



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-04-25

SBN 2024-05-21

Diarienummer SBF-2022-0190

Handläggare

Eva-Marie Pålsson

Telefon: 031-368 16 00

E-post: eva-marie.palsson

@stadsbyggnad.goteborg.se

Samråd om och granskning av detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsstaden

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Genomföra samråd om detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsstaden.
2. Låta granska detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsstaden.
3. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Planområdet ligger i stadsdelen Rambergsstaden, strax väster om Ramberget i södra delen av AB Volvo Lundbys verksamhetsområde. I verksamhetsområdet i stort pågår en kraftig förtätning av antalet arbetsplatser och syftet med detaljplanen är att möjliggöra en framtida utveckling av området för AB Volvos verksamhet, med lokaler för kontor, tillfällig vistelse (exempelvis hotell), viss del icke störande verksamheter, centrumverksamhet samt möjliggöra ett förbättrat kollektivtrafikutbud för verksamma och boende kring Campus Lundby i form av en mobilitetshubb.

Förslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg.

Byggnadsnämnden beslutade 2021-12-14 att uppdra åt kontoret att upprätta detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsstaden.

Kontoret har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 §. Kontoret finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Sammantaget bedöms planens genomförande ha en ekonomi i balans, ha en positiv inverkan på miljömålen samt ha positiv inverkan på sociala frågor.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Planavtal har tecknats med intressent.

Exploateringsförvaltningen bedömer i detta tidiga skede att projektets ekonomi inte kommer att innebära ett negativt nettoresultat.

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.

Bedömning ur ekologisk dimension

Detaljplanen förväntas innebära en lägre föroreningsbelastning. Med lokalt omhändertagande av dagvatten förväntas alla målvärden för föroreningar uppnås och understiga halter från befintlig markanvändning och andelen bräddat vattenflöde minska.

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.

Ingen naturmark eller naturvärden tas i anspråk till följd av planens genomförande. AB Volvos förslag med bland annat öppen dagvattenhantering och tillkommande träd och annan växtlighet på kvartersmark kan komma att öka den biologiska mångfalden i området.

Påverkan avseende buller- och luftkvalitet från ett genomförande av detaljplanen är begränsad och det bedöms inte medföra skadliga effekter på människors hälsa. Genom planen förbättras möjligheten att resa kollektivt och med gång och cykel, vilket möjliggör för en positiv påverkan på buller- och luftkvaliteten överlag i staden. Dessutom förbättras tillgängligheten till Ramberget med Keillers stadspark genom att förbättra möjligheten att ta sig till området utan bil.

Sammantaget bedöms planens genomförande ha en positiv inverkan på miljömålen.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ska inte miljöbedömas.

Bedömning ur social dimension

Planförslaget bedöms bidra till en mer sammanhållen stad genom att området bland annat syftar till att bli en ny mobilitetshubb som kompletterar de kollektivtrafikstarka hållplatslägena vid Gropegårdsgatan och Eketrägatan i de norra delarna av AB Volvos verksamhetsområde. Med kompletteringen bildas ett starkare mobilitetsnät med ökade förutsättningar för en hållbar mobilitet inom det större området. Det nya gång- och cykelstråket ökar finmaskigheten på gång- och cykelnätet inom området.

Planförslaget bidrar till att mötet mellan Volvos verksamhetsområde och stadens vägnät blir mer stadsmässigt, vilket är positivt för att skapa en sammanhållen stad. Planens geografiska omfattning är begränsad och bidrar därför inte direkt till att kopplingen över Lundbyleden och Hamnbanan förbättras, vilket är en identifierad befintlig brist i det större området. Genom att reglera att entréer ska finnas mot stadens vägnät i öster och söder är planen däremot förberedd på att möta en eventuell kommande stadsutveckling som kan bli aktuell när en eventuell framtida Gropegårdsförbindelse byggs mellan planområdet och Lindholmen.

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. För att mötesplatsen ska uppfattas som inbjudande och attraktiv att vistas på avses bebyggelsen som möter torgytan och stråket ha en lägre och mer mänsklig skala. På grund av områdets varierande topografi är det viktigt att tillgänglighetsanpassa de sociala ytorna för att ge alla lika förutsättningar att kunna vistas i området.

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.

Planen möjliggör för en förbättrad kollektivtrafik och gång- och cykelvägar vilket ger positiva effekter på hälsa och säkerhet genom att buller- och luftföroreningar hålls nere både lokalt och i staden. 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 cyklar och fotgängare, men också att säkra tillgängligheten för bussar att ta sig fram bland oskyddade trafikanter och övriga fordon.

Barnkonventionen är svensk lag sedan 2020. Barns bästa har bedömts och beaktats vid framtagande av planförslaget. 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.

Sammantaget bedöms genomförandet av denna plan ha positiv inverkan på sociala frågor.

Bilagor

Planhandlingar

1. Plankarta med bestämmelser
2. Planbeskrivning

Övriga handlingar

3. Grundkarta
4. Illustrationsritning

Ärendet

Ärendet berör samrådsbeslut för ny detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsstaden. Samråd planeras i maj-juni 2024.

Beskrivning av ärendet

Planförslaget

Planområdet ligger i stadsdelen Rambergsstaden, strax väster om Ramberget i södra delen av Volvo Lundbys verksamhetsområde. I verksamhetsområdet i stort pågår en kraftig förtätning av antalet arbetsplatser och syftet med detaljplanen är att möjliggöra en framtida utveckling av området för AB Volvos verksamhet, med lokaler för kontor, tillfällig vistelse (exempelvis hotell), viss del icke störande verksamheter, centrumverksamhet samt möjliggöra ett förbättrat kollektivtrafikutbud för verksamma och boende kring Campus Lundby i form av en mobilitetshubb.

Planförslaget innebär att ca 88 000 BTA tillkommer fördelat på tre större byggrätter samt en mindre paviljong. De tre större byggnaderna tillåter som mest en byggnadshöjd på +118 meter (västra byggnaden), +67 meter (södra byggnaden) samt +95 meter (östra byggnaden), vilket motsvarar 24, 18 respektive 12 våningar. De tre större byggrätterna består utöver dess högdelar av lägre byggnadskroppar som möter gator och stråk i en mer mänsklig skala. Ytorna mellan bebyggelsen som utgörs av kvartersmark utformas som ett allmänt tillgängligt stråk för bussar, cyklister och fotgängare, med anslutande torgytor. Byggnader, gatustråket och torgytor ska utformas stadsmässigt, det vill säga med aktiva bottenvåningar, väl gestaltade byggnader och utemiljöer där fasaderna möter det allmänna stråket på ett sätt som uppmanar till stadsliv. Utöver det planeras ett urbant gröonstråk i öst-västlig riktning mellan södra och östra byggrätten att tillkomma på kvartersmark.

De högre byggnaderna kommer bli en del av stadens stadsbild, och behöver därför gestaltas med stor omsorg. De bärande gestaltningsidéerna i förslaget tar avstamp i och inspireras av arkitekturen av de omgivande industriella byggnaderna i Volvo campus 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. Plankartan reglerar utformningen av bebyggelsen genom bestämmelserna att fasad i anslutning till takfot och sockelvåning ska utformas med särskiljande uttryck mot övrig fasad, samt att entréer ska finnas mot allmän platsmark och torgyta.

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 lånecyklar, elsparkcyklar samt Volvo-interna shuttelbussar planeras ordnas. Utöver mobilitetsfunktionerna kopplade till transport möjliggör planen även för service för verksamma och boende i form av exempelvis cykelservice, paketutlämning, gym, café/restaurang.

Förslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19.

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 fastighetsindelingsbestämmelser. 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.

Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade 2021-12-14 att uppdra åt Stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan för kontor och mobilitetshubb vid Västra Ramberget inom stadsdelen Rambergsgården. Ett förslag till samrådshandling har tagits fram.

Ärendets handläggning

Detaljplanen upprättas enligt PBL 2010:900, SFS 2014:900. Planen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med standard planförfarande och antas av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden har tidigare beslutat:

BN 2021-12-14 att godkänna startplan för år 2022 där detaljplanen ingår som 1623/15 Volvo Campus Lundby (detaljplan för den mark som linbanan skulle ha tagit i anspråk)

Detaljplanen har inte föregåtts av planbesked.

Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur.

Enligt stadens budget ska bebyggelsen hålla hög arkitektonisk kvalitet exempelvis genom planering av klassisk, traditionell arkitektur.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Förvaltningen har genomfört en undersökning enligt Miljöbalken 6 kap 6 § och fattat ett särskilt beslut enligt Miljöbalken 6 kap 7 §. Beslutet fattades på delegation 2024-04-05 av Karoline Rosgardt, enhetschef detaljplan Hisingen. Förvaltningen finner att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Detaljplanen ska inte miljöbedömas.

Planområdet berörs av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016 - 2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden

och Fastighetsnämnden. Det finns sedan tidigare fattade beslut om genomförande av nya länken till Eriksbergsmotet som gör att stadsplaneanalysen inte till fullo är genomförbar inom området. Aktuell infrastruktur är för närvarande under utbyggnad. Detta medför att utpekad kvartersbebyggelse i södra delen av planområdet inte är möjlig att genomföra på det sätt som illustreras i stadsplaneanalysen. Det kollektivtrafikstråk som föreslås enligt detaljplaneförslaget ligger i linje med motsvarande utpekade stråk i stadsplaneanalysen, med viss anpassning till tidigare nämnd pågående infrastrukturutbyggnad. Längs detta stråk och mot Inlandsgatan samt mot den nya länken till Eriksbergsmotet möter den föreslagna bebyggelsen gatorna på ett stadsmässigt sätt enligt planförslaget. De större byggrätternas fotavtryck kringgärdar ett centralt stråk och en torgyta och ska ha en genomtänkt gestaltning i gatunivå med serviceutbud och levande bottenvåningar.

Den föreslagna bebyggelsen följer inte de typiska dragen för kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur. Området ligger i ett verksamhetsområde där den typen av bebyggelsestruktur är främmande. Dock säkerställer planen att fasaderna mot allmän platsmark förses med entréer samt att viss del av bottenvåningarna ska ha publika verksamheter för att skapa ett levande gatuliv, vilket är en av grundtankarna kring kvartersstadens gestaltning. Under planarbetet har stort fokus legat på hög arkitektonisk kvalitet av både bebyggelse och utemiljöer, och den planerade gestaltningen har hämtat inspiration från 1920-talets industribyggnader. Detaljplanen har ett flertal planbestämmelser som reglerar bebyggelsens utformning för att säkerställa kvalitén på den framtida bebyggelsen.

Förvaltningen har bedömt och beaktat barns bästa vid framtagande av planen. 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.

Det pågår en dialog med Framtiden och Bostadsbolaget kring planavgränsningen mot fastighet Rambergsstaden 9:9 i planområdets norra del, för att möjliggöra framtida utveckling av den fastigheten. Utifrån dialogen kan planområdesgränsen i denna del justeras något till granskningsskedet.

Stadsbyggnadsförvaltningen

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Levin

Avdelningschef Detaljplan