PM Social konsekvensanalys och dialogarbete inom detaljplan för Verksamheter m.m. vid Volvo Lundby

Vad är SKA?

Social konsekvensanalys (SKA) och barnkonsekvensanalys (BKA) är två metoder som har utvecklats av Göteborgs Stad för att belysa sociala aspekter i stadsplaneringen, respektive barnperspektivet.

I analyserna används en kunskapsmatris som verktyg för nulägesanalys och konsekvensbeskrivning. Kunskapsmatriserna för SKA och BKA utgår ifrån följande teman: Sammanhållen stad; Samspel, lek och lärande; Vardagsliv; Identitet; samt för BKA även Hälsa och säkerhet.

Den sociala konsekvensanalysen är en process som återkommer under hela planarbetet. Metoden används för att används för att identifiera kvaliteter och brister i en nulägesanalys, för att föreslå lämpliga åtgärder utifrån ett socialt perspektiv och för att konsekvensbeskriva förslaget.

Beskrivning av workshops och dialog med allmänheten

Den här bilagan sammanfattar det arbete med social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys som gjorts parallellt med att ett planförslag tagits fram för samråd. Det omfattar nulägesanalys, åtgärdsförslag, konsekvensanalys samt ett tidigt dialogarbete med allmänheten.

Workshop 1 2017-03-23: fokus på nulägesinventering och åtgärder

En förvaltningsövergripande workshop där representanter från olika förvaltningar inom Göteborgs Stad samt exploatören AB Volvo fick bidra med sina respektive perspektiv på socialt hållbar utveckling av området. Syftet var en första inventering kring vilka sociala aspekter som är viktiga i området i och omkring Volvo Lundbys verksamhetsområde, och som bör beaktas i det fortsatta arbetet. Under workshopen användes Göteborgs stads matris (analysverktyg) för SKA och BKA.

Efter workshopen arbetade stadsbyggnadskontoret, stadsdelsförvaltningen Lundby samt exploatörens planarkitekt vidare med resultatet och identifierade tre övergripande teman för det fortsatta arbetet med sociala aspekter. Dessa teman är:

- Öppna upp
- Hela dygnet
- Mänskligare skala

Dialog med allmänheten 2017-10-05: fokus på nulägesinventering och åtgärder

Göteborgs Stad och AB Volvo höll ett gemensamt dialogmöte för allmänheten i syfte att:

- informera boende och verksamma i området om utvecklingsplanerna för området
- få synpunkter på ett av Volvo framtaget skissförslag
- få input på hur de boende upplever sitt närområde med trygga/otrygga områden och vilka områden som har potential att utvecklas

Dialogmötet kompletterar den tidigare nulägesinventeringen med erfarenheter från boende och verksamma i närområdet. Dialogen ger också allmänheten möjlighet till insyn och delaktighet i processen, något som är viktiga aspekter av social hållbarhet.

Workshop 2 2017-12-13: fokus på åtgärder och konsekvensbeskrivning

En uppföljande workshop med representanter från olika förvaltningar inom Göteborgs Stad samt exploatören AB Volvo, i syfte att konsekvensbeskriva de sociala aspekterna av förslaget. Det gjordes genom att analysera hur väl planen åtgärdar de tidigare utpekade utmaningarna samt hur väl planen behåller eller utvecklar de kvaliteter som idag finns i området. Diskussionen utgick från tre teman: *Öppna upp, hela dygnet* och *mänskligare skala.*

Sammanställning av workshop SKA/BKA för detaljplan för Verksamheter vid Volvo Lundby

Det här dokumentet är en sammanställning av resultatet från workshopen den 23 mars 2017, där syftet var en första inventering kring vilka sociala aspekter som är viktiga i området i och omkring Volvo Lundbys verksamhetsområde, och som bör beaktas i det fortsatta arbetet.

På workshopen deltog representanter från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret, stadsdelsförvaltningen Lundby, park- och naturförvaltningen samt representanter från exploatören AB Volvo. Workshopledare var Mariella Petersson från social resursförvaltning.

Linn Ryding från stadsdelsförvaltningen Lundby inledde med att berätta om området. I en trygghetsundersökning så har det framkommit att områdena runt de planskilda hållplatslägena längs Hjalmar Brantingsgatan norr om planområdet upplevs som otrygga. Dessutom upplevs några av gatorna i väster genom eller i anslutning till området som otrygga. I tidigare dialogprocesser har det framkommit att Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden/Hamnbanan är de största barriärerna i området. I närområdet finns det en bredd på inkomst- och utbildningsnivå, där områdena närmast planområdet i öster och väster har relativt låg medelinkomst och utbildningsnivå med relativt hög arbetslöshet, medan områdena i nordväst och söder om planområdet ligger högre för både inkomst och utbildningsnivå och har en låg arbetslöshet.

Workshopens upplägg
Workshopen var upplagd efter Göteborg stads matris för social hållbarhets olika tematiska aspekter: Sammanhållen stad, Samspel, Vardagsliv, Identitet och Hälsa och säkerhet. Dessa aspekter diskuterades utifrån analysnivåerna Byggnad & plats, Närmiljö, Stadsdel samt Stad.

Workshopen inleddes med att i tre mindre grupper om 3-4 personer först diskutera vilka kvaliteter som fanns i området och därefter vilka utmaningar som finns i området. Tankarna skrevs ner på post-its och sattes ut på matriserna. Därefter markeras de tre viktigaste punkterna från respektive omgång.

Därefter presenterade Volvo vilka mål och intentioner de har för området, samt visade upp en förslagsskiss för hur området ska kunna utvecklas.

Nästa steg i workshopen var att diskutera åtgärdsförslag kring de tre utpekade punkterna från den första omgången. Tankarna skrevs ner på post-its och markerades på en utskriven karta.

Sedan samlades alla grupperna för en avslutande gemensam diskussion där varje grupp redovisade sina viktigaste punkter med åtgärdsförslag.

Utpekade kvaliteter och åtgärdsförslag:
Området består delvis av äldre industribebyggelse, vilket ger området en charm

- *Några av byggnaderna är värda att bevara, säkras i skiss- och planarbetet.*

Det centrala läget/Läget i staden.

- *Det finns barriärer som måste överbryggas så som Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden med Hamnbanan.*
- *Viktigt att satsa på gång- och cykelvägar*
  Finns möjligheter för verksamheter med mer varierat utbud.
- *Tillskapande av mötesplatser kan bli en potential. Idag går det inte att äta utomhus inom Volvos område.*
- *Närheten till Lindholmen bör förstärkas.*

Ramberget som en oupptäckt pärla

- *Underlätta för rekreation och motion i befintliga områden. Tydligare entréer till Ramberget*
- *Bättre gångvägar upp till Ramberget*

Volvo och Göteborgs-anda

- *Området förbättras automatiskt av att fler människor rör sig där och att det öppnas upp mer i samband med planen.*

Koppling till Ramberget och Rambergsvallen

- *Viktigt att förtydliga och förstärka stråken*

Arbetstillfällen

- *Skapas både inom Volvos verksamhet, men av vad servicen som tillkommer skapar.*
- *Området kommer attrahera och generera fler verksamheter.*

Bra kommunikationer till området

- *Kan kompletteras med mobilitetsåtgärder så som ett styr- och ställ-koncept och avdelningsbilar i området.*

Utpekade utmaningar och åtgärdsförslag:

Brist på tillgängliga parker och få mötesplatser

- *Ramberget är en rekreativ miljö men finns inga nära plana mötesplatser i området.*
- *Att utveckla tillgången till Ramberget tillskapar en park som både allmänheten och anställda kan nyttja.*
  En utveckling med en attraktiv mötesplats av området i sydöst där linbanan kommer skulle stärka attraktiviteten och tryggheten i området och kunna bli en länk mellan Volvo, boende och linbanan.
- *Genom att öppna upp Volvos område blir det tillgängligt även utanför kontorstid.*

Fysiska barriärer som Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden

- *Underlätta för gående och cyklister och minska bilorienteringen.*
- *Viktigt att ändra tankesätt när Lundby knyts samman med staden.*
- *Kollektivtrafikstråk från Gropegårdsgatan mot Lindholmen överbrygger barriärer.*
- *Få till en koppling till Lindholmen, så att boende får en möjlighet att ta sig till älven.*

Finns stråk som upplevs otrygga.

- *Trygghetsskapande åtgärder genom verksamheter i gatunivå längs med befintliga stråk.*

Stängt område

- *Bra att öppna upp mer. Södra området kommer bli mer öppet och stängsel som inte behövs bör tas bort.*

Svårt med gång- och cykelvägar

- *Viktigt att säkerställa gång- och cykelstråk både till närliggande service, vid den nya kopplingen till Lundbyleden och inom området.*
- *Cykelvägar behöver byggas ut – bidrar till mindre behov av parkeringsplatser.*

Mörkt och obefolkat

- *Bostäder längs med Gropegårdsgatan ger mer liv kvällstid.*
- *Naturområdet mellan Lammelyckan i väster och Volvos område kan förbättras med en gång- och cykelväg med belysning och breddning. Viktigt att säkerställa att bebyggelsen mot naturområdet inte får en otrygg baksida mot väster, utan att områdena möts.*
- *Trygghetsskapande åtgärder med breddning av gång- och cykel, trädplantering och belysning längs Prästvägen*

Gratis parkeringsplatser

- *Volvos parkering kan komma att användas som pendelparkering i samband med byggnation av linbanan.*
- *Fri parkering håller inte på sikt.*

[BKA] VERKTYG FÖR BARNKONSEKVENSANALYS

Göteborgs Stad

Kvaliteter

INVENTERING
Hur fungerar platsen idag för barn och unga? Vilka kvaliteter finns? Vilka brister? Vad vet vi, vad behöver vi ta reda på? Vem ska vi fråga? Hur inhämta barns och ungas synpunkter?

ÅTGÄRDER
Vilka brister ska åtgärdas? Vilka kvaliteter ska uppnås? Vem ansvarar?

KONSEKVENSER
Är förslaget ett steg mot en barnvänligare stad? Hur ser förslagen till förändring ut i förhållande till den kunskap som kom fram under inventeringen? Vilka avvägningar och ställningstaganden har gjorts under projektets gång?

analysnivå	BYGGNAD & PLATS	NÄRMILJÖ	STADSDEL	STAD
Sammanhållen stad		God kollektivtrafik i norr. Tillgängligheten med bil är god. Gång- och cykelvägen till Lammelyckan genom Volvos område är positiv. Den nya cykelvägen över Lundbyleden ger koppling mellan Lundby och Lindholmen.	Området kan räknas som blandstad med arbetstillfällen och bostäder. Prästvägen är en bra väg till Lindholmen. Större delen av kontoren ligger norröver så Eketrägatan och Gropegårdsgatan används.	
Samspel, lek och lärande	Entrén vid B-porten i norr är en intern mötesplats. Finns 4 interna restauranger.	Kolonilottsområdet har vistelsekvaliteter. Finns en potential i grönytan bakom huvudkontoret vid fornlämningen. Ramberget ligger nära, men används nog inte av de anställda idag. Lundbybadet med idrott ligger relativt nära.	Ramberget, Lundbybadet och Rambergsvallen är mötesplatser i stadsdelen. Bra orienterbarhet i området även om Volvos område är en ”vit fläck”. Finns en blandning av funktioner, men de möts inte idag.	Ramberget, Lundbybadet och Rambergsvallen är mötesplatser i stadsdelen. Bra orienterbarhet i området även om Volvos område är en ”vit fläck”.
Vardagsliv	Finns ett utegym i parken vid VLH. Wieselgrensplatsen ligger lite långt bort, men vissa promenerar från Penta. Ingen service i området men några fik, varuautomater och lunchrestauranger.	Få går utanför området för att äga lunch men sushi-restaurangen vid vallen är populär. Finns god tillgång till parkering. Finns en bra potential i den nya cykelbron till Lindholmen.	Området har ett centralt läge i staden. Med god kollektivtrafik i norr är området lättillgängligt. Tillskott av arbetsplatser är positivt. Ramberget och Lundbybadet är bra för rekreation. Servicen på stadsdelsnivå är bra med utbud för olika grupper med Eriksbergs köpcentrum och Weiselgrensplatsen.	Positivt med arbetstillfällen. Ramberget är bra för rekreation för hela staden. Det finns en potential med närheten till Lindholmen för både boende och verksamma.
Identitet	Den äldre industrikaraktären med historiska byggnader är positiv.	Finns möjlighet för idrott i området.	Ramberget, Lundbybadet och Rambergsvallen är viktiga för identiteten i området. Keillers park på Ramberget är en oupptäckt pärla och Ramberget är identitetsskapande för stadsdelen.	Positivt med arbetstillfällen. Ramberget är bra för rekreation för hela staden. Det blir en utökning av staden. Volvo är en stor del i stadens identitet.
Hälsa och säkerhet		Kolonilotter mm ger möjlighet till aktivitet.	Ramberget, Lundbybadet och Rambergsvallen är positiva aspekter för hälsan.	

[BKA] VERKTYG FÖR BARNKONSEKVENSANALYS

Göteborgs Stad

Utmaningar

INVENTERING
Hur fungerar platsen idag för barn och unga? Vilka kvaliteter finns? Vilka brister? Vad vet vi, vad behöver vi ta reda på? Vem ska vi fråga? Hur inhämta barns och ungas synpunkter?

ÅTGÄRDER
Vilka brister ska åtgärdas? Vilka kvaliteter ska uppnås? Vem ansvarar?

KONSEKVENSER
Är förslaget ett steg mot en barnvänligare stad? Hur ser förslagen till förändring ut i förhållande till den kunskap som kom fram under inventeringen? Vilka avvägningar och ställningstaganden har gjorts under projektets gång?

analysnivå

	BYGGNAD & PLATS	NÄRMILJÖ	STADSDEL	STAD
Sammanhållen stad	Området är stängt med stängsel.	Flera av gatorna upplevs otrygga. Området är bilorienterat. Finns mycket stängsel runt Volvo, men väl innanför stängsel inte så mycket barriärer. Höjdskillnader vid grönområdena i området gör dem svårtillgängliga. Gropegårdsgatans stråk är tråkigt idag, kan utvecklas.	Nivåskillnader i området med Ramberget och mot Lindholmen försämrar tillgängligheten. Lundbyleden och Hjalmarbrantingsgatan är fysiska barriärer. Rödljusen vid Inlandsgatan gör att folk tar Prästvägen istället. Hela industriområdet är som en barriär. Otydligt öst-västligt stråk genom Volvos område.	
Samspel, lek och lärande	Ont om mötesplatser och de som finns har låg variation och är till största delen Volvo-interna. Utemiljöerna är inte så attraktiva.	Finns få mötesplatser och svårt för möten för olika sociala grupper. Finns otrygga stråk. Rör sig inte utanför ”sitt” område. Finns inga incitament till att röra på sig i området. Naturområdet mot Lammelyckan är inte så välutvecklat, men kan förbättras.	Brist på tillgängliga parker som mötesplatser. Stråket till Wieselgrensplatsen är inte promenadvänligt. Behövs hierarkier på stråken för att förbättra tydligheten.	
Vardagsliv	Inga aktiviteter kvällstid eller helger i området.	Finns en risk att området blir en pendelparkering i samband med linbanan. Brist på närservice i området. Tillgängligheten till Ramberget är svår/otydlig.	Saknas närservice i området. Finns inga bra cykelstråk. Cykelvägar till Eriksbergs köpcentrum i söder är otydlig.	
Identitet	De boende i området är inte i samspel med Volvo-området.	De som jobbar på Volvo ser det bara som en arbetsplats: ”Finns inget annat”. Finns ont om utsmyckningar i form av konst ect. i området. Mycket storskaliga byggnader. Finns inget gestaltnings-mässigt och funktionellt helhetstänk kring Volvos område. Området är stort och ger inte överblickbarhet.	Boende kan se området som ett industriområde.	
Hälsa och säkerhet		Tryggheten på befintliga stråk behöver förbättras. Går en del tung trafik vid föskoleverksamheten och på övriga gator. Finns stora och ytkrävande parkeringsplatser varav några otrygga. Området är mörkt och obefolkat efter kontorstid.	Ramberget är svårtillgängligt. Nära lederna är det bullerproblem.	

Sammanställning av tidigt dialogmöte för detaljplan av Verksamheter vid Volvo Lundby

Den 5 oktober 2017 höll Göteborgs stad och AB Volvo ett gemensamt dialogmöte för boende och verksamma runt Volvos område i Lundby. Mötet hölls i Volvos nyinvigda Expo-hall, och totalt närvarade cirka 120 personer, varav de flesta bodde i närområdet. Syftet med mötet var att dels informera boende och verksamma i området om utvecklingsplanerna för området, och att få synpunkter på ett av Volvo framtaget skissförslag, men även att få input på hur de boende upplever sitt närområde med trygga/otrygga områden, samt vilka områden som har potential att utvecklas. Det här dokumentet är en sammanställning av vad som kom fram på dialogmötet.

Kvällen inleddes med att Volvo och Stadsbyggnadskontoret presenterade övergripande visioner för området, hur planprocessen ser ut, samt ett skissförslag över utvecklingen för området.

Därefter fanns möjlighet för besökarna att prata direkt med representanter från Volvos och berörda tjänstemän från kommunen och Västtrafik vid olika stationer inne i lokalen. Även representanter från linbanans projekt var på plats för att informera om linbaneprojektet, då ett av hållplatslägena för linbanan planeras i anslutning till Volvos område, intill cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan. Planering för linbanan är ett separat projekt och hanteras inte inom detaljplanen för Verksamheter vid Volvo Lundby, dock är det viktigt att flöden till och från linbanans hållplats studeras på en övergripande nivå i området.

Synpunkter på framtaget skissförslag – Framtidens Campus Lundby
Många uttryckte att de ser positivt på utvecklingen av området och att det finns stor potential att förbättra området, speciellt vid Gropegårdsgatan. Det är bra att området öppnar upp sig mer mot omgivningen med färre instängslade områden och större potential för butiker och service som även allmänheten får tillgång till. Dock påtalar några att kostnaderna för att hyra lokaler eller kontor i de nya byggnaderna inte får bli för höga.

Idag upplever många att verksamhetsområdet utgör en barriär, och ser det därför som positivt att det kommer bli lättare att röra sig i området, speciellt i öst-västlig riktning.

Några känner sig oroliga över en ökad ljudnivå på området, dels från trafiken, men även från byggnationen, och vill ta del av resultatet av bullerutredningen.

Viss oro framkom kring hur bebyggelsen närmast enbostadshusen i norr (längs Solskiftesgatan, Kohagsgatan och Institutgatan) utformas. Det anses viktigt att bebyggelsen inte blir för hög så den skuggar bostadshusen. Vissa påtalade att de önskar att det inte byggs ett parkeringshus mot bostadsområdet då ytor kring parkeringshus inte brukar vara så trevliga och trygga, och ser hellre en kontorsbyggnad på ytan vid korsningen Prästvägen/Kohagsgatan/Solskiftesgatan. Andra menade tvärtom att de hellre ser ett fint parkeringshus på ytan än ett högt kontorshus som ger insyn till bostäderna.

Det framkom även att många är positiva gentemot en förstärk grönstruktur i området, och att det vore fint om gatorna blir gröna länkar genom området.

Området vid Volvo Penta (norra delen av Gropegårdsgatan) används av skateboardåkare om kvällarna, vilket skapar liv och ökad trygghet i området. Det vore positivt att förbättra möjligheten för dem att använda området genom exempelvis stålförstärkta bänkar, bänkar eller att installera en skateramp för att locka fler.

Det behövs fler boende i området för att skapa trygghet och liv i området på kvällstid, men även för att minska transporterna i området då bostäder och arbetsplatser blandas.

Synpunkter på trafik och parkering – befintlig och framtida
Det är bra att samordna och minska transporterna till området.

Behöver tydliggöras vilka parkeringar som är till för boende och vilka som är till för Volvoanställda, så att inte Volvoanställda parkerar på bostadsgatorna. Framkom även önskemål om fler parkeringsplatser för boende i området, alternativt möjlighet för boende att nyttja Volvos parkeringar på kvällstid.

Kommentarer kring kollektivtrafiken rörde önskemål om busshållplats längs Gropegårdsgatan samt bättre koppling till Frölunda. Andra ansåg att det inte finns behov av att tillföra mer kollektivtrafik i området.

Det finns en oro för att det ska bli en för stor ökning av trafiken i området som en följd av projektet. En ökad möjlighet för Volvoanställda att ta sig till och från arbetet i Campus Lundby på andra sätt än med bil skulle adressera sådana problem.

En person påtalade att gång- och cykelväg till Sannegårdshamnen är bra från Eketrägatan, medan andra anser att det finns en utsatthet som cyklist i området upp mot Ramberget från Sannegården. Flera kommenterade att gång- och cykelstråket genom området i söder vid Lammelyckan behöver förbättras. En cykelväg mellan Inlandsgatan och Dalgatan skulle förbättra kopplingen söderut.

Dessutom framkom önskemål om förbättrad väg till Backaplan och en bättre cykelbana på Gamla Rambergsvägen upp mot cirkulationsplatsen. Dessutom behövs bättre cykelväg på Prästvägen och Fyrväpplingsgatan.

Synpunkter på offentliga miljöer – trygghet/otrygghet, platser som är viktiga samt kan utvecklas
Genom att fästa klisterlappar på en karta fick besökarna beskriva hur de uppfattar området.

De platser som markerades som platser man känner sig trygg på är bland annat uppe på Ramberget, vid Castellums kontorshus i söder, samt vid området mellan den bevakade B-porten och Volvo Penta.

Många av de platser som markerades som otrygga finns längs med gatorna där området runt Hjalmar Brantingsgatan upplevs ha dålig belysning, med dålig sikt och hög hastighet på bilarna, det finns även en gångtunnel under gatan som upplevs otrygg. Prästvägen liksom hållplatserna vid Eketrägatan, Gropegårdsgatan och Ramberget upplevs som mörka och ödsliga om kvällarna. I södra delarna av området känner folk sig otrygga längs med Inlandsgatan, de större mer avskilda parkeringsplatserna samt vid gång- och cykelstråket genom området mot Lammelyckan.

De platser som pekas ut som extra viktiga och som kan förstärkas/bevaras är bland annat hembygdsgården och förskolan längs Prästvägen, kolonilotterna öster om Volvo Penta, cirkulationsplatsen vid Gropegårdsgatan/Inlandsgatan, Ramberget, samt den nya cykelbron över Hamnbanan och Lundbyleden.

Platser som kan utvecklas/åtgärdas är bland annat markparkeringen längs Solskiftesgatan mot enbostadshusen i norr där de boende önskar att området utvecklas till en rekreationsyta, cirkulationsplatsen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan där cykelvägen tar slut och skapar omvägar för att ta sig till Lindholmen, området kring brandstationen där det är svårt att ta sig fram med cykel. Det anges även att Gropegårdsgatan kan utvecklas med mer verksamheter som exempelvis restauranger, samt att Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden är stora barriärer som avgränsar området åt norr och söder.

Planprocess och linbana
Under kvällen var det även möjligt att ta reda på mer om hur planprocessen går till, och hur tidplanen ser ut för att ta fram detaljplanen.

Dessutom fanns det möjlighet att ställa frågor till ansvariga från linbaneprojektet om arbetet med att planera för en linbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen, med mellanstationer på Lindholmen och vid Västra Ramberget. Stationen Västra Ramberget planeras att placeras intill cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan, men arbetet med linbanan sker i en separat process som pågår parallellt med utvecklingen av Campus Lundby. I stort sett alla besökare som pratade med de ansvariga från linbaneprojektet var positiva till Linbanan, även om en del var oroliga över trygghetsaspekten, och hur nära de kommer husen. Flera tyckte att Linbanan skulle vara en tillgång för området och skapa goda förbindelser främst med Lindholmen och med staden. Några var

väldigt intresserade, och blev tillfrågade om att delta i en referensgrupp för linbanan.

Utveckling av området utifrån inkomna synpunkter
En bullerutredning har tagits fram med beräkningar över hur mycket buller som kommer alstras av den planerade bebyggelsen. Dessutom finns det en utredning som studerat befintliga bullernivåer för området. Utredningarna konstaterar att bullernivåerna från industrin håller sig inom gränsvärdena. Genom att det planeras bli färre transporter till området på sikt då lagerverksamheten inom området flyttas, bedöms framtida bullernivåer vara mindre än idag.

Bebyggelsen närmast enbostadshusen i norr hålls låg, mellan två till tre våningar, vilket enligt solstudier inte påverkar bostäderna nämnvärt. Volvos ambition är att fasader synliga från bostäderna ska ha väl genomtänkt utformning för att skapa en så bra koppling som möjligt till bostäderna.

Volvo ser positivt på att området används av olika grupper i samhället under olika tider på dygnet. Detta kommer man att arbeta med genom att öppna upp området och skapa grönområden som kan nyttjas av alla, inte enbart interna grupper.

Inom planuppdraget för Volvo Lundby ses det inte lämpligt att förtäta verksamhetsområdet med boende, då Volvos utveckling med en fördubbling av antalet verksamma i området behöver mycket markanspråk. Stora delar av området har dessutom miljötillstånd vilket medger en viss typ av verksamhet som inte är förenlig med bostäder. Dock kan det på sikt vara lämpligt att förtäta befintliga omgivande bostadsområden, vilket får hanteras i senare process. Det undersöks även möjligheten att tillåta hotellrum/övernattningslägenheter längs med Gropegårdsgatan, men det är viktigt att en sådan möjlighet inte inskränker på Volvos miljötillstånd, utan att de kan fortsätta driva sin befintliga verksamhet i området.

Inom arbetet med detaljplanen för området Volvo Lundby studeras gång- och cykelvägarna inom området, och förbättringar på gång- och cykelvägnätet kommer att ske längs med Prästvägen, Gropegårdsgatan samt längs med den nya kopplingen till Lundbyleden. Dessutom kommer cykelstråket genom det södra området mot Lammelyckan att förbättras med belysning och en större tydlighet i området för att öka trygghetskänslan. Önskemål kring övriga förbättringsåtgärder på cykelvägnätet hanteras inte i detta projekt, utan skickas vidare till Trafikkontoret.

Trafikalstring och parkeringsbehovet studeras inom planarbetet. Parkering för Volvos anställda ska inrymmas inom verksamhetsområdet, och ska inte ske på intilliggande bostadsgator. Volvo har för avsikt att informera internt om vilka parkeringsmöjligheter som gäller för anställda samt föreslå alternativa resvägar än med bil. Volvo ser även över olika initiativ som kan bidra till att anställda i ökad utsträckning tar sig till jobbet med kollektivtrafik.

Kommentarer på kollektivtrafiken samt hållplatsmiljöerna meddelas Västtrafik.

Områdena kring Prästvägen, hållplatsen Ramberget samt avskilda parkeringsplatser i söder kommer förändras när området utvecklas enligt planförslaget. Genom bland annat förbättrad belysning och ny bebyggelse bedöms områdena kunna upplevas tryggare.

Området runt cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan kommer utvecklas till att bli en ny entré till ett nytt innovationscentrum på området, och dessutom planeras en linbana uppföras inom området, vilket kommer förstärka platsen ytterligare på sikt. Dessutom föreslås Gropegårdsgatan utvecklas med mer kontor och serviceändamål, vilket förändrar karaktären på gatan.

Det pågår ett arbete inom Göteborgs stad med att studera hur stadens stora barriärer kan förändras. Genom anläggande av en linbana förbättras kopplingen mellan Lundby och Lindholmen och Järntorget. Längre österut längs med Hjalmar Brantingsgatan har arbete påbörjats för att omvandla gatan för att minska dess barriäreffekt.

Workshop SKA/BKA – Åtgärder och konsekvenser för detaljplan för Verksamheter m.m. vid Volvo Lundby

Det här dokumentet är en sammanställning av resultatet från workshopen den 13 december 2017. Syftet var att följa upp den första workshopen och dialogmötet med allmänheten, samt att konsekvensbeskriva de sociala aspekterna av förslaget. Workshopens resultat är viktigt för det fortsatta arbetet med planen och genomförandet, eftersom planens konsekvenser skapar förutsättningar för det sociala livet i och kring Volvos verksamhetsområde.

På workshopen deltog representanter från stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret, stadsdelsförvaltningen Lundby, park- och naturförvaltningen samt representanter från exploatören AB Volvo och deras konsulter. Workshopledare var Sonja Pettersson från Norconsult.

Beatrice Klein från SDF Lundby inledde med att sammanfatta de tidigare workshoparna och dialogmötet och förklarade vilka utmaningar och kvaliteter som identifierats i och kring planområdet.

Workshopens upplägg

De tre viktiga teman som identifierades efter den första workshopen fick utgöra grund för diskussionerna under denna workshop. Deltagarna delades in i tre smågrupper som fick diskutera utifrån varsitt tema: *Öppna upp, hela dygnet* och *mänskligare skala.* Diskussionen handlade om hur väl planen åtgärdar de utpekade utmaningarna och behåller de kvaliteter som idag finns i området. Grupperna fick skriva förklaringar på lappar och rita på illustrationskartan för att lättare kunna peka ut utmaningar, brister och potential.

Efter diskussionen i smågrupper samlades alla grupper och fick presentera de viktigaste slutsatserna för varandra. Därefter fick grupperna återigen diskutera, men denna gång hur återstående brister kan åtgärdas och när.

När diskussionen var klar fick alla värdera vilka tre åtgärder som är mest angelägna att genomföra. Workshopen avslutades med en diskussion om upplägget och återstående arbete. Resultatet av workshopen beskrivs nedan.

Gruppdiskussioner under workshopen

Konsekvenser av detaljplanen

Hela dygnet

- Fler grönytor möjliggörs i området.
- Planen möjliggör för verksamheter som riktar sig mot allmänheten i bottenvåningar. Viktigt att detta blir av, särskilt kring platsen i öst där linbana planeras.
- Topografin kan tas tillvara på för att möjliggöra fler utkiksplatser och sociala aktiviteter.

Mänskligare skala

- Områdets stängsel plockas till stor del bort och ersätts vid behov av byggnader, vilket ger en bättre rumsbildning. Nya mötesplatser bildas när området öppnas upp mer och vänder sig utåt.
- Parken bidrar till en mänskligare skala i området.
- Fler entréer till området gör det mer inbjudande att vistas där.
- Tillgängligheten till och i området förbättras av planen.

Öppna upp

- Området öppnas upp och blir mer tillgängligt när stängslen plockas bort.
- När området väl är mer öppet för allmänheten är det viktigt att skyltning visar att man faktiskt får röra sig genom området. Siktlinjer är viktiga.
- Kopplingen mellan Inlandsgatan och gång- och cykelbron över Lundbyleden förtydligas genom ett mer utbyggt gång- och cykelnät. Den nya kopplingen till Eriksbergsmotet blir också en ny möjlighet för både bilar och cyklister att ta sig över Lundbyleden.
- Cykelvägarna kring Ramberget kopplas ihop bättre med Gropegårdsgatan.

- Gång- och cykelvägen mellan Inlandsgatan och Lammelyckan blir ett tydligare, tryggare stråk.
- Ny cykelväg längs Prästvägen kopplar ihop Lammelyckan, Kohagsgatan och Solskiftesgatan mot Gropegårdsgatan.
- Planen samspelar med den pågående planeringen för linbanan och gör plats för Gropegårdslänken, vilket länkar samman området med andra delar av staden.
- Planen möjliggör fler mötesplatser, vilket öppnar upp området mer.

Utpekade behov som inte åtgärdas i planen

Hela dygnet

- Det finns fortsatt ett behov av en förbättrad koppling till Lindholmen. Däremot skapas förutsättningar för det genom att yta sätts av för den planerade linbanan samt en framtida Gropegårdslänk mellan Lundby och Lindholmen.
- Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan kommer fortfarande vara stora barriärer.
- Kollektivtrafik finns inte idag längs Gropegårdsgatan och själva linjedragningen är inte en fråga som regleras i detaljplanen. Däremot finns förutsättningar att trafikera Gropegårdsgatan med kollektivtrafik och Volvo för dialog med Västtrafik angående behovet.
- Det är viktigt att verksamheterna kring Gropegårdsgatan är öppna kvällstid, för att skapa mer liv över dygnet och undvika att det känns ödsligt och otryggt. Detaljplanen kan inte reglera öppettider eller styra mot kvällsöppna verksamheter.
- Förslaget har hittills inte skapat ett genare gångstråk till Ramberget, som skulle kunna förbättra kopplingen dit från planområdet.

Mänskligare skala

- Stora parkeringshus kommer att finnas inom området eftersom det är ett verksamhetsområde. Gestaltningen blir viktig för att undvika en ”omänsklig” skala.
- Nivåskillnaderna inom området kvarstår, vilket innebär utmaningar för tillgänglighet. I fortsatt planering är det viktigt att verka för att förbättra kopplingar och tillgänglighet, bl.a. i anslutning till linbanan och upp till Ramberget.

Öppna upp

- Linjedragningen av kollektivtrafiken är inte optimal idag, men det är en fråga som inte kan åtgärdas av planen.
- Fyrväpplingsgatan ingår inte i planområdet. Viktigt att arbeta även med denna gata genom att se över trottoarer samt belysning.

Åtgärder som inte regleras av detaljplanen, men som skulle kunna åtgärdas av stadens förvaltningar eller av Volvo

Hela dygnet

- Belysning kan monteras på X-hallen så att lyktstolparna plockas bort från trottoaren, där de idag är en fara och ett hinder.
- Skyltning till och från Eketrägatans hållplats. Vid hållplatsen kan en torgyta bildas med hjälp av markbeläggning. Viktigt att hållplatsen och torgytan utformas på ett tilltalande och tryggt sätt, eftersom det är en miljö där många vistas.
- Cykel- och bilpool. Hyrcykelsystem planeras vid Entré B i norr under 2018.
- Pop-up verksamheter längs Gropegårdsgatan så snart mark/lokal blir ledig.
- Volvo äger fastigheterna längs Gropegårdsgatan och styr över vilka hyresgäster det blir. Viktigt att arbeta aktivt för kvällsöppna verksamheter.

Mänskligare skala

- Entrén till Keillers park på Ramberget kan utvecklas.
- Gropegårdslänken hade varit bra att tidigarelägga.

Öppna upp

- Grönstråk vid Kohagsgatan och Prästvägen kan utvecklas.
- Cykelstråket längs Hjalmar Brantingsgatan kan rensas på sly, få ny skyltning, nya vägmarkeringar och renoverat bullerplank för att bli mer inbjudande.
- Passagerna under och över Hjalmar Brantingsgatan kan förbättras med trygghetsskapande åtgärder.
- Stråken som leder till Ramberget kan få ny skyltning och rensas på sly.
- Stråket Lammelyckan till Inlandsgatan kan rensas på sly samt få bättre belysning och skyltning mot bland annat Lindholmen.
- En gångpassage genom BC-byggnaden vore positivt. Viktigt att arbeta med siktlinjer och tydliggöra att det är allmänt och öppet i så fall.

Gemensam diskussion

Vad kan åtgärdas…

…nu?

- Tydliggöra stråk.
- Fräscha upp och rensa bland växtlighet.
- Byta ut skyltar.
- Hyrcykelsystem kommer att finnas vid B-porten från 2018, samt två stationer på Lindholmen.
- Stängsel försvinner vid Eketrägatan till sommaren 2018.
- Påbörja studier av en möjlig Gropegårdslänk.
- Åtgärda slitna bullerplank för att sträckor ska upplevas tryggare och mer attraktiva.
- Kartläggning av bristfälliga gång- och cykelvägar. Nätet behöver kopplas ihop för att få en tydligare orientering.

…snart?

- Koppla ihop området mot Lindholmen. Arbetet behöver en tidplan.
- Cykelväg längs Inlandsgatan är redan projekterad och kan byggas snart.
- Arbetet med cykelvägar inom och utanför planområdet kan starta innan bebyggelsen inom planområdet uppförs.
- Utåtriktade verksamheter är viktigt för att tidigt påbörja ett arbeta med platsidentiteten. Tyvärr finns inga tomma lokaler hos Volvo nu, men viktigt att ha i åtanke när byggordning planeras.
- Mobilitetsåtgärder för ett hållbart resande för verksamheterna inom området.

…sen?

- Bygga ut Gropegårdslänken för ökad koppling till Lindholmen.
- Kollektivtrafik längs Gropegårdsgatan.

Prioriterade åtgärder

Alla deltagare fick värdera vilka tre åtgärder som är mest angelägna att genomföra. De tre åtgärder som totalt sett prioriterades högst är *Verksamheter på befintliga stråk, Fler cykelvägar* och *Bättre koppling till Lindholmen.*

Verksamheter på befintliga stråk

- Det är viktigt att skapa verksamheter som riktar sig mot allmänheten och aktiva bottenvåningar på befintliga stråk, för att skapa förutsättningar för folkliv. Antalet boende i närområdet kanske inte är tillräckligt för att skapa underlag för kvällsöppna verksamheter. Kollektivtrafik behövs för att öka underlaget till verksamheter.
- Många aktörer söker plats i Frihamnen/Karlakvarteret nu. De skulle kunna funka som tillfälliga verksamheter även här om man hittar lokaler på området. Synd att uppställningsytor behövs under byggtid, annars hade det varit bra med pop-up-verksamheter och food trucks mm. Ha i åtanke när byggordning planeras.
- Möjligheter för åtgärder snart är begränsade. Största insatserna vid viktiga stråk bedöms kunna genomföras sen.
- Det kan skapas plats för tillfälliga event och utställningsfordon vid Motortorget respektive framför Penta.

Fler cykelvägar

- Trygg och vacker stad-projekt går att göra.
- Viktigt att kartläggningen om brister kommer till.
- Viktigt att skapa bra cykelvägar på båda sidor Gropegårdsgatan.
- Mobilitet är en fråga både för Volvo och för staden.

Koppling till Lindholmen

- Viktig fråga, men det finns bara som vision nu. Trafikverkets vägplan känns långt bort i tiden.
- Hyrcykelsystem i området och den kommande cykelvägen längs Inlandsgatan bidrar delvis, men frågan är större.