



Detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid västra Ramberget inom stadsdelen Rambergssaden

PLANBESKRIVNING

Granskningshandling april 2025

Innehållsförteckning

INLEDNING	3
ÄRENDEINFORMATION	3
SAMMANFATTNING	4
HANDLINGAR	5
DETALJPLANENS SYFTE	5
BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	6
BAKGRUND	6
PLANOMRÅDETS LÄGE, AVGRÄNSNING OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	6
HUVUDMANNASKAP	8
GENOMFÖRANDETID	8
PLANFÖRSLAGETS HUVUDDRAG	8
ÖVERVÄGANDEN SOM LIGGER TILL GRUND FÖR DETALJPLANENS UTFORMNING	22
MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	26
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	35
BESTÄMMELSER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	35
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	37
SAMMANFATTNING AV INNEHÅLLET I PLANERINGSUNDERLAGEN	42
KONSEKVENSER	51
SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	51
MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)	52
BULLER	54
PÅVERKAN PÅ MILJÖMÅLEN	55
PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN	57
SOCIALA KONSEKVENSER OCH BARNPERSPEKTIV	58
LANDSKAPSBILD	60
GENOMFÖRANDEFRÅGOR	62
MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	62
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	62
TEKNISKA FRÅGOR	64
EKONOMISKA KONSEKVENSER AV DETALJPLAN	69
ORGANISATORISKA FRÅGOR	69
PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING I GENOMFÖRANDET	71

GRANSKNINGSHANDLING

UPPLYSNINGAR	71
PLANERINGSUNDERLAG.....	71

Inledning



Figur 1: Bild över föreslagen utveckling sedd från Lundbyleden. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Ärendeinformation

Planbeskrivning upprättad: 2025-04-07

Aktbeteckning: 2 -5661

Detaljplanens namn: Kontor och mobilitetshubb vid västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsstaden

Kommunens namn: Göteborgs Stad

Planstart: 2021-12-14

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

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0190/22 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen.

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen: SBF-2023-00504

Handläggare SBF: Eva-Marie Pålsson

Tel: 031-368 16 00

eva-marie.palsson@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer Exploateringsförvaltningen: EXF-2023-00411

Handläggare EXF: Ann-Sofie Sjögren

Tel: 070-68 78 252

ann-sofie.sjogren@exploatering.goteborg.se

Sammanfattning

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en framtida utveckling av området för verksamheter som är kopplade till AB Volvos (Campus Lundbys) verksamhet, med lokaler för kontor, centrumverksamhet, tillfällig vistelse (exempelvis hotell) och viss del icke störande verksamheter, samt möjliggöra ett förbättrat kollektivtrafikutbud för verksamma och boende kring Campus Lundby i form av en mobilitetshubb.

Byggnader, stråk och torgytor ska utformas med stadsmässiga kvaliteter, det vill säga med aktiva bottenvåningar, väl gestaltade byggnader och utemiljöer där fasaderna möter de allmänna stråken på ett sätt som uppmuntrar till stadsliv. De högre byggnaderna kommer bli en del av stadens stads- och landskapsbild, och behöver därför gestaltas med stor omsorg.

Syftet är nedkortat och kan läsas i sin helhet i avsnittet *Detaljplanens syfte*.

Planområdets läge

Planområdet är beläget vid cirkulationsplatsen där Inlandsgatan och Gropegårdsgatan möts, vid Rambergets västra fot, i sydöstra delen av Volvo Lundbys verksamhetsområde. Området ligger cirka 2,5 kilometer nordväst om Göteborgs centrum fågelvägen.

Planförslagets huvuddrag

Inom planområdet möjliggörs i huvudsak markanvändningarna kontor, med centrumverksamhet i bottenvåningarna som kan tillföra service inom området. I kvarterets östra byggrätt möjliggörs även för "O - tillfällig vistelse", som exempelvis hotell. I den västra byggrätten möjliggörs det för Z, vilket innebär att icke störande verksamheter som exempelvis labb kan komma att bli aktuellt här. I den lilla paviljongen i norr medges centrumändamål.

Detaljplanen medger ett stråk för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik genom kvarteret. I den norra delen av stråket möjliggörs utbyggnad av ett busshållplatsläge. I öst/västlig riktning möjliggör planen för ytterligare ett stråk, som planeras få en mer grön karaktär. I korsningen där stråken möts möjliggörs en yta med torgkaraktär.

Byggnadsstrukturen består av tre större byggrätter samt en mindre byggnad som planeras ha en paviljongkaraktär. Byggnaderna samlas kring bussgatan med hållplatsläget i norr och den centralt placerade ytan med torgkaraktär. Bebyggelsen, stråken och torgfunktionen planeras som kvartersmark.

Området ligger i en stadsdel präglad av Hisingens industrihistoria. I gällande detaljplan från 2019 medges på platsen höga byggnader och bebyggelsen skulle tillsammans med den då parallellt planerade, och numera nerlagda, linbanan bilda ett nytt landmärke i staden. Föreliggande detaljplaneförslags byggnadsvolymer och höjder bygger vidare på tanken om att områdets byggnader kan bilda ett nytt landmärke.

Överväganden som ligger till grund för detaljplanens utformning

Planen överensstämmer med översiktsplanen.

Handlingar

Planhandlingar

Plankarta med planbestämmelser

Planbeskrivning (denna handling)

Övriga handlingar

Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)

Illustrationsritning

Grundkarta

Samrådsredogörelse

Planeringsunderlag

Sist i handlingen finns en referenslista med samtliga utredningar och andra planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning.

Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en framtida utveckling av området för verksamheter som är kopplade till AB Volvos (Campus Lundbys) verksamhet, med lokaler för kontor, centrumverksamhet, tillfällig vistelse (exempelvis hotell) och viss del icke störande verksamheter, samt möjliggöra ett förbättrat kollektivtrafikutbud för verksamma och boende kring Campus Lundby i form av en mobilitetshubb.

Inom mobilitetshubben ges förutsättningar för ett utbud av olika transportmedel, där fordon kan parkeras, laddas, hyras eller lånas. Stort fokus läggs på hållbar mobilitet där ett nytt busshållplatsläge och ett nytt gång- och cykelstråk anläggs. Även plats för låncyklar, elsparkcyklar samt Volvo-interna shuttelbussar avses ordnas.

Utöver mobilitetsfunktionerna kopplade till transport möjliggör planen även för service för verksamma och boende i form av exempelvis cykelservice, paketutlämning, gym, café/restaurang.

Ambitionen är att ytorna mellan bebyggelsen utformas som ett allmänt tillgängligt stråk för bussar, cyklister och fotgängare, med anslutande ytor av torgkaraktär.

Byggnader, stråk och torgytor ska utformas stadsmässigt, det vill säga med aktiva bottenvåningar, väl gestaltade byggnader och utemiljöer där fasaderna möter de allmänna stråken på ett sätt som uppmuntrar till stadsliv. De högre byggnaderna kommer bli en del av stadens stads- och landskapsbild, och behöver därför gestaltas med stor omsorg. Syftet är att uppnå en hög arkitektonisk kvalitet på den nya bebyggelsen.

Beskrivning av detaljplanen

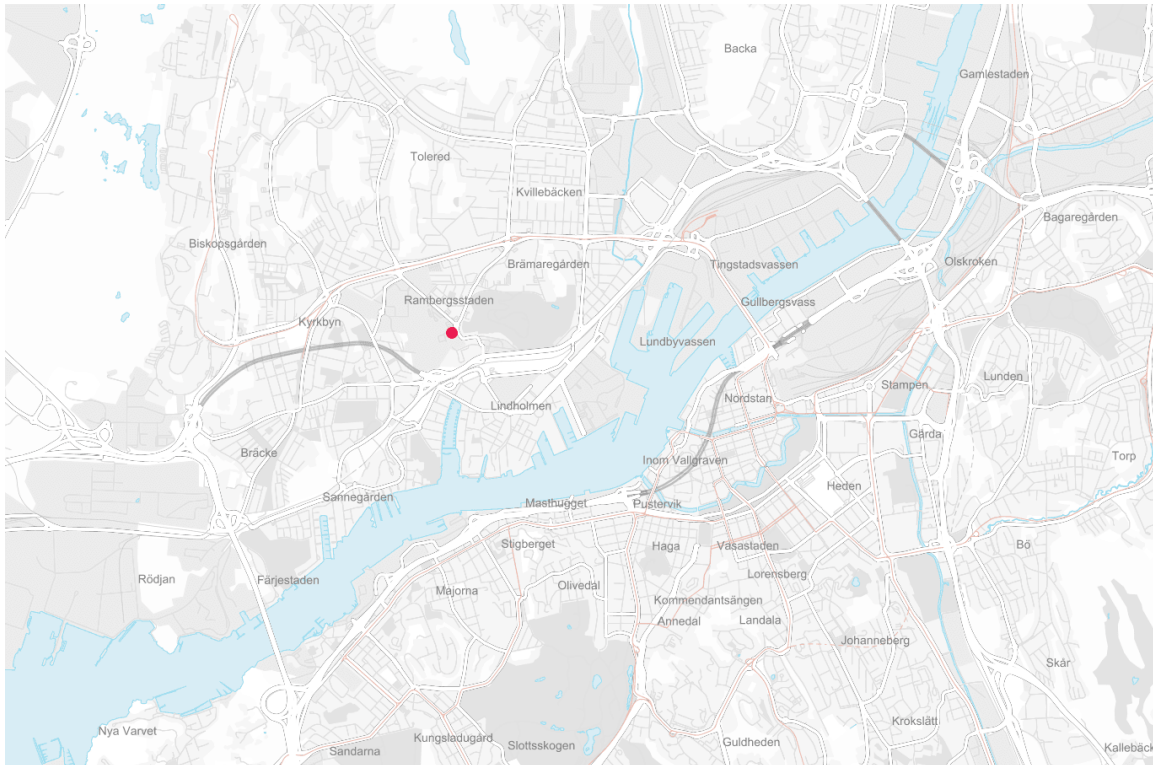
Bakgrund

Vid framtagande av *Detaljplan för verksamheter vid Volvo Lundby* som vann laga kraft 2019 lämnades en yta intill cirkulationsplatsen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan utanför planområdet. Ytan ingick istället inom planområde för stadslinbana station Västra Ramberget, som var planerad att vara ett av hållplatslägena för stadslinbana mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen. Detaljplanen för linbanestationen avbröts 2020, varpå ytan nu behöver planläggas för att ingå i resterande verksamhetsområde för Campus Lundby. Även ytorna närmast det område som tidigare ingick i linbane-planen har studerats för att möjliggöra en justering av byggrätterna för att skapa en bra helhet i området.

Området är en prioriterad plats i utvecklingen av Campus Lundby och AB Volvos verksamhet i Göteborg. Eftersom det inte är aktuellt med linbana till området längre, så behöver kollektivtrafiken ses över för att säkerställa god tillgänglighet till området med andra färdssätt än bil. AB Volvo vill etablera en mobilitetshubb i området med bland annat kollektivtrafikhållplats, hyrcyklar, cykelparkering, angöring för Campus Lundby-shuttlar som förflyttar folk inom verksamhetsområdet, samt olika typer av service. Staden har därför tillsammans med AB Volvo och Västrafik studerat möjligheterna att utifrån de nya planeringsförutsättningarna förstärka den allmänna kollektivtrafiken och förutsättningarna för hållbar mobilitet.

Planområdets läge, avgränsning och markägoförhållanden

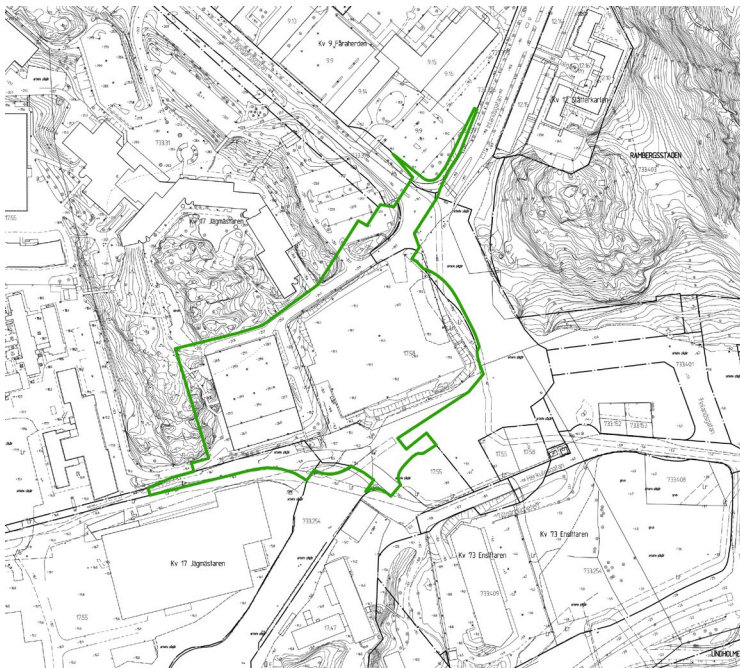
Planområdet är beläget vid cirkulationsplatsen där Inlandsgatan och Gropegårdsgatan möts, vid Rambergets västra fot, i sydöstra delen av Volvo Lundbys verksamhetsområde. Området ligger cirka 2,5 kilometer nordväst om Göteborgs centrum fågelvägen.



Figur 2: Röd markering visar planens läge i staden.

Planområdet omfattar cirka 2,6 hektar och ägs till största delen av AB Volvo.

Göteborgs Stad och Göteborgs Stads bostadsaktiebolag äger vardera mindre delar av marken inom planområdet. Avgränsningen av planområdet har utgått från avgränsningen för detaljplanen för linbanestation. Planen omfattar även de byggrätter som angränsade till linbanestationen för att anpassa dem till de nya förutsättningarna i området, samt ytor för att förbättra hållplatslägen på Inlandsgatan och Gropegårdsgatan.



Figur 3: Planområdesgräns visad med grön linje.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Tio år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.

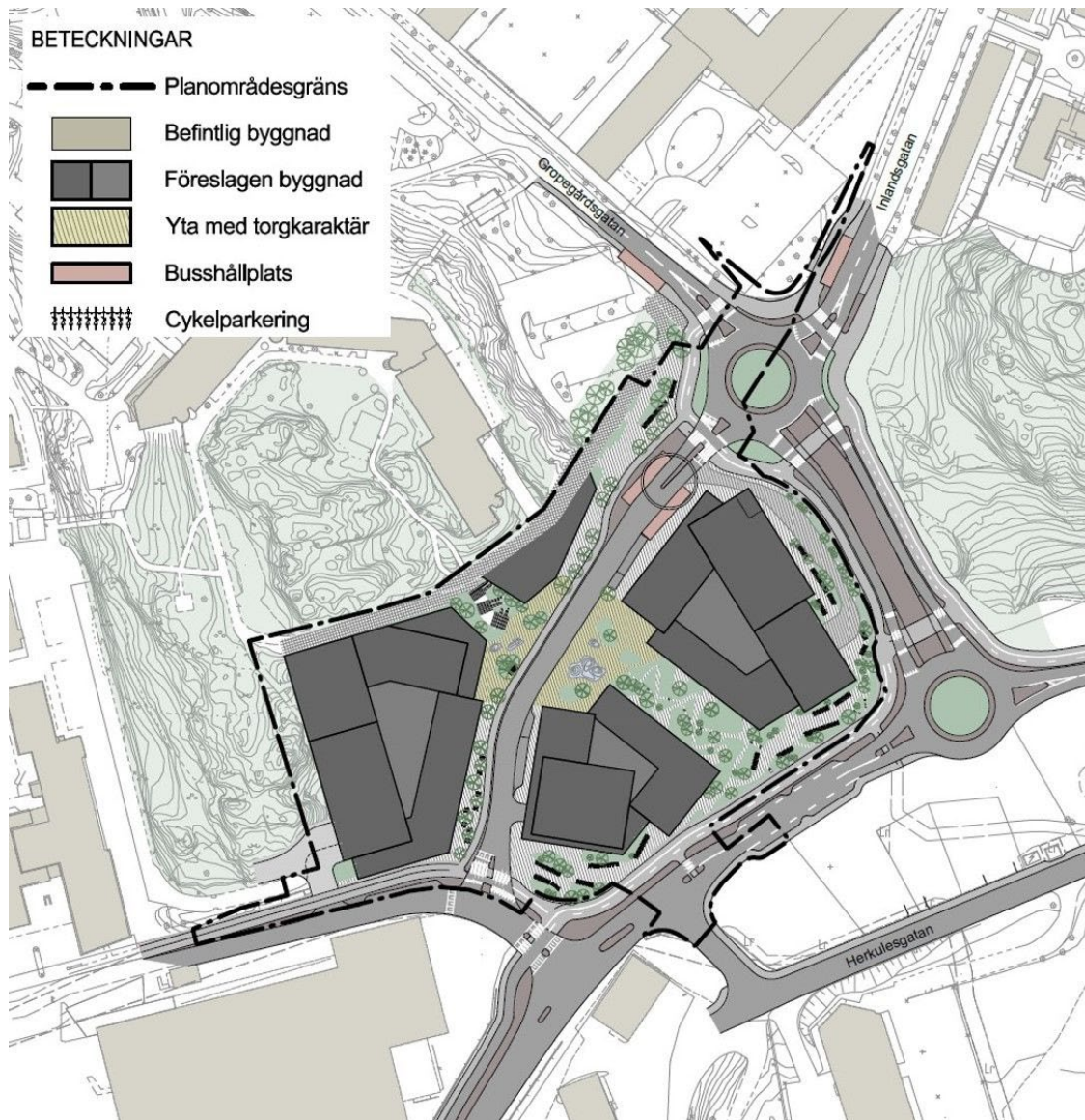
Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Ett undantag är dock om en ändring är nödvändig på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Ett annat undantag är införande av fastighetsindelningsbestämmelser.

Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram en ny plan, ändrar eller upphäver gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen och som försvinner när den ursprungliga planen ändras, ersätts eller upphävs.

Planförslagets huvuddrag

Området är en prioriterad plats i utvecklingen av Campus Lundby och AB Volvos verksamhet i Göteborg. Inom planområdet möjliggörs i huvudsak markanvändningen kontor, med centrumverksamhet i bottenvåningarna som kan tillföra service inom området. I kvarterets östra byggrätt möjliggörs även för "O - tillfällig vistelse", som exempelvis hotell. I den västra byggrätten möjliggörs det för Z, vilket innebär att icke störande verksamheter som exempelvis labb kan komma att bli aktuellt här. I paviljongen i norr medges centrumändamål.

Detaljplanen medger utbyggnad av ett nordsydligt diagonalt stråk för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik genom kvarteret. I den norra delen av stråket möjliggörs utbyggnad av ett busshållplatsläge. I öst/västlig riktning möjliggör planen för ytterligare ett stråk, som planeras få en mer grön karaktär. I korsningen där stråken möts möjliggörs en yta med torgkaraktär. Ambitionen är att utvecklingen på platsen, i samspel med funktionerna i mobilitetshubben, ska utgöra en framtida knutpunkt för AB Volvos medarbetare och samtidigt vara en öppen och inbjudande del av Lundby för allmänhet som passerar området.



Figur 4: Illustrationskarta över planområdet.

Bebyggelse

Byggnadsstrukturen i planområdet öppnar upp för de offentliga flödena med särskilt fokus på gående, cyklister och kollektivtrafik. Den byggda strukturen i planområdet består av tre större byggrätter samt en mindre byggnad som planeras ha en paviljongkaraktär. Byggnaderna samlas kring bussgatan med hållplatsläget i norr och en centralt placerad yta med torgkaraktär, vilket formar en naturlig centrumpunkt i området med utsikt i sydost mot staden. Bebyggelsen, stråken och torgfunktionen planeras som kvartersmark.

Området ligger i en stadsdel präglad av Hisingens industrihistoria. I gällande detaljplan från 2019 medges på platsen höga byggnader och bebyggelsen skulle tillsammans med den då parallellt planerade, och numera nerlagda, linbanan bilda ett nytt landmärke i staden. Föreliggande detaljplaneförslags byggnadsvolymer och höjder bygger vidare på tanken om att områdets byggnader kan bilda ett nytt landmärke. Vissa justeringar har dock gjorts jämfört med gällande detaljplan, exempelvis har höjderna på bebyggelsen i

öster närmast Ramberget sänkts till 18 våningar för bättre anpassning i förhållande till Ramberget. Den västra byggnaden tillåts ha en nockhöjd som möjliggör en bebyggelse på upp till 24 våningar, medan den södra byggrätten regleras till en nockhöjd som möjliggör 12 våningar för att säkra goda solförhållanden och mikroklimat på torgytan.

Vidare planeras byggnadsvolymer att möta naturen och den naturliga topografin genom att bebyggelsen trappas ner mot naturområdet norr om planområdet, så att denna lyfts fram och tillgängliggörs med en ny trappa. Den nya strukturen syftar till att förlänga landskapet i de öppna stråken och skapa en ny grön entré till Campus Lundby.

Trots höga byggnadshöjder är mänsklig skala och upplevelse från ögonhöjd en viktig aspekt i utformningen av bebyggelsen. Volymer delas in i mindre delar genom förskjutningar och nischer och trappar ner till cirka tre våningar mot den öppna torgfunktionen i hjärtat av planområdet. Även längs det diagonala busstråket trappas bebyggelsen bitvis ner. Tillsammans med detta och att planen medger levande bottenvåningar kan en stadsmässighet och en varierad upplevelse skapas för besökare som rör sig och färdas i området. Strukturen bidrar också till att skapa ett behagligt mikroklimat i gatu- och torgmiljöer som inbjuder till vistelse.



Figur 5: Perspektivbild över möjlig utveckling av området vid torgytan sett mot den gröna höjden i norr.
(Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Gestaltning

Den tänkta arkitekturen i planområdet tar avstamp i och inspireras av arkitekturen av de omgivande industriella byggnaderna i AB Volvos verksamhetsområde från 1920-talet, vilka har ett enhetligt och dekorativt uttryck med fönstersättning som varierar i rytm i vertikalt led. Fasaderna i planområdet planeras att gestaltas med en liknande dynamik, med markerade vertikala element och en fönstersättning som har en variation i rytm mellan olika våningar, framför allt i den översta våningen och bottenvåningen.

Det avses läggas stort fokus på utformningen av bottenvåningarna, särskilt de kring torget men även på de bottenvåningar som möter stadens gator för att skapa ett levande stadsrum. Exempel på detta kan vara en avvikande höjd och fönstersättning i bottenvåningarna och en avvikande rytm i fasadelementen. En markerad bottenvåning kan också skapas genom ändring i materialstrukturen eller avvikande material. Viktiga

delar av bottenvåningen, såsom entrépartierna, kan även markeras med avvikande dekorativ detaljering, material eller en nisch. Parkering i byggnaderna sker i huvudsak under mark för att inte vara synlig i markplan, och skapa ytor som kan upplevas som mörka och otrygga.

Fasaden kan gestaltas med element som varierar i djup för att skapa skuggverkan och ytterligare mjuka variationer i utformningen av bebyggelsen. Materialen avses, framför allt i lågdelarna, ha ett levande uttryck med textur som kan ge detaljrik upplevelse på nära håll. Fasadmaterial kan vara trä, tegel, sten eller keramiska element. Takfoten på de lägre byggnaderna markeras med högre detaljnivå för att skapa en dekorativ avslutning på byggnaderna.

De höga byggnadernas utformning planeras också hämta inspiration från 20-talets historiska byggnader. Dominerande vertikala element skapar rytm som kan upplevas från långt håll. Elementen kan med fördel skapa ett fasaduttryck där två eller flera våningar framstår som en hög våning. Även de höga volymerna kan avslutas med en markerad dekorativ takfot – "en krona" som kan upplevas på avstånd och skapa en enhetlig komposition och helhet mellan de låga och de höga volymerna.

Vidare kan det med fördel finnas variationer i fönstersättning, fasadmönster och material mellan de olika byggnaderna inom kvarteret, även om variationerna inte bör vara så stora att området känns spretigt och inte uppfattas som en helhet.

Gröna tak vore ett positivt element då det stödjer ekosystemtjänster. Även fasaderna, särskilt på de låga volymerna, kan få ett grönt uttryck med klättrande vegetation eller vegetation integrerat i fasaden.



Figur 6: Perspektivbild över möjlig utveckling av den södra byggrätten sedd från nya länken till Eriksbergsmotet. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)



Figur 7: Perspektivbild från norr över den östra byggrätten mot Inlandsgatan. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)



Figur 8: Perspektivbild över föreslagen bebyggelse och dess höjder. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Planen reglerar gestaltningen av bebyggelsen genom följande bestämmelser:

- Sockelvåning ska utformas med särskiljande uttryck från övrig fasad.
- Fasad i anslutning till takfot ska utformas med särskiljande uttryck från övrig fasad.
- Parkering får endast anordnas under mark, sammanlagt maximalt 90–100 parkeringsplatser inom med f₆ eller f₇ betecknade områden. Inom med f₆ betecknade områden ska körbara nedfarter inrymmas inom byggnad.

- Tekniska utrymmen på tak ska integreras i gestaltningen. Tekniska utrymmen och övriga installationer på tak ska placeras indragna minst 2 meter från fasadliv.
- Inom användningsområdet får mindre byggnadsdelar sticka upp högst 4.0 meter över angiven nockhöjd och ha en sammanlagd area om 150 m².

Därutöver reglerar planen att entréer ska finnas inom utpekade egenskapsområden mot söder och öster, för att undvika helt stängda fasader och ge förutsättningar för aktiva fasader mot stadens vägnät.

Ett gestaltningsprogram har tagits fram för detaljplanen (Henning Larsen, 2025-04-07) för att tydligare beskriva och förklara den tänkta gestaltningen i området.

Landskap

Landskapet inne i planområdets öppna rum planeras ha två olika uttryck, vilka också relaterar till deras funktion. Det öst/västliga stråket planeras att ha en grön karaktär, medan det nord/sydliga stråket har en tydlig urban karaktär. En öppen yta med torgfunktion bildas i mötet mellan de två karaktärerna och stöds rumsligt av det omgivande landskapet och byggnaderna. Torget utgör ramen för stadslivet för både anställda i Campus Lundby och boende i närområdet.

Det nord/sydliga stråket med bussgatan är tänkt att ha en urban karaktär med en markbeläggning som skapar förståelse för flödena i området. Längs med stråket kan mindre rader och grupper av rumsskapande träd i utskurna rabatter placeras, vilket skapar en naturlig avgränsning mellan gång- och körbanor.

Det öst/västliga stråket planeras få en karaktär av en ravin i en bergsluttning där växter med inspiration från den omgivande naturen, i form av låga marktäckande växter och rumsskapande träd, skapar en grön förbindelse. En sluttande passage med inbyggda trappor och sittytor förbinder berget norr om planområdet till gatan i sydöst och skapar platser för pauser och vila, med utsikt mot den omgivande naturen och Göteborgs centrum.

Regnvattenbäddar planeras både på torget, där de två stråken korsas, samt längs med den östra delen av det öst/västliga stråket. Bäddarna ska ge en grön karaktär till området med marktäckande vegetation kombinerat med träd, men också användas för att samla upp regnvatten så att avloppssystemet belastas mindre.

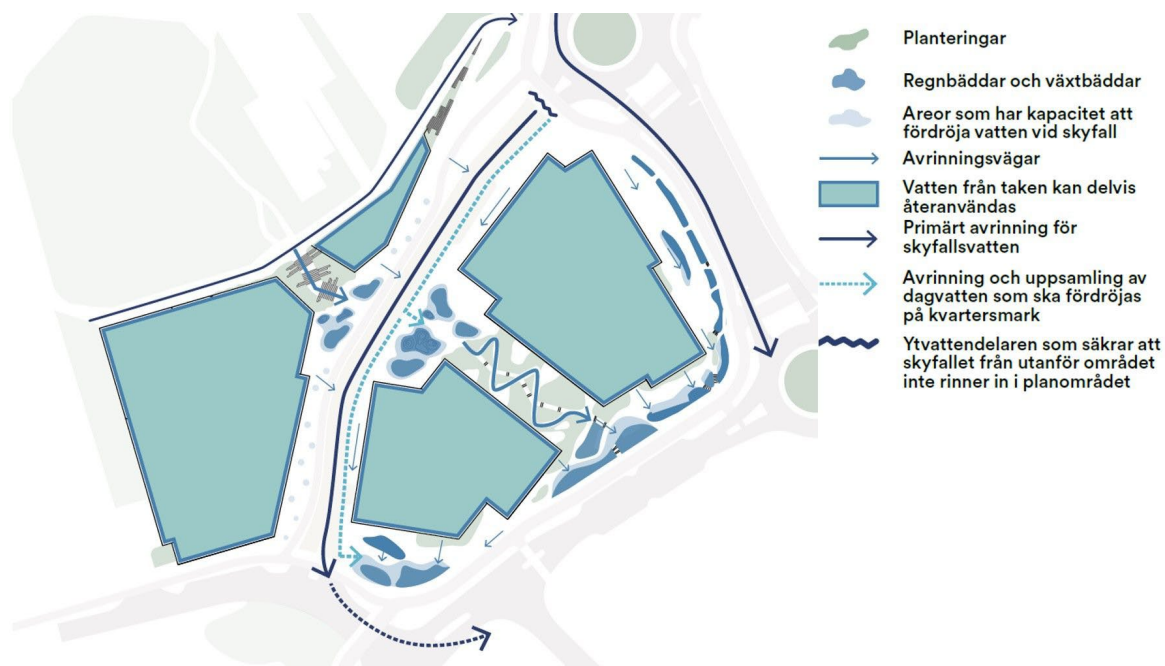
Längs plangränsen i söder och öster bildar växtbäddar med träd en grön avgränsning mot cykel- och biltrafik längs den nya väglänken mellan Eriksbergsmotet och Inlandsgatan. De skapar också en rumslighet som gör att cykelparkeringarna blir mindre iögonfallande. En mer hårdgjord markbeläggning runt byggnaderna understödjer flöden för gående i området.



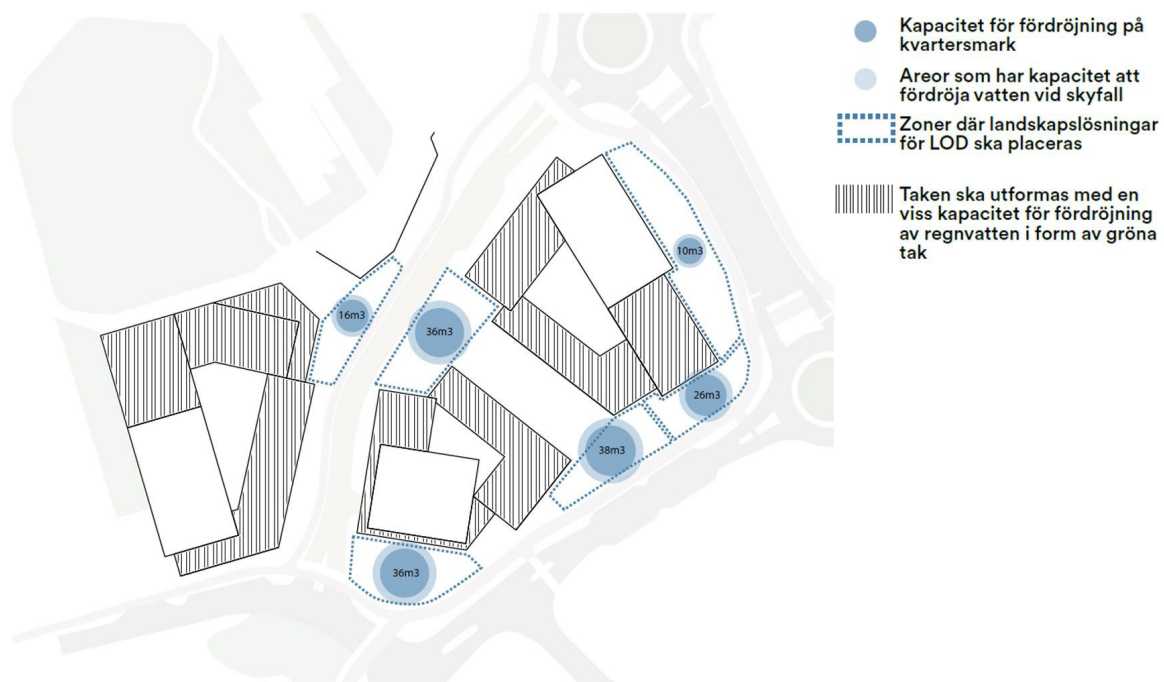
Figur 9: Perspektivbild från torgytan med utblick mot staden söderut. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Dagvattenstrategi

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram (Kretslopp och Vatten, 2023-09-23). Landskapet på kvartersmark ska utformas för att möjliggöra lokalt omhändertagande av regnvatten (LOD). Den totala fördröjningsvolymen inom kvartersmark ska uppgå till minst 94 m³. Dagvatten vid mindre regn ska ledas i bussgatan och samlas upp i växtbäddar eller i sänkta hårdgjorda ytor. Växtbäddar med kapacitet för hantering av dagvatten ska placeras på torget och i förgårdsmark där kvartersmark möter allmän plats. Bilden nedan visar principerna för LOD med avrinningsvägar och möjlig placering av planteringsbäddar och regnbäddar. Den visar även vägar för avrinning vid skyfall för de delar som ligger inom kvartersmarken. Skyfallsvatten ska enligt utredningen primärt hanteras utanför planområdet.



Figur 10: Principer för dagvattenhantering i plan



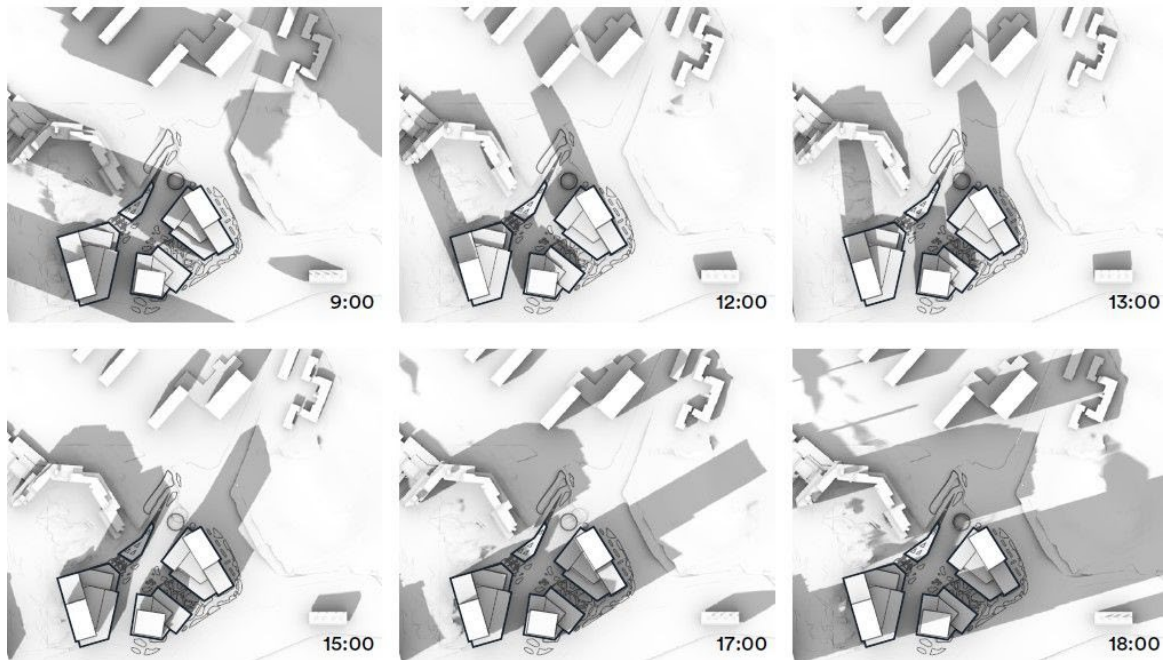
Figur 11: Kapacitet för lokal fördröjning av regnvatten.

Skuggning

En skuggstudie har tagits fram för hur föreslagen bebyggelse påverkar omgivningen (Henning Larsen, 2024-11-26). Studien visar att vid vårdagjämningen så sker en liten skuggpåverkan på hörnet på en befintlig bostadsbyggnad mitt på dagen, men att det främst är en parkeringsplats som påverkas av skuggning. På eftermiddagen skuggas

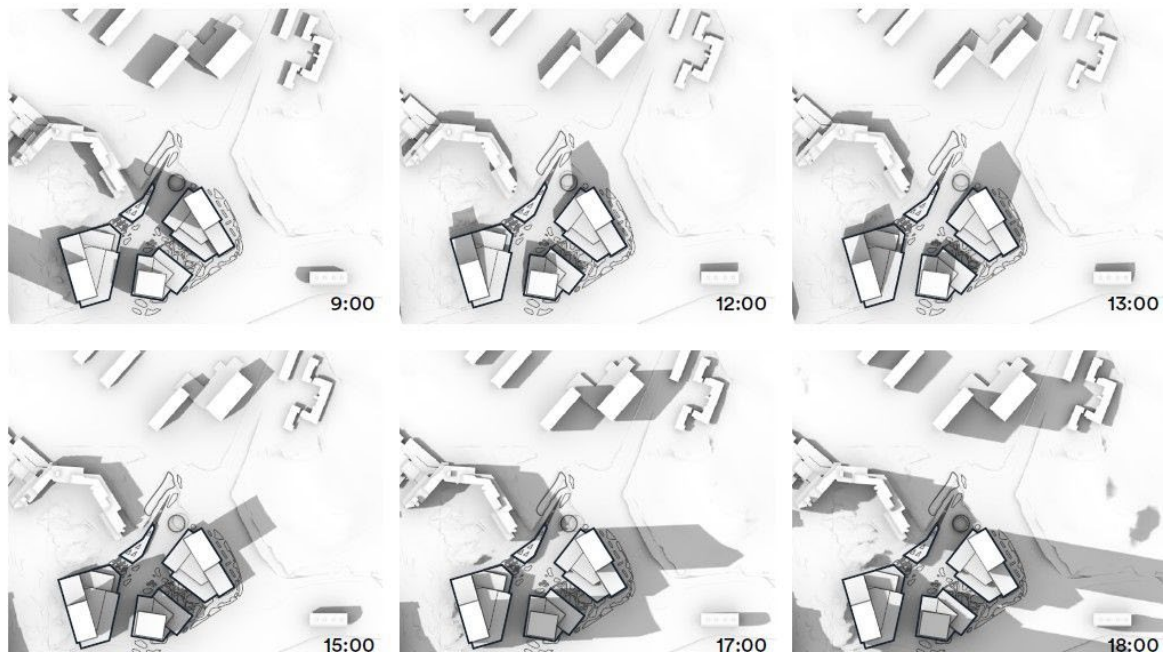
Ramberget av den höga byggnadsdelen på den östra byggrätten, men då högden är så pass smal så vandrar skuggan relativt snabbt så att en markyta bara skuggas en kort stund.

Skuggstudie - 22:a mars



Vid 22 juni så sker ingen skuggpåverkan på kringliggande bostadsfastigheter. En liten skuggning med vandrande skugga kommer ske på Rambergets västra kant under eftermiddagen.

Skuggstudie - 22:a juni



Bevarande, rivning

Vid planens genomförande kommer ett befintligt parkeringshus att rivas. Ingen annan befintlig bebyggelse finns inom planområdet.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Detaljplanen är en del av en stadsomvandlingsprocess som innebär en annan användning och andra egenskaper för området. Med de nya kopplingar som byggs ut inom ramen för tidigare detaljplan kopplas Lundby och Rambergsstaden till Eriksberg och Norra Älvstranden och bidrar därigenom till översiktsplanens strategier om en nära och sammanhållen stad. Genom denna detaljplan förstärks kopplingen ytterligare samtidigt som den bidrar till en större täthet genom fler arbetsplatser i området. Detaljplanen innebär att ett nytt stråk skapas genom planområdet för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Stråket ligger på kvartersmark, men syftet är att det ska vara öppet för allmänheten och användas dygnet runt.

Gator, gång- och cykelvägar

Inom området pågår en förstärkning och komplettering av det gatunät som planområdet ansluter till. Inlandsgatan, öster om planområdet och den nya länken mot Eriksbergsmotet är betydelsefulla gator i det kommunala gatunätet och beskrivs som uppsamlingsgator i Göteborgs Trafiknätsplan. Uppsamlingsgatorna ska vara fria från in- och utfarter. Genom detaljplanen anläggs lokala anslutningsgator och kvartersgator. I planarbetet har möjligheten att trafikera med buss genom kvarteret skapats via den kvartersgata som också fungerar för parkering för rörelsehindrade (PRH) och lastning och lossning till kvarterets verksamheter, samt för in- och utfart från parkeringsanläggningar. Förutsättningen för att detta ska fungera är att genomfartstrafik i övrigt begränsas. Det är också möjligt att anlägga en mjuktrafikrum inom prickad kvartersmark längs med kvarterets nordöstra sida (mellan den östra byggrätten och Inlandsgatan) för att möjliggöra in- och utfart till parkering samt lastning och lossning till den östra byggrätten från bussgatan i norr.

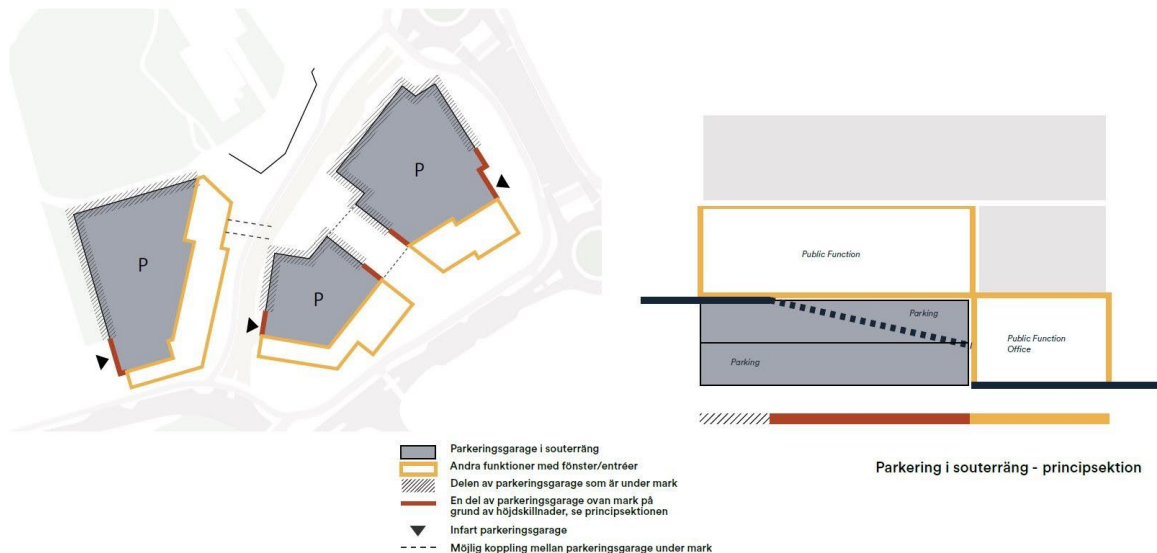
De nya gång- och cykelstråken genom området förväntas främst leda resenärer till planområdet och vidare in mot Campus Lundby och ska ses som ett komplement till pendelcykelstråket längs med Inlandsgatan och den nya länken mot Eriksbergsmotet.

Befintlig infartsväg norr om planområdet planeras att få en mer nordlig angöring från Gropegårdsgatan, inom Volvos verksamhetsområde.

Parkering / cykelparkering

Parkeringsförsörjningen i området har studerats i en särskild mobilitets och parkeringsutredning (COWI, 2024-04-15). Det parkeringsbehov som detaljplanen genererar planeras delvis att förläggas i underjordiska parkeringsanläggningar inom detaljplanen. Resterande parkeringar lokaliseras utanför detaljplaneområdet, men inom området för Campus Lundby. På den nya länken mot Eriksbergsmotet anläggs ett mindre antal parkeringsplatser som fungerar som korttidsparkering och som tillgängliggör eventuella entréer åt söder. Det totala behovet av parkeringsplatser för bil varierar marginellt beroende på om den östra byggrätten blir hotell eller kontor. Behovet uppgår

till mellan 509 och 514 parkeringsplatser. Av dessa bedöms cirka 190 parkeringsplatser rymmas inom planområdet. Genom att planen reglerar parkering som användning möjliggörs att gemensamhetsanläggningar för parkering kan tillskapas.



Figur 12: Principskiss över infarter till parkeringsgarage och sektion som visar att delar av garaget blir synligt ovan mark.

Området har stora höjdskillnader, vilket gör det rationellt att använda de mörka inre lägena i souterräng för parkering och andra funktioner som inte kräver dagsljus. Alla tre byggnadsvolymer ska huvudsakligen ha funktioner med fönster i de ljusa delarna av souterrängvåningarna (restaurang, kontor, etc.) för att säkerställa att de anslutande stadsrummen är trygga och attraktiva. Parkering ska huvudsakligen vara under mark, med undantag för begränsade delar av fasaderna där volymerna anpassas till höjdskillnaderna. Infarter till parkeringsgaragen visas i principskissen ovan, där det till den östra byggrätten finns två alternativa infarter - en via bussgatan och runt byggnaden i norr för infart på östra sidan av byggnaden, samt via den södra byggrätten genom en underbyggnadsrätt mellan byggnaderna.

Cykelparkering behövs, utöver för verksamheternas egna behov, också för besökare och tillresta till området. Utrymme för lättillgänglig cykelparkering ordnas vid bland annat hållplatserna i korsningen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan. För en god måluppfyllelse i förhållande till stadens Trafikstrategi behöver cykelparkeringen vara tillgänglig, nära målpunkterna och hålla en god standard. Planen möjliggör att skärmtak för cykelparkering kan uppföras på ytor som i övrigt inte får bebyggas (prickad mark). Cykelparkeringar för verksamheterna kommer att rymmas på egen fastighet både i garage och på öppna markytor inom planområdet. Även behovet av cykelparkeringar varierar beroende på om östra byggrätten blir hotell eller kontor. Behovet uppgår till mellan 602 och 762 parkeringsplatser.

Kollektivtrafik

Detaljplanen innebär en omfattande utbyggnad av kontors- och verksamhetsytor vilket förväntas leda till ett ökat resande. Med målet om en utveckling i linje med trafikstrategin

för Göteborgs stad behöver detta resande i ökad grad ske med kollektivtrafik, samt gång- och cykeltrafik.

Genom planen möjliggörs att nya hållplatser byggs ut inom kvartersmark, inom Volvos verksamhetsområde, samt på allmän plats vid korsningen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan. Avsikten är att hållplatserna tillsammans med andra mobilitetsfunktioner ska fungera som en mobilitetshubb och ett samlat hållplatsläge för den planerade förstärkningen av kollektivtrafiken genom området. Då området planeras byggas ut först från år 2029 så kommer det vara aktuellt att trafikera bussar genom planområdet först därefter.



Figur 13: Perspektivbild över nya busshållplatsläget och det urbana stråket genom kvarteret. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Mobilitet

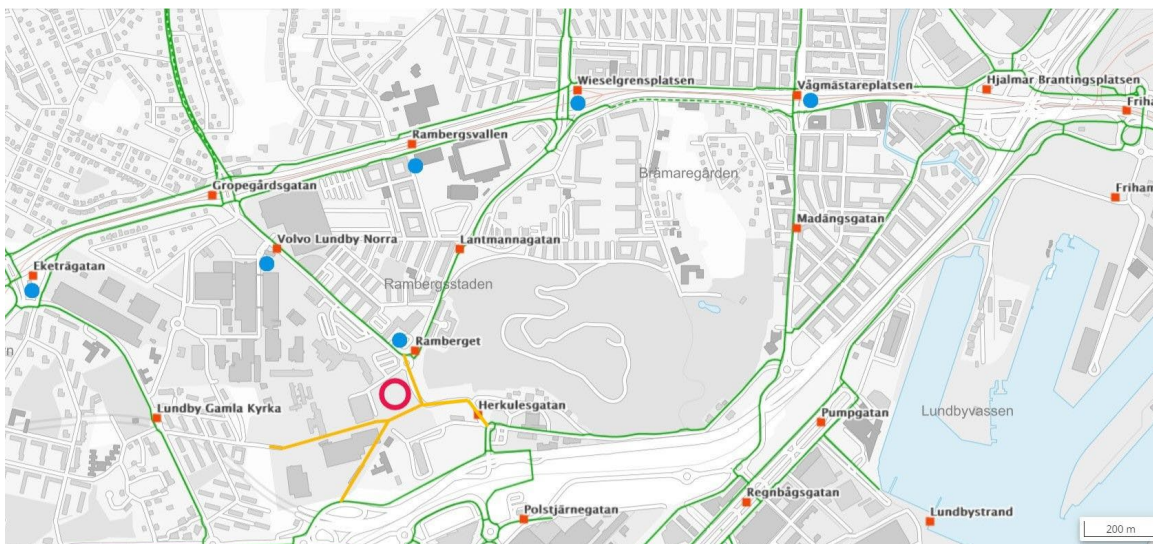
Planområdet ligger söder om Hjalmar Brantingsgatan som är ett starkt kollektivtrafikstråk med både spårvagn och buss, med hållplatsläget Gropegårdsgatan cirka 750 meter från planområdet. Nordöst om planområdet ligger Hjalmar Brantingsplatsen som är en av Hisingens största kollektivtrafik-knutpunkter. Från Hjalmar Brantingsplatsen trafikeras i dagsläget en busslinje hållplatsen Ramberget som ligger i direkt anslutning till planområdet. Via det lokala gatuvägnätet är det även möjligt att ta sig till Eketrägatan nordväst om planområdet, som också är en större knutpunkt för både spårvagn och buss. Längs Hjalmar Brantingsgatan finns ett pendelcykelstråk, och en gång- och cykelbana längs Gropegårdsgatan förbinder hållplatsen Gropegårdsgatan i norr med planområdet. Det håller även på att byggas en gång- och cykelväg söderut från planområdet på den nya väglänken till Eriksbergsmotet. I planområdets norra del finns en Styr och ställ-station med hyrcyklar. På något längre avstånd finns idag Styr och ställ-stationer vid Eketrägatan hållplatsområde och AB Volvos B-portsområde samt på flera platser i anslutning till kollektivtrafikhållplatser längs med Hjalmar Brantingsgatan. Redan idag finns alltså ett visst utbud av micro-mobilitetslösningar som förbinder planområdet till Hjalmar Brantingsgatans kollektivtrafikstarka utbud.

GRANSKNINGSHANDLING

Den nya busshållplats som tillkommer i norra delen av planområdet avses ha kapacitet för utökad kollektivtrafik samt kompletterande "shuttlebussar" som drivs av AB Volvo. För att stärka upp mobiliteten ytterligare planeras andra mobilitetsfunktioner placeras i anslutning till eller inom kort gångavstånd från busshållplatsen. I planen beräknas yta finnas för cirka 250–300 cykelparkeringsplatser utomhus för besökare till området. Ytterligare upp till 700 cykelparkeringsplatser planeras i byggnaderna, som primärt ska användas av de verksamma i området. AB Volvos ambition är att kombinera cykelparkeringar med faciliteter som stödjer cykelpendling, såsom duschar och cykelverkstäder med mera. Det finns också flexibla områden för uppställning av andra mikromobilitetsåtgärder, exempelvis elsparkcyklar eller ytterligare låne- och hyrcyklar som kan drivas av Göteborgs stad eller genom initiativ från AB Volvo.

Inom ramen för detaljplanen ska mobilitetsavtal tecknas mellan AB Volvo och Göteborgs Stad, för att sänka parkeringstalen för bil och uppmuntra till ett hållbart resande, i enlighet med framtagna mobilitets och parkeringsutredning (COWI, 2024-04-15). Vilka åtgärder som planeras inom ramen för mobilitetsavtalet kan läsas under rubriken *Planeringsförutsättningar/Sammanfattning av innehållet i planeringsunderlagen/Övriga utredningar/Mobilitets- och parkeringsutredning*, samt i själva utredningen.

Inom planarbetet har staden identifierat att det vore positivt med ytterligare stärkta mikromobilitetslösningar i den norra delen av AB Volvos område som ligger i direkt anslutning till den kapacitetsstarka hållplatsen Gropegårdsgatan, så som utökat antal elsparkcyklar och låne- och/eller hyrcyklar. Det skulle då underlätta för anställda att ta sig från det norra verksamhetsområdet, där kollektivtrafiken är som starkast, till resterande delar av AB Volvos område, som exempelvis nu aktuellt planområde.



Figur 14: Karta som visar cykelvägar i grönt, hållplatser i rött, styr och ställ i blått. Planområdet är rosa cirkel. Orangea linjer visar tillkommande allmän platsmark där cykelväg har byggts ut eller kommer byggas ut.

Tillgänglighet

Vid utformningen av stråken och de torgliknade miljöer som ska skapas inom kvarteret kommer hänsyn att tas till personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Höjdförhållandena inom planområdet innebär utmaningar då det skiljer cirka 15 meter i marknivå mellan den norra och södra delen av området. Exempelvis har Inlandsgatan en lutning av cirka 5 procent. Det stråk för bussar som skär genom kvarteret ger dock bättre möjlighet att skapa god tillgänglighet med avseende på lutningsförhållanden.

Parkering för personer med parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska anordnas på kvartersmark med tillgänglighet från kvartersgatan som går genom planområdet, samt i parkeringsanläggning under mark.

Service

Inom AB Volvos större verksamhetsområde finns restauranger för de anställda. Inom aktuellt planområde kommer viss ny service att tillkomma som kommer vara öppen även för allmänheten.

Planen bedöms inte generera ett ökat behov av skolplatser eller förskoleplatser, då planen endast möjliggör arbetsplatser och en mobilitetshubb.

Friktor och naturmiljö

Naturmiljö

Ingen befintlig naturmark tas i anspråk av planens genomförande. Planområdet ligger i direkt anslutning till Ramberget som är utpekad som en del av stadsdelsparken Keillers park i översiktsplanen. Genom att ge förutsättningar till att förbättra kollektivtrafiken till området så bidrar detaljplanen till att förbättra tillgängligheten till Ramberget. Fler människor i området innebär att fler kan nyttja Ramberget i sin vardag. Viss skuggpåverkan kommer ske på delar av Ramberget, men den bedöms inte leda till någon större påverkan på parken. Parkens ekologiska värden bedöms inte påverkas negativt av föreslagen exploatering.

Sociala aspekter och åtgärder

Genom att området avses vara öppet och tillgängligt för allmänheten bidrar detaljplanens genomförande till att möjliggöra för mer närservice och förbättrar mobiliteten i området, både för anställda och boende. Dessa funktioner kommer nås via kvartersmark, vilket gör att tillgängligheten inte är säkerställd över tid på samma sätt som om närservicen hade legat i direkt anslutning till allmän plats. AB Volvo har under planarbetet uttryckt en ambition att planområdet ska vara tillgängligt för allmänheten, för att möjliggöra ett möte mellan AB Volvo och staden så långt det är möjligt sett till AB Volvos verksamhet. Även om planarbetet leder till en ökad busstrafik till och genom området så kommer Hamnbanan och Lundbyleden fortsatt att upplevas som barriärer söderut.

Genom det nya stråket och ytorna med torgkaraktär som planeras på AB Volvos mark skapas nya mötesplatser i ett område som idag inte har så många mötesplatser. Dessutom skapas möjligheter för både anställda och boende att nyttja den nya service som planeras i den nya bebyggelsen.

Den nya bebyggelsen kommer vara upp till 24 våningar, och synas på långt håll. Därmed kommer den att fungera som ett nytt landmärke i området och bidra till att förstärka AB Volvos identitet på platsen. Den nya bebyggelsen kan upplevas som storskalig, varpå det är viktigt att både byggnaderna och platserna runt dem utformas väl i en mänsklig skala, för att området ska bli en positiv identitet för Lundby och staden i stort.

Överväganden som ligger till grund för detaljplanens utformning

Planläggning av stråk för buss-, gång- och cykeltrafik

Under projektets gång har det förts diskussioner om huruvida stråket genom AB Volvos kvarter ska vara allmän platsmark eller kvartersmark. Normalt planläggs gator där allmän kollektivtrafik ska gå som allmän plats eftersom framkomligheten för sådan trafik är ett allmänt intresse. Dessutom planerar AB Volvo att längs med stråket även ha viss del service samt en torgyta på båda sidor av busstråket, vilka planeras vara tillgängliga även för boende i området, vilket också skulle kunna vara ett argument för att planlägga stråket som allmän platsmark.

Samtidigt studerar staden möjligheten för en framtida förbindelse mellan Lindholmen och Gropegårdsgatan, över Lundbyleden och Hamnbanan. Vid en eventuell utbyggnad av en sådan förbindelse kommer kollektivtrafiken i framtiden att gå längs med aktuellt planområde istället för genom området. För att kommunen därmed i framtiden inte ska behöva drifva och sköta två parallella stråk, där stråket genom planområdet mer kommer att få karaktären av en kvartersgata, bedöms det mer lämpligt att stråket genom AB Volvos kvarters planläggs som kvartersmark. Västtrafik har inom planarbetet framfört att de anser det möjligt att trafikera med linjetrafik på AB Volvos kvartersmark. För att säkerställa att det på lång sikt kommer finnas möjlighet för Västtrafik att trafikera området med hållplatser säkerställer planen även att hållplatser för bussar finns på det allmänna gatunätet.

Genom att planlägga stråket som kvartersmark istället för allmän platsmark har AB Volvo dessutom större möjligheter att utforma stråket och dess omgivning på ett mer flexibelt sätt, och anpassa det utifrån de mobilitetsfunktioner som planeras inom området, på kort och lång sikt, vilket också bedöms positivt.

Även om den service som planeras i området avses vara tillgänglig för allmänheten, är det rimligt att anta att den ändå kommer ha ett fokus mot anställda inom AB Volvos verksamhetsområde, och främst vara tillgänglig under arbetstid. Därmed bedöms inte detta vara ett argument för att planlägga området som allmän platsmark.

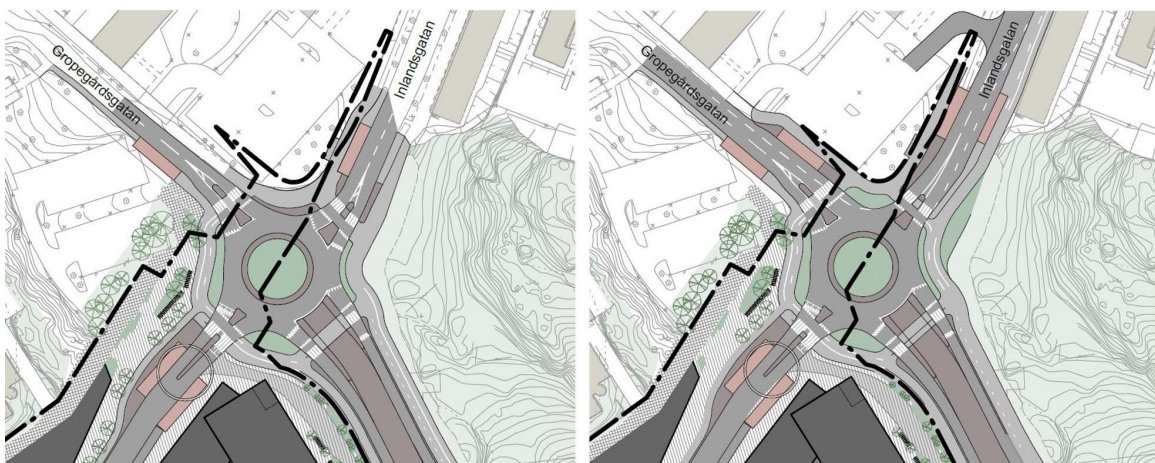
Placering och utformning av hållplatser

Utifrån beslutet att ytor inom AB Volvos område för stråket för bussar samt hållplatser planläggs som kvartersmark, så är det viktigt att också säkerställa möjliga hållplatslägen på allmän platsmark för att säkra framtida busstrafik inom området. I tidigare planläggning i området inom arbetet med *Detaljplan för verksamheter vid Volvo Lundby* som vann laga kraft 2019 fanns i trafikförslaget tre hållplatser inritade i utgående gator

från cirkulationen Inlandsgatan/Gropegårdsgatan. Den södra av dessa hållplatser, mellan de båda cirkulationerna, är placerad i en relativt brant lutning som inte bedöms som optimal sett till bland annat tillgänglighet. Inom aktuellt planarbete har därför det södra hållplatsläget plockats bort, och istället planeras för hållplatser inom allmän platsmark i norr på Gropegårdsgatan och i öster på Inlandsgatan.

För att framtidssäkra busstrafik i området ifall det på sikt inte kommer vara aktuellt att köra bussar genom AB Volvos område behöver det planeras för dubbla hållplatslägen både på Gropegårdsgatan och norrut på Inlandsgatan mot Wieselgrensplatsen, för att möjliggöra en busslinje mellan Wieselgrensplatsen och Gropegårdsgatan. Dock kommer bara det ena av hållplatslägena på respektive gata att byggas ut i ett första skede, så länge som Västtrafik och AB Volvo är överens om att bussar kan köra genom AB Volvos område. Staden har beslutat att de hållplatser som ska byggas i ett första skede är de som är placerade in mot cirkulationsplatsen, speciellt då placeringen av hållplats på Inlandsgatan i norrgående riktning kräver att Inlandsgatan förskjuts åt väster för att inrymma en fickhållplats. Planen möjliggör plats för utbyggnad av samtliga fyra hållplatslägen längs Inlandsgatan och Gropegårdsgatan.

Inom projektet har det diskuterats huruvida hållplatserna på stadens mark på Gropegårdsgatan och Inlandsgatan ska vara utformade som fickhållplatser, där bussarna svänger av och stannar i en ficka, eller som stopphållplatser, där bussarna stannar på gatan och bakomvarande bilar får vänta. Västtrafik har framfört att hållplatser innan en cirkulation bör utformas som stopphållplatser för att säkra bussens framkomlighet, då det kan bli köande bilar in mot en cirkulation som gör att bussen har svårt att ta sig ut på gatan igen, medan i hållplatser efter en cirkulation bör vara fickhållplatser för att det inte ska bli köande bilar inne i cirkulationen som väntar på bussen. Staden har bedömt att det är viktigt att prioritera bussarnas framkomlighet i området för att det ska vara så effektivt och smidigt som möjligt att åka med buss till området, så att fler ska välja buss framför bil till jobbet och därför kommer hållplatserna utformas som stopphållplatser. Ytor finns för att vid för stora problem med köande bilar omvandla hållplatserna till fickhållplatser längre fram, i samråd med Västtrafik.

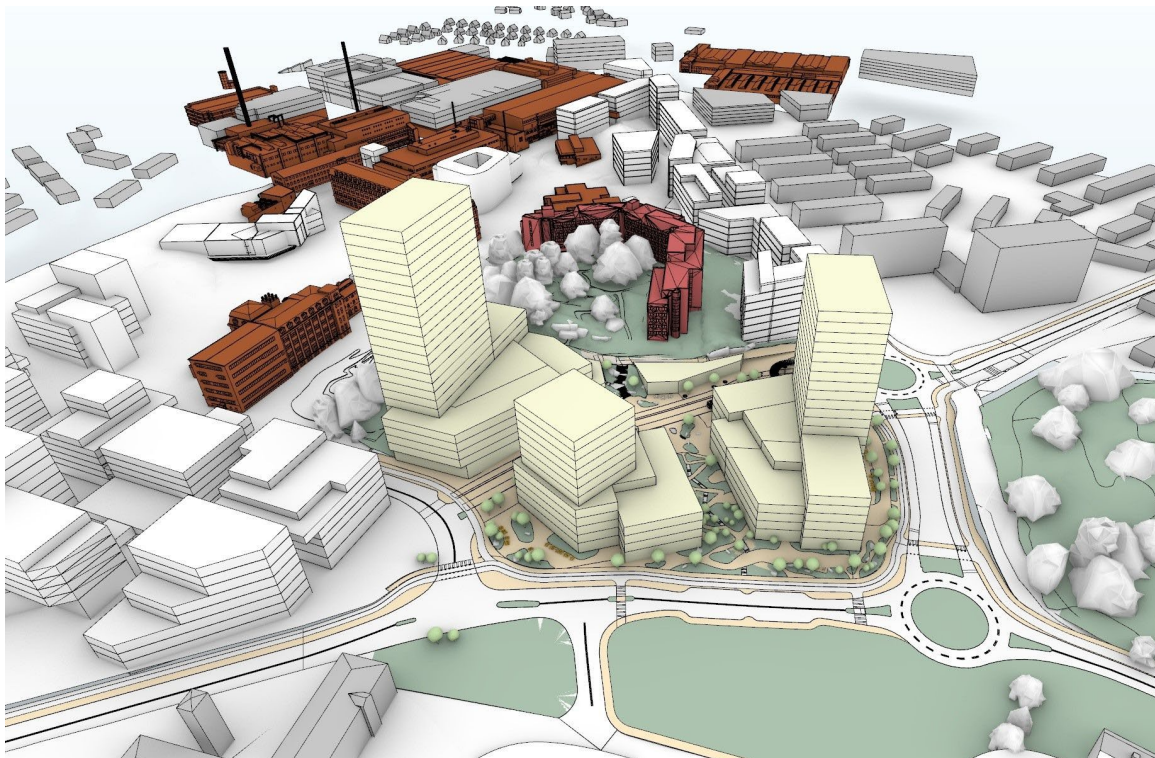


Figur 15: Illustrationer som visar utbyggnadsordning av hållplatser. Vänstra bilden visar utbyggnad i ett första skede med ett hållplatsläge på AB Volvos kvartersmark. Den högra bilden visar möjlig utbyggnad i ett eventuellt senare skede med motsvarande funktioner på allmän plats.

Bebyggelsens höjder

Under planarbetets gång har diskussioner förts kring lämpliga byggnadshöjder inom planområdet och platsen. I gällande detaljplan (*Detaljplan för verksamheter mm vid Volvo Lundby*) samt tidigare pågående (nu avbruten) detaljplan för linbanan gjordes bedömningen att byggnadshöjder upp till 30 våningar var lämpligt då linbanetornen var så pass höga att de påverkade staden siluett.

Då linbanan ej längre är aktuell har en ny bedömning gjorts avseende höjder där det bedömts mer lämpligt med något lägre byggnader jämfört med tidigare. Då AB Volvo planerar att platsen kommer att fungera som en ny entrépunkt till deras verksamhetsområde, och AB Volvo är en viktig del av stadens historia och identitet i det här området, bedöms det lämpligt med bebyggelse upp till 24 våningar på den byggrätt som är längst från Ramberget. Byggnaderna trappas därefter ner till 18 våningar mot Ramberget för att anpassas bättre till bergets höjder. För den södra byggrätten medges 12 våningar för att inte skugga torget med dess möjliga uteplatser så mycket.



Figur 16: Volymstudie över föreslagen bebyggelse (beigea volymer). Röda och grå volymer är befintlig bebyggelse, vita volymer är kommande bebyggelse enligt gällande detaljplan. (Bild av Henning Larsson arkitekter för AB Volvo)

Parkeringsplatser

Inom arbetet med *Detaljplan för verksamheter mm vid Volvo Lundby* (laga kraft 2019) togs en mobilitet- och parkeringsutredning fram för hela AB Volvos verksamhetsområde. Det var då planerat att planen skulle möjliggöra för en dubbling av antalet anställda inom verksamhetsområdet, från dåvarande 5500 anställda till 10–12 000 anställda. Bedömningen inom det arbetet var att 3250 parkeringsplatser för bil skulle sörja för hela verksamhetsområdets behov. De trafikanalyser som togs fram för att studera påverkan på bland annat Lundbyledens kapacitet baserades på trafikallsträngen från dessa

parkeringsplatser. Parallellt med planarbetet för *Detaljplan för verksamheter mm vid Volvo Lundby*, planerades det för en linbanestation inom nu aktuellt planområde, som skulle stå för en viktig del av mobiliteten i den södra delen av verksamhetsområdet. Med hänsyn till att det inte längre är aktuellt med en linbana, har mobilitets- och parkeringslösningen inom aktuellt planområde studerats igen, utifrån nya kollektivtrafikförutsättningar och sett till att AB Volvo nu planerar upp till 13 000 anställda totalt inom verksamhetsområdet.

Inom aktuellt planområde planerades tidigare för 55 parkeringsplatser för bil, resterande behov skulle förläggas i andra anläggningar inom AB Volvos verksamhetsområde. Med nya mobilitetsförutsättningar har behovet av parkeringsplatser inom planområdet bedömts vara högre. Därför möjliggörs i detaljplanen cirka 190 parkeringsplatser, och resterande behov i andra parkeringsanläggningar, vilka är utpekade i mobilitets- och parkeringsutredningen för *Detaljplan för verksamheter m.m. vid Volvo Lundby*. Det har i planarbetet bedömts lämpligt att möjliggöra för parkering under alla byggrätter för att ge en ökad flexibilitet över tid, och även ge möjlighet till en alternativ fastighetsbildning. Detta innebär en viss omdisponering jämfört med tidigare strukturplan för parkering (se bild), och kan innebära en viss nettoökning av parkeringar.



Figur 17: Strukturplan över planerade parkeringsanläggningar, ur Mobilitets och parkeringsutredning Campus Lundby, 2019, Volvo Group Real Estate, det nu aktuella planområdet inringat.

Staden bedömer att omdispositionen/nettotillskottet inte påverkar framkomligheten på Lundbyleden negativt. De framtagna trafikanalyserna för Lundbyleden inom *Detaljplan för verksamheter mm vid Volvo Lundby* studerade olika scenarion. Det dimensionerande scenariot, ”scenario hög” motsvarar ett större antal fordonsrörelser än vad de utpekade 3250 parkeringsplatserna alstrade, och därmed bedöms det finnas en marginal för något större antal parkeringsplatser inom AB Volvos område. Detta eftersom man antog att trafikallstringen från tillkommande 5000 kontorsanställda skulle fördelas enligt den framtida målbilden 2035, vilket skulle ge upp till 3100 tillkommande bilresor.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen. Tunnelreservatet för Hamnbanan och Lundbyleden (Riksintresse kommunikation) berörs till viss del. Förvaltningen bedömer att flera alternativa sträckningar kvarstår.

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen påverkas. Förvaltningen bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Prövning enligt annan lagstiftning under planprocessen

En undersökning om betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 6 § har genomförts under planprocessen och redovisas i avsnittet Konsekvenser.

Kommunen har bedömt att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Motiv till detaljplanens regleringar

Nedan redovisas motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Samma planbestämmelse kan användas på flera ställen i planen men med olika motiv. Redovisningen är ett krav enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8) som gäller planer startade 2022 och senare.

Användningsbestämmelser för allmän plats

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
GATA	Gata	Syftar till att ge möjlighet för en allmän gång- och cykelbana på gatumark. Planläggs som gata istället för gång- och cykelväg för att möjliggöra infart till kvartersgatan, i plankartan markerad med användningarna TC.	Motivet gäller samtliga förekomster.
GATA ₁	Huvudgata	Syftar till att ge möjlighet för allmän plats för gata på yta som delvis inte är planlagd som allmän plats sedan tidigare, vilket säkerställer framkomlighet för allmän trafik.	Motivet gäller samtliga förekomster.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
C	Centrum	Syftar till att ge möjlighet för centrumverksamhet som service och restaurang med uteservering.	Motivet gäller samtliga förekomster.
C ₁	Centrum, maximalt 20% av möjlig BTA	Syftar till att ge möjlighet för centrumverksamhet som service och restauranger i delar av byggrätten. Användningen begränsas för att behålla områdets karaktär med arbetsplatser som huvudsaklig inriktning, och så att	Motivet gäller samtliga förekomster.

		servicen inte ska konkurrera ut befintlig service vid bland annat Wieselgrensplatsen.	
E ₁	Transformatorstation maximalt 50m ² BTA	Syftar till att ge möjlighet för transformatorstationer inbyggda i övrig byggrätt.	Motivet gäller samtliga förekomster.
J	Industri	Syftar till att anpassa planen till intilliggande plan som anger industriändamål i söder, då gång- och cykelvägen har flyttats något norrut.	Motivet gäller samtliga förekomster
K	Kontor	Syftar till att ge möjlighet till kontor.	Motivet gäller samtliga förekomster.
O	Tillfällig vistelse	Syftar till att ge möjlighet för hotell och korttidsboenden för exempelvis anställda och gäster.	Motivet gäller samtliga förekomster.
P	Parkering	Syftar till att ge möjlighet för parkeringsgarage under marknivå och i souterrängvåning.	Motivet gäller samtliga förekomster.
T	Trafik	Syftar till att möjliggöra ett stråk för busstrafik, cykeltrafik och leveranser, samt infart till parkering och miljörum.	Motivet gäller samtliga förekomster.
Z ₁	Verksamheter, maximalt 10% av möjlig BTA	Syftar till att ge möjlighet för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan, exempelvis verkstadslabb och utställningshallar.	Motivet gäller samtliga förekomster.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
skyfall ₁	Skyfallsskydd med lägsta höjd om 0,1 meter över omgivande mark ska uppföras.	Syftar till att säkerställa att skyfall norrifrån från Gropegårdsgatan och Inlandsgatan inte rinner in i planområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
gc-väg ₁	Gång- och cykelväg	Syftar till att säkerställa att ytan är tillgänglig för en gång- och cykelväg.	Motivet gäller samtliga förekomster.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
(symbol)	Marken får inte förses med byggnad.	Bestämmelsen syftar till att begränsa byggrätt och säkerställa ytor för bland annat utblickar, körytor och torgfunktioner.	Motivet gäller samtliga förekomster.
(symbol)	Endast byggnadsverk under mark.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra underjordisk åtkomst mellan byggrätterna för exempelvis parkeringsanläggningar.	Motivet gäller samtliga förekomster.
(symbol)	Utfartsförbud	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att in- och utfart inte placeras på platser där trafiksäkerheten påverkas.	Motivet gäller samtliga förekomster.
s ₁	Totalt inom användningsområdet ska minst 500 m ² utformas för att användas för centrumverksamhet riktad till allmänheten och placeras i markplan i fasad mot norr eller väster.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att det i entréplan för respektive byggnad skapas lokaler för aktiva bottenvåningar med publika verksamheter. Placeringen syftar till att lokalisera de publika verksamheterna mot det genomgående stråket genom planområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
s ₂	Totalt inom användningsområdet ska minst 350 m ²	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att det i entréplan för respektive byggnad skapas	Motivet gäller samtliga förekomster.

	utformas för att användas för centrumverksamhet riktad till allmänheten och placeras i markplan i fasad mot norr eller väster.	lokaler för aktiva bottenvåningar med publika verksamheter. Placeringen syftar till att lokalisera de publika verksamheterna mot det genomgående stråket genom planområdet.	
h ₁	Högsta nockhöjd för 1100 m ² av byggnadsarea är 118,0 meter över angivet nollplan, resterande område har högsta nockhöjd 50,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet och ge en flexibilitet för placering av en högre bebyggelse.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₂	Högsta nockhöjd är 50,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₃	Högsta nockhöjd är 42,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₄	Högsta nockhöjd är 38,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₅	Högsta nockhöjd är 30,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₆	Högsta nockhöjd för 850 m ² av byggnadsarea är 67,0 meter över angivet nollplan, resterande område har högsta nockhöjd på 39,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet och ge en flexibilitet för placering av en högre bebyggelse.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₇	Högsta nockhöjd är 47,0 meter över angivet nollplan	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₈	Högsta nockhöjd är 39,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h ₉	Högsta nockhöjd är 35,0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.

h_{10}	Högsta nockhöjd för 1100 m ² av byggnadsarea är 95.0 meter över angivet nollplan, resterande område har högsta nockhöjd på 43.0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet och ge en flexibilitet för placering av en högre bebyggelse.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h_{11}	Högsta nockhöjd är 43.0 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h_{12}	Högsta nockhöjd är 25.5 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att reglera höjden för byggnation inom egenskapsområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h_{13}	Inom användningsområdet får mindre byggnadsdelar med sammanlagd area om 150 m ² utöver angiven bruttoarea. sticka upp högst 4.0 meter över angiven nockhöjd. Byggnadsdelarna ska placeras minst 2 meter indragna från fasaden.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för mindre byggnadsvolymer så som växthus, uterum och festlokaler på byggnadernas tak. Byggnadsdelarna placeras 2 meter indragna från fasadliv så att de inte upplevs framträdande sett från marken eller på avstånd. Bestämmelsen omfattar inte tekniska utrymmen.	Motivet gäller samtliga förekomster.
h_{14}	Hisschakt och trapphus får sticka upp 5.0 m över angiven nockhöjd.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för uppstickande hisschakt och trapphus på byggnadernas tak för åtkomst till funktioner på tak.	Motivet gäller samtliga förekomster.
n_1	Marken får inte användas för bilparkering med undantag för parkering för rörelsehindrade.	Bestämmelsen syftar till att begränsa parkeringsmöjligheterna på aktuell markyta, för att säkerställa en öppen torgkaraktär.	Motivet gäller samtliga förekomster.
t_1	Markreservat för allmän underjordisk väg- och järnvägstunnel till en höjd av 10 meter över angivet nollplan.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa en möjlig framtida omledning av Lundbyleden och Hamnbanan under planområdet.	Motivet gäller samtliga förekomster.

u ₁	Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att marken är tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.	Motivet gäller samtliga förekomster.
x ₁	Markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa allmänhetens tillgänglighet till fots och med cykel till det genomgående stråket, från cirkulationen Inlandsgatan/Gropegårdsgatan i norr till Herkulesgatan i söder. Utifrån bestämmelsens syfte, är det möjligt att justera läget för x ₁ , så länge funktionen säkerställs.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₁	Minst en entré ska finnas i markplan mot söder.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att minst en entré finns mot söder, för att undvika helt stängda fasader och istället ge förutsättning för aktiva fasader och en känsla av stadsmässighet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₂	Minst en entré ska finnas mot öster.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att minst en entré finns mot öster, för att undvika helt stängda fasader och istället ge förutsättning för aktiva fasader och en känsla av stadsmässighet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₃	Minst en entré i markplan ska finnas.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att minst en entré finns, för att undvika helt stängda fasader och istället ge förutsättning för aktiva fasader och en känsla av stadsmässighet.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₄	Sockelvåning ska utformas med särskiljande uttryck från övrig fasad.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att sockelvåningen markeras för att bidra till stadsmässiga kvalitéer och omsorgsfull gestaltning med hög kvalitet utifrån gestaltungsprinciper beskrivna i framtaget gestaltungsprogram, samt i planbeskrivningen under rubriken "Gestaltning".	Motivet gäller samtliga förekomster.

f ₅	Fasad i anslutning till takfot ska utformas med särskiljande uttryck från övrig fasad.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att översta delen av fasaden i anslutning till taket markeras, och att bidra till en omsorgsfull gestaltning med hög kvalitet utifrån gestaltungsprinciper beskrivna i framtaget gestaltungsprogram, samt i planbeskrivningen under rubriken "Gestaltning".	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₆	Parkeringsgarage får endast anordnas under mark, maximalt 90 parkeringsplatser inom med f ₆ betecknade områden. Körbara nedfarter ska inrymmas i byggnad.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att parkering för bilar endast sker under mark för att istället tillgängliggöra ytor för stadsliv. Syftet är även att säkerställa att det inte blir för många parkeringsplatser för bil inom området vilket skulle kunna påverka områdets trafikallstring.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₇	Parkeringsgarage får endast anordnas under mark, maximalt 100 parkeringsplatser inom med f ₇ betecknade områden.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att parkering för bilar endast sker under mark. Syftet är även att säkerställa att det inte blir för många parkeringsplatser för bil inom området vilket skulle kunna påverka områdets trafikallstring.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₈	Tekniska utrymmen på tak ska integreras i gestaltningen. Tekniska utrymmen och övriga installationer ska placeras minst indragna 2 meter från fasadliv.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att tekniska anläggningar på tak inte påverkar gestaltningens upplevelse negativt, utan integreras i byggnaden. Alla tekniska utrymmen och tekniska installationer placeras minst 2 meter indragna från fasadliv så att de inte upplevs framträdande sett från marken eller på avstånd.	Motivet gäller samtliga förekomster.
f ₉	Minsta fri höjd för utkragande	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra att byggnadskropp får kraga ut över område som	Motivet gäller samtliga förekomster.

	byggnadsdel är 5.0 meter	inte får bebyggas utifrån siktförhållanden.	
b ₁	Bjälklag ska utföras körbart.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att byggnadsdelar under mark ska dimensioneras för att bussar och andra fordon ovan mark ska kunna köra över ytan.	Motivet gäller samtliga förekomster.
b ₂	Bjälklag ska utföras planterbart.	Bestämmelsen syftar till att säkerställa att byggnadsdelar under mark ska dimensioneras för att planteringar ovan mark ska kunna anläggas.	Motivet gäller samtliga förekomster.
b ₃	Högsta höjd på ovandel av bjälklag är 1,6 meter under marknivå.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra en tunnel under ett u-område för ledningar.	Motivet gäller samtliga förekomster.
e ₁	Största sammanlagda bruttoarea inom med e ₁ betecknade områden är 40200 m ² .	Bestämmelsen syftar till att reglera största sammanlagda byggrätt inom egenskapsområden betecknade med e ₁ , för att skapa en flexibilitet i utformningen av byggnaden då byggnaden är uppdelad i flera egenskapsområden med olika höjder.	Motivet gäller samtliga förekomster.
e ₂	Största sammanlagda bruttoarea inom med e ₂ betecknade områden är 17100 m ² .	Bestämmelsen syftar till att reglera största sammanlagda byggrätt inom egenskapsområden betecknade med e ₂ , för att skapa en flexibilitet i utformningen av byggnaden då byggnaden är uppdelad i flera egenskapsområden med olika höjder.	Motivet gäller samtliga förekomster.
e ₃	Största sammanlagda bruttoarea inom med e ₃ betecknade områden är 29400 m ² .	Bestämmelsen syftar till att reglera största sammanlagda byggrätt inom egenskapsområden betecknade med e ₃ , för att skapa en flexibilitet i utformningen av byggnaden då byggnaden är uppdelad i flera egenskapsområden med olika höjder.	Motivet gäller samtliga förekomster.

e ₄	Undantag från bestämmelse om att marken inte får förses med byggnad får medges för skärmtak för cykelparkering.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra uppförande av skärmtak för cykelparkering på område som inte får bebyggas i övrigt.	Motivet gäller samtliga förekomster.
e ₅	Undantag från bestämmelsen om att marken inte får förses med byggnad får medges för utkragande byggnad med en fri höjd av minst 5,0 meter.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra att byggnadskropp får kraga ut över område med allmännyttiga ledningar.	Motivet gäller samtliga förekomster.
e ₆	Undantag från bestämmelsen om att marken inte får förses med byggnad får medges för hållplats med väderskydd.	Bestämmelsen syftar till att möjliggöra att väderskyddade hållplatser för kollektivtrafik får uppföras inom område där det i övrigt inte får uppföras byggnader.	Motivet gäller samtliga förekomster.

Planeringsförutsättningar

Planeringsförutsättningarna är de förutsättningar på platsen och i omgivningarna som har haft betydelse för planens utformning och omfattning.

Med planeringsunderlag avses faktabetonat material som kommunen använder som underlag i detaljplaneringen. Det kan vara olika former av inventeringar, uppgifter om mark- och grundförhållanden, trafikförhållanden, VA-försörjning, ägostruktur, befintliga planförhållanden eller statistiska uppgifter.

I det här avsnittet redovisas en sammanfattning av innehållet i planeringsunderlaget och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

Bestämmelser och tidigare ställningstaganden

Planförhållanden

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger företagsområde för verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Delar av planområdet omfattas av utredningsområde för kommunikation för en framtida spårväg för att koppla ihop kollektivtrafik på Gropegårdsgatan med Lindholmen. Översiktsplanen

redovisar även kopplingen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan som ett framtida stråk för Metrobuss.



Figur 18: Planområdet (grön figur) i förhållande till översiktsplanens markanvändningskarta. Rosa - verksamheter/företagsområde, orangeskratterat - utvidgad innerstad/blandad stadsbebyggelse/förändrad markanvändning, orange - utvidgad innerstad/blandad stadsbebyggelse, grön - park och rekreationsområde.

För området gäller följande detaljplaner:

- akt II-3029 som vann laga kraft 1963-02-13 som anger industriändamål (ej störande med hänsyn till närboende) samt prickmark. Genomförandetiden har gått ut.
- akt 1480K-2-5370 som vann laga kraft 2019-09-24 som för aktuellt område anger bland annat kontor, centrumändamål, parkering, tillfällig vistelse, transformatorstation och trafikområde. Genomförandetiden går ut 2029-09-24.
- akt 1480K-II-3292 som vann laga kraft 1971-03-31 som för det aktuella området anger prickmark (kopplat till markanvändningen bostäder), samt trafikändamål. Genomförandetiden har gått ut.
- akt 1480K-2-5514 som vann laga kraft 2019-05-02 som är en ändring av ovan nämnda detaljplan. Ändringen avser upphävande av fastighetsindelningsbestämmelser. För denna typ av plan varken gäller eller bestäms någon genomförandetid.
- akt 1480K-II-3952 som vann laga kraft 1992-01-10 och som för det aktuella området anger prickmark och parkeringsdäck inom användningen kontor och industri. Genomförandetiden har gått ut.
- akt 1480K-II-4196 som vann laga kraft 1995-03-13 och som för det aktuella området anger industrimark och huvudgata. Genomförandetiden har gått ut.

Detaljplanen har inte föregåtts av nytt planbesked, utan har sin grund i planbeskedet för gällande detaljplan för verksamheter m.m. vid Volvo Lundby inom stadsdelarna Kyrkbyn och Rambergsstaden.

Riksintressen och andra skyddade områden

Riksintresset för kommunikation

Planområdet ligger delvis inom område för riksintresse kommunikation - framtida järnväg. Ett reservat för att möjliggöra att på lång sikt flytta hamnbanans funktion till en ny sträckning.

Söder om planområdet ligger Lundbyleden som är riksintresse kommunikation - befintlig väg. Planområdet ansluter till Lundbyleden genom en ny koppling till Eriksbergsmotet som färdigställdes hösten 2024.

Befintliga förhållanden

Mark, vegetation och fauna



Figur 19: Planområdets placering (röd ring) i området.

Det storskaliga området utgörs av industrimark med körytor, parkeringsytor, kontorsbyggnader med mera. Detaljplaneområdet består av parkeringshus, asfalterade ytor (parkerings- och körvägar), berg i dagen och mindre gräsytor/buskage. Inom fastigheten Rambergsstaden 17:58 har en större industribyggnad ("Råkan") nyligen rivits och markytan utgörs idag av parkeringsyta bestående av dels den tidigare fabriken

betongplatta och dels av asfalt. Parkeringsytan används av AB Volvo för uppställning av testfordon (lastbilar) och är en av få ytor inom Campus Lundby där denna typ av verksamhet kan förekomma. Söder om den tidigare industribyggnaden sluttar marken starkt åt söder.

Jorrdjupen inom norra delen av området är små och marken utgörs delvis av fyllnadsmaterial men närmast berget i söder förekommer även naturlig lera eller siltig lera. I södra delen av planområdet är jorrdjupen något större och är enligt SGU:s jorrdjupskarta 5-10 meter.

Geoteknisk utredning (WSP, 2024-12-20) och PM Markmiljö (WSP, 2023-01-24) har tagits fram och bilagts handlingarna. En sammanfattning av dessa finns under rubriken *Sammanfattning av innehållet i planeringsunderlagen*. Dessa tar upp information kopplat till marken. Det finns inga naturvärden inom planområdet.

Södra delen av AB Volvos verksamhetsområde, inom vilket planområdet ligger, är synligt från Lundbyleden. Landskapsbilden i området domineras av Ramberget som ligger öster om planområdet. AB Volvos verksamhetsområde ligger upphöjt från leden på en platå, och ett antal äldre tegelbyggnader med stora Volvo-loggor på taken är idag relativt synliga söderifrån.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Det finns ingen kulturhistoriskt intressant bebyggelse eller fornlämningar inom planområdet. Delar av planområdet har tidigare varit bebyggt av en industribyggnad som brann ner 2018. Inom planområdet finns idag ett parkeringsgarage. Runt omkring planområdet finns verksamhetsbebyggelse, i huvudsak kopplade till AB Volvos verksamheter, och på andra sidan Gropegårdsgatan och längs Inlandsgatan mot Wieselgrensplatsen finns olika typer av bostadsbebyggelse i 2,5–9 våningar.

Sociala förutsättningar

Planområdet ligger i utkanten av industriområdet Volvo Lundby. I närområdet finns flerbostadshus och naturområdet Ramberget och annan verksamhetsbebyggelse. I ett större område finns en blandning av bostäder, arbetsplatser, ungdomsverksamheter, idrottsområdet Rambergsvallen och service och handel vid Wieselgrensplatsen. Det finns en variation av boendeformer med bostadsrätter, hyresrätter och enbostadshus. Hamnbanan och Lundbyleden utgör barriärer söderut, med en gång- och cykelbro som koppling till Lindholmen. Det finns gång- och cykelbanor längs Inlandsgatan och Gropegårdsgatan mellan Hjalmar Brantingsgatan och cirkulationsplatsen där Gropegårdsgatan möter Inlandsgatan. Från denna plats har en ny vägförbindelse byggts mot Eriksbergsmotet i söder, inklusive en gång- och cykelväg. För att ta sig över Lundbyleden och Hamnbanan som fotgängare eller cyklist behöver man ta sig via en bro som gör kopplingen mindre tillgänglig.

Närheten till Ramberget med dess mötesplatser utgör en kvalitet i området, men i nuläget finns inget tydligt stråk upp på Ramberget från planområdet. Det saknas tydliga mötesplatser för boende i närheten. I Hjalmar Brantingsgatan finns mycket god tillgång till kollektivtrafik, medan närområdet har lägre tillgänglighet.

Området öster om planområdet är luftigt och grönt. Samtidigt ger AB Volvos verksamhetsområde i norr och väster ett storskaligt intryck. Idag kan verksamhetsområdet upplevas som ödsligt och otryggt. Lastbilar och annan tung trafik i området kan skapa otrygghet och det saknas liv kvällstid. Ramberget i öster kan upplevas som mörkt och otryggt, speciellt under kvällar.



Figur 20: Planområdet (grön figur) i förhållande till sin omgivning. Blå linjer visar befintliga cykelbanor.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Planområdet nås med bil från Inlandsgatan och den nya vägförbindelsen från Eriksbergsmotet. Gång- och cykelväg finns längs med Gropegårdsgatan och längs med Inlandsgatan mot Wieselgrensplatsen. Längs med Inlandsgatan i sydlig riktning mot Lundbyleden finns i nuläget inte cykelväg utbyggd, utan endast en smal gångbana. En ny koppling söderut mot Eriksbergsmotet har byggts ut och öppnades för trafik senhösten 2024. Längs med den nya vägkopplingen kommer det finnas både gång- och cykelbana.

Inom planområdet finns idag stora parkeringsytor, dels ett parkeringsgarage och dels en markparkering för lastbilar. Det finns även ett flertal ytterligare markparkeringar i närområdet.

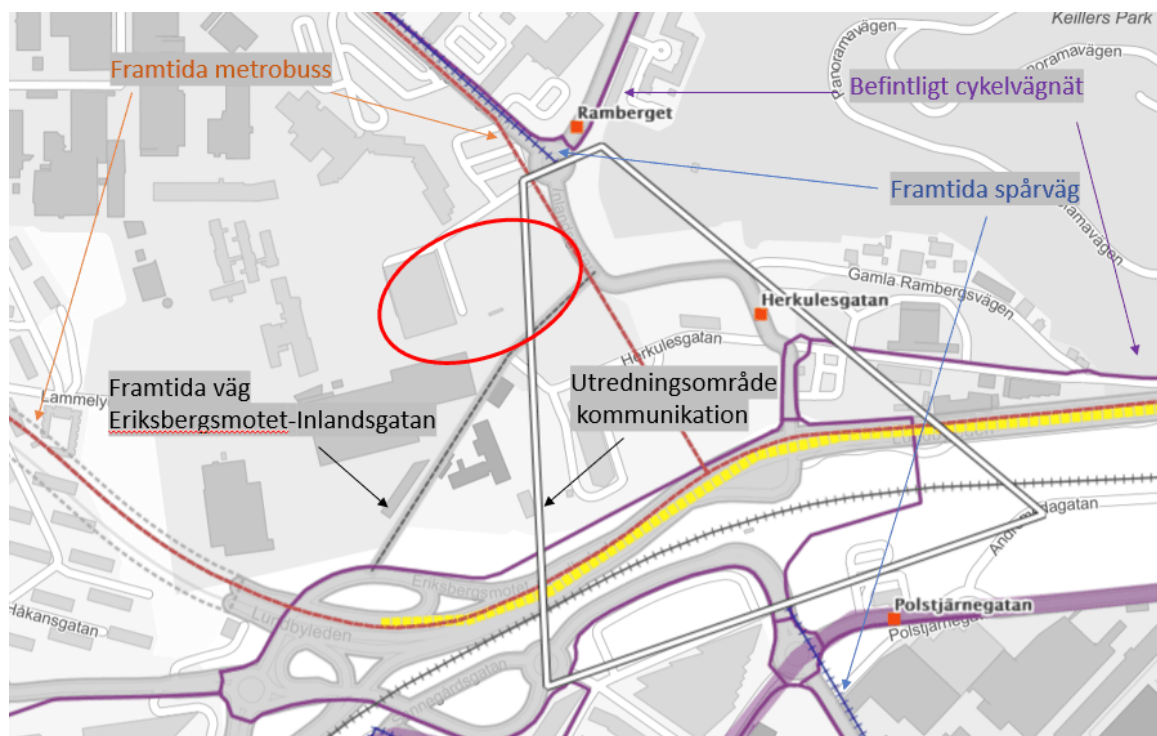
Kollektivtrafik

Närmaste hållplats för kollektivtrafik ligger på Inlandsgatan nordost om aktuellt planområde. Hållplatsen trafikeras av flera linjer med anslutning mot Wieselgrensplatsen och Eketrögatan. Beroende på att det idag saknas förutsättningar, både vad avser infrastruktur och resandeunderlag, är kollektivtrafiken i det omedelbara närområdet

begränsad. Hållplatsen Ramberget i planområdets nordöstra del trafikeras av tre busslinjer med anslutning till bland annat Hjalmar Brantingsplatsen och Eketräsgatan. En kapacitetsstark kollektivtrafik finns vid Hjalmar Brantingsgatans hållplats Gropegårdsgatan knappt 700 meter nordväst om området, som trafikeras av fyra spårvägslinjer. Drygt 500 meter väster om planområdet, vid Åbogårdsgatan, ligger hållplatsen Lundby Gamla kyrka som trafikeras av två busslinjer, varav en stombuss (linje 21). Planering för kommande utveckling av busstrafiken i och vid området pågår.

Västtrafik tar varje år fram en Trafikplan för kommande års trafikutveckling. Arbetet utförs av geografiska team bestående av sakkunniga som gemensamt ansvarar för att i dialog med kommunerna i regionen och andra intressenter, såsom större arbetsgivare, ta fram förslag till trafikutveckling som sedan beslutas av Västtrafiks styrelse. Vilka åtgärder som beslutas beror till exempel på prioritering, förväntad nytta och budgetutrymme. Utöver Trafikplanen arbetar de geografiska teamen med en så kallad Femårsplan där objekt som av någon anledning inte är en del av kommande års Trafikplan fortsatt analyseras och vid behov bearbetas. Trafiken i Volvo Lundbyområdet som utökades när hållplatsen 'Volvo Lundby Norra' etablerades hösten 2023 är en del av den årliga Trafikplanen och trafiken kommer att ökas med de justeringar som trädde i kraft i slutet av 2023. Fortsatta analyser av ytterligare behov kring Lundbyområdet är en del av Femårsplanen och en fortsatt dialog mellan parterna.

Längre fram i tiden pågår hos Västtrafik och Göteborgs Stad ett flertal större projekt och initiativ som kommer att ha en positiv inverkan på möjligheterna att ta sig till och från området. Exempel på sådana projekt är den framtida spårvägstunneln Lindholmsförbindelsen, Västlänken, snabbspår och metrobuss. Västtrafik och AB Volvo har idag löpande kontakter kring kommande och genomförda trafikjusteringar och effekter av dessa, samt en dialog om synpunkter och behov från de anställda för att undersöka möjligheterna att ytterligare öka kollektivtrafikens attraktivitet jämfört den egna bilen.



Figur 21: Framtida kollektivtrafik och kopplingar för kommunikation enligt ÖP samt planområdet (röd figur) och befintliga busshållplatser (röd kvadrat, namngivna).

Tillgänglighet

Tillgängligheten till området bedöms vara godtagbar från norr och öster med plan mark och gång- och cykelbanor. Från väster finns det en cykelpassage från bostadsområdet Lammelyckan i väster genom AB Volvos verksamhetsområde. Passagen är otydlig och kan upplevas mörk och otrygg på kvällstid. Passagen planeras att byggas om till en kommunal gång- och cykelbana i samband med utvecklingen i området. Inlandsgatan söderut har idag otillfredsställande tillgänglighet med en brant bilväg som kantas av en smal gångbana på ena sidan. I samband med utbyggnaden av den nya länken till Eriksbergsmotet har även denna del av Inlandsgatan försetts med gång- och cykelbana.

Service

Intill planområdet ligger Ramberget som är ett stort rekreationsområde. Mellan planområdet och Wieselgrensplatsen, cirka 650 meter nordost om planområdet, ligger idrottsområdet Rambergsvallen med fotbollsarena, ishall och badhus.

Utbudet av nära kommersiell service är lågt precis intill planområdet, med endast några enstaka restauranger som närservice. Vid Wieselgrensplatsen i nordöst och Eriksbergs köpcenter i sydväst är utbudet av service större. Med gång- och cykelvägnätet är det cirka 1 km till båda dessa platser från planområdet.

Teknisk försörjning

Ledningar för VA, dagvatten, fjärrvärme, el och tele finns utbyggt i omkringliggande gator.

Dagvatten och skyfall

En dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram för området (Kretslopp och Vatten, 2023-09-26). Dagvatten från planområdet avleds till kombinerat ledningssystem i Herkulesgatan och Inlandsgatan med slutrecipient Rivö Fjord nord via Ryaverket. Vid eventuell bräddning avleds dagvattnet till dagvattenledning med utlopp utanför Sannegårdshamnen. Recipient vid bräddning är därmed Göta älv – söder om intaget. I samband med att vägnätet i området byggs om planeras även nya VA-ledningar i en delsträcka av Inlandsgatan förbi aktuellt planområde. I en senare etapp planeras även nya VA-ledningar uppströms Gropegårdsgatan.

Inget vatten väntas bli stående inom området vid skyfall i befintliga förhållanden. Det är även relativt lite dagvatten/skyfall som förväntas nå planområdet från ytor utanför planen. Det är viktigt att göra en medveten höjdsättning mot kringliggande gator för att undvika att vatten i framtiden leds in i planområdet från Inlandsgatan vid skyfall.

Detaljplanens påverkan och förslag på lösningar presenteras under *Tekniska frågor – tekniska åtgärder*.

Mer information från dagvatten- och skyfallsutredningen finns under *Sammanfattning av innehållet i planeringsunderlagen*.

Sammanfattning av innehållet i planeringsunderlagen

Mark

Sammanfattning av PM Markmiljö

En PM Markmiljö har tagits fram (WSP, 2023-01-24) med en sammanställning av genomförda miljötekniska utredningar som utförts inom och i anslutning till planområdet. Planområdet har efter framtagandet av PM:et justerats till att innefatta en något större yta, men PM:et tar upp även delar utanför tidigare aktuellt planområde.

Inom planområdet har det sedan början av 1970-talet bedrivits verksamheter i området. De flesta genomförda utredningar som tagits fram redovisar området väster eller mer söder om planområdet. Det är framförallt inom Rambergsstaden 17:58 som det har förekommit industriell verksamhet som potentiellt kan ha förorenat marken i större utsträckning. Här har det förekommit användning av klorerade alifater, dock inte i någon större omfattning, samt diverse petroleumprodukter. I omgivningen finns det utfyllnadsmassor som bland annat visat sig innehålla förhöjda halter av PAH, aromater, metaller mm.

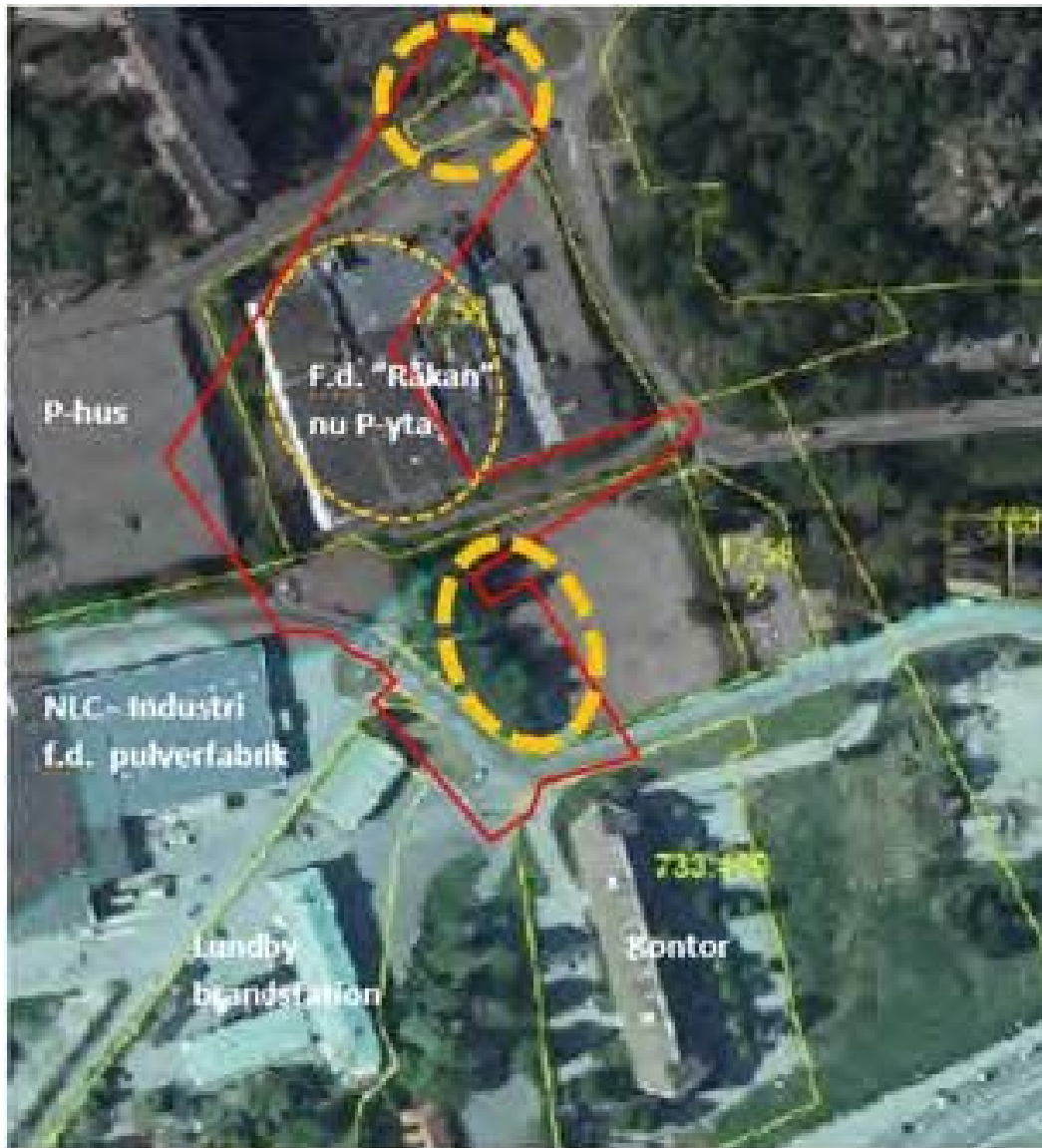
I figuren nedan redovisas översiktlig vad som är känt avseende markföroreningar inom och i anslutning till planområdet. Sammanfattningsvis kan det inom planområdets södra del förekomma förorenat utfyllnadsmaterial (PAH, metaller), förorenad jord (PFAS), samt eventuellt förorenat grundvatten (klorerande alifater, PFAS).



Figur 22: Flygbild där potentiella eller påvisade föroreningskällor och/eller föroreningar åskådliggörs.

Utifrån de genomförda undersökningarna inom eller i närheten av planområdet kan det konstateras följande:

- Jorddjupen är generellt små och eventuell föroreningsspridning med grundvatten bedöms som relativt begränsad. Detta baseras på, utöver topografi och hydrogeologi, resultat från de tre grundvattenrör som har provtagits inom området. I de två nordliga rören påträffades inget grundvatten och i det mer sydliga röret var tillrinningen liten.
- Inom Rambergsstaden 17:58, där fr.a. ASEA/ABB och ”Räkor och Laxgrossisten” bedrivit verksamhet, har det påvisats spår av den verksamhet som har bedrivits i form av förorening i mark, i relativt begränsad omfattning. Det kan dock inte uteslutas att det potentiellt kan förekomma förorening i mark under den kvarvarande bottenplattan, främst i anslutning till ledningar, se tunn gul markering i kartan nedan.
- I södra delen av DP-området har det i körytor i vissa punkter noterats fyllnadsmassor med förhöjda halter av alifatiska kolväten och PAH'er, liksom tjärasfalt.
- Det är främst inom detaljplaneområdets norra spets samt i dess sydöstra del som det saknas information från genomförda undersökningar (se tjocka gula markeringar i kartan nedan).



Figur 23: Grov illustration av de områden där det saknas information om eventuella markföroreningar.

Inom det norra området där det saknas information om markföroreningar förekommer berg i dagen, vilket betyder att jorddjupen är små och därmed även eventuell föroreningsförekomst. Aktuell del ska utgöra vägområde varför det i utredningen rekommenderas att det i samband med markarbeten inför omställningen utförs erforderlig miljökontroll.

Det bedöms föreligga en viss risk för petroleumprodukter, metaller och PCB under bottenplattan i anslutning till ledningar, oljeavskiljare och läge för före detta cisterner. Eftersom ytan idag är verksamhetskritisk för AB Volvo och det redan har utförts undersökning genom plattan i flertalet punkter rekommenderar framtaget PM att ytterligare markundersökning utförs i samband med kommande exploatering då den kvarvarande plattan kan brytas upp och ledningar etc. kommer i dagen.

Det går inte att utesluta att marken under parkeringsytan i söder utgörs av fyllnadsmassor, vilket skulle kunna innebära föroreningar. Området utgör en del av pågående vägutbyggnad och undersöks i samband med dess markarbeten.

Sammanfattning av geotekniskt PM

Framtaget geotekniskt PM (WSP, 2024-12-20) anger att jordlagren domineras av fyllning på berg i den norra delen och i söder finns även siltig lera ovan berg. Mycket avschaktning av jord och berg har gjorts för att anpassa industriområdet till terrängen. Generellt varierar jorddjupen mellan 0 och 10 meter inom aktuellt område. Noterbart är att påförning av mer fyllning har gjorts längst i söder på Herkulesgatan så marknivån har höjts och jorddjupen ökat. Mycket sprängning har nyligen utförts inom delar av området. Grundvattnet i området varierar mätt från befintlig marknivå eftersom fyllnadsmassor påförts, vilket innebär att ursprungligt grundvattendjup normalt hamnar på större djup. En uppskattning är att marken inom den norra delen inte innehåller något permanent stående vatten då berget ligger ytligt och terrängen lutar. Inom den södra delen blir dock grundvatten ståendes där siltig lera finns och där bedöms grundvattnet ligga på cirka 2 meters djup. Berget inom undersökningsområdet består av fin- till medelkornig folierad grå grejs, en medelkornig granitisk ögongnejs samt av en basisk mörkgrå basit. Några omfattande stabilitetsproblem bedöms inte finnas inom området då jordlagren är begränsade och ytan där siltig lera förekommer inte har några större nivåskillnader och brantare marklutningar. Några omfattande sättningar bedöms inte pågå men framtida konstruktioner får anpassas till de varierande jorddjupen och utlagda fyllnadsmassor. Omgivande framtida markytor bedöms inte kräva åtgärder om de anpassas till nuvarande marknivåer vilket innebär att inte mer fyllnadsmassor påförs.

Risk och störningar

Sammanfattning av dagvatten- och skyfallsutredningen

Dagvatten avleds idag till kombinerat ledningssystem till Rivö Fjord nord via Ryaverket utan att passera något markavvattningsföretag, bräddade flöden leds till Göta älv, enligt framtagna utredning (Kretslopp och vatten, 2023-09-26). Båda recipienterna är klassade som mindre känsliga. En kombinerad avloppsledning i Inlandsgatan öster om planområdet planeras att separeras i området i samband med att vägar byggas om kring detaljplanen. De separerade ledningarna kommer dock att ansluta på kombinerad ledning längre nedströms.

Planerad markanvändning och dagvattenhantering beräknas ge minskade föroreningshalter och -mängder samt understiga målvärden med god marginal. Planen förväntas därmed bidra till att förbättra miljö kvalitetsnormerna för vatten. Dagvattenanläggningar behöver fördröja totalt cirka 94 m³ med LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten) eller 154 m³ utan LOD, exploatör ansvarar för investering och drift. Investeringskostnaden för anläggningarna beräknas till cirka 1,88 – 3,04 miljoner kr.

Ytvatten från planen avrinner i dagsläget till Inlandsgatan i öst och Herkulesgatan i söder. Endast en mindre yta avrinner mot planområdet. Inga befintliga lågpunkter finns inom planen. Fördröjning av skyfallsflöden föreslås dock för att minska översvämningssrisker i nedströms områden. Höjdsättning behöver säkra att skyfallsflöden inte leds in i planområdet från planerad cirkulationsplats nordöst om planen, genom en ytvattendelare.

Föreslagen avledning av skyfall presenteras i bilden nedan. Dagvatten föreslås hanteras i bland annat svackdiken och trädplanteringar på kvartersmark. Inga strukturplansåtgärder för skyfall planeras inom planområdet. Avledning av skyfall inom planen föreslås utmed gator och mellan byggnadskroppar. Stora skillnader i marknivå inom området medger god skyfallsavledning. För att uppfylla TTÖP behöver exploateringen översiktligt planeras med färdigt golv cirka 0,3 meter högre än anslutande kvartersmark.



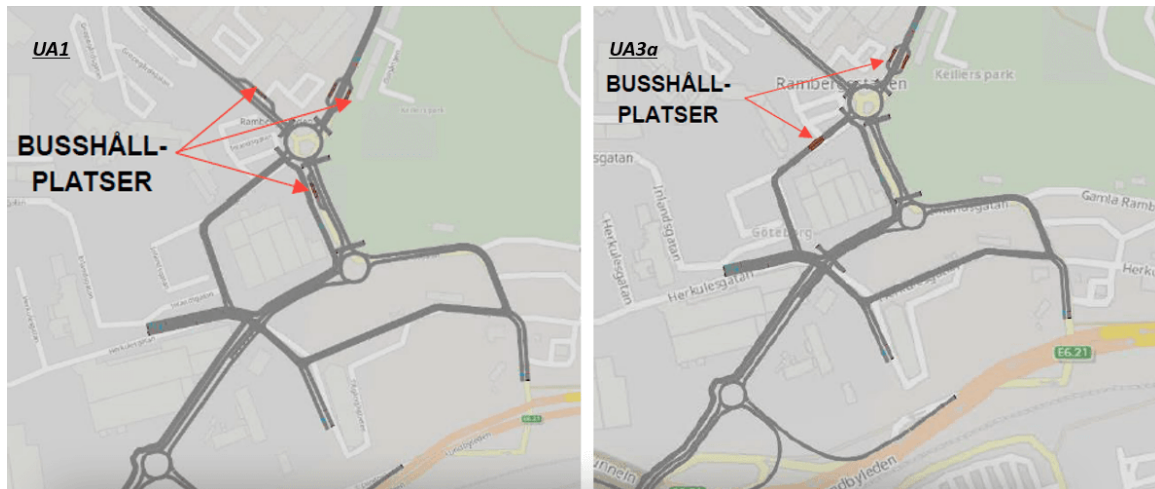
Figur 24: Föreslagen framtida avledning av ytvatten vid skyfall (Illustration av Kretslopp och vatten samt Henning Larsen Arkitekter för AB Volvo.)

Övriga utredningar

Sammanfattning av trafikanalys

Den planerade utbyggnaden vid västra Ramberget för AB Volvo med en mobilitetshubb har analyserats i Vissim, där ett grundscenario byggts med nya anslutningar mot Lundbyleden och där två alternativa placeringar av busshållplatslägen jämförts i en mikrosimulering (WSP, 2023-04-14). Dessa benämns Utredningsalternativ 1 (UA1) och Utredningsalternativ 3a (UA3a). UA1 motsvarar ett alternativ där samtliga hållplatser ligger på stadens vägnät runt cirkulationen Gropegårdsgatan/Inlandsgatan. Det södra hållplatsläget mellan cirkulationerna bedöms inte vara en optimal placering på grund av kraftig lutning på gatan, därför möjliggör planen istället dubbla hållplatslägen norr om

den övre cirkulationen. En flytt av det södra hållplatsläget bedöms inte påverka trafikanalysens utfall. UA3a motsvarar det alternativ som är planens huvudsyfte, där ett av hållplatslägena har flyttats in på AB Volvos kvartersmark.



Figur 25: Hållplatsernas läge i respektive utredningsalternativ.

Simuleringen tyder på att trafikmängderna som hämtats ur tidigare analyser i området ger en acceptabel framkomlighet där växande köer mot avfartsramperna sker under kortare tid än 10% av den simulerade maxtimmen. Detta brukar anses som godtagbart enligt Trafikverkets sätt att dimensionera vägnätet. I cirkulationsplatsen mellan Inlandsgatan/Gropegårdsgatan uppstår dock viss fördröjning på grund av biltrafiken i kombination med de tillkommande fotgängare och cyklister som bedöms alstras till Volvo Lundby under förmiddagens maxtimme. Huvuddelen av fotgängarna kommer från avstigande bussar till området.

På frågeställningen hur kollektivtrafikens framkomlighet påverkas av olika hållplatslägen är svaret att restiden för buss i UA1 är kortare än i UA3a, framför allt på grund av att bussarna i UA3a väjer i korsningen mellan den nya vägen och Herkulesgatan, medan de i UA1 färdas genom cirkulationsplatserna, vilket går fortare. Trots detta blir fördröjningarna för alla fordon i modellen större i UA1 än i UA3a på grund av att fler avstigande fotgängare behöver korsa cirkulationsplatsen mellan Inlandsgatan/Gropegårdsgatan. Sammantaget är restiden för buss kortare i UA1 än i UA3a, men UA3a ger en mer framkomlig lösning sett totalt för samtliga fordon.

För att testa hur vägnätet påverkas av fler bussar i modellen utfördes ett scenario med dubbelt antal bussar under förmiddagens maxtimme för respektive utredningsalternativ. Scenarierna visar att Inlandsgatan norr om cirkulationsplatsen mot Gropegårdsgatan blir överbelastad i UA1 då kombinationen av stannande bussar och ökat antal avstigande fotgängare orsakar stopp i trafiken. I UA3a orsakas stora fördröjningar i cirkulationsplatsen med dubbelt antal bussar, men modellen blir inte överbelastad och restiderna för buss blir kortare än i UA1 med dubbelt antal bussar. Orsaken till detta är att färre avstigande fotgängare behöver korsa cirkulationsplatsen mellan Inlandsgatan/Gropegårdsgatan i UA3a jämfört med UA1 eftersom ett av hållplatslägena i UA3a är placerat på bussgatan i AB Volvos område. Med dubbelt antal bussar bedöms vägnätet ligga ungefär vid kapacitetsgränsen.

Den nya korsningen norr om Räddningstjänsten i Lundby (Herkulesgatan/ny vägkoppling) har en relativt god framkomlighet i samtliga scenarion, även med dubbelt antal bussar. Bussarnas framkomlighet i korsningen är sämre i UA3a än i UA1 eftersom de hamnar i väjning i UA3a. Detta skapar dock inga köer som växer mot avfartsrampen, även med dubbelt antal bussar.

Sammanfattningsvis ger UA1 kortare restider för buss med de prognosticerade flödena än UA3a, men har lägre kapacitet för utökad busstrafik.

Sammanfattning av mobilitets- och parkeringsutredning

Riktlinjen ger möjlighet till flexibla parkeringstal utifrån områdets specifika förutsättningar genom att koppla mobilitetslösningar till parkeringsbehovet för bil och cykel på ett strukturerat sätt. Metoden utgår från fyra steg; startvärde, lägesbedömning, projektanpassning samt mobilitetsåtgärder. Sista steget mobilitetsåtgärder är ett valbart steg som i sig kan genomföras i flera olika steg.

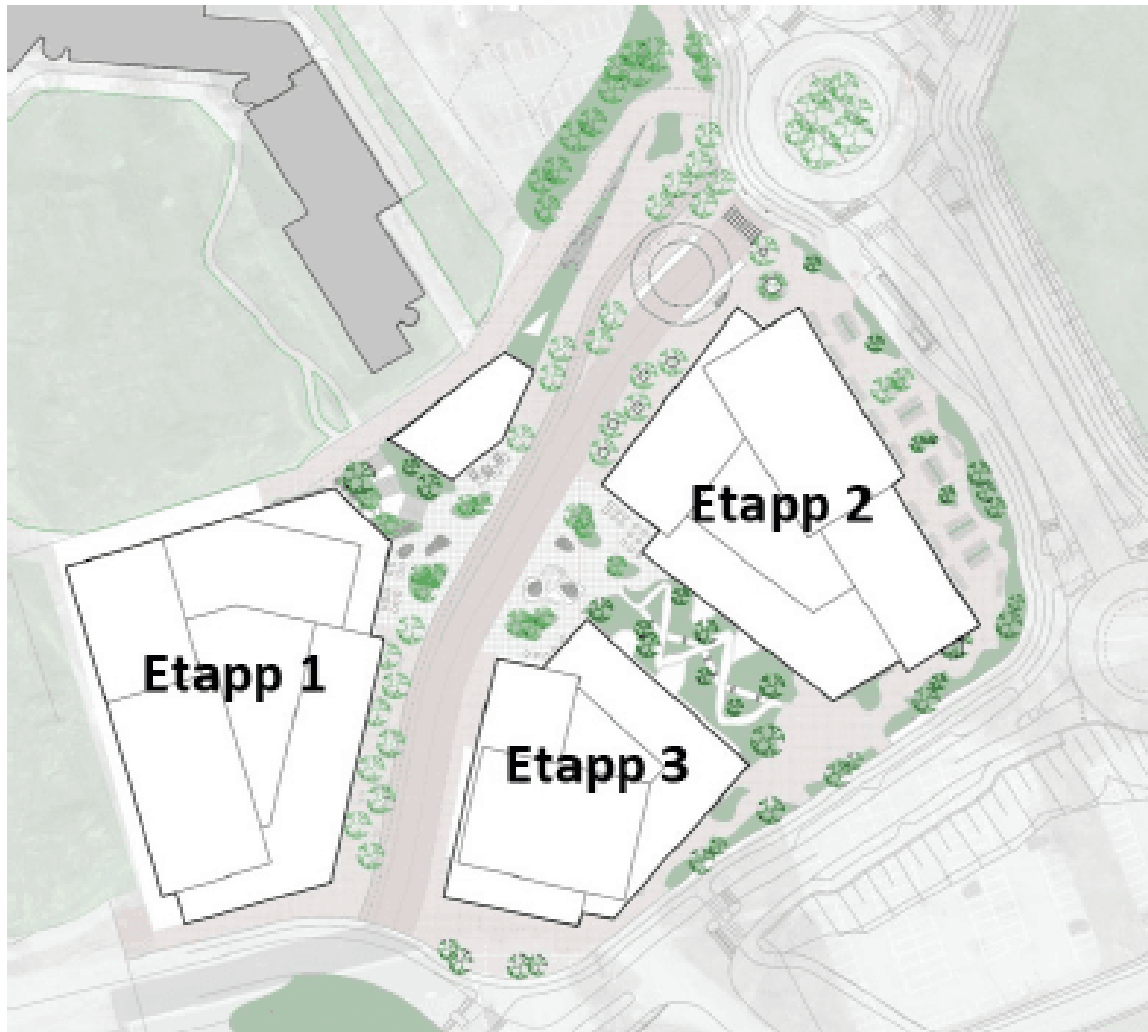
Tabellerna nedan presenteras en sammanfattning av parkeringsbehovet för respektive etapp.

Detaljplaneområdet planeras uppföras uppdelat i tre etapper, se bild nedan, vilka kommer innehålla olika typer av verksamheter så som kontor, restauranger och mindre servicebutiker. Totalt innefattar detaljplanen en BTA på 88 000 m², där den totala BTA:n delas upp på följande: Kontor eller kontor/hotell - 77 100 m², restaurang/café: 2 700 m², handel 600 m² och obestämda ytor: 2 700 m².

I etapp 2 planeras byggnation av antingen kontor- eller hotellverksamhet. För hotellverksamheten har en särskild utredning genomförts. De olika verksamheterna presenteras som Scenario 1 (kontor) och Scenario 2 (hotell). Startvärdet för restaurangverksamhetens p-tal finns även det uträknat i den särskilda utredningen, se Bilaga 1. Mobilitets- och parkeringsutredning – Särskild utredning. Detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget – Hotell i etapp 2.

Det parkeringsbehov som detaljplanen genererar planeras till viss del att förläggas i parkeringsanläggningar inom detaljplanen. Resterande parkeringar lokaliseras utanför detaljplaneområdet, men inom området för Campus Lundby.

Under byggskedet kommer parkeringsbehovet att öka allt eftersom området utvecklas, och behovet av parkering kommer att hanteras successivt. Volvokoncernen har byggt anläggningar inom området de senaste åren för att möta parkeringsbehovet, och det förväntas att fler parkeringsanläggningar kommer att byggas tidigt för att frigöra markytor för byggnation och etableringar.



Figur 26: Etapputbyggnad av området, som mobilitets- och parkeringsutredningen har utgått från.

Mobilitetsavtal

Mobilitetslösningar möjliggör ytterligare sänkning för parkeringstalen för bil. Detta genom att AB Volvo åtar sig genomföra olika mobilitetslösningar/åtgärder. För att sänkningen ska vara möjlig ska fastighetsägaren ingå i ett mobilitetsavtal med Göteborgs Stad. Avtalet är giltigt från det att båda parter skrivit under det. Löptiden för mobilitetsåtgärder är 10 år från det att slutbesked ges för fastigheten. Avtalet är en bilaga till avtal om markupplåtelse eller exploateringsavtal och följer fastigheten. Det ska finnas ett utkast till mobilitetsavtal inför granskning av detaljplanen och det ska vara signerat inför antagandet. Vid bygglov ska mobilitetsavtalet vara signerat inför beslut om godkänt bygglov.

AB Volvo planerar att teckna ett mobilitetsavtal med syfte att sänka bilparkeringstalet i projektet. AB Volvo vill teckna avtal i enlighet med avdrag om totalt 20 % av startvärdet på bilparkeringstalet. Detta innebär att, utöver baspaketet, minst tre åtgärder ur stjärnpaketet ska genomföras. Minst en av åtgärder ska vara markerad med stjärna.

Nedan redovisas vilka mobilitetsåtgärder som AB Volvo åtar sig att genomföra för kontorsverksamheten samt hur de är tänkta att genomföras.

GRANSKNINGSHANDLING

Mobilitetåtgärder Baspaket Kontor och handel

- Information
- Startpaket till nyinflyttade verksamheter (anställda)
- Löpande information om mobilitet (anställda och besökare)
- Kollektivtrafik
- Realtidstavlor för kollektivtrafik (anställda och besökare)
- Cykel
- Extra god cykelparkering (anställda)
- Dusch och omklädningsrum (anställda)
- Bil
- Bilparkeringshyran särredovisas (anställda)
- Begränsning av fasta bilparkeringsplatser (anställda)
- Övrigt
- Mobilitetsansvarig (anställda och besökare)

Mobilitetsåtgärder stjärnpaket

- Årlig mobilitetsaktivitet (anställda och besökare)
- Samlade bilparkeringsanläggningar - stjärnåtgärd
- Bilpool för tjänsteresor (anställda) - stjärnåtgärd
- Egna åtgärder (exempelvis förmånscyklar, cykelservice med mera) - stjärnåtgärd

Parkerings-behov för bil	Startvärde [antal platser]	Lägesbedömning [antal platser]	Projektanpassning [antal platser]	Mobilitetslösningar [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	361	307	307	235
Restaurang	5	5	5	5
Etapp 2 Scenario 1 (kontor)				
Kontor	253	216	216	165
Restaurang	4	4	4	4
Service och handel	15	13	0	0
Etapp 2 Scenario 2 (hotell)				
Hotell	160	160	160	160
Restaurang	4	4	4	4
Service och handel	15	13	0	0
Etapp 3				
Kontor	157	134	134	103
Restaurang	2	2	2	2
Total Scenario 1	797	681	668	514
Total Scenario 2	704	625	612	509

Figur 27: Parkeringsbehov för bil enligt olika utvecklingsscenarion.

Parkeringsbehov för cykel	Startvärde anställda/ besökare [antal platser]	Lägesbedömning anställda/ besökare [antal platser]	Projektanpassning anställda/ besökare [antal platser]	Mobilitetslösningar anställda/ besökare [antal platser]
Etapp 1				
Kontor	470 / 22	470 / 22	325 / 22	325 / 22
Restaurang	8 / 10	8 / 10	8 / 0	8 / 0
Etapp 2 Scenario 1 (kontor)				
Kontor	328 / 16	328 / 16	228 / 16	228 / 16
Restaurang	6 / 8	6 / 8	6 / 0	6 / 0
Service och handel	3 / 5	3 / 5	2 / 0	2 / 0
Etapp 2 Scenario 2 (hotell)				
Hotell	84 / 0	84 / 0	84 / 0	84 / 0
Restaurang	6 / 8	6 / 8	6 / 0	6 / 0
Service och handel	3 / 5	3 / 5	2 / 0	2 / 0
Etapp 3				
Kontor	204 / 10	142 / 10	142 / 10	142 / 10
Restaurang	3 / 3	3 / 3	3 / 0	3 / 0
Totalt Scenario 1	1 097 (1 023/74)	1 097 (1 023/74)	762 (714/48)	762 (714/48)
Totalt Scenario 2	836 (778/58)	836 (778/58)	602 (570/32)	602 (570/32)

Figur 28: Parkeringsbehov för cykel enligt olika utvecklingsscenarion.

Konsekvenser

Avsnittet samlar de vanligaste och mest omfattande konsekvensbeskrivningarna. Beskrivningar av detaljplanens konsekvenser finns även i andra avsnitt.

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §, 10 § 1-3 och 11-13 §§.

Detaljplaneförslaget medger en komplettering i befintlig sammanhållen bebyggelse på redan ianspråktagen mark utan natur- och kulturvärden, samt ytor för att skapa en mobilitetshubb med syfte att förbättra möjligheterna för de anställda på AB Volvos verksamhetsområde att ta sig till sin arbetsplats utan bil.

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

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.

- 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 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.
- De sannolika miljöeffekterna kan minskas genom åtgärder som arbetas in i detaljplanen eller exploateringsavtalet, genom att planen genom att förbättra möjligheten att ta sig till området med kollektivtrafik och cykel bidrar till ett minskat bilberoende.
- 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.

Undersökningssamråd med länsstyrelsen

Undersökningssamråd med länsstyrelsen gjordes 2022-10-17. Kommunen bedömde då att planens genomförande inte kunde antas innebära betydande miljöpåverkan, vilket länsstyrelsen då instämde i. Kommunen har efter genomfört undersökningssamråd gjort en komplettering av undersökningen om betydande miljöpåverkan genom att även göra en undersökning utifrån inte enbart Miljöbedömningsförordningen (2017:966) 5 §, utan även förordningens 10 § 1-3 och 11-13 §§. Anledningen till den kompletterande undersökningen är de domstolsbeslut som kommit från mark- och miljööverdomstolen, mål nr P 9810-21 och P 11751-22, där definitionen av begreppet ”annat stadsbyggnadsprojekt” i 4 kap. 34 § PBL andra stycket har bedömts. Aktuellt detaljplaneförslag medger en mindre stadsutveckling i ett större befintligt verksamhetsområde på en sedan tidigare ianspråktagen plats. Utifrån dessa domstolsbeslut kan kommunen för närvarande inte utesluta att undersökningen om betydande miljöpåverkan för aktuell detaljplan behöver utgå även från 10 § 1-3 och 11-13 § MBF och har därför kompletterat sin undersökning. Ett kompletterande samråd om undersökning av betydande miljöpåverkan görs med länsstyrelsen i samband med samråd om förslag till detaljplan.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Påverkan på MKN Vatten

Beräkningar i framtagna dagvattenutredning (Kretslopp och vatten, 2018-10-09) anger att föreslagna anläggningar för fördröjning av dagvatten kommer att minska årsavrinningen genom främst ökad evaporation med även viss infiltration. Med avseende på miljökvalitetsnormerna görs bedömningen att planen inte kommer påverka statusen för Rivö Fjord nord eller Göta älv negativt. Denna bedömning grundar sig i att totalmängderna som släpps ut per år minskar.

Påverkan på MKN Luft

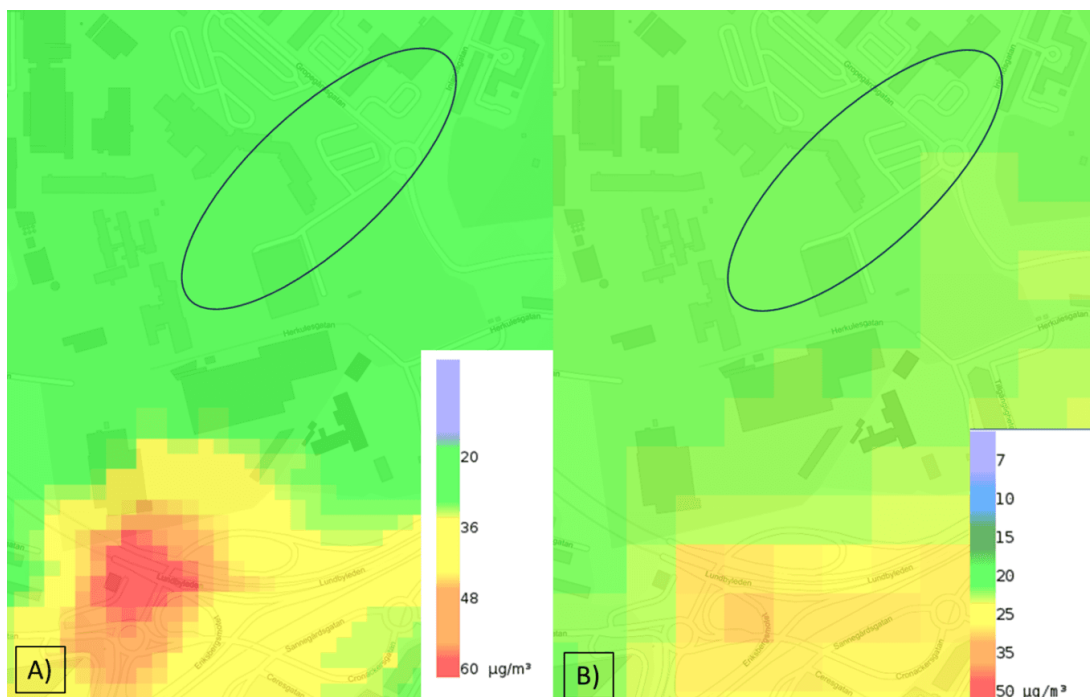
Den främsta källan till utsläpp av luftföroreningar i planområdets närhet är Lundbytunnelns östra mynning. Vid tunnelmynningar släpps luftföroreningar som ansamlats i tunneln ut och dessa platser är därför ofta utsatta för höga luftföroreningshalter.

Miljöförvaltningens översiktliga beräkningar av kvävedioxidhalterna och PM10 i Göteborg visar att halterna av kvävedioxid och partiklar underskrider miljö kvalitetsnormernas gränsvärden i planområdet. Miljöförvaltningen bedömer att det inte finnas några särskilda omständigheter som skapar risk att beräkningarna kraftigt underskattar halterna, exempelvis trånga gaturum. Bedömningen blir att det är mycket troligt att halterna av luftföroreningar underskrider gränsvärdena i planområdet i nuläget.

Även de nya gränsvärden som börjar gälla 2030 innehålls enligt beräkningarna, men marginalerna är mindre. Den trafik som planen förväntas alstra bedöms av Miljöförvaltningen inte vara tillräckligt hög för att skapa risk för överskridande.

Bebyggelse på redan ianspråktagen mark i anslutning till kollektivtrafik medför en bättre luftsituation för staden som helhet. Genom att flytta delar av AB 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. Dessutom minskar behovet av interna transporter mellan de olika verksamhetsområdena som finns idag genom att samlokalisera verksamhet.

Detaljplanen är en del i att skapa en möjlighet för att persontransporter i högre utsträckning än idag ska genomföras med alternativa transportmedel såsom kollektivtrafik och cykling för de anställda på Volvo Lundby.



Figur 29: Halter av luftföroreningar i området enligt miljöförvaltningens översiktliga beräkningar. I karta A) visas 98-percentilen av dygnsmedelvärden av kvävedioxid (2022) och i karta B) visas 90-percentilen av dygnsmedelvärden av PM10 (2022). De svarta markeringarna visar detaljplanens ungefärliga läge.

Buller

Utifrån senast gjorda trafikmätningar, samt med hänsyn tagen till nyligen genomförda infrastrukturåtgärder, och med en uppräknig av framtida alstring av tidigare detaljplanläggning i området (som ännu inte har genomförts fullt ut) beräknas trafikallstringen på Gropegårdsgatan och Inlandsgatan få trafikrörelser om 5500 respektive 6200 i framtiden. Föreliggande detaljplaneförslag bedöms utöver det allra ytterligare 600 rörelser på Gropegårdsgatan och 800 rörelser på Inlandsgatan närmast bostäderna här.

Boverket gav 2023 ut ett verktyg "Hur mycket bullrar vägtrafiken?", som innehåller en metod för hur utbredningen av buller från vägtrafik kan beräknas. Genom indata som skyltad hastighet, trafikmängd fordon/per dygn och avstånd mellan bostadsfasad och vägmitt kan vägtrafikbuller översiktligt räknas fram. Boverkets verktyg tar inte hänsyn till tung trafik, men detaljplanen medger inte markanvändning som förväntas generera tung trafik på ett sätt som kan ge utslagsgivande effekt i sammanhanget.

Både Inlandsgatan och Gropegårdsgatan har en skyltad hastighet om 50 km/h. Utifrån gatornas utformning kan det dock tilläggas att sannolik hastighet troligtvis är lägre och ligger snarare närmare 40 km/h än 50 km/h. I bullerutredningar ska dock skyltad hastighet användas som ingångsvärde. Uppmätt avstånd mellan vägmitt och bostadsfasad på både Gropegårdsgatan och Inlandsgatan ligger som närmast på cirka 10 meter.

I Boverkets broschyr finns en tabell, "Tabell 2", som visar på ekvivalent ljudnivå i dBA på 10 meters avstånd från vägmitt, relaterat till skyltad hastighet och trafikmängd fordon/dygn.

Röd ring i tabellen nedan ger en indikation på vilken ökning i dBA-tal som den nya detaljplanen innebär på Inlandsgatan. Det är inte orimligt att anta att påslaget är mindre än en decibel, vilket är en ökning som inte är uppfattningsbar för det mänskliga örat.

Blå ring i tabellen nedan ger en indikation på vilken ökning i dBA-tal som den nya detaljplanen innebär på Gropegårdsgatan. Enligt tabellen innebär det ingen ökning i dBA-tal.

Tabell 2

Tabell 2 anger ekvivalent ljudnivå i dBA på 10 meters avstånd från vägmitt. Detta är utgångsvärdet inför beräkning av ekvivalentnivå på avstånd enligt diagram 2.

		Skyltad hastighet, kilometer/timme							
≤		40	50	60	70	80	90	100	110
	50 000	70	72	74	76	77	78	78	80
	40 000	69	71	73	75	76	77	78	79
	30 000	68	70	72	74	75	76	77	78
	20 000	66	68	70	72	73	74	75	76
	10 000	63	65	67	69	70	71	72	73
	9 000	63	65	67	69	70	71	72	73
	8 000	62	64	66	68	69	70	71	72
	7 000	61	63	65	67	68	69	70	71
	6 000	61	63	65	67	68	69	70	71
	5 000	60	62	64	66	67	68	69	70
	4 000	59	61	63	65	66	67	68	69
	3 000	58	60	62	64	65	66	67	68
	2 000	53	58	60	62	63	64	65	66
	1 000	53	55	57	59	60	61	62	63

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att bullerpåslaget till följd av den nya detaljplanens trafikalstring är ytterst marginell.

Påverkan på miljömålen

Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25 presenterar tre övergripande lokala mål och sammanlagt tolv delmål. De tre målen och de delmål som har störst relevans för planförslaget presenteras nedan. Sammantaget bedöms planens genomförande ha en positiv inverkan på miljömålen.

Miljömål 1: Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Miljömål för naturen handlar om att Göteborgs stad senast 2030 ska ha tillräckliga arealer av naturmiljöer och livsmiljöer med rätt skötsel för att bevara de arter som finns i kommunen och ge förutsättningar för att utveckla ekosystemtjänster.

Naturen delmål 2: Göteborgs stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag.

Slutrecipient för dagvattnet inom planområdet är Rivö Fjord nord via Ryaverket. Vid eventuell bräddning avleds dagvattnet till dagvattenledning med utlopp utanför Sannegårdshamnen. Recipient vid bräddning är därmed Göta älv – söder om intaget. Detaljplanen förväntas innebära en lägre föroreningsbelastning än idag. Med LOD förväntas alla målvärden för föroreningar uppnås och understiga halter från befintlig markanvändning. Med LOD förväntas även andelen bräddat flöde minska till följd av lägre avrinningskoefficient. Detaljplanens genomförande bedöms ha en positiv påverkan delmålet.

Naturen delmål 3: Öka den biologiska mångfalden

Ingen naturmark tas i anspråk till följd av planens genomförande. Nordväst om planområdet finns ett berg med vegetation som i gällande plan är planlagt som "natur" på kvartersmark. Idag finns inga naturvärden inom planområdet, men enligt förslaget är det tänkt att träd och annan växtlighet ska tillkomma på kvartersmark. Sammantaget kan tillkomsten av tänkt växtlighet i föreliggande detaljplaneförslag stärka upp och tillskapa ett grönt stråk, vilket kan vara positivt för den biologiska mångfalden i området. Befintlig naturmark utanför planområdet och kommande växtlighet inom planområdet kommer att ligga på kvartersmark, vilken staden ej har rådighet över att sköta, utveckla och långsiktigt bevara. Planförslaget bedöms ändå ha en något positiv påverkan på delmålet eftersom grönska planeras tillkomma och förstärka ett grönt stråk.

Miljömål 2: Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Målet innebär att Göteborgs klimatavtryck årligen ska minska med sikte på att så snabbt som möjligt nå nollavtryck. Utsläppen inom Göteborgs geografiska område ska minska med minst 10,3 procent per år och de konsumtionsbaserade utsläppen ska minska med minst 7,6 procent per år till 2030. Göteborgs Stad ska minska sina egna utsläpp i högre takt och använda samtliga tillgängliga verktyg och styrmedel för att driva på samhällets omställning.

Klimatet delmål 3: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter.

Planförslaget innebär ett tillskott av arbetsplatser inom området. Dessutom pågår det inom resterande verksamhetsområdet Campus Lundby en stor ökning av antalet arbetsplatser, vilket ökar antalet arbetsresor till och från området. Behovet att hållbart kunna resa till och från den södra delen av Campus Lundby där föreliggande planområde är beläget är stort, medan den norra delen av Campus Lundby finns god tillgänglighet till kollektivtrafik längs med Hjalmar Brantingsgatan. Planen möjliggör en mobilitetshubb med ytor för busshållplats, micro-mobilitetlösningar och annan service. Ett gent gång- och cykelstråk genom området möjliggörs också. Ett genomförande av detaljplanen ökar möjligheten att resa till och inom området med omnejd på ett hållbart sätt, vilket påverkar delmålet positivt.

Miljömål 3: Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Målet människan innebär att göteborgarnas hälsa och välbefinnande ska främjas genom bättre luftkvalitet och ljudmiljö samt minskad användning av skadliga ämnen. Göteborg ska vara en grön och robust stad där ekosystemtjänster nyttjas för att tillgodose människors behov, nu och i framtiden.

Människan delmål 1: Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen.

Ett PM Markmiljö har tagits fram, januari 2023. Det kan finnas föroreningar under bottenplattan av den tidigare förekommande verksamheten. Ytterligare markundersökning ska utföras under kommande exploatering och saneras vid behov till mindre känslig markanvändning. Om så görs kan det bidra positivt till målet. I annat fall påverkas delmålet neutralt.

Människan delmål 2: Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för Göteborgarna

Inom planområdet är luftkvaliteten god idag. Påverkan avseende luftkvalitet från ett genomförande av detaljplanen är begränsad och det bedöms inte medföra skadliga effekter på människors hälsa. Det tillkommande bidraget till halter av luftföroreningar som exploateringen innebär står vägtrafiken för. Detta tillkommande bidrag är inte av en så stor omfattning att det finns risk för höga luftföroreningshalter i området. Genom planen förbättras möjligheten att resa kollektivt och med gång och cykel, vilket möjliggör för en positiv påverkan på luftkvaliteten överlag i staden.

Människan delmål 3: Göteborgs Stad säkrar en god ljudnivå för Göteborgarna

Påverkan avseende buller från plangenomförandet är begränsad och bedöms inte medföra skadliga effekter på människors hälsa. Buller orsakad av ökad trafik till och från planområdet bedöms inte leda till överskridande av riktvärden eller en markant försämrad ljudmiljö för bostäder i närområdet. Mobilitetshubben kan lösa att fler inom det större området får ett mindre bilberoende, vilket gör att trafikbullret kan minska till följd av planens genomförande. På så vis bedöms planförslaget ha en positiv påverkan på delmålet.

Människan delmål 4: Göteborgs stad säkrar tillgången till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster

I planen föreslås en öppen dagvattenhantering och att träd och planteringar tillförs inom planområdet. Dessutom förbättras tillgängligheten till Ramberget med Keillers stadspark genom förbättrad möjlighet att ta sig till området utan bil. Planförslaget bedöms ha en positiv påverkan på delmålet.

Påverkan på riksintressen

Stadens bedömning är att tillskottet av trafik på Lundbyleden till följd av den nya exploateringen 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 en utveckling i mer perifera lägen av staden då det skapar bättre förutsättningar för ett resande med andra färdmedel än bil.

Planområdet ligger inom ett område som är utpekad som riksintresse för kommunikation – järnväg. Riksintresset möjliggör en framtida flytt av Hamnbanan och Lundbyleden till tunnel under Ramberget. Då planområdet ligger på berg är det möjligt att bygga en väg- eller järnvägstunnel under planområdet.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Riksdagen har beslutat att inkorporera konventionen om barnets rättigheter i svensk lag den 1 januari 2020. Lagen gäller vid stadsbyggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet. I detta kapitel presenteras en konsekvensanalys som redogör för vilka sociala konsekvenser, och konsekvenser för barn och unga, som ett genomförande av detaljplanen bedöms innebära. Analysen presenteras i följande teman: sammanhållen stad, samspel, vardagsliv, identitet samt hälsa och säkerhet.

Sammanhållen stad

Genomförandet av denna plan bedöms ha positiv inverkan på sociala frågor för de som redan verkar i området.

Exempelvis kan ett genomförande av detaljplanen bidra positivt genom att lyfta frågor om kollektivtrafik, och skapa förutsättningar för ett ökat resande med buss genom ett nytt hållplatsläge med kringliggande servicefunktioner. Området planeras bli en ny mobilitetshubb inom AB Volvos verksamhetsområde, vilken tillsammans med hållplatslägena vid Gropegårdsgatan och Eketrägatan i de norra delarna av verksamhetsområdet ska bilda ett mobilitetsnät över området och ge ökade förutsättningar till att ta sig till området och även mellan de olika områdena i verksamhetsområdet utan att använda bil.

Även ett nytt gång- och cykelstråk kommer skapas diagonalt genom planområdet, vilket ökar finmaskigheten på gång- och cykelnätet. Då gång- och cykelstråket ligger på kvartersmark reglerar planen att ett servitut kan bildas för gång- och cykeltrafik genom området för att säkerställa att även allmänheten kan röra sig på det nya stråket.

En satsning på busstrafik samt gång- och cykeltrafiken gynnar barn och unga, där fler resor skapar större möjligheter att fritt kunna röra sig i stadsrummet.

En utbyggnad i enlighet med planförslaget bidrar till att mötet mellan AB Volvos verksamhetsområde och stadens vägnät blir mer stadsmässigt, vilket är positivt för att skapa en sammanhållen stad.

Planen bidrar inte till att kopplingen över Lundbyleden och Hamnbanan förbättras ytterligare. Genom att reglera att entréer ska finnas mot stadens vägnät i öster och söder är planen förberedd på att möta en eventuell kommande stadsutveckling som kan bli aktuell när en eventuell framtida Gropegårdsförbindelse byggs mellan planområdet och Lindholmen.

Samspel

Området förväntas innebära en utveckling av det redan utbyggda verksamhetsområdet och förväntas samspela med de befintliga verksamhetsbyggnaderna, även om de nya byggrätterna är klart högre än befintliga byggnader inom området. AB Volvo har tagit fram en masterplan för hela verksamhetsområdet för en framtida utveckling, där aktuell detaljplan är en central och viktig del.

I mitten av det nya diagonala stråket genom planområdet kommer en torgyta att skapas, kring vilken service och restauranger med uteplatser planeras. Det skapar en ny mötesplats, som främst anställda, men även boende i området runt omkring kan nyttja. Topografin i området gör att det blir viktigt att tillgänglighetsanpassa de sociala ytorna för att ge alla lika förutsättningar att kunna vistas i området.

De nya byggnaderna i upp till 24 våningar kommer bli storskaliga, och den arkitektoniska utformningen av dem, torgytan och stråket är viktigt för att skapa en mänskligare skala vid mötesplatserna.

Vardagsliv

Planen möjliggör ett stärkt underlag för service i området, vilka kan ha öppet andra tider än kontorstid, och på så sätt ge möjlighet att skapa ett tryggare kvällsliv med mer rörelse i området. Om en stor andel resenärer utgörs av arbetande i området finns det en risk att hållplatsläget och torget blir öde kvällstid, om det inte skapas tillräcklig service som lockar boende från närområdet. För mycket service riskerar å andra sidan att konkurrera med Wieselgrensplatsen.

Planen styr inte vilken typ av verksamheter som etableras inom planområdet. Omfattningen av centrumändamål har reglerats för att inte servicen vid Wieselgrensplatsen ska riskera att utarmas. Även med hänsyn till kapaciteten på Lundbyleden bedöms det viktigt att inte möjliggöra för mycket handel inom planområdet då det skulle riskera att bidra till ett ökat behov av bilanvändning till området.

Identitet

De nya byggnaderna kommer kunna vara upp till 12, 18 respektive 24 våningar höga, och kommer därmed att synas från stora delar av övriga staden och bilda ett nytt landmärke och ge ny karaktär till området. Gestaltningen av de nya byggnaderna är viktig, både sett till den lilla skalan för att skapa attraktiva miljöer kring torg och hållplats, och sett till att byggnaderna är synliga från långt håll. AB Volvo har angett att de har höga ambitioner kring gestaltning och hållbarhet, och att bebyggelsen inom planområdet planeras få en utformning som bygger vidare på den industrihistoriska karaktären i området.

Hälsa och säkerhet

Konsekvenserna för hälsa och säkerhet inom projektet handlar bland annat om framtida verksamhets potentiella inverkan på miljön och förändrade nivåer av luftföroreningar och buller. Genom att förbättra möjligheterna att ta sig till en stor arbetsplats på andra sätt än med bil skapas goda förutsättningar för att nivåerna av både buller och luftföroreningar

inte ökar på samma sätt som de skulle gjort annars vid en så stor utveckling av verksamhetsområdet med en fördubbling av anställda.

Stärkt kollektivtrafik och förbättrade gång- och cykelvägar ger också positiva effekter på hälsa och säkerhet i området, och skapar förbättrade möjligheter för barn och unga att röra sig kring området.

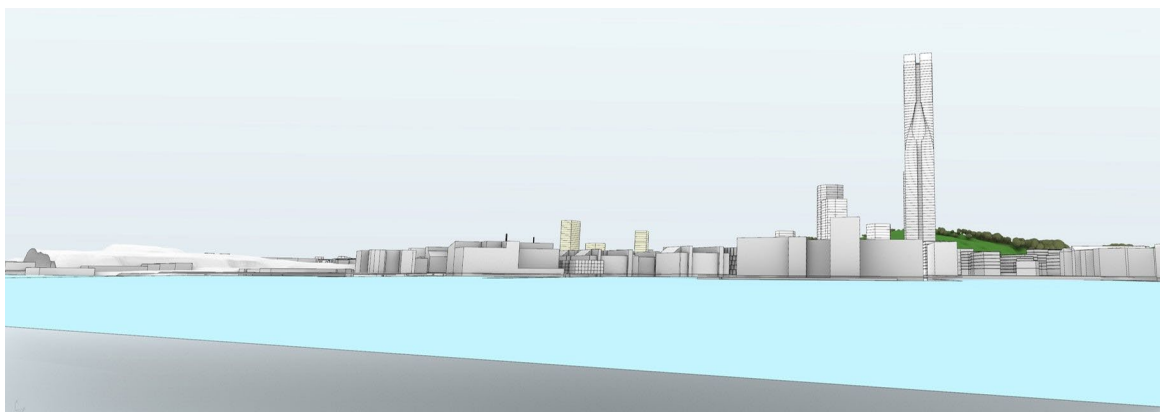
Korsningspunkten från den nya länken mot Eriksbergsmotet och in mot Herkulesgatans förlängning åt väster är viktig att studera då både bussar, gående, cyklister och bilar korsar ytan på olika sätt. Ytan behöver både skapa trygga och säkra överfarter för cyklister och fotgängare, men också säkra framkomligheten för bussar bland oskyddade trafikanter och övriga fordon.

Landskapsbild

En vystudie har tagits fram för den föreslagna bebyggelsens påverkan på landskapsbilden (Henning Larsen, september 2024). De bilder som tagits fram i syfte att visualisera bebyggelsen från olika vinklar i staden visar att den nya bebyggelsen kommer vara synlig på långt håll från flera vinklar. Från vyer från andra sidan älven så domineras fortfarande stadsbilden av Karlatornet och dess kringbyggnader, vars höjder gör att bebyggelsen inom aktuell detaljplan inte upplevs främmande i sammanhanget.



Figur 30: Vybild från Kasino Cosmopol. Föreslagen bebyggelse i gult. Bebyggelsen runt Karlatornet utgår från möjliga byggrätter i den detaljplanen.



Figur 31: Vybild från Masthuggskajen. Föreslagen bebyggelse i gult. Bebyggelsen runt Karlatornet utgår från möjliga byggrätter i detaljplanen.



Figur 32: Vybild från Kasino Cosmopol. Föreslagen bebyggelse i gult. Bebyggelsen runt Karlatornet utgår från möjliga byggrätter i detaljplanen.

Från något närmare håll, dvs på olika platser på norra sidan av älven runt Lindholmen, så kommer bebyggelsen bli mer utmärkande i landskapsbilden. Utan konkurrens från Karlatornet med kringbyggnader framträder föreslagen bebyggelse mer tydligt i stadsbilden och landskapsrummet.

Föreslagen bebyggelsen har inbördes en viss nedtrappning mot Ramberget i öster, vilket syns från exempelvis Sannegårdsbron. Från Lundbyleden upplevs nedtrappningen inte lika tydligt. Från Lilla Karlavagnsgatan, intill Karlatornet och dess kringbyggnader, syns hela Ramberget och dominerar landskapsbilden.



Figur 33: Vy från Lundbyleden med Ramberget i öster som sluttar ner mot området. Föreslagen bebyggelse i gult.



Figur 34: Vybild från Lilla Karlavagnsgatan, med Ramberget i öster. Föreslagen bebyggelse i gult.

Genomförandefrågor

Mark- och utrymmesförvärv

Kommunen har genom Plan- och bygglagen (PBL) både en rättighet och en skyldighet att lösa in mark som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats. Inom detaljplanen finns bestämmelsen allmän plats GATA. Skyldigheterna och rättigheterna kvarstår efter det att detaljplanens genomförandetid har gått ut.

Under rubriken *Fastighetsrättsliga konsekvenser* framgår vilka fastigheter som berörs av inlösen av allmän plats.

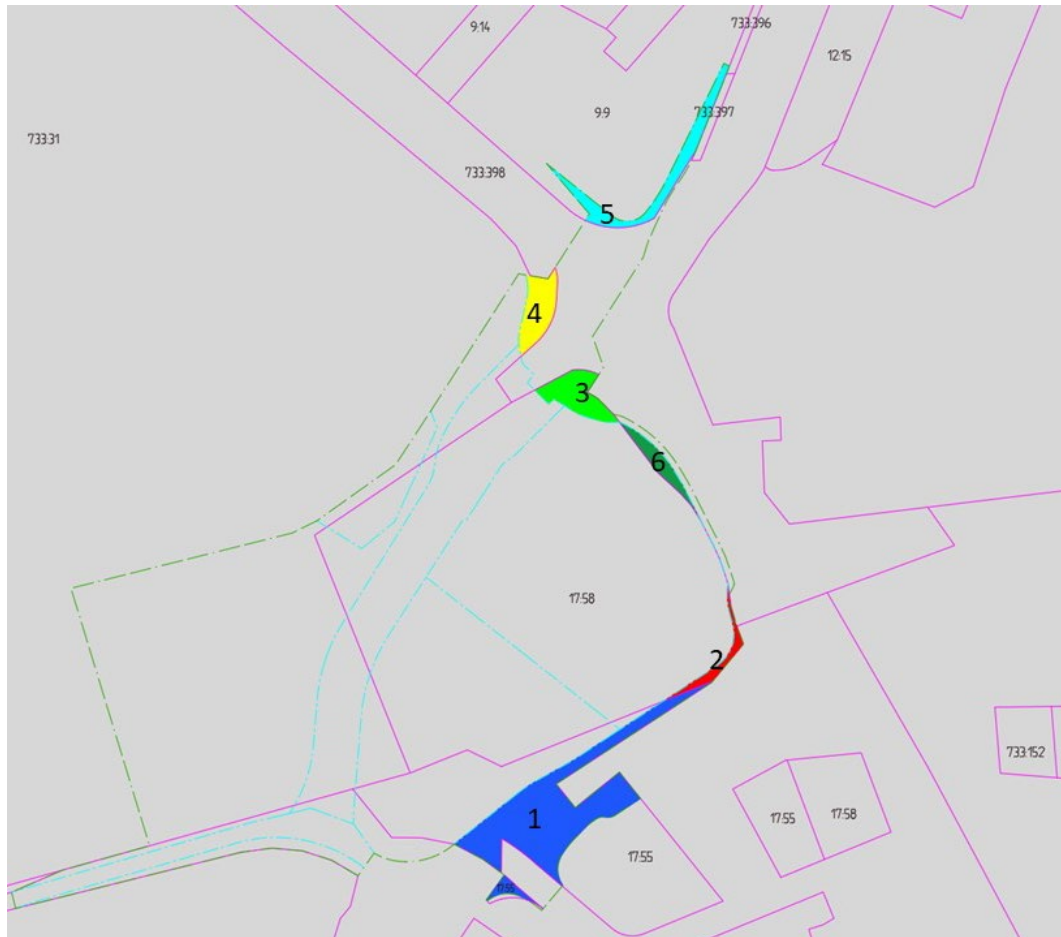
Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Följande fastigheter berörs av inlösen av allmän platsmark.

Fastighet	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning	Nr
Rambergssmeden 17:55		1073 m2	Allmän plats, GATA	1
Rambergssmeden 17:58		295 m2	Allmän plats, GATA	2–3
Rambergssmeden 17:58	106 m2		Kvartermark	6
Rambergssmeden 733:31		209 m2	Allmän plats, GATA	4
Rambergssmeden 9:9		283 m2	Allmän plats, GATA	5

Rambergssmeden 733:398	787 m²		Allmän plats, GATA	2–5
Rambergssmeden 733:398		106 m²	Kvartermark	6
Rambergssmeden 733:254	1073 m²		Allmän plats, GATA	1



Figur 35: Karta över del av fastigheter som berörs av inlösen för allmän platsmark.

Gemensamhetsanläggningar

Inga befintliga gemensamhetsanläggningar berörs av detaljplanen.

Gemensamhetsanläggning kan komma att behöva bildas för underjordisk parkering inom område markerat med P₁ i plankartan.

Servitut

Servitutsavtal för vägändamål berörs av detaljplanen, se under rubriken *Befintliga avtal som berörs*.

Servitut ska bildas för allmän gång- och cykeltrafik inom område markerat med x₁ i plankartan. Ur förvaltningsperspektiv bedömer staden det olämpligt att lägga en smal remsa med allmän platsmark för gång- och cykeltrafik genom kvartermarken. Mindre

avvikelser från område markerat med x kan göras när servitutet ska bildas om så bedöms lämpligt med hänsyn till slutlig utformning av marken.

Ledningsrätt

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.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i exploateringsavtalet att exploatören 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.

Inom områden som på plankartan markerats med E kan tekniska anläggningar placeras. Dessa ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Inom planområdet finns ledningsrätt 1480K-1995F186.1 för VA-ledningar.

Inom planområdet finns ledningsrätt 1480K-1995F186.2 för gas-, el- och fjärrvärmeledningar.

Inom planområdet finns ledningsrätt 1480K-1986F192.1 för vatten.

Inom planområdet finns ledningsrätt 1480K-2018F272.1 för starkström.

Inom planområdet finns ledningsrätt 1480K-2022F300.1 för starkström.

Inom planområdet finns ledningsrätt 1480K-2022F300.2 för starkström.

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.

Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Planerad byggstart för allmän plats är andra kvartalet 2027. Allmän plats byggs ut i takt med utbyggnad av kvartersmarken.

Utbyggnad vatten och avlopp

Det finns möjlighet att bygga ut allmänna VA-ledningar inom planområdet. Behovet av nya ledningar beror på kommande fastighetsindelning. Det finns u-områden inom planområdet som möjliggör utbyggnad av allmänna VA-ledningar för att kunna förse respektive fastighet med anslutningspunkter i fastighetsgräns. Minst en ny brandpost behövs inom planområdet. Planerad byggstart är 2029. Allmänna VA-ledningar byggs ut i takt med utbyggnad av kvartersmarken. Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen

Tekniska åtgärder

Dagvatten och skyfall

Planerad markanvändning och dagvattenhantering beräknas ge minskade föroreningshalter och -mängder samt understiga målvärden med god marginal och planen förväntas därmed att bidra till att förbättra miljö kvalitetsnormerna för vatten. Dagvatten ska i första hand tas om hand inom den fastighet där dagvatten genereras. Exploatör ansvarar för investering och drift av anläggningar för fördröjning av dagvatten. Dagvatten föreslås hanteras i bland annat svackdiken och trädplanteringar på kvartersmark. Dagvattenanläggningar ska anmälas till miljöförvaltningen. Endast en mycket begränsad yta av planen kommer bli allmän platsmark - gata och gång- och cykelväg. Dagvattenhantering på gatumarken behöver anpassas för anslutning till befintligt och tillkommande dagvattensystem inom allmän plats, vilket är i framtida nya väglänken till Eriksbergsmotet. I första hand ska dagvatten från planområdet ledas till den separerade dagvattenledningen belägen i Inlandsgatan öster om planområdet. Vid behov kan ytor som inte går att ansluta till dagvattenledningen ges anslutning till kombinerad ledning i Herkulesgatan.

Inga strukturplansåtgärder för skyfall planeras inom planområdet. Avledning av skyfall inom planen föreslås utmed gator och mellan byggnadskroppar, se bild över föreslagen avledning av ytvatten vid skyfall under rubriken

Planeringsförutsättningar/Sammanfattning av innehållet i planeringsunderlagen/Risk och störningar/Sammanfattning av dagvatten- och skyfallsutredningen. Stora skillnader i marknivå inom området medger god skyfallsavledning. För att uppfylla TTÖP behöver exploateringen översiktligt planeras med färdigt golv cirka 0,3 meter högre än anslutande mark. För att vid en skyfallshändelse undvika att vatten från Inlandsgatan rinner in i planområdet behöver mark höjdsättas för skyfallsavledning i norra delen av planområdet vid cirkulationsplatsen där allmänplats gata möter kvartersmarken. En skyfallsavledning kommer skapas genom att cykelöverfarten på allmän platsmark blir upphöjd minst 0,1 meter jämfört med vägbanan i cirkulationsplatsen, vilket även regleras i plankartan. Då det planeras underjordiska parkeringsgarage i området är det viktigt att skydda nedfarterna till garagen från skyfallsvatten genom en robust höjdsättning.

Värme, el och tele

En fjärrvärmeledning som går genom området och saknar ledningsrätt kommer att behöva flyttas. Ledningar för gas, el och tele finns inom och i anslutning till planområdet. Om dessa påverkas vid utbyggnad av planen behöver kontakt tas med aktuell ledningsägare.

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

Två nya nätstationer ska anläggas inom områden markerade med E i plankartan.

Avfall

Insamlingen av avfall inom planområdet ska följa riktlinjer och krav i skriften *Gör rum för miljön* som tagits fram av Göteborgs stad, Kretslopp och vatten.

Det planeras att alla tre byggnadsvolymer i planområdet förses med egna angörings- och insamlingspunkter för avfall.

- Avfallshantering i den västra byggrätten föreslås ske genom en infart i det sydvästra hörnet, vilket möjliggör avfallshantering med hjälp av komprimatorer för ökad effektivitet. Det föreslås att fordonet backar in i byggnaden på en vändplats på kvartersmark. Backrörelsen som krävs för angöring korsar inga gång- eller cykelstråk. Utöver insamling i komprimatorer finns möjlighet att anordna miljörum i linje med riktlinjerna för kapacitet och längsta dragväg för behållare.
- Det anordnas en angöringsficka längs bussgatan för avfallshantering i den södra byggrätten. Fickan ska vara 15 meter lång och 3,5 meter bred. Miljörum ska anordnas i byggnaden med max. 25 m dragväg från angöringsfickan.
- Avfallshantering i den östra byggrätten föreslås ske genom en infart i den nordöstra fasaden, vilket möjliggör avfallshantering med hjälp av komprimatorer för ökad effektivitet. Det föreslås att fordon kan köra in i byggnaden och vända på en dedikerad yta inomhus för att angöra komprimatorerna och miljörum. Utöver insamling i komprimatorer finns möjlighet att anordna miljörum i linje med riktlinjerna för kapacitet och längsta dragväg för behållare.



Figur 36: Bild över lägen för lokalisering av miljörum samt körvägar för avfallsfordon. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Det är också möjligt att vid behov samordna avfallshantering för flera volymer i planen genom exempelvis sopsug eller gemensam angröping till den södra och östra volymen via en underjordisk koppling.

En bild av lämpliga lägen för lokalisering av miljörum samt körvägar för avfallsfordon i respektive kvarter ges i nedanstående illustration.

Inom kvartersmark i nordost planeras en körbar yta som kan användas för avfallshantering och åtkomst till parkeringsgarage i den östra volymen. Ytan ska utformas som ett gångfartsområde med torg-/trottoarbeläggning och integreras i gestaltningen med ytor för gående. Det ska finnas en märkbar avgränsning mellan den körbara ytan och ytan som är enbart för gående. Avgränsningen kan markeras med avvikande mönster eller färg i beläggningen, planteringar, en låg kantsten eller en ränna för dagvatten.

Körbara nedfarter till parkering och utrymme för avfallshantering ska inrymmas inom byggnaden. Det ska dock vara möjligt att ha en mindre sänkning av marken (0,5) i anslutning till nedfarterna. Sänkningen ska integreras i gestaltningen av landskapet, inte uppfattas som en ramp och inte utgöra ett hinder för gående.



Figur 37: Möjlig utformning av den körbara ytan till avfalls- och parkeringsanläggning till den östra byggrätten. (Bild: Henning Larsen arkitekter för AB Volvo)

Geotekniska åtgärder

Några omfattande stabilitetsproblem bedöms inte finnas inom området. Omfattande sättningar bedöms inte pågå men framtida konstruktioner får anpassas till de varierande jorddjupen och utlagda fyllnadsmassor. Omgivande framtida markytor bedöms inte kräva åtgärder om de anpassas till nuvarande marknivåer.

Samtliga utpekade åtgärdsområden sett till block- och bergsstabilitet berörs av planerad byggnation i väster och/eller planerad bussgata som avses genomföras i ett tidigt skede. Då planens genomförande kommer innebära betydande förändring av marknivån i de berörda delarna föreslås de utpekade förhållandena åtgärdas i samband med planens genomförande.

Markmiljö

Framtaget PM markmiljö (WSP, 2023-01-24) anger att det finns kunskapsluckor sett till föroreningsförekomst inom planområdet.

Inom det norra området där det saknas information om markföroreningar förkommer berg i dagen, vilket betyder att jorddjupen är små och därmed även eventuell föroreningsförekomst liten. Aktuell del ska utgöra vägområde och i samband med markarbeten inför omställningen ska erforderlig miljökontroll utföras. Staden ansvarar för att detta sker.

Det bedöms föreligga en viss risk för petroleumprodukter, metaller och PCB under bottenplattan i anslutning till ledningar, oljeavskiljare och läge för före detta cisterner. Eftersom ytan idag är verksamhetskritisk för AB Volvo och det redan har utförts undersökning genom plattan i flertalet punkter ska ytterligare markundersökning utföras i samband med kommande exploatering då den kvarvarande plattan kan brytas upp och ledningar etc. kommer i dagen. Exploatören ansvarar för att detta sker.

Det går inte att utesluta att marken under parkeringsytan i söder utgörs av fyllnadsmassor, vilket skulle kunna innebära föroreningar. Området utgör en del av pågående vägutbyggnad och undersöks i samband med dess markarbeten. Ytterligare åtgärder bedöms därmed inte krävas.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av allmänna VA-ledningar.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Stadsmiljönämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt skötsel och underhåll av allmän plats GATA. Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan. Kretslopp och vattennämnden får kostnader för ränta och avskrivningar samt för driften av VA-anläggningar.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatören bekostar utredningar och utbyggnad av den egna kvartersmarken inklusive erforderliga gemensamhetsanläggningar. De kan få utgifter och/eller inkomster för markförvärv/avstående av mark, samt utgifter för flytt av ledningar.

Exploatören/fastighetsägaren ska till kommunen utge ett exploateringsbidrag för utbyggnad av allmän plats GATA och gång- och cykelväg. Exploatören får kostnader för lantmåteriförrättning som krävs för planens genomförande.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Fastighet Rambergsstaden 9:9 avstår allmän plats till kommunägd fastighet.

Övriga fastigheter som berörs direkt av planförslaget innehas antingen av kommunen eller av exploatören.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

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 med mera. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden med mera ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och Volvo Lastvagnar AB angående genomförandet av

planen. Genom exploateringsavtalet regleras bland annat utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att i förekommande fall 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.

Avtal om fastighetsbildning och servitut kommer att upprättas mellan kommunen och exploatören.

Andra genomförandeavtal

Avtal mellan kommunen och övriga fastighetsägare

Avtal ska tecknas mellan kommunen och ägaren till fastigheten Rambergsstaden 9:9 angående överlåtelse av del av fastighet för allmän plats gata.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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

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

En fjärrvärmeledning som är belägen inom planområdet utan ledningsrätt kommer att behöva flyttas. Avtal mellan exploatören och ledningshavaren ska tecknas för hantering av kostnader för flytt av ledning.

Befintliga avtal som berörs

Servitutsavtal (500-0167/15 FN220926) för vägändamål inklusive slänt finns mellan kommunens fastighet Rambergsstaden 733:398 och fastigheten till Rambergsstaden 733:31.

Servitutsavtal (500-0167/15 FN220629) för vägändamål finns mellan kommunens fastighet Rambergsstaden 733:254 och fastigheterna Rambergsstaden 17:55 och 17:58.

Tidplan

Granskning: 1 kvartalet 2025

Antagande i SBN: 4 kvartalet 2025

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2030

Färdigställande: 2038

Utbyggnad kommer ske etappvis.

Tidplanen för genomförandet är en tidig uppskattning baserad på tillgängliga uppgifter i planeringsskedet. Tidplanen kan komma att påverkas av strategiska beslut hos inblandade aktörer, nya omständigheter som framkommer i projekteringsfasen samt omvärldsfaktorer som inte går att förutsäga under planarbetet.

Prövning enligt annan lagstiftning i genomförandet

Fastighetsrätt, anläggningsrätt och ledningsrätt

Marköverföringar mellan fastigheter eller bildande av nya fastigheter innebär prövning enligt fastighetsbildningslagen. Om planens genomförande kräver att gemensamhetsanläggningar inrättas eller att servitut och ledningsrätter bildas blir även prövningar enligt anläggningslagen, jordabalken eller ledningsrättslagen aktuella.

Upplysningar

Avlopps nätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För att anslutning med självfall ska tillåtas ska färdigt golv vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt, med hänsyn till risk för uppdämning i allmänt dag- och spillvattensystem.

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborgs stads hemsida.

Dagvatten inom kvartersmark ska fördröjas motsvarande 10 mm per dagvatten per kvadratmeter reducerad yta.

Startbesked får inte ges för byggnad förrän markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom sanering av förorenad mark. Marken ska klara gällande krav för aktuell markanvändning

Planeringsunderlag

Följande planeringsunderlag har legat till grund för detaljplanens utformning och omfattning. När planprocessen är avslutad förvaras underlagen i kommunens e-arkiv.

Trafikanalys, WSP 556057-4880, 2023-04-14, beställd av Stadsbyggnadsförvaltningen.

GRANSKNINGSHANDLING

Mobilitets- och parkeringsutredning, COWI 556204-9501, 2024-04-15, beställd av AB Volvo.

Dagvatten- och skyfallsutredning, Kretslopp och vatten, 2023-09-26, beställd av Stadsbyggnadsförvaltningen.

PM Markmiljö, WSP 556057-4880, 2023-01-24, beställd av AB Volvo.

PM Geoteknik, WSP 556057-4880, 2024-12-20, beställd av AB Volvo.

Gestaltningsprogram, Henning Larsen Architects AB 559405-0600, 2025-04-07, beställd av AB Volvo.

Undersökning om betydande miljöpåverkan, Stadsbyggnadsförvaltningen 2022-09-14, reviderad 2024-04-05.

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Eva-Marie Pålsson, Planarkitekt

Paula Franco de Castro, Planarkitekt

För Exploateringsförvaltningen

Ann-Sofie Sjögren, Projektledare Exploatering

Henrik Rönnqvist, Plansamordnare Planering allmän plats