

Detaljplan för Verksamheter m.m. vid Volvo Lundby

Utökat förfarande



Samrådshandling
december 2017

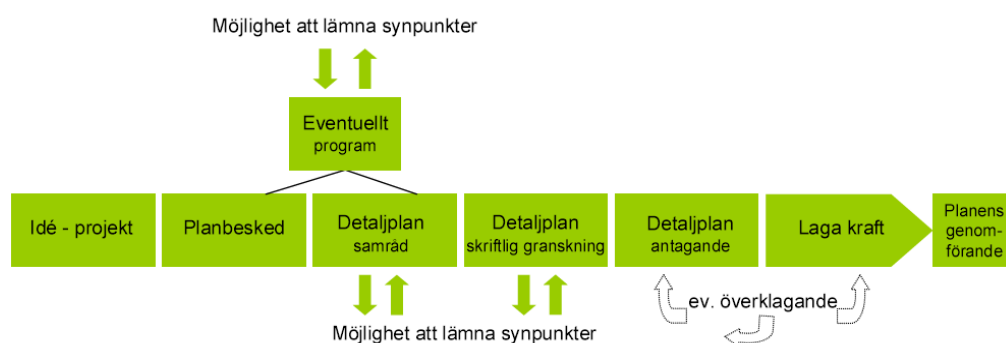


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

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:

Eva-Marie Pålsson, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 00

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

Nils Paulsson, Fastighetskontoret, tfn 031-368 11 06

Henrik Rönqvist, Trafikkontoret, tfn 010-505 47 13

Samrådstitid: 24 januari – 8 mars 2018



Göteborgs Stad

Planhandling

Samråd

Datum: 2017-12-19

Aktbeteckning: 2-xxxx

Diarienummer SBK: 1623/15

Handläggare SBK

Eva-Marie Pålsson

Tel: 031-368 16 00

eva-marie.palsson@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: FN7365/16

Handläggare FK

Nils Paulsson

Tel: 031-368 11 06

henrik.andersson@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

Utredningar:

- PM – Social konsekvensanalys och dialogarbete, SBK 2017
- Externbullerkontroll 2015 (ÅF-Infrastructure AB, 2015-12-14)
- Bullerberäkning av framtida verksamhet (ÅF-Infrastructure AB, 2017-11-21)
- Geoteknisk utredning (WSP, 2017-05-10)
- Bergteknisk undersökning (WSP, 2017-05-24)
- Markmiljö, hanteringsrutin (Volvo, 2017-11-10)
- Naturinventering (Sweco, 2017-03-02)
- Historisk verksamhetsbeskrivning (Dicksson & Udd, februari 2017)
- PM Dagvattenfördröjning (Kretslopp och vatten, 2017-05-22)
- Skyfallsutredning (DHI, 2017-10-16)
- Solstudier (Radar arkitektur och planering AB, 2017-12-18)

Innehåll

SAMMANFATTNING	5
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	5
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	5
<i>Överväganden och konsekvenser</i>	6
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	6
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	7
<i>Syfte</i>	7
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	7
<i>Planförhållanden</i>	8
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	10
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	12
<i>Sociala förutsättningar</i>	16
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	17
<i>Teknik</i>	18
<i>Störningar</i>	18
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	19
<i>Bebyggelse</i>	20
<i>Trafik och parkering</i>	32
<i>Tillgänglighet och service</i>	36
<i>Friytor</i>	36
<i>Sociala aspekter och åtgärder</i>	36
<i>Teknisk försörjning</i>	37
<i>Övriga åtgärder</i>	40
<i>Fastighetsindelning</i>	44
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning</i>	44
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	44
<i>Avtal</i>	46
<i>Tidplan</i>	47
<i>Genomförandetid</i>	47
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	48
<i>Nollalternativet</i>	48
<i>Sociala konsekvenser</i>	49
<i>Miljökonsekvenser</i>	51
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan</i>	55
ÖVERRENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN	56

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 i 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 befintlig byggnad för Lundby Hembygdsförening samt ett garage för räddningstjänsten planenliga, 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 Volvo AB.

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

Verksamheterna har miljötilstånd 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.



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 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 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 Lundbys 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. Befintlig hembygdsgård längs med Prästvågen är i gällande detaljplan planlagd som industri, vilket ändras till centrumändamål i och med aktuell detaljplan.

En ny vägkoppling till Lundbyleden anläggs från Eriksbergsmotet till cirkulationen Gropegårdsgatan/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 Prästvågen. 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 i 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 i 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 befintlig byggnad för Lundby Hembygdsförening samt ett garage för räddningstjänsten planenliga, och dessutom möjliggöra en flytt av räddningstjänstens tvätthall.

Läge, areal och markägförhållanden



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.



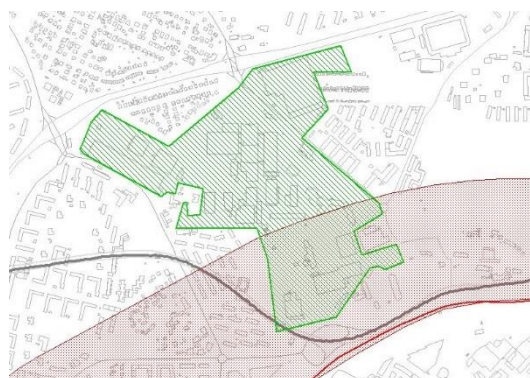
Grundkarta med planavgränsning.

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, röd streckad linje – reservat för järnväg, röd linje – befintlig Hamnbana. Högra bilden visar riksintresset för kommunikation inom det röda området.

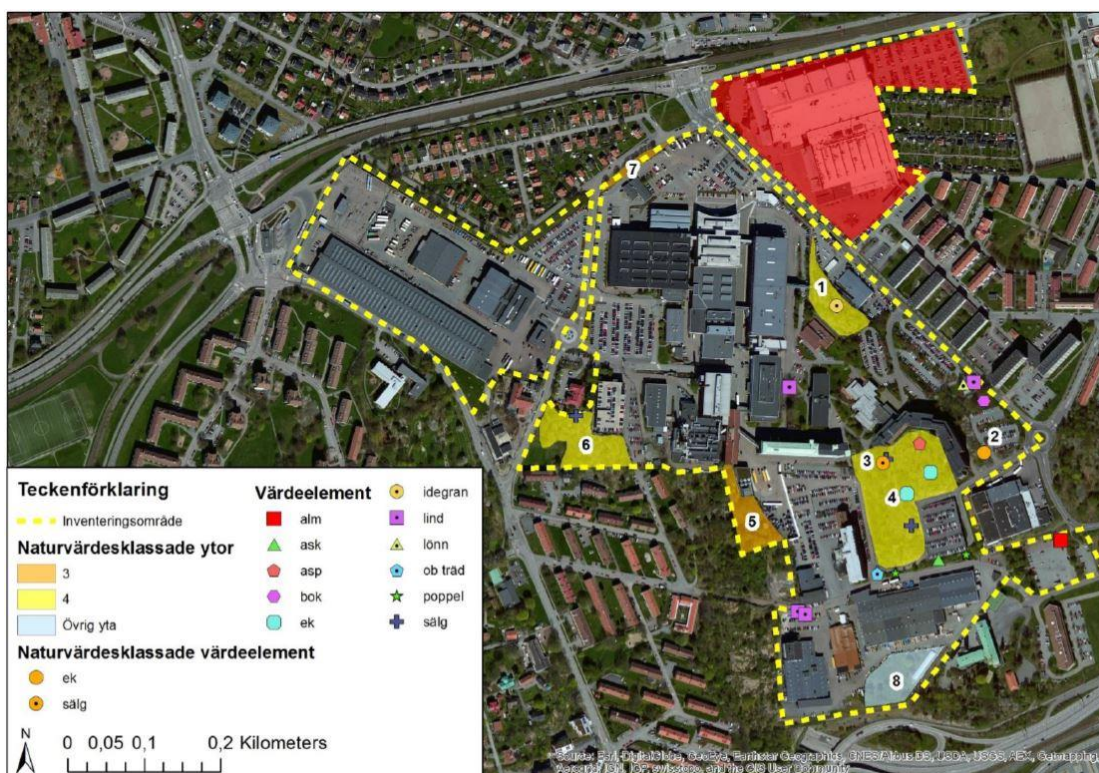
För området gäller 10 stycken planer, varav tre utgörs av stadsplaner, fem utgörs av detaljplaner och två utgörs av ändringar av detaljplan (ÄDP). Nedan listas vilka planer som berörs, när de vann laga kraft, samt vad de anger för markanvändning inom aktuellt planområde. Alla planernas genomförandetid har gått ut.

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 Prästvägen.
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-4488 ÄDP	2000	Höjderna är justerade mot detaljplan DP3674.
II-4616	2001	Huvudgata, industri och kontor.

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 trärad bestående av gamla lindar och enstaka björkar strax utanför planområdesgränsen i norr (nr 7 i kartan). 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. I utredningen är området indelat i fyra delområden: Spetsbågen i väster mellan Prästvägen och Eketrängsgatans kollektivtrafiknod, Penta-området öster om Gropegårdsgatan längs med Hjalmar Brantingsgatan i norr, f.d. ESAB som utgör den södra delen av planområdet där ESAB tidigare låg, samt Huvudområdet som utgör resterande område mitt i planområdet.

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. Möjliga uppfyllnader i samband med nyexploatering inom planområdet och schaktningsarbeten måste 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.

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 blandat 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 = tjäror, asfalt etc.), vilka kan förekomma i höga halter i fyllnadsmaterial. För dessa ämnen har halter över *Avfall Sveriges* rekommenderade haltgränser för farligt avfall (FA) 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

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 (BC och PBL) 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 Assar 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 250 000 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. 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 tak. 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.

Inom planområdet, på motstående sida av Prästvägen från förskolan, ligger Kyrkbyskolan från 1903 där Lundby Hembygdsförening håller till sedan 1997.



Lundby Hembygdsgård



Översikt över Volvos del av planområdet som det ser ut idag med dess indelning och beteckning av bebyggelsen.

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 Fyrväpplingsgatan i nordväst. Söder om området ”Spetsbågen”, intill Prästvägen finns en förskola med 10 avdelningar. 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. Söder om planområdet ligger Lundbyleden och Hamnbanan, och i sydväst finns ett blandat verksamhetsområde med industrier, kontorsbyggnader och Lundby brandstation.

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 och söder 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 fungera som barriärer i området.

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 är idag otydligt och 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 Lundbybadet och Rambergsvallen 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 Eketrägatan och Ramberget som otrygga, liksom de större mer avskilda parkeringsplatserna inom Volvos område. Även gång- och cykelstråket genom Volvos område mot Lammelyckan upplevs otrygga.

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 tillsammans med närliggande Lundbybadet och Rambergsvallen skapas en sammanhållen identitet i området.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

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 3000 parkeringsplatser för bilar inom området, varav cirka 900 finns i parkeringshus.

Närmaste kollektivtrafikhållplatserna är belägna vid Hjalmar Brantingsgatan i norr med hållplatser vid Gropegårdsgatan cirka 80 meter från planområdet och vid Eketrägatan 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.

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 Prästvågen 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.

Inom Volvo Lundby finns ett parkområde på en höjd i anslutning till VLH-byggnaden. Öster om planområdet ligger Ramberget med Keillers park. Båda parkområdena är kuperade med begränsad tillgänglighet.

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.

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 & 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. Industri- verksamheten 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 i området visar på nivåer under samtliga gränsvärden. I miljötillståndet för Volvos verksamhet finns krav på maximala utsläppsnivåer.

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. Dock ligger befintligt garage och föreslagen tvätthall för räddningstjänsten inom 150 meter, men då verksamheten inte kommer vara stadigvarande i byggnaderna bedöms det inte innebära några oacceptabla risker.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Planförslaget består av såväl befintliga byggnader som nytillkommande byggnation av lokaler för kontor, industri, centrumändamål, tillfällig vistelse och parkeringshus 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. Volvo har som mål att stora delar av området ska utvecklas med en campuskaraktär, med ett innovationsområde med en öppnare struktur och en centralt grönskande park som skapas 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.

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

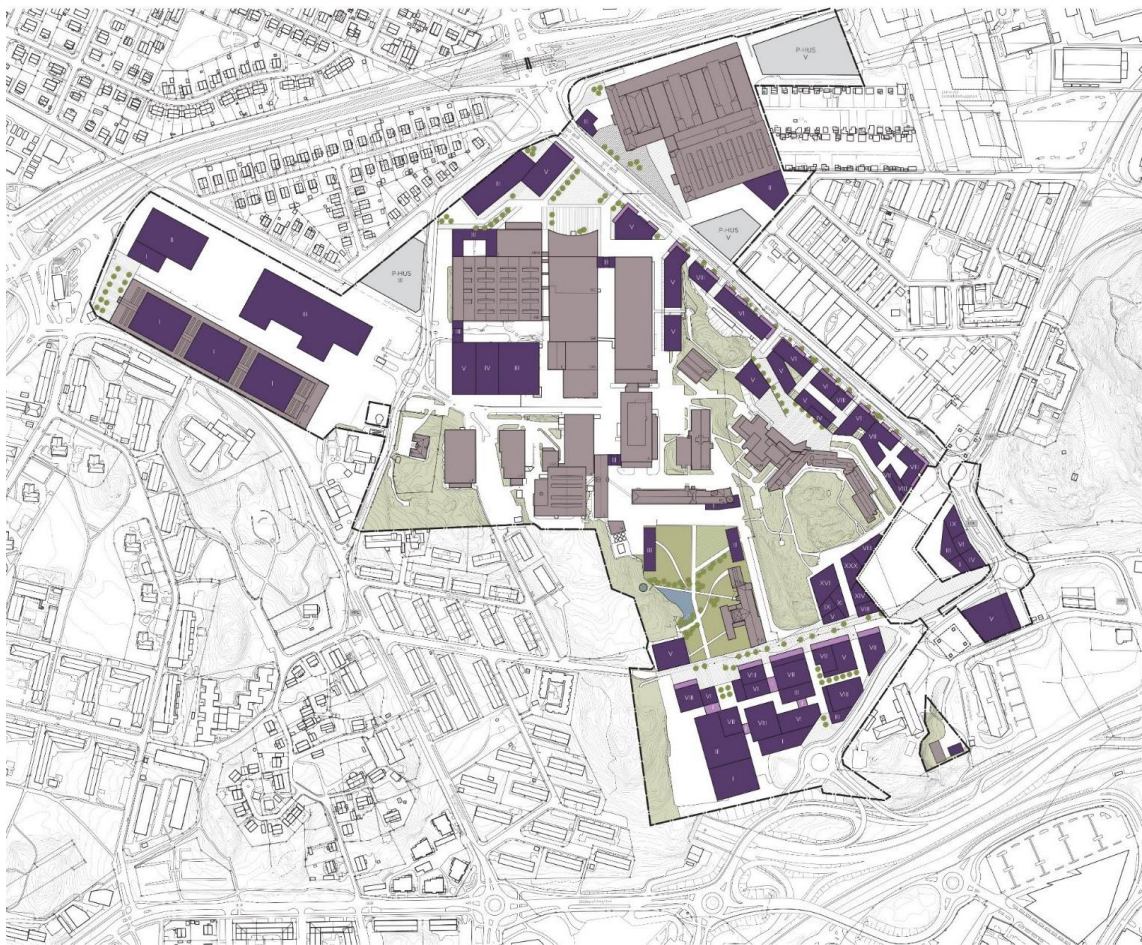
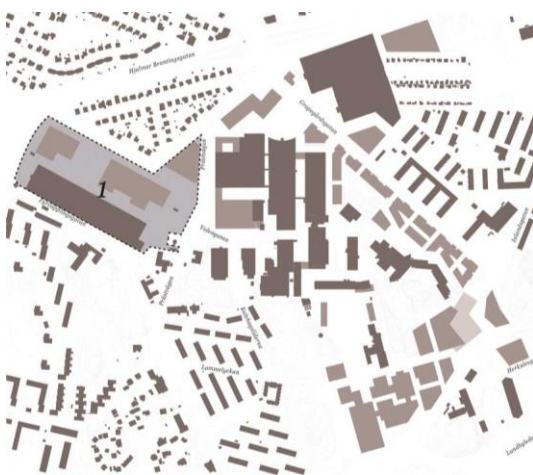


Illustration över hur området föreslås utvecklas, framtagen av Radar.

Västra Lundby, delområde 1



Området kommer dels behålla sin nuvarande funktion för godshantering, dels ges en kompletterande funktion för något av Volvokoncernens utvecklingsområden. Några av de mindre befintliga byggnaderna kommer att rivas, medan den större byggnaden, X-hallen, delvis kommer att omvandlas genom att takhöjden lyfts i vissa delar av byggnaden, se mer under "Bevarande, rivning".

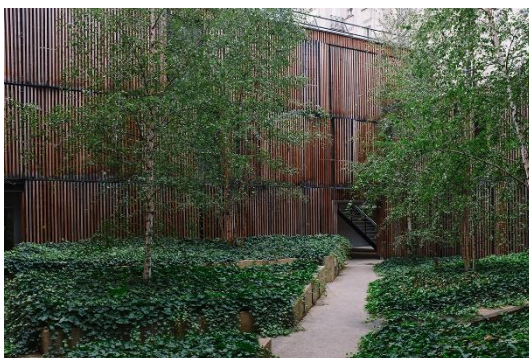
Området föreslås bebyggas med två nya byggnader med stora verkstadsytor i bottenplan samt med en respektive två kontorsvåningar ovanpå. Ett parkeringshus i 3 våningar med möjlighet till parkering på taket föreslås i korsningen Prästvågen/Solskiftesgatan. Med hänsyn till närliggande bostadsområde hålls bebyggelsen mot norr låg.

Området kommer även efter utbyggnaden att vara till största delen instängslat. Undantaget är ytan norr om X-hallen, mot Ekestråtgatans hållplats, som kan komma att få en mer publik karaktär.

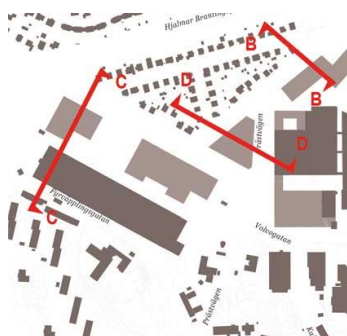


Möjlig påbyggnad av X-hallen i västra Lundby. Illustration AG Arkitekter.

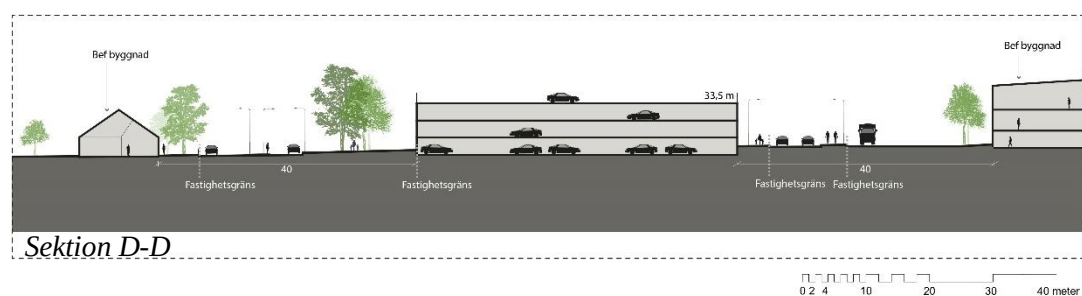
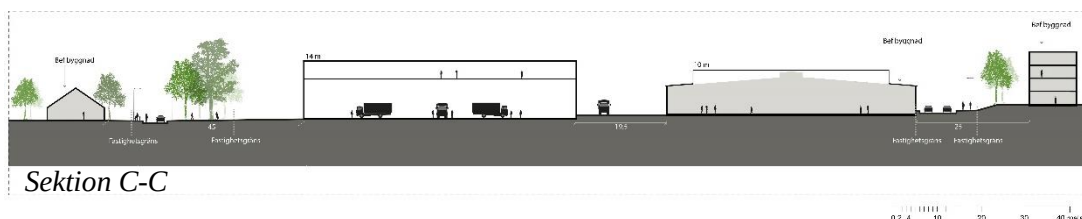
Tillfarter till området kommer även framöver att ske från Hjalmar Brantingsgatan och från Prästgatan. Det är viktigt med en väl genomtänkt utformning av den fasad på parkeringshuset som vetter mot bostadsområdet i norr för att skapa en trevligt gestaltad övergång mellan bostäderna och verksamhetsområdet.



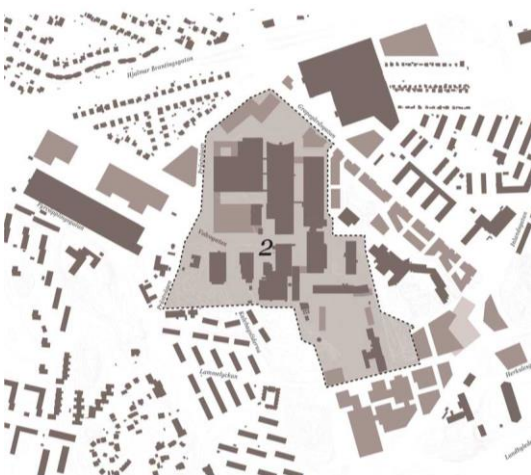
Det är viktigt med väl gestaltade fasader mot befintlig bebyggelse, exempelvis i glas, trä eller med grönska. Referensbilder Radar.



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



Centrala Lundby, delområde 2



Karaktären i området är tänkt att kombinera den befintliga tyngre tegelbyggnaderna med lättare material såsom glas och plåt. 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.

Området runt B-porten i norr föreslås få en ny, öppnare och mera annonserande karaktär. Längst i norr föreslås dels en kontors- och verkstadsbyggnad i tre respektive fem plan på Gropegårdsgatans västra sida och

dels en mindre treplansbyggnad på gatans östra sida (inom Norra Lundby). Dessa byggnader markerar Volvo Lundbys norra entré. Söder om dem öppnar sig ett torg, ”Motortorget”, som välkomnar besökare och kan fungera som en öppen utställningsyta.

Bebyggelsen mot bostadsområdet i norr hålls lägre, för att begränsa påverkan av skuggor.

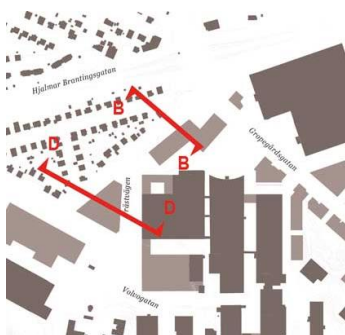
Till stora delar planeras befintlig bebyggelse bevaras inom området, med vissa påbyggnadsmöjligheter för delar av bebyggelsen. Söder om BC-byggnaden, områdets

äldsta byggnad, föreslås en samlande öppen parkyta som även inramas av mindre kontorsbyggnader, som också kan komma att innehålla restaurang- eller kaféverksamhet.

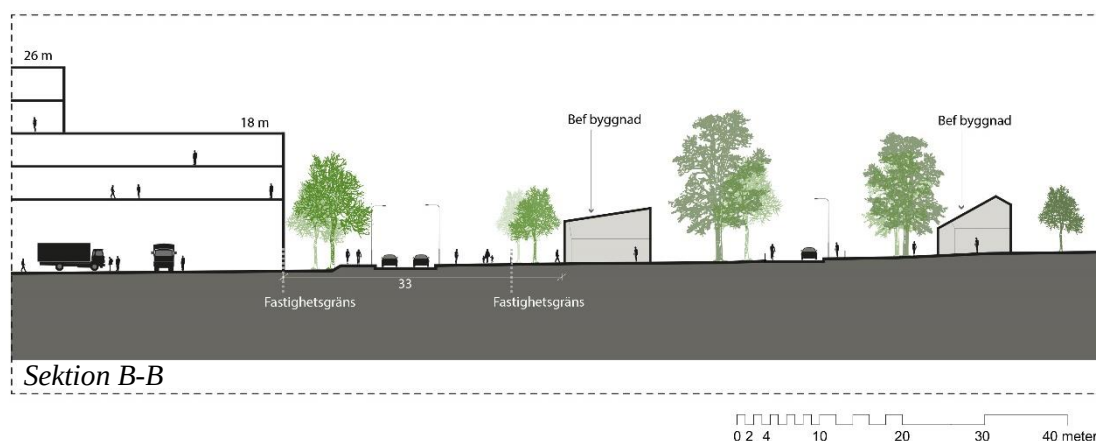
Befintlig hembygdsgård längs med Prästvågen är i gällande detaljplan planlagd som industri, vilket ändras till centrumändamål i och med aktuell detaljplan.



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

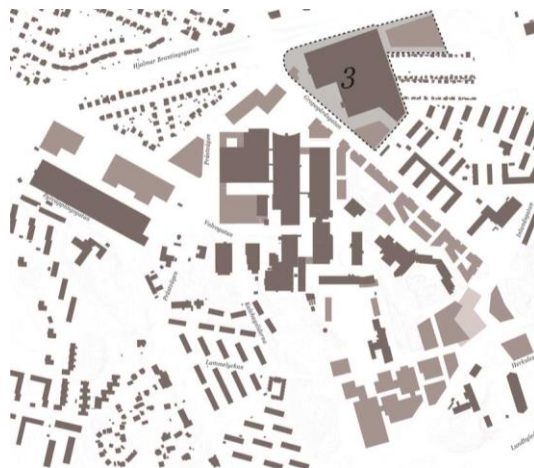


Sektion över höjden på ny bebyggelse i förhållande till befintliga bostäder.



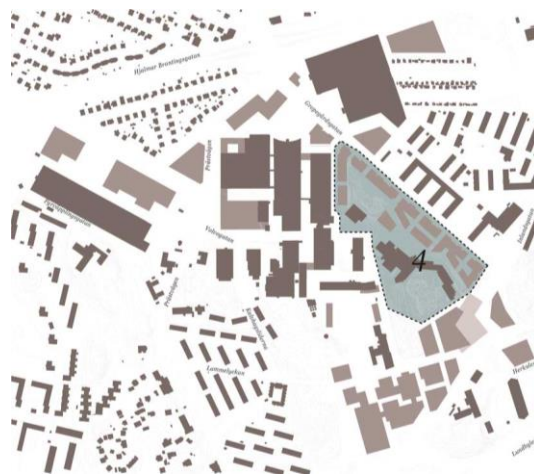
Norra Lundby, delområde 3

Området runt Volvo Penta har de senaste åren genomgått en del förändringar. Området föreslås kompletteras med en större byggnad för uppställning och parkering mot Hjalmar Brantingsgatan, norr om befintliga kolonilotter. Även längs med Gropegårdsgatan föreslås en byggnad för i första hand parkering. Dessa byggnader kommer i en framtid att vara möjliga att omvandla till kontor. Den södra tillbyggnaden som idag används för godshantering föreslås rivas och ersättas med en lägre byggnad i områdets sydöstra del.



Östra Lundby, delområde 4

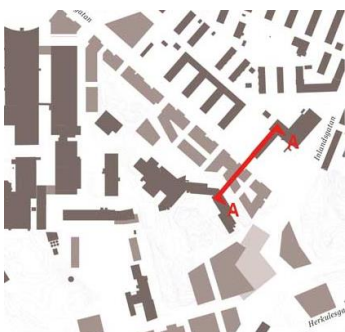
Längs Gropegårdsgatans västra sida föreslås ny kontorsbebyggelse i fem till åtta plan. Även centrumverksamhet och hotell tillåts inom området, vilket bidrar till att skapa liv och rörelse på gatan. Bebyggelsen ansluter direkt till Gropegårdsgatan och blir på så vis tydligt en del av stadens struktur. Ytor för lokaler i framför allt bottenvåningen, men även på andra våningsplan kommer att möjliggöra fler serviceverksamheter i området. En ny gång- och cykelbana kommer att anläggas på den västra sidan av gatan för att förbättra framkomligheten och tillgängligheten.



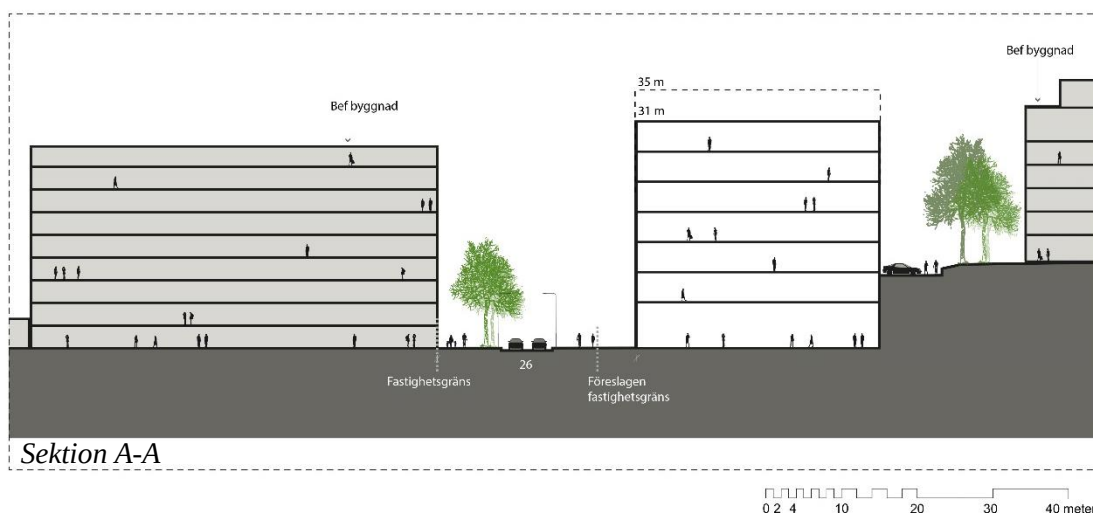
En remsa på cirka 5 meter planläggs som T – trafikändamål längs med Gropegårdsgatan, för att möjliggöra det i översiktsplanen utpekade kollektivtrafikstråket från Lindholmen längs med Gropegårdsgatan. Tills gatan ska byggas ut med separerat kollektivtrafikstråk kan ytan användas för både planteringar och uteserveringar. Bebyggelsen tillåts kraga ut 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. Under den nya bebyggelsen anordnas parkeringsgarage i två plan. Angöring till bebyggelsens lokaler och parkeringsgarage sker från mindre sidogator som går in från Gropegårdsgatan.



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 och Made-up.



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



Södra Lundby, delområde 5



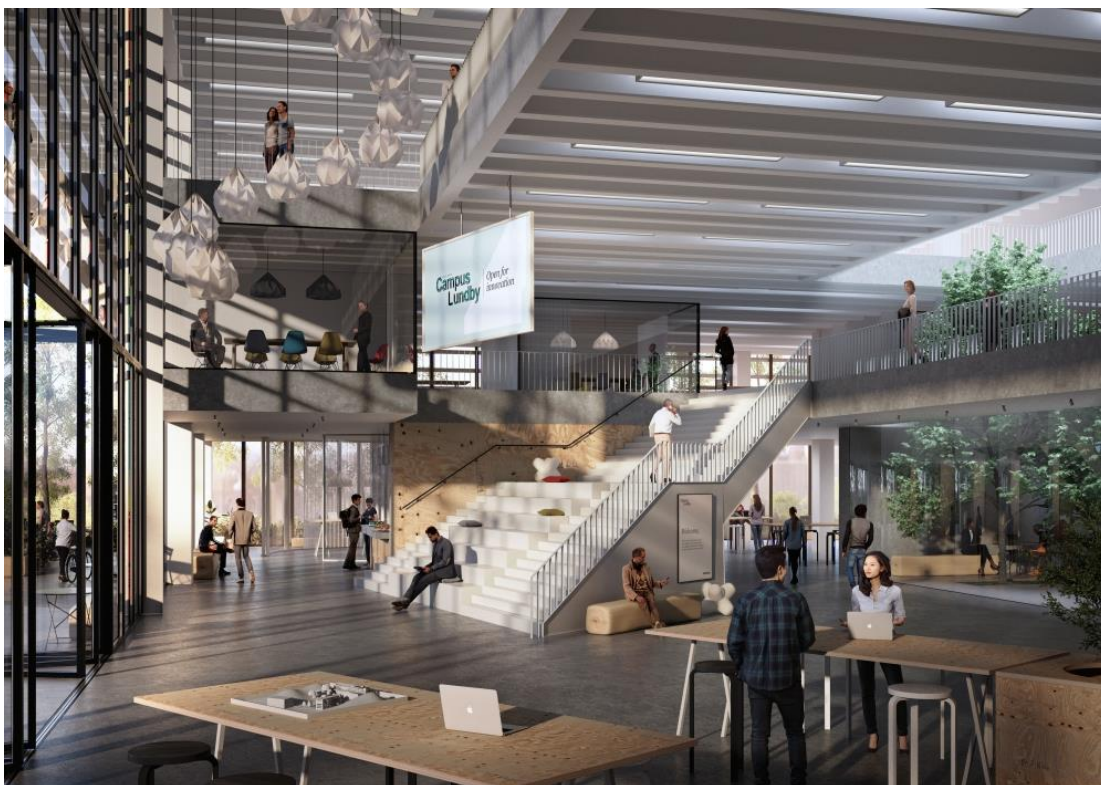
Volvo Lundbys sydligaste delar ligger mellan Ramberget i öster och Lammelyckan i väster. Här finns redan idag ett genomgående gång- och cykels-tråk som binder samman Fyrväpplingsgatan med Herkulesgatan. Stråket föreslås utvecklas och leda fram till den kommande linbanestationen vid Rambergets västra fot. Stråket blir också en ny sydlig entré till område, från den nya väganslutningen från Lundbyleden. Bebyggelsen i området föreslås få en varierad och tät karaktär,

med öppna inbjudande bottenvåningar i stora delar. Atrium, takterrasser, gränder och omväxlande platsbildningar bildar en sammanhängande yttre miljö. Byggnaderna karaktäriseras liksom i övriga Volvo Lundby av en kombination av en tyngre tegelarkitektur och lättare byggnader i exempelvis glas- och plåt. Här kommer också i vissa byggnader att finnas stora verkstadsytor för utveckling av framtidens transportlösningar.

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 rivas. Planen möjliggör därför att tvätthallen placeras längre söderut i anslutning till ett befintligt garage.

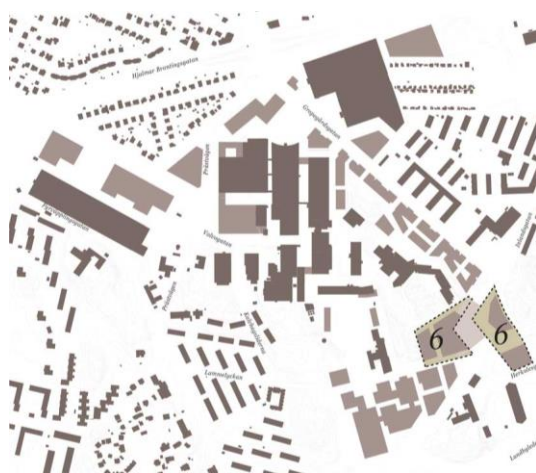


Illustration över möjlig utformning av "Södra stråket". Illustration Radar och Industriromantik.



I Södra Lundby skapas öppna ljusa lokaler där flera företag kan samverka i "Innovation Hubs". Illustration Radar och Industriromantik.

Linbaneområdet, delområde 6



Göteborgs stad planerar 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 linbestationen föreslås Volvo Lundbys högsta exploatering, med bebyggelse upp till 30 våningar. Närheten till linbanan och läget i staden och landskapet skapar goda förutsättningar för en högre byggnad som markerar Volvo Lundby och Volvokoncernens tyngd i staden.

Med en hög, tät bebyggelse skapas många arbetstillfällen inom området liksom möjlighet för service i ett område som idag präglas av större lagerlokaler samt stora parkeringsytor, vilket ger ökade förutsättningar för liv och rörelse. Kontorsbyggnaderna runt framtida linbana kan ha en mer publik karaktär som kan komma att innehålla konferensmöjligheter, mobilitetshubbar, utställningsytor etc. För att möjliggöra en framtida broförbindelse mot Lindholmen planläggs ett område som trafikändamål för att skapa ett trafikreservat. Mot denna del får bebyggelsen utfartsförbud.



Den nya bebyggelsen bildar ett nytt landmärke i staden, vy från Lindholmen. Illustration Radar 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 byggde byggnaden. Fram till 1938 användes byggnaden för tillverkning av landets allra första Volvobilar. Därefter har byggnaden använts för kontor, lager och tidvis experimentavdelningar.

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 *Värdefull miljö, vid ombyggnad skall industrifasadernas karaktär bibehållas.*

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



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

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 som 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.

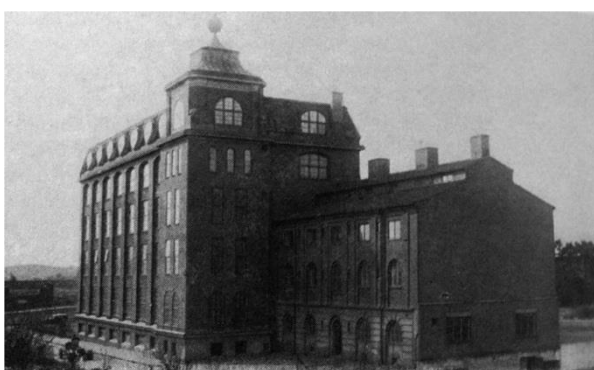
Den före detta fabriken består av fem våningar, medan kontorsdelen har tre våningar. Byggnaden har stora likheter med BC-fabriken och har precis som den ett torn som förlorat det pampiga kyrkoliknande tornavslutet med en kula längst upp. Byggnaden har ett mer traditionellt och pampigt utförande än BC-fabriken, 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 skymms detta framför 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 – rivningsskydd, och får därmed inte heller 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.



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).

X-hallen, Kyrkbyn 88:6

Byggnaden uppfördes 1952 av F.O. Peterson & Söner eftersom Volvofabriken 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 mittskeppet. 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 mittskepp och sidoskepp, lanterniner och takfönster, råa och enkla fasader, symmetriska fönster-rader 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 – rivningsskydd, och får därmed inte heller förvanskas. 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.

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.

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.

Gator, GC-vägar

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. 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. Inom Rambergets trafikreservat kommer viss bergschakt ske vid anläggande av nya gator. Placering av den södra cirkulationen och ramperna har anpassats efter befintligt skyddsrum på Lundby Brandstations fastighet Rambergsstaden 17:47. Vid anläggande av en utfart från brandstationen till den nya vägkopplingen mot Eriksbergsmotet kan hela eller delar av befintlig tvätthall att tvingas flytta till ett läge längre söderut på fastigheten Rambergsstaden 733:254.

Servitutet för befintlig vägtunnel för Lundbyleden under den södra delen av planområdet säkerställs genom t – marken ska vara tillgänglig för allmän underjordisk vägtunnel till en höjd av +10.

Planen möjliggör en breddning av Gropegårdsgatan för att i ett första läge förbättra för gång- och cykeltrafiken med ny gång- och cykelbana på den västra sidan av gatan. På längre sikt är det möjligt att inrymma det i översiktsplanen utpekade kollektivtrafikstråket längs med gatan. 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, västersvängfält samt hållplatslägen. En gatubredd på 26 meter medger ingen möbleringszon med planteringar, angöring m.m., men har valts med hänsyn till att inte ta i anspråk mer mark från Volvo än nödvändigt.

Prästvägen föreslås breddas för att möjliggöra utbyggnad av en kombinerad gång- och cykelbana längs med gatan.

Ett allmänt tillgängligt gång- och cykelstråk säkerställs mellan Herkulesgatan och bostadsområdet vid Lammelyckan vid Åbogårdsgatan väster om planområdet.

Inom verksamhetsområdet kommer flera gator anläggas på kvartersmark. Planen styr inte över placeringen av dessa, men ett förslag på gatunät framgår av illustrationen.

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. För verksamheter utgör parkeringstalet som räknas fram ett maxtal.

En linbanestation är planerad i anslutning till Volvos södra område, vilken binder samman området med Lindholmen, Järntorget och Wieselgrensplatsen. I norr trafikerar Hjalmar Brantingsgatan av flertalet bussar och spårvagnar, där Ekeströmgatan i nordväst fungerar som en knutpunkt för kollektivtrafik. Enligt stadens parkeringstal, antagna 2011, har planområdet genom detta god tillgänglighet till kollektivtrafik.

Uträkning parkeringstal för bil och cykel, god kollektivtrafik	
Verksamheter/industri	Ca 163 000 kvm
Kontor	Ca 409 000 kvm
Centrumändamål	Ca 15 000 kvm
Totalt antal parkeringsplatser	3143
Behov av cykelparkering	4415

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 i utkanten av planområdet, för att det ska bli så lite trafik som möjligt genom området. Parkeringshusen i norr möjliggör tre-fem våningar, medan de underjordiska parkeringsgaragen som föreslås i söder planeras uppföras i två våningar. Totalt möjliggörs enligt beräkningar cirka 3100 parkeringsplatser i de nya parkeringsanläggningarna tillsammans med befintligt parkeringshus öster om Lundby hembygdsgränd. Därmed kommer antalet anställda inom planområdet mer än fördubblas samtidigt som antalet parkeringsplatser är ungefär lika många som idag. Planen möjliggör att alla parkeringshus kan omvandlas till kontorsbyggnader på sikt.

Trafikalstring och mobilitetsåtgärder

Trafikkontoret har tillsammans med Trafikverket identifierat de största riskerna ur trafikal synvinkel som den aktuella detaljplanen kan leda till. 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 beslutat att trafikanalyser ska tas fram som inte bara visar vad den aktuella detaljplanen bidrar med utan även ta hänsyn till hur andra detaljplaner som ligger i närområdet påverkar trafiksituationen och framkomligheten i Eriksbergsmotet.

Förutom de exploateringar som genomförs ska även vissa infrastrukturförändringar genomföras 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 bygga en separat högersvängfil mellan avfartsrampen från Lundbytunneln och Cronackersgatan, för att avlasta motet. Trafikverket har även påtalat att analyserna dessutom ska undersöka effekterna av en stängning av trafiksignalen vid korsningen Lundbyleden/Inlandsgatan.

Trafikanalyserna pågår när aktuell detaljplan ställs ut på samråd, och kommer därför bifogas handlingen först till granskningen. De analyser som genomförts visar dock att påverkan på Eriksbergsmotet påverkas i större utsträckning av de infrastrukturförändringar som planeras i samband med planen, jämfört med vad exploateringen bidrar med i tillkommande trafik. Huruvida stängningen av signalkorsningen vid Inlandsgatan kan genomföras utan att större infrastrukturåtgärder behöver genomföras har ännu inte kunnat fastställas av analyserna. Det finns dock ytterligare åtgärder som skulle kunna genomföras i det befintliga motet som höjer kapaciteten, vilket bör utredas vidare innan en större åtgärd, som exempelvis en ny trafikplats, blir aktuell.

Utöver dialogen som sker inom ramen för detta planarbete så har även en process 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 dubblering av antalet anställda inom området, samtidigt som antalet parkeringsplatser inte ökar krävs ett medvetet arbete för att förbättra 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 planerat att under 2018 införa ett parkeringsstyrningssystem för att undvika söktrafik i området, samt en lokal tillfällig cykelpool för att möjliggöra tjänsteresor med andra transportmedel än bil. I det fortsatta arbetet med detaljplanen kommer fler åtgärder och strategier att studeras för att ge ökade förutsättningar att begränsa trafiken och åstadkomma hållbara transporter.

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 de områden med stort lerdjup. Plankartan säkerställer att en tunnel får anläggas under Volvos verksamhetsområde genom bestämmelsen t – marken ska vara tillgänglig för allmän underjordisk vägtunnel.

Tillgänglighet och service

I staden planeras det för att en linbana ska byggas mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen med mellanstationer på Lindholmen och vid Västra Ramberget. Linbanan överbryggar flera fysiska barriärer i staden – älven, Hamnbanan och Lundbyleden. Stationen Västra Ramberget ligger i direkt anslutning till detaljplanen för Volvo Lundby. Ifall en linbana byggs intill planområdet förbättras tillgängligheten till kollektivtrafik väsentligt. Planeringen för linbanan sker i en separat process, med tidplan för en öppnad linbana under 2021.

Planen möjliggör en utbyggnad av separat kollektivtrafikkörfält på Gropegårdsgatan och även en framtida koppling söderut till Lindholmen via Gropegårdslänken, en bro över Hamnbanan och Lundbyleden. En sådan koppling skulle ytterligare förbättra tillgängligheten till andra delar av staden från området.

Tillgänglighet till kommersiell service ökar genom att viss service tillförs området och att en stor del av servicen blir tillgänglig för allmänheten.

Byggnadernas tillgänglighet säkerställs i bygglovsskedet.

Friytor

Inga allmänna ytor för rekreation planläggs inom området. Däremot kommer allmänheten få förbättrad tillgång till befintliga och nya rekreationsytor inom Volvos område, då området blir mer öppet.

Naturmiljö

Planområdet innehåller ingen park- eller naturmark idag och det kommer inte heller att tillföras inom området. Däremot kommer några befintliga grönområden att fortsätta vara bebyggelsefria och fungera som rekreationsområden och övrig naturmark.

Sociala aspekter och åtgärder

Sammanhållen stad

Eftersom planområdet idag till stor del är otillgängligt och instängslat kommer detaljplanen innebära att de sociala kvaliteterna ökar när det tillförs service i området samt att bebyggelsen på ett tydligare sätt öppnar upp sig mot övriga staden.

Tillgängligheten runt och genom verksamhetsområdet kommer att förbättras mycket genom anläggande av nya gång- och cykelbanor. Dock kommer befintliga stora barriärer som Lundbyleden, Hamnbanan och Hjalmar Brantingsgatan kvarstå, då en eventuell omvandling av dem inte ingår i aktuell detaljplan.

Planen möjliggör uppförande av en linbanestation, genom att en yta för detta lämnas utanför aktuellt planområde. En linbana skulle överbrygga Hamnbanan, Lundbyleden och även Göta Älv söderut.

Samspel

Fler mötesplatser kommer skapas inom området. Torg planeras både i väster mot Ekesträsgatan och i nordost vid B-porten och Volvo Penta, en park planeras centralt i området och både Gropegårdsgatan och det öst-västliga Södra stråket har goda förutsättningar att fungera som aktiva stråk. Flera av mötesplatserna kommer att kunna användas av allmänheten, medan vissa mer kommer rikta sig mot anställda på Volvo. Dessutom planeras för allmänna torgytor i östra delen av området inom projektet för linbanan.

Vardagsliv

Detaljplanen möjliggör ett tillskapande av arbetsplatser inom planområdet. Genom att inga bostäder tillåts inom planområdet blir det stor skillnad på dag- och nattbefolkning i området. Utformning av byggnader och allmänna ytor blir därför viktigt för att skapa en trivsamt miljö som känns trygg för så många som möjligt, under så många timmar som möjligt.

Längs med Gropegårdsgatan möjliggörs både service och hotell förutom kontorsbyggnader, vilket ger potential för att området inte ska upplevas lika mörkt och slutet som det är idag. Dock har det inte bedömts möjligt att uppföra bostadsändamål inom planområdet då behoven av lokaler för kontor och industri är stort i området, samtidigt som stora delar av planområdet omfattas av miljötillstånd, vilket gör det olämpligt med bostadsändamål.

Genom att det inom stora delar av planområdet möjliggörs för centrumverksamhet finns goda förutsättningar för etableringar av serviceverksamheter kopplade till allmänheten som exempelvis restauranger och gym. Det kan bli en tillgång för boende i närområdet.

Identitet

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 ett torg planeras från byggnadens norra gavel mot Ekesträsgatan.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Dagvatten ska i första hand tas om hand inom den fastighet där dagvattnet genereras. I ett tidigt skede har ett PM för dagvattenfördröjning inom planområdets kvartersmark

tagits fram (Kretslopp och Vatten, 2017-05-22). Syftet med PM:et är att ge en uppfattning om vilka volymer dagvatten som kommer behöva fördröjas och hur dessa volymer kan reduceras med hjälp av olika lösningar. Beräkningarna i PM:et visar att cirka 3250 m³ dagvatten behöver fördröjas inom kvartersmarken. Volymen minskar ju fler ytor inom planområdet som görs genomsläppliga. En mer utförlig dagvattenutredning av området innehållandes detaljerade fördröjningsvolymer, ledningsnätets kapacitet, flödesberäkningar, lämpliga lösningar för fördröjning och rening av dagvatten ska tas fram för området innan granskning av planen.

Anslutningspunkter till allmänna dagvattenledningar finns runt större delen av planområdet längs med gatunätet och inom ledningsgatan genom det södra planområdet. Inom planområdet finns privata ledningar som försörjer området. Beroende på utformning av ny bebyggelse inom området kan vissa ledningar behöva flyttas.

Skyfall

För att uppfylla de dimensioneringskriterier som det Tematiska Tillägget för Översvämningsplanen (TTÖP) satt upp har en skyfallsutredning tagits fram (DHI, 2017-10-16). Syftet med utredningen är att ta fram förslag på hur skyfallssäkring av planområdet kan göras på ett hållbart sätt.

I utredningen har två områden inom planområdet med behov av skyfallssäkring identifierats; övre Gropegårdsgatan samt Spetsbågen (området i nordväst mellan Prästvågen och Eketrägatan). Med stöd av beräkningsunderlag från skyfallsanalys har lösningsförslag utvärderats både genomförandemässigt och utifrån grova kostnadsuppskattningar. Lösningsförslagen förordar lokal hantering av överskottsvatten vid skyfall inom planområdet, vilket enbart förbättrar översvämningssituationen i omkringliggande områden jämfört med nuläget. Alternativet med skyfallskulvert är dock ett undantag som innebär att vatten avleds till utpekad skyfallsyta (enligt strukturplan för Kvillebäcken), med ökad volym att hantera, eller alternativt direkt till Göta älv.

Gropegårdsgatan

Förutsättningarna vid Gropegårdsgatan kräver okonventionella lösningar som innebär stora ingrepp på befintliga ytor. En sammanställning av föreslagna åtgärder presenteras i tabell nedan, där lösning tillsammans med volymer, kostnader och lösningsspecifika kommentarer presenteras.

Lösningsoalternativ	Hanterad volym (m ³)	Kvarstående volym (m ³)	Kostnad	Kommentar
Underjordiskt magasin	5 600	-	60 MSEK	Stor kostnad. Stora problem under byggtid. Kan ej samordnas med dagvattenhantering.
Skyfallskulvert	5 600	-	40 MSEK	Stor kostnad. Stora risker. Stora problem under byggtid. Påverkan nedströms.

Takmagasin	1 700	3 900	*	Kräver kompletterande lösning: Förutsätter takkonstruktioner enligt byggnorm.
Skyfallståliga byggnader med sänkt entrétorg	3 500	2 100	*	Drastiskt ingrepp i höjdsättning för entrétorg. Möjliggör framkomlighet för räddningstjänst. Kräver skydd på byggnader upp till +19,3
Skyfallståliga byggnader med alternativ utryckningsväg	-	5 600	*	Översvämning kvarstår. Kräver skydd på byggnader upp till +19,65

* Separat utredning krävs där platsspecifika åtgärder utformas

Utifrån nuvarande kunskapsläge bedöms alternativet med skyfallståliga byggnader vara den rimligaste lösningen. Utredarna rekommenderar därför att detta alternativ detaljstuderas för att klarlägga vilka åtgärder som krävs för respektive byggnad för att klara ett vattendjup på cirka 0,5 meter stående mot både portar och fasad.

Alternativet med skyfallståliga byggnader innebär dock även att stora delar av Gropegårdsgatan översvämmas vid skyfall och eftersom Gropegårdsgatan är en utpekad utryckningsväg krävs att en alternativ utryckningsväg undersöks. Utredningen föreslår en omledning via Prästgatan eller om detta inte är möjligt, eller av olika skäl inte kan accepteras, bör planerat entrétorg utanför Volvos port B höjdsättas så att de maximala översvämningsdjupen på Gropegårdsgatan inte överstiger 0,5 meter (maximalt vattendjup för framkomlighet för räddningstjänsten enligt TTÖP). Då en sådan lösning kräver omfattande förändring av dagens marknivå, är det intressant att klarlägga möjlighet till magasinering på de större hustaken inom området. En sådan åtgärd har potential att reducera magasineringsbehovet på entrétorget till cirka hälften.

Alternativa lösningar är antingen ett underjordiskt magasin eller en skyfallskulvert. Dessa alternativ skulle efter genomförande kunna hantera hela översvämningsvolymen utan att det påverkar byggnader och tillfartsväg i området. Åtgärderna innebär dock mycket höga kostnader med stora ingrepp under byggtiden, som dessutom medför risk för stora indirekta störningar, både för Volvo och övrig trafik och boende inom området. Detta bör ställas i relation till nyttan och sannolikheten av att ett skyfall inträffar. Dessa alternativ bedöms därför inte vara rimliga.

Spetsbågen

Spetsbågen har stora öppna ytor som kan höjdsättas för att fördröja och magasinera skyfallsvolymer. Asfalterade ytor på omkring 10 000 m² kan utnyttjas för att skapa skyfallsyta som kan hantera överskottsvolym inom området på 3000 m³.

Föreslagna lösningar

För att klara skyfallsproblematiken inom planområdet kommer det skapas översvämningsbara ytor för skyfallshantering. En yta möjliggörs väster om Prästvägens för hantering av vattnet på Spetsbågen. För hantering av vattnet vid Gropegårdsgatan föreslås delar av torget på västra sidan av Gropegårdsgatan fungera som översvämningsyta, liksom delar av den öppna ytan på gatans östra sida framför Volvo Penta.

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.

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.

El och tele

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

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborgs Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborgs Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

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.

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

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.

En bestämmelse införs på plankartan med lydelsen: Startbesked får inte ges förrän marken är sanerad till mindre känslig markanvändning

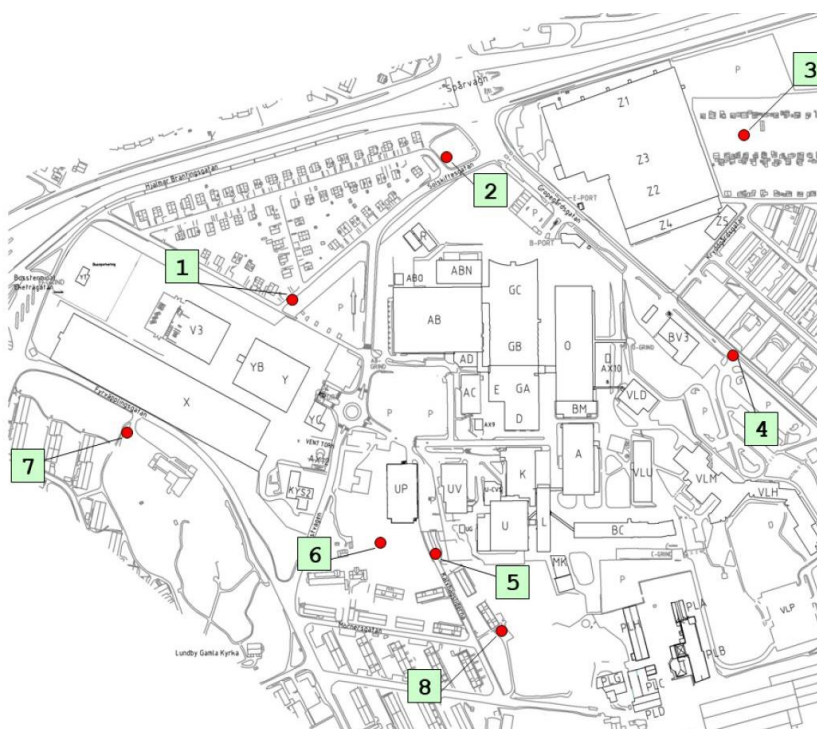
Arkeologi

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 (boplat/aktivitetsyta) samt 178:1 (boplat/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.

Buller

Ett PM (ÅF, 2017-11-21) har upprättats som redovisar prognoser över förväntad bullerspridning från det framtida Volvo Lundby till omgivande bebyggelse.

Genomförda beräkningar är baserade på tidigare framtagna beräkningsmodell och de beräkningar som utfördes i samband med 2015 års externbullerkontroll. 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.



Markering av de 8 mätpunkterna i 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 stäms av mot Naturvårdsverkets riktvärden för buller (ekvivalent ljudnivå, frifältsvärde) från industrier, vilket innebär strängare krav än kraven i gällande miljötillstånd. Naturvårdsverkets riktvärden är enligt följande:

- 50 dBA dag (kl. 06-18)
- 45 dBA kväll (kl. 18-22), samt lör-, sön- och helgdag (kl. 06-18)
- 40 dBA natt (kl. 22:00-06:00)

I scenario, Volvo Lundby 2015, klaras riktvärdena för dag, kväll och natt i samtliga beräkningspunkter, utom för punkt 3, nattetid, där det beräknade värdet är 41 dBA (ett överskridande med 1 dBA).

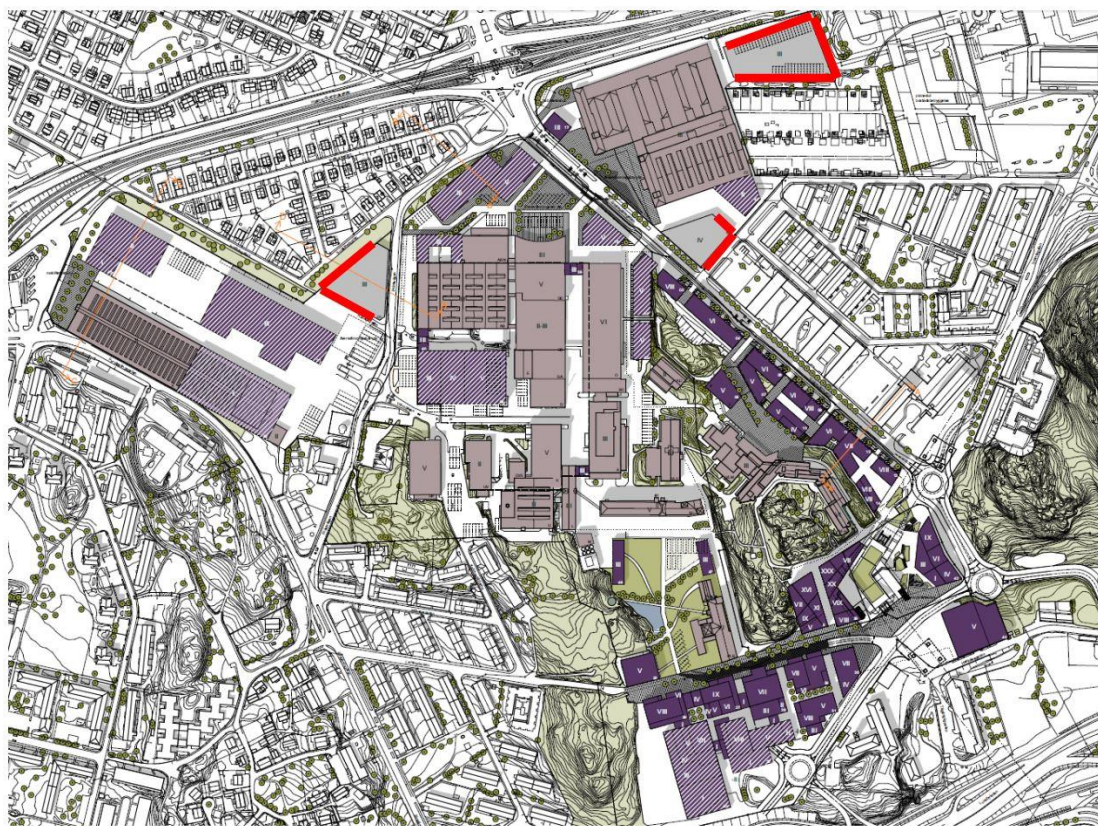
I scenario, Camus Lundby 2025 – utan bullerskydd, överskrids riktvärdena i:

- punkt 1, dagtid, beräknat värde, 52 dBA (mest bullrande timme, kl. 07-08, 55 dBA)
- punkt 3, nattetid, beräknat värde, 43 dBA (mest bullrande timme dagtid, kl. 07-08, 54 dBA)

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 ett antal 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.

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. Totalt omfattas en korridor på 122 meter inom område där servitut ska bildas för skydd av linbanan mot brandbelastning. Korridoren tar i anspråk delar av Volvos exploaterbara mark, varpå det bedömts lämpligare att bestämmelsen om servitutet ingår i detaljplanen för Volvo Lundby för att inte släcka ut möjligheterna till nya byggrätter. Servitutet regleras i plankartan med bestämmelsen a₂.

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

Exploatören 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.

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 17:55, Rambergsstaden 733:31, Rambergsstaden 17:58 och Rambergsstaden 9:9 blir planlagda som allmän platsmark, gata och ska lösas in av kommunen. Mark som är utlagd som allmän plats överförs till angränsande kommunala fastigheter och förutsätts 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 för allmän gång och cykelväg inom område märkt med "x" till förmån för lämplig kommunal fastighet.

Servitut ska bildas till förmån för lämplig kommunal fastighet innebärande att inom område märkt med "a₂" får inte byggnader, anläggningar och upplag utgöra högre brandbelastning än 8Kw/m² på linbaneanläggning.

Följande befintliga servitut finns:

14-IM1-73/1335.1 som är ett avtalsservitut för industriell verksamhet m.m. till förmån för Rambergsstaden 17:55 samt 733:254 och belastar Rambergsstaden 17:58. Detta servitut ses över vid kommande lantmäteriförrättning om det ska upphävas eller ändras.

1480K-1994F55.1 och 1480K-1994F55.2 som är officialservitut 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 officialservitut 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.

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.

Ledningar inom byggrätten märkt med KCP i sydvästra delen av planområdet behöver flyttas. Enligt fastighetsregistret finns det inga rättigheter för dessa ledningar att vara inom berört område av Rambergsstaden 17:55 och 17:58. Ledningshavarna uppmärksammas om att de behöver kontakta fastighetsägarna kring hanteringen av dessa ledningar.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeaftalet 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 – revideras!

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Kyrkbyn 88:6		870 kvm	Gata
Rambergssstaden 17:55		8020 kvm	Gata
Rambergssstaden 733:31		2640 kvm	Gata
Rambergssstaden 17:58		330 kvm	Gata
Rambergssstaden 17:47		90 kvm	Gata
Rambergssstaden 17:47 eller nybildad fastighet	2736 kvm		Verksamheter
Rambergssstaden 17:59		20 kvm	Gata
Rambergssstaden 9:9		340 kvm	Gata

Avtal

Avtal mellan kommun och exploatör

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanen 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. 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 införts för fastigheterna Kyrkbyn 88:6 och Rambergsstaden 17:55.

Avtal om fastighetsbildning 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 Energikongcernens 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 ny gatusträckning mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan än vad som angavs i den tecknade överenskommelsen. Parterna får diskutera vidare till granskning om ytterligare överenskommelser kommer att krävas.

Tidplan

Samråd:	1 kvartalet 2018
Granskning:	3 kvartalet 2018
Godkännande:	1 kvartalet 2019
Antagande:	1 kvartalet 2019

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2 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 håller på att kartläggas och analyseras i planarbetet med bland annat kapacitetsanalyser och prognosberäkningar. De hittills konstaterade förhållandena har där efter beaktas 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. Stadens 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 längs med Gropegårdsgatan, 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 att 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

Planen innebär att en stor del av planområdet kommer att öppnas upp för allmänheten. De delar av området som även fortsättningsvis behöver vara stängda för allmänheten kommer i första hand stängas in 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 karaktär med en mer mänsklig 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. Problem som otrygghet i gångtunnlar och svårframkomligt att ta sig över vägen på vissa ställen är identifierade men kommer inte att åtgärdas genom denna detaljplan.

Samspel

Planområdet kommer att öppna upp sig mer mot resten av staden vilket kommer medföra vissa platsbildningar som kopplingar till andra områden. Bland annat planeras en öppen torgyta mot Ekestrådgatans hållplatsområde vilket möjliggör att området blir någonting mer än en kollektivtrafiknod där fler verksamheter kan lockas att etablera sig där kring ett möjligt torg. Det kräver dock att åtgärder görs utanför planområdet på stadens mark.

I centrala delen av planområdet föreslås en plan parkyta som kan fungera som en central mötesplats under många timmar av dygnet där man med anpassade stråk, sittplatser med mera kan locka dit 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 med gång, cykel eller kollektivtrafik. Nya och

förbättrade cykelvägar genom och till området förbättrar tillgängligheten i området vilket är positivt.

Idag saknas dock 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.

Planen öppnar upp området mer för allmänheten vilket är positivt i sig. Men de ytor som tidigare varit kontrollerade på grund av avspärningar och vakter av olika slag kan upplevas ödsliga när människor är där under icke kontorstimmar. 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 trivsamt 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 att arbeta mot att området känns otryggt 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. Dock bedöms det att andelen centrumändamål ska regleras så att inte servicen vid Wieselgrensplatsen riskerar 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 av boende i området.

Genom att öppna upp området ges 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.

Identitet

Volvos nya satsning på innovation i området tillsammans med Geely's etablering på Lindholmen är något som kan bli en del av en ny identitet för Göteborg stad, där staden kan bli mer förknippad med innovation och nytänkande än industristad.

Planen bevarar en stor del av den industrikaraktär området har idag och lyfter också fram den äldsta fabriksbyggnaden vid den centrala parken. Två andra äldre byggnader får också skyddsbestämmelser för att bevara den industriella karaktären inom området.

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 skapa en ny karaktär för området. Inom områdets olika delar kommer det vara en variation i bebyggelsens karaktär vilket skapar ett varierat uttryck.

I planen placeras byggnader tydligare vid gator och uppställningsplatserna för lastbilar förtydligas mot dagens något ostrukturerade och utspridda delar. På det sättet blir områdets funktion tydligare och skapar mindre osäkerhet av vad det är för stadsrum man befinner sig i.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har Stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprovning 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 miljön och människors hälsa i anslutning till området. I dagsläget finns ingen helhetsbild av dagvattenlösningar. I samband med planarbetet kommer en dagvattenutredning att tas fram för att utreda hur hanteringen av dagvattnet i området kan ske med fördröjning och rening. Det leder till förbättrad dagvattenhantering inom området. Även förorenad mark kommer utredas ytterligare och marken kommer att saneras innan byggnation sker. På lokal nivå väntas trafiken att öka något, men inom planarbetet studeras hur hållbart resande kan ske till och inom området för att inte trafikflödena på de större lederna ska påverkas negativt av planförslaget.

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.

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. Inom området finns förorenad mark som kommer saneras i samband med exploatering. Dagvattenhanteringen förbättras då en helhetsbild över fördröjning och rening kommer tas fram för området.

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.

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.*

Följande miljömål bedöms vara oförändrat jämfört med nuläget och nollalternativet:
Ett rikt växt- och djurliv

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

Bebyggelsen tar ingen värdefull naturmiljö i anspråk, så planens genomförande bedöms inte innebära någon påverkan på befintliga naturvärden.

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 PBL 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.

Påverkan på vatten

En dagvattenutredning håller på att tas fram, vilken kommer fastställa områdets påverkan på vatten.

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, 2017-12-18).



Mars kl 15:00

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



Juni kl 09:00



Juni kl 18:00



Mars kl 15:00

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.



Juni kl 15:00



Juni kl 18:00

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 Göteborg Energi Nät AB

Får en kostnad för flytt av ledningar på privat mark som inte omfattas av ledningsrätt.

Ekonomiska konsekvenser för Skanova

Får en kostnad för flytt av ledningar på privat mark som inte omfattas av ledningsrätt.

Ekonomiska konsekvenser för fastighetsägaren till Rambergsstaden 9:9

Får en inkomst 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

För Fastighetskontoret

Annika Wingfors
Distriktschef

Nils Paulsson
Projektledare