

Detaljplan för Verksamheter m.m. vid Volvo Lundby

Utökat förfarande



Antagandehandling
mars 2019

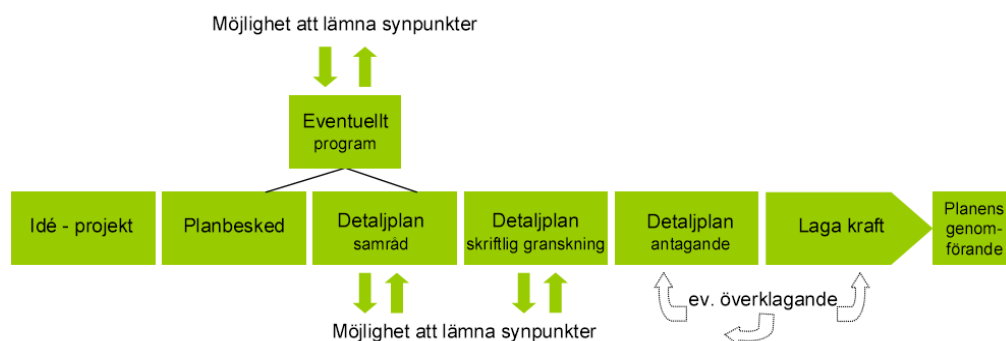


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

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



Information

Planarbetet startade 2016-05-17.

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande.

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Janna Bordier, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 58

Sirpa Antti-Hilli, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 09

Daniel Josefson, Fastighetskontoret, tfn 031-368 11 03

Henrik Rönnqvist, Trafikkontoret, tfn 010-505 47 13



Planhandling

Antagande

Datum: 2018-11-27 rev 2019-03-26

Aktbeteckning: 2-5370

Diarienummer SBK: 1623/15
Handläggare SBK
Janna Bordier
Tel: 031-368 58 19
janna.bordier@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: FN7365/16
Handläggare FK
Daniel Josefson
Tel: 031-368 11 03
daniel.josefson@fastighet.goteborg.se

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

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900).

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser

Övriga handlingar:

- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning
- Grundkarta
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

Utredningar:

- PM – Social konsekvensanalys och dialogarbete, SBK 2017
- Externbullerkontroll 2015 (ÅF-Infrastructure AB, 2015-12-14)
- Bullerberäkning av framtida verksamhet (ÅF Infrastructure AB, 2018-04-26)
- Geoteknisk utredning (WSP, 2017-05-10)
- Bergteknisk undersökning (WSP, 2017-05-24)
- Geotekniskt och bergtekniskt utlåtande (Fastighetskontoret (2018-03-21)
- PM Geoteknik Volvo Lundby Södra (WSP, 2018-10-05)

- MUR Kv 17 Jägmästaren (WSP, 2018-09-17)
- PM Bergteknik och Geoteknik (WSP 2018-04-04)
- PM, Grundläggning ovan tunnelreservat (COWI, 2019-02-12)
- Markmiljö, hanteringsrutin (Volvo, 2017-11-10)
- Miljöteknisk undersökning och riskbedömning av klorerade lösningsmedel (Golder Associates, 2018-04-17)
- Miljörapport 2017 (Volvo)
- Naturinventering (Sweco, 2017-03-02)
- Konsekvensbedömning av naturvärden Campus Lundby (Sweco, 2018-09-28)
- Historisk verksamhetsbeskrivning (Dicksson & Udd, februari 2017)
- Dagvattenutredning (Kretslopp och vatten, 2018-10-09)
- Skyfallsutredning (DHI, 2018-10-11)
- Förslag till tekniska lösningar vid nyttjande av parkeringsgarage för lagring av nederbördsvatten vid skyfall (Golder 2019-02-13)
- Mobilitets- och parkeringsutredning (COWI, 2019-02-04)
- PM Trafikförslag detaljplan Volvo Lundby (Norconsult AB, 2018-07-13)
- Trafikanalys Sydvästra Lundby (Ramböll, 2018-02-13)

Utredningar forts.:

- Eriksbergsmotet Trafikanalys (ÅF Infrastructure, 2018-02-20)
- Kompletterande trafikanalyser Eriksbergsmotet (Trafikkontoret, 2018-05-15)

- Brandutredning av byggnader längs linbana (FSD, 2017-11-17)
- Solstudier (Radar arkitektur och planering AB, 2018-10-23)

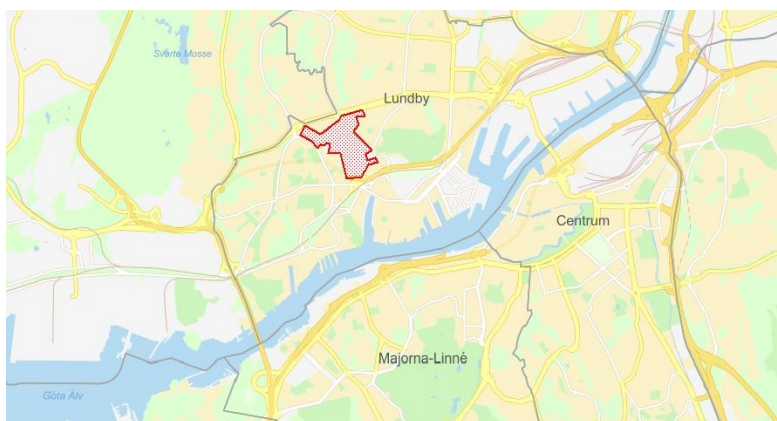
Innehåll

PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:.....</i>	<i>3</i>
INNEHÅLL	4
SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	<i>5</i>
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	<i>5</i>
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	<i>6</i>
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	<i>6</i>
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	<i>7</i>
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	<i>7</i>
<i>Planförhållanden</i>	<i>8</i>
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	<i>10</i>
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	<i>12</i>
<i>Sociala förutsättningar</i>	<i>17</i>
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet</i>	<i>18</i>
<i>Service</i>	<i>19</i>
<i>Teknik</i>	<i>19</i>
<i>Störningar</i>	<i>19</i>
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	21
<i>Bebyggelse och delområdesbeskrivning</i>	<i>22</i>
<i>Trafik och parkering</i>	<i>37</i>
<i>Friytor</i>	<i>44</i>
<i>Teknisk försörjning</i>	<i>45</i>
<i>Övriga åtgärder</i>	<i>49</i>
<i>Fastighetsindelning</i>	<i>53</i>
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	<i>53</i>
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	<i>54</i>
<i>Avtal</i>	<i>57</i>
<i>Tidplan</i>	<i>58</i>
<i>Genomförandetid</i>	<i>58</i>
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	58
<i>Nollalternativet</i>	<i>59</i>
<i>Sociala konsekvenser</i>	<i>59</i>
<i>Miljökonsekvenser</i>	<i>62</i>
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan</i>	<i>68</i>
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	69

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förtätning med kontors-, utvecklings- och testverksamhet inom befintligt verksamhetsområde i Lundby. Planen syftar också till bevarande av tre industrihistoriskt värdefulla byggnader. Området ska bli bättre integrerat med staden och viss service ska tillföras området. Syftet är också att möjliggöra en ny tillfart till Lundbyleden från området samt att planmässigt trygga ett framtida kollektivtrafikstråk längs Gropegårdsgatan. Syftet med planen är även att göra ett garage för räddningstjänsten planenligt, och dessutom möjliggöra en flytt av räddningstjänstens tvätthall.



Planområdet ligger cirka 2,5 km väster från Göteborgs centrum-kärna.

Området utgörs i huvudsak av byggnader och hårdgjorda ytor i form av parkering, uppställningsytor och körbanor. Enstaka grönområden förekommer inom området, vilka i huvudsak består av berg i dagen med lövskog. Området har en anrik, drygt 100-årig industrihistoria och har under decennierna genomgått stora förändringar där byggnader har rivits, byggts om och helt nya byggnader har uppförts. Idag används lokalerna i området främst för kontor och utveckling för AB Volvo.

Från norr nås området från Hjalmar Brantingsgatan via Gropegårdsgatan och Prästvägen. Från söder nås området från Lundbyleden via Inlandsgatan.

Verksamheterna har miljötillstånd enligt Miljöbalken.

Planens innebörd och genomförande

Planförslaget består av såväl befintliga byggnader som nytillkommande byggnation av lokaler för kontor, industri, centrumändamål, parkeringshus, hotell och verksamhetsändamål inom området. Målsättningen är att området ska bli en mer integrerad del av staden och öppna upp sig mer mot sin omgivning. Inom delar av området kommer det dock fortsatt att finnas behov av mer slutna och även ytkrävande forsknings- och utvecklingsmiljöer.

Utvecklingen av området ska ske med höga arkitektoniska ambitioner, som ska koppla till den viktiga industrihistoriska tyngden som finns inom området och även koppla till framtida utvecklings- och innovationsplaner som finns för området. Karaktären i området är tänkt att kombinera de befintliga tyngre tegelbyggnaderna med lättare material såsom glas och plåt. Utformningen regleras inte i detaljplanen.



Längs Gropegårdsgatan uppförs ny bebyggelse i 5–8 våningar med viss del centrumverksamhet blandat med kontorsändamål för att rama in gatan och ge den mer liv och rörelse. Illustration Radar och Made-up.

Volvo har som mål att delar av området ska utvecklas till ett innovationsområde med en öppnare struktur och en centralt grönskande park som skapas söder om den äldsta fabriksbyggnaden som ligger i områdets mitt.

Göteborgs Stad planerar i en separat planprocess för att bygga en linbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen, med mellanstationer på Lindholmen och Västra Ramberget. Stationen Västra Ramberget kommer ligga i den sydöstra delen av Volvos verksamhetsområde. I anslutning till den nya linbanestationen föreslås Volvo högsta bebyggelse, med bebyggelse upp till 30 våningar.

Totalt möjliggörs en bebyggelse om cirka 670 000 kvadratmeter bruttoarea, vilket är mer än en fördubbling mot bruttoarean av befintlig bebyggelse.

Planen föreskriver bevarande av tre byggnader som har industrihistoriskt höga kulturmiljövärden.

En ny vägkoppling till Lundbyleden anläggs från Eriksbergsmotet till cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan som alternativ till Inlandsgatan. Räddningstjänstens nuvarande tvätthall kan vid behov flyttas till ett område längre söderut som planläggs för verksamheter, för att möjliggöra en trafiksäker utfart till nya anslutningen och vidare till Lundbyleden. Planen möjliggör även för en eventuell framtida bro från cirkulationen över Lundbyleden och Hamnbanan till Lindholmen, den så kallade Gropegårdslänken som finns utpekad som kollektivtrafikstråk i gällande översiktsplan.

Flera förbättringar för gång- och cykeltrafiken föreslås. Bland annat möjliggörs nya gång- och cykelbanor utmed Gropegårdsgatan och Prästvägen. Planen möjliggör även en utbyggnad av separat kollektivtrafikkörfält på Gropegårdsgatan.

Överväganden och konsekvenser

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs negativt. Riksintresset för Hamnbanans eventuella flytt längre norrut genom Ramberget har smalnats av i framtagandet av detaljplanen och föreslagen detaljplan hindrar inte att Hamnbanan och Lundbyleden läggs i tunnel under Ramberget och planområdet. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov.

Avvikelse från översiktsplanen

Planförslaget är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förtätning med kontors-, utvecklings- och testverksamhet inom befintligt verksamhetsområde i Lundby. Planen syftar också till bevarande av tre industrihistoriskt värdefulla byggnader. Området ska bli bättre integrerat med staden och viss service ska tillföras området.

Syftet är också att möjliggöra en ny tillfart till Lundbyleden från området samt att planmässigt trygga ett kollektivtrafikstråk längs Gropegårdsgatan.

Syftet med planen är även att göra ett befintligt garage för räddningstjänsten planerligt, och dessutom möjliggöra en flytt av räddningstjänstens tvätthall.

Läge, areal och markägoförhållanden



Planområdet ligger cirka 2,5 km väster från Göteborgs centrumkärna.

Planområdet är beläget vid Ramberget och Lundby Kyrkby, mellan Hjalmar Brantingsgatan i norr och Lundbyleden i söder. Området ligger cirka 2,5 km väster om Göteborgs centrumkärna.



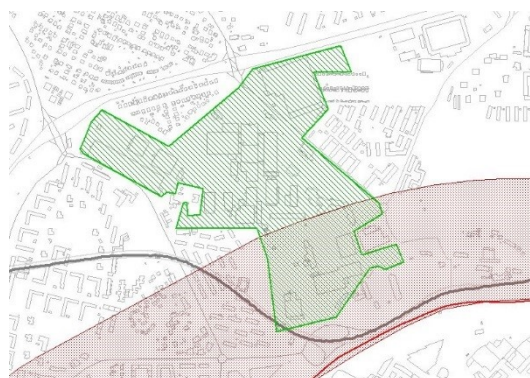
Grundkarta med planavgränsning.

Planområdet omfattar cirka 40 hektar och ägs till största delen av AB Volvo med dotterbolag. Enstaka områden samt de större gatorna inom området ägs av kommunen. Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen har kommuninternt upplåtit område som enligt aktuell plankarta har användningsbestämmelsen "Z" till Räddningstjänsten.

Planförhållanden

Översiktsplanen för Göteborgs kommun anger befintligt verksamhetsområde, riksintresse för kommunikation järnväg och väg samt reservat för spårvägstrafik.



Utsnitt ur översiktsplanen. Vänstra kartbilden: ljusblått – befintlig industri, brunt – befintliga bebyggelseområden, gulrandigt – befintliga grönområden, turkos linje – reservat för spårtrafik, rödstreckad linje – reservat för järnväg, röd linje – befintlig Hamnbana. Högra bilden visar riksintresset för kommunikation inom det röda området.

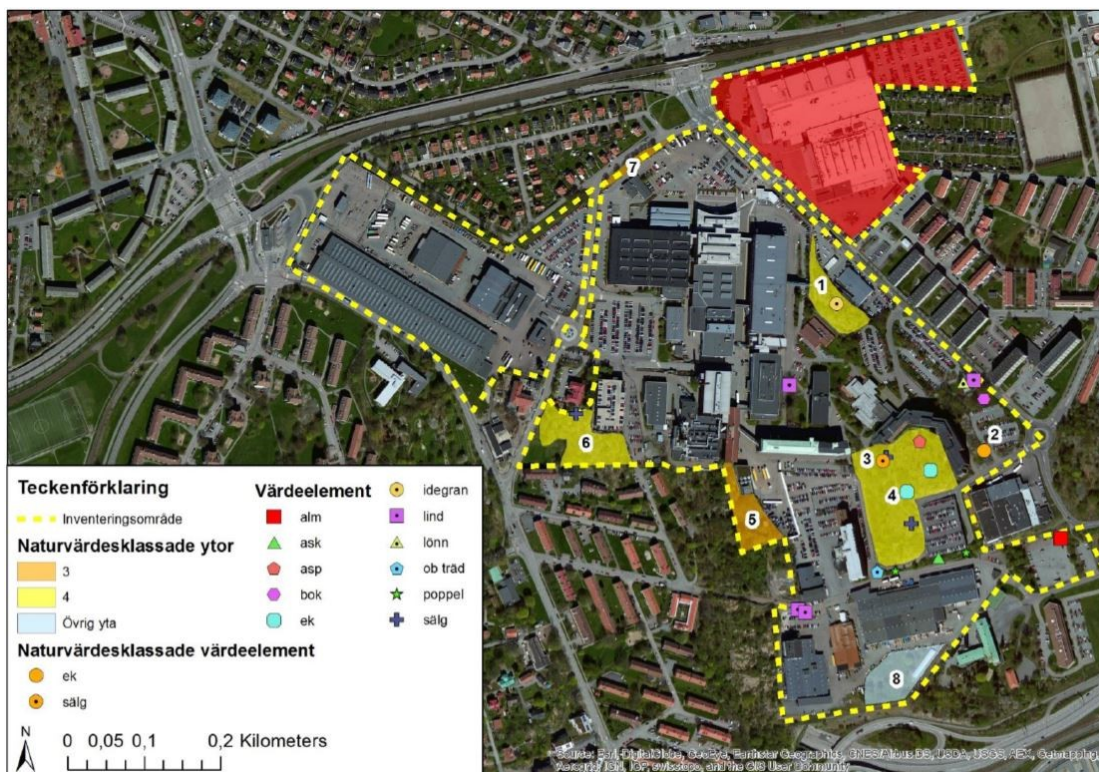
För området gäller 11 stycken planer, varav tre utgörs av stadsplaner, sex utgörs av detaljplaner och två utgörs av ändringar av detaljplan (ÄDP). Nedan listas vilka planer som berörs, när de vann laga kraft, samt vad de anger för markanvändning inom aktuellt planområde. Alla planernas genomförandetid har gått ut förutom för II-5256 där genomförandetiden går ut år 2025. Inom planområdet berörs även del av fastighetsindelningsbestämmelse 1480K-III-6648 inom fastigheten Rambergssåden 9:9.

Plannummer	Laga kraft	Användning inom aktuellt planområde
II-2691	1949	Industri.
II-3029	1962	Industri och parkering
II-3292	1970	Trafikändamål
II-3674	1986	Industri och biluppställning. Trafikändamål på Prästvågen.
II-3952	1992	Industri, kontor och bilservice. Marken mot Gropegårdsgatan och söder om byggnaden VLH ska bevaras som natur. Byggnaden BC är klassad som värdefull miljö vars karaktär ska bibehållas.
II-3999	1993	Industri. Marken ska vara tillgänglig för allmän tunnel.
II-4196	1995	Industri och huvudgata. I delar mot sydväst ska naturkaraktären bevaras. Del av planen ska vara tillgänglig för allmän tunnel (Lundbytunneln).
II-4388 ÄDP	1998	Höjderna är justerade mot detaljplan DP3674.
II-4616	2001	Huvudgata, industri och kontor.
II-5256	2015	Lokalgatan samt bostadsparkering.

Mark, vegetation och fauna

Planområdet utgörs i huvudsak av byggnader och hårdgjorda ytor i form av parkering, uppställningsytor och körbanor. Marknivåer inom planområdet ligger på som lägst +6,8 i söder och som högst +37 i bergpartiet vid VLH-byggnaden. Marken utgörs till stora delar utav fyllning på lera som vilar på friktionsjord på berg. Undersökningar visar att djup till fast botten eller berg varierar inom hela området, och uppgår som mest till cirka 20–30 meter i områdets norra del. Grundvattenytan varierar enligt utförda undersökningar mellan 1–2 meter under markytan i norr, medan det i mittersta och södra delen uppmätts till mellan 1–3,5 meter under markytan.

Enstaka grönområden förekommer inom området, vilka i huvudsak består av berg i dagen med lövskog. En naturvärdesinventering har utförts för området (Sweco, 2017-03-02). I området finns spridda förekomster av äldre träd av olika slag. I naturvärdesinventeringen klassades totalt fem ytor och två punktojekt som naturvärdesobjekt, varav två ytor och båda punktojekten fick klassningen påtagligt naturvärde (NVI-klass 3). Den ena av de utpekade ytorna består av ett lövdominerat område med lönn och sälg samt enstaka grövre björkar och ekar och gränsar till ett större naturområde i sydväst (nr 5 i kartan). Den andra ytan består av en trädrad bestående av gamla lindar och enstaka björkar strax utanför planområdesgränsen i norr (nr 7 i kartan). Trädraden bedöms av Länsstyrelsen som en allé varpå den omfattas av biotopskyddsbestämmelser. Punktojekten utgörs av en gammal ihålig ek vid parkeringen öster om VLH-byggnaden (nr 2 i kartan), och en äldre sälg som finns i grönområdet sydväst om VLH-byggnaden (nr 3 i kartan).



Karta från naturvärdesinventeringen där siffrorna 2, 3, 5 och 7 är utpekade att ha påtagligt naturvärde.

Geoteknik

En geoteknisk utredning (WSP, 2017-05-10), och en bergteknisk undersökning (WSP, 2017-05-24) har tagits fram för området. Underlaget för den geotekniska utredningen består av tidigare utförda undersökningar inom området. En kompletterande utredning har gjorts i den södra delen av planområdet för att ge en översiktlig bild över byggbarhet av föreslagen lokalgata med intilliggande byggrätter (WSP 2018-10-05).

Samtliga delområden inom planområdet utgörs av delar med varierande jorddjup som uppgår till cirka 20 meter. Det medför att all form av tillkommande markbelastning inom dessa delar medför långtidsbundna sättningar och ökar risken för påhängslaster på pålar. Utredningen rekommenderar att markhöjningar över 0,3 meter i områden med betydande lerdjup kompenseras fullt ut med exempelvis lättklinker eller förstärks på annat sätt. Den norra delen av planområdet ingår i ett större sammanhängande lerområde. Inom detta område finns sannolikt byggnader som är grundlagda på platta på mark och därmed är känsliga för grundvattenavsänkningar. Grundvattensituationen inom planområdet bör därför påverkas så lite som möjligt av ny bebyggelse.

Befintlig stabilitet är tillfredsställande inom hela planområdet. Eventuella uppfyllnader och schaktningsarbeten under byggtiden behöver utredas och om nödvändigt åtgärdas med hänsyn till stabilitet.

Enligt den bergtekniska utredningen finns det inom området sex slänter med risk för ras och blocknedfall. Fyra av slänterna är schaktade bergsslänter och två är instabila stödmurar. Åtgärder behöver utföras för dessa genom rensning av löst liggande block och vegetation. Efter utförda åtgärder ska bergsslänterna besiktigas av bergsakkunnig för bedömning av eventuellt behov av permanent bergförstärkning. Inga bergtekniska hinder för bergschakt eller uppförande av planerad byggnad i området föreligger.

För ytan i söder på Räddningstjänstens tomt har ett separat utlåtande för geoteknik och bergteknik tagits fram (Fastighetskontoret, 2018-03-21). Området består till största delen av sluttande berg. I den plana delen finns lösa jordlager med relativt små mäktigheter. Inga stabilitetsproblem finns för befintliga förhållanden. I samband med eventuella sprängningsarbeten ska bergsslänterna besiktigas.

Markmiljö

En hanteringsrutin har tagits fram kring markarbeten inom AB Volvos verksamhetsområde (Volvo 2017-11-10). Området, som omfattas av aktuell detaljplan, har en drygt 100-årig industrihistoria. Det har skett ombyggnader och utfyllningar samt omschaktningar av fyllnadsmassor under mycket lång tid. Historiskt har blandade fyllnadsmaterial från hamnen och gamla byggnader nyttjats för att bereda marken till det utseende området har idag. I områdets södra delar kan drygt 10 meter mäktiga utfyllnader förekomma.

Marken i området är väl studerad och provtagningar täcker in stora delar av området. I utförda markundersökningar har det mycket sällan konstaterats föroreningar i de översta 0,5 metrarna av marken medan det kring 1 meters nivå och neråt är vanligare med föroreningar av olika typer. Föroreningarna är av olika kategorier i både jord och grundvatten. De som främst ska lyftas fram är metaller, oljor, BTEX (bensen, toluen, etylbensen, xylen) samt PAH:er (Poly Aromatiska Kolväten = tjärar, asfalt etc.), vilka

kan förekomma i höga halter i fyllnadsmaterial. För dessa ämnen har halter över *Avfall Sveriges* rekommenderade haltgränser för farligt avfall uppmätts i fyllnadsmaterial inom olika delar av området. Inom vissa delar av området förekommer det även klorerade alifater inkl. vinylklorid och andra flyktiga lösningsmedel vilka också bör beaktas. Det är främst i det djupare grundvattnet ovan berg (dvs under leran) som förhöjda halter av klorerade alifater/vinylklorid har uppmätts. Inom området förekommer också gamla byggnadsrester, kablage, tjärasfalt etc.

Enligt framtagna riskbedömning av klorerade lösningsmedel (Golder Associates 2018-04-17) så bedöms samtliga uppsatta miljö- och nyttjandemålen vara uppfyllda, såvida inte dricksvattenledningar av plast påverkas av ytlig förorening samt om eventuella framtida lokalt dagvattenomhändertagande utförs på ett sådant sätt att spridningen ökar.

Rekreation inom planområdet och i närområdet

Öster om planområdet, intill Volvo Penta, ligger Lundby koloniområde med ett 50-tal stugor. Längre söderut, i anslutning till cirkulationen där Inlandsgatan och Gropegårdsgatan möts, ligger Ramberget. Berget och området i dess närhet utgör Keillers Park som är ett populärt och välbesökt utflyktsområde med flera gångvägar. Parken är en blandning av anlagd park och naturlig skog. I randzonen till berget finns ett naturområde som i en lövskogsinventering 1986 konstaterades ha förekomst av alm, ek och ask, samt enstaka lönn, bok och björk.

Inom Volvo Lundby finns ett parkområde på en höjd i anslutning till VLH-byggnaden. Båda parkområdena är kuperade med begränsad tillgänglighet.

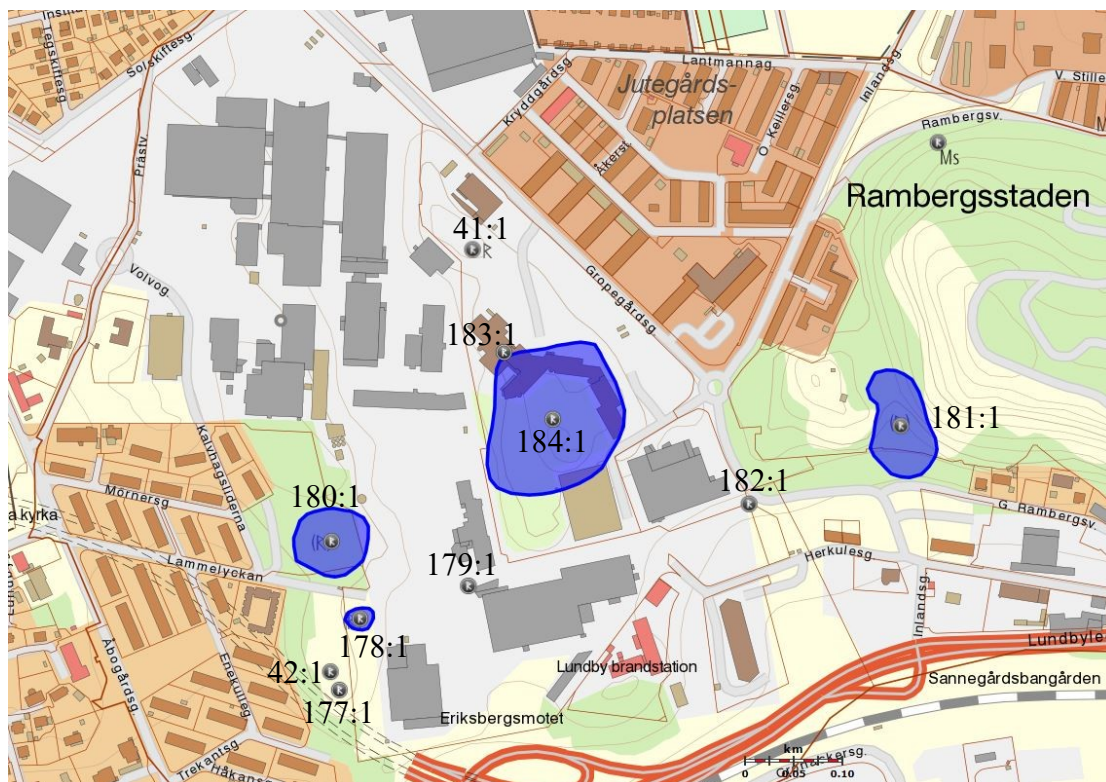
Nordöst om planområdet, mot Wieselgrensplatsen, finns även Lundbybadet, Bravida arena och en ishall som ger goda rekreationsmöjligheter.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Fornlämningar

Inom planområdet finns ett flertal olika fornlämningar. Boplatserna RAÄ Lundby 184:1, 180:1 och 178:1 (blå markeringar på kartan nedan), fyndplatserna RAÄ Lundby 183:1, 179:1 och 182:1, och stensättningen RAÄ Lundby 41:1.

Strax väster om planområdet, inom grönområdet, finns fyndplatsen RAÄ Lundby 177:1 och den övriga lämningen RAÄ Lundby 42:1. På Ramberget, öster om planområdet, finns en boplatz, RAÄ Lundby 181:1.



Markering av de fornlämningar som finns inom och i anslutning till planområdet. Utsnitt från Riksantikvarieämbetets karttjänst Fornsök, modifierad av Stadsbyggnadskontoret.

Historik Lundbyverken

Området vid nuvarande Volvo Lundby domineras av Ramberget och i mitten av 1800-talet var marken runt berget i stort sett obebyggd. Göta älvs vassar nådde nästan ändå fram till berget för att under den senare delen av 1800-talet torrläggas. Kring förra sekelskiftet uppfördes bostadshus för Götaverkens anställda på området väster om Ramberget.

De första fabriksbyggnaderna på Lundbyverkens industriområde uppfördes väster om ett befintligt bostadsområde under åren 1915–1918 av Nordiska Kullager AB (NKA) för tillverkning av kullager. Fabriken bestod av två stora stenbyggnader som finns kvar än idag (se BC och PLB i karta på sida 15) och ett antal mindre byggnader i trä som sedan länge är rivna. 1925 togs fabriken över av Svenska Kullagerfabriken (SKF). Ungefär samtidigt påbörjades förberedelser för svensk biltillverkning av As-sar Gabrielsson och Gustaf Larson, och SKF satsade pengar i projektet samtidigt som de hyrde ut de befintliga fabrikslokalerna till det nya bolaget AB Volvo. Den allra första bilen rullade ut ur ”Nordkulan”, nuvarande BC-byggnaden, 1927.



Ett flygfoto över Lundbyverket på 1920-talet där BC-fabriken i flera våningar är kringgärdad av lägre kontors- och verkstadsbyggnader. Bild ur Volvos historiska arkiv.

Redan i mitten av 1930-talet hade Volvo blivit en av Europas största bilfabriker med omkring 1 000 anställda i Göteborg. Fram till andra världskriget var det främst lastbilar som såldes, medan bilförsäljningen tog fart efter kriget. Från att ha tillverkat några fåtal tusen bilar varje år steg försäljningen radikalt och 1950 såldes 20 000 bilar. Det ledde till att nya verkstäder byggdes inom området. I slutet av 1950-talet medgav inte längre fabriksområdet vid Lundby fler utbyggnader och istället uppfördes under 1960-talet en helt ny personbilsfabrik i Torslanda.

I slutet av 1930-talet flyttade ESAB (Elektriska Svetsningsaktiebolaget) in i den södra delen av industriområdet, där de mellan 1945 och 1975 växte stort och gjorde kontinuerliga utbyggnader i Lundby.

Vid Lundby koncentrerades Volvos tillverkning till montering av lastbilar och bussar. Under 1980-talet flyttades produktionen successivt ut från Lundbyverken och 1992 var all produktion flyttad från området. ESAB la ned sin tillverkning i Lundby 2009, och Volvo äger sedan dess ESAB:s gamla byggnader i området.

Området har genomgått stora förändringar där byggnader har rivits, byggts om och helt nya byggnader har uppförts. Idag används lokalerna i området främst för kontor och utveckling för Volvo.

Befintlig bebyggelse inom planområdet

Inom området finns det idag cirka 45 byggnader enligt Volvos indelningssystem, dvs de byggnader som har en egen bokstavsbeteckning. Flera av byggnaderna är mer eller mindre hopbyggda. Bebyggelsens sammanlagda BTA är cirka 280 000 m². Från början av 1900-talet har byggnader uppförts i olika etapper beroende på den tidens behov. Många byggnader har också rivits under åren för att ge plats åt ny, bättre anpassad bebyggelse.

sad bebyggelse. Till största delen består bebyggelsen i området idag av industribyggnader, med inslag av kontor, parkeringshus och bilservice. En stor del av befintlig bebyggelse inom området uppfördes mellan 40- och 80-talen och många av byggnaderna är uppförda i tegel.

Höjden på bebyggelsen inom planområdet är till största delen mellan tre-fem våningar ovan mark, ofta med teknikvåning på taken. Då många av byggnaderna är byggda för industriändamål så är våningshöjderna i många fall ovanligt höga. Byggnaderna kring den centrala huvudaxeln i nord-sydlig riktning är generellt något högre, medan byggnaderna i utkanterna av området är något lägre. De högsta byggnaderna inom planområdet är idag PLB och VLH med sex våningar ovan mark, där VLH dessutom har en suterrängvåning och därför är i sju våningar på gavlarna. VLH är också den byggnad som är placerad högst i terrängen vilket gör att byggnaden upplevs högre.



Översikt över Volvos del av planområdet som det ser ut idag med dess indelning och beteckning av bebyggelsen. Skyddsvärda byggnader ur kulturmiljöhänseende markerade med röd ring,

Befintlig bebyggelse utanför planområdet

Öster och väster om Volvos verksamhetsområde finns flerbostadsområden i främst 3–4 våningar, med två 9-våningsbyggnader precis invid cirkulationsplatsen vid foten av Ramberget öster om planområdet. Bostadsområdet i öster avskiljs från Volvos verksamhetsområde av Gropegårdsgatan. Bostadsområdet i väster, Lammelyckan vid Åbogårdsgatan, skiljs av mot Volvos område av ett naturområde i sydväst och Fyrvåplingsgatan i nordväst. Söder om området ”Spetsbågen”, intill Prästvägen finns en förskola med 10 avdelningar. På motstående sida av Prästvägen från förskolan, ligger Kyrkbyskolan från 1903 där Lundby Hembygdsförening håller till sedan 1997. Mellan planområdets norra del och Hjalmar Brantingsgatan finns ett område med drygt 50 småhus. Öster om Volvo Penta i norra delen av planområdet ligger ett 50-tal stugor inom ett kolonilottsområde, och det pågår även uppförande av flerbostadshus i upp till 8 våningar längs Hjalmar Brantingsgatan. Söder om planområdet ligger Lundbyleden och Hamnbanan, och i sydväst finns ett blandat verksamhetsområde med industrier, kontorsbyggnader och Lundby brandstation.



Befintlig bebyggelse runt planområdet består av en blandning av flerfamiljshus och villor samt förskola, kolonilottsstugor och hembygdsgård.

Sociala förutsättningar

I närområdet till Volvos verksamhetsområde finns en blandning av bostäder, arbetsplatser, ungdomsverksamheter och handel, men det saknas närservice. Det finns även en variation av boendeformer med främst bostadsrätter och hyresrätter, men även enbostadshus.

Befolkningen i området har en stor bredd på inkomst- och utbildningsnivå, där områdena närmast planområdet i öster och väster har relativt låg medelinkomst och utbildningsnivå med relativt hög arbetslöshet, medan bostadsområdena i nordväst respektive söder om Lundbyleden ligger högre för både inkomst- och utbildningsnivå och med en låg arbetslöshet.

Sammanhållen stad

Söder om Volvo Lundbys verksamhetsområde ligger Lundbyleden och Hamnbanan som utgör en barriär och bidrar till fysiska och mentala avstånd mellan Lindholmen och området runt Volvo Lundby. I norr ligger Hjalmar Brantingsgatan som fungerar som en fysisk barriär. Det finns även mycket nivåskillnader som ytterligare kan upplevas som barriärer.

En relativt ny gång- och cykelbro över Lundbyleden och Hamnbanan har byggts för att minska barriäreffekten söderut, men cykelvägnätet till bron har stora brister norrifrån då det saknas en cykelväg längs med den branta bilvägen upp till planområdet. Oskyddade trafikanter hänvisas där till en smal trottoar och utsatt därmed för tung och nära trafik längs gatan.

Stora delar av Volvos område är idag avgränsade av stängsel som hägnar in området. Dessutom finns höjdskillnader och stora parkeringsplatser som gör att hela industriområdet upplevs som en barriär. Det finns ett befintligt gång- och cykelstråk genom området i söder, från bostadsområdet Lammelyckan i väster till Inlandsgatan i öster. Stråket ligger inom Volvos fastighet och är idag otydligt samt saknar belysning, vilket gör att det kan uppfattas otryggt.

Samspel

Närheten till Ramberget med dess rekreativa miljöer och mötesplatser utgör en kvalitet i området, men i nuläget saknas det ett tydligt stråk upp på Ramberget från planområdet. Kolonilottsområdet väster om Volvo Penta i norr samt hembygdsgården i väster utgör också mötesplatser för aktiva i respektive förening.

Det finns ont om mötesplatser i området, och de som finns har låg variation och är till största delen Volvo-interna och därmed inte tillgängliga för allmänheten. Det finns därför svårigheter för möten av olika sociala grupper. Under 2017 tillkom ett utegym i grönområdet söder om VLH-byggnaden som är tillgängligt för allmänheten, dock är informationen om gymmet inte så väl spridd varpå det inte används i någon större grad av boende i området.

Vardagsliv

Volvos område är främst befolkat under dagtid då området fungerar som en stor arbetsplats, medan det på kvällar och helger inte pågår verksamhet i någon större utsträckning i området, varpå det kan upplevas som mörkt och otryggt. I närområdet

finns enstaka snabbmatsrestauranger och ett par mindre livsmedelsaffärer, men det saknas småskalig handel och övrig service. Dock har området ett centralt läge i staden med god tillgång till kollektivtrafik i de norra delarna, medan det i övriga delar inte är så utvecklat med endast en busslinje i söder. Genom att bygga den planerade linbanelinjen i anslutning till området förbättras kollektivtrafikförsörjningen väsentligt i de södra delarna av området.

Förutom Rambergets rekreationstillfällen finns även bland annat Lundbybadet, Rambergsrinken och Bravida Arena i närområdet vilket är positivt för möjligheten till rekreation i området.

Under ett dialogmöte med boende i närområdet (2017-10-05) framkom att många av gatorna i området upplevs mörka och otrygga, särskilt längs Hjalmar Brantingsgatan, Prästvägen och Inlandsgatan. Dessutom upplevs hållplatserna vid Ekeströmsgatan och Ramberget som otrygga, liksom de större mer avskilda parkeringsplatserna inom Volvos område. Även gång- och cykelstråket genom Volvos område mot Lammelyckan upplevs otryggt.

Identitet

Volvo har en stark identitet i Göteborg, där många kopplar samman staden med företaget. Inom området finns äldre bebyggelse bevarade med industrihistoriska såväl som identitetsskapande värden, med framförallt BC-fabriken mitt i området varifrån den första bilen rullade ut för drygt 90 år sedan.

I dag ser många området endast som en arbetsplats och det finns många storskaliga byggnader vilket gör att området uppfattas som ett storskaligt och oöverblickbart industriområde. Inom många delar kan det upplevas som att det saknas ett gestaltningsmässigt och funktionellt helhetstänk kring området, liksom utsmyckningar inom området.

Ramberget i öster är identitetsskapande för hela stadsdelen och närliggande Lundbybadet och Bravida Arena, som är BK Häckens hemmaplan, präglar identiteten i området.

Trafik och parkering, tillgänglighet

Från norr nås området med bil från Hjalmar Brantingsgatan via Gropegårdsgatan, Inlandsgatan och Prästvägen. Från söder nås området med bil från Lundbyleden via Inlandsgatan. Gång- och cykelväg finns längs Gropegårdsgatan och längs den del av Inlandsgatan som går mot Wieselgrensplatsen, medan det enbart finns en smal gångbana längs Inlandsgatans södra sträckning ner mot Lundbyleden samt längs med Prästvägens båda sidor.

Parkering finns utspritt i området, både som markparkering och i parkeringshus. Totalt finns idag cirka 3200 parkeringsplatser för bilar inom området, varav cirka 1650 finns i parkeringshus.

Närmaste kollektivtrafikhållplatserna är belägna vid Hjalmar Brantingsgatan i norr med hållplatser vid Gropegårdsgatan cirka 80 meter från planområdet och vid Ekeströmsgatan cirka 30 meter från planområdet. Turtätheten är god med både spårvagn och bussar. Dessutom finns en busshållplats på Inlandsgatan vid cirkulationen vid sydöstra delen av planområdet ungefär 60 meter från planområdet. Det finns även en

busshållplats (Lundby gamla kyrka) för stombuss vid Åbogårdsgatan cirka 250 meter från Volvos entréer till planområdet. Planering pågår även för att bygga en linbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen, med hållplatslägen vid Lindholmen samt Västra Ramberget i anslutning till planområdet för Volvo Lundby. Med en linbana förbättras tillgängligheten till kollektivtrafik i den södra delen av planområdet.

Tillgängligheten till området från norr, öster och väster är godtagbar då det inte är några anmärkningsvärda höjdskillnader. Dock skulle gång- och cykelbanorna kunna förbättras på dessa sträckor. Tillgängligheten från söder är begränsad med en kraftig backe ner till Lundbyleden där vägen dessutom saknar cykelbana. Inom området finns vissa höjdparter som påverkar tillgängligheten. Flera delar inom planområdet är på grund av säkerhet och sekretess instängslade i dagsläget utan tillgänglighet för allmänheten.

Service

Inom Volvos område finns restauranger för de anställda. Övrig kommersiell service i anslutning till området är begränsad och innefattar främst enstaka närservice-butiker, snabbmatsrestauranger och en pressbyrå vid Eketrägatan. Vid Wieselgrensplatsen cirka 1 km nordost om planområdet, samt vid Eriksbergs köpcentrum 1 km sydväst om planområdet finns ett större utbud av kommersiell service.

Invid västra delen av planområdet, vid korsningen Prästvägen och Fyrväpplingsgatan, ligger en förskola med 10 avdelningar. En förskola finns även inom bostadsområdet öster om planområdet. Mellan planområdet och Wieselgrensplatsen finns ett idrottsområde med bland annat Lundbybadet och Bravida Arena.

Teknik

Inom och runt planområdet finns ledningar för vatten, spillvatten, el, tele, fjärrvärme och gas. I östvästlig riktning går ett stort ledningsstråk med ledningsrätt genom det södra området. Det finns både allmänna ledningar och privata inom området.

Störningar

Miljötillstånd

Industriverksamheten vid Volvo Lundby omfattas av miljötillstånd som gäller för fastigheterna Rambergsstaden 66:4, Rambergsstaden 17:55, Rambergsstaden 733:31, Kyrkbyn 88:6 och Kyrkbyn 88:7. Undantaget är dock den södra delen (söder om BC) av fastighet Rambergsstaden 17:55 där miljötillståndet inte gäller.

Koncessionsnämnden för miljöskydd har meddelat tillstånd för verksamheten 1983-11-08 (nr 174/83), och de slutliga villkoren fastställdes av koncessionsnämnden för miljöskydd i ett beslut 1990-05-10 (nr 73/90).

Buller

De stora trafiklederna Hjalmar Brantingsgatan i norr och Lundbyleden i söder alstrar höga bullernivåer som påverkar planområdet. Även längs med Gropegårdsgatan och Inlandsgatan i öster och Fyrväpplingsgatan i väster är bullernivåerna höga. Industriverksamheten inom planområdet genererar viss del buller, främst i de centrala delarna

av området, vilket gör att kringliggande bostadsområden inte påverkas nämnvärt av industribullret.

Senaste kontrollen av externt industribuller för Volvo Lundbyområdet utfördes 2015 (ÅF, 2015-12-14). Genomförd kontroll, med såväl mätningar som beräknade värden, visar att miljötillståndets bullervillkor för dag-, kvälls- och nattetid uppfylls i samtliga kontrollpunkter.

Luftmiljö

Luftkvalitetsmätningar som Miljöförvaltningen utfört under 2014 utmed Hjalmar Brantingsgatan visar på nivåer under miljökvalitetsnormerna för kväveoxid och PM10 klaras med god marginal.

I miljötillståndet för Volvos verksamhet med slutliga villkor fastställda 1990 uppfylls.

Utsläpp till luft sker främst genom motorprovning och användning av lösningsmedel. Under 2015 kördes nästan 60 000 timmar motorprovning och drygt 2 800 m³ diesel förbrukades, varav merparten var av lågbelastande kvaliteter. Ingen förbrukning av högsvavlig diesel förekom under det året. Se vidare i Miljörapport 2017 (Volvo)

Risk

På Hamnbanan fraktas farligt gods, och ett generellt skyddsavstånd på 150 meter till bebyggelse finns från järnvägen. Bebyggelse inom aktuellt planområde ligger till största delen mer än 150 meter från Hamnbanan och omfattas därmed inte av det generella skyddsavståndet. Befintligt garage och föreslagen tvätthall för räddningstjänsten ligger inom 150 meter, men då verksamheten inte kommer vara stadigvarande i byggnaderna och de ryms inom den fysiska ram från Översiktsplan för Göteborg fördjupad för sektorn transporter av farligt gods (1999) bedöms det inte innebära krav på riskreducerande åtgärder enligt Räddningstjänsten.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Planförslaget består av såväl befintliga byggnader som nytillkommande byggnation av lokaler för kontor, industri, centrumändamål, tillfällig vistelse och parkeringshus. Bebyggelsen ska vara välgestaltad och anpassas till omgivande miljö.

Målsättningen är att området ska bli en mer integrerad del av staden och öppna upp sig mer mot sin omgivning. Inom delar av området kommer det dock fortsatt att finnas behov av mer slutna och även ytkrävande forsknings- och utvecklingsmiljöer.

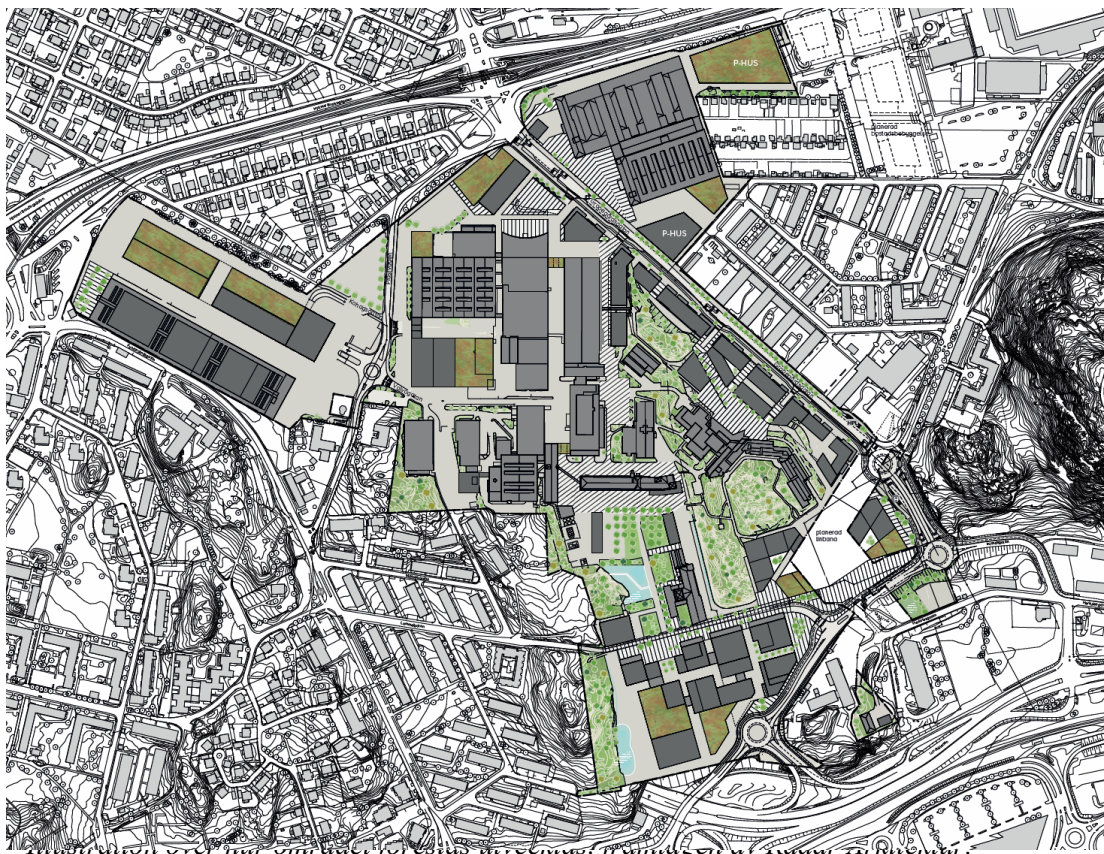
Utvecklingen av området avses ske med höga arkitektoniska ambitioner, som ska koppla till den viktiga industrihistoriska tyngden som finns inom området och även koppla till framtida utvecklings- och innovationsplaner som finns för området. Detta regleras dock inte i detaljplanen. Volvo har som mål att stora delar av området ska utvecklas med en campuskaraktär, ett innovationsområde med en öppnare struktur och en centralt grönskande park söder om den äldsta fabriksbyggnaden i området, BC-byggnaden.

Totalt möjliggörs en bebyggelse om totalt cirka 670 000 m² BTA, vilket är mer än en fördubbling mot befintlig bebyggelse. Byggrätterna planen medger är flexibla för att kunna anpassas efter verksamhetens behov över tid. Illustrationskartan och de följande beskrivningarna av kommande bebyggelse beskriver ett scenario och en ambitionsnivå som legat till grund för planarbetet.

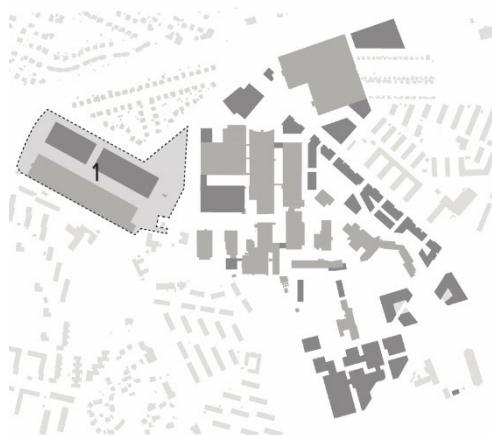
Planen föreskriver bevarande av tre byggnader som har industrihistoriskt höga kulturmiljövärden.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatören. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatören ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Bebyggelse och delområdesbeskrivning



Västra Lundby, delområde 1



Volvo avser att området dels ska behålla sin nuvarande funktion för godshantering, dels ges en kompletterande funktion för något av Volvokoncernens utvecklingsområden.

Området kommer även efter utbyggnaden att vara till största delen instängslat. Undantaget är ytan norr om X-hallen, mot Eketrägatans hållplats, som kan komma att få en mer publik karaktär. Närmast Eketrägatan möjliggörs i planen för upp till 25% centrumändamål utöver Industri och kontor.

Området föreslås bebyggas med två nya byggnader med stora verkstadsytor i bottenplan. För att minimera bland annat skuggpåverkan mot bostäderna i norr tillåts enbart kontorsvåningar ovanpå i områdets mitt. Bebyggelsen närmast villaområdet regleras till 11 m byggnadshöjd medan det centralt i området tillåts en byggnadshöjd på 19 meter och 35 meter mot Prästvågen. Mot bostäderna tillåts plank på upp till 3,2 meter (m_1).

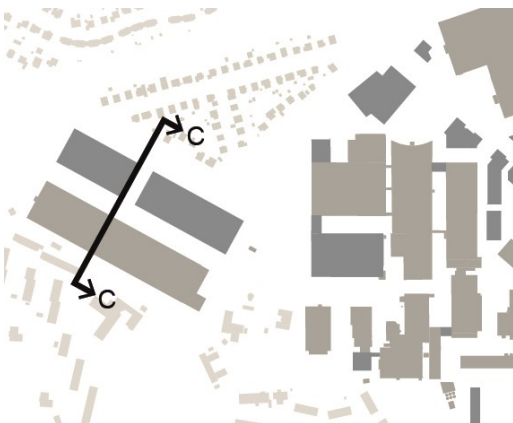
Detaljplanen reglerar att X-hallen mot Fyrväpningsgatan inte får rivas eller förvanskas. Vissa anpassningar till verksamheten tillåts. Se mer under rubriken "Bevarande, rivning" sida 33.



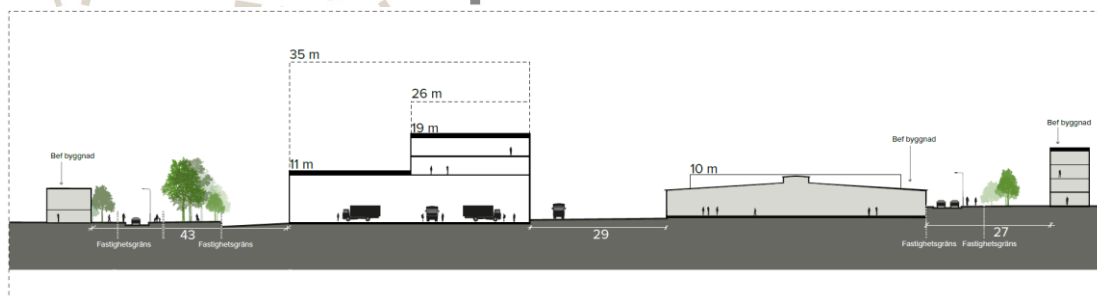
Möjlig påbyggnad av X-hallen i västra Lundby. Illustration AG Arkitekter.

I korsningen Prästvägen/Solskiftesgatan tillåts bara komplementbyggnader med en byggnadshöjd på högst 4 meter och sammanlagt max 75 m² ovan mark. Ytan kommer bland annat användas för uppställning av bilar. Volvo avser hålla en gångväg mellan Kohagsgatan och Prästvägen öppen men det säkras inte i detaljplanen.

Tillfarter till området kommer även framöver att ske från Hjalmar Brantingsgatan och från Prästgatan. Möjlighet finns att anlägga ett underjordiskt garage under den norra sidan av Spetsbågen. För att möjliggöra framtida gemensamhetsanläggningar för parkeringen planläggs området även för parkeringsändamål och det förtydligas med bestämmelsen n1 att ramp till parkeringsanläggning är tillåtet inom den prickade marken söder om ledningsområdet.

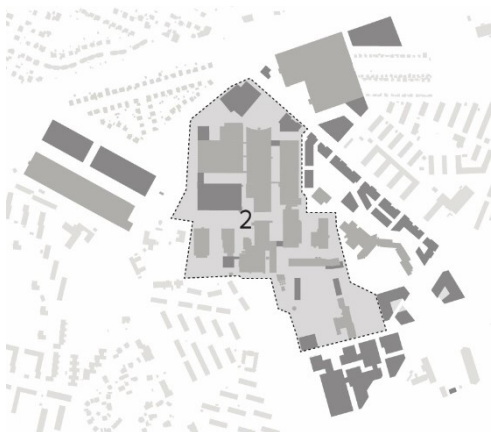


Sektioner över höjden på ny bebyggelse i förhållande till befintliga bostäder. Byggnadsplacering enligt illustration.



Sektion C-C

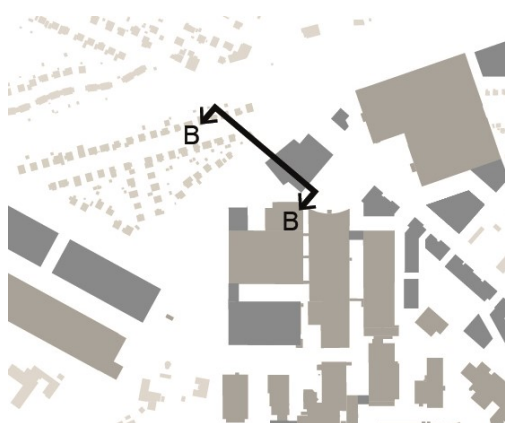
Centrala Lundby, delområde 2



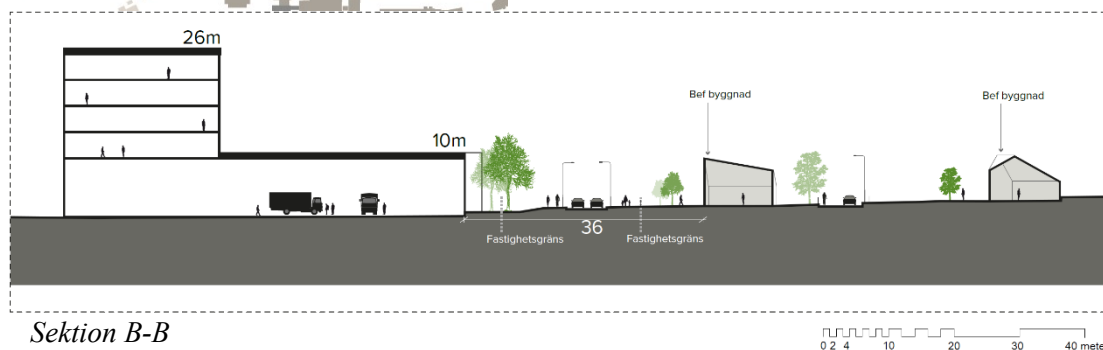
En bärande tanke är att göra området mer lättillgängligt, samtidigt som viss del av området kommer vara stängt för allmänheten på grund av sekretess och säkerhet.

Genom byggrätt på båda sidor om Gropegårdsgatan skapas en ny entré till området. Mot Solskiftesgatan föreslås en kontors- och verkstadsbyggnad med 10 meter byggnadshöjd mot bostäderna och 26 meter byggnadshöjd mot "Motortorget" som ska välkomna besökare och kan fungera som en öppen utställningsyta.

På ytan tillåts bara komplementbyggnader med en byggnadshöjd på högst 4 meter och sammanlagt max 250 m² ovan mark. Bebyggelsen mot bostadsområdet i norr hålls lägre för att begränsa påverkan av skuggor.



Sektion över höjden på ny bebyggelse i förhållande till befintliga bostäder.





Möjlig utformning av Solskiftesgatan med ny bebyggelse i söder och upprustning av parken i norr. Illustration Radar Arkitektur och Made-up.

Till stora delar planeras befintlig bebyggelse bevaras inom området, med vissa på- och tillbyggnadsmöjligheter. Centralt i området är byggrätterna flexibla och begränsas bara i höjd och i total bruttoarea.

Söder om BC-byggnaden, områdets äldsta byggnad, föreslås en samlande öppen parkyta som även inramas av mindre kontorsbyggnader. Här möjliggörs även för centrumändamål för exempelvis restaurang- eller kaféverksamhet. Byggnaderna med kulturvärden skyddas med bestämmelse om att de inte får rivas eller förvanskas. Se mer under rubriken "Bevarande, rivning" sida 33. Den nya bebyggelsen begränsas närmast BC-byggnaden till en byggnadshöjd på 15 meter och närmast gång- och cykelvägen i söder till 25 meter.

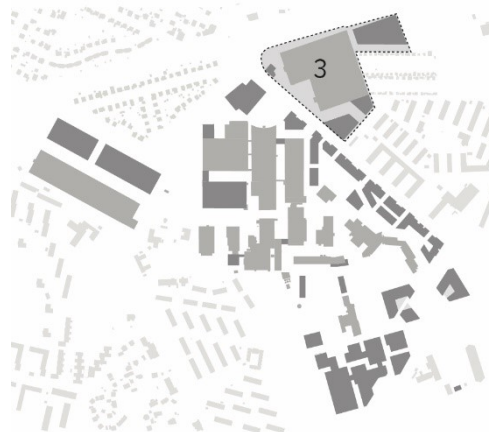
Den öppna ytan regleras med planbestämmelse om att ytan ska ha parkkaraktär samt att minst 40 % av ytan ska utgöras av gräs, planteringar eller damm, för att säkerställa ambitionerna för området. Komplementbyggnader tillåts inom parken med en byggnadshöjd på högst 5 meter och sammanlagt max 300 m² ovan mark.



Söder om BC-fabriken skapas en öppen parkyta som lyfter fram den historiska bebyggelsen på platsen. Illustration Radar Arkitektur och Industriromantik.

Norra Lundby, delområde 3

Området runt Volvo Penta har de senaste åren genomgått en del förändringar. Byggrätten för Volvo Penta är flexibel både till användning och utformning. Höjden begränsas till 15 meter. Bland annat finns tankar om en entrébyggnad vid Gropegårdsgatan och att den södra tillbyggnaden, som idag används för godshantering, rivs och ersätts med en lägre byggnad i områdets sydöstra del.

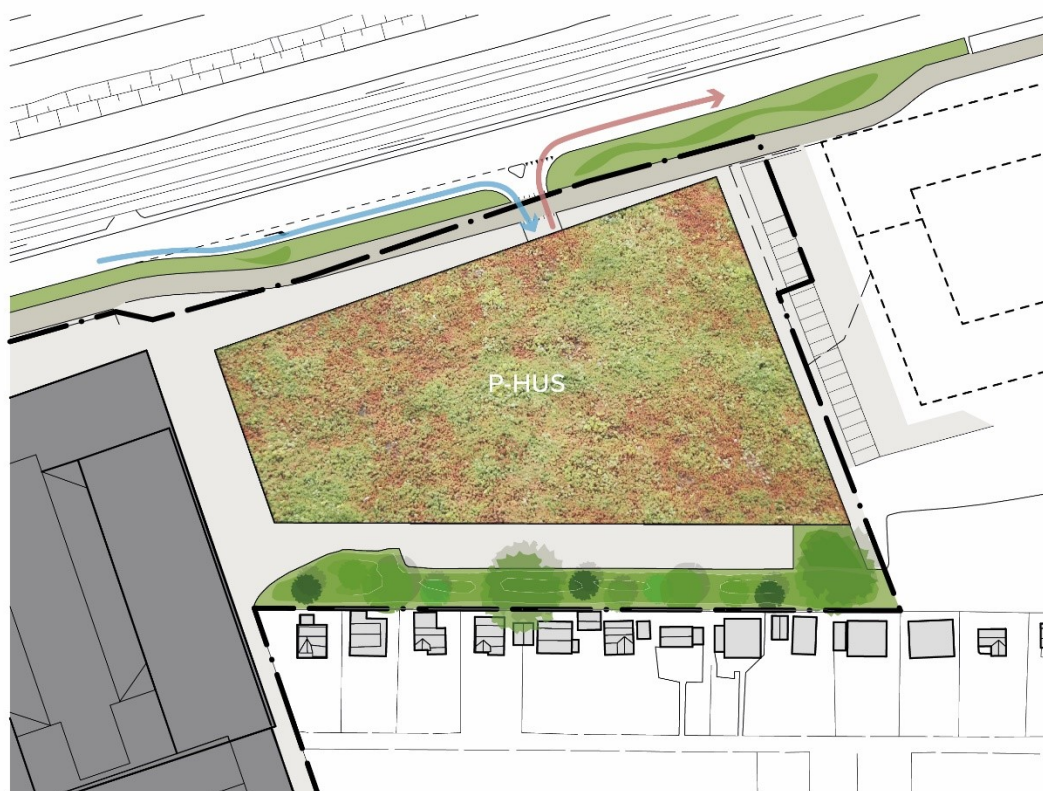


Området föreslås kompletteras med två större byggnader för uppställning av lastbilar och bilparkering, mot Hjalmar Brantingsgatan, norr om befintliga kolonilotter och i söder mot Gropegårdsgatan/Kryddgårdsgatan. Parkeringshusen kommer i en framtid att vara möjliga att omvandla till kontor.

Parkeringshusen tillåts i upp till sju respektive sex våningar. Bullernivåerna från parkeringshuset kräver att fasaderna ska vara slutna mot bostäderna och kolonilotterna för att undvika spridning av buller inifrån parkeringshuset (m_2 , m_3). Bestämmelsen m_3 hindrar även öppen takparkering då bostadshusen är högre.

Då parkeringshusen ligger väl exponerade från både huvudgator och intilliggande bostadsgator, krävs omsorgsfullt utformade fasader. Variation kan skapas genom att vissa delar av fasaden blir växtbeklädd, medan andra delar får en uppbruten tegelfasad som kan belysas.

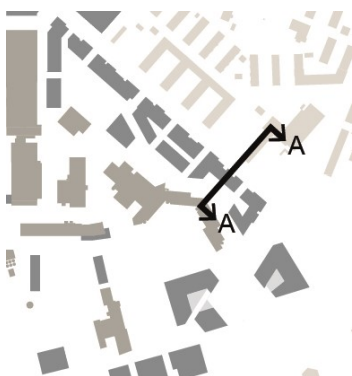
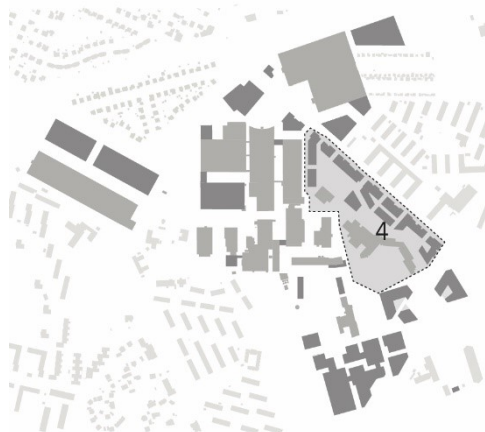
Angöring till parkeringshuset i norr kommer ske från Hjalmar Brantingsgatan. För att säkerställa att trafik från parkeringshuset inte kommer in i bostadskvarteret i öster samt undvika att cykelpendelstråket längs Hjalmar Brantingsgatan får för många avbrott tas del av intilliggande gata samt bostadsparkering med i aktuell detaljplan. Det möjliggör att en tidigare planerad utfart omvandlas till en vändzon på bostadskvarterets lokalgata samt att planlagda parkeringsplatser för bostadsändamålet flyttas längre söderut. Standarden avseende tillgängligheten för större fordon blir låg på lokalgatan. Utfartsförbud läggs vid lokalgata ut mot Hjalmar Brantingsgatan och en vändzon skapas. Utfartsförbud regleras även mellan parkeringshuset och vändzonen/boendeparkeringen. Boendeparkeringen regleras med gemensamhetsanläggning i likhet med gällande detaljplan för bostäderna vid Rambergsvallen.



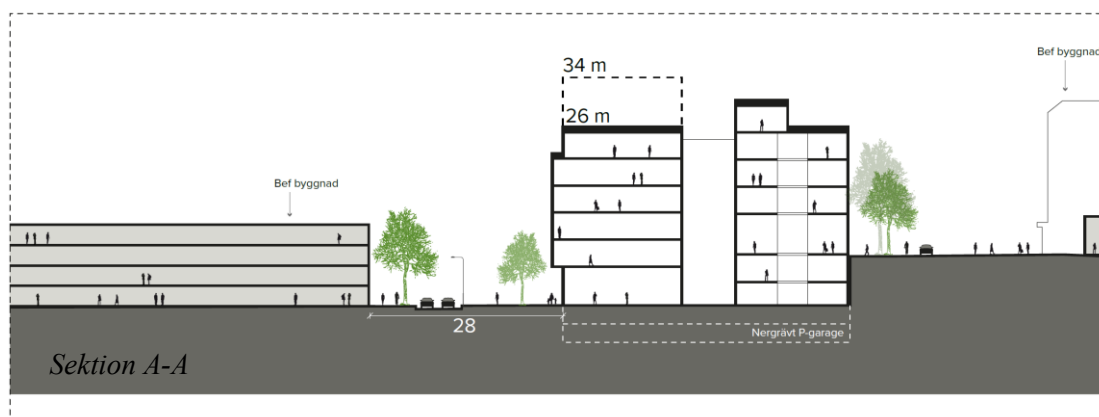
Tillfart till parkeringshuset mot Hjalmar Brantingsgatan. Bostadsparkeringen längs Trollhasselgatan flyttas söderut för att möjliggöra en vändyta närmast Hjalmar Brantingsgatan.

Östra Lundby, delområde 4

Inom delområde 4 medges inte industriändamål. Här föreslås ny kontorsbebyggelse i fem till åtta plan och centrumverksamhet tillåts inom området. Ytor för lokaler i framför allt bottenvåningen mot Gropegårdsgatan, men även på andra våningsplan kommer att möjliggöra fler serviceverksamheter i området och kan bidra till att skapa liv och rörelse på gatan genom exempelvis butiker och restauranger. Bebyggelsen ansluter direkt till Gropegårdsgatan och blir på så vis tydligt en del av gatumiljön. På grund av höjdskillnaderna inom området regleras byggnadshöjden här utifrån grundkartans nollplan istället för från marknivå. Höjden från gatan blir då ca 35 m (ca 8 våningar).



Sektion över höjden på ny bebyggelse i förhållande till befintliga bostäder längs Gropegårdsgatan.



En ny gång- och cykelbana kommer att anläggas på den västra sidan av gatan för att förbättra framkomligheten och tillgängligheten.

En remsa på cirka 5 meter planläggs som T – Trafikändamål längs med Gropegårdsgatan, för att möjliggöra det i översiktsplanen utpekade kollektivtrafikstråket från Lindholmen längs med Gropegårdsgatan. Tills gatan ska byggas ut med separerat kollektivtrafikstråk förblir det kvartersmark och kan användas för både planteringar och uteserveringar vilket säkerställs genom att området planläggs som [C] – Tillfällig användning centrumändamål. Den tillfälliga användningen regleras till tio år (a₂). I enlighet med PBL 4. kap 29§ kan tiden för tillfällig användning förlängas med högst fem år i sänder. Den sammanlagda tiden får dock inte överstiga tjugo år.

Bebyggelsen tillåts kraga ut över trafikområdet med 1,5 meter från en höjd av 3,5 meter och 4 meter från en höjd av 6 meter, för att skapa variation och en livfullhet i bebyggelsen. Högsta byggnadshöjd är i likhet med angränsande byggrätt. ((C) och v₁).

Parkering tillåts både över och under mark men Volvo avser anordna parkeringsgarage i två plan under den nya bebyggelsen. Genom att planlägga för parkeringsändamål möjliggörs för framtida gemensamhetsanläggningar för parkeringen så att det vid fastighetsreglering inte krävs flera mindre anläggningar. Angöring till bebyggelsens lokaler och parkeringsgarage sker från mindre sidogator som går in från Gropegårdsgatan.

Det regleras även att transformatorstationer får uppföras för att klara ökat behov. Transformatorstationerna bör passas in som del av bebyggelsen.



Längs Gropegårdsgatan uppförs ny bebyggelse i 5–8 våningar för att rama in gatan och ge den mer liv och rörelse med viss del centrumverksamhet. Illustration Radar Arkitektur och Made-up.

Längre in på höjden ligger det befintliga huvudkontoret VLH med flera byggnader. Detaljplanen ger möjlighet till komplettering. Söder om VLH tillåts ingen bebyggelse på berget och naturkaraktären ska bibehållas. Inom området finns ett utegym. Utegympmet, och eventuella liknande tillkommande anläggningar för rekreation, bedöms vara förenligt med bestämmelsen om naturkaraktär.

Södra Lundby, delområde 5



Södra Lundby ligger mellan gång- och cykelvägen, som binder samman Fyrväpplingsgatan med Herkulesgatan och den nya gatan mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan. Gång- och cykelvägen utvecklas och blir med planen allmän plats. Den kommer leda fram till den kommande linbanestationen vid Rambergets västra fot och blir också en ny sydlig entré till området, det ”södra stråket”.

Bebyggelsen i området föreslås få en varierad och tät karaktär. Här tillåts både stora verkstadsytor för utveckling av framtidens trans-

portlösningar, kontor och centrumändamål som kan ge öppna inbjudande bottenvåningar. Detaljplanen reglerar att byggnaderna får överkraga delar av ledningsområdet under ”södra stråket” med fri höjd på 3,5 meter. Högsta byggnadshöjd är i likhet med angränsande byggrätt (v_2). Volvo tänker sig atrium, takterrasser, gränder och omväxlande platsbildningar som tillsammans bildar en sammanhängande yttre miljö. Bebyggelsen tillåts vara högre närmast linbanestationen.

Nivåskillnaden mellan kvartersmarken för södra Lundby och den nya gatan från Eriksbergsmotet är delvis över 5 meter. Höjdskillnaden måste tas upp inom kvartersmarken genom slänt eller stödmur. En kompletterande geoteknisk utredning bekräftar att stödmur är möjligt (WSP, 2018-10-05).



Illustration över möjlig utformning av ”Södra stråket”. Illustration Radar Arkitektur och Industriromantik.

Under delar av området planeras för underjordiskt parkeringsgarage men även parkeringshus tillåts. För att möjliggöra framtida gemensamhetsanläggningar för parkeringen oberoende av fastighetsindelning planläggs området även för parkeringsändamål

Väster om den nya infarten från Eriksbergsmotet ligger Lundby brandstation. För att säkerställa en bra utfart från brandstationen kan delar av en befintlig tvätthall behöva flyttas. Planen möjliggör därför att tvätthallen placeras längre söderut i anslutning till ett befintligt garage (Z).

Linbaneområdet, delområde 6



Göteborgs stad planerar, i en separat planprocess, för att bygga en linbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen, med mellanstationer på Lindholmen och Västra Ramberget. Stationen Västra Ramberget kommer ligga i utkanten av Volvos verksamhetsområde i sydöst. I anslutning till den nya linbanestationen föreslås Volvo Lundbys högsta exploatering, med bebyggelse upp till 35 våningar (140 meter över stadens nollplan). Närheten till linbanan och läget i staden och landskapet skapar goda förutsättningar för en högre byggnad som markerar Volvo Lundby och Volvokon-

cernens tyngd i staden. Med en hög, tät bebyggelse skapas många arbetstillfällen inom området liksom möjlighet för service samt ökade förutsättningar för liv och rörelse kring Linbanestationen. Området blir en viktig entré till Volvos södra delar.

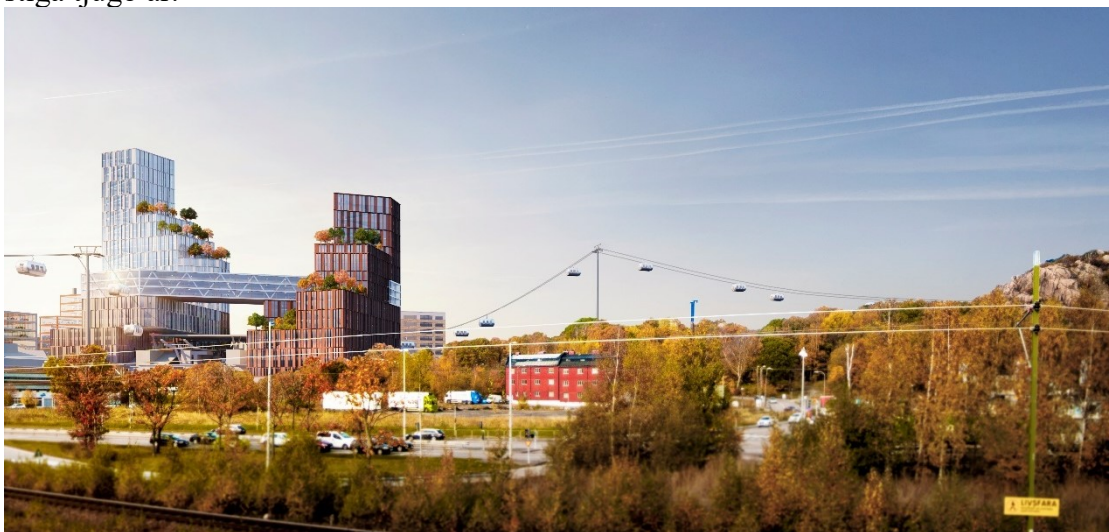
Byggnaderna runt den framtida linbanan regleras till kontor och centrumändamål samt tillfällig vistelse så som hotell. Området avses få en mer publik karaktär som kan komma att innehålla konferensmöjligheter, mobilitetshubbar, utställningsytor etc. Viss överbyggnadsrätt för kontors- och centrumverksamhet kommer möjliggöras inom den pågående detaljplanen för linbanestationen Västra Ramberget. Genom överbyggnadsrätten kan Volvo knyta samman bebyggelsen på ömse sidor av linbanestationen. Samordning gällande tekniska funktioner och utformning av allmänna platser är viktig för att området ska få en så bra helhet som möjligt.



Möjlig bebyggelse för linbaneområdet där linbanan delvis överbyggs. Linbanestationen planläggs i en separat planprocess, men kommer medge viss överbyggnad för kontors- och centrumverksamhet.

Söder om linbanestationen och dess entrétorg planläggs fastigheten för markparkering. På grund av stora ledningar på fastigheten, som hade medfört höga kostnader för staden att flytta, har någon byggrätt inte bedömts lämpligt på området. Stor del av fastigheten regleras till gatan för att säkerställa vägslänten och hanteringen av Gropegårdsgatan. Över markparkeringen tydliggörs ledningsanspråket.

För att möjliggöra en framtida broförbindelse mot Lindholmen planläggs den östra delen som trafikändamål för att skapa ett trafikreservat. Ytan för trafikändamål möjliggörs även för tillfällig användning i form av markparkering, med en begränsning om 10 år ([P] och a₂). I enlighet med PBL 4. kap 29§ kan tiden för tillfällig användning förlängas med högst fem år i sänder. Den sammanlagda tiden får dock inte överstiga tjugo år.



Den nya bebyggelsen bildar ett nytt landmärke i staden, vy från Lindholmen. Illustration Radar Arkitektur och Made-up.

Bevarande, rivning

Industriområdet Volvo Lundby består idag av en blandning av byggnader från olika tider som alla är mer eller mindre ombyggda. Redan på 1950-talet blev både Volvo och ESAB trångbodda och de ombyggnader som gjorts har ofta varit brutala ur ett kulturhistoriskt perspektiv och raderat ut tidigare årsringar. Inom området finns det dock tre byggnader som i en inventering av bebyggelsen (Dicksson & Udd, februari 2017) blivit utpekade med kulturhistoriskt värde.

Detaljplanen innebär att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för två byggnader på fastigheten Rambergsstaden 17:55, samt en byggnad på fastigheten Kyrkbyn 88:6.

BC-fabriken (Nordkulan), Rambergsstaden 17:55

BC-fabriken uppfördes runt 1915 åt Nordiska Kullager AB och användes för tillverkning av kullager innan byggnaden 1926 togs över av Volvo. Troligen var det F.O. Peterson & Söner som uppförde byggnaden. Fram till 1938 användes byggnaden för tillverkning av landets allra första Volvobilar. Därefter har byggnaden använts för kontor, lager och tidvis experimentavdelningar.



Värdefull miljö, vid ombyggnad skall industrifasadernas karaktär bibehållas.



BC-fabriken "Nordkulan". Tidig bild i svart-vitt (bild ur Volvos historiska arkiv), befintlig utformning av byggnaden till vänster (foto Lena Knutson Udd, 2016).

Byggnaden har en stilren karaktär och består av fyra våningar av sten och en mansardvåning av trä. Den östra tillbyggnaden gjordes något år efter uppförandet och har likande konstruktion med mindre fönster och mansardvåning i betong. Tornet på den östra tillbyggnaden hade ursprungligen ett kyrkoliknande tornavslut toppat av en kula, vilket nu är förlorat. Byggnadens stora och rikliga fönster var ett tidigt svenskt exempel på inspiration från de amerikanska dagsljusfabrikerna. Byggnadens ursprungliga karaktär har förvanskats och till viss del dolts bakom förändrade och igensatta fönster, solskyddsgaller, tillbyggda trapphus och igensatta portar.

Viktiga kulturhistoriska värdeelement är: konstruktionen och proportionerna med fönstrens form och det synliga teglet, byggnadens lätt utskjutande mittrisalit och långsidornas välvda entrépartier.

Byggnaden skulle vinna mycket på om fönsterpartierna på de norra och södra fasaderna samt tornet kunde återfå mer av sitt ursprungliga utseende.

Byggnaden är utpekad i Göteborgs Stads bevarandeprogram antaget av kommunfullmäktige 1999 och har i gällande plan skyddsbestämmelser som anger

Byggnaden förses med skyddsbestämmelse q – byggnad får inte rivas eller förvanskas. Dock undantas utanpåliggande hisschakt. Befintlig byggnad får adderas med mindre entrépartier enligt byggrätten (k_1). Kring den östra gaveln möjliggörs en tillbyggnad 6 meter från fasad till en byggnadshöjd av 6 meter. Tillbyggnaden begränsas till cirka 300 m² BTA(f_2). Hänsyn ska tas till befintlig byggnad avseende material, form och kulör.

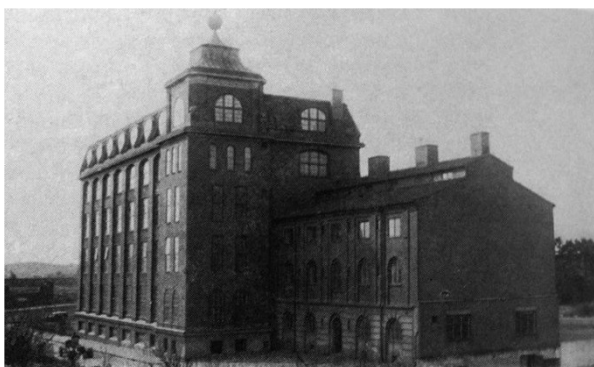
PLA/PLB (ESAB:s f.d. elektrodfabrik), Rambergsstaden 17:55

Byggnaden uppfördes troligen av byggnadsföretaget F.O. Peterson & Söner år 1918 som en järnbearbetningsverkstad och kulfabrik sammanbyggd med en kontors- och bostadsbyggnad åt företaget NKA. Volvo tog över lokalerna 1926 och använde byggnaden för bland annat förkromningsanläggning, bilverkstad och magasin. ESAB köpte byggnaden 1936, och gjorde då om den till en elektrodfabrik. 1942 utvidgades elektrodfabriken söderut. I mitten av 1960-talet övergick byggnaden till att innehålla laboratorium, matsalar och kontor, då ESAB uppfört en ny elektrodfabrik på området.



PLA/PLB (ESAB:s f.d. elektrodfabrik), Rambergsstaden 17:55

PLB/ESAB:s första fabrik. Tidig bild i svartvitt (bild ur Personaltidningen Ljusbågen 3–1964). Bilder i färg visar befintlig utformning av byggnaden (foto Lena Knutson Udd, 2016).



Den före detta fabriken består av fem våningar, medan kontorsdelen har tre våningar. Byggnaden har stora likheter med BC-fabriken och har precis som den ett torn som förlorat det pampiga kyrkoliknande tornavslutet med en kula längst upp. Byggnaden har ett mer traditionellt och pampigt utförande än BC-fabriken, där fasaderna har en dekorativ och symmetrisk utformning, som idag huvudsakligen behållits på byggnadens baksida mot öster. Till stora delar har byggnaden kvar ursprungliga detaljer som fasadindelning, taklanternin, takfönster och stora ljusinsläpp. Dock skymts detta fram för allt i väster av diverse solskyddsgaller, tillbyggda trapphus och igensatta fönster. Den södra delen som kom till 1942 har en enklare, tidstypisk utformning med ett plattare tak och fönsterband.

Viktiga kulturhistoriska värdeelement för ursprungsbyggnaden är: byggnadens ursprungliga proportioner och karakteristik med fasadindelning, fasadmateriell, fönsterindelning, takutformning med ljusinsläpp och fasadens dekorativa element. Viktiga kulturhistoriska värdeelement för tillbyggnaden från 1942 är: de tidstypiska blockliknande dragen med enklare, raka fönsterband och frånvaron av dekorativa detaljer.

Hela byggnaden skulle vinna mycket på om fönsterpartierna, fasaderna samt tornet kunde återfå mer av sitt ursprungliga utseende.

Byggnaden är utpekad i Göteborgs Stads bevarandeprogram antaget av kommunfullmäktige 1999.

Byggnaden förses med skyddsbestämmelse q – byggnad får inte rivas eller förvanskas. En framtida tillbyggnad i den södra delen av byggnaden möjliggörs till en höjd av +23 meter, vilket motsvarar höjden på den nybyggda entrébyggnaden. Hänsyn ska tas till befintlig byggnad avseende material, form och kulör (f₃).

X-hallen, Kyrkbyn 88:6

Byggnaden uppfördes 1952 av F.O. Peterson & Söner eftersom Volvofabrikens lokaler inte längre räckte till, och användes som monteringshall för lastbilar och bussar. X-hallen var med sina 15 000 m² Göteborgs då största byggnad. Byggnaden användes i produktionen fram till början av 1990-talet.

X-hallen är uppförd som en så kallad treskeppig basilika, med en något högre mittdel (mittskepp) med en fönsterrad vid taklisten för att skapa en stor öppen arbetsyta med så stort ljusinsläpp som möjligt. Under fönsterraden ansluter byggnadspartier (så kallade sidoskepp) på var sida av mitskeppet. Sidoskeppens flacka och breda pulpettak har triangulära takfönster i form av lanterniner, utmed hela byggnadens längd, vilket ger en enkel och tydlig industrikaraktär med 1950-tals känsla. På den västra gaveln är den högre mittdelen något utskjuten från resterande fasad, och har ett fönsterband på höjden och en enkel och modern port. Den östra gaveln har byggts till och saknar idag den ursprungliga gavelns enkla men speciella karaktär. Den södra fasaden ut mot Fyrväpplingsgatan är helt utan fönster och andra öppningar i tegelfasaden.

Viktiga kulturhistoriska värdeelement är: byggnadens proportioner med mitskepp och sidoskepp, lanterniner och takfönster, råa och enkla fasader, symmetriska fönsterader och ålderdomlig och regelbunden industriarmatur.



X-hallen. Tidig bild överst (bild ur Volvos årsredovisning 1954), befintlig utformning av byggnaden där den fönsterlösa väggen längs Fyrväpplingsgatan och taklanterninerna syns (foto Lena Knutson Udd, 2016).

Byggnaden förses med skyddsbestämmelse q – byggnad får inte rivas eller förvanskas. För att X-hallen ska kunna användas i dagens verksamhet tillåts att 60 % av byggnaden får höjas upp till 10 meter nockhöjd, indraget 5 meter från takfot. Fasader får kompletteras för att tillgodose funktionsbehov så som dagsljusinsläpp och portar. Hänsyn ska tas till befintlig byggnad avseende material, form och kulör (f₁).

Övrig bebyggelse

Vid planens genomförande kommer vissa av byggnaderna inom Volvos område att rivas för att ge plats åt nya och mer funktionella byggnader för verkstäder, kontor och service.

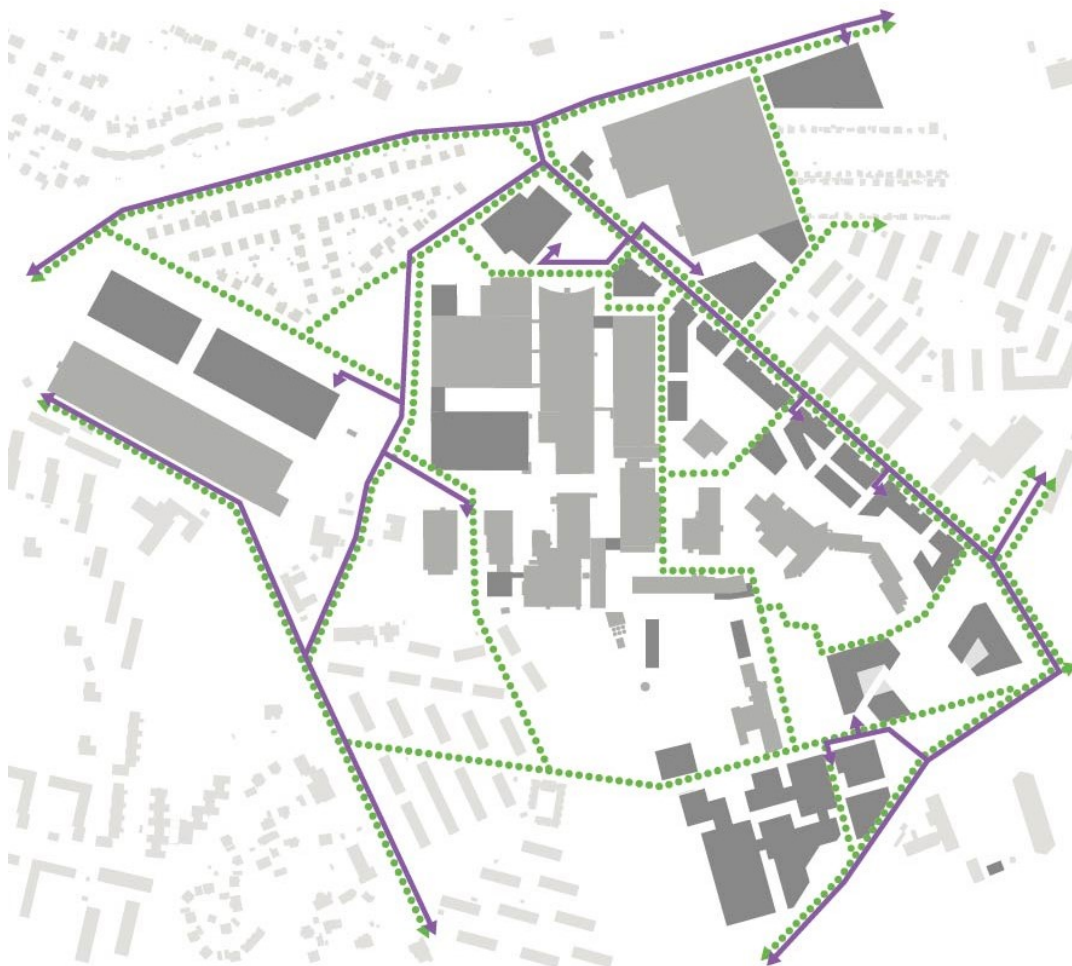
Trafik och parkering

Göteborg stads trafikstrategi, Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad, antogs 2014. Trafikstrategin är vägledande för hur trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål och möta de utmaningar som staden står inför. När Göteborg och regionen växer kommer det totala antalet resor att öka, enligt beräkningarna med 27 %. Enligt den nationella prognosen kommer antalet resor med bil att öka med cirka 35 %, medan klimatmålen pekar på att de måste minska. Trafikstrategins mål för färdmedelsfördelningen motsvarar en minskning av antalet bilresor med en fjärdedel jämfört med år 2011, medan antalet resor till fots eller med cykel samt kollektivtrafikresor ska fördubblas.

Stråk

En övergripande tanke i den framtida utvecklingen av området är att göra det mer tillgängligt och integrerat i den omgivande staden. Därför föreslås att ett flertal stråk för gående och cyklister öppnas upp genom området och ansluts till kringliggande gång- och cykelstråk. Det viktigaste stråket, ett östvästligt som redan i dag är möjligt att använda, från Åbogårdsgatan över Lammelyckan till den kommande linbanestationen byggs om med högre standard och planläggs som allmän plats.

Volvo planerar även att öppna upp för flera stråk genom området, bland annat ett nordsydligt från Gropegårdsgatan genom de idag inhägnade centrala delarna, ner mot Lundbyområdets södra delar, men dessa säkras inte i detaljplanen.



Strukturbild över stråk genom området utifrån Volvos ambitioner.

Grönt: gång och cykel

Lila: bil (kommunala)

Gator, GC-vägar

Ett trafikförslag har tagits fram som underlag till detaljplanen (Norconsult 2018-07-13). Trafikförslaget kommer utvecklas i en genomförbarhetsstudie samlat med ledningsdragningar mm.

Ny koppling till Lundbyleden

En ny vägkoppling från planområdet till Lundbyleden anläggs från Eriksbergsmotet till cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan. Denna koppling skapar en ny entré till området söderifrån och bidrar till att binda samman Lundby med Eriksberg.

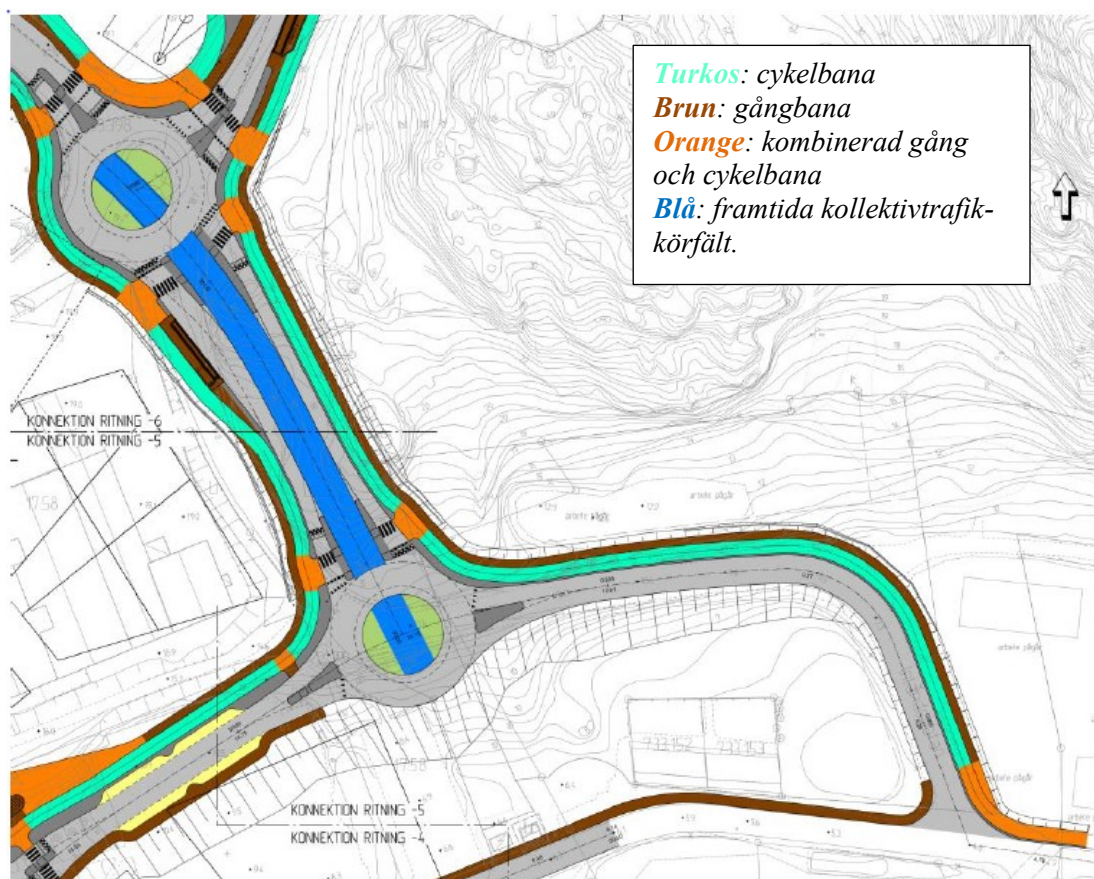
Placering av den södra cirkulationen och ramperna har anpassats efter befintligt skyddsrum på Lundby Brandstations fastighet Rambergsstaden 17:47. Från gatan går två trevägskorsningar, en in till Volvo södra och en till Räddningstjänsten. Infarten mot Räddningstjänst kan också användas för att nå den östra delen av Herkulesgatan men denna koppling blir brant direkt söder om linbanetornet. Trafik till verksamheterna längs Herkulesgatan hänvisas till befintlig korsning mellan Inlandsgatan och Herkulesgatan. Vid anläggande av en utfart från brandstationen till den nya vägkopplingen mot Eriksbergsmotet kan hela eller delar av befintlig tvätthall att behöva flytta till ett läge längre söderut på fastigheten Rambergsstaden 733:254 (Z).

Ny gång- och cykelbana föreslås längs den nordvästra sidan av den nya vägkopp-lingen med länk för gång- och cykeltrafik till linbanestationen och Lammelyckan i väster. Gång- och cykelstråket till bostadsområdet vid Lammelyckan byggs ut och be-lyses och säkerställs i detaljplanen som allmän plats

Gropegårdsgatan och Gropegårdslänken

Detaljplanen medför en breddning av Gropegårdsgatan för att, i ett första läge, för-bättra för gång- och cykeltrafiken med ny gång- och cykelbana på den västra sidan av gatan. Vid cirkulationen med Inlandsgatan möjliggörs en busshållplats.

På längre sikt är det möjligt att inrymma det i översiktsplanen utpekade kollektivtra-fikstråket, den så kallade Gropegårdslänken, längs med gatan som genom en eventuell framtida bro från cirkulationen över Lundbyleden och Hamnbanan kopplar till Lind-holmen. Ytan som berörs av en framtida breddning med separat kollektivtrafikstråk planläggs som trafikändamål i detaljplanen. Gatubredden blir totalt 26 meter på större delen av gatusträckningen mellan cirkulationen i söder och Hjalmar Brantingsgatan i norr, med tillfälliga breddningar vid gångöverfarter, vänstersvängfält samt hållplatslä-ge. En gatubredd på 26 meter medger ingen möbleringszon med planteringar, angö-ring m.m., men har valts med hänsyn till att inte ta i anspråk mer mark från Volvo än nödvändigt.



Utsnitt från trafikförslaget. Inlandsgatan till Gropegårdsgatan och ny cirkulation mot Eriksbergsmotet. Gång och cykelväg anläggs på båda sidor.

Cirkulationen vid Gropegårdsgatan/Inlandsgatan flyttas väster ut och görs större för att rymma senare kollektivtrafik genom cirkulationen. Då ska även ett hållplatsläge

nordväst om cirkulationen. Busshållplatser och torn för linbanan medför att parkeringen för Rambergsstaden 9:9 minskar och dess infart behöver flyttas.

Söder om cirkulationen anläggs en ny cirkulation. Mellan cirkulationerna läggs Inlandsgatan i ny sträckning och förses med gång- och cykelväg på båda sidor. Inom Rambergets tidigare trafikreservat kommer viss bergschaktning ske vid anläggande av den nya gatan.

Prästvägen/Solskiftesgatan

Längs Solskiftesgatans södra sida och Prästvägens östra sida byggs en kombinerad gång- och cykelbana. Körbanan smalnas av och därmed försvinner möjligheten att parkera längs Solskiftesgatan

Eketrägatan

Mot Eketrägatan i nordväst planläggs en remsa av Volvos mark som allmän plats Gata. Enligt ett avtalsservitut från 2004 har kommunen rätt att använda området för bussterminal vid Eketrägatan, vilket säkerställs med aktuell detaljplan.

Tunnelreservat

Servitutet för befintlig vägtunnel för Lundbyleden under den södra delen av planområdet säkerställs genom t_2 – marken ska vara tillgänglig för allmän underjordisk vägtunnel till en höjd av +16. Dessutom finns ett tunnelreservat för framtida omläggning av Lundbyleden/Hamnbanan vilket säkerställs genom t_1 – marken ska vara tillgänglig för allmän underjordisk vägtunnel till en höjd av +10. Detta innebär att ingen bebyggelse, schakt eller grundläggning får ske under nivån +10 över angivet nollplan. Läs mer under Reservat för Hamnbanan och Lundbyleden på sida 43.

Parkering / cykelparkering

2009 antog Kommunfullmäktige Parkeringspolicy för Göteborgs stad. Genom att bygga i centrala Göteborg finns förutsättningar att minska bilresandet jämfört med att bygga i perifera lägen med dålig kollektivtrafik. Utgångspunkten för parkeringspolicyen är att arbeta med sammanvägd tillgänglighet för alla trafikslag, som ett underlag för ett tillgodose transportbehovet. Därefter kan efterfrågan på bilparkering analyseras. En tydlig inriktning är dock att en del av tillgängligheten med bil måste ersättas med annan tillgänglighet för att staden ska kunna växa på ett hållbart sätt.

Under våren 2018 beslutade byggnadsnämnden om riktlinjer för mobilitet och parkering, som bygger på parkeringspolicyen. Riktlinjerna är en vägledning för att bedöma lämpligt utrymme för parkering för bil och cykel i plan- och bygglovsärenden. Parkeringsutbudet får inte avvika för mycket från vad som bedömts lämpligt, varken mer eller mindre. Enligt riktlinjerna ligger planområdet i Mellanstaden.

Parkeringstalen för området har tagits fram i enlighet med riktlinjerna för mobilitet och parkering och i dialog med berörda förvaltningar och bolag, samt exploatören. Parkeringstalen bedöms lämpliga utifrån tillgängligheten till kollektivtrafik, de åtgärder som ska utföras på gång- och cykelvägnätet, samt utifrån påverkan på Lundbyleden. Beräknat parkeringsbehov inbegriper behovet för kontor och centrumändamål inom detaljplanen för Linbanan vis V Ramberget.

Uträkning parkeringstal för bil och cykel	
Verksamheter/industri	Ca 150 000 kvm
Kontor	Ca 437 000 kvm
Centrumändamål	Ca 15 000 kvm
Totalt antal parkeringsplatser	3250
Behov av cykelparkering	4560



*Strukturbild över plane-
rade parkeringsanlägg-
ningar i området.*

Parkering för verksamma och besökare till området ska ordnas inom kvartersmarken till planområdet.

Parkering för cyklar bör ordnas inomhus för verksamma inom området för att främja ett flexibelt resande där man tryggt kan lämna cykeln kvar under natten. För besökande till verksamheter bör cykelparkering ligga lättillgängliga i anslutning till entréer. Cykelplatserna bör ha väderskydd och ge möjlighet att låsa in eller fast cykeln.

Parkering för bilar föreslås lösas genom parkeringshus och underjordiska parkeringsanläggningar fördelade i utkanten av planområdet, för att det ska bli så lite trafik som möjligt genom området. Parkeringshusen i norr möjliggör fem-sju våningar, medan de underjordiska parkeringsgaragen som föreslås i söder planeras uppföras i två våningar. Totalt möjliggörs enligt beräkningar cirka 3200 parkeringsplatser i de nya parkeringsanläggningarna tillsammans med befintligt parkeringshus öster om Lundby hembygdsgård. Därmed kommer antalet anställda inom planområdet mer än fördubblas samtidigt som antalet parkeringsplatser är ungefär lika många som idag. För att möjliggöra den omställning som krävs för de anställda att ändra resvanorna är det vik-

tigt att arbeta med mobilitetsåtgärder, se mer nedan. Planen möjliggör att alla parkeringshus kan omvandlas till kontorsbyggnader på sikt. Det är av stor vikt att parkeringshusen ges en omsorgsfull utformning.

Trafikalstring och mobilitetsåtgärder

Trafikkontoret har tillsammans med Trafikverket identifierat och analyserat de effekter som den aktuella detaljplanen kan leda till i trafiksystemet. Trafikverket ser en risk att tillkommande exploateringar i området, och den trafik som detta ger upphov till, ökar belastningen av Eriksbergsmotet och därmed kan påverka framkomligheten i motet. Eriksbergsmotet är hårt belastat och under morgonens högtrafikperiod uppstår redan i dagsläget köer som växer ner i Lundbytunneln. Detta är ett trafiksäkerhetsproblem som om det förvärras kan leda till att tunneln av säkerhetsskäl behöver stängas om inga åtgärder genomförs.

Trafikkontoret har i dialog med Trafikverket upprättat trafikanalys som inte bara visar vad den aktuella detaljplanen bidrar med utan även tar hänsyn till hur andra detaljplaner som ligger i närområdet påverkar trafiksituationen och framkomligheten i Eriksbergsmotet.

Förutom de exploateringar som genomförs föreslås även infrastrukturförändringar i området. Inom aktuell detaljplanen för Volvo Lundby skapas en ny väglänk som förbinder Eriksbergsmotet med Inlandsgatan. Söder om Lundbyleden har detaljplan för Karlavagnsplatsen tagits fram med en förtätning av framför allt bostäder på Lindholmen. Inom den detaljplanen har överenskommelser gjorts med Trafikverket om att förbättra möjligheterna till högersväng mellan avfartsrampen från Lundbytunneln och Cronackersgatan, för att avlasta motet. En stängning av korsningen Lundbyleden/Inlandsgatan har också föreslagits i syfte att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet på leden. Åtgärderna vid Lundbyleden kräver vägplan för att kunna realiseras.

Framtagen trafikanalys (Ramböll, 2018-02-13) visar att de infrastrukturförändringar som planeras (stängning av Inlandsgatan plankorsning samt ny koppling till Eriksbergsmotet från norr) påverkar belastningen av Eriksbergsmotet i större utsträckning jämfört med vad exploateringen i området bidrar med avseende tillkommande trafik. De trimningsåtgärder som föreslås för Eriksbergsmotet (ÅF, 2018-02-20) höjer dock kapaciteten i sådan utsträckning att kösituationen ner i Lundbytunneln, trots den tillkommande trafiken, förbättras jämfört med dagens situation. De känslighetsanalyser (Trafikkontoret, 2018-05-15) som genomförts visar även att förslaget är robust och klarar en högre trafikbelastning som motsvarar en framtida trafiksituation i enlighet med Trafikverkets prognos 20 år framåt i tiden. Analyserna visar att där det finns risk för kö så drabbas inte det statliga vägnätet utan köerna placeras då på det lokala vägnätet.

Utöver dialogen som sker inom ramen för detta planarbete så har även en diskussion inletts mellan staden och Trafikverket kring hur Lundbyleden ska hanteras på medellång och lång sikt i förhållande till den pågående och framtida stadsutveckling i området. Syftet är att uppnå samsyn kring hur stadens utbyggnad kan ske utan att riskera Lundbyledens funktion som viktig transportled till Göteborgs Hamn.

Med mer än en dubbling av antalet anställda inom området, samtidigt som antalet parkeringsplatser inte ökar krävs ett medvetet arbete för att underlätta för ett hållbart resande för anställda och verksamma. Genom förbättrade gång- och cykelvägar till

området, utvecklade gång- och cykelstråk inom området med goda kopplingar till kollektivtrafiken, samt en ny linbanestation ges ökade förutsättningar för hållbart resande. Volvo har även infört ett parkeringsstyrningssystem för att undvika söktrafik i området, samt invigt tre lånecykelstationer i samverkan med Göteborgs Stads Parkering, Lindholmen Science Park och Älvstranden Utveckling för att möjliggöra tjänsteresor med andra transportmedel än bil.

Volvo har tagit fram en mobilitets- och parkeringsutredning (COWI, 2018-06-07) där flertalet åtgärder och strategier har studerats för att ge ökade möjligheter att begränsa biltrafiken och åstadkomma hållbara transporter. Några utpekade områden för att förbättra mobilitetsarbetet är:

- arbete med information och bland annat dela ut informationspaket inför inflyttning till området från andra platser.
- öka attraktiviteten för kollektivtrafik med förbättrade förbindelser till vissa områden, ökad kapacitet samt upprustning av hållplatserna i anslutning till området.
- ökade förutsättningar att cykla till området genom nya cykellänkar och förbättring av cykelparkering och omklädningsmöjligheter samt lånecyklar inom och till området.
- införande av bilpool för tjänsteresor.

Åtgärderna, statusen för arbetet och ansvarig aktör redovisas mer i detalj i bilagan till mobilitets- och parkeringsutredningen.

Reservat för Hamnbanan och Lundbyleden

I gällande översiktsplan finns ett brett område vid planområdets södra del utpekad som riksintresse för kommunikation, järnväg. Reservatet ska möjliggöra en framtida eventuell dragning av Hamnbanan och/eller Lundbyleden i bergtunnel genom Ramberget på de sträckor där järnvägen och leden utgör en barriär för framtida stadsutveckling. En genomförbarhetsstudie (Trafikverket, 2012-08-22) har tagits fram för sträckan mellan Eriksbergsmotet och Brantingsmotet där vägen och järnvägen tillsammans skapar stora barriäreffekter för stadens utveckling, för att utreda om ett bergtunnelalternativ genom Ramberget bedöms vara ekonomiskt och tekniskt genomförbart.

Detaljplaner i närområdet har fastlagt placeringen av Hamnbanan väster om planområdet, och påverkar möjliga linjedragningar genom berget. Därmed kan vissa av de tidigare studerade alternativen uteslutas. Ett möjligt alternativ är att dra Lundbyleden i bergtunnel under Volvos verksamhetsområde och genom Ramberget, medan Hamnbanan går i tunnel strax söder om Volvos område innan den går in i Ramberget. En bedömning utifrån geotekniska utredningar är att det är möjligt med bebyggelse över tunneln för Lundbyleden, även vid områden med stort lerdjup. Plankartan säkerställer att en tunnel får anläggas under Volvos verksamhetsområde genom bestämmelsen t_1 – marken ska vara tillgänglig för allmän underjordisk vägtunnel till en höjd av 10 meter över nollplanet. Detta innebär att ingen bebyggelse, schakt eller grundläggning får ske under nivån +10 över angivet nollplan. Cowi har tagit fram en PM som bekräftar att detaljplanens byggrätter är genomförbara även med denna inskränkning kring grundläggning (Cowi 2019-02-12).

Under planprocessen har osäkerheterna kring tunnelreservatet varit stora. Utifrån det alternativ i genomförbarhetsstudien som ligger till grund för reservatet i detaljplanen

konstateras att föreslagna tunnlar för av och påkörning inte kommer gå att genomföra inom planområdet då bergteckningen i de västra delarna är för ringa. Avfarterna behöver anordnas på annat sätt eller flyttas längre öster ut. Det går också att konstatera att detaljplanens genomförande försvårar anläggandet av tunneln i den del som riskerar att gå i lera. Då osäkerheterna är stora kring tunnelns genomförande, när den kommer att genomföras liksom hur och i vilken sträckning, har det i planarbetet inte bedömts rimligt att helt hindra bebyggelse inom reservatet. Om det vid projektering av tunneln framkommer att tunneln behöver anläggas genom öppna schakt kommer byggnaderna eventuellt behöva lösas in.

Friytor

Inga allmänna ytor för rekreation planläggs inom området. Däremot kan allmänheten få förbättrad tillgång till befintliga och nya rekreationsytor inom Volvos område, då Volvo avser öppna upp delar av området.

Naturmiljö inom planområdet

Planområdet innehåller ingen planlagd park- eller naturmark idag och det kommer inte heller att tillföras inom området. Däremot kommer några befintliga grönområden att fortsätta vara bebyggelsefria och genom bestämmelse om naturkaraktär får torna inte hårdgöras. Utegymmet bedöms vara förenligt med bestämmelsen om naturkaraktär

Trädrader utanför planområdet i norr längs Solskiftesgatan bedöms vara alléer och därmed omfattas av biotopskydd. Alléerna skyddas genom att bebyggelse inte tillåts närmare än 4 meter utanför kronornas droppzon för att inte trädens kronor och rötter ska påverkas negativt av exploateringen.

Inlandsgatans dragning söderut från cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan kommer breddas mot Ramberget som en del i planens genomförande. Dels kommer cykelväg att anläggas, men för att möjliggöra för en framtida kollektivtrafikkoppling i enlighet med stadens översiktsplan kommer ytterligare breddning ske inom det område av Ramberget som i gällande plan är utpekade som trafikområde. För att möjliggöra att slänterna och kvarvarande bergspartier får en naturlig karaktär som smälter in med Rambergets övriga natur kan det på vissa delar ske markarbeten även utanför befintligt trafikområde.

Naturmiljö utanför planområdet

Norr om planområdet finns ytor som i gällande plan är utpekade som allmän plats, park, dels en långsmal zon med vegetation av varierande karaktär längs Kohagsgatan och Solskiftesgatan och dels en öppen gräsyta i korsningen mellan Solskiftesgatan och Gropegårdsgatan.. Båda dessa ytor planeras att rustas upp av Park- och naturförvaltningen på Volvos bekostnad. Genomförandet säkerställs i exploateringsavtal mellan kommunen och AB Volvo. Längs Kohagsgatan planeras för i första hand uppstamning av träd och slyröjning samt anläggande av en stig genom området för att möjliggöra rörelse i grönområdet snarare än längs med. Även ökad belysning inom området och byte av det befintliga planket mot verksamhetsområdet är möjligt för att förbättra upplevelsen av parkstråket. Längs den västra delen av Solskiftesgatan kan lägre buskar och fler träd anläggas.

Grönytan vid Solskiftesgatan/Gropegårdsgatan föreslås utformas som en delvis skålad yta, för att kunna användas för skyfallshantering, vilket även möjliggör plantering av fuktälskande vegetation. Även en nyanlagd stig genom området med bänkar och träd-rader är möjliga inom området.

Genom att exempelvis sätta fler bänkar inom parkområdena, plantera nya buskar och träd samt arbeta mer med belysning kan områdena upplevas både tryggare och mer användbara för både boende och verksamma i området.

Teknisk försörjning

Dagvatten

En dagvattenutredning har tagits fram för området (Kretslopp och vatten, 2018-10-09), vilket anger att kapaciteten i det allmänna ledningsnätet bedöms vara bristande. Orsaken till kapacitetsproblemen bedöms ej bero på planerade tillbyggnader utan beror på att befintligt nät är dimensionerat enligt tidigare dimensioneringsstandarder med en lägre säkerhet. Stadens krav på fördröjning motsvarande 10 mm/m² hårdgjord yta ska uppfyllas för att inte öka belastningen på ledningsnätet.

Dagvattnet ska renas enligt Göteborgs stads reningskrav. De allmänna ytorna inom planområdet utgörs av gatumark. För Gropegårdsgatan föreslås dagvattnet initialt avvattnas till en torr damm genom ny ledning i ny gång- och cykelväg. I ett senare skede när vägsektionen breddas med kollektivtrafikkörfält föreslås avvattning ske till biofilter/regnbäddar mellan ny GC-väg och körbana och efterföljande torr damm.

I Prästvägen föreslås en ny dagvattenledning anläggas i GC-vägen och vidare västerut genom Institutsgatan, där ledningen kan fungera som ett rörmagasin i kombination med ett öppet dike för utjämning. Ny avfartsgata från Lundbyleden till Gropegårdsgatan föreslås avvattnas till svackdike respektive torr damm som utjämnar och renar.

På kvartersmarken föreslås avvattning ske till två dammar för rening och fördröjning och som även hanterar skyfall. För att ej försämra situationen vid ett skyfall är det av vikt att minst en av dessa dammar anläggs. Skulle det råda platsbrist kan eventuellt en damm utgå till förmån för en eller flera andra mer platseffektiva fördröjningslösningar med likvärdig rening. I övrigt föreslås dagvattnet avledas till makadambäddar för rening och utjämning som även kan kombineras med dagvattenkassetter för att uppnå en mer utrymmeseffektiv fördröjning. Minsta yta för rening/infiltration genom makadam måste dock finnas tillgänglig för att erforderlig rening ska uppnås. Om man önskar minska erforderligt ytbehov för fördröjning och rening på marken kan även dagvattenlösningar anläggas i garage eller på tak i form av takträdgårdar.

Då det finns flera alternativ för dagvattenhantering inom kvartersmarken regleras det inte i detaljplanen. Detaljplanen förtydligar dock med bestämmelsen v₃ att anläggningar för dagvatten mm får anläggas under mark där endast komplementbyggnader får uppföras (kors markerad mark) Dagvattenutredningen visar att det finns lösningar för att klara fördröjnings- och reningskrav enligt stadens krav.

Torrdammen planeras i anslutning till Linbanetornet i söder. Marken ägs idag av Volvo men planläggs som allmän plats, gata. Placeringen är vald utifrån att det är en

lågpunkt som på grund av ledningar inte kan ges byggrätt. Placeringen ger även möjlighet för kommunen att samordna dammen med damm för avvattning av Linbanans allmänna ytor som föreslås i anslutning till torn D.

Inom planområdet förekommer förorenad mark. Dagvattenanläggningar ska tätas om risk för spridning av föroreningar föreligger. Varje verksamhetsutövare är ansvarig för att göra en anmälan till Miljöförvaltningen för dagvattenanläggningar om det krävs.

Skyfall

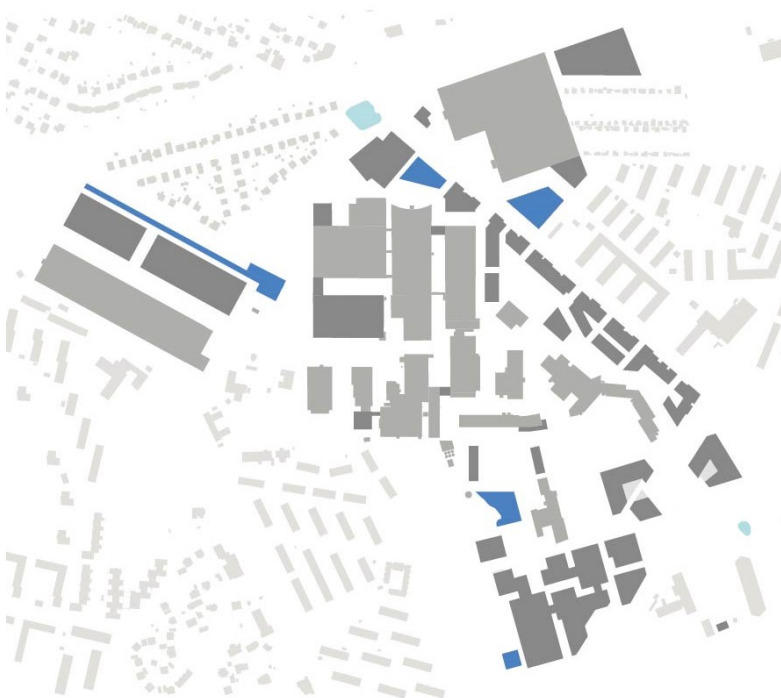
Skyfallsberäkningar visar på betydande översvämningar i delar av området runt Volvo Lundby. För att uppfylla de dimensioneringskriterier som det Tematiska Tillägget för Översvämningsplanen (TTÖP) satt upp har en skyfallsutredning tagits fram (DHI, 2018-06-28) med förslag på hur skyfallssäkring av planområdet kan göras på ett hållbart sätt.

I utredningen har tre områden inom planområdet med behov av skyfallssäkring identifierats; övre Gropegårdsgatan, Spetsbågen (området i nordväst mellan Prästvågen och Eketrägatan) samt en yta i södra delen.

Framtagna lösningsförslag förordar lokal hantering av överskottsvatten vid skyfall inom planområdet, vilket enbart förbättrar översvämningssituationen i omkringliggande områden jämfört med nuläget.

Ny exploatering i området kommer innebära en ändrad byggnadsstruktur med flertalet nya byggnader. Vid exploatering är det viktigt att höjdförhållanden runt byggnader säkerställer goda avrinningsförhållanden mot utpekade skyfallslösningar eller andra områden där vatten ej orsakar skada. Vidare bör marknivå intill fasad ligga högre än intilliggande mark så att inte vatten blir stående mot byggnaden.

För att klara skyfallsproblematiken inom planområdet kommer det skapas översvämningssbara ytor för skyfallshantering.



Strukturbild där planerade anläggningar för skyfallshantering inom området är markerade i blått.

Gropegårdsgatan

Förutsättningarna vid Gropegårdsgatan kräver okonventionella lösningar som innebär en kombinationslösning med garage och skyfallsmagasin. Därmed kan stora vattenvolymer hanteras och räddningstjänstens framkomlighet säkras.

Frågan regleras med bestämmelsen a3: *Innan slutbesked får lämnas ska, inom områden med bestämmelsen a3, skyfallsmagasin anordnas så att sammantaget 3900 m³ skyfallsvatten kan fördröjas alternativt fördröjning med annan lösning som kommunen godkänner. Anläggningarna får anläggas oberoende av varandra.*

Förtydligande av bestämmelsen a3:

Innan slutbesked får lämnas ska, inom områden med bestämmelsen a3, skyfallsmagasin anordnas så att sammantaget 3900 m³ skyfallsvatten kan fördröjas. Dimensioneringen motsvarar ett skyfall med 100 års återkomsttid.

Bygglov och slutbesked kan ges till den första anläggningen utan att den andra anläggs, så länge det kan redovisas att resterande volym kan hanteras i den senare anläggningen.

Skyfallsmagasinen ska vara anordnade så att de börjar omhänderta vatten vid ett vattendjup på Gropegårdsgatan på högst 0,2 meter. Skyfallsmagasin får anordnas helt eller delvis i underjordiskt garage eller på annat lämpligt sätt. Vid sådan lösning krävs att åtgärder för att minimera risk för skada på människor och egendom beaktas och i skälig utsträckning inarbetas i konstruktionen.

För det fall att exploatören kan visa att skyfallsvatten enligt ovan helt eller delvis kan omhändertas utanför områden med bestämmelsen a3, på ett sätt som kommunen kan godta, får slutbesked till byggnation inom området lämnas när sådant magasin har anordnats på den alternativa platsen.

Den volym utöver 300 m³ som kan hanteras i grönområdet Gropegårdsgatan/Solskiftesgatan ska dras av från angiven volym.

Frågan kommer även att regleras i avtal med Volvo.

Skyfall är en relativt ny aspekt i stadsplanering och det arbetas intensivt i kommunen med framtagande av kartering och åtgärder liksom rutiner. Det medför att förutsättningarna gällande eventuella framtida åtgärder uppströms under planskedet är osäkra. Lösningen ovan är även speciell då del av vattnet som ska hanteras rinner in från andra områden än planområdet. Bestämmelsen ska dels säkra upp genomförandet men, med anledning av osäkerheten kring framtida behov krävs viss flexibilitet. Bestämmelsen medger att kravet på skyfallsvolym kan minska eller att andra ytor kan nyttjas efter avstämning och avtal med kommunen. Kommunen kan dock inte kräva en utökad volym. Då möjlighet till minskning är kopplat till att andra åtgärder genomförts ska inga fastigheter nedströms Gropegårdsgatan påverkas av en eventuell ändring.

Åtgärder som kan eliminera risker för personskador samt minimera risker för egendomsskador om/när garaget fylls med vatten beskrivs i tekniskt PM (Golder 2019-02-13). Exempel på åtgärder:

- Endast dagparkering tillåts
- Väggar och golv ska anpassas för både jordtryck och invändigt vattentryck
- Egen tillfart ska anläggas, skild från övriga delar av parkeringsgaraget
- Tillfart/entréer till anläggningen ska kunna stängas av med gallergrindar som hindrar passage i samband med risk för översvämning

Vid planering och uppförande av garaget ska rekommendationerna i utredningen beaktas.

Skyfallsutredningen föreslår dessutom att grönytan väster om Gropegårdsgatan, mot villaområdet, anläggs för fördröjning det skyfallsvatten som i nuläget belastar planområdet från ett stort tillrinningsområde.

Spetsbågen

Spetsbågen har stora öppna ytor som kan höjdsättas för att fördröja och magasinera skyfallsvolymer. En yta för hantering av vattnet på Spetsbågen möjliggörs väster om Prästvägens och längs befintligt plank mot norr. Den föreslagna ytan är tillräckligt stor för att inget skyfallsvatten som härstammar från Volvos område ska belasta områden utanför Volvos fastigheter.

Södra delen

I och med att befintlig dagvattendamm fylls igen för att ge plats åt den nya väganslutningen skapas ett behov av fördröjning för den södra delen av planområdet.

Två skyfallsytor föreslås för att ersätta befintlig damm, dels en yta inom den centrala parken som planeras och dels en yta inom området längst i söder.

Vatten och avlopp

Anslutningspunkter till allmänna vatten- och avloppsledningar finns runt större delen av planområdet längs med gatunätet och inom ledningsgatan genom det södra planområdet. Inom planområdet finns även flertalet privata ledningar som försörjer området. Beroende på utformning av ny bebyggelse inom området kan vissa ledningar behöva flyttas. Befintlig ledning i Inlandsgatan bör läggas om och dimensioneras upp för att säkra matning av dricksvatten och släckvatten. Ledningen kan placeras inom ytor för allmän plats och trafikområde.

Delar av det befintliga brandpostnätet uppfyller riktlinjer avseende att avståndet mellan brandposter och bebyggelse inte får överstiga 150 meter. För de delar som kommer ändras bör brandpostnätet kontrolleras. Det innefattar även 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.

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Värme

Vilken uppvärmningsform som ska användas regleras inte i detaljplan, men i första hand bör förnyelsebara källor användas.

Ledningar för fjärrvärme finns utbyggda inom området, varav några med ledningsrätt. Det finns planer på att förstärka ledningarna inom området. Möjligheten finns för nyanslutningar till nätet.

Gas

Det går gasledningar genom området. Särskilt måste detta beaktas vid uppförande av plank mot Kalvhagsliderna. Bestämmelsen b₁ tydliggör detta.

El och tele

Ledningar för el och tele finns utbyggt i området. Vissa av ledningarna kan behöva flyttas vid exploatering av området.

Avfall

I dagsläget finns uppsamling av avfall inomhus och utomhus på flera ställen inom detaljplaneområdet. Tankar för fett- och oljeavskiljning finns under mark på flera ställen inom området. Framtida avfall som uppstår inom respektive delområde ska i så stor utsträckning som möjligt hämtas av extern mottagare inom det området. Detta för att bland annat minska miljöpåverkan och riskerna från transporterna.

Vid utformning av området ska det säkerställas att gällande arbetsmiljö- och tillgänglighetskrav ska kunna uppfyllas vid tömningsplatser av kärl och tankar. Restaurang-/caféverksamheter inom området ska förses med fettavskiljare och tömningspunkten för fettavskiljare ska placeras tillgänglig för slambil. Utformning av avfall ska göras enligt arbetsmiljökrav och riktlinjer i Göteborgs stads skrift "Gör rum för miljön".

Övriga åtgärder

Geotekniska åtgärder

Enligt framtagen geoteknisk utredning (WSP 2017-05-10) ska nyexploatering inom planområdet lämpligen grundläggas på berg genom plintar eller pålar. I delar av området kan betydande sättningsdifferenser uppstå mellan omgivande mark och pålgrundad byggnad. För nyexploatering i dessa områden bör därför sättningsdifferenserna hanteras.

Schakter inom planområdet bör utredas noggrant med hänsyn till omgivningspåverkan. Vid fyllnads- och schaktarbeten ska stabilitetsbrott och markrörelser beaktas. Marken har bedömts lämplig för sitt ändamål.

Utbyggnaden av trafikförslaget i den södra delen av planområdet innebär omfattande schakter i berg och jord, samt uppfyllnader och stödkonstruktioner. Kompletterande geoteknisk utredning har gjorts för att säkerställa genomförandet (WSP 2018-10-05).

Vid detaljprojektering av planerade byggnader inom planområdet ska en byggnadsteknisk beskrivning upprättas där geotekniska frågeställningar noggrant beaktas. Vidare ska ett kontrollprogram upprättas.

Bergtekniska åtgärder

Enligt framtagen bergteknisk utredning (WSP 2017-05-24) finns sex slänter med risk för ras och blocknedfall. Inför planens antagande kommer slänterna åtgärdas och besiktigas av bergsakkunnig.

Markmiljö

Volvo Group Real Estate har låtit ta fram ett instruktionsdokument med hanteringsrutiner (2017-11-10), som syftar till att underlätta framtida processer med markarbeten inom AB Volvos område i anslutning till anläggningarna i Lundby. I en tillhörande kartbilaga anges inom vilket område riktlinjerna ska tillämpas samt var och vilken typ av föroreningar som påträffats inom tidigare miljötekniska undersökningar i området. Rutinen är tänkt att användas när mark- och schaktarbeten ska utföras inom ett område där det finns en konstaterad förorening eller där föroreningssituationen är okänd.

Anvisningarna i hanteringsrutinerna skiljer sig åt beroende på omfattningen av planerat markarbete. Vid arbeten där det vid utförandet kommer att göras schaktarbeten djupare än 0,5 meter omfattar rutinerna instruktioner uppdelat på; hantering av asfalt, hantering av ytliga jordmassor (grundare än 0,5 meters djup), hantering av djupare jordmassor (> 0,5 meter djup), anmälan till tillsynsmyndigheten samt arbetsmiljöfrågor.

Vid mindre arbeten, grundare än 0,5 meter alternativt total schaktvolym om maximalt 10 m³, är hanteringsrutinen mindre omfattande.

De slutgiltiga riskreducerande åtgärderna som kommer genomföras varierar inom området beroende på föroreningssituationen och planerad användning. Markarbeten inom förorenade områden är anmälningspliktiga enligt §28 i Förordningen (1998:889) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd och i samband med kommande entreprenader kommer detaljerade åtgärdskrav tas fram av exploatören i samråd med kommunens miljöförvaltning. Detta tydliggörs med administrativ bestämmelse om att *"Vid markarbeten ska beslut om avhjälpande åtgärder gällande förorenad mark erhållas av miljöförvaltningen innan startbesked ges."* Bestämmelsen inbegriper alla markarbeten inklusive dagvattenanläggningar. På detta sätt kan åtgärder säkerställas utifrån att miljöförvaltningen godkänt hanteringsplanen samtidigt som saneringsarbetet kan ske löpande med byggnationen.

Arkeologi

Av de fornlämningar som finns inom eller i anslutning till planområdet är de flesta sedan tidigare undersökta och borttagna. I ett besked från länsstyrelsens kulturmiljöenhet så meddelas att planen berör fornlämningarna Lundby 41:1 (stensättning), 180:1 (boplats/aktivitetsyta) samt 178:1 (boplats/aktivitetsyta). Övriga fornlämningsmarkeringar i området är Lundby 184:1 redan undersökt och borttagen medan övriga fyndplatser utgår. Exploatören har till länsstyrelsen skickat in en ansökan om borttagande av berörda kvarvarande fornlämningar.

En arkeologisk utredning har tagits fram och länsstyrelsens kulturmiljöenhet har 14 maj 2018 meddelat att tillstånd kommer ges för borttagande av fornlämning RAÄ Lundby 41:1, samt för en i utredningen nyupptäckt fornlämning med Id nr G1804:1 efter 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.

Buller

Industribuller

Ett PM (ÅF, 2018-04-26) har upprättats som redovisar prognoser över förväntad bullerspridning från det framtida Volvo Lundby till omgivande bebyggelse.

Genomförda beräkningar är baserade på tidigare framtagna beräkningsmodell från 2015, med uppdatering utifrån planerad tillkommande verksamhet för området. I huvudsak är nedanstående verksamhet att beakta ur bullersynpunkt:

- Tvättanläggning för fordon
- Verkstäder
- Motorprovningslokaler
- Parkeringsbyggnader
- Ökade transporter av personal och gods på området
- Ventilationsanläggningar till kontorsbyggnader

Som underlag för beräkning av bullersituationen för framtida Volvo Lundbyområdet har antagits att samtliga befintliga bullerkällor finns kvar. Beräkningsmodellen har sedan uppdaterats utifrån AB Volvos beskrivning av tillkommande verksamheter. I Volvo Lundbys kontrollprogram för buller finns 8 mätpunkter i omgivningen. Nu genomförda beräkningar har utförts för dessa punkter. Mätpunkterna är placerade vid intilliggande bostäder i en krans i direkt anslutning runt verksamhetsområdet. Utöver punktberäkningar har bullerkartor tagits fram som visar spridningen till omgivningen. Kartorna finns som bilagor till PM:et.

Tre olika beräkningsscenarios beskrivs i PM:et:

- Volvo Lundby 2015 - befintlig bullersituation
- Volvo Lundby 2025 - *utan* bullerskyddsåtgärder
- Volvo Lundby 2025 – *med* bullerskyddsåtgärder

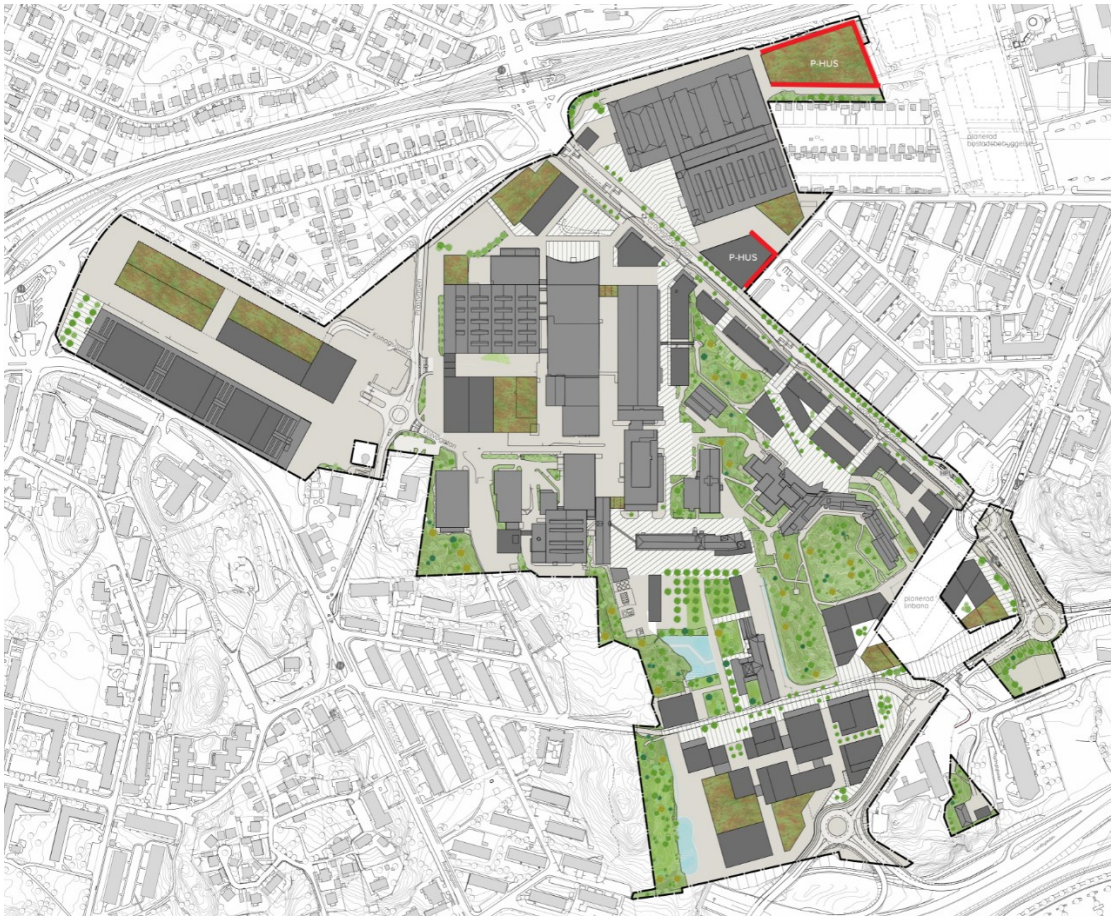
De beräknade värdena i scenarierna har stämts av mot Naturvårdsverkets riktvärden för buller (ekvivalent ljudnivå, frifältsvärde) från industrier, vilket innebär strängare krav än kraven i gällande miljötillstånd.

I scenario, Volvo Lundby 2015, klaras riktvärdena för dag, kväll och natt i samtliga beräkningspunkter, utom för en punkt inne på kolonilottsområdet, där det beräknade värdet är 41 dBA nattetid (ett överskridande med 1 dBA).

I scenario, Camus Lundby 2025 – *utan* bullerskydd, överskrids riktvärdena i två av mätpunkterna.

För att klara riktvärdena i alla mätpunkter under samtliga tidsperioder krävs vissa åtgärder. I scenario, Camus Lundby 2025 – *med* bullerskydd, har därför beräkningarna utförts med antagande av att följande bullerskyddsåtgärder genomförs:

- Portarna vid tvättanläggningen hålls stängda under all tvättning.
- Avgasutsug på tillkommande verkstäder dämpas eller skärmas.
- De sidor på parkeringshusen som ger signifikanta bidrag till ljudnivåerna vid de närmaste bostäderna stängs igen.



Röd markering visar sidor på parkeringsgarage som i beräkningar stängs igen.

Utredningen visar att det blir måttliga förändringar i bullernivåerna i omgivningen. Möjligheter finns även att erhålla lägre bullernivåer än 2015 vid flera närliggande bostäder förutsatt att bullerskyddsåtgärderna beaktas. På flertalet platser är det troligt att beräknade bullerförändringar inte kommer att vara uppfattbara då bakgrundsbuller från kringliggande trafikleder troligen ger högre nivåer.

Detaljplanen reglerar att parkeringshusen förses med täta fasader i enlighet med utredningen.

Trafikbuller

Trafikanalys har tagits fram över trafikutvecklingen i området (Ramböll 2018-02-13) med planerade framtida exploateringar både norr och söder om Lundbyleden och den nya infarten till planområdet från Eriksbergsmotet. Analyserna indikerar att det på Prästvägen väntas bli en viss minskning i trafikflödet, medan det på Gropegårdsgatan, Inlandsgatan och Fyrväpplingsgatan blir en mindre ökning. Befintliga bostäder längs Gropegårdsgatan, Inlandsgatan och Fyrväpplingsgatan klarar idag bullerriktvärdena för trafikbuller och då ökningarna av trafiken är så pass liten väntas inte bullernivåerna påverkas nämnvärt.

Längs med Hjalmar Brantingsgatan, direkt öster om planområdet, ska bostäder och en förskola uppföras. Ett av parkeringshusen inom Volvos område angränsar till det området. Parkeringshusets läge i förhållande till förskolan medför att viss bulleravskärmning kommer ske mot förskolan från trafikbullret på Hjalmar Brantingsgatan. För att

minska ljudnivåerna ytterligare kan parkeringshusets nordost-fasad med fördel utformas på ett sådant sätt att eventuella ljudreflektioner från Hjalmar Brantingsgatan förhindras.

Risk

I direkt anslutning till aktuell detaljplan pågår planläggning av en linbana. Byggnader och byggrätter längs den planerade linbanans sträckning har utretts avseende konsekvenser av brand och hur eventuellt brandförlopp kan komma att påverka linbanan (FSD 2017-11-17). Inom en korridor på 122 meters bredd regleras att servitut ska bildas för skydd av linbanan mot påverkan från brand. Delar av korridoren belastar kvartersmark inom detaljplanen för Volvo Lundby och reglerad därmed även i denna plan. Servitutet regleras i plankartan med bestämmelsen a₁ vilken utgår från utredningens bedömning av att infallande strålning mot draglina upp till 8 kW/m₂ är acceptabelt. Servitutet medför krav på riskutredning för byggnader inom området nära linbanan för att visa att strålningsintensiteten inte riskerar att överstigas. Det kan, beroende på utformning medföra behov av extra brandskydd. Bestämmelsen berör inte gasledning.

Kompensationsåtgärd

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploitören åtar sig utöver vad som krävs enligt Miljöbalken.

En utvärdering av behovet av kompensationsåtgärder har gjorts i samråd med berörda kommunala förvaltningar, där det har bedömts att kompensationsåtgärder inte behövs.

Fastighetsindelning

Fastighetsindelningsbestämmelse fastställd som tomtindelning:

1480K-III-6648 för KV 9 Fåraherden i Rambergsstaden upphör att gälla för den del av Rambergsstaden 9:9 som utgör allmän plats.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Anläggningar inom kvartersmark

Exploitören ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark.

Anläggningar utanför planområdet

Trafikkontoret ansvarar för utbyggnad av kommunal gata inom allmän platsmark utanför planområdet.

För Eriksbergsmotet ansvarar Trafikverket för utbyggnaden. Utbyggnaden kommer att ske inom ramen för en vägplan.

Drift och förvaltning

Trafikkontoret har förvaltningsansvaret för allmän platsmark benämnda som gata.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Delar av Kyrkbyn 88:6, Rambergsstaden 9:9, Rambergsstaden 17:55, Rambergsstaden 17:58, Rambergsstaden 74:4 och Rambergsstaden 733:31 blir planlagda som allmän platsmark, gata gång samt cykel och ska lösas in av kommunen. Mark som är utlagd som allmän plats överförs till angränsande kommunala fastigheter och förutsätts huvudsakligen ske utan ersättning för de fastigheter som erhåller byggrätter enligt detaljplanen.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Se tabell under rubriken Fastighetsrättsliga konsekvenser.

Förutom tidigare nämnda marköverföringar angående allmän platsmark ska del av Rambergsstaden 733:254 regleras till Rambergsstaden 17:47 alternativt att detta markområde bildar en ny fastighet.

Gemensamhetsanläggning

Nya gemensamhetsanläggningar kan behöva bildas för till exempel parkering med mera. Genom att bilda gemensamhetsanläggningar blir berörda fastighetsägare gemensamt ansvariga för anläggningens utförande och framtida drift.

Servitut

Servitut ska bildas till förmån för lämplig kommunal fastighet innebärande att inom område märkt med "a₁" får inte byggnader, anläggningar och upplag utgöra högre strålningsintensitet än 8Kw/m² på linbanelina.

Följande befintliga servitut finns:

1480K-1994F55.1 och 1480K-1994F55.2 som är officiälservitut för vägtunnel till förmån för Rambergsstaden 733:254 och belastar Rambergsstaden 17:55. Dessa servitut påverkas inte.

1480IM-04/8450.1 som är avtalsservitut för område angående bussterminal till förmån för Kyrkbyn 732:556 och belastar Kyrkbyn 88:6. Detta område planläggs som allmän plats, gata och servitutet kan upphävas i samband med marköverföringen.

1480K-1994F141.1 som är officiälservitut för vägtunnel till förmån för Rambergsstaden 733:254 och belastar Kyrkbyn 88:6. Detta servitut påverkas inte.

Ledningsrätt

Följande befintliga ledningsrätter finns:

1480K-1986F192.1 med ändamål vatten som belastar Rambergsstaden 17:55.

1480K-1990F103.1 med ändamål vatten och avlopp som belastar Rambergsstaden 17:55. Kan upphävas under detaljplanens genomförandefas.

1480K-1995F186.1 med ändamål vatten och avlopp som belastar Rambergsstaden 17:55 och 17:58 till förmån för Göteborgs kommun.

1480K-1995F186.2 med ändamål gas, starkström, fjärrvärme som belastar Rambergsstaden 17:55 och 17:58 till förmån för Göteborgs Energi AB.

1480K-1983F157.2 med ändamål svagström som belastar Rambergsstaden 733:31.

1480K-1991F125.1 med ändamål vatten och avlopp som belastar Kyrkbyn 88:6.

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Såvitt känt saknas rättigheter för befintliga ledningar inom parkeringsområde i planområdets sydöstra hörn, inom fastigheterna Rambergsstaden 17:55 och 17:58. Ägarna av dessa ledningar ansvarar för att säkra rättighet för ledningarnas bestånd.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandavtalet att exploitören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

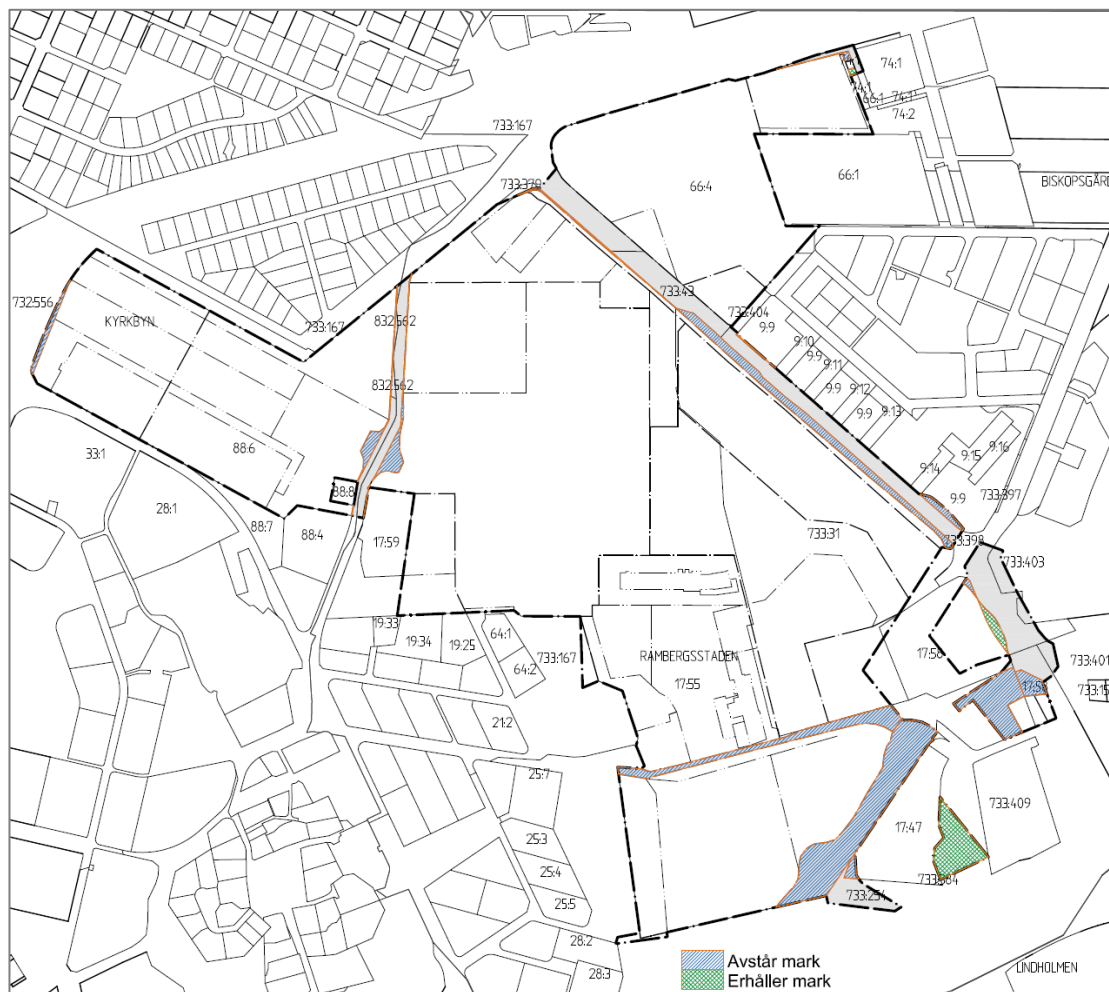
Allmänna ledningar, inom områden markerade med **u** på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i exploateringsavtalet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Kyrkbyn 88:6		870 kvm	Gata
Rambergssmeden 9:9		340 kvm	Gata
Rambergssmeden 17:47		200 kvm	Gata
Rambergssmeden 17:47 eller nybildad fastighet	2 350 kvm		Verksamheter
Rambergssmeden 17:55		10 430 kvm	Gata
Rambergssmeden 17:55		2 420 kvm	Gång, Cykel
Rambergssmeden 17:58	380 kvm	630 kvm	Gata
Rambergssmeden 17:59		10 kvm	Gata
Rambergssmeden 733:31		2 590 kvm	Gata
Rambergssmeden 74:4	50 kvm	70 kvm	Kvartersmark/Gata
Rambergssmeden 66:4		20	Gata



Karta över fastighetsregleringar. Grå mark visar allmän plats.

Avtal

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanens genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden mm ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och exploatören angående genomförandet av planen. Genom exploateringsavtalet regleras bland annat utbyggnaden av kommunal-tekniska anläggningar inom avtalsområdet samt för exploateringen nödvändiga åtgärder utanför avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att ställa en ekonomisk säkerhet i samband med avtalets tecknande. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats med mera. Avtalet ska även innehålla överenskommelse om avstående av ersättningskrav på kommunen på grund av att skyddsbestämmelser och rivningsförbud införs för fastigheterna Kyrkbyn 88:6 och Rambergsstaden 17:55. I avtalet kommer regleras hur skyfallsvatten kan hanteras på kvartersmark

Avtal om fastighetsreglering, ledningsrätt och servitut kommer att upprättas med exploatören innan detaljplanen antas.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikoncernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Avtal mellan kommun och Trafikverket

Kommunen och Trafikverket har under år 2013 tecknat en överenskommelse om att stänga nuvarande ljusreglerade utfart vid Inlandsgatan och att ersätta denna med en ny utfart mot Lundbyleden i samband med arbetet för detaljplanen för verksamheter mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan. Den nya gatusträckningen bröts ur detaljplanen för Eriksbergsmotet och Inlandsgatan och gatusträckningen skulle hanteras i en egen detaljplan. Det arbetet har inte tagits vidare och i detta planarbete för Volvo Lundby planeras en annan gatusträckning mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan än vad som angavs i den tecknade överenskommelsen. Arbetet fortsätter inom ramen för en

vägplan där kommunen och Trafikverket ingått avtal om samverkan och medfinansiering gällande stängning av den ljusreglerade korsningen Inlandsgatan/Lundbyleden samt ombyggnad av Eriksbergsmotet.

Avtal mellan kommun och andra fastighetsägare

Kommunen avser ingå avtal om inlösen av allmän plats med ägaren av Rambergsstaden 9:9. Kommunen avser även ingå avtal om smärre ändring av tomträtten på fastigheten Rambergsstaden 17:59

Kommunen avser ingå avtal om markbyte med ägaren av Rambergsstaden 74:4 i syfte att åstadkomma en vändyta för personbil på Trollhasselgatan.

Tidplan

Samråd: 1 kvartalet 2018

Granskning: 4 kvartalet 2018

Tillstyrkande: 1 kvartalet 2019

Antagande: 2 kvartalet 2019

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 3 kvartalet 2019

Färdigställande: Tidpunkt för färdigställande varierar inom planområdet från cirka år 2021 och framåt.

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

En frågeställning som har varit viktig i planarbetet är hur mycket tillskott av trafik som Lundbyleden tål utan att det påverkar riksintresset för kommunikation. Trafiksituationen har kartlagts och analyserats i planarbetet med bland annat kapacitetsanalyser och prognosberäkningar. De konstaterade förhållandena har därefter beaktats på ett flertal sätt i planen, vilka alla syftar till att begränsa trafikmängderna på Lundbyleden. Det blir begränsad parkering i området, mobilitetsåtgärder kommer att tas fram kombinerat med ett planförslag som ska underlätta för dem som vill gå, cykla och åka kollektivt. Stadens bedömning är att tillskottet av trafik på Lundbyleden till följd av

den nya exploateringen därigenom blir hanterbart och att planen inte ger någon påtaglig skada på riksintresset för kommunikation. En utveckling av arbetsplatser centralt i Göteborg är också att föredra framför utveckling i andra delar av regionen då det skapar bättre förutsättningar för ett resande med andra färdmedel än bil.

För att öka tryggheten i området vore det positivt att tillskapa fler bostäder för att få fler människor som rör sig i området under kvällstid. Stadsbyggnadskontorets bedömning är dock att det inom planområdet inte är lämpligt då marken behövs till AB Volvos verksamhetsutveckling, samt att det inom stora delar av området finns en konflikt mellan verksamhetens miljötillstånd och bostadsändamål. Dock möjliggörs O - tillfällig vistelse invid linbanan, vilket gör att exempelvis hotell kan uppföras. På flera platser inom planområdet möjliggörs även centrumändamål, vilket gör att kvällsöppen service kan etableras inom området. I övrigt är verksamhetsområdet omgärdat av befintlig bebyggelse, samt mindre grönområden, som utgör buffertzoner mot verksamheten, vilket innebär att det finns begränsade möjligheter att tillföra fler bostäder i närområdet.

Delar av planområdet gränsar till befintlig bostadsbebyggelse. För att studera påverkan på bostäderna har sol- och skuggstudier och en bullerutredning tagits fram för den framtida verksamheten i området. Genom att begränsa byggnadshöjder närmast befintliga bostäder samt att tillkommande parkeringsanläggningar har stängda fasader mot bostäder bedöms påverkan på befintliga bostäder blir begränsad.

Nollalternativet

Då tillräckliga byggrätter inte finns inom området idag så kommer AB Volvo inte att kunna samla all sin kontors-, utvecklings- och testverksamhet inom Volvo Lundby, och företaget kommer därmed inte att kunna arbeta och utvecklas så effektivt som önskat. Dagens många bilförflyttningar mellan de olika anläggningarna kommer kvarstå, medan trafiken inte kommer bli lika intensifierad kring rusningstid.

Sociala konsekvenser

Sammanhållen stad

Stor del av planområdet avses att öppnas upp för allmänheten. De delar av området som även fortsättningsvis behöver vara stängda för allmänheten kommer i större utsträckning avgränsas med byggnader och inte med staket. Det skapar ett stadsrum som upplevs mer tillgängligt. Detta kan bli en positiv faktor för hela området och ersätta delar av dagens industrimässiga slutna karaktär med en mer öppen och stadsmässig karaktär.

Planen innebär en förbättring av befintliga gång- och cykelstråk mot dagens läge, då cykelvägar anläggs längs Prästvågen, Gropegårdsgatans västra sida samt den södra delen av Inlandsgatan ner mot Lundbyleden. Det befintliga stråk som idag är otydligt mellan Lammelyckan och Ramberget förstärks och tydliggörs. Cykelbron från Inlandsgatan mot Lindholmen kan bli en viktig del i kopplingen mot resten av staden, men med tanke på den stora barriär Lundbyleden och Hamnbanan utgör behöver stråken söderut utvecklas vidare.

Genom avgränsning av planområdet möjliggörs en yta i östra delen av Volvos område för uppförandet av en linbana som kopplar samman Lundby med staden och korsar

Hamnbanan, Lundbyleden och älven söderut mot Lindholmen och Järntorget. Norrut kopplas planområdet ihop ännu bättre mot Wieselgrensplatsen där nästa linbanestation planeras.

De större barriärerna Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan åtgärdas inte. Problemet som otrygghet i gångtunnlar och svårt att ta sig över vägen på vissa ställen är identifierade men kommer inte kunna åtgärdas genom denna detaljplan.

Samspel

Planområdet kommer att öppna upp sig mer mot närområdet vilket kommer medföra vissa platsbildningar som kopplar till andra områden. Bland annat avser Volvo skapa en öppen torgyta mot Ekeströmgatans hållplatsområde vilket möjliggör att området blir någonting mer än en kollektivtrafiknod där fler verksamheter kan lockas att etablera sig. Det kräver dock att åtgärder görs utanför planområdet på stadens mark för att få en fungerande helhet med busstorget.

I centrala delen av planområdet föreslås en plan parkyta som kan fungera som en central mötesplats under många av dygnet timmar där man med anpassade stråk, sittplatser med mera kan locka människor från olika delar av Lundby. Det är viktigt att identifiera olika målgrupper för att kunna anpassa parken med lämpliga funktioner.

Längs Gropegårdsgatan möjliggörs att service uppförs, vilket ger potential för att det längs gatan skapas nya mötesplatser.

I den östra delen av området, vid den planerade linbanestationen skapas ytterligare mötesplatser för allmänheten.

Vardagsliv

Planen möjliggör att nya arbetsplatser skapas centralt i staden, vilket ger en större möjlighet att ta sig till sin arbetsplats till fots, cykel eller kollektivtrafik. Nya och förbättrade cykelvägar genom och till området förbättrar tillgängligheten i området vilket är positivt.

Idag saknas kollektivtrafiklinjer som smidigt kopplar ihop planområdet med västra Hisingen där många av Volvos anställda idag bor, vilket är negativt för möjligheten att resa hållbart till området. Planen reglerar inte en förändring av kollektivtrafiken, men genom att resandeunderlaget blir större till området kan framtida kollektivtrafikomläggningar bli aktuella. Dock kan det påverka förhållningssättet till ett kollektivt resande negativt om systemet inte är utbyggt när arbetsplatserna flyttar till Lundby.

En större öppenhet av området för allmänheten är positivt men vissa områden kan upplevas ödsliga när människor är där efter kontorstid. Dessa tider kan bli perioder där människor som befinner sig i området skulle kunna känna sig otrygga. Utformningen av byggnader och allmänna ytor blir därför mycket viktigt för att skapa en trivsam miljö som känns trygg för så många som möjligt, under så många timmar som möjligt.

Inga bostäder planeras inom planområdet vilket gör att skillnaden mellan dag- och nattbefolkningen är stor i området och att området kan upplevas mörkt och ödsligt utanför kontorstid. För starkare känsla av trygghet är det viktigt att det finns kvällsöppna funktioner i området som exempelvis servicebutiker och hotell. En anläggning

för kultur eller idrott inom området skulle också bidra till att befolka området mer utanför kontorstid.

Det är positivt ifall de delar av området som är öppet för allmänheten ger plats åt andra verksamheter än Volvo, exempelvis restauranger, apotek och gym. Planen styr inte vilken typ av verksamheter som etableras inom planområdet. Omfattningen av centrumändamål har reglerats för att inte servicen vid Wieselgrensplatsen ska riskera att utarmas.

De parkeringshus som planeras i anslutning till befintlig bostadsbebyggelse och koloniträdgårdar verkar både positivt och negativt på sin omgivning. Till viss del kommer anläggningarna att fungera som bullerskydd mot trafikbuller på Hjalmar Brantingsgatan respektive från Volvos industriverksamhet. Det är dock viktigt att parkeringshusens fasader och miljön omkring dem utformas på ett tilltalande sätt och i en mänsklig skala för att de inte ska upplevas som störande och otrygga av boende i området.

Ett öppnare område ger möjlighet för motionsstråk genom och runt området som kan koppla ihop västra sidan av Volvoområdet med Ramberget och kan göra Ramberget till en mer utnyttjad plats än det är idag. Volvo har tillsammans med Park- och naturförvaltningen studerat möjligheten till förbättrade kopplingar upp till Ramberget från Inlandsgatan. Volvo har även för avsikt att i dialog med Park- och naturförvaltningen finansiera en upprustning av befintliga grönområden norr om planområdet i anslutning till befintliga enbostadshus, vilket vore positivt för upplevelsen och möjligheten till att nyttja grönytorerna i närområdet. Finansieringen är beroende av avtal mellan Volvo och kommunen.

Identitet

Volvos nya satsning på innovation i området tillsammans med Geely's etablering på Lindholmen är något som kan stärka Göteborg stads identitet som stad för innovation och nytänkande.

De nya byggnaderna i södra delen av området där några är upp till 30 våningar kommer att synas från stora delar av övriga staden och skapar ett nytt landmärke och ny karaktär för området.

I illustrationsplanen indikeras att byggnader placeras tydligare vid gator och att uppställningsplatserna för lastbilar samlas ihop. På det sättet blir områdets funktion tydligare och skapar mindre osäkerhet av vad det är för stadsrum man befinner sig i.

De tre byggnader inom området som är utpekade som särskilt industrihistoriskt intressanta förses i planen med skyddsbestämmelser för att förhindra förvanskning och rivning av dem. Dessutom lyfts byggnaderna fram mer i området genom att två av dem kommer rama in den centrala parken och området runt X-hallen i nordväst kommer rustas upp och troligen få en öppen plats från byggnadens norra gavel mot Eketrägatan. Byggnaderna bidrar starkt till en lokal, genuin, industrikaraktär som många upplever som inspirerande.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har Stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. Plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. Miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs negativt. Riksintresset för Hamnbanans eventuella flytt längre norrut i Rambergsberget har smalnats av i framtagandet av detaljplanen och föreslagen detaljplan hindrar inte att Hamnbanan och Lundbyleden läggs i tunnel under Ramberget och planområdet. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Planförslaget innebär en förtätning inom ett befintligt verksamhetsområde centralt i staden. Genom att tillföra cirka 5–7000 arbetsplatser i ett centralt läge i staden kan andelen som använder kollektivtrafik öka, vilket är positivt för miljön. Inom området finns verksamheter med befintliga miljötillstånd, vilka ställer krav på att det inte blir någon störning för miljö och människors hälsa i anslutning till området. Dagvatten- och skyfallshanteringen har studerats och lösningar tagits fram. Dagvattenhanteringen inom området förbättras, det överlastade ledningsnätet avlastas och fördröjning och rening införs. Dagvattenutredningen visar att alla riktvärden/målvärden utom för kvicksilver (allmän plats) och TBT (kvartersmark). Dessa halter uppges dock ha låg säkerhet. Jämfört med befintliga föroreningshalter minskar halterna.

Förorenad mark kommer att saneras innan byggnation sker. På vissa lokala gator väntas trafiken att öka något, men sammantaget, sett till staden, minskar trafiken genom att bilresorna mellan Volvos olika kontorslokaliseringar försvinner och möjligheterna för många anställda att åka kollektivt eller cykla till jobbet ökar.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Detaljplaneförslaget medger en förtätning inom ett befintligt verksamhetsområde. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.

- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med länsstyrelsen 24 februari 2017. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Miljömål

Sveriges riksdag har beslutat om 16 nationella miljökvalitetsmål för en hållbar samhällsutveckling. Göteborg Stad har utifrån dem tagit fram 12 lokala delmål. I behovsbedömningen har en bedömning gjorts om genomförandet av planen leder till att måluppfyllelsen blir bättre eller sämre jämfört med nuläget och med nollalternativet.

Detaljplanen för verksamheter vid Volvo Lundby bedöms bidra positivt till följande miljömål i Göteborg: *Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning, Giftfri miljö, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, och En god bebyggd miljö.*

Motiv till bedömningen: Att flytta cirka 5 000 arbetsplatser från mer perifera lägen i staden till ett relativt centralt område med spårvagnshållplatser i norra delen och en planerad linbanestation i de sydöstra delarna, gör att fler kan ta sig till sin arbetsplats med kollektivtrafik och bilberoendet minskar. Gällande miljötillstånd för områdets verksamheter har en maximal nivå av förorenade luftutsläpp, varpå dessa inte bedöms förändras av planläggningen. Genom att fler får möjlighet att ta sig till sin arbetsplats med kollektivtrafik bedöms utsläppen av föroreningar minska. (*Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, Bara naturlig försurning*). Inom området finns förorenad mark som kommer saneras i samband med exploatering (*Giftfri miljö*). Dagvattenhanteringen förbättras då en helhetsbild över fördröjning och rening kommer tas fram för området (*Ingen övergödning och Levande sjöar och vattendrag*). De arkitektoniska ambitionerna för området är höga och befintliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader förses med rivningsskydd och utformningsbestämmelser vilket skyddar dem mot förvanskningar (*En god bebyggd miljö*).

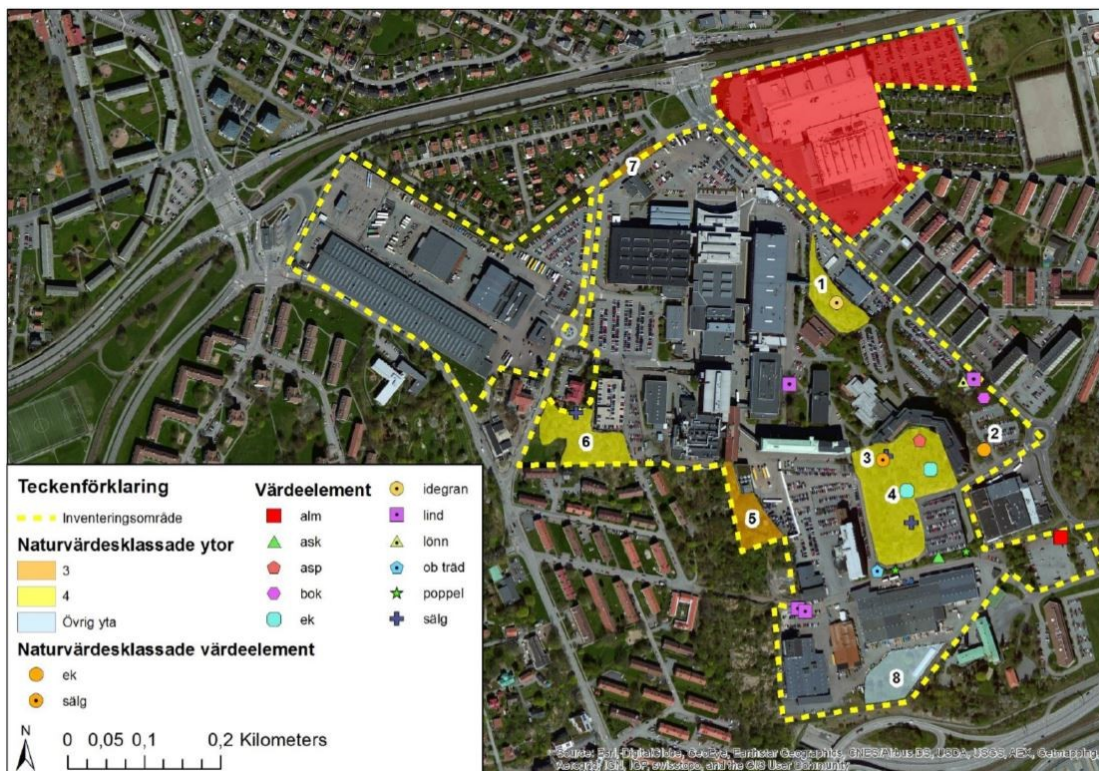
Följande miljömål bedöms påverkas i begränsad omfattning jämfört med nuläget och nollalternativet: *Ett rikt växt- och djurliv.*

Motiv till bedömningen: en mindre del av Ramberget tas i anspråk för trafiklösningen och del av naturvärden tas bort (se mer nedan under "Naturmiljö"). Dock skyddas

dessa håller inte i gällande planer. Befintliga biotopskyddade träd utanför planområdet skyddas genom att en zon på 4 meter utanför droppzonen inte kan bebyggas. Totalt bedöms påverkan begränsad mot nuläget.

Följande miljömål bedöms inte beröras av en planläggning av verksamheter vid Volvo Lundby: *Grundvatten av god kvalitet, Hav i balans, Ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarken och Levande skogar*

Naturmiljö



Karta från naturvärdesinventeringen där siffrorna 2, 3, 5 och 7 är utpekade att ha påtagligt naturvärde.

En del av Ramberget tas i anspråk för trafiklösningen. Ytan som tas i anspråk omfattas till största delen av trafikområde i gällande detaljplan.

Befintliga träd längs Solskiftesgatan och Kohagsgatan bedöms vara värdefulla att bevara (nr 7 i naturinventeringen sida 10). Träden står utanför planområdet men för att skydda dess rötter har en bebyggelsefri zon på fyra meter från kronans droppzon införts i plankartan för att säkerställa trädens överlevnad.

Ytorna 4, 6 och del av 5 enligt naturinventeringen skyddas i detaljplanen genom bebyggelsefritt område som ska bibehålla naturkaraktär. Yta 1, 8 och del av 5 samt de flera naturvärdesobjekt skyddas inte i planen. Verksamhetens behov av sammanhållande utbyggnadsytor har vägt tyngre. Ingen av de områden som potentiellt kommer exploateras bedöms åtgärderna medföra betydande miljöpåverkan dock kommer livsutrymmen minska något för flera olika artgrupper. Bedömningen grundar sig på att planområdet är beläget i stadsmiljö. Grönområden som är belägna i stadsmiljö har svårt att utveckla höga naturvärden i hårt exploaterade miljöer bl.a. pga. att djur och växter är isolerade och har svårt att sprida sig mellan grönområden. Ytterligare faktorer som skapar problem är luftföroreningar som exempelvis lavar är känsliga för.

Buller och störning under byggskedet kan medföra påverkan på fågellivet. Om byggnation utförs under häckningstid kan störningen medföra att fåglarna blir störda under perioden de markerar revir (sjunger) och/eller under ägglägningsperioden vilket kan medföra att fåglarna överger bon och ungar. Detta kan minskas genom att förlägga byggtiden utanför häckningssäsongen för fågel (juli-mars).

Det finns uppgifter om att den rödlistade arten gröngöling (NT) förekommer i närområdet. Säker häckning av denna art är dock inte konstaterad i angränsning till planområdet. Det finns även andra lämpliga miljöer i närområdet. Under driftskede kan bullerdämpande åtgärder minimera påverkan på fågelfaunan.

Kulturmiljö

Kulturmiljön bedöms förbättras inom området då det i dagsläget endast är en byggnad (BC-fabriken) som har skyddsbestämmelse i gällande plan. I planen föreslås ytterligare två byggnader förses med skyddsbestämmelser (PLA/PLB och X-hallen), vilket gör att de industrihistoriska kulturmiljövärdena i området bevaras. Volvo har även planerat att återställa BC-fabriken och PLB till viss del till den ursprungliga utformningen i samband med utvecklingen av Volvo Lundby.

Påverkan på luft

Luftmiljön påverkas måttligt. Bebyggelse på redan ianspråktagen mark i anslutning till kollektivtrafik medför en bättre luftsituation för staden som helhet. Genom att flytta delar av Volvos verksamheter som ligger utanför staden till det mer centrala området i Lundby får fler möjlighet att på ett hållbart sätt ta sig till sin arbetsplats. Lokalt kan det bli mer luftföroreningar i och med ökad trafik till planområdet.

Det bedöms inte heller bli någon negativ påverkan på MKN luft från Volvos verksamhet som en följd av planförslaget. Utsläppen till luft från verksamheten är primärt koldioxid, svaveloxid, kväveoxid samt lösningsmedel från motorprovning och användning av lösningsmedel. Dessa utsläpp beräknas och redovisas årligen i miljörapport till tillsynsmyndighet. Den verksamhet, vilken genererar direkta utsläpp, som tillkommer till/utvecklas på Lundbyområdet är primärt inriktad på elektrifiering av fordon vilket medför att den labb- och test-verksamhet som bedrivs kommer att utökas på elsidan och minskas samt effektiviseras vad gäller användning av fossila bränslen.

Antalet transporter, som ger indirekta utsläpp från verksamheten, kommer att öka i området, men genom att samlokalisera verksamhet så minskar behovet av interna transporter mellan de olika verksamhetsområdena som finns idag. Området utformas även för att persontransporter i högre utsträckning än idag skall genomföras med alternativa transportmedel såsom kollektivtrafik och cykling. Fokus finns på att hitta hållbara transportlösningar för området som helhet.

Påverkan på vatten

Beräkningar i framtagna dagvattenutredning (Kretslopp och vatten, 2018-10-09) anger att föreslagna anläggningar för utjämning av dagvatten kommer att minska flödesbelastningen på det kombinerade nätet vilket i sin tur minskar risken för breddning av orenat spillvatten till aktuella recipienter. Därmed bör ett genomförande av planen förbättra möjligheterna att uppnå fastställda miljökvalitetsnormer (MKN) för aktuella recipienter.

Buller

Genom framtagna bullerutredningar och trafikanalyser bedöms inte bullernivåerna påverkas nämnvärt för omgivande bostäder.

Industriebullret väntas inte förändras i någon större utsträckning, utan utredningen visar däremot att genom föreslagna bullerskyddsåtgärder kan nivåerna minska för flera närliggande bostäder.

Trafikbullret kan öka något vid Gropegårdsgatan, Inlandsgatan och Fyrväpplingsgatan där trafikanalyserna har visat ökade trafikflöden. Berörd bostadsbebyggelse består dock av flerbostadshus där tillgång till tyst sida fortsatt kommer finnas. Därmed bedöms inte bullernivåerna överskridas för kringliggande bostäder som en följd av föreslagna exploatering.

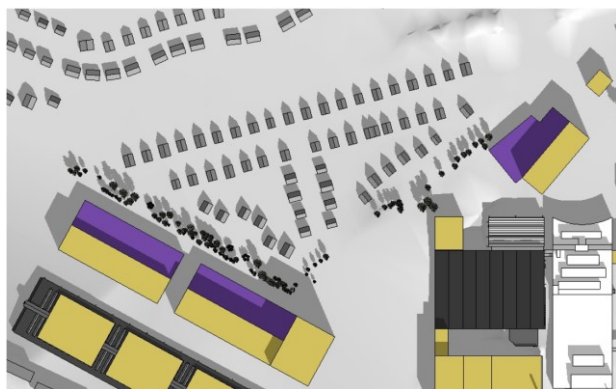
Sol- och skuggstudie

En sol- och skuggstudie har tagits fram för de delar av bebyggelsen som gränsar till bostäder, för att studera hur dessa påverkar skuggförhållandena (Radar Arkitektur och Planering AB, 2018-05-30).

Sol- och skuggstudierna visar att bebyggelsen längs Kohagsgatan och Solskiftesgatan norr om Spetsbågen och norra entrén inte påverkas nämnvärt av skuggningar från den nya bebyggelsen. I solstudien finns jämförelser med dagens skuggpåverkan samt studier för fler datum.



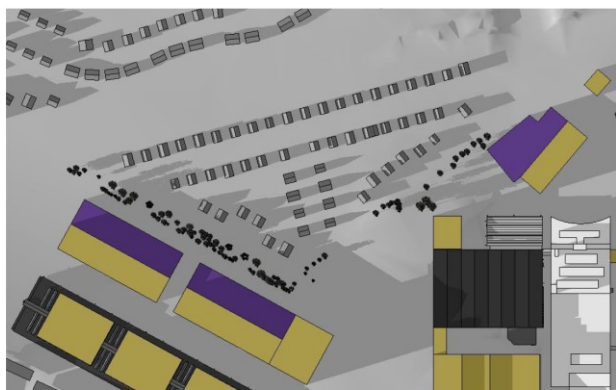
20 mars kl. 9



20 mars kl. 12



20 mars kl. 15



20 mars kl. 18

Bebyggelsen längs Gropegårdsgatan påverkas något under eftermiddagar och kvällar när solen inte står så högt. Dock är det främst gavlarna som skuggas, vilket gör att påverkan inte bedöms som stor.



20 mars kl. 9



20 mars kl. 12



20 mars kl. 15



20 mars kl. 18

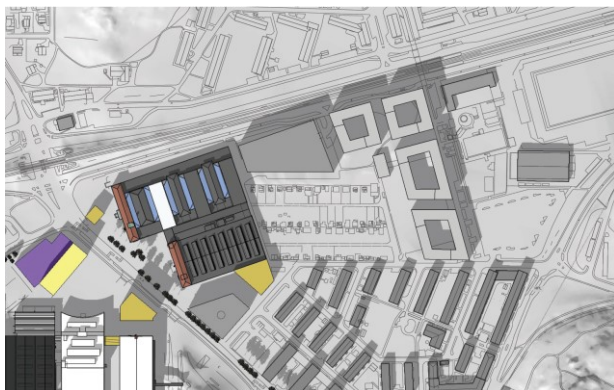
Solstudier visar även hur föreslaget parkeringshus längs Hjalmar Brantingsgatan påverkar planerad bebyggelse och förskola vid Rambergsvallen. Studien visar att en mycket liten del av förskolegården skuggas klockan 18 vid vår- och höstdaggjämning. Vid midsommar skuggas en mindre del av gårdens nordvästra hörn efter kl. 18. Det närmaste bostadskvarteret skuggas klockan 15 vid vår- och höstdaggjämning och klockan 18 vid midsommar.



20 mars kl. 9



20 mars kl. 12



20 mars kl. 15



20 mars kl. 18

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Fastighetsnämnden får inkomster från exploateringsbidrag och utgifter för del i kostnaden för utbyggnad av Eriksbergsmotet med ramper, lantmäteriförrättning samt utgifter för inlösen av allmän platsmark.

Trafiknämnden får utgifter för del av kostnaden för anläggandet av allmän plats gata samt utbyggnad av Eriksbergsmotet med ramper.

Kretslopp och vattennämnden kan eventuellt få inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av serviser sett till den utökade byggrätten.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Fastighetsnämnden får intäkter från kommunintern upplåtelse till Räddningstjänsten och kostnader för ränta på investeringen.

Trafiknämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av allmän plats, gata.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av va-ledningar.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören får utgifter för exploateringsbidrag till kommunen för del av utbyggnad av allmän plats inklusive Eriksbergsmotet, lantmäteriförrättning, anläggningsavgifter, bygglov, ledningsomläggning, marksanering m.m.

Ekonomiska konsekvenser för Trafikverket

Får en del av kostnaden för utbyggnad av Eriksbergsmotet med ramper.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägaren till Rambergsstaden 9:9

Får en ersättning för inlösen av allmän platsmark.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Förslaget överensstämmer med gällande översiktsplan, som redovisar aktuellt planområdet som befintligt verksamhetsområde, riksintresse för kommunikation järnväg och väg samt reservat för spårvägstrafik.

För Stadsbyggnadskontoret

Karoline Rosgardt
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Eva-Marie Pålsson
Planarkitekt, Norconsult AB

Janna Bordier
Planarkitekt, Norconsult AB

För Fastighetskontoret

Annika Wingfors
Distriktschef

Daniel Josefson
Projektledare