt ledningsövertagande.

Marknivåerna kan inte regleras i detalj på plankartan då det kräver mer detaljerad projektering än vad som hanteras i detaljplanen. I bygglovets måste varje verksamhetsutövare visa hur dagvatten- och skyfallsfrågan ska lösas. Under detaljplanearbetet visar vi att det finns lösningar.

Strukturbilden över föreslagna skyfallsytor på sida 45 kompletteras med de föreslagna kommunala anläggningarna.

Volvo och Kretslopp och vatten har en dialog kring behov av dricks- och brandvatten.

7. Trafiknämnden

Trafiknämnden tillstyrkte detaljplanen i samrådsskedet med tilläggsyrkandet att den skulle ta hänsyn till att effektmålen i trafikstrategin inte verkar nås.

Trafikkontoret tillstyrker planen vid beaktande av lämnade synpunkter:

Trafiksystemet i detaljplanen har kapacitetsbedömts utifrån flera scenarion. Även scenarion där trafikstrategins effektmål inte uppnås.

Ökningar av trafikflöden till Volvoområdet med 40 procent av ett redan högt räknat grundscenarion har varit beräkningsgrund. Det tas även hänsyn till ökad trafik till följd av andra kända detaljplaner som påverkar området. Ett scenarion visar på att köer på samma sätt som idag kan växa in i Lundbytunneln, vilket inte är tolerabelt, men att de åtgärder

som vidtas i Eriksbergsmotet gör att denna företeelse blir betydligt mindre förekommande jämfört med dagens situation, trots ökad trafik.

Den mobilitets- och parkeringsutredning som Volvo Group Real Estate låtit upprätta föreslår en rad aktiviteter som genomförs av AB Volvo eller genom samverkan med andra aktörer. Trafikkontorets bidrag är förstärkning av kollektivtrafik, inklusive linbana, och förbättring av gång- och cykelstråk. Parkeringsbehovet i detaljplanen bedöms ligga inom det spann som finns i de nya riktlinjerna för mobilitet och parkering.

Planen konstateras kräva samordning med stadens projekt för linbana där station Västra Ramberget ska placeras i angränsning till planområdet. Likaså krävs samordning med de projekt/vägplan där trafikverket ska göra ombyggnadsarbeten i Eriksbergsmotet och Inlandsgatans plankorsning med Herkulesgatan. Trafikkontoret noterar att trafikverket, till stöd för planens genomförande, avser att utföra åtgärder i Eriksbergsmotet och vid Inlandsgatans anslutning till Lundbyleden. Trafikverket har också uttryckt önskemål om att själva bygga ut den nya gatulänken mellan Eriksbergsmotet och Herkulesgatan.

8. Västtrafik

Västtrafik har inget att erinra mot planen under förutsättning att detaljplanerna för linbana mellan Järntorget, Lindholmen, Volvo Lundby och Wieselgrensplatsen och dess stationer antas.

I den mån linbanan inte realiserar, anser Västtrafik att bebyggelse på ett avstånd som överstiger 400 meter från spårvagnshållplatserna blir svåra att försörja med god kollektivtrafik och nya gena bussförbindelser måste i så fall skapas. I trafikförslaget för detaljplanen ingår möjligheter för kollektivtrafikkörfält i Gropegårdsgatan med möjlig förlängning i Inlandsgatan mot Lindholmen. Detta är bra och en finansiering av denna länk skulle kunna utgöra en alternativ lösning för linbanan, dock utan att nå samma kvaliteter som trafikering med linbanan skulle innebära.

Västtrafik kan inte ställa sig bakom att uppnå planens målsättningar om en stor andel hållbart resande till området om linbanan inte realiserar eller att en alternativ lösning för kollektivtrafiken presenteras.

Kommentar:

Linbanestationen är viktig för att försörja den nya exploateringen av Volvo Lundbys södra delar med god kollektivtrafik men det är inte den enda möjligheten. Detaljplanen möjliggör bredvid linbanestationen utbyggnad av eget kollektivtrafikstråk i Gropegårdsgatan samt en ny anslutning till Eriksbergsmotet som möjliggör gena bussförbindelser mellan Västra Ramberget och Lindholmen.

9. Göteborgs Stads Parkering AB

Har inga synpunkter på förslaget

10. Stadsdelsnämnden Lundby

Stadsdelsnämnden ser positivt på detaljplanen som möjliggör för fler arbetsplatser, tillgänglighet till parker och allmänna ytor samt service i ett område som idag framförallt är förknippat med industriarbete. Att tillföra fler arbetsplatser i ett område med god kollektivtrafik, möjliggöra för fler kollektivtrafikkopplingar samt förbättra gång- och cykelvägar ser nämnden som positivt men i det fortsatta planarbetet bör barriäreffekter, trygghetsfrågor och barnperspektivet fortsatt studeras.

I takt med att Hisingen knyts ihop mer med befintlig stadskärna ändrar stadsdelen karaktär. Förvaltningen välkomnar denna omvandling men vill framhålla vikten av att det inte skapar en bortträngning av befintliga verksamheter. Att tillvarata befintliga verksamheters intressen och kvaliteter stärker platsens karaktär, gör plats för flera identiteter och skapar ett intressant och heterogent stadsliv. Idag finns det bilservice på Gropegårdsgatan som är uppskattade av lokalbefolkningen och det vore välkommet att se över alternativ placering av dessa verksamheter vid nybyggnation.

I och med att det inte tillförs några bostäder ser nämnden en risk för sviktande underlag för verksamheter som håller öppet efter arbetstid. Nämnden uppmanar därför att kvällsverksamheter utvecklas som är intressanta för hela Hisingen och som med fördel kan placeras en bit från bostäder eftersom de kan störa. Exempel på sådan verksamhet är biograf och utvecklingen av kvällsöppen verksamhet är extra viktig i området kring linbanans etablering. Linbanan kan bidra till ett flöde av människor men det är viktigt att det finns intressanta verksamheter som stöttar målpunkten.

Nämnden vill understryka vikten av samverkan i att hålla i de sociala frågorna i en plan med så stor omfattning. Fortfarande finns vissa platser som riskerar att bli otrygga, hållplatser och vissa gator, exempelvis mot Eketrägatan. Detaljplanen behandlar inte detta och nämnden fortsätter därför att liksom i samrådsyttrandet poängtera vikten av välintegrerade och utformade hållplatser med stark koppling till området.

Planområdet är omringat av flera stora barriärer som präglar hela stadsdelen. Hjalmar Brantingsgatan är en barriär som med fördel hade kunnat studeras i planarbete genom att vissa delar på motsatt sida tagits med i planområdet. Arbetet med Hjalmar Brantingsgatan bedömer nämnden som mycket viktigt för hela stadsdelen och i förlängningen hela Hisingen. Nämnden menar precis som stadsbyggnadskontoret att utformningen av parkeringshuset längs Hjalmar Brantingsgatan är viktig. Det knyter an till såväl Volvos område som det planerade området kring Wieselgrensplatsen och mobilitet och utformningsfrågor blir viktiga för att sammankoppla dessa. Parkeringshus upplevs av många som otrygga varför utformningen - men också användningen i form av exempelvis samnyttjan är värd att belysa.

Att beakta den fysiska tillgängligheten är mycket viktigt, funktionsnedsättningar eller hög ålder ska inte vara något hinder för att bo eller vistas i området. Nivåskillnaderna inom området innebär utmaningar för tillgänglighet och utformningen av allmän plats behöver studeras ur detta perspektiv. I fortsatt planering är det viktigt att verka för att förbättra kopplingar och tillgänglighet, bland annat i anslutning till linbanan och upp till Ramberget.

Planen hanterar inte kopplingen till Eketrägatan och stadsdelsnämnden ser en risk i nuvarande förslag att det skapas en baksida mot Eketrägatan eftersom entréerna till planområdet är placerade längre österut.

En koppling som har ett stort behov av att utvecklas är Fyrväpplingsgatan som idag är en otrygg barriär. Nämnden ser stora vinster med att Fyrväpplingsgatan utvecklas som grönstråk och att kopplingen mellan Eketrägatan och den framtida parken vid BC-byggnaden stärks. Det skulle skapa en tryggare miljö för barnen i Prästvågens förskola och minska övergången mellan befintlig och ny bebyggelse. Som förslaget nu ser ut riskerar området att bli inklämt mellan storskalig parkering, transporter och den högt trafikerade Hjalmar Brantingsgatan. Eketrägatan är en viktig knutpunkt för kollektivtrafik varför det är motiverat att stärka kopplingarna från planområdet i nordvästlig riktning.

Barnperspektivet är svagt beskrivet i planbeskrivningen. En barnkonsekvensanalys har genomförts som en mindre del av den sociala konsekvensanalysen, dock presenteras inte den dimension som tar särskild hänsyn till barns livsmiljöer: hälsa och säkerhet.

Nämnden saknar fortfarande ytor planerade för barn där barnperspektivet tagits särskilt i fokus. Nämnden ser att barn och unga har stora behov av mötesplatser i staden och att ta deras erfarenheter i beaktande i utformningen av offentliga miljöer skapar goda resultat. Mot bakgrund av detta uppmanar nämnden att i fortsatt arbete stärka barnperspektivet, särskilt i utformandet av parken vid BC-byggnaden, området kring Prästvägens förskola och i miljöerna runt linbanan.

Kommentar:

Befintliga och nya verksamheter

Detaljplanen är relativt flexibel och möjliggör för många olika verksamheter. Centrumändamål möjliggörs överallt utom i vissa centrala delar av verksamhetsområdet. Området inbegriper ett stort område som kommer utvecklas under många år. Det går inte att reglera användningarna i detalj och staden har inget inflytande över vilka som köper eller hyr de framtida lokalerna. I detaljplanen har centrumverksamheten begränsats för att inte medföra ett konkurrerande centrum till Wieselgrensplatsen. Fördelningen av verksamheter beror av flera faktorer, däribland efterfrågan, konjunktur, uthyrningspolicys och kostnadsnivåer.

Barnperspektivet och fysisk tillgänglighet

Barnperspektivet och fysisk tillgänglighet är viktiga aspekter vid utformningen av stadsmiljön. Tillgänglighetsaspekter finns med vid framtagande av bland annat trafikförslag men mycket som gör stor skillnad ligger i detaljutformningen som inte regleras i detaljplanerna. Planen reglerar cykelvägen mellan Lammelyckan och linbanestationen som allmän plats och den kommer få högre standard än idag. Det underlättar barns och ungdomars fria rörlighet. Samtidigt ska poängteras att planområdet till största del är kvartersmark och ett verksamhetsområde. Eventuella anläggningar för barn och ungdomar är upp till Volvo.

Fyrväpplingsgatan

Fyrväpplingsgatan ligger utanför planområdet och den del av planområdet som vetter mot Fyrväpplingsgatan är en befintlig och ur kulturmiljöhänseende skyddad byggnad. Ändå öppnar detaljplanen upp för att komplettera fasaderna med fönster och dörrar efter behov vilket kan minska upplevelsen av den stängda fasaden.

Hjalmar Brantingsgatan och utformning av parkeringshus

Det pågår ett arbete inom staden med att utveckla Hjalmar Brantingsgatan, där en genomförbarhetsstudie för tillfället pågår öster om Wieselgrensplatsen. I senare etapper kommer området längs aktuellt planområdet att studeras i ett helhetsperspektiv. Plan-korsning har projekterats vid detaljplan för Rambergsstaden och samrådshandlingen till ny översiktsplan redovisar Hjalmar Brantingsgatan som stadsmässigt stråk. Frågan inbegriper flera strategiska frågor som inte hade kunnat klargöras i denna planprocess.

Parkeringshuset vid Hjalmar Brantingsgatan ska smälta väl in i stadsmiljön och utformas med en god gestaltning som bidrar till en trygg och attraktiv miljö. Detta genom väl genomarbetade fasader och med kvalitativa material. Ambitionen anges i planbeskrivningen och är därmed vägledande vid bygglovgivning.

Koppling mot Eketrägatan

Området vid x-hallen är idag inhägnat och kommer, förutom en gångväg mot Eketrägatan, fortsatt vara kvartersmark. Detaljplanen reglerar att en yta närmast Eketrägatan inte får bebyggas samt möjliggör för centrumverksamhet mot Eketrägatan. Volvo har för av-

sikt att öppna upp mot Eketrägatans hållplats med en öppen plats och välkomnande entré till den nordvästra delen av campusområdet. För en bra helhet kräver det bättre kopplingar för gående över busstorget i framtiden.

Volvo har för avsikt att rusta upp grönstråket längs med Kohagsgatan och Solskiftesgatan. Upprustningen bidrar till ett tryggare och mer tilltalande stråk från området vid Eketrägatans hållplats mot sydost. Ytan ägs av kommunen och kommer efter upprustningen att skötas av park- och naturförvaltningen.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

11. Länsstyrelsen (LST) Yttrandet finns i sin helhet i bilaga 2

LST bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § Plan och bygglagen (PBL) och nu kända förhållanden att planen i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av LST om den antas.

Riksintresse (Miljöbalken kap 3 och 4)

Trafikåtgärder vid Lundbyleden

Genomförandet av detaljplanen förutsätter att den planerade kopplingen mellan Eriksbergsmotet och Lundbyleden säkerställs. LST anser att ett avtal om genomförande av åtgärder ska vara påskrivet av samtliga berörda parter innan planen kan antas.

Hälsa och säkerhet (risk för människors hälsa och säkerhet)

Förorenad mark

LST anser det inte som tillräckligt med en upplysning på plankartan angående att marken ska saneras innan byggnation. För att det ska vara säkerställt att marken saneras för planerad markanvändning ska det skrivas som en administrativ bestämmelse på plankartan.

Miljö kvalitetsnormer för vatten (Miljöbalken kap 5 vatten)

Dagvattenhantering

Vid breddning går vissa delar av dagvattnet till Kvillebäcken och vissa delar till Göta älv. Det finns föroreningsproblematik i området och dagvattenutredningen anger att en separat markundersökning behöver klargöra risken för att markföroreningar sprids. LST anser att sanering av marken ska ske innan dagvattenanläggningar förbereds, så att det inte finns risk att dagvattnet förorenas av markföroreningarna. Den administrativa planbestämmelsen avseende marksanering ska därför även inkludera dagvattnets fördröjningsområde.

Synpunkter på granskningshandlingen

Översvämning/skyfall

I planen föreslås att låta garage utgöra skyfallsmagasin och i en utredning studeras olika åtgärder för att eliminera risker för personskador och minimera risker för egendomsskador om/när garaget fylls med vatten men slutsatserna från utredningen finns inte med bland handlingarna. LST förutsätter att rekommendationerna från utredningen följs.

I skyfallsutredningen har antagits att ledningsnätet kan hantera ett 10-årsregn samtidigt noterar LST att kapaciteten i det allmänna ledningsnätet i utredningen bedöms vara bris-
tande. Planförslaget bör beskriva om detta varit en förutsättning vid val av åtgärdsför-
slag. I annat fall bör det beaktas och översvämningsrisken bedömas på nytt.

Geoteknik, Ras/Blocknedfall

I planbeskrivningen står det att inför planens antagande ska en besiktning göras av berg-
sakkunnig gällande risker och blocknedfall inom planområdets södra del. LST förutsät-
ter att det genomförs i enlighet med det som beskrivs i planbeskrivningen.

Trafik

För att uppnå önskade förbättringar inom planområdet liksom bättre kommunikation till
och från området förutsätts att förstärkta gång- och cykelvägar samt förbättringar i kol-
lektivtrafiken görs inom en rimlig framtid.

Arbetet med en vägplan för att möjliggöra den nya vägkopplingen till Eriksbergsmotet
behöver komma i fas med genomförandet av den aktuella detaljplanen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Planbeskrivningen förtydligar ett skyddsavstånd på 4 meter utanför trädens droppzon i
den biotopskyddade allén. Länsstyrelsen noterar att inga biotopskyddade träd berörs i
dagsläget.

Kommentar:

Riksintresse

Avtal är tecknat med TRV.

Hälsa och säkerhet samt Miljökvalitetsnormer för vatten:

Upplysningen om marksanering har skrivits om till administrativ bestämmelse.

*Vid markarbeten ska beslut om avhjälpande åtgärder gällande förorenad mark erhållas
av miljöförvaltningen innan startbesked ges.*

Bestämmelsens gäller alla markarbeten inkl. dagvattenanläggningar. I planbeskriv-
ningen förtydligas att hantering ska ske enligt §28 i Förordningen (1998:889) om miljö-
farlig verksamhet och hälsoskydd. På detta sätt kan åtgärder säkerställas utifrån att mil-
jöförvaltningen godkänt hanteringsplanen samtidigt som saneringsarbetet kan ske lö-
pande med byggnationen. Formuleringen är avstämd med länsstyrelsen och miljöför-
valtningen.

Synpunkter på granskningshandlingen

Skyfall: *Tekniskt PM – Förslag till Tekniska lösningar vid nyttjade av parkeringsgarage
för lagring av nederbördsvatten vid skyfall, (Golder 2019-02-13)* bifogas planhand-
lingen och sammanfattas i planbeskrivningen.

Åtgärderna i skyfallsutredningen är lämpliga och tillräckliga även med dagens brister i
ledningsnätet. Den beskrivning som finns i skyfallsutredningen säger att ledningsnätet
belastas med ett 10-årsregn men det betyder inte att man antar att ledningsnätets kapa-
citet motsvarar ett 10-årsregn. Skyfallsmodellen kopplar ihop ledningsnätet med mark-

avrinning och det sker ett utbyte mellan ledningsnätsmodellen och markavrinningsmodellen. Med andra ord belastas ledningsnätsmodellen med ett 10-årsregn, men det som inte får plats kommer att ställa sig på markytan.

De utpekade områdena med risk för blocknedfall kommer att åtgärdas och besiktigas innan detaljplanen antas.

12. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten framhåller ett antal otydligheter i den grafiska redovisningen på plankartan liksom att illustrationsritningen inte stämmer med planområdets utbredning i det nordöstra hörnet.

Höjdangivelser saknas för 3D-bestämmelser.

Det framgår inte av plankartan eller planbeskrivningen var vändzonen på Trollhasselgatan ska finnas och inte heller om någon del av gatan ingår i planområdet.

Lantmäterimyndigheten framhåller också att E-område bör redovisas separat och avgränsas som egen användning eftersom skyldigheter och möjligheter för inlösen annars blir otydliga.

Avseende planbeskrivningen framhåller lantmäterimyndigheten att det bör förtydligas att ledningsrätt ska upplåtas på kvartersmark inom u-område.

Det framgår att Rambergsstaden 17:58 ska erhålla 380 m² gata och avstå 630 m² gata men den mark som erhålls bör troligen vara KC₁O.

Avseende planbeskrivningen framför lantmäterimyndigheten redaktionella fel, bland annat att beteckningen a₂ förväxlats med a₁.

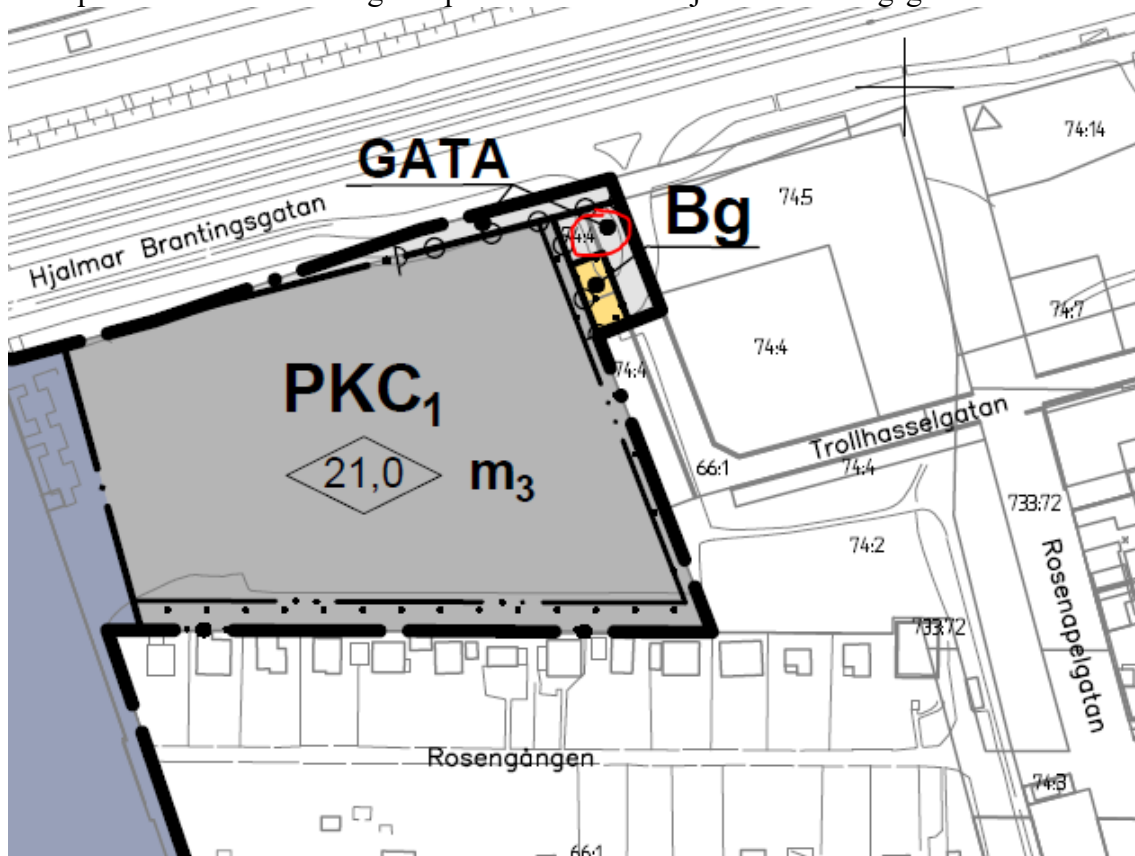
Kommentar:

Plankartan och illustrationskartan förtydligas enligt förslag förutom i nedanstående fall:

- Det bedöms inte möjligt att efter granskning utöka planområdet för att inkludera vändplatsen vid Kalvhagsliderna. Övriga ytor i gällande planer som lyfts fram att de inte släcks ut planläggs i samband med linbanestationen.
- Grundkartan anses redan vara nedtonad i plankartan
- En precisering av utbredning och omfattning av tekniska anläggningar (E) är inte möjligt utan närmare projektering. Detta är avstämt med Göteborg Energi. Det finns ett ömsesidigt intresse av att enas i frågan framöver.

Bestämmelsen v₁ och v₂ kompletteras med förtydligandet att högsta byggnadshöjd är i likhet med angränsande bygg rätt.

Vändplatsen vid Trollhasselgatan planeras närmast Hjalmar Brantingsgatan.



13. Trafikverket (TRV)

Har följande synpunkter:

Planområdets södra del gränsar mot Lundbyleden vid Eriksbergsmotet, för vilken TRV är väghållare. Lundbyleden är utpekad som riksintresse enligt Miljöbalken. Direkt söder om Lundbyleden går järnvägen Hamnbanan, som även den är utpekad som riksintresse. På Hamnbanan tillåts transporter med farligt gods.

TRV anser att det är av stor vikt att dagvattenhanteringen och framförallt hanteringen av skyfall sker i enlighet med planbeskrivningen. Ökad risk för översvämning av Lundbyleden kan inte accepteras.

Flera av synpunkterna från samrådsskedet har kunnat lösas. Trafikverket anser att det är av yttersta vikt att avtal om genomförande och finansiering av föreslagen trafiklösning för Eriksbergsmotet skrivs under av båda parter innan planen kan gå till antagande. TRV har möjlighet att finansiera en begränsad del, resterande del måste finansieras av kommunen.

Eftersom vägplanen som krävs för genomförande av infrastrukturlösningen vid Lundbyleden tidsmässigt ligger något efter detaljplanen är det av stor vikt att kommunen är behjälplig i arbetet och tillmötesgående om ytterligare åtgärder skulle krävas.

Sammanfattningsvis anser TRV att detaljplanen kan antas när ett avtal om genomförande av åtgärder i Eriksbergsmotet har skrivits under av samtliga berörda parter.

Kommentar:

Avtal är tecknat med TRV och underskrivet av samtliga parter.

14. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten anger att flera synpunkter från samrådsskedet har bemötts i granskningshandlingarna men ser fortsatt behov av kompletteringar i handlingarna.

Avsnittet om brandposter bör kompletteras med att kontroll vid ändring utöver avstånd, även innefattar säkerställande av brandposternas kapacitet gentemot gällande standard i VAV P83. Detta är av särskild vikt för de delar av planområdet där byggnader tillåts ha en höjd över +110 samt +140.

Vidare tas frågan upp att strålningsintensiteten mot linbanan vid brand bör kunna regleras som *skydd mot störning* vilket innebär att även bebyggelse utanför planområdet kan beröras av bestämmelsen. Syftet är att skydda linbaneanläggningen från strålningsintensitet över 8 KW/m² från annan bebyggelse.

Kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras gällande brandposter.

Bestämmelsen om strålningsintensiteten är samma som i detaljplanerna för linbanan. Anledning till att det är en administrativ bestämmelse och inte en skyddsbestämmelse är för att servitut kopplas till fastigheten och gäller med tvång samt medför större säkerhet om detaljplanerna ändras. Innebörden är annars den samma.

15. Statens Geologiska Institut (SGI)

SGI påtalar att yttrandet avser geotekniska säkerhetsfrågor som ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

SGI finner att rekommendationerna från tidigare har beaktats och har, från geoteknisk synpunkt, inga invändningar mot planförslaget.

16. Vattenfall Eldistribution AB

Anger att de inte har några elanläggningar inom och i närheten av planområdet och har därför inget att erinra.

17. Försvarsmakten

Har inget att erinra

Sakägare

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

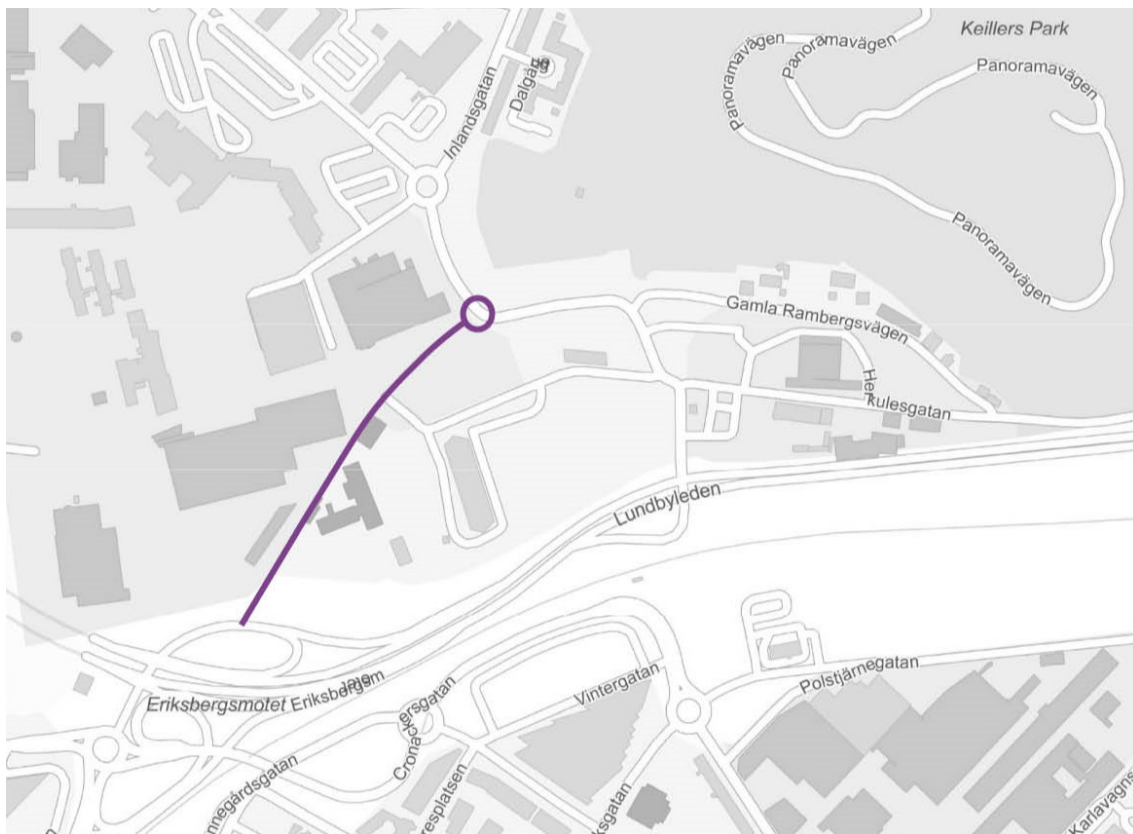
18. Castellum Väst AB, Rambergsstaden 733:409

Castellum anger att trafiksituationen är mycket ansträngd, särskilt på Lundbyleden i rusningstid varför det är viktigt att planen tydligt beskriver hur trafiken ska ledas. Detta går dock inte att utläsa av granskningshandlingarna eller tillhörande utredningar. Hur trafiken ska ledas behöver tydliggöras innan detaljplanen kan antas.

Kommentar:

Efter kontakt med Castellum förtydligas att det är oklart hur deras hyresgäster ska köra i olika skeden. Anslutningen från Herkulesgatan mot norr till ny gata är i detaljplanen för Linbanan vid Västra Ramberget reglerad som allmän plats och därmed öppen för allmän trafik. Exakt hur Herkulesgatan kommer utformas mot den nya gatan är inte klart. Ev. kan det bli någon signalreglering för Räddningstjänsten, eventuellt blir trafiken enkelriktad. Förändringar kan ske i samband med vidare utveckling längs Herkulesgatan.

Trafikverket planerar för en stängning av Inlandsgatan. Det kommer ske i en egen planprocess. När det kan bli aktuellt är oklart. Planeringsprocessen har inte börjat.



19. FO Peterson, Rambergsstaden 74:4/74:5

FO Peterson framhåller att det på plankartan bör införas bindande bestämmelser om vegetation på fasader och tak. Parkeringshuset i nordost inom delområde 3 får en 21 meter hög fasad mot FO Petersons bostadshus och den måste gestaltas för att fungera. Ska vegetation användas behövs en bestämmelse om det införas liksom en bestämmelse om vegetation på tak för de fall parkeringshuset blir lägre än bostadshuset.

Planbestämmelser bör även införas om fasadmateriäl som förhindrar ljudreflektioner från Hjalmar Brantingsgatan och även för detta kan vegetation vara ett alternativ.

FO Peterson anger vidare att hushöjder bör anpassas för att minska skuggningen av bostadshusets västra del och hänvisar till de principer som använts i detaljplan för "Rambergsstaden – nya bostäder vid Rambergsvallen" där kvarteret i nordost är högst.

Kommentar:

Utformning av parkeringshus vid Hjalmar Brantingsgatan

Syftet med utvecklingen av Campus Lundby är att skapa en öppen och välkomnande miljö. Parkeringshuset ska gestaltas på ett sätt som bidrar till en trygg och attraktiv stadsmiljö med väl bearbetade fasader och med kvalitativa material. Variation kan

skapas genom att vissa delar av fasaden blir växtbeklädd, medan andra delar får en uppbruten tegelfasad som kan belysas. Ambitionen beskrivs i planbeskrivningen och är en vägledning vid bygglov. Det är inte lämpligt att reglera utformningen genom en planbestämmelse eftersom ovanstående kan åstadkommas på olika sätt.

Volvo har behov av att nyttja byggrättens fulla höjd vilket innebär att intilliggande bebyggelse inte kommer ha utsikt över parkeringsgaragets tak. En planbestämmelse som reglerar att byggnaden ska ha vegetationsbeklätt tak ger därmed inte önskad effekt.

Skuggpåverkan

Det planerade parkeringshusets skuggpåverkan på intilliggande bostadshus bedöms vara acceptabel i den här typen av stadsmiljö. Parkeringshuset har en högsta byggnadshöjd på 21 meter vilket kommer ligga i nivå med intilliggande bostadshus som är under uppförande. Parkeringshuset bedöms inte ge större skuggpåverkan än vad intilliggande bostadshus i sin tur ger på omgivande bebyggelse.

Bullerpåverkan

En bullerutredning har tagits fram som underlag till aktuell detaljplan, i vilken erforderliga bullerdämpande åtgärder anges. Bland annat ska parkeringshuset ha slutna fasader mot intilliggande bostadsbebyggelse och takparkering tillåts inte. För att minska ljudnivåerna ytterligare kan parkeringshusets nordostfasad med fördel utformas på ett sådant sätt att eventuella ljudreflektioner från Hjalmar Brantingsgatan förhindras. Det sistnämnda är dock inget krav, utan får studeras vidare i detaljprojekteringen av bebyggelsen.

20. Fastighetsägare, Brämaregården 733:152 och Brämaregården 733:153

Personen vill anföra att bostadsfastigheterna består av två sammanbyggda landshövdingehus med sammanlagt 18 lägenheter. Bostadsfastigheterna kommer att ligga inom linbanans planerade sträckning nära torn D.

Personen förutsätter att Linbaneprojektet i förebyggande syfte åtgärdar och bekostar eventuella åtgärder som behöver göras före linbanan tas i drift och vill ta del av bullerutredningar etc. Vid eventuella bullerstörningar och övriga konsekvenser som kan uppstå på grund av linbanan kommer ekonomisk ersättning att utkrävas. Även kompensations för eventuell värdeminskning på fastigheten som kan härledas till linbanan kan bedömas.

Kommentar:

Linbanan regleras genom egna detaljplaner. Detaljplanerna för linbanan kommer läggas ut för granskning 13 mars till 3 april. Till detaljplanerna finns även bullerutredning.

21. Villaföreningen södra Lundby Egnahem samt boende i villaområdet

I sitt yttrande framhåller föreningen att man övergripande ser positivt på att Campus Lundby utvecklas liksom på de förändringar av planförslaget som gjorts sedan granskningen. Föreningen ser dock behov av ytterligare justeringar.

Den övergripande kritiken kvarstår att området riskerar att bli en barriär i staden och att stråken genom området kommer att upplevas som otrygga. Kvällsöppen service som nämns i förslaget vore positiv men saknar ekonomiska förutsättningar eftersom kundunderlaget är för litet.

P-huset vid Hjalmar Brantingsgatan och bristen på utveckling vid Eketrägatan stoppar utvecklingen av stråket mot Biskopsgården.

Enligt gällande detaljplan ska det finnas en byggnadsfri zon på 50 meter mellan nuvarande parkeringsplats och bostäder och maximal byggnadshöjd är 13 meter. Föreningen ser inga skäl varför dessa bestämmelser ska ändras och framhåller att bestämmelserna var förutsättningar för att Volvo ursprungligen fick köpa marken.

Tydligare reglering av markanvändningen önskas vid Spetsbågen samt ytan mellan Solskiftesgatan och Prästvågen för att minska skuggning, öka andelen grönyta samt tryggheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister.

Föreningen är fortsatt av uppfattningen att det saknas grönområden av hög kvalitet för närboende och arbetande i närområdet. En utveckling av tomten mellan Prästvågen-Solskiftesgatan-Kohagsgatan till ett grönområde vore ett bra sätt att lösa detta problem.

Utvecklingen till grönområde skulle göra översvåmnings- och dagvattenhanteringen lättare samt mjuka upp övergången till villakvarteren. Skyfallsutredningen i planhandlingarna utgår från en annan plankarta än den som finns i granskningshandlingarna och bör rimligtvis göras om.

Enligt uppgifter från Volvo planeras ett stort antal uppställningsytor för stora fordon längs Prästvågen vilket skulle bidra till otryggheten och känslan av industrigata. Som en minsta åtgärd för att avhjälpa detta bör planteringszoner etableras längs hela Prästvågen. I skyfallsutredningen finns en antydning till en efterstråvansvärd lösning med bebyggelse som ramar in Prästvågen och ger större trygghet. Grönområdet skulle t.ex. kunna kompletteras med en lägre restaurangbyggnad mot Prästvågen. En sådan lösning borde följas av bostadsexploatering söder om Hembygdsföreningens lokaler, nära korsningen med Fyrväpplingsgatan, för att fortsätta stråket.

Bindande gestaltungsprogram för att reglera plank och säkerställa en bra övergång mellan småskalig och storskalig bebyggelse. Trots anpassningar av föreslagna byggnader så visar solstudierna på en betydande skuggning från exploateringen inom Spetsbågen. Vintertid saknas i storleksordningen halva villaområdet solinstrålning till följd av nya byggnader. Sol under vintermånaderna är mycket viktig för hälsan och därmed måste höjder och avstånd anpassas. Solstudierna är missvisande genom att träden längs Kohagsgatan inte ger samma skuggning vintertid som sommartid och därmed minskar intrycket av förändringarna som de nya byggnaderna innebär. Plankartan behöver omarbetas för att begränsa utbredningen av möjlig exploatering så att önskade begränsningar i skuggning uppstår.

Fortsatt mobilitets- och trafikutredning med inriktning på att flytta trafik till större leder och minska trafiken på Prästvågen och Solskiftesgatan. Ytterligare utredningar behöver göras kring upp- och nedfarter till det underjordiska garaget. Föreningen anger att trafiken hanteras via Hjalmar Brantingsgatan alternativt via Fyrväpplingsgatan eftersom det borde vara prioriterat att minska trafiken ytterligare kring förskolan vid Prästvågen.

Med avseende på fördelningen av tillåten BTA inom området menar föreningen att det vore mer logiskt att förlägga fler P-platser nära Lundbyleden. Norra delen av området är också mycket välförsörjt med kollektivtrafik.

Trafikförslagen kompletteras för att ge en fullständig bild av möjligheterna till säkra övergångar för gående och cyklister. Illustrationskartan innehåller en idé till utformning i Kohagsgatans förlängning som inte kan godtas. Lösningen riskerar att bli mycket smal mellan uppställningsytan och uppfarten från parkeringsgaraget. Det tycks som att gång-, cykel-, bil- och lastbilstrafik ska samsas på samma ostrukturerade yta.

Föreningen ser det som positivt att Prästvågen utvecklas med en GC-bana längs den östra sidan men lösningen innebär att det inte kommer att vara möjligt att parkera vid Solskiftesgatans norra sida. Föreningen finner det anmärkningsvärt att inga alternativ till detta studerats eftersom det avsevärt hindrar de boendes möjlighet till parkering längs gatan.

Föreningen lämnade i samrådsskedet omfattande synpunkter på behov av säkerhetshöjande åtgärder för gående men kan inte utläsa utformningen av Prästvågen och ser behov av ett antal kompletteringar avseende gångbanor och övergångsställen på ett flertal platser.

Svaret i samrådsredovisningen avseende det markbyte som villaföreningen föreslår mellan Göteborgs Stad och AB Volvo är bristfälligt och behöver förtydligas. Förslaget skulle kunna förbättra säkerheten för fotgängare och cyklister till och från villaområdet och kollektivknutpunkten vid Eketrägatan.

I planhandlingarna redovisas att Volvo avser att använda ytan som tidigare var planerad för P-hus till uppställning av lastbilar och bussar. I planhandlingarna finns dock inga riskanalyser avseende uppställning av fordon med stora batterier. Eftersom det troligen är uppställning av test- eller utvecklingsfordon kan risken för brand betraktas som större och riskanalyser behöver tas in i planarbetet för att säkerställa säkerhet för boende och verksamma i området kring Spetsbågen.

Kommentar:

Befintliga och nya verksamheter

Detaljplanen är relativt flexibel och möjliggör för många olika verksamheter. Centrumändamål möjliggörs överallt utom i vissa centrala delar av verksamhetsområdet. Området inbegriper ett stort område som kommer utvecklas under många år. Det går inte att reglera användningarna i detalj och staden har inget inflytande över vilka som köper eller hyr de framtida lokalerna. I detaljplanen har centrumverksamheten begränsats för att inte medföra ett konkurrerande centrum till Wieselgrensplatsen. Omfattningen och typ av verksamheter beror av flera faktorer, däribland efterfrågan, kundunderlag, konjunktur, uthyrningspolicys och kostnadsnivåer.

Stråket längs Hjalmar Brantingsgatan och Eketrägatan

Det pågår ett arbete inom staden med att utveckla Hjalmar Brantingsgatan, där planering för tillfället pågår runt Wieselgrensplatsen. I senare etapper kommer området längs aktuellt planområde att studeras i ett helhetsperspektiv.

Volvo har stort behov av parkering och parkeringsanläggningarna har försökts spridas inom området. Ett av dem möjliggörs vid Hjalmar Brantingsgatan. Detaljplanen möjliggör dock även för att byggrätten i framtiden används för kontor eller annan centrumverksamhet. För parkeringshuset vid Hjalmar Brantingsgatan har Volvo en ambition att skapa en god gestaltning som bidrar till en trygg och attraktiv stadsmiljö. Detta genom väl genomarbetade fasader och med kvalitativa material.

Området vid x-hallen är idag inhägnat och kommer, förutom en gångväg mot Eketrägatan, fortsatt vara kvartersmark. Detaljplanen reglerar att en yta närmast Eketrägatan inte får bebyggas samt möjliggör för centrumverksamhet mot Eketrägatan. Volvo har för avsikt att öppna upp mot Eketrägatans hållplats med en öppen plats och välkomnande entré till den nordvästra delen av campusområdet. För en bra helhet kräver det bättre kopplingar för gående över busstorget i framtiden.

Avstånd och skuggpåverkan

Redan i samrådsförslaget var byggnadshöjderna söder om villaområdet de lägsta inom hela verksamhetsområdet. Efter samråd omfördelades byggrätterna för att ytterligare kunna sänka höjderna närmast villabebyggelsen till 10 och 11 meter. Längre bort är byggnadshöjderna högre. Avståndet mellan byggrätterna och fastighetsgräns till villatomterna är mellan 26–32 meter vilket får anses som acceptabelt i en stadsmiljö. Gällande stadsplan är från 1986. I pågående planprocess görs nya lämplighetsbedömningar utifrån förändrade verksamhetsbehov och förutsättningar.

Byggrättens utbredning utmed Solskiftesgatan minskades efter samrådet för att motverka upplevelsen av ”murverkan” mot villorna. Efter samråd togs hela byggrätten bort för det parkeringshus som var tänkt vid Solskiftesgatan. Solstudierna som gjordes efter ovan nämnda justeringar visar på förbättring gentemot samrådsförslaget och stadsbyggnadskontoret bedömer påverkan på solförhållandena som acceptabla.

I området söder om villabebyggelsen planerar Volvo att samla ett antal verksamheter med inbördes viktiga samband. Området är lämpligt för ändamålet på grund av höga krav på säkerhet och sekretess. Den exakta omfattningen av behovet är svår att fastställa i detaljplaneskedet, men en minskning av byggrätterna riskerar att äventyra framtida möjligheter att tillgodose erforderliga verksamhetssamband. Volvo har för avsikt att detaljstudera utformningen av högre byggnadsdelar i bygglovskedet för att begränsa påverkan på villaområdet.

Grönområden

Längs med Kohagsgatan och Solskiftesgatan har Volvo åtagit sig att rusta upp den befintliga grönnans i syfte att skapa en tryggare och mer tilltalande miljö. Ytorna föreslås rustas upp med planteringar, belysning, sittmöbler, ett nytt plank mot verksamhetsområdet. Området ägs av kommunen och ingår inte i planområdet. Park- och naturförvaltningen, som förvaltar grönområdet, och AB Volvo har en dialog kring genomförandet. Frågan kommer även att hanteras i exploateringsavtal mellan kommunen och AB Volvo för att säkerställa genomförandet.

Volvo avser anordna en del av sitt område för en plats med parkkaraktär. Planteringar är bygglovsbefriade. Även om det kan skrivas in i detaljplaner så har kommunen små möjligheter att följa upp och kräva genomförandet av planteringar. Stadsbyggnadskontoret bedömer det inte befogat att reglera planteringar inom kvartersmarken längs Prästvågen eller mellan Solskiftesgatan/Prästvägen.

Behovet av en tydligare gång- och cykelkoppling över grönytan vid Solskiftesgatan/Gropegårdsgatan har setts över. Den östvästliga passagen föreslås breddas för att underlätta rörelsen genom grönområdet. Området är en del av ovanstående upprustningsområde och området ingår inte i detaljplanen.

Uppställningsytan som planeras längs med Solskiftesgatan är erforderlig för att kunna tillgodose Volvos verksamhetsbehov. Volvo kan inte avvara ytan till park. Växtlighet kan vara ett element för att skapa en bra närmiljö, men exakt hur och var planteringar kan planeras inom Volvos område får studeras i den kommande mer detaljerade planeringen av markarbeten.

Trygghet och barriäreffekt

Vad beträffar synpunkten om att området riskerar att ge en ökad barriäreffekt med otrygga stråk så är en övergripande tanke att göra området mer tillgängligt och integrerat i den omgivande staden. Ett campus är ett levande område där många människor möts. Det ska vara lätt att röra sig igenom området och finnas många anledningar att vistas här, även för allmänheten. Flertalet platser och stråk kommer att öppnas upp, där det är möjligt med hänsyn till verksamheten. Förslaget innebär även att området förses

med fler kontor och ökad service vilket bidrar till ökad trygghet i förhållande till nuläget.

Upprustningen av grönyterna vid Kohagsgatan/Solskiftesgatan kommer kunna öka upplevelsen av trygghet i området, se rubrik Grönområden. Trafiklösningar med nya gång- och cykelvägar längs Prästvägen, Solskiftesgatan och Gropegårdsgatan gör det säkrare och tryggare att röra sig i området till fots eller med cykel.

Med hänsyn till Volvos verksamhet är det inte lämpligt med bostäder inom planområdet eftersom det kan riskera att påverka verksamhetens miljötillstånd. Inom stora delar av planområdet medges centrumverksamhet vilket möjliggör för exempelvis restauranger, gym och annan service.

Gestaltning

Campus Lundby ska vara en integrerad del av den omgivande staden och ges ett stadsmässigt och välkomnande uttryck. Byggnaderna ska gestaltas på ett sätt som bidrar till en trygg och attraktiv stadsmiljö med väl bearbetade fasader i en varierad utformning och med kvalitativa material. Detta beskrivs i planbeskrivningen och är en vägledning vid bygglov. Det är inte lämpligt att reglera utformningen genom en planbestämmelse eller ett gestaltungsprogram eftersom ambitionen kan åstadkommas på olika sätt. Det samma gäller det staket som föreslås mellan Spetsbågen och Kohagsgatan. Staketet ska vara välgestaltade och smälta in i omgivande miljö, men exakt utformning blir en fråga först vid bygglovsprocessen.

Detaljplanen reglerar att plank upp till 3,2 meter får uppföras i fastighetsgräns mot Kohagsgatan samt mot Kalvhögsliderna. Därutöver får endast bygglovsbefriade plank uppföras vilket är begränsat till 1,1 meter höjd.

Komplementbyggnaderna vid Solskiftesgatan hade i granskningsförslaget en byggnadshöjd på fem meter, vilken sänks till fyra meter inför antagandet. Avståndet mellan närmaste villatomt och byggrätten är 30 meter och avskiljs av ett grönstråk samt lokal-gata.

Trafik och parkering

Trafikförslaget visar på utbyggnadsmöjlighet för säkrare gång och cykelväg längs Prästvägen och Solskiftesgatan. Gångvägen på västra sidan av Prästvägen/ norra sidan av Solskiftesgatan blir kvar som idag. Gångpassager över vägen är inte färdigstuderade under planarbetet. Föreslagna passager är fortsatt möjliga och trafikkontoret tar med sig förslagen till detaljprojekteringen. Ytan längs Solskiftesgatan är begränsad och det går inte att få plats med både grönyta, gång- och cykelväg samt parkering. Avvägningen har gjorts att prioritera säkerheten och vistelse för gående, cyklister och barn framför parkeringsplatserna.

Antal parkeringsplatser i området som helhet eller i anslutning till Prästvägen kommer inte att öka jämfört med idag. Ett stort antal markparkeringsgarage som finns på området idag kommer att omlokaliseras till parkeringsgarage. I framtiden trafikanalys framgår att trafikmängderna längs Prästvägen och Solskiftesgatan troligen minskar vid den föreslagna omfördelningen av vägnätet.

Volvo planerar att lokalisera parkeringsplatserna i ett antal parkeringsgarage inom området och utgångspunkten har varit att få en så jämn fördelning som möjligt över området. Möjligheten till att lokalisera fler parkeringsplatser i söder är begränsad bland annat på grund av risk för köer på den nya väglänken och vidare till Lundbyleden.

Det bedöms inte vara lämpligt att anordna en utfart från parkeringsgaraget på Spetsbågen mot Fyrväpplingsgatan eftersom den intilliggande förskolan då nästan helt skulle

omgärdas av gator. Det kan vara möjligt att anordna utfartstrafik via Hjalmar Brantingsgatan, men frågan om in- och utfart har inte studerats närmare i detta skede och regleras inte i detaljplanen. Frågor om tillfarter till området måste behandlas med hänsyn till omgivningspåverkan och krav på säkerhet och framkomlighet i gång- och cykelvägnätet.

Volvo har för avsikt att bibehålla gångvägen mellan Kohagsgatan och Prästvägen. Att förbättra stråken till och genom området ligger i linje med campustanken. Eftersom området inte är detaljstuderat ännu kan Volvo inte ange exakt placering och bredd för gångvägen. Stadsbyggnadskontoret har inte bedömt det rimligt att reglera gångvägen till allmän plats då det starkt skulle inskränka Volvos möjlighet att nyttja ytan norr om.

Prästvägen

Prästvägen bedöms inte bli en baksida utan utvecklas med ytterligare bebyggelse, en ny gång- och cykelbana samt planteringszoner på Volvos mark, där så är möjligt. Gatan har dock inte samma förutsättningar som Gropegårdsgatan att utvecklas till en stadsgata eftersom det inte är ett lika frekventerat stråk.

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

Risk för uppställning av fordon med stora batterier

Detaljplanen reglerar inte var specifika fordon får parkera och därför prövas inte frågan i planarbetet. Volvo följer gällande lagar och förordningar och en eventuell tillståndsprövning för verksamheten kan komma att ske. Det ligger även i Volvos intresse att förebygga uppkomst av brand och begränsa skador varför Volvo har egna utökade krav för sina verksamheter och byggnader.

Markbyte

Ett markbyte och spridning av verksamheten har under planarbetet inte varit aktuellt för varken AB Volvo eller Göteborgs stad.

22. Fastighetsägare på Institutgatan 12

Personerna lämnar motsvarande synpunkter som villaföreningen. Se yttrande 21.

23. Fastighetsägare på Institutsgatan 28

Personerna ser stora brister i detaljplaneförslaget avseende hänsyn till dem som villaägare. Staden tillåter utökade byggnadshöjder och volymer liksom parkeringar men ökar inte kravet på grönområden i kopplingen mellan Volvo och villaområdet. Grönområden är en brist i denna del av området menar man med hänvisning till satellitbilder. Antalet personer ökar under dagtid men hänsyn tas inte till friskvård och grönområden i närheten av knutpunkten Eketrägatan. Om staden ställer krav på utökade grönområden och säkrare trafikflöden i deras del av detaljplanen så anger personerna att de är positiva till Volvos expansion.

Personerna hänvisar också i sin skrivelse till motsvarande synpunkter som villaföreningen (yttrande 21).

Kommentar:

Se svar under yttrande 21. Gällande friskvård planeras en större parkanläggning i de centrala/södra delarna av planområdet. Denna ligger på Volvos mark men kommer vara tillgänglig för allmänheten.

24. Fastighetsägare på Institutgatan 30 (1)

Personen hänvisar till synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem. Se yttrande 21.

25. Fastighetsägare på Institutgatan 30 (2)

Personen hänvisar till synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem. Se yttrande 21.

Personen framhåller att chansen nu finns att verkligen integrera Volvos industriområde i staden men att det istället skapas en kraftigare gräns. Genom mjukare övergångar med mer grönområden och parkliknande gator kan miljön bli mer sammanhållen och man undvika de "öar" som finns på denna del av Hisingen och delar av trevliga bostadsområden med större bilgator och inte minst Volvoområdet. Genom att förlägga parkeringshusen närmare Lundbyleden skulle risken för trafikökning på gatorna i norr minska vilket både boende och arbetande skulle ha nytta av.

Kommentar:

Staden arbetar långsiktigt med att minska barriärerna i staden. Även Volvo har en ambition av öppna upp sitt område men verksamheten kommer fortsatt kräva att vissa delar förblir stängda. Även om staden arbetar för lägre bilberoende genom utökad kollektivtrafik och bättre cykelvägar kvarstår behovet i stor utsträckning. Antalet parkeringar i området kommer dock inte att öka vilket är del i kommunens strategi för att få fler att åka kollektivt. Trafiken behöver begränsas både i norr och utmed leden för att undvika köbildning i Lundbytunneln.

26. Fastighetsägare på Institutgatan 39

Personen hänvisar till synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem (yttrande 21) och vill samtidigt påpeka hur viktigt det är med grönområden, att det verkligen tänks till, hur man på bästa sätt kan utforma områdena runt om eftersom man i stort blir inbyggda.

Kommentar:

Volvo har i samarbete med Villaföreningen tagit fram förslag för upprustning av grönyttorna kring villaföreningen. Hur Volvo väljer att skapa planteringar inom sitt område regleras inte i detaljplanen. Planteringar kräver inte bygglov.

27. Fastighetsägare på Kohagsgatan 15

Personen hänvisar till synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem. Se yttrande 21.

28. Fastighetsägare på Kohagsgatan 19 & 21

En person har inkommit med synpunkter avseende påverkan för villakvarteret och konstaterar att de tidigare synpunkterna inte beaktats. Vad som anges under rubrikerna

”skala” och ”skuggning” framstår som allt annat än korrekt och kan i bästa fall rubriceras som förskönande halvsanningar. Att sänka byggnadshöjden till 11 meter skulle förbättrat dagsljussituationen motsägs av solstudien (som bifogats till yttrandet som sammanställning). De angivna 11 metrarna är i förslaget 19 m, 26 m och 35 m. Delar av villaområdet kommer om förslaget realiseras inte att nås av något solljus under flera månader varje år.

Personen ser behov av att upprepa synpunkterna från tidigare. Gör om gör rätt, och undvik tidsspillan.

-Undvik att bygga på höjden. Denna del av planområdet saknar sedan tidigare högre bebyggelse. Att göra jämförelser med andra delar av planområdet saknar relevans eftersom delarna inte hänger samman från början.

-Hushåll med ytor och volymer och tänk igenom vilka argument som förs fram. I det tidigare förslaget var det 19 m mellan X-hallen och nybyggnationen och i det senaste förslaget 29 m! 3,5 m plank som insynsskydd för byggnader som är mångdubbelt högre?

Personen bifogar en tidigare skrivelse daterad 180306 avseende samrådshandlingen. Denna skrivelse har undertecknats av ytterligare en fastighetsägare.

Kommentar:

I samrådet var byggrätterna vid Spetsbågen reglerade till 15 respektive 18 meter byggnadshöjd. Till granskningen justerades höjderna för att tillmötesgå de boende i villaområdet till 11 meter närmast villorna, kompenserat genom högre byggrätter bakom. Att fastigheter skuggas under december-januari bedömer stadsbyggnadskontoret som acceptabelt i stadsmiljö.

En avvägning har gjorts att tillåta högre bebyggelse inom planområdet. Konsekvenserna bedöms acceptabla i stadsmiljö och det ger fler möjligheten att arbeta i centrala Göteborg med god kollektivtrafik.

Planket är inte tänkt att dölja byggnaderna bakom men att minska störningar från bilar och lastbilar som kommer köra där. Från de närmsta villornas fastighetsgräns är det 22 meter till planket och 32 till närmsta byggrätt (11 meter byggnadshöjd). Det är 63 meter till den högre byggrätten.

29. Fastighetsägare på Kohagsgatan 23

Personen instämmer i synpunkterna från villaföreningen (yttrande 21) och anger även att området ska ha lägenheter för att det ska finnas människor där även på kvällar och helger. Förslagsvis planerar Volvo tjänstebostäder vilket kan bidra till att göra företaget attraktivt som arbetsgivare.

Personen ser hellre att grönområdena ligger angränsade till bostäderna istället för i mitten. Kanske med lunchrestaurangen i parken så att närboende kan använda den vilket skulle bidra med kundunderlag både dag och kvällstid.

Kommentar:

Se svar under yttrande 21.

Med hänsyn till Volvos verksamhet är det inte lämpligt med bostäder inom planområdet eftersom det kan riskera att påverka verksamhetens miljötillstånd. Möjlighet finns dock för kvällsöppna verksamheter. Detaljplanen kan dock inte reglera vilka verksamhetsutövare som ska fylla olika lokaler.

30. Fastighetsägare på Solskiftesgatan 15

Personen instämmer i synpunkterna från villaföreningen (yttrande 21) och anger att det gäller för de boende på adressen. Utöver detta anger personen att de är angelägna om mer information kring följande punkter:

Personerna ifrågasätter lämpligheten för placering av uppställningsplatsen för stora elfordon, som dessutom befinner sig i ett experimentstadium, i så när anknytning till ett bostadsområde. Hur ser Volvo och stadsbyggnadskontoret på detta och vilka garantier finns att olyckor inte kan ske. Om minsta risk finns för brandfarlig rökutveckling finns så vill personerna att en dylik uppställningsplats placeras i icke-tätbefolkat område.

Personerna vill även ha mer information om hur bostadsområdet intill Spetsbågen ska kunna skyddas vid eventuell giftig rökutveckling vid brand. Med detta katastrofscenari bör man redovisa vilka åtgärder som kan vidtas innan bygglov medges för elfordonsutveckling. Om det inte går förordas en annan plats som inte ligger i närheten av ett bostadsområde. Den gamla k-märkta X-hallen kan i detta scenario istället förslagsvis göras om till ett Volvo-museum.

Personerna önskar information om hur ett levande och framför allt tryggt Volvo campus kan garanteras utanför normala arbetstider. Parker och affärer borde förläggas i utkanterna av campusområdet och på så sätt öka chansen att området blir intressant att besöka även för icke-Volvoanställda och även under kvällar och helger.

Personerna refererar till villaföreningens alternativ för in- och utfartsvägar till det planerade underjordiska garaget vid Spetsbågeområdet och anger att den största fördelen är att trafiken då minskas vid förskolan vid Prästvågen vilket minskar riskerna för barnen.

Personerna är positiva till den planerade satsningen på grönområden men framhåller den plötsliga övergången mellan industri och villaområdet som problematisk liksom den skuggning vintertid som uppstår för många villor i området.

Kommentar:

Se svar under yttrande 21.

31. Fastighetsägare på Solskiftesgatan 21

Personen instämmer helt i synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem (yttrande 21) men vill också förtydliga att han önskar en mjuk övergång mellan det blivande Campus Lundby och villaområdet. Det är svårt att se hur det blir en mjuk övergång och skuggningen från byggnader på området Spetsbågen är problematisk. AB Volvo har enligt personen på möte angett att den slutliga formen på byggnaden är avgörande för skuggningen men att höjden behövs för att få plats för medarbetarna. Därför anser personen att det är rimligt att önska att AB Volvo redan från början planerar för en byggnadsutformning som i alla tänkbara fall ger minsta skuggning.

Kommentar:

Se svar under yttrande 21. Detaljplanen ska fungera under många år och medger därmed flexibilitet för framtida förutsättningar. Utformningen av byggnaderna kommer behöva ske efter hand som olika delar av området utvecklas och det hanteras då i bygglovet. Även i bygglovet är det många aspekter som ska beaktas.

32. Fastighetsägare på Tegskiftesgatan 2

Personen instämmer i synpunkterna från villaföreningen. Se yttrande 21.

33. Fastighetsägare på Tegskiftesgatan 10

Personen hänvisar till synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem. Se yttrande 21.

Övriga

34. Boende på Ensmärkestigen 14, Torslanda

Personen hänvisar till synpunkter från Villaföreningen Södra Lundby Egnahem (yttrande 21) samt framhåller att det finns aspekter i materialet runt trafiksituationen man missat i undersökningarna. Man har missat att det i augusti 2018 flyttade in två huvudkontor till Lundby: Volvo CE och Volvo Bussar och därför blir resultatet inte korrekt. Parkeringssituationen har varit katastrofal sedan dess vilket påverkar verksamheten. AB Volvo är en koncern med mycket stor påverkan på Göteborgs ekonomi och alla i staden vinner på ett effektivt Volvo. Det krävs ett stort antal P-platser där vi kan parkera våra bilar.

Kommentar:

Se svar på yttrande 21. Bedömningen har gjorts att det inom Volvo Lundby idag finns mycket parkering i relation till verksamhetsyta. För att arbeta mot stadens trafikmål behöver åtgärder genomföras i enlighet med mobilitets- och parkeringsutredningen för att fler ska kunna ta sig till jobbet på annat sätt än med egen bil. Bedömningen som gjorts är att dagens antal parkeringsplatser ska vara tillräckligt även när verksamheten är utbyggd enligt detaljplaneförslaget.

35. Fastighetsägare på Sandrevellsvägen 93

Personen är orolig för parkeringar i framtida Lundby. Personen ifrågasätter slutsatsen på sida 25 i mobilitets och parkeringsutredningen.

Parkeringarna på Bravida-arenan är idag till för tjänstebilar eller de som vill betala en månadsavgift men många letar hellre parkering i befintliga parkeringsområden. Därför ser Bravida-parkeringen dåligt utnyttjad ut.

Personen undrar hur tanken är avseende de som bor nära men har barn eller andra behov som gör att bil används ibland. Personen anger att det idag är supersvårt att hitta parkering om man åkt med barn till tandläkare eller liknande. Att förvänta sig att en förälder tar lokaltrafik för att sköta barn-utryckningar känns naivt enligt personen.

Kommentar:

Slutsatserna i trafikutredningarna påverkas inte av om beläggningen på Bravida-parkeringen vore högre. Mobilitets och parkeringsutredningen eftersträvar en långsiktig helhetslösning där fler ska ha möjlighet att inte vara beroende av bil. Den allmänna gatuparkeringen kan vid behov regleras ytterligare i relation till sitt syfte om den används på annat sätt. Parkeringsomfattningen bedöms rimlig i förhållande till områdets läge och planerade ombyggnader i stadsdelen.

36. Volvoanställd utan adress

Ser ut att bli för få p-platser eftersom många hus tillkommer men få p-platser.

Bensinmacken ser ut att försvinna varför trafiken till andra volvomackar kommer att öka markant för service, tvätt, däckbyte, tankning.

Kommentar:

Synen på parkering har förändrat över tid och idag är målsättningen att få fler att inte använda bilen till jobbet (Trafikstrategin för Göteborgs stad) Därför arbetar både staden och Volvo aktivt för att skapa alternativ till bilen.

Detaljplanen är relativt flexibel och möjliggör för många olika verksamheter. Bilservicen kan vara kvar som befintlig användning men har inget planstöd att utöka. När och om Volvo väljer att bebygga området med annan verksamhet är inte klart

Revideringar

Planförslaget har reviderats. Revideringen innebär kompletterande administrativa bestämmelse gällande marksanering och skyfallshantering.

Förtydliganden har gjorts av planbestämmelserna gällande högsta byggnadshöjd för överkragande byggrätt, att bestämmelsen om strålningsintensitet gäller för skydd för linbanelina samt förtydliganden av exploateringsgrad och tillåtelse att uppföra ramp på prickmark (Spetsbågen). Komplementbyggnader närmast Solskiftesgatan begränsas till 4,0 meter byggnadshöjd.

Med hänsyn till gasledning har bestämmelsen b_1 tillkommit samt prickmark längs västra sidan av Prästvågen. Prickmark (mark som inte får bebyggas) har även införts längs Prästvågens båda sidor för att värna siktförhållanden och ett luftigare intryck av gatuummet. Bestämmelse om gemensamhetsanläggning för boendeparkeringen i nordost vid Trollhasselgatan har tillkommit i enlighet med gällande plan.

Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande av att ingen grundläggning får ske under +10 (t_1) samt detaljplanens konsekvenser på möjligheterna att genomföra en framtida tunnel för Lundbyleden.

Berörda fastighetsägare har informerats om revideringen. Eftersom revideringen inte innebär någon väsentlig ändring av förslaget erfordras inte någon ny granskning.

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetskontorets tillgänglighetsavd.
Fastighetsnämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Kretslopp och Vatten
Kulturnämnden
Miljö- och klimatinämnden
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
Trafikverket
Vattenfall Eldistribution AB
Västfastigheter Ledningsstab
Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

De som tidigare yttrat sig i ärendet,
samt Brandstation Lundby
Ambulans Lundby

Övriga

Handikappföreningen Samarbetsorgan
Swedgas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

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

Granskningsyttrande
2019-01-14

Diarienummer
402-44338-2018

Sida
1(4)

Göteborg Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk.goteborg@goteborg.se

Granskningsyttrande över detaljplan för verksamheter mm vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergstaden, Göteborgs stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2018-11-27 för granskning enligt 5 kap 22 § plan- och bygglagen
(PBL 2010:900)

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att planen i sin nuvarande utformning inte kan accepteras och kan därför komma att prövas av Länsstyrelsen om den antas.

Motiv för bedömningen

Granskningshandlingarna behöver säkerställa åtgärder som är nödvändiga för planens genomförande i enlighet med det som skrivs nedan:

Riksintresse (MB kap 3 och 4)

Trafikåtgärder vid Lundbyleden

Genomförandet av detaljplanen förutsätter att trafikåtgärder för den planerade nya kopplingen till Eriksbergsmotet och Lundbyleden ska vara säkerställda. Länsstyrelsen liksom Trafikverket anser att ett avtal om genomförandet av åtgärder i Eriksbergsmotet ska vara färdigställt och påskrivet av samtliga berörda parter innan planen förs till antagande. (Se yttrande från Trafikverket TRV2018-131929 dt. 2019-01-08)

Hälsa och säkerhet (risk för människors hälsa och säkerhet)

Förorenad mark

I samrådskedet framgick det att en planbestämmelse skulle införas på plankartan om att startbesked inte får ges förrän marken är sanerad till mindre känslig markanvändning, vilket länsstyrelsen ansåg som lämpligt med tanke på föroreningarna inom området. Dock noterar vi att på plankartan i granskningshandlingar anges det som en upplysning: ”Innan byggnation startar ska marken saneras så att den är lämplig för planerad markanvändning”. Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt med enbart

en upplysning. För att det ska vara säkerställt ska det skrivas som en administrativ bestämmelse på plankartan.

Länsstyrelsen ser det positivt att ytterligare utredningar har skett med miljöteknisk undersökning och riskbedömning av klorerade lösningsmedel. Vi förutsätter att tillsynsmyndigheten för förorenade områden (Miljöförvaltningen) får anmälningarna om saneringar och att tillsynsmyndighetens åtgärder vidtas vid sanering.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MB 5 kap vatten)

Dagvattenhantering:

Dagvattenutredning som utgör en del av granskningshandlingarna, visar flödes-kvalitetsfaktorer på dagvattnet före och efter exploatering av marken. I utredningen har även specificerats vilka recipienterna är för dagvattnet. Normalt leds dagvatten till Ryaverket men vid bräddning går delar till Kvillebäcken och delar till Göta älv. Det finns föroreningsproblematik i planområdet och dagvattenutredningen anger att en separat markundersökning behöver klargöra föroreningssituationen för att utvärdera risken för att markföroreningar sprids. Länsstyrelsen anser att sanering av marken ska ske innan dagvattenanläggningar förbereds, så att de inte finns risk att dagvattnet förorenas av markföroreningar i området. Den administrativa planbestämmelsen som reglerar marksanering ska därför även inkludera dagvattnets fördröjningsområde.

Synpunkter på granskningshandling

Planförslaget för granskning har i stort sett klarlagt flera aspekter relaterat till genomförandet. Dock kvarstår en del som behöver förtydligas. Vi lämnar följande synpunkter angående förtydligande och/ komplettering:

Översvämning/skyfall

Risker från översvämning vid ett skyfall som finns inom planområdet har utretts. Det som föreslås i planen är att låta garage utgöra skyfallsmagasin med hänvisning till en utredning (Golder). I den utredningen studeras olika åtgärder som kan eliminera risker för personskador samt minimera risker för egendomsskador om/när garaget fylls med vatten. Slutsatserna från denna finns dock inte bland handlingarna. Det är viktigt att hänsyn tas till risk för personskador och inte skapar nya risker för människor. Länsstyrelsen förutsätter att rekommendationerna från utredningen följs.

Vidare vill Länsstyrelsen uppmärksamma att beräkningar i skyfallsutredningen schablonmässigt har antagit att ledningsnätet kan hantera ett 10-årsregn. Samtidigt noterar vi från dagvattenutredningen att kapaciteten i det allmänna ledningsnätet bedöms vara bristande. Det framgår att en separat riskutredning med åtgärdsförslag behöver genomföras i ett senare skede. Planförslaget bör beskriva om detta har varit en förutsättning i

skyfallsutredningen vid val av åtgärdsförslag. I annat fall bör det beaktas och översvämningsrisken bedömas på nytt.

Uttekade skyfallsytor ryms på plankartan inom prick-/plusmark vilket talar för att dessa ytor går att tillskapa och genomföra.

Geoteknik, Ras/blocknedfall

Statens geotekniska institutet bekräftar att det inte föreligger något hinder utifrån geotekniska förutsättningar för planens genomförande. (Se yttrande från SGI daterad 2019-01-08 med dnr. 5.2-1801-0084)

Gällande risker från blocknedfall som finns på ett antal ställen inom planområdets södra del, rekommenderas i den bergtekniska utredningen att dessa åtgärdas samt att därefter låta en besiktning göras av bergsakkunnig. I planbeskrivningen står att detta kommer att åtgärdas inför planens antagande. Länsstyrelsen förutsätter att det genomförs i enlighet med det som beskrivs i planbeskrivningen.

Trafik

För att uppnå en önskad förbättrad öppenhet inom planområdet samt en bättre kommunikation till och från området, förutsätts att de planerade förstärkta gång och cykelvägarna samt förbättrad tillgång till kollektivtrafik kommer till stånd inom en rimlig framtid.

Länsstyrelsen håller med Trafikverket att arbetet med vägplan för att möjliggöra den planerade nya vägkopplingen till Eriksbergsmotet behöver sättas igång för att komma i fas med genomförandet av den aktuella detaljplanen.

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Biotopskydd

Det framgår från granskningshandlingar att allén som påpekades vid samrådsskedet är biotopskyddad. Planbeskrivning förtydligar att skyddsavstånd till träden ska vidtas inom ett avstånd på 4 meter utanför trädens droppzon. Länsstyrelsen noterar att inga biotopskyddade träd berörs i dagsläget.

Detta beslut har fattats av utvecklingsledare Christina Gustafsson efter föredragning av arkitekt Nirmala Blom-Adapa. I den slutliga handläggningen har även sakkunniga inom miljöskydd, vattenvård, samhällsskydd och beredskap samt naturvård /Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg, medverkat.

Christina Gustafsson

Nirmala Blom-Adapa

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Bilaga för kännedom:

Kopia av följande yttranden till Länsstyrelsen från:

1. Trafikverket TRV2018-131929 dt. 2019-01-08
2. SGI daterad 2019-01-08 med dnr. 5.2-1801-0084

Kopia till:

trafikverket@trafikverket.se

sgi@swedgeo.se