



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR CENTRALA PARTILLE

ANTAGEN AV KOMMUNFULLMÄKTIGE 2012-02-28

Arbetets upplägg

Dnr KS/2007:322

Översiktsplanen har utarbetats av planavdelningen på samhällsbyggnadskontoret. Kommunstyrelsens arbetsutskott är styrgrupp för projektet. Under arbetets gång har elever, boende och arbetande fått möjlighet att beskriva sin syn på Partille i olika former av medborgardialoger. Visioner om utvecklingen har också föredragits på en näringslivskväll under hösten 2008. Ambitionen med arbetsmetodiken har varit att i ett så tidigt skede som möjligt få en bild av hur centrala Partille upplevs och att skapa ett nära samarbete med personer som bor och verkar här.

På tjänstemannanivå utformades en referensgrupp med deltagare från samhällsbyggnadskontor och kommunkontor.

Arbetet med Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har skett parallellt med att förslaget tagits fram. Därmed har synpunkter och idéer från konsulterna som skrivit MKB:n kunnat påverka och arbetas in i förslaget.

Styrgrupp:

Stefan Svensson (m) styrgruppens ordförande
Eva Carlsson (s) styrgruppens vice ordförande
Marianne Ahlberg (fp)
Börje Lund (kd)
Arne Ohlsson (s)

Referensgrupp Partille kommun:

Björn Marklund, Förvaltningschef, samhällsbyggnadskontoret
Jan Öhman, Förvaltningschef (stadsarkitekt), bygg- och miljökontoret
Nina Orback-Schultz, Näringslivsansvarig
Sören Lundh, Gatuchef
Thomas Soovik, VA-verkschef
Jörgen Hermansson, Mark- och exploateringschef
Viveca Risberg, Planchef
Mika Määttä, Planarkitekt

Projektgrupp:

Karin Telldén
Sofie Bårdén
Anna de Laval
Viveca Risberg

Övriga tjänstemän i kommunen:

Alexander Danilovic
Elin Wiman
Kent Gunnarsson
Maria Dellming
Maria Gunnarsson
Markus Thunberg
Marlene Segerson

Förslag:

Gestaltningförslag, illustrationer, White arkitekter AB

Bakgrundsmaterial:

Platsanalys och analys mentala kartor: Anna-Johanna Klasander, m fl White arkitekter
Ungdomars rörelsemönster och aktiviteter: Christina Thorén och Sara Edman, lärare på Lexby skola
Ungdoms- och demokratiprojekt 2008: Harri Mäkinen, Projektledare och fältsekreterare Partille kommun
SWOT-analys och framtidsvision: Björn Fallström, m fl Sweco architects AB
Riktlinjer miljö- och hälsa, Anna Stjernholm och Isabella Helge, Miljö- och hälsoskyddsinspektörer

Miljökonsekvensbeskrivning:

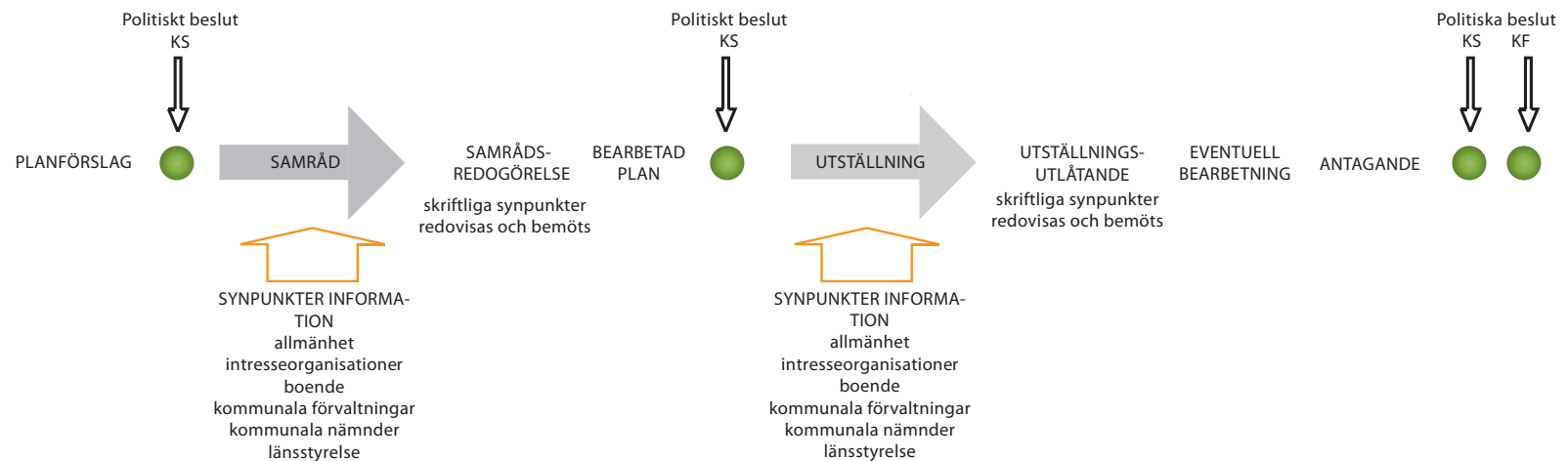
Norconsult AB Niklas Egriell, Sigrid Häggbom m fl

Specialutredning:

WSP Samhällsbyggnad, trafikutredning Trafikplan centrum och Skultorpsmotet
Norconsult, bilaga till MKB, riskbedömning område 11
SWECO, Kollektivtrafik utredning för FÖP området

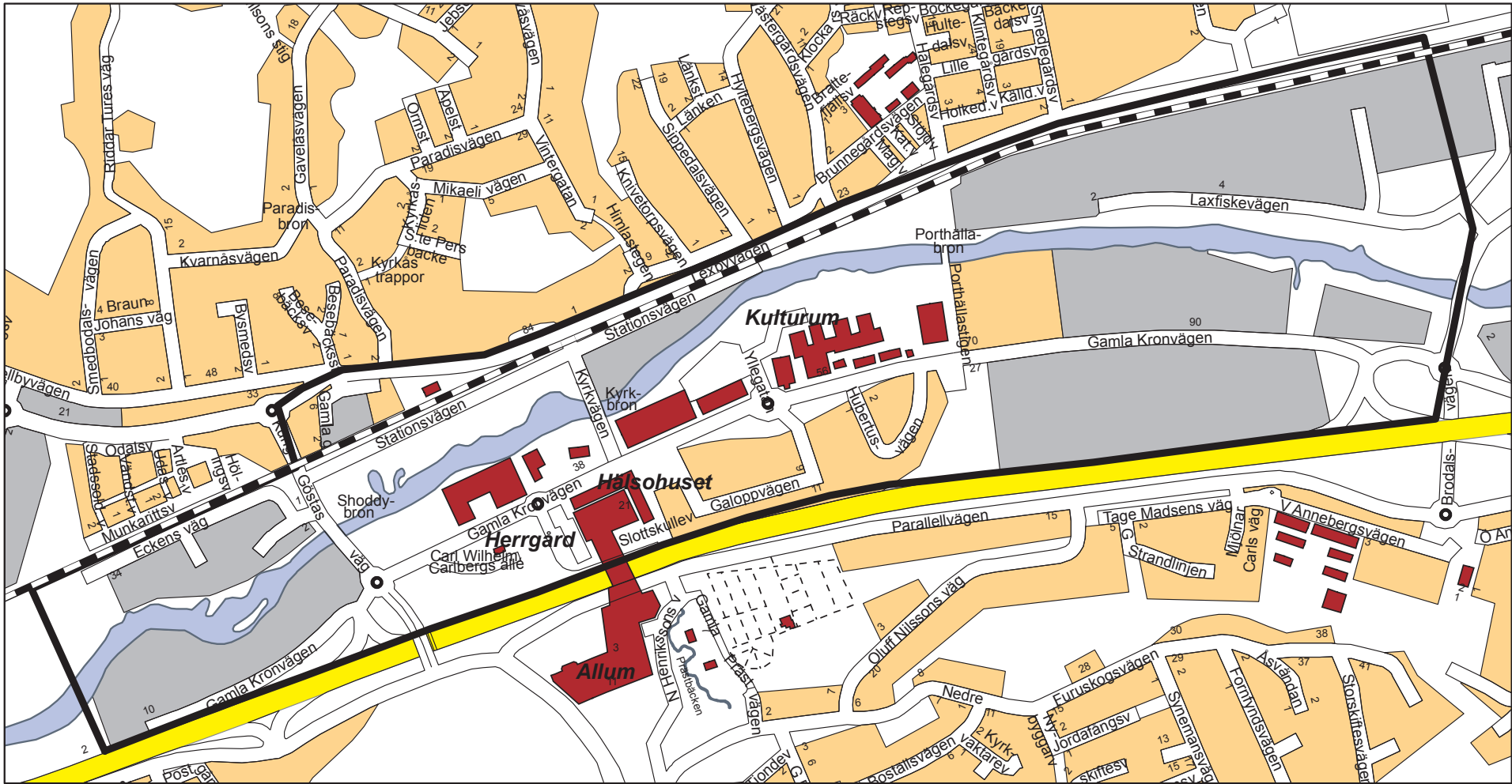
Processen

2008-01-15 gav kommunstyrelsen samhällsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för centrala Partille. Syftet är att skapa en långsiktig strategi för Partille centrum's framtida mark- och vattenanvändning. Översiktsplanen och fördjupningar av den är kommunens viktigaste och mest långsiktiga instrument för att åstadkomma detta. En översiktsplan är inte rättsligt bindande men vägledande vid detaljplanering och bygglovprövning. Den fördjupade översiktsplanen ska ses som kommunens vision för centrum's framtida markanvändning. Arbetet med att ta fram en fördjupad översiktsplan följer processen för översiktsplan enligt Plan- och bygglagen.



Innehåll

Förord	07	Bilaga
Läsanvisning	07	Länsstyrelsens granskningsyttrande
Sammanfattning	09	Beslut kommunfullmäktige
1. Mål för centrala Partille	11	
1.1 Vision - en levande och attraktiv förstad	12	
2. Förslag till stadsförnyelse	15	
2.1 En markresurs	16	
2.2 Markanvändning	16	
2.3 Stadsbild och gestaltning	19	
2.4 Trafikförsörjning	22	
2.5 Grönstruktur	29	
2.6 Förslaget områdesvis	30	
3. Analys och rekommendationer	47	
3.1 Partille i regionen	48	
3.2 Partille genom historien och i framtiden	54	
3.3 Platsanalys	57	
3.4 Medborgardialog	65	
3.5 Social miljö	70	
3.6 Riksintressen	73	
3.7 Trafik, miljö och risker	75	
3.8 Markförhållanden	79	
3.9 Teknisk försörjning	81	
4. Genomförande	85	
4.1 Genomförande	86	
5. Underlagsmaterial och ordlista	89	
5.1 Underlagsmaterial	90	
5.2 Ordförklaringar	91	



ADRESSKARTA



- Järnväg
- Bostäder
- Plangräns
- Offentliga byggnader
- Vatten
- Motorväg
- Industri

Förord

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att studera hur centrala Partille kan förändras och användas i framtiden och beskriva en hållbar struktur för den tillkommande utbyggnaden. Under 2010 påbörjades mer detaljerade studier av Östra centrum samt kvarteret Kniven i samarbete med fastighetsägarna. Parallella uppdrag genomfördes med syfte att studera hur bostäder, handel och arena kan integreras på marken där Darosfabriken låg under 1900-talet. För kvarteret Kniven har möjligheter till bostäder på fastigheten studerats och ett möte hölls om detta med berörda myndigheter. Resultatet av dessa fördjupade studier ligger nu till grund för denna fördjupade översiktsplan.

Centrala Partille har ett strategiskt läge i regionen, nära regionkärnan Göteborg och längs huvudstråket för kommunikationer mellan Stockholm och Göteborg. Idag finns stora obebyggda ytor och en till övervägande del låg och gles bebyggelse. Sedan några år har en stark utveckling av handeln skett. Samtidigt finns ett behov av nya bostäder och arbetsplatser med närhet till väl utbyggd kollektivtrafik.

Vissa projekt ligger nära i tiden medan andra är mera långsiktiga. De olika delarna påverkar varandra, vilket ställer höga krav på samordning och en gemensam vision för områdets utveckling. Centrala Partille ska bli en helhet som är mer än summan av sina projekt!



Stefan Svensson
Kommunstyrelsens ordförande

Läsanvisning

Beskrivningen till fördjupad översiktsplan för centrala Partille innehåller fem avsnitt. Det första avsnittet, *Mål för Partille centrum*, beskriver en målbild för centrala Partille som i ett tidigt skede arbetades fram av tjänstemän och den politiska styrgruppen och som sedan legat till grund för hur förslaget utformats.

Det andra avsnittet beskriver förslaget och heter följaktligen *Förslag till stadsförnyelse*. Denna del kommer tidigt i dokumentet för att läsaren snabbt ska få en bild av vad som planeras i centrala Partille och hur det står i relation till målbilden. Avsnittet inleds med en allmän text som gäller för hela planområdet och följs därefter av mer detaljerade områdesbeskrivningar. Alla illustrationer som redovisas är exempel på hur dessa övergripande idéer kan gestaltas. Detaljeringsgraden i områdesbeskrivningarna skiljer sig beroende på hur nära stadsomvandlingen ligger i tiden. Detta avsnitt ska ha sin förankring i de rekommendationer som återfinns i tredje avsnittet, *Analys*. Här analyseras förutsättningarna för centrala Partille.

I det fjärde avsnittet, *Genomförande*, förs resonemang kring hur visionen ska genomföras. I det avslutande avsnittet, *Lästips, utredningar och underlagsmaterial* presenteras en ordlista där olika begrepp som använts i texten förklaras.

Till den fördjupade översiktsplanen hör också en miljökonsekvensbeskrivning. I den presenteras resonemang om för- och nackdelar samt förkastade alternativ och konsekvenser.



Gamla Kronvägen med ny bebyggelse

Sammanfattning

Partille har sedan början av 2000-talet haft som målsättning att gå från förort till förstad. Redan i ÖP05 anges att Partille centrum ska omvandlas och byggas ut till ett allsidigt stadscentrum med handel, arbetsplatser, bostäder och god kollektivtrafik. Med en stadslig karaktär ska Partille fungera som entrépunkt till kommunen och regionen. Markanvändningskartan i den kommunövergripande ÖP05 ger dock lite utrymme för en utveckling i denna riktning då flera av områdena i centrum är reserverade för verksamheter. Sedan ÖP05 har förutsättningarna förändrats och det planeras för nya verksamhetsområden i andra delar av kommunen. Med anledning av detta finns det behov av en fördjupad översiktsplan för centrum med målsättning att noggrannare studera var det finns möjlighet till centrumutveckling. Under arbetets gång har tre huvudfrågor identifierats som viktiga att fokusera på i planläggningen, hållbarhet, identitet och trygghet. Alla tre kan tyckas självklara men med Partille centrums speciella läge mellan Västra Stambanan och E20 så finns det många hinder att överbrygga. Samma läge ger dock ovärderliga förutsättningar för utveckling. Det är ett strategiskt läge i regionen, nära regionkärnan Göteborg och längs huvudstråket för kommunikationer mellan Stockholm och Göteborg. Idag finns stora obebyggda ytor och en till övervägande del låg och gles bebyggelse.

De stora obebyggda ytorna i östra centrum ger förutsättningar för radikalare förändringar. Hur dessa utvecklas är därför av stor betydelse för om Partille blir en förstad eller ej. Samtidigt finns från fastighetsägarens sida ett intresse att utveckla en arena och från kommunens sida önskemål om en arena. Detta har i förslaget utgjort en viktig förutsättning. Som komplement till handeln måste även en stor andel bostäder rymmas i framtidens Partille. Hög exploateringsgrad av bostäder och handel i östra centrum innebär en förskjutning av centrumkärnan. Detta ställer krav på att offentliga platser och parker utvecklas även i denna del.

I den västra delen av centrum finns möjlighet till viss utveckling genom en högre exploateringsgrad och en omfördelning av parkeringsytor. Området runt Kyrktorget förstärks med ytterligare handel och bostäder och i stadsparken,

i anslutning till stationsområdet, ges möjlighet att utveckla parkering. Det innebär att den nuvarande stadsparken minskar i omfattning. Nya grönytor skapas i östra centrum, t.ex. en generationspark vid ån norr om gymnasiet.

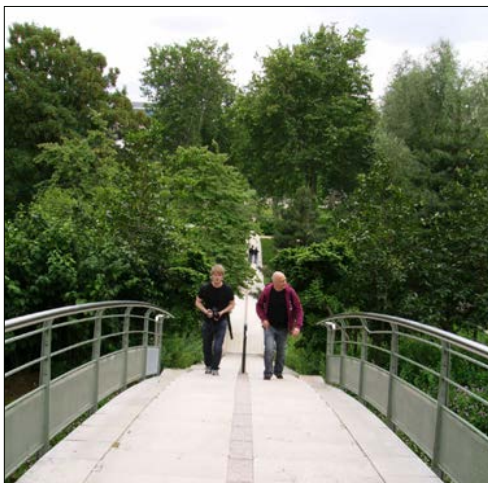
Förslaget innebär att Partille centrum förtätas och användningen av marken blir mer effektiv genom en högre exploateringsgrad. Blandstadsbegreppet används genomgående för markanvändningen. Det innebär en varierad och stadsmässig bebyggelse med ett blandat innehåll. För dessa områden gäller att de ska ha en sådan exploateringsgrad, utformning och funktion att de bidrar till ett funktionsintegrerat centrum. Ett blandat innehåll i centrum höjer upplevelsen av trygghet eftersom det oftast finns folk som rör sig i området. Blandstaden uppnås genom en tydlig kvartersstruktur med bebyggelse i gatuliv och ett mer finmaskigt gatunät. Denna typ av miljö upplevs ofta som attraktiv och trivsamt för människor att vistas i.

Gamla Kronvägen ska stärkas som huvudstråk och som navet i stadsmiljön och kopplas samman med nya stråk över Säveån. Fler och bättre gång- och cykelförbindelser över barriärerna, E20, Västra Stambanan och Säveån, behövs för att skapa ett levande centrum.

Läget nära E20 och Västra Stambanan innebär risker eftersom dessa är huvudleder för farligt gods. Det medför att bebyggelsen bör lokaliseras på ett sådant sätt att bostäder skyddas genom avskärmning eller av annan bebyggelse.

Under lång tid har det funnits planer på en överdäckning över E20 genom centrala Partille. När och om en överdäckning kanske är oklart och därför har denna fördjupade översiktsplan som förutsättning att motorvägen ligger kvar i sin nuvarande sträckning, men förslaget hindrar inte en framtida överdäckning.





Mål för centrala Partille

1

1.1 Vision – en levande och attraktiv förstad

Partille har länge haft som målsättning att gå från förort till förstad. Etableringen av Allum och upprustningen av centrum var ett steg närmare detta mål. Tre övergripande huvudfrågor har identifierats som viktiga för planområdets framtid – *hållbarhet, identitet och trygghet*.

Inom *hållbarhet* ryms ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter. Centrala Partille utvecklas till en levande och attraktiv förstad med goda livsmiljöer för nuvarande och kommande generationer. Den hållbara förstaden skapas genom ett nära samband mellan fysiska åtgärder och ett funktionsblandat innehåll. De fysiska åtgärder som krävs är en förtätning av bebyggelsestrukturen med en tydlig uppdelning i offentliga, halvvoffentliga och privata ytor. Strukturen fylls med ett stort antal funktioner, bostäder, handel, service, arbetsplatser, utbildning, kultur och idrott, som tillsammans utgör blandstad. Den täta blandstaden är en förebild ur hållbarhetsperspektiv då den ger förutsättningar för god kollektivtrafik, lokalt färre transporter och ökad trygghet för gång- och cykeltrafikanter. Hållbarhet handlar också om att värna om de naturvärden som finns i centrum idag.

I *hållbarhet* ingår också ekonomisk effektivitet. Samtliga fysiska investeringar är kopplade till varandra och ger mervärden för stadsbild och markanvändning samt fungerar som etappinvesteringar på vägen mot den hållbara förstaden.

Investeringar som ger mervärden

Planen ger förutsättningar för god ekonomi på kort och lång sikt
Nya länkar i strukturen för ökad robusthet och högre tillgänglighet
Strategiskt byggande möjliggör en högre servicenivå
Hög exploateringsgrad ger förutsättningar för utbyggnad av infrastruktur och stadsrum

HÅLLBARHET

Stadsstruktur

Tät bebyggelsestruktur med tydliga kvarter
Tydlig uppdelning i offentliga, halvvoffentliga och privata ytor
Stadsrummen Gamla Kronvägen och Kyrktorget förstärks
Stadsmiljön inbjuder till möten, rörelser och lek
Lugna offentliga miljöer skapas i väl valda lägen
K2020 främjas

Blandade funktioner

Bostäder med blandade upplåtelseformer
Utbudet av handel, utbildning och verksamheter utvecklas
Kultur- och fritidsutbudet stärks

Identitet handlar om att förstärka och lyfta fram kvaliteter som finns i Partille centrum, men också att genom fysiska tillägg skapa en tydligare identitet. Järnvägen och motorvägen är tillgångar som ger kontakt med regionen och är förutsättningar för Partilles framväxt. Deras barriäreffekter runt centrala Partille bryts samtidigt som ”skyltfönster läget” mot regionen tas tillvara. Trafikföring och logistik är kritiska faktorer som utformas för att stödja förstadens kvaliteter.

Naturliga tillgångar som Sävån med dess gröna strandbankar tas tillvara och utvecklas till ett välintegrerat, tillgängligt och synligt blågrönt rekreationsstråk.

Arkitektur och belysning används för att försköna miljön i Partille centrum och bidra till en tydligare identitet och attraktivitet.

Trygghet handlar om att Partille centrum med de barriäreffekter som skapas av motorväg och järnväg genererar otrygga platser som till exempel gångtunnlar. För att skapa ett tryggare centrum krävs både punktinsatser och en övergripande strategi för hela centrum. Punktinsatserna kan gälla upprustning av befintliga gångtunnlar eller att komplettera med gångbroar. En medveten belysningsstrategi bör gälla för hela Partille centrum. Andra åtgärder är att förtäta för att öka den mänskliga närvaron vid viktiga stråk till exempel mellan bussterminalen och pendeltågsstationen. Stadsrum utformas i en mänsklig skala så att miljöerna är överblickbara och befolkade.

TRYGGHET

Fysiska åtgärder

Inbjudande stadsmiljö

Miljöer där människor varaktigt vistas skapas runt Sävån

Fler bostäder i centrum

Bebyggelsens skala anpassas till fotgängare

Gående och cyklister prioriteras

Medveten belysningsstrategi

Ödliga och undanskymda platser arbetas bort

Bättre, fler och tryggare förbindelser över järnvägen,

ån och motorvägen

Besöksintensiva verksamheter tillkommer

IDENTITET

Naturgivna förutsättningar

Dalgångens landskap understryks av stadens utformning

Bevarandevärda områden tydliggörs

Sävåns möjligheter tas tillvara

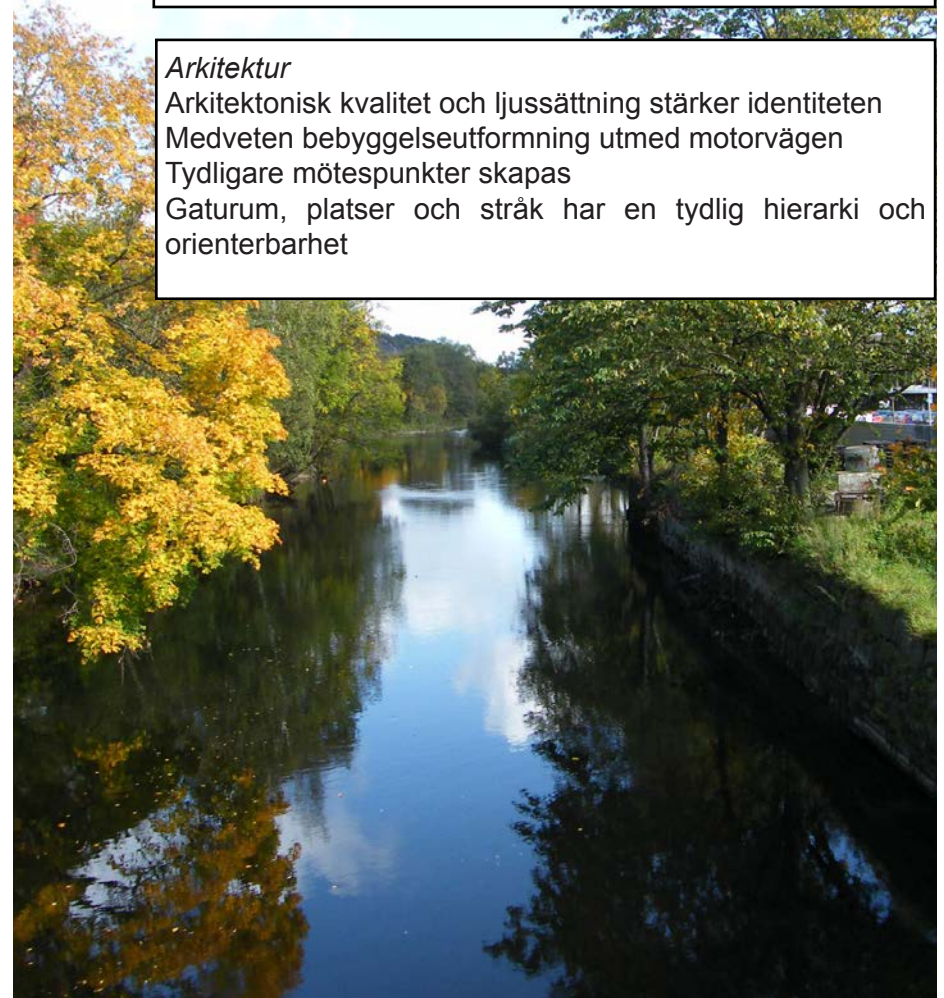
Arkitektur

Arkitektonisk kvalitet och ljussättning stärker identiteten

Medveten bebyggelseutformning utmed motorvägen

Tydligare mötespunkter skapas

Gaturum, platser och stråk har en tydlig hierarki och orienterbarhet







Förslag till stadsförnyelse

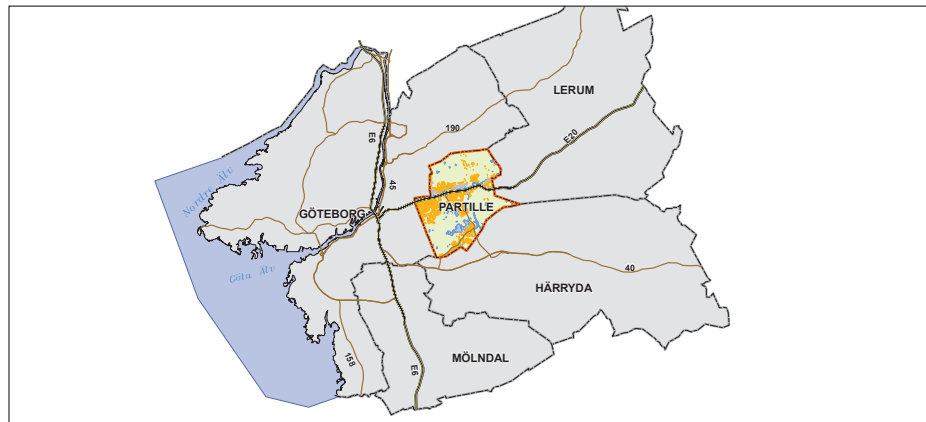
2

2.1 En markresurs

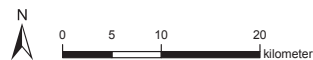
Göteborgsregionen är en attraktiv och växande region och Partille har med sitt centrum så nära regionkärnan potential till utveckling. Planeringen i Partille kommun ska stödja utvecklingen av ett hållbart samhälle i linje med Göteborgsregionens strategi. I bostadsbyggnadsprogrammet för 2010-2016 anges att det i Partille ska byggas ca 250-300 bostäder per år i kollektivtrafiknära lägen. I detta avseende utgör centrala Partille en viktig markresurs. Potentialen består i att planområdet idag har stora obebyggda ytor samtidigt som det finns utbyggd infrastruktur, god kollektivtrafikförsörjning och service.

Pendeltågsstationen och närheten till E20 gör också att Partille centrum har ett ypperligt läge för regionala verksamheter och det anses finnas goda möjligheter att utöka antalet företag i såväl stor som liten skala.

Läget mellan motorväg, Sävån och järnväg medför dock att det finns restriktioner för utvecklingen vilket ställer krav på en effektiv markanvändning och innovativa lösningar för att hantera buller, föroreningar och risker.



ÖVERSIKTSBILD

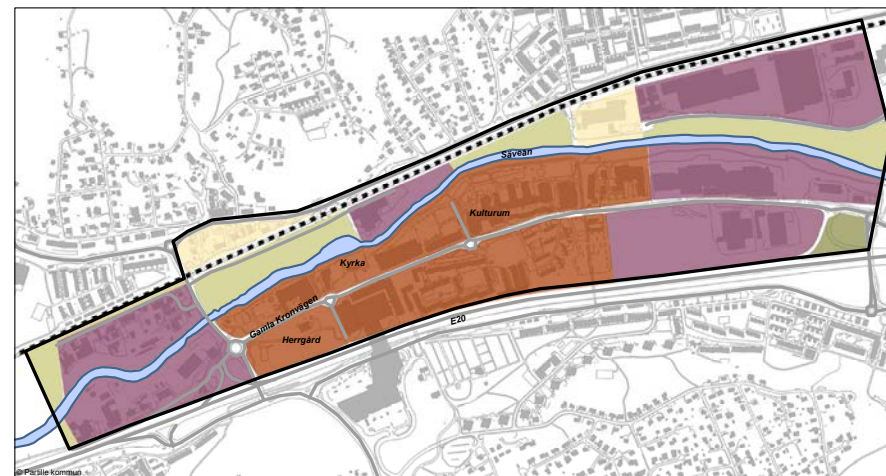


Partilles läge i Göteborgsregionen

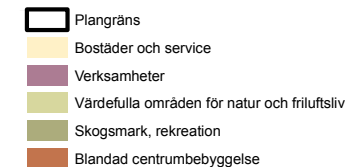
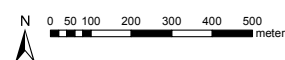
2.2 Markanvändning

Inom Partille centrum finns idag stora obebyggda ytor och en i huvudsak mycket låg och gles bebyggelse. Exploateringsgraden beräknad på hela området är ca 0,25. Ungefär hälften av det angivna området är gammal industrimark där användningen inte ändrats nämnvärt de senaste åren. Cirka 30% av marken saknar idag detaljplan.

I ÖP05 anges att Partille centrum ska omvandlas och byggas ut till ett allsidigt stadscentrum med handel, arbetsplatser, bostäder och god kollektivtrafik. Med en stadslig karaktär ska Partille centrum fungera som entrépunkt till kommunen och regionen. Trots detta är en större del av de centralt belägna områdena markerade som verksamhetsområden och i ÖP05 finns lite utrymme för nya centrala bostäder vilket föranleder den fördjupade översiktsplanen.



MARKANVÄNDNING ÖP 05



Partille centrum i den kommuntäckande översiktsplanen, ÖP05

Samhällsutvecklingen med en allt högre efterfrågan på bostäder i Göteborgsregionen i kombination med överenskommelser om att stödja utvecklingen av ett ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle, utgör utgångspunkter till prövningen av markanvändningen i centrala Partille. En viktig faktor är också den fördjupade översiktsplanen för ett verksamhetsområde i Jeriko som håller på att arbetas fram i samarbete med Lerums kommun. Lager, terminaler och industribyggnader kan därigenom på sikt flyttas från centrala Partille och ge möjligheter till en utökning av centrumområdet med bostäder, handel, service och kontor.

Inslaget av bostäder har en avgörande roll för att skapa en levande, trygg och integrerad stadsmiljö. Partille centrum har idag en relativt liten andel bostäder. Med sina speciella förutsättningar mellan Västra Stambanan, Säveån och E20 är det svårt att bygga bostäder i alla delar och i många områden behövs det åtgärder för att det ska vara möjligt. Områden lämpliga för bostäder, med eller utan åtgärder, har identifierats och ingår i markanvändningen *Blandstad* som ersatt det tidigare begreppet *Blandad centrumbebyggelse*. Blandstadsbegreppet är uppdelat i flera underrubriker som anger inriktningen på andelen bostäder i blandstaden och det används därför för en stor del av den föreslagna markanvändningen i Partille centrum. För dessa områden gäller att de ska ha en sådan exploateringsgrad, utformning och funktion att de bidrar till ett funktionsintegrerat centrum. Ny bebyggelse ska stödja befintliga strukturer. Begreppet blandstad innebär en blandning av olika funktioner som bostäder, kontor, kultur, rekreation, service, handel, skolor mm. Rätt innehåll och blandning av funktioner kan skapa liv även under kvällar och helger vilket bidrar till en ökad trygghet.

Inom samtliga blandstadsområden kan behovet av kommunal service tillgodoses, till exempel förskola eller skola. Det faktiska behovet och lämplig lokalisering kommer att studeras i den fortsatta planeringen.

I blandstadsbegreppet ingår även handel. Utöver den mer koncentrerade handeln som finns vid Kyrkorget och som föreslås i östra centrum bör det ges utrymme för småskalig handel i form av service, kvartersbutiker, specialhandel, restauranger, caféer mm i bottenplanen i blandstadsbebyggelsen. Det vore önskvärt att skapa ett stråk med handel i bottenplanen utmed Gamla Kronvägen.

Föreslagen markanvändning i Partille centrum är uppdelat enligt följande:

Blandstad ej bostäder

Dessa områden är avsedda för viktiga funktioner som kompletterar bostadsbebyggelsen i centrum och stärker Partille centrum som kommunens kärna.

Blandstad med visst inslag av bostäder

Centralt belägen mark som bör innehålla en blandning av handel, kontor, och service i kombination med bostäder. Parkering anordnas i första hand utmed gatorna och i parkeringsgarage under bebyggelsen.

Blandstad med övervägande andel bostäder

Områden där bostadsutveckling ska prioriteras. Ett stort inslag av handel och annan service kan ingå i denna markanvändning, huvudsakligen lokaliserad i bottenvåningarna. Parkering anordnas i första hand utmed gatorna och i parkeringsgarage under bebyggelsen.

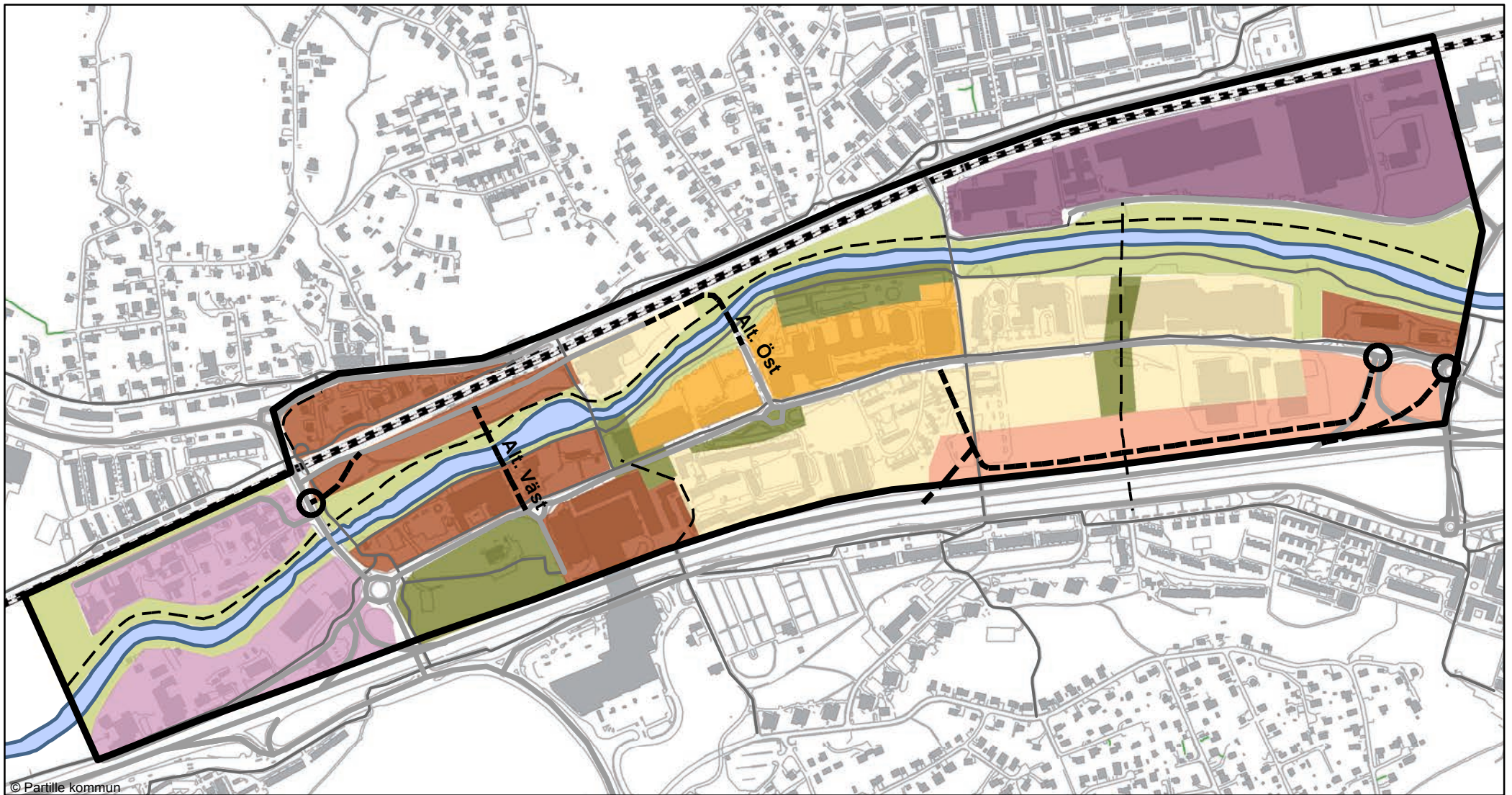
Blandstad med tyngdpunkt på arena och handel

Område som är avsatt för arena i kombination med handel. Bebyggelse och gator ska ha en sådan utformning att de fungerar ihop med angränsande bostadsbebyggelse. Marken närmast motorvägen kan användas för större parkeringsanläggningar på grund av risk- och bullerproblematik.

Småindustri och verksamheter med handel






Partilles tradition med verksamhetsområden koncentrerade utefter dalgången försvinner inte, utan områden som på grund av sin närhet till E20 eller Västra Stambanan inte är lämpliga för blandstadsbebyggelse, bibehåller sin nuvarande markanvändning.









Småindustri finns idag vid Gamla Kronvägen väster om Kung Göstas väg och vid Eckens väg. Småföretagandet är en viktig del av Partilles näringsliv och måste ges utrymme även i centrala och halvcentrala lägen. Dessa områden är avsedda för mindre verksamheter och handel. De kännetecknas av småskalig bebyggelse av blandad karaktär. De har låg persontäthet på grund av närheten till transportled för farligt gods.



FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING



-  Plangräns
-  Nya vägförbindelser
-  Nya och förbättrade gång- och cykelförbindelser
-  Befintliga bilvägar
-  Befintliga gång- och cykelvägar

-  Blandstad med tyngdpunkt på arena och handel
-  Blandstad övervägande andel bostäder
-  Blandstad med visst inslag av bostäder
-  Blandstad ej bostäder
-  Småindustri och verksamheter med handel
-  Verksamhetsområde med handel
-  Offentliga parker och torg
-  Natur

Verksamhetsområde med handel

Verksamhetsområde där det idag finns storskalig volymhandel och möjlighet finns för komplettering med ytterligare volymhandel eller andra verksamheter.

Offentliga parker och torg

Offentliga platser och torg är nödvändiga element i stadsmiljön för aktiviteter, möten och rekreation. De stora utbyggnadsmöjligheterna i östra Partille centrum innebär en förskjutning av kärnan. Tyngdpunkten på boende i denna del innebär ett behov av närhet till grönområden, parker och torg av god kvalitet.

Natur

Markanvändningen natur är obebyggda områden för rekreation och naturvärden. Planen ger utrymme för utveckling och bevarande av områden som sammantaget bidrar till att öka Säveåns attraktionskraft. Genom att förbättra och komplettera promenadstråk runt årummet ska Säveåns kvalitéer lyftas fram. Från att ha varit centrums baksida ska bostäder och till viss del verksamheter vändas mot årummet. Via nya kopplingar över Säveån ökar tillgängligheten till såväl centrum som intilliggande bostadsområden.



Härlig gårdsmiljö

2.3 Stadsbild och gestaltning

Hållbar stadsstruktur

En hållbar stadsstruktur ska kunna byggas ut i etapper och förändras över tiden. För att åstadkomma detta krävs en helhetssyn kring kvartersstrukturer, grönstrukturer, vägnät, kollektivtrafik, bebyggelsens innehåll och utformning på både kort och lång sikt. En avgörande förutsättning för att lyckas är att det finns en samsyn mellan inblandade parter beträffande de övergripande målen.

För att åstadkomma detta har följande gestaltungsprinciper tagits fram:

Kvartersstruktur

Utgångspunkter för gestaltningen och bebyggelsestrukturen av nya områden i Partille är att det ska finnas en tydlig kvartersindelning som förhåller sig till gaturummen och befintlig bebyggelse. Det ska vara en tät struktur, gärna med byggnadsvolymer i olika höjd och storlek för att skapa variation och mångfald samt bidra till olika upplåtelseformer. Långa fasader med få entréer ska undvikas så långt möjligt då det bidrar till otrygga gaturum som inte uppmanar till liv och rörelser. Det ska finnas en tydlig uppdelning i offentliga, halvoffentliga och privata ytor.



Vackert gaturum

Vägnät

Gatustrukturen är uppdelad i en tydlig hierarki med Gamla Kronvägen som huvudgata och centrums pulsåder. Nya områden präglas av distinkta gaturum vilka skapas genom ett tydligt förhållande mellan byggnader och gata. Större gator kan gestaltas med trädplantering för att ytterligare förstärka deras roll som huvudgator. Samtliga gator ska vara möjliga att röra sig utmed som fotgängare. Cyklister hänvisas till integrerade cykelstråk eller till gaturummen. Gaturum, platser och stråk ska kännetecknas av en stadsmässig, intressant och omsorgsfullt utformad miljö. Parkeringsplatserna är huvudsakligen integrerade i bebyggelsen, i parkeringsgarage eller utmed lokalgatorna.

Vägnätet utgör en viktig länk för att knyta samman olika befintliga områden med centrum. Fler broar över ån och förbättrade gångtunnlar under motorvägen ska förbättra kopplingarna i nord-sydlig riktning. I en mer sammankopplad stadsbebyggelse kan stadsdelarna berika varandra och lättare få del av de funktioner och kvaliteter som finns i närområdet.

Kollektivtrafik

All kommande byggnation i Partille centrum bör bidra till att stärka kollektivtrafiken så att målbilden i K2020 arbetet kan uppnås. För att öka kollektivresandet har flera åtgärder påbörjats till exempel förlängning av plattformarna vid Partille station för att köra längre tåg. Utökning av bussterminalen i Allum med nya hållplatslägen kommer att studeras i samband med planarbetet för Allums expansion. Även en ny hållplats i direkt anslutning till motorvägen någonstans inom centrumområdet kommer att utredas .

Det behövs ett välutvecklat gång- och cykelvägnät inom och till Partille centrum för ökad tillgänglighet och vilja att resa med kollektivtrafiken. Stråken måste upplevas som trygga och gena. Nya broar över Sävån och E20 ger bättre möjligheter för boende norr och söder om centrum att nå stationen och bussterminalen. Hållplatser som försörjer den nya stadsdelen Östra centrum bör lokaliseras vid huvudstråket Gamla Kronvägen i anslutning till viktiga stråk och målpunkter. Även de befintliga bytespunkterna måste förbättras för att öka kollektivtrafikens attraktivitet. I Partille centrum är det viktigt att stationsområdet utvecklas med bostäder och verksamheter. Detta är positivt ur flera aspekter, dels får de framtida boende mycket god tillgänglighet

till kollektivtrafik och parkeringsantalet kan således hållas lågt, dels ökar stationsområdets attraktivitet och platsen kan bli tryggare.

Förbättrad orienterbarhet är en annan viktig faktor, befintliga och nya miljöer måste göras läsbara så att stråk och uppehållsytor är lätta att identifiera. God orienterbarhet underlättar vid byten mellan olika trafikslag vilket också har stor betydelse för konkurrenskraft mot bilen.

I enlighet med parkeringstal antagna 2011, ska antalet parkeringar i centrum hållas nere för att möjliggöra ökat resande med kollektivtrafik och högre exploateringsgrad. Maximalt för parkering tillämpas i centrum, för flerbostadshus gäller tex att max 12 bilplatser får anordnas per 1000 kvm BTA.

En ökad cykling kan medföra ett ökat resande med kollektivtrafiken. Cykelparkeringar är därför en viktig del i ”Hela resan”-perspektivet. Cykelparkeringar ska vara lokaliserade nära hållplatsen, ha tillräcklig kapacitet och vara stöldsäkra samt väderskyddade.

Levande blandstad

En levande och attraktiv stad kräver en mångfald av funktioner och aktiviteter för att ge rörelser och liv under dygnets alla timmar. En blandstadsstruktur med bostäder, handel, service, arbetsplatser, utbildning, kultur, idrott höjer stadens värden och befolkar centrum på ett helt annat sätt än idag.

I skapandet av en levande blandstad har inslaget av bostäder en central roll. Bostäder längs med stråk och platser inger trygghet och inverkar på hur integrerat ett område blir. Partille centrum bör ha en betydande andel bostäder och begränsningar såsom buller från väg- och tågtrafik samt olika risker styr till stor del var nya bostäder kan tillskapas. Det är därför väsentligt att markanvändningen optimeras på de platser som är möjliga för bostadsbebyggelse.

För att främja en robust social struktur i Partille centrum ska fortsatt arbete inriktas på en blandning av bostadsstorlekar, upplåtelseformer, prisklasser för bostäder och lokaler mm. De mest kreativa och beständiga stadsmiljöerna är där många olika befolkningsgrupper rör sig över dygnet. De ger underlag för service, caféer, restauranger, ytterligare folkliv mm.

Grönstruktur

Rummet kring Sävån ska integreras i stadsbilden och bli ett attraktivt stråk för fotgängare och cyklister. Fler kopplingar över ån ska stärka integreringen mellan olika områden liksom mer bebyggelse.

Ytterligare grönstråk planeras för att skapa lugna och avskilda platser. Parkrummen ska förädlas och ges olika karaktär. Dagvatten kan omhändertas lokalt genom infiltration och fördröjning och kan också användas som gestaltande element.

Identitet

Partille är rikskänd som handbollsort med den framgångrika klubben Sävahof. Partilles identitet är också starkt förknippat med Allum. Negativt för identiteten är de miljöer som man ser utmed E20 med stora ödetomter och gamla industribyggnader. Den fysiska miljön behöver utvecklas och genom att ta tillvara de naturgivna förutsättningarna samt att förtäta med en spännande arkitektur kan Partille profilera sig i regionen och skapa en attraktivare miljö. Skyltläget utmed E20 och Västra Stambanan ska utnyttjas till fullo, Gamla Kronvägen ska bli en karaktärsfull stadsgata med liv och rörelse och Sävån ska bli ett bättre och mer tillgängligt grönt rum för rekreation och avkoppling. De två förstnämnda är Partilles skyltfönster mot omvärlden och är för många förbipasserande det enda håll från vilket centrala Partille uppfattas. De två sistnämnda är interna stråk som är viktiga för den som bor, arbetar eller besöker Partille. Identiteten i Partille kan framförallt stärkas i väl valda lägen som t ex i Östra centrum, vid pendeltågsstationen, vid Kyrktorget och utmed Sävån.

Trygghet

Partille centrum har problematiken med att vara lokaliserad mellan både motorväg och järnväg. Det är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv då det ger förutsättningar för goda kommunikationer men ur ett trygghetsperspektiv är det inte optimalt. I dagsläget sker passager över E20 och järnväg i gångtunnlar av dålig kvalitet. Dessutom är stadsstrukturen inte sammanhängande eftersom stora tidigare industrifastigheter är obebyggda och öde. Transportlederna kräver skyddsavstånd och bulleravskärmning vilket också kan inverka negativt på tryggheten.

För Partille krävs åtgärder på en övergripande nivå som till exempel en belyningsstrategi, men också i specifika lägen som vid gångtunnlar och utmed Sävån. I centrum skapas fler alternativ för rörelser, i form av fler överfarter över Sävån och under E20. Nya bostäder och besöksintensiva verksamheter tillskapas och baksidor i miljön byggs bort vilket är positivt då framförallt mänsklig närvaro främjar känslan av trygghet.

Slutsats

Samtliga tre huvudfrågor som den fördjupade översiktsplanen har för avsikt att lösa visar att det krävs att fortsatt detaljplanearbete grundas på en stadsbyggnadsmässigt mycket hög ambition. Detta gäller såväl bebyggelse, trafikmiljöer, grönytor som offentliga platser. Det är viktigt att alla förändringar som görs sker med omsorg om både helheten i området och i detaljer.



Gångtunnel med lokaler, dagsljus och dagvattenhantering

2.4 Trafikförsörjning

Partille centrum's fysiska form, mellan två barriärer, E20 och Västra stambanan och delat av Sävån, är otacksam för det lokala vägnätet. Den långsträckta formen med en huvudgata, Gamla Kronvägen, skapar kvarter försörjda via skaftegator. Vägstrukturen har en avgörande roll i att skapa en levande stadsmiljö. Det som styr hur gatan, torget eller rummet används och hur människor väljer att röra sig är hur gatan hänger samman med andra gator. För centrala Partille räcker det inte med ca 900 boende i en skafstruktur för att skapa en levande stad, utan det krävs ett inflöde av människor utifrån. Det innebär att belastningen på befintligt vägnät kommer att öka. Även andra faktorer bidrar till en ökad påfrestning, t ex eventuella vägskatter samt det faktum att biltrafiken i genomsnitt ökar med ca 2 % årligen.

Trafikanalys

Konsultföretaget WSP samhällsbyggnad har genomfört en trafikanalys för centrala Partille. I analysen har både kollektivtrafik och biltrafik ingått.

Kollektivtrafik

Med utgångspunkt i arbetet med K2020 så är det långsiktiga målet för kollektivtrafiken att minst 40 % av resandet i förhållande till bil ska ske med kollektivtrafik år 2025. I dagsläget är andelen relativt låg i Partille och jämfört med basåret 2006 så måste resandet nästan tredubblas för att nå målet.

I arbetet med det framtida Partille centrum finns goda möjligheter att styra utvecklingen åt önskvärt håll. Ur kollektivtrafiksynpunkt är det viktigt att tillgängligheten till buss och pendeltåg är god och att bebyggelsen planeras på ett för kollektivtrafiken gynnsamt sätt. Partille har goda möjligheter att påverka hur man tar sig till, från och inom centrum i framtiden. Andelen resor med kollektivtrafiken för centrala Partille bör vara högre än i andra delar av kommunen med sämre förutsättningar för att nå det totala målet om 40 % kollektivtrafikandel.

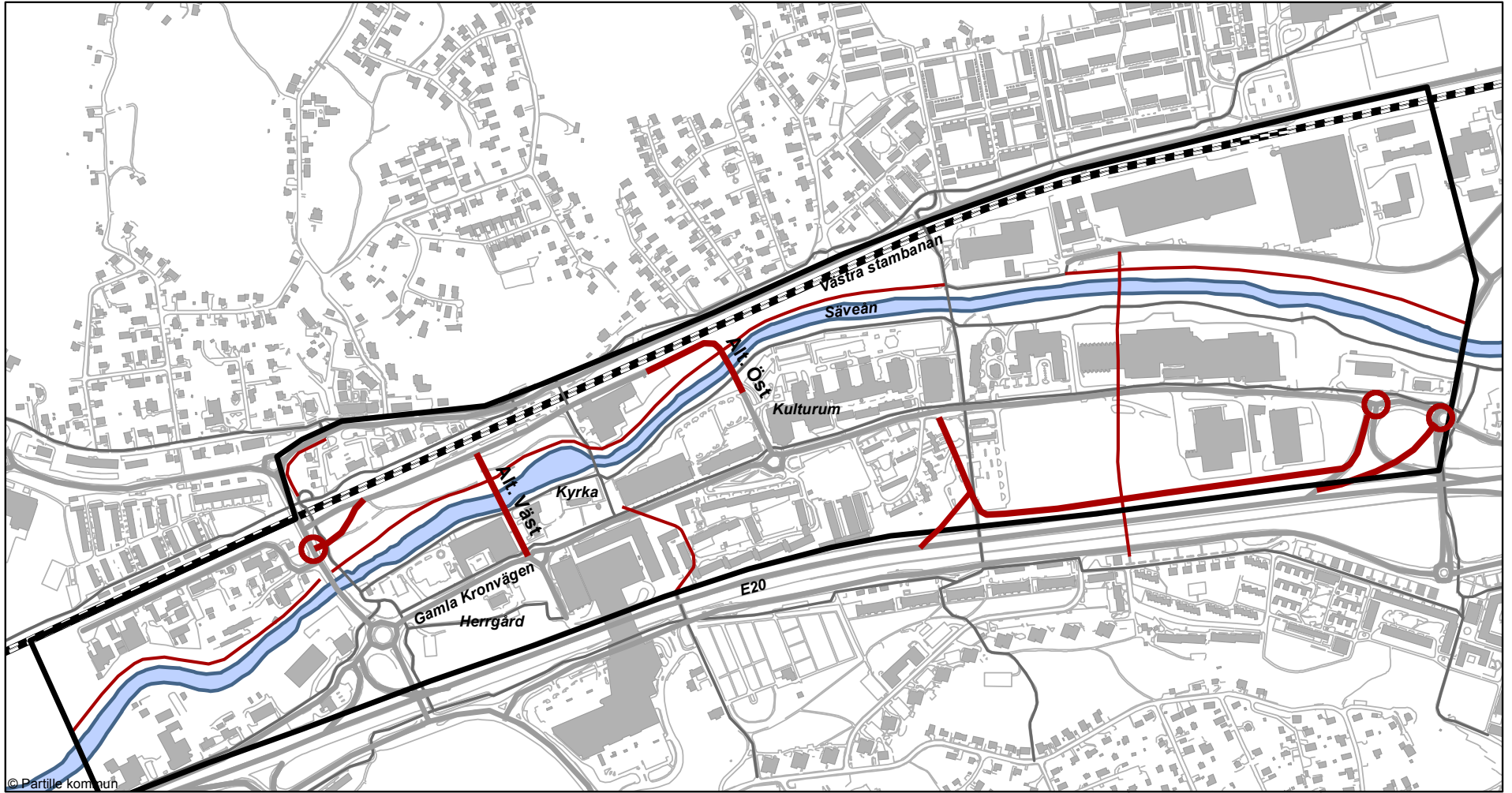
Redan idag finns en bra och tydlig struktur för kollektivtrafiken i området som går att bygga vidare på. I bussterminalen i Allum sammanstrålar ett antal busslinjer med varandra i så kallad stjärntrafik där linje 510 utgör navet. Linje

510 går i dagsläget rakt igenom planområdet utmed Gamla Kronvägen med en tur varje kvart i varje riktning för att sen fortsätta in mot Göteborg via E20. Ytterligare ett par busslinjer trafikerar idag Gamla Kronvägen, vilka förbinder området med Furulund och Sävådal.

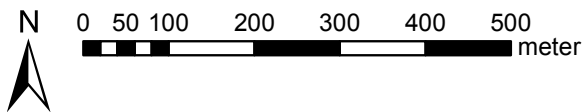
För att nå målet om en hög kollektivtrafikandel i Partille centrum kommer turtätheten för samtliga busslinjer behöva öka markant och då särskilt på linje 510. I det fortsatta arbetet kommer det studeras vilken kollektivtrafikkapacitet som behövs för att nå målen i K2020. Det är viktigt att en kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik finns på plats tidigt när de nya delarna av Partille centrum växer fram för att etablera långsiktigt hållbara resmönster. Genom att i ett tidigt skede etablera den trafik som beräknas behövas på sikt så kan målen om en hög kollektivtrafikandel nås tidigare än beräknat (se s. 75). Studier visar på att de viktigaste faktorerna för att få människor att välja kollektivtrafiken är att det är enkelt, bekvämt och pålitligt, trafikeringen måste vara överskådlig och ha hög turtäthet och så kort restid som möjligt. I arbetet med förnyelsen av Partille centrum blir det viktigt att säkra framkomligheten för kollektivtrafiken och studera var hållplatser bäst placeras utmed Gamla Kronvägen.






Det studeras också vilka möjligheter som finns för att bygga en motorvägshållplats utmed E20. En sådan motorvägshållplats skulle kunna stärka kopplingen österut mot Lerum och komplettera pendeltåget.

Kopplingen mellan bussterminalen i Allum och Partille station måste förbättras och åtgärder för att minska otrygghetskänslan kring pendeltågsstationen bör studeras vidare i kommande detaljplaner.



FRAMTIDA TRAFIKSTRUKTUR



-  Plangräns
-  Nya vägförbindelser
-  Nya och förbättrade gång- och cykelförbindelser
-  Befintliga gång- och cykelvägar
-  Befintliga bilvägar

Planerad och befintlig trafikstruktur

Biltrafik

Centrala Partille har idag endast två in- och utfarter, Partillemotet och Skultorpsmotet. Det saknas helt kopplingar i nord-sydlig riktning varför belastningen på dessa infarter är stor. Trafikanalysen har framförallt studerat hur kapaciteten i vägstrukturen påverkas av föreslagen utveckling. Analysen visar att trafikbelastningen i Partillemotet är hög och att det inte finns någon stor marginal för att klara en stor utbyggnad. För att vara säkra på att framtida exploatering i Partille centrum och eventuella vägskatter inte korkar igen i Partillemotet, Kung Göstas väg och Utbyvägen så behövs ett Mellbymot på sikt.

En utveckling i centrum innebär en ökad belastning på Gamla Kronvägen. Idag passerar ca 7000 fordon förbi Kyrktorget varje dag, varav flera har parkeringsytorna vid Porthällagymnasiet som målpunkt. Med en utveckling enligt planförslaget utan några åtgärder i trafiksystemet skulle antalet överstiga 10 000, vilket brukar ge barriäreffekter och är på gränsen för vad en bra stadsmiljö klarar. En studie av olika tillägg i vägnätet samt andra trafiklösningar visar att de mest centrala delarna av centrum, som utsnittet utmed Gamla Kronvägen förbi Kyrktorget, skulle vinna mycket på en vägbro över Säveån. En del av trafiken skulle då omfördelas. En ny vägförbindelse i kombination med att parkeringsytor flyttas norr om Säveån samt att avsnittet förbi Kyrktorget blir gångfartsgata har stor betydelse för avsnittet vid Kyrktorget, där trafikmängderna kan minska till ca 4700 fordon/vardagsmedeldygn.



Mellbyledens ungefärliga dragning enligt trafikutredning 2006.

Föreslagna vägförändringar inom planområdet

Vägbroar över Säveån

Två alternativa förbindelser över ån föreslås, och benämns alternativ väst respektive öst. Alternativ öst utgör huvudalternativet att arbeta vidare med.



Alternativ väst



Alternativ öst

Alternativ öst ger en förbindelse över ån vid Posthuset och Porthällagymnasiet. Den syftar till att avlasta Gamla Kronvägen och på sikt skapa en större flexibilitet i vägstrukturen. En bro i detta läge minskar trafiken förbi Kyrktorget och i kombination med sänkt hastighet kan trafikflödet väntas sjunka till ca 4700 fordon/vardagsmedeldygn.

För att avleda besöksstrafiken till centrum i ett tidigt skede föreslås en tvärkoppling över Säveån öster om kommunhuset, alternativt väst. Denna koppling möjliggör en etablering av ett p-hus norr om Säveån i anslutning till pendeltågsstationen. Ett p-hus i detta läge kan samutnyttjas av både pendlare och centrubesökare samtidigt som avståndet till centrum är rimligt.

Båda broförslagen tillsammans med Stationsvägen från Kung Göstas väg förbi pendeltågsstationen och kvarteret Kniven skapar en rutnätsstruktur för den lokala vägtrafiken och möjliggör en flytt av dagens centralt belägna parkeringsplatser till norra sidan Säveån. Det innebär att Stadsparken minskar i omfattning till förmån för bland annat parkering och att centralt belägen mark frigörs till gagn för andra ändamål. Denna struktur stärker pendeltågsstationen och möjliggör en koncentration av bebyggelse i centrum.

Nya broar innebär också att nya entrépunkter skapas till centrum och det är viktigt att dessa ges en stadsmässig och välkomnande utformning.

Stationsvägen

Infarten till Stationsvägen från Kung Göstas väg är idag undermålig och behöver på sikt förbättras. Med en broförbindelse över Säveån som kopplar samman Stationsvägen med Gamla Kronvägen ökar behovet ytterligare av en ombyggnad.

Infarten föreslås längre söderut på Kung Göstas väg i anslutning till Eckens väg. Här anläggs en cirkulationsplats. Stationsvägen genar över Stadsparken och tar så småningom vid i sitt nuvarande läge där den fortsätter förbi kvarteret Kniven. Pendelparkering och centumparkering utökas utmed Stationsvägen liksom andelen verksamheter. Tunneln under stambanan är en sårbar punkt utefter Kung Göstas väg då den tidigare svämmats över och stoppat framkomligheten. Vägbanan och gång- och cykelbanan behöver därav högvattenskyddas. En

samordning bör ske med den föreslagna upprustningen av Stationsvägen och utvecklingen av kvarteret Kniven.

Gamla Kronvägen

Gamla Kronvägen förändras från infartsgata till stadsgata genom en mer stadsmässig utformning och fler tvärkopplingar.

Gamla Kronvägen kan få en tydligare entré med bebyggelse på kommunhusets parkeringsytor som tydligt signalerar att här börjar Partille centrum.

En tydligare stadsmässighet skapas utmed hela sträckan med hjälp av olika åtgärder, till exempel att ny bebyggelse ska ha ett tydligt förhållningssätt till gatan och att hastighetsreducerande åtgärder utförs såsom, gatuparkering, trädplantering och olika markbeläggningar. Gatan dimensioneras för busstrafik, men hastigheten anpassas till de gåendes villkor i passagerna. Busshållplatser ska placeras på strategiskt viktiga platser där de har störst möjlighet att bidra till ett ökat kollektivresande. Gaturummets tydliga avgränsning skapas av bebyggelsen och alléträden. Bebyggelsen öppnar sig enbart för parker och torg. Inga stora sammanhängande parkeringsytor ska finnas utefter gatan.

På sikt bör trafikalstrande verksamheter runt Kyrktorget och Åtorget flytta till ett annat läge. Handeln runt Kyrktorget och Åtorget bör utvecklas till en stadshandel som i större utsträckning är kollektivtrafikförsörd.

Skulltorpsmotet norr om E20

Skulltorpsmotet ska etableras som en attraktiv entré till Partille centrum. En ombyggnation kan krävas för att uppnå en optimal trafiklösning i samband med Östra centrum utveckling. En ombyggnad frigör också markområden som kan användas för andra ändamål, till exempel kan bensinstationen flyttas från sitt nuvarande läge vid Sävån till ett bättre läge utmed E20. En utredning av WSP samhällsbyggnad visar att dagens vägsystem klarar de prognosticerade trafikmängderna för 2020 med en begränsad ombyggnad av korsningen där Gamla Kronvägen ansluter till en cirkulationsplats. Det är också möjligt att bygga en mer samlad trafikplats norr om E20 i anslutning till Brodalsvägen som skulle frigöra markområden västerut som i dag tas i anspråk av på- och avfartsramperna.

Östra centrum

I den östra delen av Gamla Kronvägen avleds trafik alstrad av arenan eller volymhandeln i direkt anslutning till Skulltorpsmotet via en lokalgata. Genom att omforma motet frigörs mark i anslutning till Östra Centrum- Partille 11:8 m fl och den nya lokalgatan kan ansluta direkt till den nya cirkulationsplatsen vid motet. Även här bildas en rutnässtruktur som möjliggör en större koncentration av bebyggelse och spridning av biltrafiken.

Utvecklingen i den östra delen av Partille centrum genererar framförallt mer trafik i sitt närområde. Mycket av trafiken kan omfördelas till en lokalgata som går parallellt med Gamla Kronvägen och E20. En angöring i nära anslutning till Skulltorpsmotet innebär att trafik som alstras av en ny arena och volymhandel inte behöver köra utmed Gamla Kronvägens tätbebyggda delar.

En ny påfart till E20 i östra centrum, strax väster om en ny arena, har studerats under 2011. Trafiken på en sådan påfart beräknas till ca 4000 fordon per medelvardagsdygn och skulle avlasta Skulltorpsmotet norr om E20 med ca 2500 fordon per medelvardagsdygn men också påverka trafiken i övriga centrala Partille.

Vägförändringar utanför planområdet

Skulltorpsmotet söder om E20

Idag tar trafiklösningen på den södra sidan av E20 upp mycket plats och studier har gjorts vilka möjligheter som finns att göra vägsystemet mer samlat. Slutsatsen är att en samlad trafikplats söder om E20 inte klarar de trafikmängder som beräknas men att dagens utformning kommer att ha god kapacitet även i framtiden. Skulltorpsmotet finns inte med i Trafikverkets nationella plan.

Mellbymotet och Mellbyleden

Partillemotet är idag hårt belastat vilket påverkar både Kung Göstas väg och Partille centrum, och prognoser visar på att ytterligare trafik tillförs när trängselskatt införs 2013. För att Partille centrum ska kunna utvecklas på ett bra sätt måste nya lösningar tillkomma på sikt. Särskilt viktigt är detta för kollektivtrafiken som annars riskerar att fastna i köer i Partillemotet under vissa tider. En lösning är att bygga ett nytt mot som ansluter till Mellbyleden och Utbyvägen vilket skulle avlasta Partillemotet och Kung Göstas väg mycket. Idag är det oklart när ett nytt mot kan byggas då det inte ligger i Trafikverkets nationella plan men frågan är dock under utredning.

Busskörfält

På E20 planeras och byggs nya busskörfält i båda riktningar mellan Fräntorpsmotet och Olskroksmotet. Detta kommer att innebära att busstrafiken till och från Partille får en säkrad framkomlighet på sträckan inom överskådlig framtid.

Parkering

Partille centrum har trafikalkstrand verksamheter som är beroende av en god tillgång till parkeringsplatser. Ur stadsmiljösynpunkt för bilen med sig flera negativa konsekvenser, den är förorenande, bullrande och ytkrävande. Bilisternas invanda beteende att hellre välja öppen markparkering än parkeringshus står här i konflikt med den begränsade byggbara yta centrala Partille förfogar över för sin utveckling. Handelns konkurrensfördelar med en avgiftsfri parkering har till idag kunnat uppfyllas på grund av centrala Partilles gleshet, men rimmar på sikt illa med Partilles läge som regiondelscentrum 15 min från Brunnsparken i regionkärnan Göteborg. Stora hårdgjorda parkeringsytor förvärrar problemet

med avrinning av dagvatten och leder till ökade översvämningrisker samt ökad risk för att föroreningar hamnar i Säveån.

För att möjliggöra en förtätning och skapa en stadsmässighet måste parkeringsstrukturen förändras. Parkeringsstrukturen i den fördjupade översiktsplanen bygger på flera strategier som tillsammans samverkar för att minska bilens påverkan i stadsmiljön.

Centralt belägna besöksparkeringar, som den vid Porthällagymnasiet, bör flyttas till ett läge där bostadsutveckling inte är möjligt på grund av störningar och risker från järnväg och E20. Avståndet till målpunkter får inte vara för långt varför det krävs en spridning av parkeringsplatserna. Parkeringsgarage ovan och under mark anordnas i större utsträckning för att minska utbredningen på mark. Längsgående korttidsparkering anordnas utmed Gamla Kronvägen.

Parkering för boende anordnas framförallt i källarplan, men även som längsgående parkering utmed lokalgator. För flerbostadshus bör det accepterade gångavståndet till den gemensamma parkeringsanläggningen vara lika långt som det accepterade gångavståndet till hållplats för kollektivtrafik. Vid utformning av såväl parkeringshus som markparkering måste hänsyn tas till dagvattenhanteringen. Fördröjande åtgärder som gröna tak och infiltration studeras.

Genom samutnyttjande av parkeringsplatser kan en mer effektiv markanvändning i kommunen uppnås. Exempel på verksamheter som med fördel kan samutnyttja parkeringsplatser är idrottsanläggningar, arbetsplatser, evenemang och handel. Vid nyetableringar bör möjligheter till samutnyttjande undersökas i områden där det är möjligt för att minska behovet av anläggning av nya parkeringsplatser.

Parkeringsstäl för bilar och cyklar

Kommunstyrelsen i Partille kommun antog den 4 april 2010 nya Riktlinjer för bedömning av parkeringsplatsbehov. Parkeringsstäl som antogs 2011 bygger på dessa riktlinjer och ersätter parkeringsnormen från 1996. Kommunen har delats in i fyra zoner för bostäder och två zoner för handel samt verksamheter. Parkeringsstäl för bostäder och verksamheter skiljer sig åt beroende på inom vilken zon verksamheten eller bostaden är lokaliserad. I centrala Partille

tillämpas en restriktiv hållning där maximalt ska tillämpas för bilparkering för bostäder. Parkeringsstäl ställer krav på att cykelparkering ska anordnas i anslutning till bostäder och verksamheter.

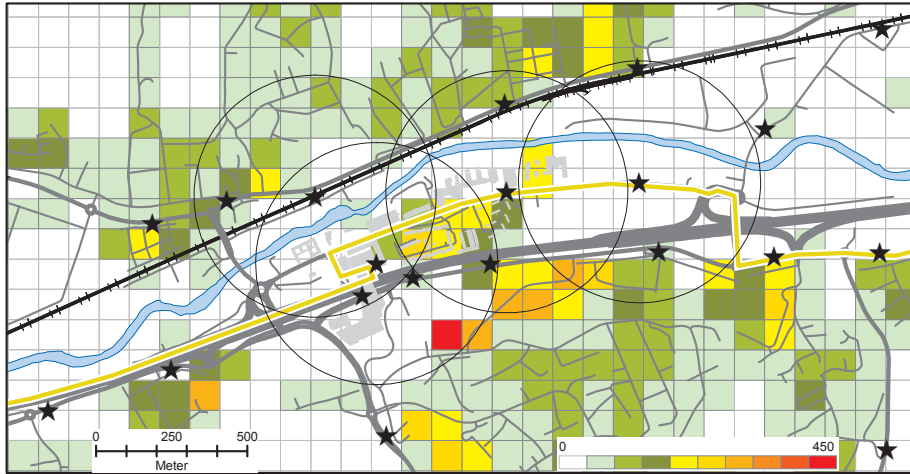
Stråk för fotgängare och cyklister

En varierad och trygg stadsmiljö inbjuder oftare till promenader och cykling. Den varierade stadsmiljön inverkar också på hur lång respektive kort en sträcka upplevs vara. Monotona och ödsliga områden upplevs oftare som mycket längre att transportera sig genom än de levande och varierade. I Partille centrum är det viktigt att få människor inspirerade att ge sig ut på en promenad eller ta cykeln till resecentrum eller pendeltågsstationen, inte enbart från centrum utan även från andra närområden. För att åstadkomma detta behövs flera olika stråk till målpunkter som fungerar oberoende tid på dygnet. Det behövs också flera alternativa promenadslingsor för att skapa en bra boendemiljö.

Förstärkning av gång – och cykelvägnätet

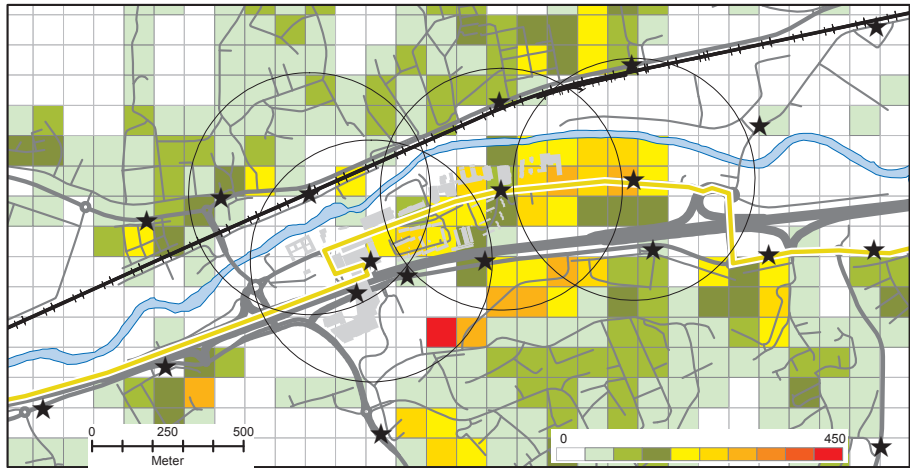
Huvudstråken för fotgängare och cyklister i Partille centrum är Gamla Kronvägen och utmed Säveån. Dessa stråk upplevs i många fall som otrygga då avsaknad av bebyggelse och tydliga baksidor ger en otäck och ödlig karaktär kvällar och nätter. Kopplingarna från närområdena är få på grund av E20 och Västra Stambanan. De kopplingar som finns är i tunnlar av undermålig kvalitet.

Principen för gång- och cykelvägnätet är att förbättra stråken, genom nya eller upprustade förbindelser i nordsydlig riktning samt att komplettera med nya länkar i östvästlig riktning utmed Säveån. Stråk integreras i högre grad med andra trafikslag och den byggda miljön länkas samman så långt det är möjligt. De idag ödsliga östra delarna av centrum bebyggs och befintliga gångtunnlar angör i tydliga platser kantade av bebyggelse. Gångtunnlarna kan förbättras genom breddning och bättre belysning. Som komplement till gångtunnlarna under E20 föreslås en gång- och cykelbro. Denna landar i ett parkstråk som löper i nord-sydlig riktning genom östra centrum ner mot Säveån. Parkstråket kantas av bostadsbebyggelse och kvällstid är det möjligt att röra sig utefter husfasader. Vid Säveån fortsätter stråket över ån med en gångbro som angör vid Laxfiskevägens industriområde. Kopplingen genom de östra delarna av centrum möjliggör för cyklister och fotgängare att ta sig från till exempel Anneberg till handelsområdet vid Laxfiskevägen.



Bilden ovan visar befolkningstätheten i Partille centrum idag. Grönt är låg täthet och rött är hög täthet. Stjärnor markerar hållplatser och ringarna har en radie på 500 m.

Bilden nedan visar ett framtidsscenario om centrum byggs ut i enlighet med den fördjupade översiktsplanen.



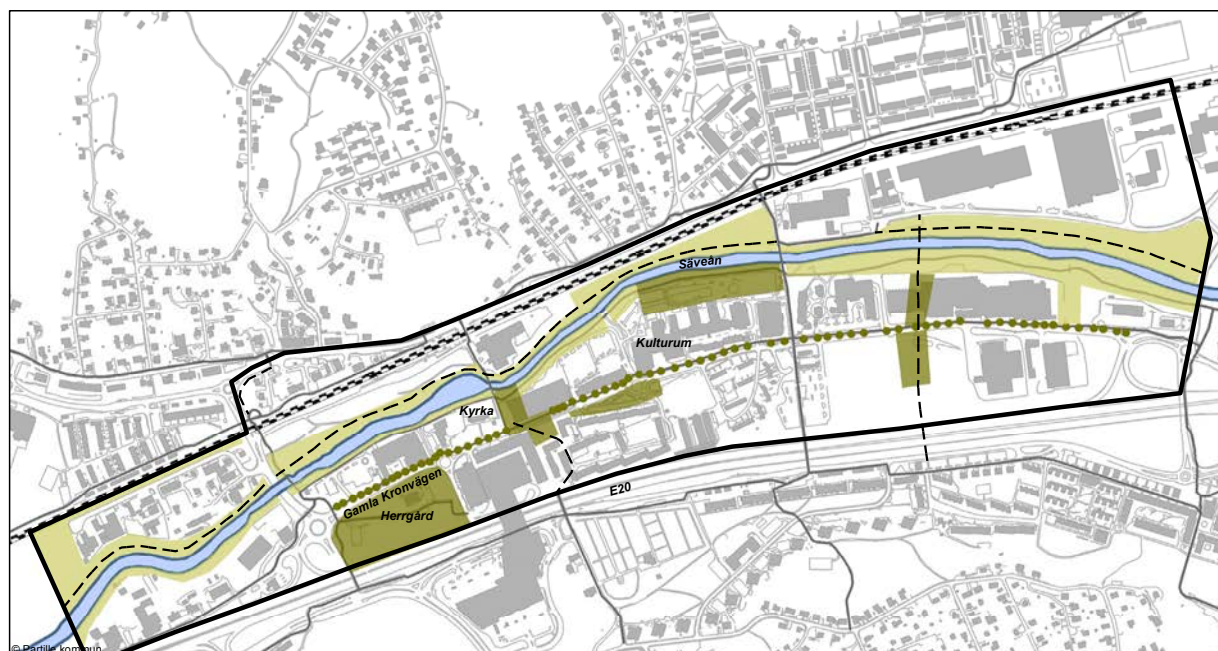
2.5 Grönstruktur

I begreppet grönstruktur inryms för centrala Partilles del alla parker och gröna områden, miljön runt Säveån och allén utefter hela Gamla Kronvägen. Grönstrukturens värde och funktion ökar när de mindre grönområdena ingår i en helhet. Grönstrukturens betydelse för människor, djur- och växtliv är betydande.

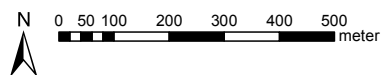
Det ekologiska värdet innebär att djur och växtliv kan sprida sig naturligt och bidra till en artrik natur och stärka den biologiska mångfalden. Grönstrukturens sociala värde understryks alltmer idag och aktuell forskning visar att det gröna har mycket positiv verkan på människans hälsa och återhämtning. Det kulturella värdet som finns i grönstrukturen är att den är påverkad av mänsklig verksamhet genom tiderna och bidrar till de samlade kulturmiljövärdena i landskapet och stärker den regionala identiteten.

Planförslaget syftar till att förstärka det gröna stråket utmed Säveån och att koppla samman parker och platser med ”den gröna ryggraden” Säveån. Flera nya parker och platser föreslås, dessa beskrivs i kommande avsnitt under delområde 6, 7 och 11.

Miljön i Partille centrum skall inspirera människor att röra sig till fots eller cykel. Gångstråket utmed Säveån kompletteras på den norra sidan med nya förbindelser där sådana saknas, exempelvis söder om Eckens väg och genom kvarteret Kniven. Ett viktigt nord-sydligt stråk skapas genom en ny bro över Säveån som landar i en park framför arenan och leder vidare på en bro över motorvägen.



GRÖNSTRUKTUR & GÅNGSTRÅK



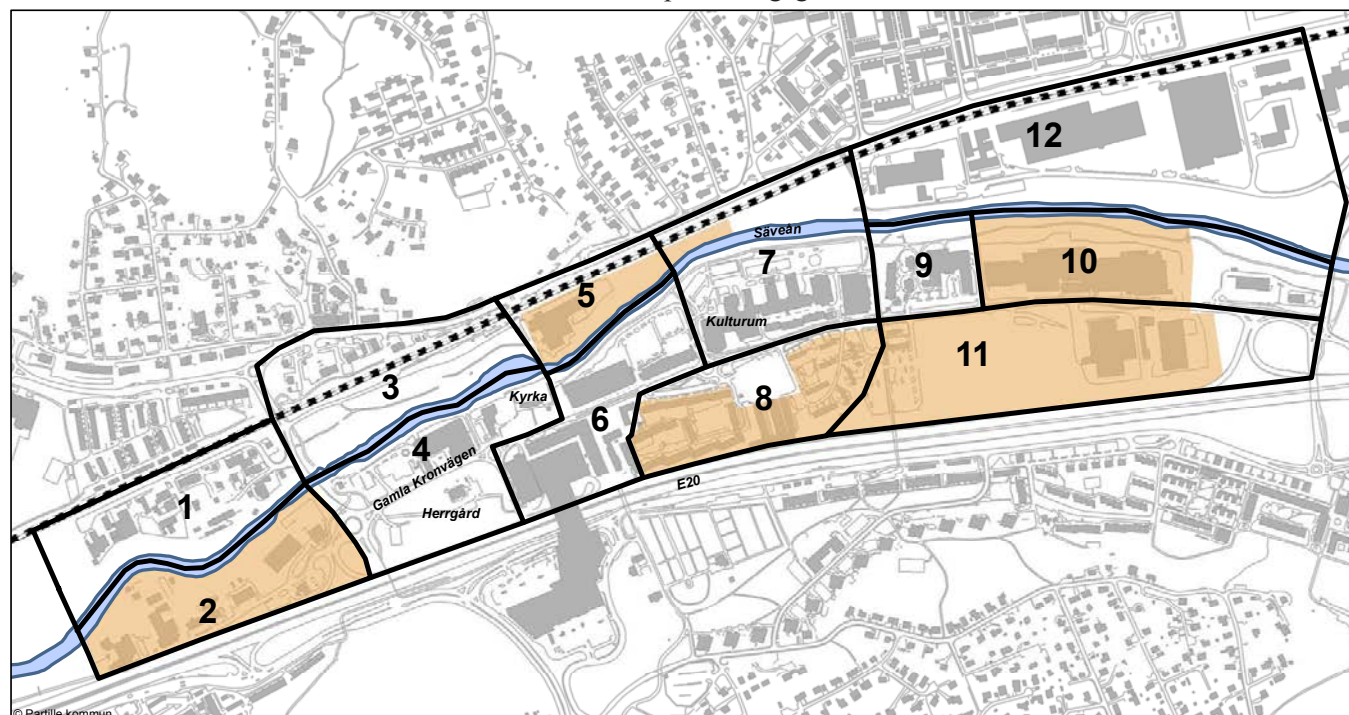
- ▭ Plangräns
- - Nya och förbättrade gång- och cykelförbindelser
- Offentliga parker och torg
- Natur
- Allé
- Befintliga gång- och cykelvägar

2.6 Förslaget områdesvis

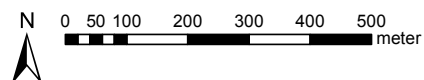
I följande avsnitt presenteras förslag, skisser mm för vad föreslagen markanvändning innebär på delområdesnivå. Under rubriken gestaltning presenteras idéer kring utformning.

Samtliga delområden kommer utredas vidare och utformningen prövas i kommande detaljplaner. Detaljerade studier krävs där bland annat följande frågor måste utredas och hanteras;

- Påverkan på Sävån
- De geotekniska förutsättningarna, stabilitet, risk för skred och erosion
- Översvämningsrisker
- Risker förknippade med farligt gods transporter
- Bullernivåer
- Vibrationsnivåer
- Dagvattenhantering, för minskad belastning på Sävån
- Föroreningar i mark
- Hänsyn till större ledningar
- Gestaltning och utformning
- Exploateringsgrad



UTREDNINGSSOMRÅDEN



- | | |
|---------------------------------------|---|
| 1. Eckens industriområde | 7. Kulturum och gymnasiet |
| 2. Gamla Kronvägen väster | 8. Bostadsområde Gamla Kronvägen/ Galoppvägen |
| 3. Partille station och stadsparken | 9. Bostadsområde kvarteret Forellen |
| 4. Partille herrgård och kommunhuset | 10. Partille 11:24 m fl - Östra centrum |
| 5. Kvarteret Kniven | 11. Partille 11:8 m fl - Östra centrum |
| 6. Centrum med Kyrktorget och Åtorget | 12. Laxfiskevägens industriområde |

1. Eckens industriområde

Idag

När industriverksamheterna blomstrade utefter Sävåns stränder väster om kyrkan och på kvarteret Kniven byggdes i detta område bostäder för arbetarna. Namnet visar på ett samband med Eckens motorfabrik som låg på kvarteret Kniven. Bostadshuset har under åren till största delen rivits eller omvandlats. Området karaktäriseras av att det finns flera små fastighetsägare och en stor variation av verksamheter som bilservice, café, snickeri och stenleverantör. Byggnaderna är i huvudsak uppförda i en våning. Vissa byggnader ligger bara 20 meter ifrån spåren.

Baksidor, parkeringsupplag och förvaring vetter ned mot Sävåån. Närmast ån går en upptrampad stig som används av sportfiskare från Partille Sportfiskeklubb med lokal i området. Zonen närmast Sävåån är planlagd som park.

Markanvändning

Nuvarande markanvändning som verksamhetsområde med småindustri och kontor avses kvarstå kompletterat med inslag av handel.

Gestaltning

På sikt bedöms området kunna få en högre exploateringsgrad med bebyggelse i två eller tre våningar. Idag ligger byggnaderna drygt 20 meter från spåren men för nytillkommande bebyggelse gäller 30 meter från spåren.

Kung Göstas väg säkras mot översvämningar genom högvattenskydd närmast bronns norra fäste.

Gångstråket vid Sävåån bör på sikt permanentas och bli mer tillgängligt för allmänheten.

2. Gamla Kronvägen, västra delen

Idag

Bebyggelsekaraktären är varierande. Området utgörs av många små fastigheter som sträcker sig hela vägen ner till Sävåån. Karaktären med många små

fastigheter och verksamheter. Byggnaderna är i huvudsak uppförda i 1-2 våningar, funktionella men av liten arkitektonisk kvalitet.

En cykelväg från Göteborg leder genom området utefter Gamla Kronvägen parallellt med motorvägen.

Baksidor och parkeringar vetter ner mot Sävåån. Närmast ån finns en obebyggd slyig trädremsa.

Markanvändning

Nuvarande markanvändning som verksamhetsområde med inslag av småindustri, kontor och handel avses kvarstå.

Gestaltning

Höga bullernivåer samt risker från E20 och Sävåån medför att det inte är acceptabelt med annan markanvändning än verksamheter/kontor. I ny detaljplan kan bebyggelse i upp till tre våningar mot E20 vara möjlig, gärna med ett tydligt förhållningssätt till Gamla Kronvägen.

I framtiden bör Gamla Kronvägen byggas om och ges en mer stadsmässig gestaltning med liknande karaktär som genom centrum. Cykelvägen bör få en tydligare utformning och utgöra en trevlig entrépunkt för cyklister som kommer från Göteborg.

3. Partille station och stadsparken

Idag

Stationsbyggnaden uppfördes i början på 1900-talet och var länge en viktig knutpunkt i Partille. Tidigt utvecklades det ett centrum på denna sida Sävåån utmed Lexbyvägen och Utbyvägen. Stationsbyggnaden och tillhörande bostadshus är i två våningar och uppförda i jugendstil.

Området är gles bebyggt med friliggande tvåvåningshus omgivna av trädgårdar och grönytor. Norra sidan av Lexbyvägen kantas av bebyggelse med fasadliv mot gatan. Söder om Lexbyvägen är bebyggelsen mer utspridd och inrymmer kontor, restaurang och även några bostäder. Kommunen äger en tomt där det tidigare fanns en bensinstation.

Området belastas av risker ifrån tågtrafiken utmed stambanan och av buller ifrån genomfartstrafik mot Mellby och Lexby.

Söder om stambanan ligger Stadsparken som är en mindre parkanläggning och sträcker sig en bit utmed Säveån. Närheten till vattnet är tydlig var man än befinner sig och är således ett viktigt karaktärsdrag. Stadsparken är en del av det grönstråk som löper utmed Säveån i stora delar av Partille centrum. Närmast stambanan löper Stationsvägen, en lokalgata kantad av parkeringsplatser för framförallt pendlare.

Markanvändning

Den fördjupade översiktsplanen föreslår förändrad markanvändning med blandstad utan bostäder. Det innebär olika verksamheter som handel, restauranger, kontor och icke störande småindustri.

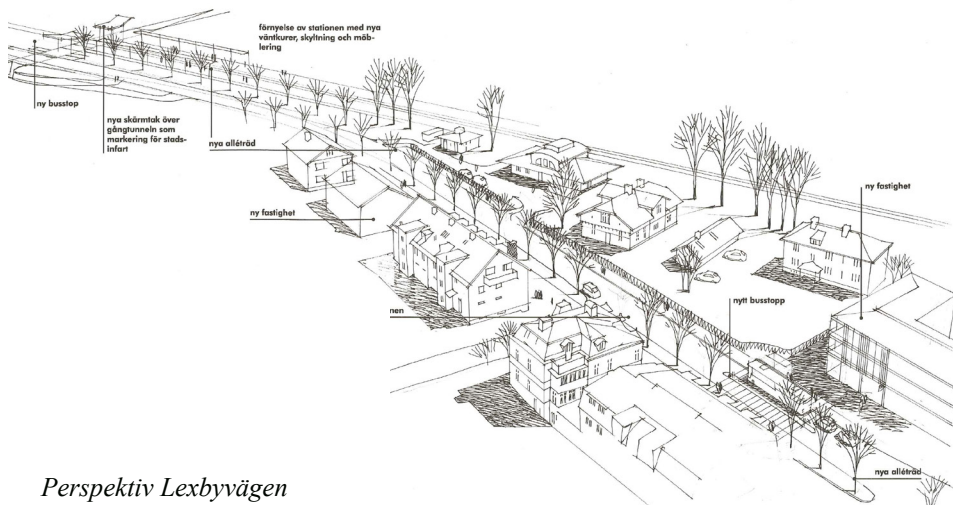
Gestaltning

Utvecklingspotential finns framförallt i de nordvästra delarna av området närmast korsningen Kung Göstas väg och Lexbyvägen samt i Stadsparken.

På den avrivna bensinstationstomten och de två villatomterna närmast korsningen bör det uppföras ny bebyggelse. Läget i korsningen Kung Göstas väg och Lexbyvägen utgör en viktig entré för bostadsområdet Paradiset och det närcentrum som finns utmed Utbyvägen. De nya husen bör placeras med fasadliv ut mot gång- och cykelbanan på Lexbyvägens södra sida för att förstärka närcentrat och tydliggöra korsningen.

Stationsvägen flyttas längre söderut mot Kung Göstas väg i höjd med Eckens väg. Här anläggs en cirkulationsplats. Stationsvägen genar över Stadsparken och tar så småningom vid i sitt nuvarande läge där den fortsätter förbi kvarteret Kniven. Pendelparkering och centumparkering utökas utmed Stationsvägen liksom andelen verksamheter. Förslaget innebär att Stadsparken försvinner i sin nuvarande form. I väster högvattenskyddas Kung Göstas väg, intilliggande gång och cykelbana samt infarten till Stationsvägen.

Kopplingen från pendeltågsstationen och resecentrum kan förbättras genom att ingången till tunneln breddas så att man ser ut mot Säveån och kyrkan, på längre sikt även till Kyrktorget. Andra viktiga åtgärder för att göra platsen tryggare är utvecklingen av kvarteret Kniven med bostäder och verksamheter. Förutsättningarna för pendlare med cykel bör förbättras med en stor cykelparkering.



Perspektiv Lexbyvägen

4. Partille Herrgård och kommunhuset

Idag

Entrén till Partille centrum kännetecknas framförallt av trafikapparaten kring Partillemotet och byggnader med ett tydligt offentligt innehåll, Partille Herrgård och kommunhuset, med sina parkeringsplatser.

Herrgården och den omgivande trädgården utgör en viktig historisk miljö i Partille centrum. Herrgårdsmiljöns placering på en höjd i en kraftigt omvandlad miljö gör att den fungerar som ett landmärke och som sådant blir identitetsskapande för Partille kommun.

Kommunhuset är även det karaktärsskapande. Den låga, utbredda och kompakta strukturen med små inre gårdar är typisk för sin tid. Byggnaden öppnar sig mot Gamla Kronvägen i en öppen stenlagd, monumentalt utformad gård.

Kvarterets offentliga karaktär fortsätter utmed Gamla Kronvägens norra delar med församlingshemmet och Partille kyrka.

Församlingshemmet som är byggt 1968 är även den en låg byggnad. Den knyter an till kyrkan med sina vitputsade tegelfasader.

Partille kyrka vittnar om att platsen under lång tid haft en central betydelse. Kyrkomiljön utgörs av kyrkobyggnaden, klockstapeln samt kyrkogården med omgivande mur. De vitputsade fasaderna avslöjar att de äldsta delarna är från medeltiden. Karaktäristiskt för miljön är den upphöjda marknivån som tydligt visar den rumsbildning som kyrkomiljön utgör.

Utmed Säveån finns ett grönt stråk som under lång tid varit kontaktyta mellan bebyggelsen och Säveån. Den kontakten har försämrats sedan ett översvämningsskydd i form av en betongmur byggdes under 2008.

Markanvändning

I den fördjupade översiktsplanen föreslås herrgårdens parkmiljö bevaras och skyddas varför markanvändningen är park. Till herrgården tillhörde förr två

flygelbyggnader som idag är rivna. Nya flyglar bedöms kunna uppföras inom markanvändningen park. För marken vid kommunhuset föreslås blandstad ej bostäder. Det innebär olika verksamheter som handel, restauranger, kontor, hotell och icke störande småindustri.

Gestaltning

För att förstärka och väl utnyttja markresurserna i centrum ger den fördjupade översiktsplanen möjlighet till bebyggelse på det som idag är kommunhusets parkering. Entrén till Partille kan eventuellt förstärkas ytterligare med en högre solitär byggnad mot rondellen.

Då området är utsatt för översvämningssrisk föreslås lokalerna utformas med souterrängplan som utförs vattenskyddat, vilka kan innehålla parkering. I yttersta zonen mot gångvägen bör dock verksamheter som ger liv etableras, till exempel gym, dansstudio eller ateljéer. Kommunhuset bör på sikt också få en befolkad zon i souterrängvåningen ut mot ån.



Exempel på bebyggelseutveckling på kommunens parkering

5. Kvarteret Kniven

Idag

Kvarteret Kniven består idag av äldre industribyggelse från 1910-20 talen av varierande kvalitet. Bebyggelsen har sammanbyggts etappvis varför standarden skiljer sig åt och det är endast den västra delen som bedöms som värdefull att bevara. Bebyggelsen är i 1-2 våningar och i kvarteret ryms kontor, gym och solarium samt ett mindre antal verkstäder.



Kv. Kniven och bron över Säveån

Markanvändning

Den fördjupade översiktsplanen anger blandstad med stort inslag av bostäder. Trots fastighetens alla svåra förutsättningar, med höga bullernivåer, farligt gods transporter och förorenad mark, vill kommunen i kommande detaljplanearbete i första hand pröva om det är möjligt med en stor andel bostäder på kvarteret Kniven. Motivet till detta är det stationsnära läget, platsen behöver mer liv för att bli tryggare och kollektivtrafikresandet måste öka. Det södervända läget vid Säveån är en kvalitet som är viktig att ta vara på. I markplan närmast stråket till pendelstågstationen är det positivt om det finns lokaler för publika verksamheter, som bidrar till mer liv utmed stråket.

Fortsatt sanering av marken krävs för att det ska vara möjligt med bostäder.

Ett möjligt sätt att hantera översvämningsproblematiken inom detta område är att anlägga en mur- på likande sätt som man gjort för att skydda kommunhuset. Det är i sådant fall viktigt att sambandet med gångvägen utmed ån studeras, så att gångvägen ej blir avskärmad och därmed otrygg.

Gestaltning

Den gamla industrifastigheten byggs om eller rivs för att kunna inrymma bostäder eller någon verksamhet som drar nytta av sitt kollektivtrafiknära läge. De östra byggnaderna rivs och ersätts av ny bebyggelse. I samband med utformning av lokalerna skall hänsyn tas till översvämningsrisken från Säveån. Norrfasaden blir troligtvis slutet då den är utsatt för både risker med farligt gods och mycket höga bullernivåer. Norr om den befintliga byggnaden, parallellt med Västra stambanan, byggs Stationsvägen om till lokalgata. Om alternativet med den östra vägbron byggs kan det här området bli en ny entrépunkt för trafik in mot centrum.

Utformningen av detta kvarter är viktig för att åstadkomma en trygg och vacker miljö mellan pendeltågstationen och Åtorget.

Vid Säveåns strand ska det finnas ett gångstråk som ingår i ett sammanhängande centralt stråk längs ån.

6. Centrum med Kyrktorget och Åtorget

Idag

Köpcentret Allum stod klart 2006. Byggnaden sträcker sig över motorvägen och har en bussterminal i den norra delen. Byggnaderna söder om Gamla Kronvägen vid Kyrktorget samt på ömse sidor om gågatan är av äldre datum. Här finns bland annat banker, några butiker och restauranger. Bostäder finns på andra våningen och i husen bakom torget. Hälsarhuset beläget längs Gamla Kronvägen, med folktandvård, vårdcentral och barnavårdscentral byggdes nyligen om.

I samband med att Allum köpcentrum byggdes genomfördes en omgestaltning av Kyrktorget. Nivåskillnader togs bort, hela torget fick plattsättning, nya träd samt annan utsmyckning. Entrén till bussterminalen är svår att hitta när Allum är stängt och det finns endast några få bostäder med fönster mot torget. Det ”nya Kyrktorget” har fått en del kritik från allmänheten över att det upplevs som ödsligt och kallt.

Åtorget anlades vid nybyggnaden av Allum. Avsikten var att torget skulle bidra till att kontakten mellan Kyrktorget och pendeltågsstationen förbättrades och samtidigt kunna utnyttjas för torghandel.

Willyshuset beläget på norra sidan av Kyrktorget, är en envåningsbyggnad med en större dagligvaruhandel och en systembolagsbutik. Byggnaden har en till stora delar sluten fasad mot Kyrktorget. Posthuset är en tvåplansbyggnad som rymmer post, bank, apotek och kontor.

Gamla Kronvägen från Kung Göstas väg till korsningen Hubertusvägen har byggts om för att skapa en ökad stadskaraktär. Vägen har rätats upp, långsgående parkeringar har anlagts och gaturummet har som fondmotiv fått det nya bostadshuset kvarteret Galaxen vilket har uppförts mitt emot Kulturum. Gång- och cykelväg har byggts ut på norra sidan av vägen.



Kyrktorget

Markanvändning

För området runt Kyrktorget finns uppdrag för ny detaljplan. Den fördjupade översiktsplanen ska fungera som program och underlag inför kommande detaljplanering. Avsikten är att möjliggöra en utveckling av Kyrktorget med ytterligare handel, bostäder och kontor. Det innebär att den äldre lägre bebyggelsen runt Kyrktorget kommer att rivras och ersättas med ny högre bebyggelse. En utvidgning av bussterminalen med två nya angoringsplatser ska utredas.

För området vid Åtorget, Willyshuset, vill fastighetsägaren avvakta med ny detaljplan och låta verksamheterna leva kvar och förstärkta med ett temporärt parkeringshus på en del av parkeringsytan mot ån. Området är med sitt ytterst centrala läge och stora exponering mot såväl Partilles viktigaste torg som mot ån en viktig pusselbit för utvecklingen av Partilles identitet. Därmed kan denna parkeringslösning enbart ses som en temporär lösning i avvaktan på att till fullo utveckla markens potential.

Gestaltning

Åtorget och Kyrktorget kan tillsammans spela en viktig roll som den centrala kärnan av centrum. Ny bebyggelse med tyngdpunkt på handel och med betydelsefulla inslag av kontor och bostäder, restauranger och caféer, som vänder sig mot offentliga och halvprivata platser, tillför staden aktiviteter och fler människor i rörelse. Detta kan medverka till ett levande och tryggare centrum i Partille. Området med sitt kollektivtrafiknära och centrala läge bör utformas för hög persontäthet och fler lägenheter ska på sikt finnas i området.

En omsorgsfull planering av Kyrktorget med mötes- och sittplatser, träd, vatten, belysning och material av god kvalitet är viktiga delar för att torget tillsammans med Åtorget kan utvecklas till Partilles viktigaste stadsrum. Gamla Kronvägen bör behandlas som en del av Kyrktorget och de båda ska därför så långt möjligt ligga i samma nivå. I detta sammanhang är det betydelsefullt att biltrafik och speciellt då tung trafik över torget reduceras. Trafikbelastningen på torget kan minskas om inlastningen till handeln utformas och placeras så att denna trafik i mindre mån behöver passera torgytan och att angöringstrafiken längre in i centrum styrs över den nya bron.

En tydlig, gen och trygg förbindelse mellan torget och bussterminalen behöver utvecklas vid tider då Allum är stängd för passage. Även kommunikationen för gående och cyklister mellan pendeltågsstationen och bussarna ska förbättras. Ett sätt är att Åtorget i framtiden utvidgas österut så att man får en tydlig visuell kontakt mellan Kyrktorget och Kyrkbron.

Vid Kyrktorget föreslås ny bebyggelse, i huvudsak för handel, men kompletterat med bostäder och kontor mot torget. Husen kommer att vara i tre våningar med undantag av ett högre hus vid torgets östra sida. Husets höjd ska utredas i det fortsatta arbetet. Denna utvidgning av Allum har en annan karaktär än den första etappen. Butikerna har möjlighet att ges en tydlig exponering ut mot gaturummet och torget. Restauranger och caféer ska placeras så att de vänder sig ut mot torget eller gångstråken. Förslaget innebär en större skala på byggnaderna i förhållande till dagens situation. En följd av högre byggnader blir en ökad skuggning av markytan och byggnader. Dels måste skuggningen noggrant studeras, dels kan ett förbättrat Åtorget kompensera för ett i delar mindre soligt Kyrktorg. Genom den föreslagna utformningen med ny bebyggelse vid

Kyrktorget, nära den medeltida kyrkan och Partille Herrgård, kan områdets roll som Partilles centrum betonas. Den högre byggnaden vid Kyrktorget kan ytterligare förstärka platsens betydelse.

Förslaget innebär att Kyrktorgsgången byggs igen och det offentliga gångstråket flyttas österut.

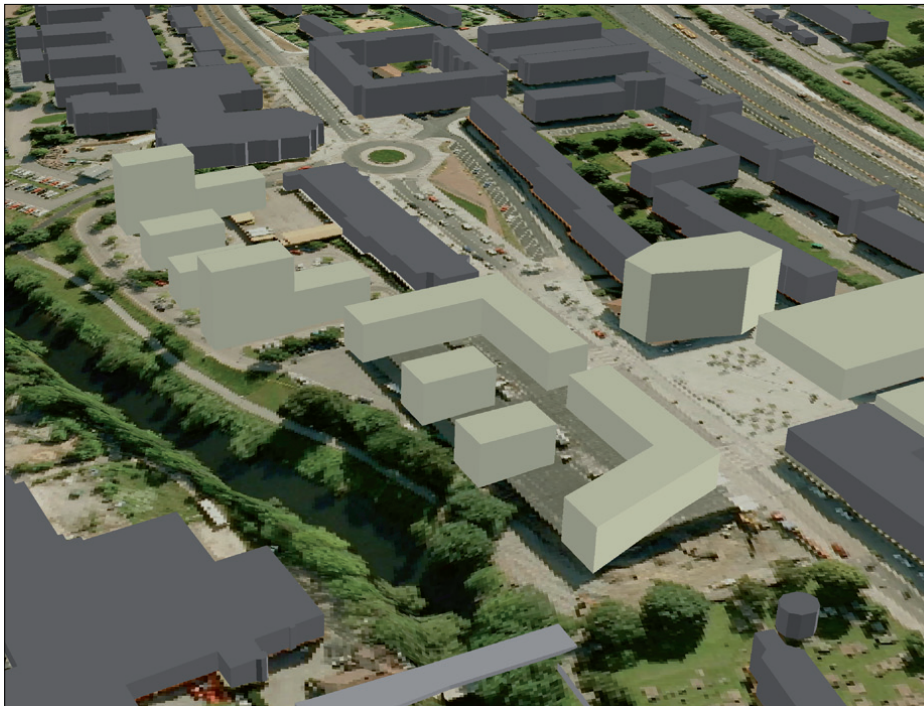
Inlastningen till de nya byggnaderna kommer huvudsakligen ske via befintligt lastintag. Inlastning till det fristående huset på Kyrktorgets nordöstra sida kan ske från Gamla Kronvägen.



Illustration över bebyggelseutvecklingen vid Kyrktorget

Norr om Gamla Kronvägen föreslås en bebyggelse med handel och publika utåtriktade lokaler i bottenvåningen mot Kyrktorget och Åtorget och med bostäder och eventuellt kontor i övriga delar av husen. Fasaden i bottenvåningen mot Kyrktorget och Åtorget bör vara mera öppen än dagens till stora delar slutna fasad.

Vid utformningen av bebyggelsen ska hänsyn tas till miljön kring kyrkan. En bedömning är att bebyggelse i fyra till fem våningar är en lämplig skala som inte förtar kyrkans och klockstapelns betydelse i stadsbilden. Bostäderna vänder sig både mot Kyrktorget, Åtorget och mot Säveån. Bebyggelse i form av slutna eller halvslutna kvarter alternativt i låga punkthus har diskuterats. Boendeparkering föreslås ske under byggnaderna.



Förändrad bebyggelsestruktur på Willysfastigheten och bakom posthuset.

En viktig pusselbit för utvecklingen av Åtorget är att det befintliga Willyshuset kortas av eller rivs. Möjlighet skapas att få en större och mer levande torgyta med en framsida mot gångstråket mot pendeltågstationen och Kyrktorget.

Åtorget kan bli en av de vackraste platserna i centrum, här erbjuds närheten till Säveån och dess gröna strandbankar, utblickar mot Partille medeltida kyrka och mot de för Partille karakteristiska bergen norr om Säveån.

Lutningsförhållandena för gång- och cykelvägen i anslutning till tunnelöppningen under E20 behöver ses över liksom vilka verksamheter som lokaliseras närmast tunneln i de nya byggnaderna.

När Kyrktorgsgången mellan Kyrktorget byggs igen och ett nytt stråk skapas måste särskild vikt läggas vid att det nya stråket upplevs som tryggt och attraktivt hela dygnet.

7. Kultorum och Porthällagymnasiet

Idag

Kultorum stod färdigt 2007 och är ett av de senaste bebyggelsestillskotten i Partille centrum. Det är en byggnad som länkar samman biblioteket med Porthällagymnasiet och som även inrymmer Ungdomens hus, vuxenutbildning och kulturskola. Porthällagymnasiet är en tegelbyggnad från 1960-talet som framförallt kännetecknas av flera utskjutande flyglar mot Sävån. Utanför flyglarna finns ett gångstråk utmed Sävån.

Partillebohallen i områdets östra del används för såväl Sävahof handboll som för gymnasiet och annan idrott. Även konserter hålls i hallen. I källaren ligger en mindre bowlinghall.

Norra sidan av Sävån utgörs av naturmark och är idag relativt otillgänglig mark för fotgängaren.

Markanvändning

De offentliga verksamheterna i Kultorum och Porthällagymnasiet avses fortgå och i markanvändningskartan anges blandstad med visst inslag av bostäder. Utmed årummet föreslås en omvandling till offentlig park och torg. Parkens tyngdpunkt utgörs av den södra sidan, där karaktären är mer bearbetad som offentlig plats. Den norra sidan har till stor del kvar sin naturkaraktär men möjlighet finns att komplettera årummet på den norra sidan med belysning och en grusad gångväg.

Gymnasiet kommer att ha kapacitet att ta emot fler elever och förtätning av centrum innebär inte ett direkt behov av utbyggnad. Elevantalet sjunker snarare i och med satsning i Göteborg på de egna gymnasier. I de befintliga skollokaler finns därmed möjlighet att ha gymnasieverksamhet och samtidigt även förskola och grundskola. Grundskola ställer krav på utemiljön och lektyr. Därför är läget intill parkmiljön bra då den också kan användas som skolgård. Partillebohallen kan samutnyttjas för idrottslektioner. Även med en ny handbollsarena finns behov av en mindre hall som Partillebohallen i detta läge.

Områdets centrala placering i Partille motiverar även till att inrymma ett visst inslag av bostäder inom området. Närhet till de befintliga bostadsområdena, järnvägsstationen, bussterminalen, centrum och parkmiljön gör att platsen kan utgöra en god boendemiljö. Bostäder inom området skapar liv och rörelse under större delen av dygnet och ger trygghet inom parkområdet och centrala Partille. Bostäderna förespråkas främst att placeras längs Gamla Kronvägen för att täta gaturummet.

Gestaltning

Bakom Kultorum och gymnasiet föreslås att de stora parkeringsytorna förvandlas till ett grönt stadsrum med en generationspark som även sträcker sig över på Sävåns norra strand. Parken kan innehålla en skateboardpark, lektyr med gummiasfalt, utomhusgym, torg med boule- och schackspel och flera andra aktiviteter. Vid Sävåns strandkant kan kajakuthyrning och en liten brygga finnas. Kultorum med bibliotek, scen och gymnasium är sedan tidigare etablerat som Partilles kulturella centrum och det är därför naturligt att höjdpunkten för stråket runt ån även återfinns här. Hälsodisken i Kultorum kan dessutom byggas ut till ett servicecenter för såväl generationsparken som för användandet av ett nytt motionsspår. Den bärande tanken med generationsparken är att det ska finnas aktiviteter för flera generationer i och omkring parken. Den ska vara utformad för att passa både sommar- och vinteraktiviteter.

På den norra sidan av Sävån fortsätter promenadstråket utefter ån. Gång- och cykeltunnlarna under Lexbyvägen och Västra stambanan byggs om från två betongrör till en bred och ljus tunnel med god sikt i båda tunnelmynningarna. En vall mot järnvägen skärmar av en del av bullret och gör området trevligare att vistas i. Ången väster om tunnelmynningen utformas för att ge häckningsplatser åt rörsångare och andra fågelarter.

Bebyggelsen på gymnasietomten uppfattas i dag som lång och sluten och tillförande av ny bebyggelse bör utformas med variation i skala och utformning. För att inte skapa en barriäreffekt till Generationsparken bör det finnas släpp i fasadlivet samt flera entréer med visuell koppling till parken från Gamla Kronvägen.

Ett detaljplanearbete har påbörjats för området under våren 2011. Översiktsplanen ska fungera som planprogram inför kommande detaljplanering. Området har en stor betydelse för Partilles stadskärna och det är av stor vikt att område utvecklas till ett stadskvarter. Kvarterets placering i direkt anslutning till Gamla Kronvägen och med närhet till järnvägen kommer ställa krav på bebyggelsens utformning för att skapa goda boendemiljöer.



Illustration på generationsparken

8. Bostadsområde Gamla Kronvägen/Galoppvägen

Idag

Galoppvägens bostäder består av gula tegelhus i 3 våningar och källare. Under 2008 fick husen nya entréer med pulpettak mot Gamla Kronvägen. I samband med att Gamla Kronvägen byggdes om för att bli mer stadsmässig skapades en liten park med växtlighet och sittbänkar framför entréerna. Viss boendeparkering är förlagd mot Gamla Kronvägen, i huvudsak finns dock parkering i det nybyggda p-däcket som är beläget mot väg E20.

Kolringen är en liten radhusöas som bryter mönstret av flerbostadshus som annars dominerar centrala Partille. Radhusen som är i två plan med källare är gamla arbetarbostäder och en del av Partilles historia. Fasader är i gul plåt. Husen har dock stora problem med sättningsskador.

År 2010 blev kvarteret Galaxen med 110 hyresrätter färdigställt. Fasadlivet är i linje med Gamla Kronvägen, vilket innebär en påtaglig förändring i stadsbilden. Kvarteret i fem våningar är slutet runt en stor grön gård. Placeringen vid Gamla Kronvägen innebär att det hamnar i fonden när man vänder blicken åt öst.

Markanvändning

Nuvarande markanvändning kvarstår och ryms inom blandstad med övervägande andel bostäder. Kvarteret Galaxen innebär en komplettering med handel och service i bottenvåningarna. Parkering anordnas utmed gatorna och i parkeringsgarage under bebyggelsen.

Inom den fördjupade översiktsplanens livslängd avses det inte ske några större förändringar i detta område.

Gestaltning

I området föreslås inga större förändringar.



Kv. Galaxen, fasad mot Gamla Kronvägen

9. Bostadsområde kvarteret Forellen

Idag

Kvarteret Forellen består av två femvåningsbyggnader i rött tegel och två punkthus på tio våningar med de två översta våningarna indragna. Fasadmaterial för punkthusen är ljus puts. Husen är placerade med kortsidan mot Gamla Kronvägen och sträcker sig ner mot Säveån. Lägenheterna är hyresrätter, och huset inrymmer även bostäder för särskilt boende.

Markanvändning

Nuvarande markanvändning kvarstår och ryms inom begreppet blandstad med övervägande andel bostäder. Parkering anordnas utmed gatorna och i parkeringsgarage under bebyggelsen.

Inom den fördjupade översiktsplanens livslängd avses det inte ske några större förändringar i detta område.

10. Östra centrum-Partille 11:24 m fl

Idag

Idag bedrivs verksamheter på fastigheterna. Partille 11:24 är delad i två områden som ligger på varsin sida om en liten bäckravin. Området väster om bäcken är bebyggd med sammanlänkade lager- och distributionsbyggnader i en till två våningar med fasader i gult tegel och i plåt. Den östra delen av fastigheten är obebyggd och gränsar till en bensinstation. Vissa parkeringsytor vetter mot Gamla Kronvägen.

På Partille 11:149 ligger en bensinstation och en vägrestaurang.

Markanvändning

Partille 11:24 är ett av de områden i Partille centrum som har störst förutsättningar att förändras och bidra till en mer stadsmässig centrumkärna. Markanvändningen förändras från verksamheter till blandad stadsbebyggelse med övervägande andel bostäder. Bostäderna kompletteras av handel och service i bottenvåningarna. Parkering anordnas utmed gatorna och i parkeringsgarage under bebyggelsen.

I den östra delen av området anges blandstad ej bostäder. Dessa områden är avsedda för viktiga centrumfunktioner som kompletterar bostadsbebyggelsen och stärker Partille centrum som kommunens kärna.

Gestaltning

Den bebyggelse som finns i området idag anses inte bevarandevärd utan föreslås rivas och ersättas av ny bebyggelse. I blandstaden föreslås en tydlig kvartersstruktur med fasader i gatuliv. I bottenplan inryms handel, service och verksamheter, framförallt utmed Gamla Kronvägen. Kvarteren utnyttjar hela fastigheten och bör vända en levande sida mot Säveån för att tydliggöra betydelsen av årummet och skapa en mänsklig närvaro alla timmar på dygnet. Våningshöjden kan med fördel variera och anpassas utifrån bullersituationen för att skapa tysta gårdar.

Ett grönt parkstråk med gång- och cykelväg löper i nord-sydlig riktning för att ge fri sikt ner mot Säveån. Stråket fortsätter i en bro över Säveån. Stråket fortsätter också söderut över Partille 11:8 m fl och vidare med en gång- och cykelbro över E20.

Det gångstråk som idag finns utmed Säveån rustas upp. Öppningar och passager in till gårdsmiljöerna bjuder in fotgängare i kvarteret. Det finns därmed även möjlighet att röra sig parallellt med ån inne i kvartersstrukturen. Gårdarna tillför staden fler gröna rum.

Parkeringar löses huvudsakligen under mark eller som längsgående parkering i gatustrukturen.

11. Östra centrum- Partille 11:8 m fl

Idag

Ett stort utbyggnadsområde i Partille centrum är den idag obebyggda ”Partille 11:8 m fl” med angränsande fastigheter för småindustri och andra verksamheter. Detta område är gammal industrimark och därmed kan det finnas föroreningar i marken. Området där Darosfabriken låg används främst som en parkeringsyta. De byggnader som finns på fastigheten österut kommer inte att bevaras i samband med den fortsatta utvecklingen av Partille centrum.

Markanvändning

Partille 11:8 m fl är det område som har störst potential att utvecklas. Föreslagen markanvändning inom området anges nedan:

Blandstad övervägande andel bostäder

Områden som i första hand rymmer bostäder. Bostäderna kompletteras av handel och service i bottenvåningarna. Parkering anordnas utmed gatorna och i parkeringsgarage under bebyggelsen.

Blandstad med tyngdpunkt på arena och handel

Område som är avsatt för arena i kombination med handel. Bebyggelse och gator ska ha en sådan utformning att de fungerar ihop med bostadsbebyggelse i angränsande kvarter.

Offentliga parker och torg

Offentliga platser i stadsmiljön för aktiviteter, möten och rekreation.

Gestaltning

I området betecknat för *blandstad övervägande andel bostäder* finns en tydlig koppling till bebyggelsen på fastigheten Partille 11:24. Bostadsutvecklingen söder om Gamla Kronvägen ska samspela med bebyggelsen norr om.

Bebyggelsen ska ha en tydlig kvartersstruktur med fasader i gatuliv och där varje kvarter omsluter en grön och lummig innergård. Gårdarna ska vara områdets oaser och erbjuda lugna och solbelysta platser. En variation i skala och uttryck skapar mångfald i en övrigt strikt struktur. En småskalig fastighetsindelning kan förstärka variationen ytterligare.

Gatunätet har en tydlig hierarkisk utformning vilket tydliggör dess funktion.

Området bör ha en betydande andel bostäder och det är eftersträvansvärt med olika upplåtelseformer. Entréer placeras mot gator för att skapa liv och rörelser. Bottenplan kan fyllas med handel och service, framförallt utmed Gamla Kronvägen. Öppningar i kvartersstrukturen möjliggör rörelser över gårdsrummen. Området som helhet kännetecknas av variation och kreativitet och en struktur som ger förutsättningar för ett livskraftigt stadsliv.

I söder gränsar bostadskvarteren till arena- och handelsområdet och det första våningsplanet innehåller handel och entréer till denna.

En översiktlig riskutredning har visat att om det finns skyddande bebyggelse som innehåller parkeringar, handel och kontor kan bostäder uppföras cirka 70 meter från E20. Riskfrågan kommer att utredas vidare i kommande detaljplanearbete. Generellt gäller att riskfrågor måste beaktas inom 150 m från en led med farligt gods.

Blandstad med tyngdpunkt på arena och handel kännetecknas av två stora solitärer som inrymmer arenan och livsmedelshandeln. Byggnaderna ska även ha ett tydligt förhållningssätt till Gamla Kronvägen och utformas så att de bidrar till att forma en stadsmässig entré till Partille. Volymhandeln bör ha flera entréer för att skapa liv och rörelser och undvika baksidor. En ombyggnad av Skulltorpsmotet frigör mark för handelsändamål.

Arenan placeras i fonden av ett torg/parkstråk som sträcker sig mot Sävån i norr. Vid utformning av arenan måste stor vikt läggas vid gestaltningen så att arenan blir en positiv identitetsskapare för Partille centrum.

Den stora andelen bostäder och personintensiva verksamheter som arena och volymhandel gör att det behövs en offentlig plats i området där människor kan uppehålla sig och möta andra. Markanvändningen *offentliga parker och torg* möjliggör ett grönt parkstråk som går genom Partille 11:8 m fl över Gamla Kronvägen och genom Partille 11:24 ner till Sävån. I östra centrum kallas området arenaparken och den är en attraktiv grön oas som både skyddar och binder ihop de storskaliga volymhandelsområdena med de mindre bostadskvarteren.

Parken bör innehålla en hel del grönska och följa med årstidernas skiftningar för att kontrastera mot bebyggelsen och gatornas hårdgjorda ytor. I parken bör ett öppet dagvattensystem anläggas som fungerar som ett vackert parkelement och som fördröjningssystem för dagvattnet i området. Genom parken går också ett gång- och cykelstråk som kommer norrifrån från andra sidan Säveån och vidare över motorvägen via en bro till Anneberg. Bron är en viktig del i att koppla samman centrum med andra kommundelar. Den erbjuder ett alternativ för dem som inte vill gå eller cykla genom tunnlar. Ett befintligt stråk i nord-sydlig riktning finns längre västerut med tunnlar under E20 och Västra Stambanan. Dessa föreslås få en ny utformning med bredare tunnelmyningar så att sikten blir bättre. Ny bebyggelse intill tunnelns mynning ökar tryggheten kvällstid. Uppdrag finns ifrån 2008 på att ta fram detaljplan. Avsikten är att utreda

förutsättningarna för volymhandel, evenemangs- och idrottsarena i kombination med centralt belägna bostäder och kontor. Översiktsplanen ska fungera som planprogram inför kommande detaljplanering. Då området omfattar en del av Partille centrum som har mycket stor betydelse för den fortsatta utvecklingen kommer detaljplaneförslaget lägga stor vikt vid att åstadkomma en struktur där handel, arena och bostäder kan fungera sida vid sida i en tät struktur.



Vy över Östra centrum, från ett av förslagen i de parallella uppdragen 2010

12. Laxfiskevägens industriområde

Idag

Området som nås via Skultorpsmotet är ett kombinerat industri- och handelsområde. Storlager och sällanköpshandel har etablerats under senare år. Bebyggelsen är i huvudsak 3 våningar. Stora parkeringsytor är belägna framför handelsområdet som vetter ned mot Sävån. Närmast ån finns en upptrampad stig som används som en förlängning till den befintliga gångvägen vid Sävån. Längst i väster finns Porthällas teknikcentrum etablerat.

Markanvändning

Förslaget bygger på att Porthälla teknikcentrum rivs och lämnar plats för parkeringshus i kombination med handel/verksamheter i tre plan. Parkeringshuset används för gymnasiet, Partillebohallen och Kulturum som ersättning för den stora parkeringen på södra sidan om ån som nu föreslås bli generationspark.

Gestaltning

Utformningen av bebyggelsen styrs i stor utsträckning av riskerna som hänger samman med närheten till Västra Stambanan.

Gångstråket utefter Sävåns norra sida får sin sista etapp förbi Laxens industriområde. En ny gångbro till bostadskvarteren på andra sidan ån ger flera effekter. Kollektivtrafikresenärerna får ett tryggare och trivsammare alternativ att mörka tider på dygnet ta sig mellan sina arbetsplatser och busshållplatsen på Gamla Kronvägen.





Analys och rekommendationer

3

3.1 Partille i regionen

Uthållig tillväxt

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) är en samarbetsorganisation med 13 kommuner. GR beslöt i maj 2006 att anta mål- och strategidokumentet ”*Uthållig tillväxt, Mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur*”. Den ska ligga till grund för GRs arbete med att utveckla Göteborgsregionen till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa. Viktiga delar i strategin är att regionen ska stärkas med ytterligare arbetsplatser och boende fram till 2020. För att klara trängselproblem och gällande miljö kvalitetsnormer krävs betydande satsningar på transportinfrastruktur och kollektivtrafik. Ett ökat resande och en fortsatt hög tillgänglighet förutsätter ett väl utvecklat kollektivtrafiksystem.

K2020 är ytterligare en strategi som syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. I K2020 pekas ett antal viktiga knut- och bytespunkter för kollektivtrafiken ut, däribland Partille centrum.

Strukturbilden för Göteborgsregionen och K2020 ska tillsammans utgöra utgångspunkt för en långsiktig hållbar utveckling av regionen.

Rekommendationer

Bostadsbebyggelse bör ske utmed huvudstråken för kollektivtrafik då det stärker förutsättningarna för en uthållig tillväxt i Göteborgsregionen. Bostadsbyggandet bör etableras på ett sådant avstånd, max 1 km, från en pendel/regiontågstation att det går att gå eller cykla dit. Sker bostadsbyggandet på större avstånd från stationsläget behövs redan från första inflyttning en god kollektivtrafik som knyter samman orten med stationsläget. För att stärka det stationsnära läget ytterligare bör handel, arbetsintensiva företag eller serviceinrättningar etableras som har ett större upptagningsområde än den egna orten. Det skulle öka tillgängligheten och skapa större valmöjligheter för resande.

Komplettering av ny bebyggelse bör också ske i det sammanhängande stadsområdet då det ökar förutsättningarna för en bibehållen servicenivå, fortsatt närhet till skola och omsorg mm – faktorer av betydelse för ett fortsatt rikt vardagsliv samt att det minskar trycket på omgivande natur- och kulturlandskap.

Regionkärnans utveckling är av central betydelse och det är en gemensam uppgift att verka för att skapa en attraktiv och lättillgänglig regional kärna. För den enskilde medborgaren är administrativa gränser inte synliga och det är därför viktigt att samarbeta över kommungränserna.

Huvudstråken med flera starka och attraktiva regiondelscentrum utgör ryggraden i Göteborgsregionen och stärks för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågtrafik.

K2020 föreslår att dagens radiella kollektivtrafiksystem kompletteras med tvärstråk som ger nya resmöjligheter och samtidigt avlastar centrum. För att stödja ett sådant system krävs att bebyggelseutvecklingen anpassas till kollektivtrafiksystemet genom att målpunkter, handel m m koncentreras kring knutpunkterna. Exempel på sådana knutpunkter som identifieras i K2020 är Göteborgs city, Frölunda torg, Backaplan och Partille centrum.

Planområdet – strategiskt läge

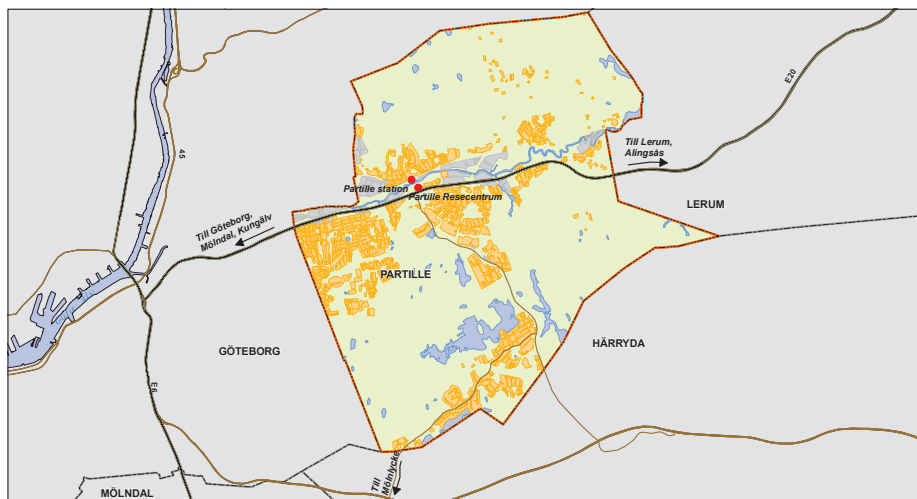
Partille centrum ligger i den sprickdal som Säveån rinner i och som utgör ett tydligt bebyggelsestråk i vilket Västra stambanan och E20 löper. Totalt omfattar planområdet drygt 90 ha mark. Planområdet har ett strategiskt läge i regionen, nära regionkärnan och längs huvudstråk för kommunikationer. Det är ett område som många passerar dagligen och med en tydlig karaktär av knutpunkt. Om det sker en stadsutveckling här stärker man centrala Partille som regiondelscentra i linje med K2020-projektet och strukturbilden för göteborgsregionen.

Bra kommunikationer

Kollektivtrafiken i Partille är väl utbyggd och utgörs av både bussar och pendeltåg. Den stora knutpunkten är bussterminalen i Allum med anslutning till Partille station. Tillsammans genererar de ca 10 000 på- och avstigande per dag i Partille centrum vilket gör dessa till de överlägset största hållplatserna i kommunen. Pendeltågen går mellan Göteborg och Alingsås och passerar två gånger i timmen i vardera riktningen med extra kvartstrafik in till Göteborg på morgonen. Järnvägssträckan mellan Göteborg och Alingsås är idag en av de hårdast belastade i hela Sverige. Mellan Göteborg och Jonsered, via Gamla Kronvägen och utmed E20, går också buss 510 i kvartstrafik med stopp vid resecentrum i Allum. Trafikstrukturen i Partille är s.k. stjärntrafik, med ett flertal

busslinjer som sammanstrålar vid resecentrumet. Motorvägen in mot Göteborg används av ett flertal av Partilles busslinjer men har idag kapacitetsproblem särskilt under rusningstrafik.

Kollektivtrafikens andel av arbetspendlingen var vid senaste mätningen (2006) 16,3% i relationen Partille – Göteborg, vilket ligger över genomsnittet i Göteborgsregionen. Internt inom Göteborg låg motsvarande siffra på 31 %.



Restidskarta

● Resecentrum

	Göteborg C	Mölndal C	Mönlycke	Lerum	Alingsås	Kungälv
Partille resecentrum (Buss)	13 min	40 min	25 min			40 min
Partille station (Tåg)	7 min	37 min		11 min	30 min	45 min

På sikt kommer kollektivtrafiken utmed Gamla Kronvägen gå med mycket hög turtäthet, kanske var femte minut, för att möta K2020s mål och möta efterfrågan från tillkommande bebyggelse. Med nya vägförbindelser i centrum öppnas också nya möjligheter till trafikering på sätt som inte är möjligt idag. Eventuellt kan en motorväghållplats komma att byggas i centrum för att klara framtida kapacitetsbehov i västra stambanestråket.

Rekommendationer

För att utveckla sambandet mellan resecentrum och Partille stations enheter är det önskvärt att ytterligare åtgärder vidtas för att underlätta byten från buss till tåg och tvärtom. Sambandet mellan de två delarna behöver stärkas

både fysiskt och upplevelsemässigt. I framtiden förväntas ökad trafikering av samtliga färdmedel och en god framkomlighet för kollektivtrafiken är viktig. Förutom plats för bussar och resenärer är det också önskvärt att erbjuda plats för pendelparkering och högklassig cykelparkering.

Trafik

Resande och resmönster

Arbetspendlingen relaterad till Partille är stor, ca 74% av alla förvärvsarbetande kommuninvånare, drygt 12 039 personer, pendlar till arbetsplatser i andra kommuner. Arbetsplatserna i kommunen genererar också en hel del inpendling med sina 6050 personer. Totalt rör det sig således om ca 18 100 arbetspendlare dagligen över kommungränsen.

För Partilles grundskolor är pendlingen av begränsad omfattning. Gymnasieskolan uppvisar en något större pendlingsfrekvens, varje dag pendlar ca 500 elever in till Porthällagymnasiet från andra kommuner och ca 1300 elever från kommunen pendlar till annan kommun. Skolresandet utförs huvudsakligen till fots, med cykel eller med kollektivtrafik men en liten del sker trots allt med bil genom skjutsning.

Utbudet av handel och service är sedan tillkomsten av Allum relativt stort. Denna kategori genererar dagligen ca 26 000 bilresor. En stor andel av dessa resor sker som inpendling till kommunen.

Utöver nämnda resor så finns också rekreations-/fritidsresor och besöks-/tjänsteresor som bidrar med ytterligare trafik.

Belastning på gatunätet

En dominerande del av trafiken är från E20 och passerar rakt genom kommunen och centrum. Trafiken fördelar sig också i Partille centrum och belastar framförallt Partillemotet, Kung Göstas väg och Utbyvägen. Dessa vägar med tillhörande cirkulationsplatser har i stort sett nått sin maximala kapacitet i dagsläget och skulle inte klara ytterligare trafik orsakad av en bebyggelseutveckling i Partille centrum. Utbyggnaden av Kyrktorget och kvarteret Galaxen sätter stopp för ytterligare bebyggelseutveckling.

Brodalslänken, en förlängning av Brodalsvägen under stambanan mot Lexbyvägen finns med som utredningsalternativ. Beräkningar visar att för utvecklingen av centrala Partille skulle en sådan förbindelse ha liten betydelse. Det är ingen större trafikmängd som skulle använda denna förbindelse. Den kan däremot vara viktig för en framtida utbyggnad av områden norr om Lexbyvägen.

Parkering

Partille centrum har i dagsläget möjliggjort en hel del parkering för bilåkande besökare centralt i centrum. Bland annat finns en byggrätt för ett parkeringshus på Willysfastigheten som ska serva Allum. Den parkeringsyta som idag servar Willys och Porthällagymnasiet genererar idag ca 9000 bilresor.

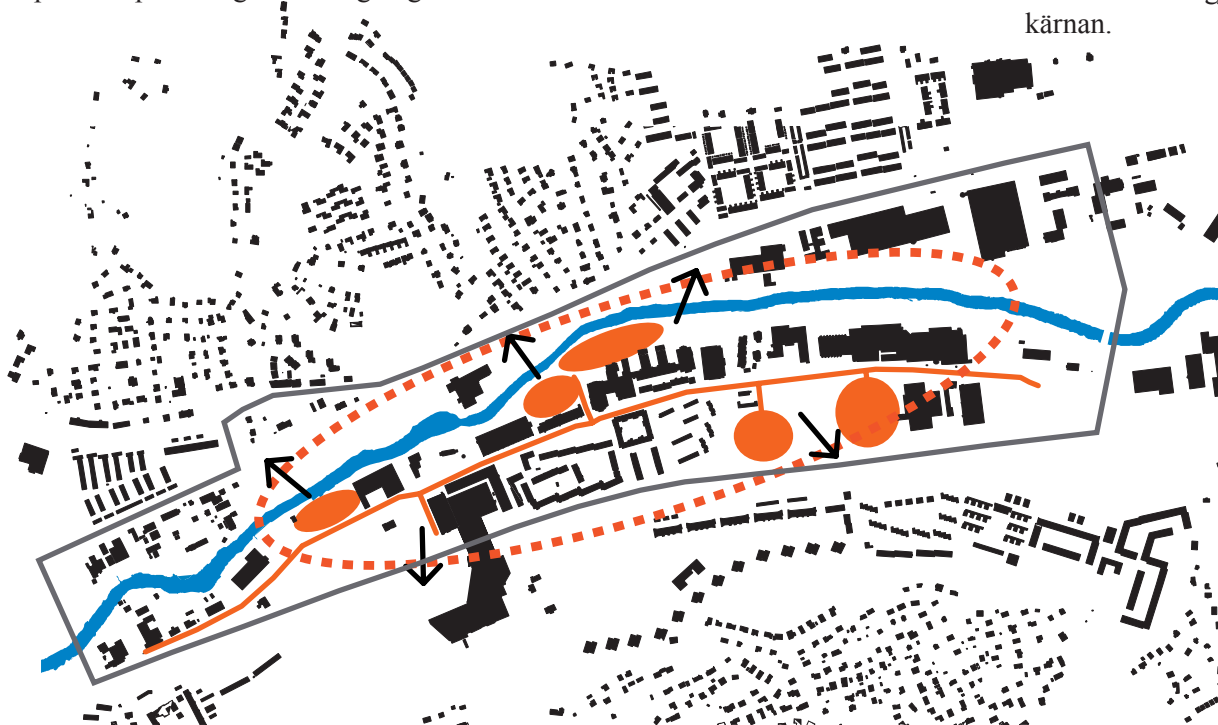
Idag finns drygt 1800 markparkeringar inom planområdet, drygt 900 av dessa nås från Gamla Kronvägen på sträckan mellan cirkulationsplatsen på Kung Göstas väg och Skulltorpsmotet. Dessutom finns uppskattningsvis 900-1000 platser i parkeringshus och garage i källare.

Rekommendationer

En förlängning av Mellbyleden över västra stambanan till E20, skulle omfördela en stor del av trafiken i Partille centrum, bland annat skulle Partillemotet och Kung Göstas väg få betydligt rimligare trafikflöden. Det skulle till exempel halvera trafikflödet utmed Kung Göstas väg norr om cirkulationsplatsen. En utbyggnad av Mellbyleden skulle möjliggöra en bebyggelseutveckling i Partille centrum utan att den nuvarande belastningssituationen i Partillemotets angränsande korsningar skulle behöva förvärras jämfört med dagens framkomlighet.

Brodalslänken ger för liten effekt på trafikflödena i centrala Partille för att motiveras av denna översiktsplan.

Partille centrum är för litet och begränsat i sina möjligheter att breda ut sig för att det ska fungera att ha mycket parkering centralt i området. För att inte överlasta Gamla Kronvägen med trafik och för att utnyttja de centrala lägena bättre bör hårdgjorda parkeringsytor och parkeringshus flyttas längre ut från kärnan.



Idag finns drygt 1800 markparkeringar i planområdet, drygt 900 av dessa är stora öppna parkeringsytor som nås från Gamla Kronvägen. De största är markerade med ellipser på illustrationen. Stor andel ligger på kommunal mark, men det finns även parkeringar för handel runt Kyrktoget och för anställda i verksamheterna i östra området. Dessutom finns uppskattningsvis 900-1000 platser i parkeringshus och garage. Kan man vända på rörelsemönstret och istället för att köra in via Gamla Kronvägen och parkera, finna nya entréer till parkeringar förlagda i en yttre zon?

Handel

Marknaden

Partille centrum med Allum utgör idag ett regiondelscentrum för östra Göteborg avseende detaljhandel. Sammanhållen volymhandel i egentlig mening saknas och det finns därför en marknad för detta. Partille centrum har tillgång till mark som kan utvecklas och ta tillvara på denna marknad.

Kyrktorget

Steen & Ström som äger Allum vill utveckla handelsytan med ytterligare ca 15 000 m² BTA vid Kyrktorget. Önskemålet har sin grund i en mycket god framgång för köpcentrat och en fortsatt stark efterfrågan på lokaler.

Allums primära upptagningsområde omfattar Partille och Lerums kommuner, Landvetter, Härryda och Hindås i Härryda kommun samt Bergsjön, Kortedala, Härlanda, Kärralund, Lunden och Bagaregården i Göteborgs stad.

Allum omsätter idag ca 1,4 miljarder. En utbyggnad enligt önskemål skulle innebära en ökning till över 2 miljarder. Konkurrensen sker i första hand mot liknande centra med regional funktion.

Östra centrum Partille 11:8 m fl

Inom det gamla industrikvarteret önskar fastighetsägaren KF Fastigheter uppföra ca 30000 m² BTA för handel. Inriktningen för handelsplatsen är tänkt mot volymhandel. I anslutning till handeln planeras även en multiarena och bostäder.

Ungefär 8000 m² ska vara dagligvaruhandel avsedd för Coop Forum. Coop Forum blir huvudsakligen en tydlig konkurrent till ICA Maxi i Allum. Upptagningsområdet för dagligvaror omfattar enligt Coops uppfattning Partille kommun samt Utby i Göteborg.

Det primära upptagningsområdet för sällanköpsvaror enligt KF Fastigheter omfattar Partille och Lerums kommuner samt Källtorp, Björkekärr och Utby i Göteborgs Stad. I området finns en köpkraft för sällanköpsvaror motsvarande ca 2,3 miljarder kronor 2007.

Inom regionen kommer handelsplatsen att konkurrera med bland annat Backaplan, Bäckebo, Källered och Amhult. Andra planerade projekt som kan komma att konkurrera är SKF och Torpavallen.

Analys

Volymhandel och shopping i ett köpcentrum är regionala frågor då väsentliga delar av kundunderlaget kommer utanför kommunen. För Partille kommun är det positivt då Partille centrum roll som regiondelscentra stärks ur handelssynpunkt. Det lokala utbudet skulle bli ännu starkare och antalet arbetstillfällen öka. Idag sysselsätter handeln i Partille ca 550 personer. Att stärka Partille centrum som regiondelscentra är förenligt med den strategiska diskussion som pågår inom GR för en hållbar handelsstruktur i regionen. Placeringen i förhållande till nödvändigt kundunderlag anses god och kan minska det samlade trafikarbetet i regionen. Idag sker en utpendling till Göteborg för att tillgodose behovet och det är häri den stora förändringen kommer att bestå.

En utbyggnad enligt önskemål från fastighetsägare innebär att de båda planerade handelsområdena skiljer sig åt i profil och utformning. Allum riktar sig mot detaljhandel medan KF Fastigheter vill utveckla volymhandel. Samspelet i Partille mellan de två handelsområdena bedöms vara begränsat då avståndet mellan handelsplatserna är så pass stort att genomsnittskunden inte rör sig mellan dem till fots.

Ska kommunen satsa på besöksintensiv verksamhet är centrala Partille kommunens bästa placering. I centrala Partille finns all nödvändig infrastruktur och det planeras för en stor mängd bostäder. I princip alla kommuninvånare kan liksom Lerumsbor och Göteborgare ta sig hit med kollektivtrafik. Tillgängligheten för service- och handelsutbud skulle förbättras avsevärt för många boende i marknadsområdet. Eftersom Partille är ett kommuncentrum med både boende och service skulle de nya handelsområdena inte bli typiska externhandelsetableringar.

Generellt gäller för detaljhandelsmarknaden att större butiker har bredare utbud och lägre priser än små butiker. Sålunda skulle den önskade utbyggnaden innebära att inte bara utbudet ökar för konsumenterna utan också att en prissänkande effekt uppnås.

Omsättningen kommer att tas från tillväxt i marknaden, ökad trofasthet i Partille kommun, från närliggande områden med litet utbud av i första hand sällanköpsvaror samt från passerande på E20 och turister.

Effekterna på den befintliga handeln i Partille kommun är svårbedömda i detalj. De består både i butiker som får släppa ifrån sig omsättning men också av befintliga butiker som får ett tillskott av omsättning beroende på den nya handelns dragningskraft.

Negativt med en besöksintensiv handelsutveckling är svårigheterna i att kombinera handelns logistik och parkeringsytor med att skapa en bra stadsmiljö och attraktiv boendemiljö.

Rekommendationer

Inför en framtid med minskad andel personbilstrafik och ett ökat kollektivtrafikresande har handelsplatsen goda förutsättningar till en anpassning. Avståndet till knutpunkten för buss och tåg är litet. Handelsdelarna kan delvis integreras och byggas samman med sammanhängande stadsbebyggelse i centrala Partille med många närboende. Det är viktigt att jobba med tydliga stråk och kopplingar så att man till fots/med cykel kan röra sig mellan områdena. Det är även av vikt att placera hållplatslägen i strategiska lägen för att uppmuntra handelns kunder att använda kollektiva transportmedel.



Externt köpcentra med butikslokaler som öppnar upp sig ut mot ett stråk, gör en ansats i att försöka skapa stadskvalitéer.

SWOT-analys centrala Partille

SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) är en metod som nyttjas för att till exempel identifiera svårigheter eller utvärdera och utveckla ett område. SWOT-analysen kan användas på kort och lång sikt. På kort sikt är den ett utmärkt hjälpmedel för att se på dagsläget och på mindre frågor. På lång sikt är den ett bra hjälpmedel för den strategiska planeringen och de beslut och överväganden som måste göras. I denna fördjupade översiktsplan för Partille centrum har metoden använts i båda syftena.

Strengths - Styrkor

- Strategiskt läge i regionen, nära regionkärnan, längs huvudstråk för kommunikationer
- Naturskönt läge, naturmiljöer omger bebyggelsen, rekreation av regional betydelse
- Natura 2000-område genom centrum (Säveån), paus i vardagen för de som bor/arbetar här
- Ekonomiskt välsituerad befolkning

Weaknesses - Svagheter

- Dalgången är smal, marken ockuperad av transportinfrastruktur
- Järnväg och väg skilda från varandra – ingen idealistisk bytespunkt för kollektivtrafiken
- Fysisk / rumslig struktur utan större rumsligt kapital (få tvärkopplingar)
- Ensidig användning av centralt belägna kvarter
- Utspridd bebyggelse i tätorten som helhet – svår att kollektivtrafikförsörja, svår att få stor lokal köptrohet
- Kostnader för att flytta/kompensera barriärer är mycket höga
- Natura 2000-område genom centrum (Säveån), hinder för effektivt markutnyttjande i den begränsade dalgången

Opportunities - Möjligheter

- Tillsammans med liknande centra på andra axlar från / mot Göteborg bidrar den till en möjlig ring med spårbinden kommunikation, ytterligare förstärka lägesfördelar
- Göteborg Öst, hållplats för regionaltåg i samband med utbyggnad av fyrspårstrafik
- Befolkningsunderlag stark köpkraft, både lokalt i Partille och vidare österut
- Kärna av regional betydelse med diversifierat innehåll och betydande volym
- Lågvärdig bebyggelse (fastighetsvärden / kulturhistoriska / antikvariska / arkitektoniska) gör större förändringar realistiska
- Rätt utformat kan kontorslokaler erbjudas med lägre hyror som kan locka företag att etablera arbetstillfällen med högt förädlingsvärde

Threats - Hot

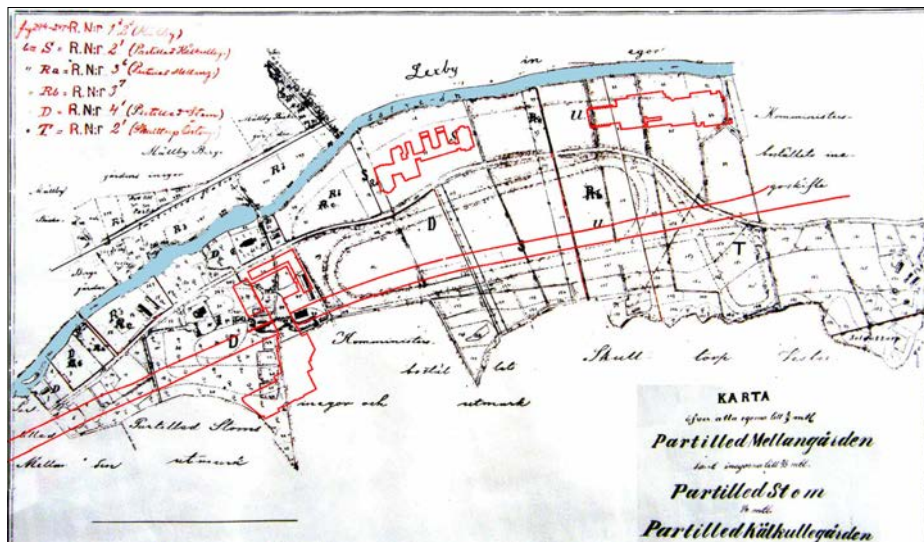
- Stora aktörer dominerar och har stor påverkan på planläggningen, riskerar att göra centrummiljön mer ensidigt inriktad på bilberoende handel.
- Stigande vattennivåer i Säveån, hotar att svämma över delar av centrum allt oftare
- Kortsiktig opportunistik (enbart planera för det som är marknadskraftigt i dagsläget och därmed blockera möjligheter för framtiden)
- Fortsatt efterfrågan på villor i mer perifera lägen såsom Öjersjö etc snarare än lägenheter med gångavstånd till pendeltåget (eller Göteborg Öst!)
- Lerum tar över rollen som ledande regiondelscentrum österut.

3.2 Partille genom historien och i framtiden

Vid förra sekelskiftet var Partille fortfarande en lantlig idyll med en centralt placerad herrgård. Industrierna växte upp i en halvcirkel öster och norr om herrgården. Jämför man en karta från 1897 ser man att dagens centralt belägna bostadskvarter var en hästkapploppsbana, i motorvägens ställe låg en av landets finaste fruktträdgårdar och där Allum ligger idag fanns ett stort stall.

När så mycket har ändrats på ett sekel står det helt klart att det vi idag tar för givet snart kan ha byggts på med nästa bebyggelsestruktur.

Ser man längre fram i tiden än de årtionden den fördjupade översiktsplanen behandlar kan därför ett helt annat samhälle vara tänkbart. Visioner och idéer som togs fram inför ett startmöte med den politiska styrgruppen visar ett samhälle där såväl motorväg som järnväg är nedgrävda och där Partille förbinds med Härryda och Göteborg med en snabbspårvagn.



Partille 1897. På kartan har röda linjer lagts in som illustrerar fyra riktmärken från vår tid: motorvägen, Allum, Kulturum med Porthällaskolan samt Menigos omlastningsterminal. Kyrkan, kyrkbron och herrgården finns kvar idag. Galopptävlingar hölls regelbundet från 1890-talet på galoppbanan Partilled som syns i centrum av kartan.



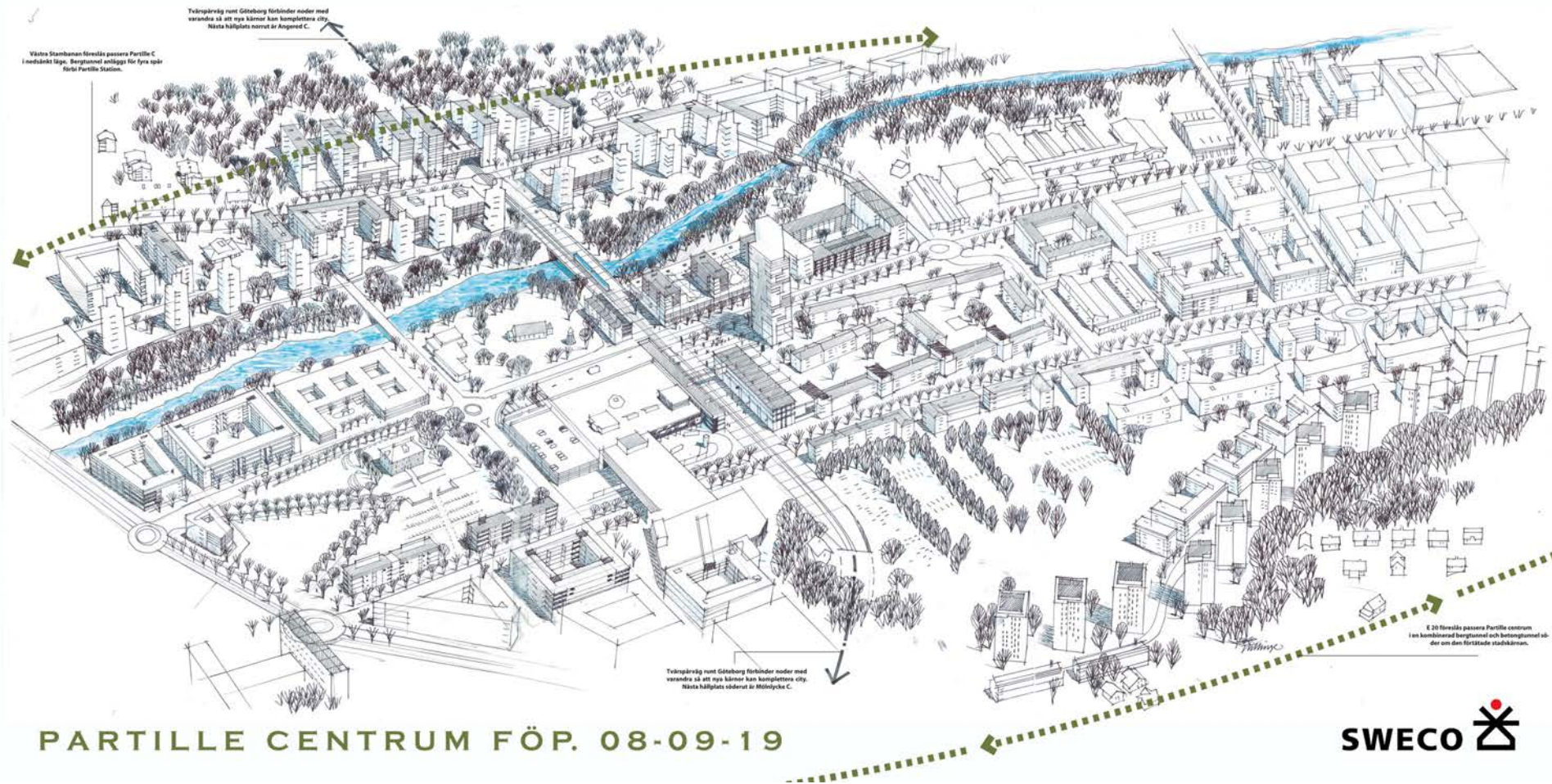
Hästkapploppsbanan en sommardag vid förra sekelskiftet. Hundra år senare skulle fotografen fått stå på motorvägen för att ta kort från samma vinkel. Det stora stallet låg där Allum finns idag. Bortom stallet skymtar herrgården.



Flygfoto söderifrån. Nya trevåningshus har byggts på kapploppsbanan och vägen som skulle komma att bli E20 syns hitom husen. Utefter än ligger industrier och ett område med små flerfamiljshus i lummiga trädgårdar. Från Kyrktorget var kontakten med ån god.



Konsultföretaget Sweco tog i ett tidigt skede fram en vision om Partille 2040. Nya idéer fördes fram med en överdäckad järnväg och E20 i en bergtunnel söder om centrum. Helt nya möjligheter till bebyggelseutveckling öppnas om dessa barriärer flyttas.



I Swecos framtidsvision visas en tät stad för 12000 nya invånare och 35000 arbetsplatser. Motorvägen flyttas till en bergtunnel och i dess ställe byggs en stadsboulevard som komplement till Gamla Kronvägen.

3.3 Platsanalys

Platsanalysen ska lyfta fram det som är betydelsefullt i den byggda miljöns karaktär, såsom dess gestaltning, struktur, typologi (bebyggelsens innehåll och utformning) och rumsbildningar. Utgångspunkten är de befintliga kvalitéerna. Beskrivningen av Partilles egenskaper ger en ökad förståelse för platsen och är en hjälp i att identifiera dess möjligheter till utveckling.

Fastighetsindelning

Fastighetsindelning är en ”osynlig” stadsbyggnadsegenskap då tomtgränser inte alltid är synliga för ögat. Fastighetsindelningar är ganska tröga underliggande strukturer som har påverkan på stadsutvecklingen. Det är vanligt med fastighetsgränser som är flera hundra år gamla. Historiskt sett har den viktigaste uppdelningen varit mellan vad som är privat mark och vad som är offentlig.

För att städer ska fungera behövs offentlig mark, annars skulle alla som vill röra sig genom staden behöva markägares tillåtelse. Idag är det vanligt att det allmänna ”avsäger sig” ansvaret för gator och torg. I många fall märks inte skillnaden, men i förlängningen finns risken att staden inte blir lika tillgänglig. Det vore en farlig utveckling eftersom den leder bort från städernas viktigaste funktion: att skapa närhet, tillgänglighet och kontaktytor för ekonomiskt, socialt och kulturellt utbyte.

Centrala Partille

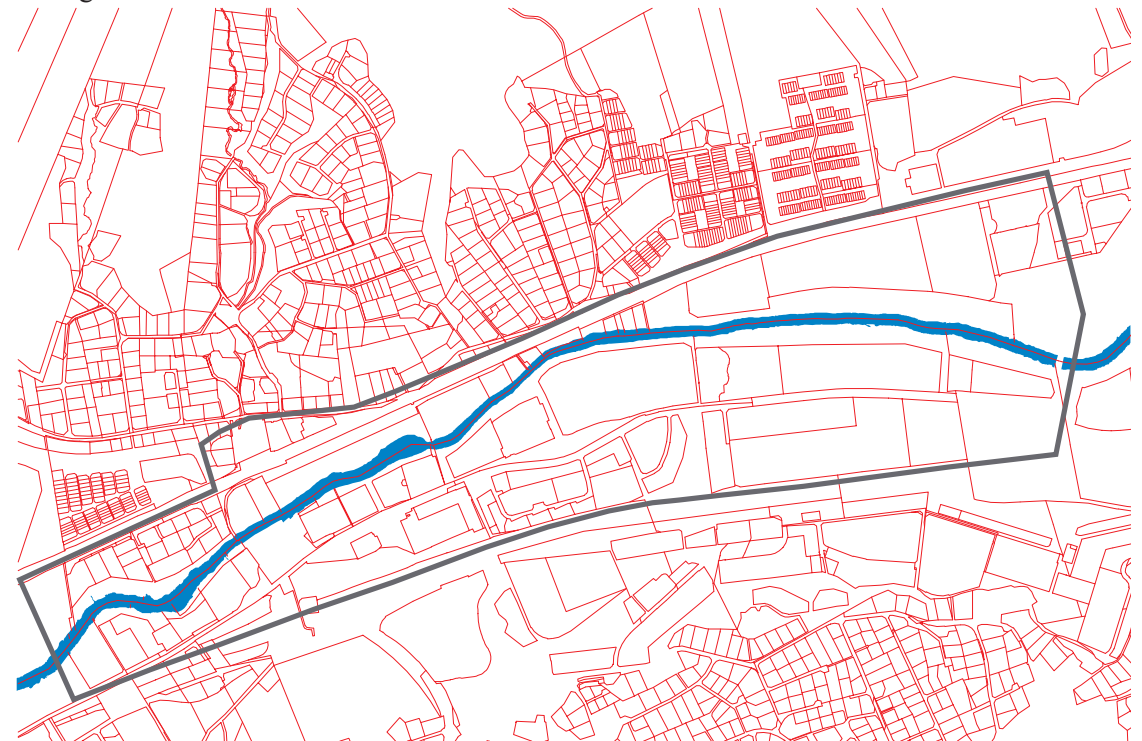
Inom planområdet är fastighetsindelningen förhållandevis storskalig. Detta speglar de större verksamheter, industrier och institutioner som finns där eller har funnits.

Rekommendationer

Storskalig fastighetsindelning är praktiskt för stora aktörer men minskar i allmänhet förutsättningarna för mångfald när det gäller ägarstruktur, hyresgäster (både boende och företag) och stegvisa, småskaliga förändringar. Vid en utveckling av

centrala Partille bör man överväga en mer finkornig indelning av stadens mark. Det är också viktigt att med fastighetsindelningen som verktyg skapa bra förutsättningar för allmänhetens rörelser genom staden. Genom att säkerställa allmän plats mellan den privata kvartersmarken går det att få ett finmaskigt gatu- och cykelnät som gör det enkelt och attraktivt att ta sig fram i centrala Partille.

Fastighetsreglering sker inte inom ramen för en fördjupad översiktsplan, men frågan är relevant att ha med sig även i planering på den mer översiktliga nivån, för att ha helheten klar när det blir aktuellt på detaljplanenivå.



Fastighetsindelning i Partille centrum

Svartkarta (figure-ground)

En svartkarta visar bebyggelsemönster och – inte minst – mellanrummen mellan byggnaderna. Fördelningen av storskaliga och småskaliga strukturer framträder tydligt, liksom graden av ordning i de olika stadsplanemönstren. Den upplevda tätheten av bebyggelsen går till viss del att utläsa eftersom bilden redovisar byggnader som är högre än två våningar.

Centrala Partille

Inom planområdet finns en blandning av bebyggelsemönster. Mest framträdande är de stora byggnadskropparna och de stora mellanrummen, men man ser också det finskaliga bebyggelsemönstret vid bostadskvarteren. När man lägger in de stora barriärerna i kartan – järnväg, Säveån och motorvägen – får några av de obebyggda ytorna sin förklaring, fler ändå när också de större sammanhängande grönytor lägs till. De kvarvarande obebyggda områdena inom centrala Partille är antingen avrivna tomter, angöringsplatser vid verksamheterna, större parkeringsytor eller impediment (restytter) längs vägar och järnväg. Noterbart är att stora ytor längs Säveån varken är bebyggda eller utnyttjade som grönområde, trots den stora potentialen i en attraktiv miljö. En liten andel av all bebyggelse är högre än två våningar vilket bidrar till en låg exploateringsgrad.

Rekommendationer

Sammanhängande bebyggelse ger förutsättningar att skapa begripliga och attraktiva samband. Ny bebyggelse bör knyta samman de centrala delarna av Partille. Ett viktigt vägval är om kommunen vill fortsätta med storskaliga bebyggelsemönster i de östra delarna, eller om man vill skapa mer småskaliga stadsmiljöer. Storskaliga bebyggelsemönster passar större verksamheter men passar sämre för att skapa attraktiva stadsmiljöer för människor som rör sig till fots eller med cykel. Exploateringsgraden ökas genom bebyggelsestrukturen men också genom större våningsantal i de centrala delarna.



Figure-ground över Partille centrum, byggnader som är mer än två våningar är röda.

Grönstruktur

Grönområden med ekologisk betydelse är inte bara parker och naturområden utan även ytor som villaträdgårdar och grässlåtar längs motorvägar. För att kartlägga grönområdenas sociala och kulturella betydelse är det värdefullt med en indelning som anger hur de olika områdena kan användas. Att ha utsikt mot grönska är också en viktig aspekt att ta hänsyn till i grönstrukturplaneringen. I stadsmiljöer är kvantiteten grönområden inte lika avgörande som kvaliteten på grönytorna och hur tillgängliga de upplevs vara. Det gäller både för utsikt och för direkt användning. Kartan visar kyrkogårdar (ljusgröna), parker (mellangröna) och naturmark (mörkgrön).

Centrala Partille

Naturområdet längs Säveån är mycket smalt i stora delar av centrala Partille. Undantagen är vid Stadsparken i väster, mellan kvarteret Kniven och teknikgymnasiet och vid betesmarken i öster, dessa områden ligger på åns norra sida. Utöver Stadsparken är kyrkogården och parken vid herrgården de enda anlagda grönytorna i centrala Partille och det är relativt ont om tillgänglig grönska i planområdet. De grönområden som finns används i mycket begränsad utsträckning som parker idag.

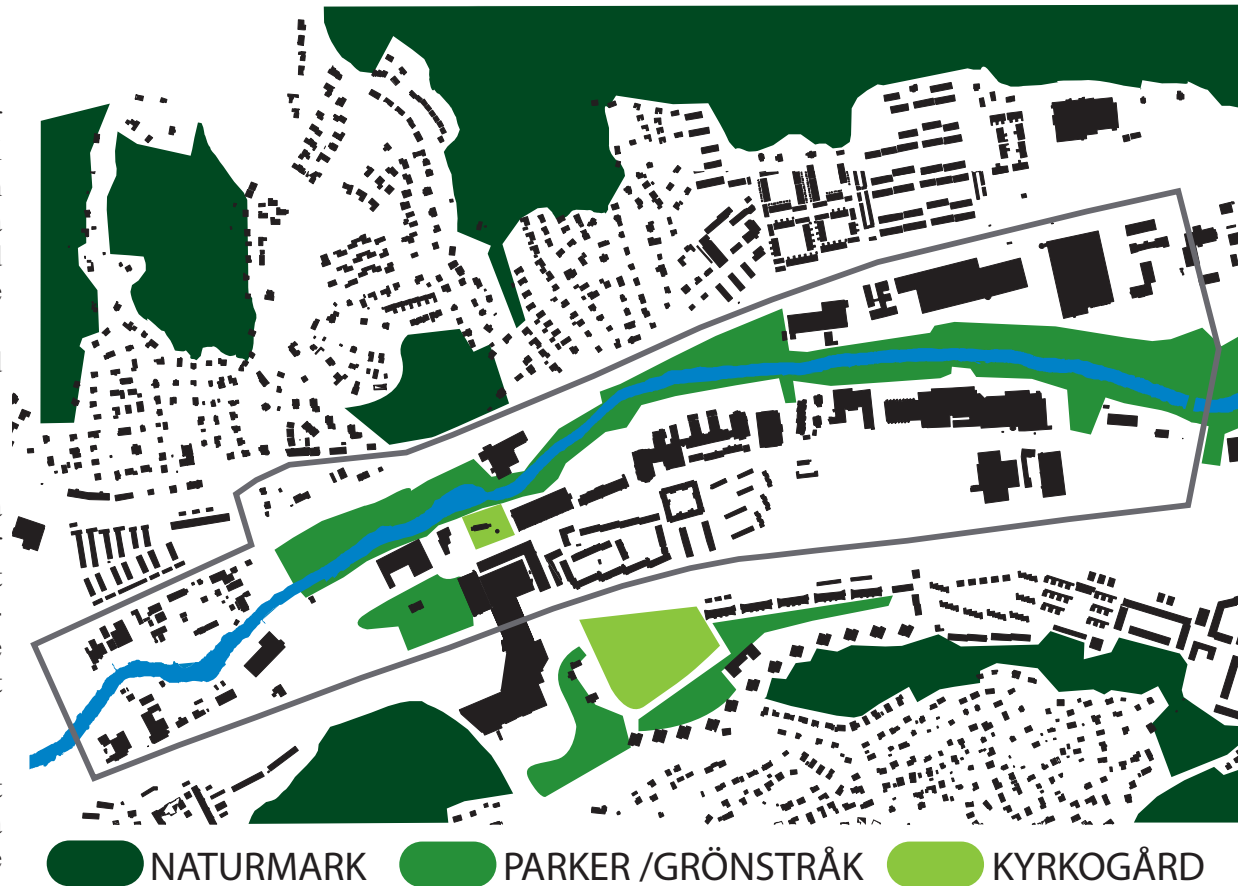
Säveån

Säveån utgör ett naturligt grönt stråk genom centrala Partille. Sedan sekelskiftet har den dock fått en alltmer underordnad roll i samhället, både på grund av att bebyggelsen i allt större utsträckning vänt sig mot väg- och järnväg men också på grund av en omfattande industrietablering både söder och norr om ån som gjort området otillgängligt för allmänheten.

Säveån är ett populärt sportfiskevatten, där framförallt laxen och öringen lockar. De populäraste fiskeplatserna är belägna uppströms mot Kåhög och Jonsered, men fiske bedrivs även i centrala Partille till exempel vid Kyrkbron och väster om Kung Göstas väg. Fisket upplåts av Säveåns fiskevårdsområde.

Rekommendationer

Oavsett övrig inriktning inom planområdet bör Säveåns båda sidor utvecklas till sammanhängande parkstråk. Det kan bli en stor tillgång för samhället. Beräknade framtida vattennivåer måste vägas in även i utvecklingen av grönytorna. För att göra grönområden lättillgängliga i vardagslivet bör det beredas plats även för en mindre park på annan plats i planområdet. Den kommer att tillföra viktiga kvaliteter oavsett om inriktningen blir mot verksamheter, handel, bostäder eller annat.



Olika typer av grönstruktur i Partille centrum

Gatunät

Hur gatunätet hänger samman har avgörande betydelse för hur människor använder och upplever staden. Det har också inverkan på var olika verksamheter väljer att etablera sig och därmed betydelse för stadsutvecklingens långsiktiga dynamik. Människors vardagliga förflyttningar mellan olika platser underlättas eller försvåras av hur vägnätet hänger samman, exempelvis om det är utformat som trädstrukturer eller i sammanhängande nät. Det spelar också stor roll hur finmaskigt nätet är, alltså om det finns gott om alternativa vägval. Där det saknas alternativa vägval måste gaturummet utformas med särskild tanke på tryggheten för människor som går och cyklar. All planering som underlättar för gång- och cykeltrafik skapar samtidigt förutsättningar för ett minskat bilberoende. För ett områdes identitet är det viktigt hur de mest frekventerade gatorna är utformade, eftersom det är de stadsrum flest människor rör sig i och upplever.

Centrala Partille

Gatunätet till och inom planområdet är mycket grovmaskigt för motortrafiken. Det är uppenbart att centrala Partille blir svårtillgängligt på grund av de tre barriärerna järnvägen, Sæveån och motorvägen, som gör tvärkopplingar svåra. Endast tre bilgator leder in till centrala Partille och i planområdet finns bara en genomgående gata, Gamla Kronvägen. Från denna leder tvärgator som slutar i vändplatser. Endast genom det lilla radhusområdet går en gata som leder tillbaka ut på Gamla Kronvägen. För gång- och cykeltrafik finns ett mer finmaskigt nät, med tre ställen att ta sig under järnvägen och fyra GC-broar över ån. Sammanlagt finns åtta kopplingar in till centrala Partille för gång- och cykeltrafik. Flera av dessa kopplingar är genom trånga, mörka tunnlar som inte är inbjudande att använda. Gång- och cykelnätet är inte sammanhängande längs Sæveån; det fattas en länk på norra sidan från stationen och österut men även på den södra sidan väster om Kung Göstas väg.

Rekommendationer

Det kan vara svårt att överbygga barriärerna och skapa fler kopplingar in till centrala Partille för biltrafiken, men möjligheterna bör finnas med i den översiktliga planeringen. För gång- och cykeltrafik är det av största vikt att skapa ett sammanhängande och finmaskigt gatunät som ger flera attraktiva valmöjligheter när man rör sig till och inom centrala Partille. Speciellt för barn och ungdomar är det viktigt att det finns trygga och gena vägar till skola och fritidsaktiviteter.



Gatunät

Barriärer

Att järnvägar, vattendrag och motorvägar skapar barriärer är oundvikligt.

Centrala Partille

De rumsliga förutsättningarna i centrala Partille är mycket speciella i och med att området är både omgivet och genomkorsat av barriärer. Samhällets centrum består av långsmala remsor med få tvärkopplingar. Järnvägen korsas genom underfarter och tunnlar, över ån och motorvägen går broar och vid centrum finns också en gång- och cykeltunnel under motorvägen. Denna är nyligen upprustad och breddad, men upplevs trots detta som otrygg av många.



De röda linjerna visar barriärerna järnväg och E20

Rekommendationer

När det tillkommer fler bostäder, handel och verksamheter ökar behovet av bra förbindelser till planområdet. De tvärförbindelser som finns bör i första hand göras mer attraktiva för fotgängare och cyklister. Det innefattar exempelvis bekväma lutningar och kurvradier, belysning och sikt.

Centrala stråk

Stråken representerar de mest använda kopplingarna mellan samhällets viktiga funktioner. Stråken är viktiga offentliga rum, dels för att de är nödvändiga att använda, dels därför att de samlar många människor. I och med att stråken naturligt drar till sig rörelser har de också en potential för handel och publika verksamheter. Detta förutsätter att omgivande byggnader är lämpligt utformade. Entréer vända mot stråken skapar både ett mer attraktivt stadsrum och trygghet för dem som rör sig längs stråken under mörka timmar.

Centrala Partille

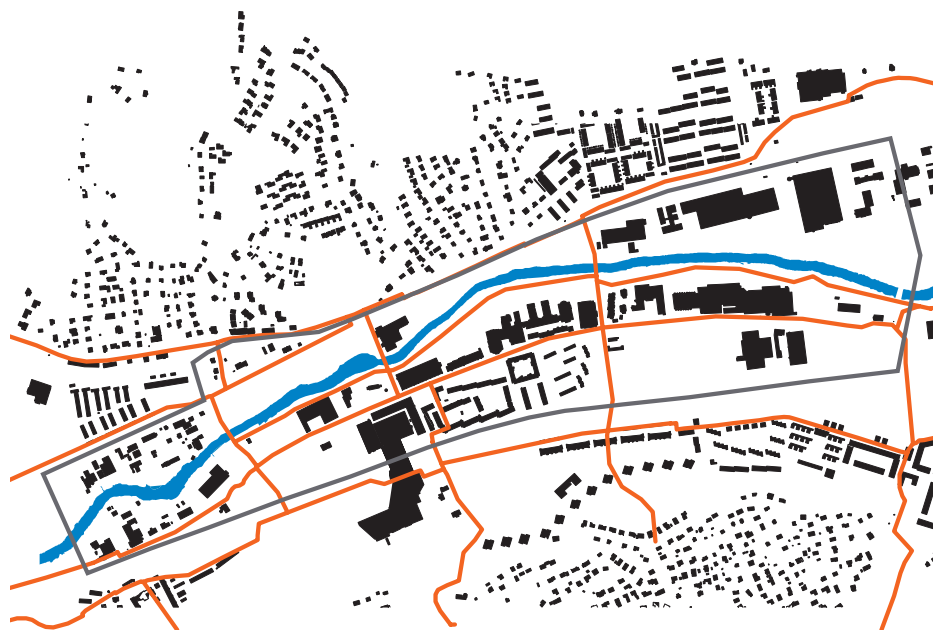
Genom planområdet finns två etablerade stråk. Dels Gamla Kronvägen som leder genom centrala Partille från öster till väster, dels gångstråket som leder mellan tågstationen och bussterminalen. Båda stråken möts i torget. I centrum finns flera verksamheter längs Gamla Kronvägen som drar mycket folk, framför allt handeln vid torget, skolan, kulturhuset och idrottshallen. Gamla Kronvägen kantas av flera långa byggnader med fasader utan entréer mot gatan. Stråket mellan stationen och bussterminalen består av flera delar. Mellan stationen och torget går man under järnvägen i en mörk tunnel, passerar Säveån och kyrkan och möts sedan av vårdcentralens entrélösa fasad innan man når torget. Från torget till bussterminalen finns det tre olika vägar att ta: in genom själva köpcentret, den smala utomhuspassagen mellan köpcentret och butiksbyggnaden vid torget, eller gågatan söderut för att komma till terminalen utifrån. De som kommer med buss möts under handelns öppettider av en livlig och ljus galleria, men efter stängningsdags är terminalen en inte lika attraktiv miljö och entré till Partille centrum.

Rekommendationer

Gamla Kronvägen är inte bara ett viktigt stråk utan också ett historiskt spår. Vägen bör värnas som centralt stråk, vilket innebär att gatan bör kantas av byggnader med publika verksamheter och fasader med entréer eller entréplatser.

Stråket mellan stationen och bussterminalen bör göras mer attraktivt och läsbart. Bussterminalen måste annonseras bättre genom en tydligare gestaltning av det offentliga rummet som leder dit. Redan med ganska små åtgärder finns möjligheter att låta dem som kommer med pendeltåg få möta ett vackert Partille med Säveån, kyrkan och torget. Närmiljön kring bussterminalen kräver

större insatser men bör på sikt omformas så att den blir tydligt kopplad till det offentliga rummet och stråket förbi torget. För att skapa attraktiva stadsmiljöer bör även de centrala stråken där det går biltrafik utformas med fotgängarnas upplevelser som utgångspunkt.



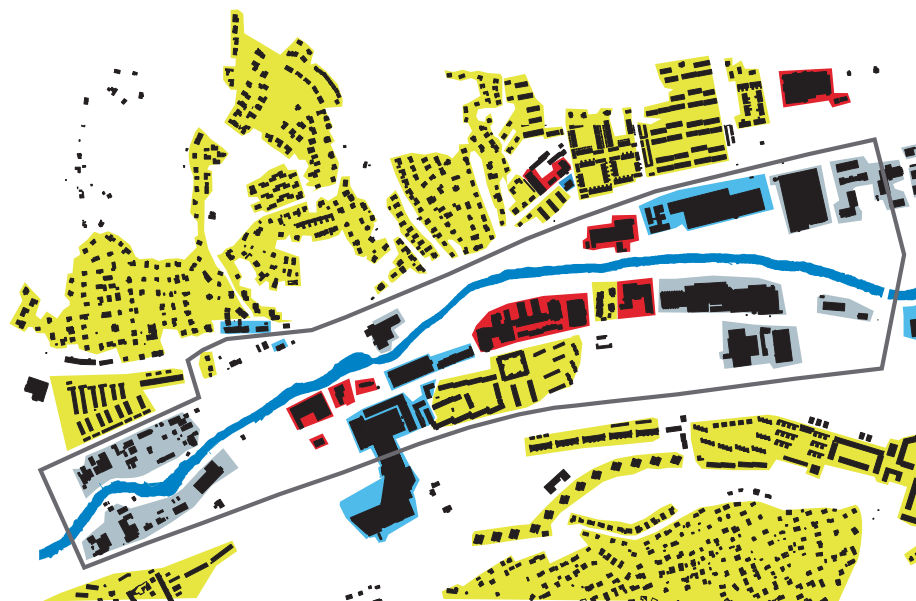
Gång- och cykelstråk

Funktioner

Funktionsuppdelningen i centrala Partille är väldigt tydlig. I princip all verksamhet, handel, och industri ligger samlad i zonen mellan motorvägen och järnvägsspåret. Bostäderna breder ut sig norr och söder om dessa två barriärer. Dessutom rinner ån igenom centrumzonen vilket ytterligare förstärker känslan av en zonindelning.

Centrala Partille

De bostadsområden som finns inne i centrumzonen bryter mönstret. I mötet mellan bostäder och handel/service uppstår en annan känsla, en känsla av stadsmiljö. Området känns spännande och attraktivt då det erbjuder något annat, mer småskaligt än de mer monotona verksamhetsbyggnaderna.



BOSTÄDER
 OFFENTLIG VERKSAMHET
 HANDEL
 SMÅSKALIG INDUSTRI
 Funktioner

Rekommendationer

Nu byggs det fler bostäder inne i centrala Partille vilket är positivt då dessa blir ett viktigt led i att göra området levande och välanvänt. Mer handel kommer dessutom att byggas i centrum's östra delar och som motvikt till detta behövs det mer bostäder. Om bostäderna dessutom har portar ut mot gator och stråk gör det att blandningen av funktioner framträder än tydligare.

Kulturmiljöer

Kulturmiljöer av olika slag utgör värdefulla delar av samhällets historia. De ger kopplingar till det förflutna och ger människor möjlighet att relatera till äldre tider och förhållanden och de ger samhället karaktär genom att bidra till mångfalden av uttryck och stilar. Allt som är gammalt är inte värdefullt men varje samhälle måste noga överväga värdet av den byggda miljön innan man väljer att riva för att bygga nytt. Urvalet av kulturmiljöer som listas ovan är hämtade ifrån boken ”Kulturmiljöer i Partille kommun”

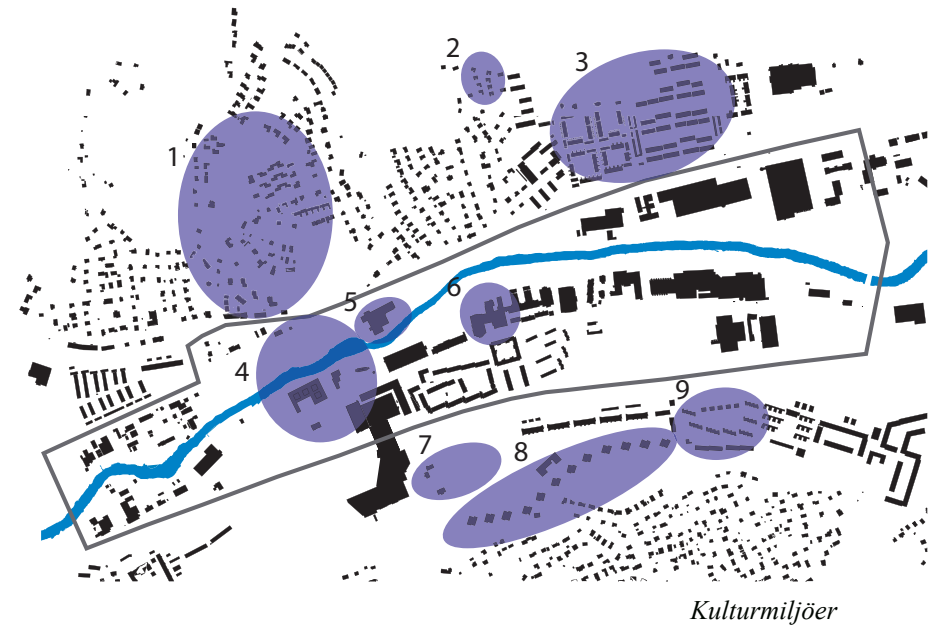
Centrala Partille

I bostadsområdena norr och söder om centrala Partille finns det tydliga kvarter eller bostadsområden som hålls samman av deras utformning. Ett exempel är villastaden Paradiset som grundades 1890 och dess villor är byggda i samma nationalromantiska stil vilket gör att det blir ett lätt identifierat område.

Även söder om centrum finns det sammanhållna områden, som punkthusen längs med Oluff Nilssons väg från 1960-talet. Förutom de offentliga verksamheterna som Partille kommunhus, bibliotek, kyrka och stationen finns det inte mycket som håller samman centrala Partille i form av byggstil eller tidsanda. Många av de offentliga verksamheterna återfinns i relativt nya byggnader (1960-tal) men några även i de äldre bevarade byggnaderna som herrgården och kyrkan.

Rekommendationer

Satsa på att behålla bebyggelse från olika epoker så länge de fungerar och bidrar till en bra helhet, goda miljöer och bra offentliga rum. Det lilla radhusområdet vid Hubertusvägen kan bli en fin oas när det kompletteras med tätare blandstadsbebyggelse runt omkring. Utöver de tidigare utmärkta kulturmiljöerna finns industribyggnader av bra kvalitet värda att spara, liksom en del äldre, enklare bebyggelse som kan fungera som ”groddmiljöer” för mindre verksamheter, även om de inte är kulturhistoriskt värdefulla.



1. Villastaden Paradiset
2. Kvarteret Lupinen
3. Lexby radhusområde
4. Centrala Partille: kyrkan, herrgården, stationen, stadsparken och kommunhuset.
5. Motorfabriken Eck
6. Porthällaskolan och Partille bibliotek
7. Södra griftegården och Kyrkskolan
8. Punkthusen Oluff Nilssons väg 1960-tal
9. Tage Madsens väg

Offentliga platser

Offentliga platser är grundläggande i varje samhälle. Det är platser dit alla har tillträde utan tillstånd, platser där både främlingar och bekanta möts och delar utrymme på lika villkor. Det offentliga rummet är nödvändigt för att leda till de privata fastigheter som innehåller den handel, service och institutioner som medborgarna behöver nå. Det offentliga rummet måste därför vara sammanhängande och läsbart.

Vissa offentliga rum är viktigare än andra. De gemensamma torgen och de viktigaste gatorna är potentiella samlingsplatser där människor möts. De flesta stadsbor tycker det är värdefullt med ett centrum där man kan förvänta sig att stöta ihop med andra.

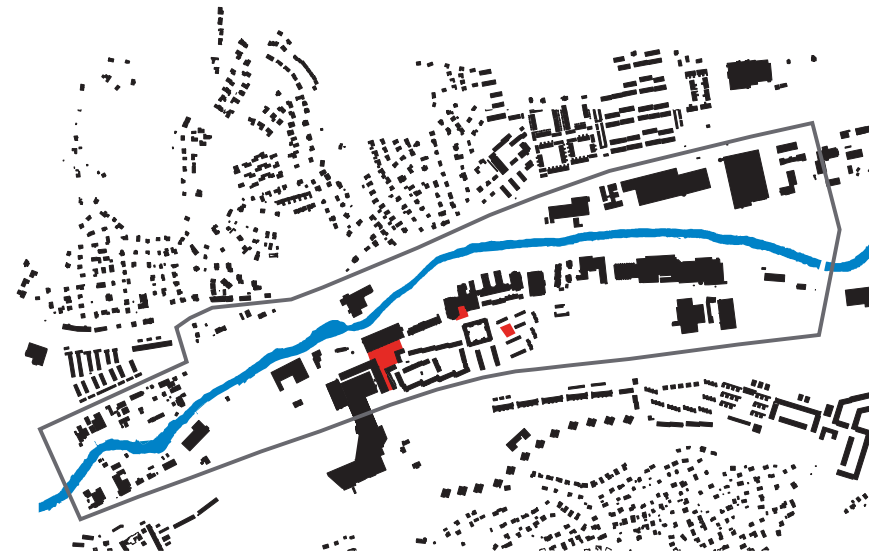
Centrala Partille

Det finns några platser med tydligt offentligt innehåll inom planområdet. Den mest självskrivna platsen är Kyrktorget och området runt omkring. Där är det liv och rörelse under affärernas öppettider. Längs Gamla Kronvägen, mellan kyrkan och idrottshallen, rör sig ganska mycket människor under dagtid, speciellt skolungdomar. Bortanför dessa gränser är det få som rör sig till fots eller med cykel och det offentliga rummets värde som mötesplats är därmed obetydligt. Längs Säveån finns några platser där det så kallade a-laget håller till. Det är ett stycke folkliv som stundtals skrämmer bort andra användare. Mellan radhusen vid Hubertusvägen finns en skyddad liten lekplats, vars placering på en liten allmänning mellan hustomterna gör den halloffentlig till sin karaktär.

Rekommendationer

Partille är inte så stort och det kan vara bra att koncentrera det folkliv som kan finnas till en begränsad yta. Kyrktorget har bra grundkvaliteter och bör även fortsatt ägnas stor omtanke i gestaltningen för att göra det välkomnande och användbart. Stråket mellan bussterminal och tågstation måste utformas som ett bra, tryggt och attraktivt offentligt rum.

Det är önskvärt att upprätta Gamla Kronvägen som ett tydligt och lockande offentligt rum. Det innebär att så långt det finns publika verksamheter, så långt ska gaturummet gestaltas så att det blir inbjudande att använda.



Offentliga platser

3.4 Medborgardialog

För att få kunskap om hur Partille fungerar som livsmiljö och vad det finns för förväntningar på dess utveckling har elever, boende och arbetande engagerats i olika typer av medborgardialoger. En trygghetsvandring har arrangerats i centrum. Två övningar med mentala kartor, en metod med utgångspunkt i Kevin Lynch modell ”City Structure Analysis”, har använts. Tonåringars rörelsemönster och aktiviteter i centrala Partille har kartlagts och analyserats med hjälp av klass 8E i Lexbyskolan. Idéer och önskemål framtagna i samband med Partille FN-förenings Ungdoms- och demokratiprojekt har samlats in. Arbetet med den fördjupade översiktsplanen och dess utgångspunkt i hållbarhetsbegreppet har presenterats för Partilles företagare på en näringslivskväll.

Trygghetsvandring

Vandringen gick genom Partille centrum där platserna analyserades utifrån trygghetsaspekten. Hur och varför känslor av trygghet och otrygghet uppstår och vilka förbättringar som kan göras. Platserna valdes utifrån att de fyller viktiga funktioner i centrum som stråk, knutpunkter för kollektivtrafik eller som offentliga platser i centrum. Trygghet är viktigt och engagerar många!

Kyrktorget och Gamla Kronvägen är navet i Partille centrum med mycket liv och rörelse under dagtid. Kvällstid är det mörkt och folktomt. Det finns få bostäder och verksamheter. Flera husfasader upplevs som baksidor.

Järnvägen och motorvägen är barriärer som delar Partille och för att korsa dessa finns flera gångtunnlar och Allum. Dessa upplevs som otrygga då man känner sig osedd och instängd.

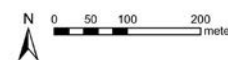
Pendelstationen upplevs som ödslig och mörk trots bra belysning. Tunnelns norra nedgång är vinklad, vilket medför sämre sikt. Trapporna upp till spåren kan vara potentiella gömställen. Det är även ett problem att cyklar stjäls och vandaliseras. Bättre och säkrare cykelparkeringar efterfrågas.

Bussterminalen är kameraövervakad och upplevs av de flesta som en trygg plats. Kamerorna har viss positiv inverkan men även belysning och folkliv bidrar till en tryggare känsla. Dock upplevs entréerna till terminalen som undanskymda, mörka och ensliga.

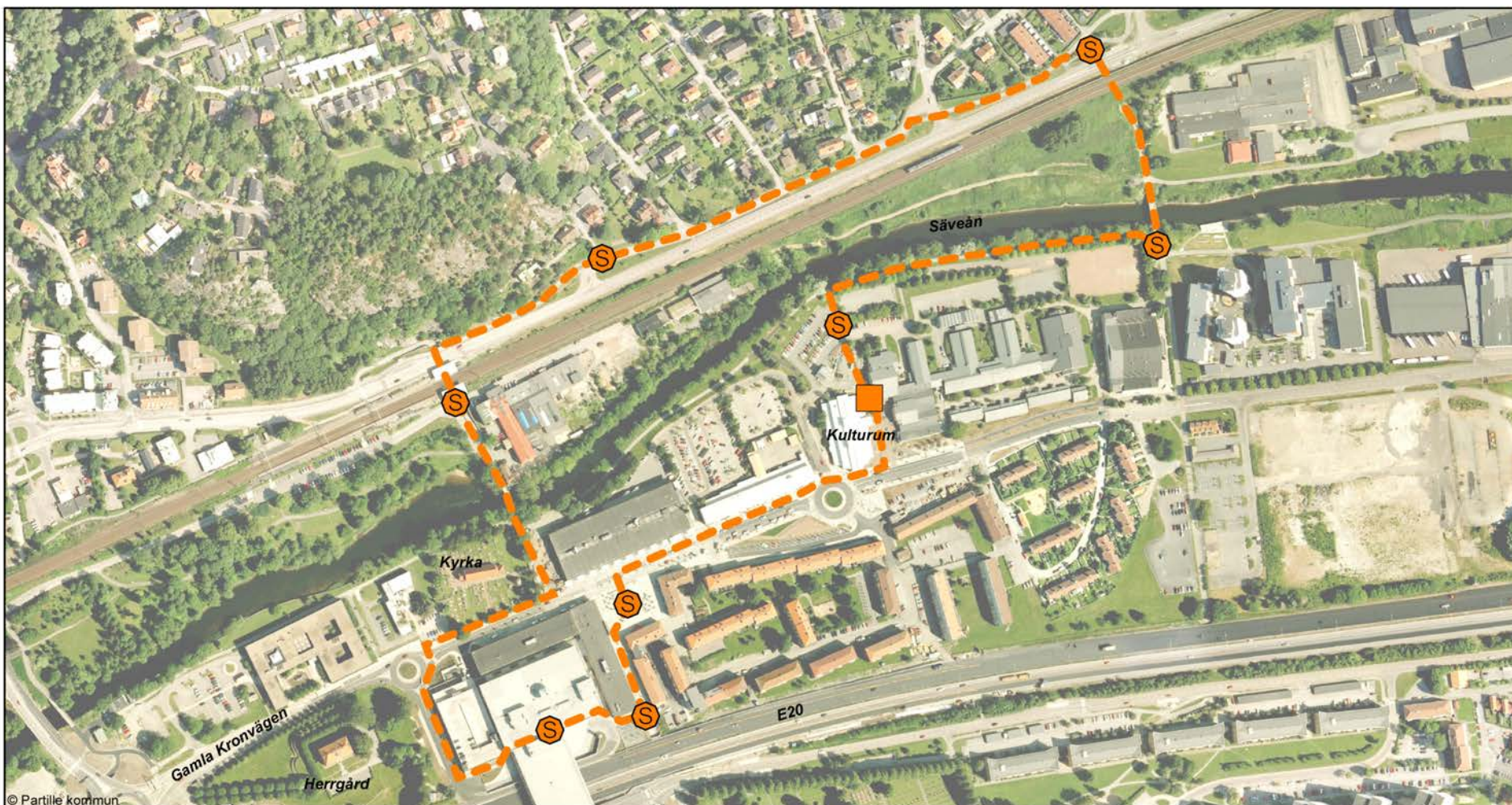
Slutsats av vandringen är att den fysiska miljön i centrum har stor påverkan på människors känsla av otrygghet och att den anses begränsa rörelsefriheten. Känslan av otrygghet har inte alltid en direkt koppling till den faktiska risken att bli utsatt för brott. Människor i Partille har ett behov av att känna sig synliga i den offentliga miljön. Det behövs fler ögon i centrum i form av bostäder och människor ute på gatorna, men kanske även kameraövervakning på de mest utsatta platserna. Fler alternativa gångförbindelser utmed ”levande” stråk skulle öka också rörelsefriheten och på sikt kunna bidra till att fler väljer kollektivtrafiken istället för bilen.



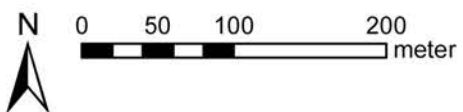
TRYGGHETSVANDRING






- Kulturum-start och mål
- S Stopp trygghetsvandring
- Trygghetsvandring



TRYGGHETSVANDRING



-  Kulturum-start och mål
-  Stopp trygghetsvandring
-  Trygghetsvandring

Mentala kartor

Mentala kartor är en modell som används för att identifiera hur människor "läser" och strukturerar sin omgivning.

Städer och orter kan delas in utifrån fem faktorer som är viktiga för orienterbarheten och upplevelsen av staden. Dessa är *stråk*, *noder*, *områden*, *landmärken* och *gränser*. Övningen genomfördes vid tre tillfällen. Deltagarna fick teckna sin minnesbild av Partille centrum. Avsikten var att genom kartorna analysera hur man orienterar sig och vad som är minnets hållpunkter i Partille centrum. Detta ger en bild av kvaliteter och brister i centrummiljön. Även det som inte finns med på kartorna ger information om miljön. Utifrån kartorna kan identifieras en hel del element i Partille centrums fysiska miljö som går att kategorisera enligt Lynch modell.

Stråk

Människor rör sig utmed stråk som kan vara gator, gång- och cykelvägar, stigar mm. Stråken får olika karaktär beroende av om man färdas med bil eller till fots.

Noder

Noder är platser där stråken skär varandra. De kan fungera som mötesplatser, eller knutpunkter där man byter färdmedel.

Områden

Områden är avgränsade delar av staden som har en enhetlig karaktär, exempelvis ett grannskap. Det är betydelsefullt i staden med en tydlig struktur.

Landmärken

Landmärken är orienteringspunkter som ofta är synliga på stort avstånd eller är väl kända för invånarna. Det kan till exempel vara ett högt kyrktorn, ett högt berg med utsiktsplats, en karaktärsfull byggnad.

Barriärer/Kantzoner och gränser

Kantzoner och gränser klagör var någonting slutar och var någonting annat tar vid. Ofta upplevs de som barriärer. Det kan till exempel vara gränsen mellan industriområde och bostadsområde, eller mellan stadsbebyggelse och jordbruksmark.

Gamla Kronvägen bort till Partillebohallen är det mest förekommande *stråket*. Gamla Kronvägen fortsätter en bra bit efter Partillebohallen men de östra delarna finns oftast inte med i minnesbilderna och en slutsats är att det upplevs som ett stråk så länge det kantas av bebyggelse. Övriga stråk som förekommer i många kartor är det mellan stationen och Kyrktorget och gångtunneln under E 20 från Kyrktorget vidare upp mot Oluf Nilssons väg. Allum skulle också kunna uppfattas som ett kompletterande stråk för att ta sig över motorvägen. Gångvägar och gångstråk utmed ån och utmed motorvägen existerar knappt i de mentala kartorna.

Stationen, bussterminalen och Kyrktorget med affärer är viktiga noder. Torget återges detaljerat, exempel med den sneda vattenrännan på torgytan. Funktionerna i byggnaderna utmed Gamla Kronvägen beskrivs också ofta utförligt och det visar på att dessa är viktiga målpunkter och att de fungerar som hållpunkter för minnet när man vistas i centrum. Rondellerna vid Partillemotet och på Gamla Kronvägen är viktiga för många kartritare. Rondellerna skulle kunna ses som en sorts noder för den bilburna, eftersom många vägar sammanstrålar där.

Bilden av centrum varierar, men i de flesta fall ingår Kyrktorget med de byggnader som definierar torgets gränser, Gamla Kronvägen närmast Kyrktorget samt Allum som sträcker sig över motorvägen.

Kyrktorget med den omkringliggande småskaliga bebyggelsen upplevs som ett område. Många namnger butikerna som finns runt torget. Även Allum ses som ett område. De handelsetableringar som är lokaliserade utanför centrum finns med på en del kartor, då i form av den enskilda byggnaden för handel och inte som områden. Bostadsområden som är kopplade till centrum är bostadsrättsföreningen Kolvringen, Galoppvägen, och bostäderna vid Oluff Nilssons väg. Den norra gränsen för centrum går i höjd med järnvägen men lika ofta slutar centrum redan strax norr om bebyggelsen vid Gamla Kronvägen. "Darostomten" benämns av flera som "öken" och "öde". Kyrkogårdarna är något man lägger märke till och dessa kan ses som egna områden. Generellt är gränserna mellan olika områden otydliga vilket kan hänga samman med den storskaliga kvartersindelningen.

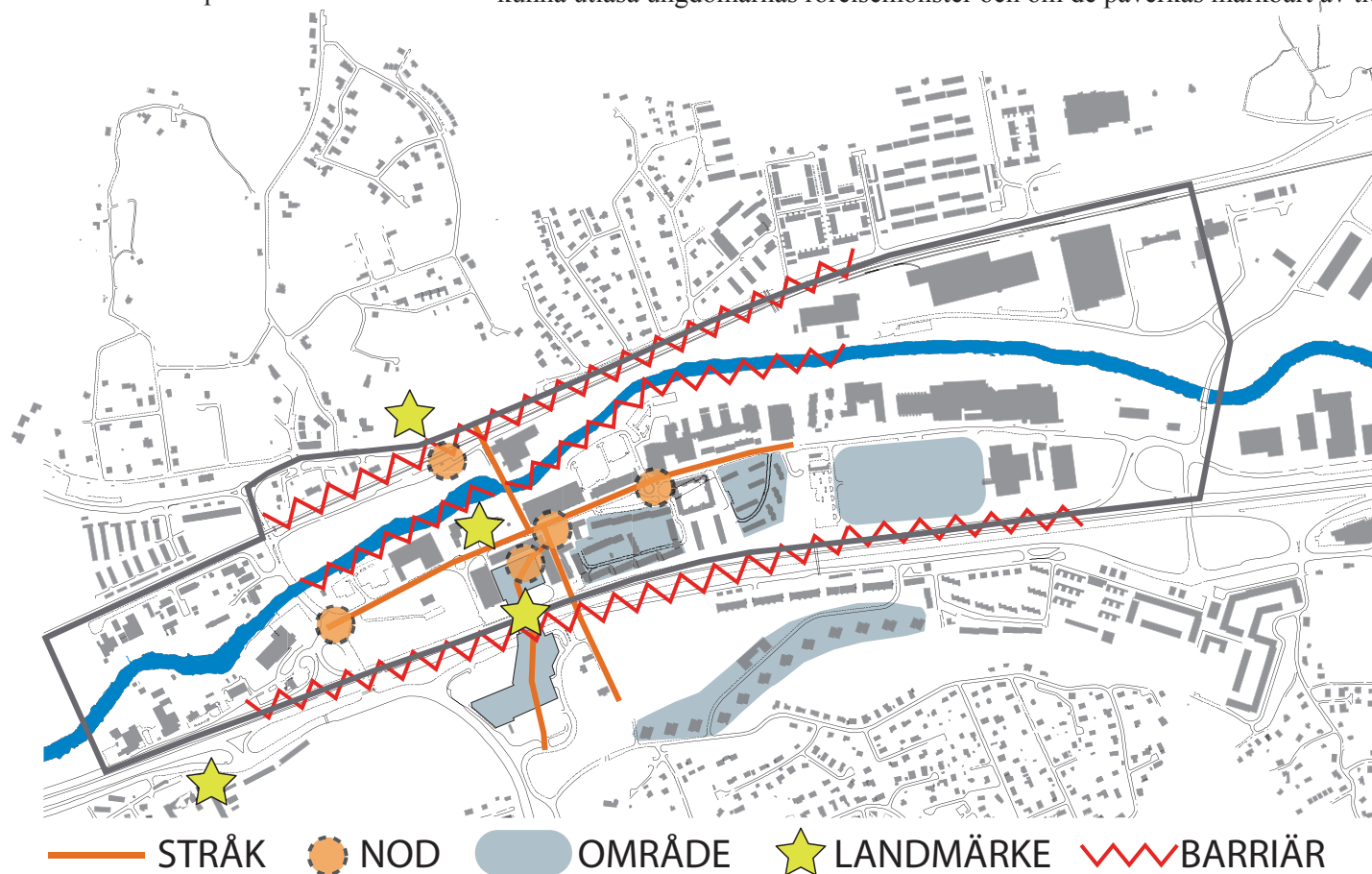
Allum fungerar som både ett landmärke och ett område och finns med på 80% av alla kartor. De allra flesta har identifierat Allums form med tre volymer, där en sträcker sig över motorvägen. Borgen högt upp på bergen vid Paradiset och Fingösahuset är viktiga landmärken och symboler för Partille. Kyrkan och dess klockstapel ritas också ut på många av kartorna. De två punkthusen vid Forellen finns inte med på många kartor, trots att de med sitt våningsantal syns överallt i Partille centrum.

Motorvägen är den mest förekommande och tydligaste *barriären*. Rondellen vid Partillemotet är en form av *gräns* där centrum slutar, men den kan även ses som en entré. Järnvägen som barriär i norr finns med på relativt få kartor.

Detta säger nog mer om hur deltagarna avgränsar sitt centrum än om järnvägen upplevs som en barriär eller ej. Såvitt upplevs inte heller som en barriär utan verkar mest vara intressant att beskriva i de lägen där det går att ta sig över som mellan åtorget och pendeltågsstationen.

Rörelsemönster och aktiviteter

Elever från klass 8E i Lexbyskolan, belägen strax norr om planområdet har deltagit i två analyser. Ungdomarna markerade på kartor hur de rörde sig i centrum under dagtid respektive kvällstid samt vid olika årstider. De ställen de hade som mål och där de utförde aktiviteter markerades. Syftet var att kunna utläsa ungdomarnas rörelsemönster och om de påverkas märkbart av tid



på år och dygn. Könsspecifika rörelsemönster utvärderades också. Den andra uppgiften var att ungdomarna fick formulera önskelistor på vad som saknas i centrum.

Rörelsemönster

Årstiden spelar stor roll för ungdomars rörelsemönster och under sommarhalvåret promenerar och cyklar ungdomarna mer. Då används samtliga tunnlar och överfarter. Sommaren främjar också spontanidrott bland pojkar till exempel i bostadsområdet Lillegård. Generellt rör sig pojkar mer utomhus än flickor och de är också mer benägna att hålla på med någon organiserad idrott. Flickorna tillbringar största delen av sin tid på Allum, oberoende av årstid. På Allum umgås man, kollar på kläder och fikar. Pojkarna är i Allum främst för att besöka sport- och spelaffärer. Andra besöksmål är Willys, ICA-Maxi och Lexby livs för att köpa godis. Ett fåtal rör sig runt Mc Donalds.

Flickorna åker till Göteborg i mycket större utsträckning än vad pojkarna gör. Majoriteten av såväl pojkarna som flickorna tillbringar kvällarna i sina hemområden.

Högt på ungdomarnas önskelistor låg bio, fler caféer och restauranger samt möjligheter till fler fysiska aktiviteter vid en skateboardpark och simhall.

Ungdoms- och demokratiprojekt

Under hösten 2008 genomfördes en workshop med en grupp Partilleungdomar från grund- och gymnasieskolan. Det skedde inom ett ungdoms- och demokratiprojekt drivet av Partille FN-förening i samarbete med BUS (Barn- och Ungdomssamverkan i Partille Kommun). Ungdomarna diskuterade bland annat vikten av möjligheten att själva kunna påverka sin egen vardag och de fick också komma med förslag till hur de vill kunna vara med och påverka sin närmiljö. Förändringar man ville se var bland annat bättre transporter med tätare busstrafik, spårvagn och ny bro över Sävån. Fler restauranger, caféer och ett sportcenter samt bio efterfrågades. Sävån borde städas upp och skydd mot högvatten uppföras. Gatumiljön skulle bli bättre och tryggare med bättre gatubelysning, fler papperskorgar, trafikljus med ljudsignal, markbeläggning anpassad för blinda och fler socialarbetare ute på gatorna. Det mesta man gör i centrala Partille idag bygger på inomhusaktiviteter konstaterade ungdomarna.

Läs mer i rapporten ”Medborgardialog, Partille som Livsmiljö”.



Bild av gymnasieelev från ungdoms- och demokratiprojekt

3.5 Social miljö

Goda boendemiljöer och delaktighet i social gemenskap är några av grundstenarna i social välfärd. I Partille centrum är möjligheterna goda för en positiv utveckling. Stärkande av centrumets identitet skapar större förutsättningar för att invånare och företagare ska känna trivsel, hemkänsla och stolthet för sin kommun och stadsdel. Att utforma trygga mötesplatser och i övrigt väl utformade fysiska miljöer är viktigt.

Befolkningssammansättning

Invånarantalet i Partille centrum uppgår idag till 886 personer. Den största åldersgruppen är 20-44 åringar med 317 personer. Nästa stora grupp är 45-64 åringar med 188 personer. Den minsta gruppen är åldrarna 16-19 år, där det endast finns 18 personer.

Social struktur

Antal boende är relativt få och befolkningen är främst koncentrerad till området mellan Kyrktorget och Partille 11:8 m fl samt kvarteret Forellen. En stor del av de boende i dessa områden arbetar i kommunen. Det är även en relativt stor andel äldre, då äldreboendet Forellen ligger inom planområdet. Det är i



området mellan Kyrktorget och östra centrum som flest personer bor av dem som arbetar i en annan kommun. Inflyttningen till Partille centrum är större än utflyttningen.

Inom Partille centrum finns stora variationer i utbildningsnivå och förvärvsinkomst, men majoriteten av de boende är svenskfödda.

Rekommendationer

Fler bostäder i centrala Partille behövs för att göra området levande och välanvänt. Den fysiska miljön har stor betydelse för den sociala miljön. Befolkningssammansättningen påverkas av bebyggelsens utformning och av bostädernas upplåtelseformer. Människor ska kunna välja mellan hyresrätt och bostadsrätt och kanske även äganderätt. Ett brett utbud av bostäder i olika storlekar är nödvändigt för att attrahera såväl stora familjer som enpersonshushåll.

Barnomsorg och skola

Förtätningen av Partille centrum kommer att innebära ett ökat behov av förskoleplatser. I tät bebyggelse kan större lektytor utomhus i direkt anslutning till förskolan vara en svårighet. Lösningen kan vara ett mindre inhägnat område i direkt anslutning till förskolan, som kan ligga i bottenvåningen av ett bostadshus. På gångavstånd ska bra lekmöjligheter finnas. Grundskola kan komma att behöva byggas ut för årskurs 1-5 medan Partille idag har en överkapacitet för årskurs 6-9. Över hundra elever från Göteborg går på Lexbyskolan direkt norr om planområdet. Även gymnasiet har stor inpendling från Göteborg. Byggs skolor ut i Göteborgs östra delar och elevtalet sjunker, finns kapacitet för att ta emot gymnasieelever för den tänkta utbyggnaden av bostäder. Teknikgymnasiet ligger i kvarteret Laxen på Laxfiskevägen i de nordöstra delarna av centrum. Placeringen är inte optimal och det saknas visuell kontakt med centrum. Invid gymnasiet finns idag en gångbro över ån som används av eleverna när de ska äta lunch i matsalen i kvarteret Forellen. Gymnasiet byggdes till för några år sedan och har kapacitet att ta emot fler Partilleelever om Göteborgselever väljer Göteborg. Ett nytt, mer strategiskt läge, nära kollektivtrafik har diskuterats då skolan i framtiden kommer att erbjuda eftergymnasial yrkesteknisk utbildning och satsa på regionen Partille – Lerum – Alingsås.

Rekommendationer

Stadsstrukturen bör ge utrymme för placering av förskolor i närheten av allmänna gröna platser och lektytor. Det faktiska behovet av att flytta gymnasieskolans teknikcentrum och lämplig lokalisering kommer att studeras i den fortsatta planeringen.

Barnkonventionen

Barnkonventionen antogs av FN:s generalförsamling i november 1989. I och med ratificeringen 1990 har Sverige förbundit sig att leva upp till dess principer och krav. Konventionen innehåller 54 artiklar som fastslår vilka rättigheter varje barn har. I Barnkonventionen ingår att vad som är bäst för barn ska beaktas, men även att barn själva ska få föra fram sina åsikter. Barn är alla under 18 år, alltså både småbarn och tonåringar. Barnkonventionen har fyra grundläggande principer som ska vara vägledande i tolkningen av konventionen:

Kommunfullmäktige beslutade i februari 2007 om mål och strategier för att förverkliga barnkonventionen i Partille kommun. Beslutet innebär att barnkonventionen skall vara vägledande så att nämndernas och förvaltningarnas beslut och verksamhet skall utformas i enlighet med barns bästa. En del av arbetet handlar om att utveckla barns inflytande i samhälls- och trafikplanering samt att stärka barns inflytande i den kommunala beslutsprocessen.

Den fördjupade översiktsplanen ur ett barnperspektiv

Den fysiska planeringen bestämmer förutsättningarna för många av de villkor som styr barns liv genom de beslut om markanvändning, bebyggelse, infrastruktur och rumslig utveckling som påverkar barns livsplatser. Vid all planering ska barnets bästa komma i första rummet och barnen skall ha rätt att uttrycka sina åsikter kring frågor som de är berörda av. En viktig del i arbetet är även att analysera vilka konsekvenser olika förslag får för barn.

Barn och ungdomar har aktivt deltagit i arbetet med den fördjupande översiktsplanen för Centrum. Barn och ungdomar har deltagit i en trygghetsvandring som syftade till att undersöka och fundera över miljön i Partille centrum utifrån trygghetsaspekten. Gymnasieelever från Porthälla gymnasiet har genom mentala kartor framfört sina bilder av kvaliteter och brister i centrummiljön. Gamla Kronvägen bort till Partillebohallen är det

mest förekommande stråket. Ett annat tydligt stråk är det mellan stationen och Kyrktorget och gångtunneln under E20 från Kyrktorget vidare upp mot Oluf Nilssons väg. Annars finns det få stråk i nord-sydlig riktning. Motorvägen är den mest förekommande och tydligaste barriären, som skiljer centrum ifrån bostadsområdena i norr. Gångstråket utmed ån och stadsparken finns sällan med i minnesbilderna. Stationen, bussterminalen och Kyrktorget med affärer är viktiga platser. Torget återges detaljerat, ex med den sneda vattenrännan på torgytan.

Rörelsemönster och aktiviteter hos elever från klass 8e i Lexbyskolan har analyserats. Årstiden spelar stor roll för ungdomars rörelsemönster och under sommarhalvåret promenerar och cyklar de mer. Generellt rör sig pojkar mer utomhus än flickor och de är också mer benägna att hålla på med någon organiserad idrott. Flickorna tillbringar största delen av sin tid på Allum, oberoende av årstid. Vid analysen fick de även framföra önskelistor med idéer kring vad de saknar i centrum samt hur de vill att framtiden skall se ut. Bio kommer högt upp på önskelistan för både pojkar och flickor medan flickor prioriterar caféer/restauranger och pojkar en skateboardramp i centrum. Barnen önskar sig fler aktivitetsanläggningar, fler broar över Sävån och en spårvagnsförbindelse till Göteborg.

Slutligen har en workshop med en grupp Partilleungdomar från grund- och gymnasieskolan genomförts. Vid workshopen diskuterades vikten av möjligheten att själv kunna påverka sin vardag samtidigt som de fick komma med förslag på hur de vill förändra sin närmiljö. Det mesta man gör i centrala Partille idag bygger på inomhusaktiviteter konstaterade ungdomarna. Förändringar de ville se var bland annat bättre transporter med tätare busstrafik, spårvagn och ny bro över Sävån. Även fler restauranger, caféer och ett sportcenter samt bio efterfrågades. Sävån borde enligt ungdomarna städas upp och skydd mot högvatten uppföras. Gatumiljön önskar de ska bli bättre och tryggare med bättre gatubelysning, fler papperskorgar, trafikljus med ljudsignal, markbeläggning anpassad för blindas och fler socialarbetare ute på gatorna.

Dessa deltagandeformer skedde som en kunskapsinhämtning för planerarna i arbetet med den fördjupade översiktsplanen. I den formella samrådsfasen har inga särskilda aktiviteter riktade mot barn utförts.

Rekommendationer

Den fördjupande översiktsplanen för Partille Centrum innebär en utveckling mot en stadsmiljö som inbjuder till möten, rörelse och lek. Området bör planeras för en funktionsblandning och en ökning av antalet bostäder med blandade upplåtelseformer. Blandstaden skapar goda förutsättningar för en ökad trygghet där fotgängare och cyklister prioriteras, alltså de transportmedel som många barn själva kan använda. Blandade upplåtelseformer förbättrar möjligheterna att bo i området i olika stadier av livet och oavsett social eller ekonomisk situation. Fler och bättre förbindelser över järnväg och motorväg möjliggör för barn och ungdomar att på ett säkert och tryggt sätt kunna förflytta sig i området.

Det gröna stråket utmed Sävån förstärks i förslaget och flera nya parker föreslås. En ny generationspark föreslås ersätta dagens parkeringsytor bakom Kulturum och gymnasiet. I parken och i dess närhet är ambitionen att aktiviteter för flera generationer skall finnas vilket skapar goda förutsättningar för aktivitet, rörelse och naturliga mötesplatser mellan kommunens invånare.

Både barn och vuxna lär sig av det sociala samspel det innebär att se varandra. Barn behöver därför också kunna vistas på stadens mer vardagliga ytor. Stadens gator och torg bör utformas för att passa barns behov att vistas och leka. Centrums torgytor är därför viktiga att utveckla så att de har en tydlig offentlig karaktär där lek och aktiviteter är tillåtna för alla.

En jämställd samhällsplanering

Regeringens jämställdhetspolitik syftar till att skapa förutsättningar för att kvinnor och män ska ha samma makt och möjligheter till att kunna påverka sin egen livssituation. Då jämställdhet är en fråga om rättvisa ska den genomsyra alla politikområden och ingå i all verksamhet. Plan- och bygglagens portalparagraf fastställer att bestämmelserna ska främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden.

Process

En jämställd samhällsplanering innebär att den ska gynna kvinnor såväl som män, men också att själva processen ska vara jämställd. Att både kvinnor och män ska känna att de har möjlighet att påverka. Fysisk planering är traditionellt dominerat av män, både i rollen som planerare, politiker och fastighetsägare.

Även bland de medborgare som framför sina åsikter tenderar män att vara överrepresenterade. Detta beror inte på att kvinnor är mindre intresserade av sin bebyggelsemiljö. Orsaken är snarare hur formerna för samråd ser ut samt att män generellt i alla samhällsprocesser utövar påtryckningsmöjligheter mer än kvinnor. I arbetet med att ge alla en möjlighet att delta och framföra sina åsikter bör man anpassa platser och tider för samråd efter kvinnors vardagsliv. Själva formen för samrådet behöver även ses över så att det ger alla en möjlighet att komma till tals.

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för Partille Centrum har planerarnas genom en medborgardialog inhämtat kunskap om hur Partille fungerar som livsmiljö och vilka förväntningar som finns på dess utveckling. Elever, boende och arbetande har engagerats i övningar med mentala kartor samt deltagit i en trygghetsvandring. Syftet har varit att få en god representation och delaktighet från personer av olika kön och olika åldrar.

För att sprida information om den fördjupade översiktsplanen har det satts upp informationsaffischer vid busshållplatserna i Allum, en plats där många passerar.

Fysisk miljö

Det finns skillnader mellan hur kvinnor och män idag använder och upplever sin fysiska omgivning. Dessa ojämlikheter behöver inte alls vara av naturen givna och inte heller kvarstå i framtiden. De skillnader som finns mellan könen baseras på en generalisering på gruppnivå, medan det alltid finns individer som inte ”passar in” i dessa generaliseringar. I den fysiska planeringen handlar arbetet med jämställdhet om att belysa och likställa kvinnors och mäns kunskaper, behov och intressen, samtidigt som den inte ska bidra till att befästa dessa skillnader i framtiden.

Idag utför kvinnor mer vardagssysslor än män, exempelvis att hämta och lämna barn, handla mat och städa. Kvinnor åker cykel och kollektivtrafik i högre utsträckning och de arbetar närmre hemmet än män. I det offentliga rummet tenderar kvinnor att känna sig mer otrygga än män, trots att det är män som löper större risk att utsättas för överfall utomhus och trots att våldtäkter mot kvinnor oftare sker inomhus än utomhus.

Med hjälp av fysisk planering kan vardagssysslor underlättas, möjligheter att arbeta nära hemmet skapas och tryggheten ökas. Den fördjupade översiktsplanen för Partille centrum innebär en tätare blandstad med högre prioritet för fotgängare och cyklister.

Rekommendationer

En förtätning med blandade funktioner i ett läge med god kollektivtrafik möjliggör en hög servicenivå för invånarna och skapar mer jämlika möjligheter att röra sig i. Närhet till butiker och service bidrar även till att underlätta vardagslivet, framför allt för kvinnor vilka tenderar att göra fler inköp och andra sysslor. Den täta blandstaden ger förutsättningar för god kollektivtrafik och ökad trygghet för gång- och cykeltrafiken. Den gynnar alltså de transportslag som kvinnor tenderar att använda.

Blandstaden skapar även förutsättningar för befolkade stadsdelar under större delen av dygnet vilket bidrar till tryggare utomhusmiljöer och gynnar därför kvinnor som tenderar att uppleva större otrygghet utomhus. Trygghetsaspekten förstärks även genom en medveten belysningsstrategi där ödsliga och mörka platser arbetas bort.

Genom att möjliggöra för flera olika slags boenden, kostnader och upplåtelseformer kan olika hushållskonstellationer och socioekonomiska grupper bo i Partille. Eftersom kvinnor tjänar mindre än män, inte minst ensamstående kvinnor med hemmaboende barn, gynnar en mångfald av boendeformer kvinnor som inte lever i ett ekonomiskt välbärgat hushåll med två vuxna.

3.6 Riksintressen

Följande avsnitt beskriver kortfattat de riksintressen som finns inom planområdet. Djupare beskrivning och analys av förutsättningar, konsekvenser och rekommendationer för det fortsatta arbetet finns i ”Miljökonsekvensbeskrivning, till fördjupad översiktsplan för Partille centrum”.

Natur

Säveån är av riksintresse för naturvården (objekt nr 14148 ”Säveån, Nääs, Öjared, Aspen) enligt 3 kap miljöbalken. Detta innebär att ån ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada naturmiljön. Säveån är dessutom upptaget som ett Natura 2000-område enligt EU:s art och habitatdirektiv. Syftet är skydda vissa utvalda naturtyper och arter knutna till dessa miljöer. I Säveåns fall är det större vattendrag av fennoskandisk typ (naturmiljö) och målarterna Säveålxen och kungsfiskaren (fågel).

Länsstyrelsen Västra Götaland har tagit fram en bevarandeplan för Natura 2000-området Säveån. I bevarandeplanen ges exempel på vad som kan påverka området negativt. Viktigt är bland annat att inte det naturliga flödet stoppas i Säveån och att strandbrinkarna inte förändras med till exempel avschaktning eller erosionskydd samt att nyexploatering inte sker i ett sådant läge att det krävs stabilitetsåtgärder med ingrepp i naturmiljön. Den berörda sträckan av Säveån omges till stor del av redan exploaterad mark men det finns ett antal släpp som är av värde för miljön. Av särskilt stor betydelse för naturvärdena är de upp till 10 meter breda strandzoner som Säveån kantas av.

Rekommendationer

Nyexploatering bör ske på sådant sätt att det inte krävs några mer omfattande erosions- och översvämningsskydd i eller i direkt anslutning till Säveån. I arbetsskeden kring Säveån ska de biologiska värden som finns beaktas och vid byggnation både invid och längre från ån bör avledning av grumligt vatten till Säveån förebyggas. Säveån omfattas av miljökvalitetsnormer för fisk och musselvatten med fastslagna gränsvärden. Kommunen bör också arbeta för en mer genomtänkt och miljöanpassad dagvattenhantering.

De 10 metrarna närmast ån bör inte exploateras med bebyggelse. Träd intill ån ska bevaras eller nyplanteras vid behov. Målsättningen bör vara att bevara så mycket naturlig vegetation som möjligt, samtidigt som ån görs tillgänglig för allmänheten.

Transporter

E20 och Västra Stambanan utgör riksintressen för kommunikationer.

Västra Stambanan och E20

Västra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägar, som binder samman landets två största städer och är ett av Sveriges absolut mest trafikerade dubbelspår. Banan går igenom Partille och trafikerar av snabbtåg, andra fjärr- och regiontåg samt godståg. På banan går även pendeltåg som stannar i bl.a. Partille centrum och ger stora möjligheter till arbetspendling till och från kommunen. Mellan Kåhög och Göteborg har banan en hög potential med gen sträckning och hög hastighetsstandard. Mellan Kåhög och Lerum däremot är sträckan krokig med radier på knappt 600m. På hela sträckan finns små möjligheter för snabbare tåg att passera de mer långsamgående tågen vilket gör att det vid vissa tider när belastningen är hög, lätt uppstår störningar och förseningar. Kraven på fjärtrafik begränsar därmed antalet pendeltåg och godståg under dagtid. Det finns stor efterfrågan på utökad person- och godstrafik och denna kapacitetsbrist behöver åtgärdas.

I dag är det halvtimmestrafik med pendeltågen genom Partille med tätare trafik under morgon och eftermiddag, men förändringar på banan ger eventuellt möjlighet till tätare trafik för pendeltågen. Under 2011 förlängdes perrongerna vid Partille station för att möjliggöra längre tåg och på så sätt öka kapaciteten.

E20 sträcker sig genom Partille och är en viktig väg för Sverige då den knyter ihop stora delar av de svenska motorvägarna med de danska och vidare till stora delar av Europa. Den ingår i stamvägnätet och är den dominerande länken för inomregional trafik mellan Göteborg som regioncentrum och orter utmed stråket. Inom Partille har E20 motorvägsstandard och med hastighetsbegränsning 90km/h. Motorvägen i centrum trafikerar dagligen av ca 35 000 fordon. I och med utvecklingen av Partille centrum har nya trafikplatser med hög kapacitet

byggts. En ny bussterminal i direkt anslutning till centrum och motorvägen gör centrum mycket tillgängligt.

Rekommendationer

Trafikverket vill att kommunen reserverar mark för att möjliggöra en spårutbyggnad till fyra spår, ca 15 m på vardera sidan om nuvarande spårområde. Kommunen reserverar ingen mark i den fördjupade översiktsplanen för spårutbyggnad genom Partille centrum. Spårutbyggnad bedöms ge orimligt stora negativa konsekvenser för både befintlig bebyggelse och möjligheterna att utveckla Partille centrum till en tät blandstad. Spårutbyggnad i andra lägen bör utredas.

Under lång tid har det funnits planer på en överdäckning över E20 genom centrala Partille. Ny bebyggelse utefter motorvägen anpassas för att klara detta i framtiden. Kostnaderna är höga och det dröjer sannolikt flera årtionden innan projektet kan räknas hem ekonomiskt. Därför har denna fördjupade översiktsplan som förutsättning att motorvägen ligger kvar i sin nuvarande sträckning, men hindrar inte en framtida överdäckning.

3.7 Trafik, miljö och risker

Följande avsnitt beskriver kortfattat frågor som rör miljö, hälsa och risker. Djupare analys av förutsättningar, konsekvenser och rekommendationer för det fortsatta arbetet finns i ”Miljökonsekvensbeskrivning, till fördjupad översiktsplan för Partille centrum”.

Trafik

För att beskriva effekter och konsekvenser av planerna för centrum har WSP samhällsbyggnad tagit fram en trafikmodell (bil). Med hjälp av denna simuleringsmodell har genomförts analyser dels som nulägesanalyser (2006), dels som scenarier med utblick mot olika horisontår och alternativa förutsättningar/vägnät. De tillkommande ytor (BTA) för bostäder, handel och verksamheter som använts för beräkningarna är en grov uppskattning av framtida exploatering.

För trafikmodellen är utgångspunkten en genomsnittlig vardag (under ”vinterhalvåret”). Beräknade trafikflöden visar en nära överensstämmelse med trafikräkningar i anslutning till modellområdet och det finns därför goda skäl att tro att den aktuella trafikmodellen återger verkligheten på ett bra sätt.

Utredningsarbetet har omfattat tre skisserade framtidsscenarier baserade på den fördjupade översiktsplanens exploateringsplaner och kommunens nya bostadsbyggnadsprogram (2009-2012 med utblick mot 2015):

- Prognos för 2015: en etapp på väg mot 2020, för modellområdet tillkommer jämfört 2006 ca 85 000 m² bostäder, ca 21 000 m² för verksamheter samt ca 56 000 m² för handel o dylikt.
- Prognos för 2020: för modellområdet tillkommer jämfört 2006 ca 200 000 m² bostäder, ca 25 000 m² för verksamheter samt ca 63 000 m² för handel o d.
- Prognos för 2020 (K2020): visionen att öka andelen kollektivtrafikresor ingår som komponent i ett tilläggsscenario för 2020.

De skisserade planerna innebär att Partille skulle nå ca 41 000 invånare år 2020 (+24%). De två scenarierna 2015 respektive 2020 (ej K2020-scenariet) baseras på ett oförändrat resbeteende hos befolkningen – trafik-ökningarna beror således på en större befolkning, fler arbetsplatser, utbyggd handel etc.

I det studerade trafikmodellområdet skulle år 2020 bo ca 23 500 invånare och

arbeta nästan 9 100 personer (totalt +25% respektive +29% jämfört 2006). Dessa skulle i basscenariot där resbeteendena är oförändrade generera ca 80 200 bilresor (fordonsrörelser) en vanlig vardag (start- och/eller målpunkt i området, d v s exklusive genomfartstrafik) – detta innebär en trafikökning med ca 41%, alltså en betydligt kraftigare ökning än vad som motsvaras av befolkningsförändringarna. Detta har sin förklaring i att den stora utbyggnaden av handels- och servicerelaterade ytor, enligt modellen, medför en kraftig ökning av handelsinpendlingen till *trafikmodellområdet*; jämfört 2006 ökar denna inpendling med nära 70%, vilket naturligtvis också ökar trafiktrycket mot centrum ytterligare utöver vad befolkningsförändringarna ger.

I ett alternativt scenario för 2020 beräknas vilka effekter i vägnätet som erhålls om målbilden i K2020-arbetet kan uppnås; denna formuleras här som att år 2025 skall 40% av det sammanlagda resandet med bil och kollektivtrafik ske med kollektivtrafiken och att av detta mål har ca 50% uppnåtts år 2020 baserat på ett antagande om en progressiv utveckling av den ökande andelen kollektivtrafikresande. Jämfört oförändrade resvanor skulle nu genereras ca 68 900 dagliga bilförflyttningar och ca 26 700 kollektivtrafikresor – det senare nästan precis en tredubbling av det nuvarande resandet med kollektivtrafik. Trots den kraftiga ökningen av kollektivtrafikresande skulle antalet bilförflyttningar öka med ca 21% jämfört med idag (ungefär hälften jämfört basscenariot för 2020).

Partille kommun har precis som övriga kommuner i regionen skrivit under på Göteborgsregionens vision om att 40% av resandet ska ske med kollektivtrafiken år 2025 (K2020). Det är inte enkelt att kartlägga hur stor resandeandel kollektivtrafiken har idag i Partille. I relationen Partille – Göteborg är andelen arbetsresor i kollektivtrafiken 16,3% enligt Partilles kollektivtrafikutredning från 2007. WSP:s uträkningar visar på att den sannolika totala resandeandelen för kollektivtrafiken är ca 13,6% i relation till bilåkandet inom modellområdet (Partille tätort med Kåhög och Jonsered).

Trafikprognosen utgår från kommunens skisserade bostadsbyggnads-program samt utvecklingsplaner för Partille centrum där förhållandet bil/kollektivtrafik är 60/40 år 2025. Enligt uträkningen så krävs att antalet kollektivtrafikresor nästan tredubblas jämfört med idag för att uppnå målet om att kollektivtrafiken utgör 40% av den summerade bil- och kollektivtrafiken. Uträkningen utgår ifrån att ingen ökning sker genom ett ökat relativt resande i gruppen kollektivtrafikresenärer eller att resande förs över från gång- och cykeltrafik. Erfarenhetsmässigt kommer dock antalet resor öka också på dessa sätt vilket

innebär att kollektivtrafikens mål kan uppfyllas även med en något lägre minskning av biltrafiken än beräknat.

Om förhållandet 60/40 mellan bil och kollektivtrafik uppnås till år 2025 anger trafikanalysen att kollektivtrafiken kommer att öka med 293% och biltrafiken med 22% till år 2020. Detta ska ses i relation till att befolkningsökningen i trafikmodellområdet förväntas öka med 21%.

Några av de största trafikmängderna i Partille (exklusive E20) finns i anslutning till vägsystemet Kung Göstas Väg/Utbyvägen. Korsningen G:a Kronvägen/Kung Göstas väg trafikeras idag, en vanlig vardag, av ca 34 000 fordon. För en cirkulationsplats med 2 körfält i cirkulationen ger detta en belastningsgrad på ca 90% och en marginal för lite drygt 5% generell trafikökning innan korsningens kapacitet överskrids. Trots en viss avlastning av G:a Kronvägen i de tre framtidsscenarierna genom en alternativ in-/utfart till några av centrums parkeringsområden (via Stationsvägen/Yllegatan) beräknas korsningen i samtliga fall överskrida kapacitetstaket. Vid Eckens väg/Stationsvägen kommer, genom den ökade trafiken, att krävas signalreglering eller cirkulationsplats och cirkulationsplatsen i korsningen Utbyvägen/Kung Göstas väg behöver utökas till två körfält i cirkulationen. Framkomligheten längs Kung Göstas väg kan ändå förväntas bli dålig under högtrafik.

I Partille diskuteras en förbindelse mellan Göteborgsvägen och Utbyvägen, med koppling till motorvägen, i planeringen kallad ”Mellbyleden”. Denna skulle bland annat avlasta ”vägsystemet” Kung Göstas väg/Utbyvägen. Resultaten från trafiksimulering med en sådan visar också på en mycket tydlig trafikminskning längs dessa vägar: trafikbelastningen i korsningen G:a Kronvägen/Kung Göstas väg skulle år 2020 faktiskt kunna vara något mindre än idag (även med dagens färdmedelsfördelning).

Mellbyledens utformning kan påverkas av Trafikverkets planer för fler spår vid Sävenäs.

Med hjälp av en alternativ in-/utfart över Stationsvägen för centrum-trafiken (en del parkeringsytor flyttas också norr om Säveån) kan trafikökningarna längs G:a Kronvägen över Kyrktorget kanske begränsas till 5-10% i framtidsscenarierna – utan avlastning skulle denna ökning år 2020 annars kunna uppgå till över 60% (ca 11 000 fordon/medelvardagsdygn eller under högtrafik ca 1 100 fordon/tim, dagens trafikflöde ca 7 000 fordon/mvd respektive 700 fordon/tim).

I de östra delarna av Partille centrum planeras ett stort antal bostäder och en

kraftigt utökad handel. Detta gör att även Skultorpsmotet kommer att påverkas genom ökade trafikmängder. Idag har motet en god kapacitet med låg belastning, vilket gör att det finns utrymme för trafikökningar utan att framkomligheten påverkas i de flesta delar. I det PM som WSP samhällsbyggnad tagit fram angående Skultorpsmotet konstateras dock att utfarten från Gamla Kronvägen i den norra delen av motet behöver byggas om till cirkulationsplats för att säkra en god kapacitet.

Skultorpsmotet har idag inte en stadsmässig utformning och tar stora ytor i anspråk. Det går att på minska ner trafikapparatens utbredning genom att samla trafikplatsen i en ny rondell på den norra sidan av E20. Detta skulle frigöra mark västerut i ett attraktivt läge utmed E20. Till den nya cirkulationsplatsen skulle man kunna ansluta en lokalväg som går parallellt med motorvägen bort mot handelsområdet och den nya arenan.

På den södra sidan av E20 kommer inte framtida trafikökningar att leda till något behov av ombyggnad av Skultorpsmotet. Att samla ihop motet på den södra sidan är svårt att göra utan att kapaciteten överstigs.

Utredningen tar också upp möjligheten att på sträckan mellan Skultorpsmotet och Partillemotet bygga en påfart till E20 från det nya handelsområdet och arenan. Detta skulle avlasta de båda omkringliggande moten, men det behöver utredas vidare om det kan påverka trafikföringen på motorvägen negativt.

Kollektivtrafik

För att möta behoven från den ökande befolkningen och antalet sysselsatta, samt effekterna av trängselskatten i Göteborg och regionens satsning på K2020 behöver kollektivtrafiken utökas kraftigt. Partille har idag en väl utbyggd kollektivtrafik med såväl pendeltåg som busstrafik. Båda dessa trafikslag förväntas få ökad betydelse i framtiden. Pendeltågen kommer att förlängas för att få ökad kapacitet och när Västlänken är klar någon gång efter år 2028 ökar deras betydelse ytterligare eftersom nya målpunkter kan nås på ett enkelt sätt med pendeltågstrafiken.

Busstrafiken har alltid varit mycket betydelsefull för Partille och kommer så även att förbli i framtiden. Busstrafiken i de stråk som leder till eller förbi Partille Centrum förväntas fram till år 2025 öka med minst det dubbla. Kapaciteten i bussterminalen kommer att kunna öka i samband med utbyggnaden av Allum. Eftersom det redan idag finns vissa busslinjer som går direkt in mot Göteborg utan att passera bussterminalen förväntas kapaciteten i terminalen att räcka för

de kommande 15 – 20 åren.

Utmed Gamla Kronvägen finns det idag två hållplatser. I takt med att exploateringen ökar är det aktuellt med en översyn av såväl antalet hållplatser som lokaliseringen av dem. Antalet hållplatser är en fråga om tillgänglighet kontra hög reshastighet och det finns argument som talar för både för två och tre hållplatser.

I samband med utbyggnaden av Allum minskar torgytan på Kyrktorget. Frågan om hur Kyrktorget och Gamla Kronvägen i anslutning till torget utformas och regleras är inte enbart en fråga om trafik, men för kollektivtrafiken är det positivt med den avlastning som en bro över Sæveån och utformning av torgytan som Shared Space kan medföra.

Genom att bygga en bro över Sæveån som förbinder Gamla Kronvägen med Stationsvägen ges en möjlighet att dra bussförbindelser förbi stationen på södra sidan av spåren. I framtiden kan det bli aktuellt att av kapacitetsskäl dubbla vissa linjer som kan dras via Stationsvägen utan att behöva angöra bussterminalen.

En motorvägspåfart i anslutning till Östra centrum innebär att trafikmängderna på Gamla Kronvägen minskar samt att även belastningen i Partillemotet minskar. Detta är positivt för den kollektivtrafik som går utmed Gamla Kronvägen även om motorvägspåfarten i sig inte används av den dagliga busstrafiken. Motorvägspåfarten kan dock eventuellt användas som en del av en motorvägshållplats. En eventuell motorvägshållplats i anslutning till Partille centrum skulle med rätt utformning kunna användas av bussar på E20. Utrymmen kring Partille centrum är dock så begränsat att det är svårt att finna en plats som är tillgänglig med korta anslutningsvägar utan lokalgatorna skulle behöva användas i viss utsträckning.

Ett aktivt arbete med tillgänglighet för fotgängare och cyklister är också gynnsamt för kollektivtrafiken. Bra cykelvägar och säkra parkeringsmöjligheter för cykel i anslutning till stråk och hållplatser är en viktig del av resekedjan. Även etablerande av en bilpool i centrala Partille kan göra att fler inte behöver ha en egen bil.

Läs mer om kollektivtrafikens utvecklingsmöjligheter i utredningen *Kollektivtrafikutredning Partille centrum, januari 2012, SWECO*.

Rekommendationer

Trafikmängderna inom och i anslutning till planområdet är höga vilket medför buller och barriäreffekter. En utveckling i centrum innebär en ökad belastning på vägnätet, i synnerhet på Gamla Kronvägen om inga åtgärder görs för att hantera de förväntade trafikökningarna. Den fortsatta planeringen måste i första hand inriktas på att öka kollektivtrafikens andel, samt minska vägarnas barriäreffekter genom tillskott av nya och förbättrade tvärförbindelser för fotgängare och cyklister samt i andra hand tillskott av nya länkar i vägnätet så att trafiken kan fördelas jämnare över fler vägar. Vidare så bör planeringen inriktas på att minska ner på trafiksystemets storlek där det är möjligt för att hushålla med markresurserna så mycket som möjligt. I all planering bör tillgängligheten i gaturummet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik prioriteras.

Buller

Centrala Partille är till stora delar utsatt för vägtrafikbuller såväl som buller från tågtrafiken på Västra stambanan. Bullerstörda lägenheter finns framförallt längs väg E20 samt längs Gamla Kronvägen. Under år 2008 har bullerskärmar uppförts längs väg E20, från Partillemotet till Darostomten. En tillbyggnad av de befintliga husen på Parallellvägen har också utförts för att skapa slutna gårdar som fungerar som skärmar mot vägtrafikbullret.

Dagens bebyggelsestruktur karaktäriseras av att fler människor bor i tätorter samtidigt som boendetätheten minskat. Städerna breder ut sig geografiskt och antalet enpersonshushåll ökar. Statistiken visar att trafikarbetet ökat under en längre tid och prognoserna anger en fortsatt kraftig trafiktillväxt. För att långsiktigt kunna minska trafikarbetet/bilberoendet behöver vi arbeta med de övergripande strukturfrågorna. Ett sätt är att "förtäta" och skapa en ökad blandning av bostäder och verksamheter i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik. Funktionsblandade områden där bostäder, service och arbetsplatser integreras innebär en risk att fler människor utsätts för buller från trafiken och från olika verksamheter. För att på sikt kunna klara riksdagens miljökvalitetsmål "Begränsad klimatpåverkan" och "God bebyggd miljö" är det viktigt att använda marken i anslutning till befintlig infrastruktur även om det innebär att riktvärdena för trafikbuller inte klaras fullt ut. Kommunen

anser därmed att det är berättigat att bygga bostäder i Partille centrum även om bullersituationen är komplicerad.

Rekommendationer

Det går att bygga bostäder med god ljudstandard i bullerutsatta områden men bullerfrågorna måste beaktas tidigt i planeringen.

Nedan följer en checklista på överväganden som bör göras:

- tomtutredning
- bebyggelsens utformning
- minska bullret vid källan
- bullerdämpande åtgärder vid fasad
- tekniska speciallösningar

För Partilles del innebär det att bebyggelsestrukturen och utformningen påverkas av bullerproblematiken. Närmast E20 bör inte nya bostadskvarter förläggas utan här bör vara en randbebyggelse med kontor och handel som fungerar som bullerskärm. Bostadskvarteren bör också ha en ganska sluten struktur för att skapa en tyst innergård. Andra åtgärder är bullervallar, bullerplank och till exempel tyst asfalt. Gamla Kronvägen bör också få en annan utformning som leder till lägre hastigheter. En del av trafiken bör här omfördelas för att minska trafikflödena på vissa sträckor. I de fall som man inte kan skapa en tyst sida bör tekniska speciallösningar möjliggöra en etablering till exempel balkonger med skärmvägg i glas. Byggnaders placering kan också minska bullerpåverkan, till exempel är vinklade byggnadskroppar mindre exponerade för buller.

Luftmiljö

Miljö kvalitetsnormer gäller där människor vistas. Den senaste mätningen av luftföroreningar genomfördes under perioden 15 september 2008 till 15 januari 2009 vid Partillemotet. Miljö kvalitetsnormerna gäller över ett kalenderår vilket innebär att mätperioden är för kort för att man ska kunna dra definitiva slutsatser om normerna har överskridits eller ej.

Miljöförvaltningen Göteborgs Stad har jämfört med mätserier från permanenta mätstationer i Göteborg och gjort bedömningen att miljö kvalitetsnormerna inte har överskridits under 2008, varken för kvävedioxid eller för partiklar. I den tidigare rapporten från 2004 konstaterades det att det fanns stor risk att miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid överskreds för dygnsmedelvärdet, men inte för timme eller år.

Spridningsberäkningar för Partille tätort 2006 visade att miljö kvalitetsnormerna för årsmedelvärdet överskreds i direkt anslutning till E20. I övriga Partille överskrids inte normerna.

Beroende av bland annat klimatologiska faktorer och topografi kan samma mängd luftföroreningar få olika betydelse för luftkvaliteten. En av de faktorer som har störst betydelse för luftkvaliteten i en tätort är bebyggelsestrukturen. Gaturum med höga hus och långa kvarter ger sämre förutsättningar för ventilation och därmed högre halter av luftföroreningar. Om kvarteren omgärdas av parkmark eller om det är öppet mellan husen ökar möjligheten för luften att cirkulera vilket ger en bättre luftkvalitet.

Rekommendationer

För att bulleravskärma krävs en tät bebyggelsestruktur, detta kan innebära sämre möjligheter för luften att cirkulera. Miljö kvalitetsnormerna bedöms inte överskridas eftersom luftkvaliteten endast är undermålig närmast motorvägen men förbättras snabbt bara några meter ifrån vägen. Framtida bebyggelse, gångvägar och andra vistelseytor bör därför inte lokaliseras i direkt anslutning till motorvägen. Friskluftsintag bör placeras så högt upp som är praktiskt möjligt.

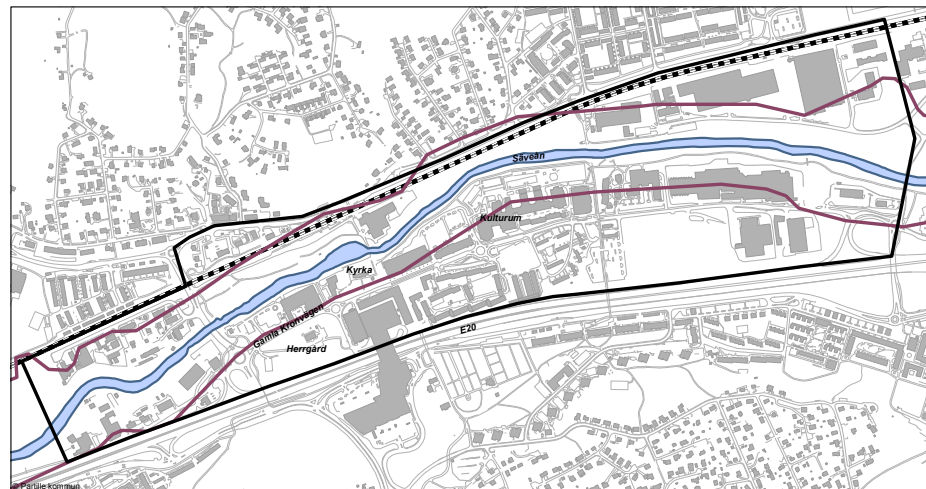
Farligt gods

Hela planområdet berörs av två primära transportleder för farligt gods Europaväg 20 och Västra Stambanan. Utbyggen mellan Mellbyleden och Partillemotet utgör en sekundär transportväg för farligt gods. På avstånd närmare än 150 m ifrån en led för farligt gods skall riskfrågorna utredas vid detaljplanering. Riskerna kan minskas genom ett antal åtgärder, såsom avskärmande skyddsvallar, särskild byggnadsutformning för att stå emot explosion, friskluftsintag vända ifrån farligt gods leden mm.

Rekommendationer

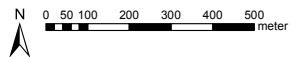
För att uppnå en tillfredställande risksituation måste persontätheten avvägas mot närheten till lederna med farligt gods. Vilken persontäthet som kan tillåtas hänger samman med bebyggelsestrukturen och byggnadsutformningen. En översiktlig riskutredning för Darostomten visar att en utformning med skyddsvallar kombinerat med parkeringsgarage i två våningar närmast motorvägen, handel och kontor 45 meter ifrån motorvägen och bostäder 70 meter ifrån motorvägen ger en acceptabel risksituation.

Vid fortsatt detaljplanering behöver riskfrågorna utredas ytterligare för varje delområde.



LÅG STABILITET, RISK FÖR SKRED & RAS

Plangräns
Gräns för stabilitetszon 1



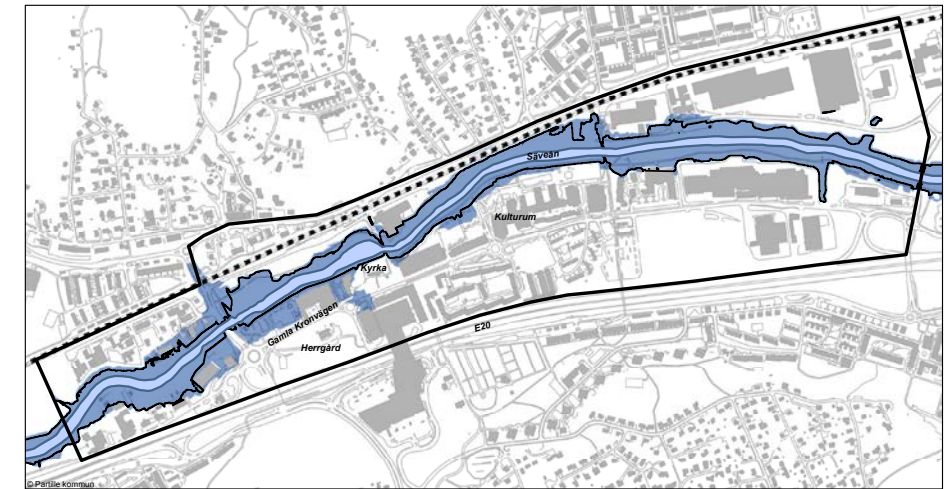
3.8 Markförhållanden

Geoteknik och skredrisker

Osäkerheten kring klimatförändringarna och dess påverkan är stor. Om medeltemperaturen fortsätter att stiga kommer det troligtvis innebära ökade regnmängder, främst under vinterhalvåret i västra Sverige. Det ökar utsattheten för ras, skred och erosion. Risken ökar kraftigt längs vattendrag. Centrala Partille är beläget inom Sävåns dalgång som karaktäriseras av mäktiga lager av lera mellan höjdryggar i norr och söder. Geotekniska undersökningar har utförts vid ett flertal tillfällen sedan 1960-talet. Området runt Sävåen är särskilt välstuderat. Stabilitetsförbättrande åtgärder i form av erosionskydd av stränderna och avschaktningar i slänterna mot ån har vidtagits.

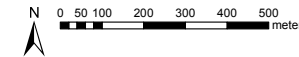
Rekommendationer

Uppfyllnader inom området bör undvikas såvida stabiliteten inte kan säkras genom att grundförstärka marken. Grundvattennivån i området får inte påverkas. Åtgärder för att förhindra sänkning av grundvattnet kan vara återinfiltration av dagvatten samt att se till att befintliga och framtida ledningsschakt inte är dränerande. Lokalt kan tätspontor som förhindrar grundvattentransport installeras. Kompletterande geotekniska undersökningar och stabilitetsutredningar krävs vid nya detaljplaner.



VATTENNIVÅER I SÄVÅEN

Plangräns
Hundraårsflödet
Hundraårsflödet +20%



Radon

Enligt markradonutredning som gjordes för kommunen 1989 är själva dalgången klassificerat som ett lågriskområde avseende radon.

Klimat/översvänningsrisker

På översiktlig kommunal planeringsnivå finns möjlighet till den helhetssyn som behövs för att kunna överblicka konsekvenser av klimat-förändringarna. Riskområden kan med grov penna pekats ut och strategiska beslut kan tas om vad som är önskvärt att göra med dessa områden. För att kunna bedöma omfattningen av en större översvämning i Partille centrum har en simulering om framtida översvämningar tagits fram. Analysen bygger på ett vattenstånd som inträffar en gång på 100 år. För Partille innebär detta ett flöde på 125 m³/s och en vattennivå i Säveån vid kommunhuset på omkring +14,8 meter över havet. Överkanten på det högvattenskydd som byggdes 2008 vid kommunhuset har en höjd på +15 meter över havet.

Rekommendationer

Huvudregeln är att all ny bebyggelse ska klara ett 100- års flöde och skyddsåtgärder i form av murar som vallar in Säveån ska undvikas. Inom strategiskt viktiga områden såsom i stationsområdet eller för att säkra befintlig infrastruktur kan skyddsmurar vara aktuellt för att möjliggöra ny bebyggelse. Murar ska då placeras så att det inte innebär en markavvattning, eftersom det är förbjudet mot markavvattning i Västra Götalands län. Markavvattning innebär att en fastighets lämplighet för bebyggelse ökas genom åtgärder som leder bort vatten, så att det inte kan rinna på sitt naturliga sätt. Vid uppförande av murar måste det tas i beaktande att det finns skredrisker eftersom området närmast Säveån är känsligt för belastningsökningar.

Föroreningar i mark

I Partilles centrala delar har förekommit och förekommer än idag industriell verksamhet. Det är ofta inom dessa områden som föroreningar i mark upptäcks. Markundersökningar och sanering har redan utförts inom delar av planområdet i samband med tidigare byggnationer, anläggningsarbeten mm. Efterbehandling har då skett till en nivå som accepterats utifrån dåvarande markanvändning. Detta kan betyda att ytterligare sanering behövs inom vissa områden beroende på kommande markanvändning.

Inom planområdet finns områden som konstaterats förorenade men som ännu inte sanerats, till exempel Partille 11:8 m fl i östra centrum. Många områden har undersökts och delvis sanerats som till exempel f d bensinstation vid Åtorget. Under åren 2007-2008 vidtogs omfattande saneringsåtgärder inom området kvarteret Kniven, dock inte i eller under befintliga byggnader där det kan finnas behov av ytterligare sanering i framtiden.

Rekommendationer

Det är viktigt att diskussionen om förorenad mark kommer in i ett tidigt skede av planprocessen. I arbetet med att åtgärda förorenade områden ingår många moment såsom fältundersökning, markteknisk utredning, riskbedömning, projektering och åtgärder. Ansvar för undersökning och saneringsarbeten regleras i miljöbalken. Efterbehandlingen av förorenade områden syftar till att långsiktigt minska risken för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö samt att minska mängderna och halterna av metaller och naturfrämmande ämnen i miljön.

Beroende på vad marken ska användas till ställs olika krav på hur höga halterna av kvarlämnade föroreningar får vara.

Bensinstationer

Vid Partillemotet och vid Skultorpsmotet finns bensinstationer lokaliserade. Det rekommenderade skyddsavståndet för bensinstationer är cirka 100 meter till bostäder såvida inte särskilda skyddsåtgärder vidtas.

Rekommendationer

Bensinstationen vid Skultorpsmotet bör flyttas till ett annat läge för att möjliggöra bostadsexploatering utmed Säveån.

3.9 Teknisk försörjning

Ledningar

Inom planområdet löper flera viktiga ledningar. I Gamla Kronvägen ligger kommunens VA- och dagvattenledningar med pumpstationer i höjd med Darostomten och Kung Göstas väg. Fjärrvärme, el och tele ligger parallellt med VA-ledningen. Dagvattenledningen har flera stick ner mot Säveån.

Längs motorvägens norrsida har Vattenfall och Partille Energi Nät AB högspänningsledningar. Byggnader får ej placeras närmre dessa än fem meter. 2009 drog Partille Energi Nät AB nya högspänningsledningar under Säveån och utefter järnvägens sydsida. Läget och djupet har anpassats för högvattenskyddande åtgärder vid Kung Göstas väg och för att följa intentionerna i den fördjupade översiktsplanen, om förbättrade tunnlar och en gång- och cykelbro norr om Partille 11:24. Ledningen kommer från Kåbäcken öster om planområdet och går till M1, en mottagningsstation utefter Gamla Kronvägen västra. Ledningar för tele och fjärrvärme går över Säveån vid broarna. Fjärrvärmekabeln som hänger under gångbron vid Shoddybron har vid högvatten en uppdämmande effekt och samtal förs mellan kommun och ägare av kabeln om en bättre placering.

De två gångtunnlarna under järnvägen har säkrats mot översvämning genom att nya pumpstationer har byggts. Anläggningen vid tunneln vid pendeltågstationen anpassas i läge för att inte hindra en framtida breddning av tunnelmynningen mot ån.

Dagvattenhantering

Dagvatten är ett samlingsnamn för nederbördsvatten och ytvatten. Det kan vara regnvatten, smältvatten, spolvatten eller framträngande grundvatten. I och med utbyggnaden av städer och tätorter har mängden dagvatten ökat. Orsaken är främst att stora ytor görs täta och hindrar vattnet från att tränga ner i marken. Under naturliga förhållanden tas dagvatten upp av växter eller renas när det rinner genom marken innan det når sjöar eller grundvatten. I en stad med många tak och stora hårdgjorda/asfalterade ytor rinner vattnet istället snabbt av på ytan. Fram till mitten av 1990-talet var det vanligt att samla allt dagvatten i slutna ledningar för att så fort som möjligt leda bort vattnet till ett vattendrag. Idag försöker man hitta en mer långsiktig dagvattenhantering där man tittar på vattenkvalité, stadsmiljö och kapacitet. Att lösa dagvattenfrågan är en förutsättning för att ny bebyggelse ska kunna växa fram.

Dagvatten kan innehålla betydande mängder föroreningar i form av tungmetaller, beläggningsmaterial och olja mm. Även dagvatten som via regn faller på byggnader med vissa tak- och fasadmaterier, till exempel koppar och zink utgör en miljöbelastning. Det är angeläget att genom olika åtgärder minimera mängden förorenat vatten som når sjöar och vattendrag. Att ta hand om dagvattnet i anslutning till den plats det uppstår, så kallat lokalt omhändertagande, ger både miljömässiga och ekonomiska fördelar.

Ökade regnmängder, både i omfattning och intensitet innebär en kraftig belastning på dagvattensystemet.

En översiktlig dagvattenutredning har tagits fram för att utreda möjligheterna att hand om dagvatten inom aktuellt område så att framtida eventuella översvämningars påverkan kan minimeras.

Dagvatten i Partille kommun leds i huvudsak obehandlat via diken, bäckar och vattenledningar till större vattendrag. Den slutliga mottagaren av i stort sett allt dagvatten i kommunen är Säveån.

Rekommendationer

I Partille förhindrar grundförhållandena infiltration av dagvattnet vilket innebär krav på fördröjningsåtgärder. För att minska flödes- och föroreningsbelastningen till Säveån bör åtgärder för lokalt omhändertagande av beaktas vid ny- och ombyggnationer i planområdet. Generellt i frågor om dagvattenhantering bör så långt som möjligt följande gälla:

- Omhänderta dagvatten så nära källan som möjligt
- Förebygg eventuella föroreningar av dagvatten redan vid källan
- Se dagvatten som en resurs
- Vidta åtgärder för infiltration, rening och fördröjning av dagvatten vid ny bebyggelse.

Åtgärdsförslag för respektive område listas nedan och är tänkta att användas som en utgångspunkt i en mer detaljerad dagvattenprojektering.

Område 1 och 2 (Eckens industriområde och Gamla Kronvägen väster)

Genom mindre åtgärder är det möjligt att få ett lokalt omhändertagande av dagvatten från takytor. Vid förtätning och ombyggnation kan de generella rekommendationerna gälla.

Område 3 (Partille Station och Stadsparken)

Vi anläggande av ny rondell och ombyggnation av Stationsvägen bör dagvatten från vägen omhändertas och renas i exempelvis reningsdiken innan det når Säveån. De bedöms vara möjligt att lokalt omhänderta dagvatten i området genom fördröjning, översilning och diken i stadsparken.

Område 4 (Partille Herrgård och kommunhuset)

Vid bebyggelse på det som idag är kommunhusets parkering bör möjligheten till gröna tak och fördröjning av dagvatten utredas.

Område 5 (Kvarteret Kniven)

Vid nybyggnation bör möjligheterna till infiltration, översilning och fördröjning detaljstuderas. Områdets närhet till Säveån gör att krav på rening av dagvatten bör ställas vid planering av nya anläggningar såsom vägar.

Område 6 (Centrum med Kyrktorget och Åtorget)

Området består idag till största delen av hårdgjord yta. Gröna tak är önskvärt för att fördröja takvatten.

Område 7 (Kulturum och gymnasiet)

I anslutning till arbetet med den nya generationsparken ges stora möjligheter för ett bra omhändertagande av dagvatten lokalt genom infiltration och fördröjning. Inom parkområdet bör runt 15% av markytan reserveras för omhändertagande av dagvatten från hårdgjorda ytor. Norr om Säveån finns en befintlig grönyta där järnvägens dagvatten skulle kunna omhändertas.

Område 8 och 9 (Bostadsområdet Gamla Kronvägen/Galoppvägen samt kvarteret Forellen)

Inga åtgärder föreslås då området är utbyggt och inga ytterligare byggnationer föreslås.

Område 10 (Partille 11:24 m fl)

Stora möjligheter finns för ett bra omhändertagande av dagvatten lokalt genom infiltration och fördröjning. Parkstråket kan anläggas med en vattenyta gemensamt med område 11. Bäckravinens sluttningar kan delvis användas som infiltrationsytor för dagvatten. För ett bra omhändertagande av dagvatten behövs en yta på cirka 7% av totalytan. Dessutom behöver cirka 15% av området vara någon form av grönyta där dagvatten delvis kan infiltrera. Vägdagvatten bör genomgå rening och fördröjning innan det når Säveån. På innergårdarna bör dagvatten från tak omhändertas med hjälp av grönytor och öppna vattenytor.

Område 11 (Partille 11:8 m fl)

På innergårdarna bör dagvatten från tak omhändertas med hjälp av grönytor och öppna vattenytor. Stora möjligheter finns för ett bra omhändertagande av dagvatten lokalt genom infiltration och fördröjning. Parkstråket kan anläggas med vattenyta som är gemensam med område 10. Dagvatten från parkeringsytor ska först ledas till en oljeavskiljare och därefter ledas till en grönyta för fördröjning och översilning för att fastlägga partiklar. Av hela områdets yta bör ca 10% avsättas till grönyta varav ca hälften av ytan avsätts till direkt omhändertagande av dagvatten i form av exempelvis öppna vattenytor.

Vägdagvatten bör genomgå rening och fördröjning innan det når Säveån. Generellt bör genomsläppliga markbeläggningar övervägas på hårdgjorda ytor.

Område 12 (Laxfiskevägens industriområde)

Det finns i huvudsak två alternativ för att lösa dagvattenfrågan inom området. Det ena innebär att ett område i den västra delen reserveras för dagvattenåtgärder. Detta bör vara cirka 10% av västra områdets yta och placeras i sydöstra hörnet. Det skall kunna omhänderta dagvatten dels från planerade byggnader och hårdgjorda ytor, dels dagvatten från det redan bebyggda östra området. Det andra alternativet innebär att den befintliga asfaltytan mellan området och Säveåns strandskydd utnyttjas till att fördröja dagvatten från hela området hårdgjorda ytor.





Genomförande

4

4.1 Genomförande

Den fördjupande översiktsplanen innebär stora och övergripande förändringar av Partille centrum. Genomförandet är komplext och spänner över mycket lång tid. Kommunen äger väldigt lite mark inom planområdet och utbyggnaden är därför i hög utsträckning beroende av marknadsutvecklingen, lokal efterfrågan, för bostäder och lokaler. Det förutsätter alltså en ekonomisk tillväxt som driver fram ett intresse att investera i det framväxande Centrala Partille. Idag finns mycket god marknad för handelslokaler, god marknad för bostäder men för kontorslokaler saknas det marknad i Partille.

I första hand planeras för en stor bostadsexploatering inom en tät stadsbebyggelse. Planen medger även stora nytillskott av handel, kontor, verksamheter och service. De stora förändringarna av Partille centrum förväntas till stor del genomföras under en 20 årsperiod. Den pågående markanvändningen är i olika omfattning styrande för tidsaspekterna i genomförandet av den fördjupade översiktsplanen.

Utveckling av Centrala Partille kräver samverkan, investeringar och genomförande från både offentliga och privata aktörer. För att uppnå den fördjupade översiktsplanens mål och få bästa möjliga resultat är det viktigt att detaljplanering och byggnationer samordnas och sker i rätt ordning. Kommunens roll som planerande och samordnande organ blir mycket viktigt. Utbyggnaden av centrum kommer att ske i ett flertal detaljplaner som måste samordnas för att uppnå ett bra helhetsresultat. Exempelvis kommer tre nya detaljplaner att mötas i den punkt där en ny bro över Sävån landar i Yllegatans förlängning.

I det kommunala åtagande ingår att säkerställa hög framkomlighet i genomgående stråk. Det behövs god beredskap och stora satsningar från kommunen för att planera och genomföra infrastruktur och allmännyttiga investeringar i området i takt med delområdenas utbyggnad. Det gäller såväl gångbroar och tunnlar i nord-sydlig riktning som upprustning av Gamla Kronvägen. Gamla Kronvägen ska hålla en hög status och fungera som ett sammanhållande stråk varför det är särskilt viktigt med planering av utformningen där. En separat utredning kring Gamla Kronvägens utformning ska göras. Planen innehåller även nya stråk längs Sävån, söder om järnvägen och även en bro över till Yllegatan i syfte att öka tillgängligheten till de centrala delarna.

Offentliga platser måste byggas ut i takt med att centrum förtätas. Ett viktigt

inslag i den nya stadsbilden är generationsparken som är planerad läns Sävåns södra sida.

Den planerade utbyggnaden av volymhandel och arena innebär hög trafikbelastning på såväl det övergripande trafiknätet som det lokala. Ombyggnad av motorvägsmoten kan bli aktuella som en följd av exploateringen i området.

Den stora planerade utbyggnaden av bostäder och lokaler i planområdet föranleder en översyn av den tekniska försörjningen. Kapaciteten i befintlig infrastruktur för el, fjärrvärme, dagvatten och VA mm. behöver utredas och behovet av nybyggnation fastställas. Beträffande elförsörjning finns en god beredskap, för fjärrvärme krävs utbyggnad.

Kommunen räknar med att få en kontinuerligt växande efterfrågan på lokaler och bostäder. Det inledande skedet i genomförandeprocessen är dock mycket viktigt för att skapa förutsättningarna för en bra expansion. För att bygga upp attraktionskraften för boende i nya Partille centrum måste en viss tröskel passeras. Genomförandet av den fördjupade översiktsplanen bör inledas med byggnationen av butiker och bostäder kring Kyrktorget samt blandstad i den östra delen. I stor utsträckning saknas goda boendemiljöer idag varför kvaliteten i boende måste skapas inom varje projekt. En ny handelsplats och en arena i de östra delarna bedöms i sig skapa en attraktionskraft som inte bara gynnar handel utan ger förutsättningar för god utveckling av den lokala bostadsmarknaden. Skapandet av goda vistelsemiljöer i anslutning till nya bostäder invid Sävån bör prioriteras. Kommunen ska också prioritera en uppgradering av allmänna platser, parker och gaturum för att utveckla vistelsemiljön i och i kring Partille centrum.

Bebyggelsen kring Sävån kan rätt utformad bidra till etablering av bostäder, butiker, och evenemanglokaler i närheten. Med ett större befolkningsunderlag i centrum skapas successivt efterfrågan och förutsättningar för ett utvecklat stationsområde med ett begränsat utbud av småbutiker som komplement till Kyrktorget. Utvecklingen av kontor får avvakta etablering av bostäder och handel. Områden för parkering, ska byggas ut i takt med nyetablering av bostäder och verksamheter och i möjligaste mån placeras så att de avlastar centrumområdet från biltrafik.

Med utgångspunkt i den fördjupade översiktsplanen har några detaljplanearbeten påbörjats, enligt lista nedan.

- 1 Kyrktorget, expansion av Allums köpcentra
- 2 Stationsvägen, ny infart från Kung Göstas väg och bro över Säveån
- 3 Östra Centrum, bostäder, arena och handel
- 4 Gymnasiet, omDispositionering av skollokaler, nya bostäder
- 5 Kvarteret Kniven, bostäder och eventuellt verksamhetslokaler

Kyrktorget

Expansionen av handel för med sig en ökande trafik vilket förutsätter utbyggnad av nya parkeringar. Projektet är beroende av den nya förbindelsen från Kung Göstas väg via Stationsvägen till en ny bro över till Yllegatan.

Östra Centrum

Volymhandel, arena och bostäder kommer ha en lång utbyggnadstid. Arenan har politisk prioritet och ligger tidigt i genomförandet. Volymhandeln har en god marknad idag och sannolikt blir det en relativt snabb utbyggnad som dock måste koordineras med utbyggnaden av bostäder. Bostadsbyggnationen kommer bli utspridd över flera år då efterfrågan på bostäder inte är så stor att alla nya bostäder kan erbjudas samtidigt.

Gymnasiet

Gymnasiet ägs av Partillebo och det finns ett behov av bättre lokaleffektivitet. I samband med det kan ytor frigöras för en god mängd bostadslägenheter inom fastigheten. Området kommer att innehålla en generationspark vid Säveån som ska vara väl tillgänglig för allmänheten. Området gränsar till flera av de andra planerade projekten och görs liksom Kyrktorget beroende av en ny bro över Säveån. Parken bör komma tidigt i genomförandeprocessen.

Kvarteret Kniven

Kvarteret har ett strategiskt läge vid pendeltågsstationen. Det har förekommit olika idéer till innehåll i kvarteret. Ur den fördjupade översiktsplanens perspektiv är det viktigt att området får ett innehåll och en utformning som bidrar till att förbättra miljön kring pendeltågsstationen. Planering och utbyggnad måste samordnas mellan kvarteret Kniven och den Stationsvägen och den nya bron över Säveån.

Exploateringskostnaderna för utbyggnad av den fördjupade översiktsplanen ska fördelas mellan berörda exploatörer och kommunen. Exploateringskalkyler och andra ekonomiska beräkningar ska ske på detaljplanenivå.





Underlagsmaterial och ordlista

5

5.1 Underlagsmaterial

Del 1 Förslag

Gestaltungsförslag, illustrationer, Anna-Johanna Klasander, Sara-Louise Bergkvist, Lina Gudmundsson, White arkitekter AB

Underlag texter Kyrktoget och Åtorget, Johnny Carlson, C&S Carlson & Svensson Arkitekter AB

Del 1 Bakgrundsmaterial till analyskapitel:

Platsanalys och analys mentala kartor: Anna-Johanna Klasander, Susanne Clase m fl White arkitekter

Ungdomars rörelsemönster och aktiviteter: Christina Thorén och Sara Edman, lärare på Lexby skola

Ungdoms- och demokratiprojekt 2008: Harri Mäkinen, Projektledare och fältsekreterare Partille kommun

SWOT-analys och framtidsvision: Björn Fallström, Mika Määttä m fl Sweco architects AB

Riktlinjer miljö- och hälsa, Anna Stjernholm och Isabella Helge, Miljö- och hälsoskyddsinspektörer

Barnkonventionen och en jämställd samhällsplanering, Emmali Jansson Norocnsult AB

Del 2 Miljökonsekvensbeskrivning:

Norconsult AB Niklas Egriell, Sigrid Häggbom m fl

Specialutredningar (bilagor till utställningshandling):
Miljöbedömning, 2008, Samhällsbyggnadskontoret

Tekniskt PM Partille: Trafikplan Centrum Trafikmodell och trafikprognoser, april 2009 rev D, WSP Samhällsbyggnad Henki Refsnes

Tekniskt PM Partille: Skultorpsmotet, alternativa utformningar och trafikanalys juni 2011 rev D, WSP Samhällsbyggnad Henki Refsnes

Kollektivtrafikutredning Partille centrum, januari 2012, SWECO

Riskbedömning avseende farligt gods på E20 förbi Darostomten (bilaga till MKB) april 2009, Norconsult Herman Heijmans

Dagvattenhantering i fördjupad översiktsplan för Partille centrum, januari 2010, WSP Enviromental Mira Andersson Ovuka, Anders Holm

Medborgardialog, april 2009, Samhällsbyggnadskontoret

Övrigt underlag:

Befolkningsprognos 2007-2017, Samhällsbyggnadskontoret Partille kommun

Den ideala bytespunkten, Gehl Architects och K2020-projektet 2007

E20 bullerskyddsåtgärder centrala Partille, förstudie 2003, Vägverket

Göteborgsregionens infarter, designprogram, 2008, Vägverket

Kulturmiljöer i Partille kommun, Lindholm restaurering AB på uppdrag av kultur- och fritidsnämnden 2002

Lär känna din ort- metoder att analysera orter och stadsdelar, Boverket 2006

Om rädsla, stadsbyggande och urbanitet, Bo Grönlund 2002

Partille Lokal K2020, Partille kommun 2008

Strukturbild för Göteborgsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund maj 2008

Trafikbuller och planering III , Ljudkvalitetspoäng, Ingemansson,
Miljöförvaltningen Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län

Trygghetsvandring- en manual, Göteborg stad, Tryggare och Mänskligare
Göteborg

Vision 2020 – övergripande mål för Partille kommun

Översvämningsmodellering av Säveån, 2008 Norconsult

Översiktsplan för Partille kommun, 2006

Bilder, kartor och foton:

Anna-Maria Ceder
s. 88, vänster bild

Anna de Laval
s. 10, höger bild
s. 21, 50
s 89 höger bild

Kanozi Arkitekter AB
s. 85

Lexbyskolan, 8E
s. 14, vänster bild
s. 88, höger bild

Sweco architects AB
s. 32, s 55, s 56

Linda Wetter, samhällsbyggnadskontoret
s.28

Rstudio for architecture AB
s. 43

Tengbom s. 36

Ungdoms och demokratiprojekt
s. 69

White Arkitekter AB
s. 8, s. 14, s. 19, s. 28 vänster bild
s. 39, s. 57-64

Upphovsmän till övriga foton, illustrationer och 3D-bilder är följande tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret, Alexander Danilovic, Sofie Bårdén, Viveca Risberg och Karin Telldén. Kartor, ortofoton och foton får inte reproduceras utan samhällsbyggnadskontorets tillstånd. Kartor och flygfoton är godkända ur sekretessynpunkt för spridning, Lantmäteriet 2009-04-14.

5.2 Ordförklaringar

Samhällsbyggnadskontorets definitioner av olika begrepp använda i översiktsplanen:

Barriäreffekt - Handlar i stadsbyggnadssammanhang om framförallt de tunga infrastrukturstråkens hämmande effekt på rörelser tvärs stråken.

Blandstad - En tät och funktionsintegrerad bebyggelsemiljö där boende inom gångavstånd kan nå ett flertal funktioner alltifrån affärer, arbetsplatser till kulturella och sociala mötesplatser.

Dagligvaror - Livsmedel, kemiska/tekniska produkter, blommor, tobak/tidningar.

Detaljhandel - Sista ledet i distributionskanalen, från producent till slutlig konsument. Detaljhandeln förmedlar två huvudvarugrupper; sällanköpsvaror och dagligvaror.

Exploateringstal - Ett mått på täthet i bebyggelse. Talet beräknas genom att den bebyggda ytan delas med storleken på en avgränsad markyta runtomkring. Den bebyggda ytan består av summan av alla våningsplans storlek i en byggnad.

Externhandel - Handel lokaliserad utanför stadskärnan eller bostadsområden, trafikorienterad och med stor andel parkeringsplatser.

Fackhandel - Sällanköpshandel och specialbutiker för olika slags dagligvaror.

Förort - Ett avgränsat samhälle eller bostadsområde inom en större stadsregion. Förorterna tillkom som motvikt till den täta stadsbebyggelsen och uppfördes i regel på billigare mark och på pendlingsavstånd från stadscentrum. Som regel har förorterna ett eget centrum, men är starkt beroende av den större stadens utbud av arbetstillfällen och service. En förort karaktäriseras oftast av att flertalet av dess invånare regelbundet vistas i den närliggande staden.

Förstad - Efter tyskans *Vorstadt*, stadsdel eller samhälle som ligger omedelbart utanför eller i utkanten av en större stad. Ursprungligen avsågs en bebyggelse på utsidan av en befäst stads murar. Då begreppet syftar på äldre stadsbebyggelse omfattar begreppet förstaden en mer funktionsintegrerad stadsstruktur än det modernare begreppet förort.

Generationspark - En park som med sina olika aktiviteter ska kunna användas av olika åldrar och vara en naturlig mötespunkt över generations- och kulturgränser. Här kan till exempel finnas skateboardpark, lektyor med gummiasfalt, utomhusgym, torg med boule- och schackspel.

GR - Göteborgsregionens kommunalförbund, är en samarbetsorganisation för 13 kommuner i Västsverige. GR:s uppgift är att verka för samarbete över kommungränserna och vara ett forum för idé- och erfarenhetsutbyte inom regionen. Verksamheten inom GR ska vara till kommunal nytta, samtidigt som den ska stärka regionen nationellt och internationellt. GR är ett av Sveriges fyra kommunförbund och är regionplaneorgan enligt Plan- och Bygglagen.

K2020 - Projektet är en långsiktig vision för attraktiv kollektivtrafik i Göteborgsregionen. År 2025 ska andelen resor som görs med kollektivtrafiken ha ökat från dagens 25 procent till 40 procent.

Kommersiell service - Apotek, aystembolag, post, frisör mm.

Koppling - Del i vägnätet som förbinder olika områden, kan vara en gata, bro eller tunnel.

Kranskommun - Ett informellt begrepp som normalt avser mindre kommuner som ligger i anslutning till en större och vars bebyggelse ingår i en gemensam tätort.

Länk i gatunätet - Vägsträcka som förbinder gator.

Monolit - Större föremål, kan vara eller upplevas massivt, t ex ett monument eller stora klippblock, används i överförd bemärkelse på byggnad.

Målart - En art som pekats ut när Natura 2000-området bildades. Arten är knuten till just detta Natura 2000-område.

Natura 2000 - Värdefull natur i EU samlas i Natura 2000-nätverket. Sverige har utsett närmare 4 100 områden till nätverket. Säveån är ett Natura 2000-område.

Regiondelscentrum - Regionkärnan eller den regionala kärnan avser de centrala delarna av Göteborg enl. GRs definition. Partille centrum är ett regiondelscentrum enl. samma definition.

Stockholmsregionen har en annan definition där Regional kärna avser regionala stödjepunkter som Solna, Flemmingsberg eller Täby.

När vi vill tala om Partilles potential för att komplettera centrum bör vi därför använda regional stödjepunkt eller regiondelscentrum för att undvika missförstånd.

Samhällsservice eller offentlig service - All offentligt finansierad service
Social service: Skola, barnomsorg, äldreomsorg

Sedum - Det latinska samlingsnamnet för en mängd olika fetknopps- och fetbladsarter. Tillsammans med mossor är dessa perfekta att utnyttja på takytter eftersom de är mycket torktåliga och kan leva i mycket tunna och magra jordlager. Används på tak för att minska risken för översvämningar vid häftiga regn, dämpa buller, isolera och spara energi samtidigt som sedum är estetiskt tilltalande att se på.

Stjärntrafik - Benämning för kollektivtrafik med samordnade tider från terminalen vilket underlättar för snabba byten mellan olika linjer

Sällanköpsvaror - Varor man köper mer sällan. Kläder, fritidsvaror, hemvaror, elektronik, bilar.

Timglashållplats - En hållplats utformad så att trafiken bromsas upp eller stannar när en skymmande buss står på hållplatsen. Utformningen ökar tillgängligheten för funktionshindrade och busstrafiken får ökad prioritet i gatusystemet.

Volymhandel - Handel med tunga och skrymmande varor.

Årummet - Ett uttryck som visar att Säveån är mer än ett vattendrag, inkluderar strandbankar, vegetation och promenadstråk. Det är en miljö som delas av människor och djur- och växtlivet.

Naturvårdsverkets förklaring till KM och MKM:

KM - Markkvaliteten begränsar inte val av markanvändning. Alla grupper av människor (barn, vuxna, äldre) kan vistas permanent inom området under en livstid. De flesta markecosystem samt grundvatten och ytvatten skyddas.

MKM - Markkvaliteten begränsar val av markanvändning till exempelvis kontor, industrier eller vägar. De exponerade grupperna antas vara personer som vistas i området under sin yrkesverksamma tid samt barn och äldre som vistas i området tillfälligt. Markkvaliteten ger förutsättningar för markfunktioner som är av betydelse vid mindre markanvändning till exempel kan vegetation etableras och djur tillfälligt vistas i området. Grundvatten på ett avstånd av ca 200 meter från området och ytvatten skyddas.

Fördjupning av kommunens översiktsplan för centrala Partille, Partille kommun, Västra Götalands län

Utställningshandlingar daterade 2011-08-30

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet är en del av översiktsplanen och ska därför fogas till planen då den antagits. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande ska framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära (LIS) lägen inte är förenlig med 7. kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen har 2009-07-03 avgett ett samrådsyttrande över fördjupning av översiktsplanen. Fördjupning av översiktsplanen har därefter bearbetats, kompletterats och förtydligats. Många samrådssynpunkter har därmed tillgodosetts. Vissa frågeställningar kvarstår. Länsstyrelsen inriktar sitt granskningsyttrande i huvudsak på de frågor, som ska tas upp enligt 3 kap 16 § plan- och bygglagen.

Allmänt om förslaget

Allmänt vill Länsstyrelsen framhålla att fördjupning av översiktsplan på rimligt sätt uppfyller plan- och bygglagens krav på innehåll.

Länsstyrelsen anser att ambitionerna att gå från ett centrum med mycket mark reserverad för verksamhetsområden till ett mer stadsmässigt centrum med en blandning av bostäder, handel och arbetsplatser är goda. Det kan bidra till att skapa den levande och attraktiva förstad kommunen har som vision.

Partille centrums begränsade yta mellan motorväg och järnväg, med Säveåns dalgång däremellan, innebär dock en komplex problematik som måste hanteras i framtida planering för att det som föreslås inte påtagligt ska skada riksintresset för kommunikationer eller riksintresset för naturvård. I områdena utmed riksintresset för kommunikationer, Västra Stambanan, krävs att tillräcklig yta avsätts och säkerställs för nödvändig utveckling av riksintresset. Likaså krävs tillräckliga buffertzoner kring Säveån, riksintresse för naturvården och Natura 2000-område.

Även när det gäller miljökvalitetsnormer, hälsa och säkerhet och risken för olyckor, översvämning eller erosion kan Länsstyrelsen inte utifrån nu kända förutsättningar utesluta att det som planeras kan komma att leda till ett eventuellt senare ingripande enligt 11 kap. 10 § PBL. Den stora utbyggnad som förslaget innebär med ytterligare handel, evenemangshall och många bostäder kan generera ett ökat antal bilresor och en försämring av luftkvaliteten. Vad gäller hälsa och säkerhet måste bullerproblematiken hanteras på ett tillfredsställande vis i samtliga kommande planer. Även

risker med farligt gods och förorenad mark är inte tillräckligt utredda än. När det gäller risken för olyckor, översvämning och erosion krävs tillräckliga klimatanpassningsåtgärder, med beaktande av de höga naturvärdena i Säveån, för att säkerställa att riskerna kan hanteras.

Utifrån ovanstående bedömer Länsstyrelsen broarna över Säveån och *kvarteret Kniven* som särskilt problematiska, men möjligheten att hantera bullerfrågan inom centrala Partille har redan också visat sig besvärlig vid *Kyrktorget*, som detaljplaneras parallellt med föreliggande fördjupning av översiktsplanen.

Kommunen har en utmaning i fortsatt planeringen att påvisa att det som föreslås inte blir olämpligt med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap. 10 § PBL.

Natura 2000-område/riksintresse för naturvården enligt 3 kap. 6 § MB

Säveån är Natura 2000-område och av riksintresse för naturvården. Dess naturvärden och betydelsen av sammanhängande naturmark längs med ån redovisas på ett bra sätt i planhandlingarna. Det är positivt att området närmast ån har avsatts som naturmark. Det är dock viktigt att denna gröna zon är tillräckligt bred så att det finns förutsättningar för att bibehålla skuggande lövträdvegetation längs med ån. Detta bör studeras närmare i samband med att detaljplaner för respektive område utarbetas. De aspekter som lyfts fram i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) ska beaktas i kommande detaljplanearbete. När det gäller Natura 2000 ska en helhetsbedömning göras. Även inom Göteborgs kommun planeras och byggs broar, nya byggnader m.m. i Säveåns närhet. Det är därmed särskilt angeläget att sammanhängande områden med naturmark längs ån säkerställs.

De geotekniska förutsättningarna är inte helt utredda i fördjupning av översiktsplan. Markstabiliserande åtgärder kan medföra ingrepp i både

mark- och vattenmiljöer, vilket har stor betydelse för hur naturvärdena påverkas. Konsekvenserna av planförslaget kan därför bedömas först när geotekniken är utredd.

Parallellt med arbetet med en fördjupning av översiktsplan för centrala Partille har kommunen tagit fram ett programförslag för en bro över Säveån. Förslaget att anlägga en vägbro över Säveån medför en exploatering av naturmiljöerna i och vid Säveån. Länsstyrelsen har, 2011-10-17, yttrat sig över programförslaget. Länsstyrelsen bedömde då, liksom nu, att det finns risk för påtaglig skada på Natura 2000-område och berörda riksintresse för naturvård samt riksintresse för kommunikationer.

Inom *kvarteret Kniven* planeras nya byggnader nära ån. Platsen är belägen i anslutning till en smal sektion i ån och området är översvämningsskänsligt. Omfattande exploatering nära ån här bedöms som tveksam. Som i övrigt längs Säveån är det väsentligt med en tillräckligt bred zon med naturmark längs med ån.

En särskild skötselplan för park- och naturmarken i Partille centrum bör tas fram i samråd med naturvårdssakkunnig.

Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB

Fördjupning av översiktsplan berör Västra Stambanan, Partille station samt E20, som alla är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB. Exploatering nära väg och järnväg får inte negativt påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av infrastrukturplanläggningarna.

Västlänken är finansierad i Västsvenska paketet och planeras för ett genomförande. Det betyder att den kortväga persontrafiken i Västsverige behöver kunna utvecklas tillsammans med godstrafik och långväga persontrafik på Västra Stambanan. På lång sikt kan det därför finnas behov av ökad spårkapacitet på Västra Stambanan sträckan Göteborg–

Alingsås, och då särskilt sträckan Göteborg–Partille. Vid en utbyggnad till fyra spår skulle järnvägsområdets bredd öka med ca 15 meter. Det går idag inte att säga vilken sida som är aktuell för en eventuell utbyggnad. Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att i fördjupning av översiktsplan säkerställa 15 meter på var sida om järnvägsområdet för spårutbyggnad genom att inte planera för annan byggnation där. Genom att göra det säkerställer kommunen en utveckling av riksintresset till dess att det blir aktuellt för att ta fram en förstudie eller att på annat sätt klargöra de fysiska behoven. För närvarande säkerställer inte fördjupning av översiktsplan en kommande utbyggnad av Västra stambanan och risk finns således för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer.

Vad gäller E20 är det viktigt att mark i anslutning till trafikplatser värnas för framtida utveckling av infrastrukturanläggningen. I fördjupning av översiktsplan redovisas ett Mellbymot som tillsammans med en Mellbyled skulle kunna avlasta bland annat Partillemotet. Även ett Skultorpsmot redovisas. Ett nytt mot bör studeras i ett större sammanhang än inom gränsen för fördjupning av översiktsplan för centrala Partille. Behovet av kopplingar till regionala och nationella vägar söder och norr om E20 är en viktig del i en sådan studie.

Hälsa och säkerhet

Översiktsplanen är inte så detaljerad att avvägningar vad gäller hälso- och säkerhetsaspekter kunnat göras till den detaljeringsnivå, som krävs vid senare detaljplaneläggning. Översiktsplanen bedöms, utifrån kända förutsättningar och detaljeringsgrad, att kunna medföra vissa problem avseende människors hälsa eller säkerhet som i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. 10 § PBL.

Länsstyrelsen bedömer, med hänsyn till det centrala och väl kollektivtrafikförsedda läget, att det är rimligt att använda Boverkets tillämpningsförslag för avsteg från riktvärdena för trafikbuller inom planområdet. Utgångspunkten bör dock vara att förlägga bostäder där

man klarar riktvärdet 55 dBA ekvivalent nivå utomhus vid fasad. Det är viktigt att man vid planeringen ser över var det finns förutsättningar att bygga bostäder så att man verkligen inte kommer över 65 dBA på utsatt sida och att man verkligen klarar tyst eller åtminstone ljuddämpad sida för alla bostäder, även på de övre våningsplanen. Bostäder ska inte planeras närmare bullerkällorna än att detta klaras. För område 6, *Centrum med Kyrktorget och Åtorget*, som kommit ett steg längre i planeringen genom att ett förslag till detaljplan tagits fram synliggörs problemet med buller i centrala Partille. En bullerutredning har upprättats i samband med planarbetet. Bullerberäkningarna visar att ett stort antal av lägenheterna inte klarar tyst (högst 45 dBA vid fasad) eller ljuddämpad sida (45-50 dBA), vilket är en förutsättning som bör klaras för att bostäder ska få uppföras i riktvärdesöverskridande områden.

Länsstyrelsen anser att underlaget vad gäller förorenad mark är tillräckligt för en fördjupning av översiktsplan. Förekomsten av förorenad mark behöver dock utredas mer för områdena i det fortsatta planarbetet. Markförhållandena inom *kvarteret Kniven* är särskilt problematiska varför det är tveksamt om det är lämpligt att bygga bostäder här. Marken i *kvarteret Kniven* är förorenad men har sanerats till viss del. Länsstyrelsen känner inte till att det gjorts någon riskbedömning av området med avseende på bostäder. De riskbedömningar som är utförda är gjorda med avseende på kontor, småindustri, kafé och liknande. För den sanering som genomförts fick kommunen bidrag från Naturvårdsverket. Ett villkor för bidraget var att marken inte skulle öka i värde på grund av saneringen, vilket är fallet om den bebyggs med bostäder. Om kommunen nu ändå väljer att gå vidare och bygga bostäder här kommer Naturvårdsverket pröva om bidragspengarna ska krävas tillbaka (maximalt ca. 20 miljoner kronor). Till detta skulle även komma ytterligare kostnader för att sanera färdigt området så att det kan bli lämpligt för bostäder. Dåvarande Räddningsverket finansierade 2,1 miljoner kronor för skredförebyggande åtgärder, men dessa är inte dimensionerade för att bygga bostäder på marken. Det största problemet med förorenade massor finns för närvarande under erosionskyddet nere mot ån där det finns en hel del

föroreningar kvar. *Kvarteret Kniven* är även mycket bullerutsatt varför det är tveksamt med bostäder här även utifrån den aspekten. Ett specialritat hus för området har tagits fram för att visa på möjligheterna att hantera bullerfrågan. Huruvida det specialritade huset också löser frågor med bäring på närheten till riksintresset för kommunikationer och Sävån är oklart. Likaså är trygghetsfrågan, enligt fördjupning av översiktsplan en av de tre huvudfrågorna för hela centrala Partilles framtid,¹ väldigt viktig att ha med sig i planeringen just på den här platsen i närheten av tågstationen.

Fördjupning av översiktsplan kan bli mer enhetlig vad gäller beskrivningen av fortsatt arbete per område.² Endast för ett fåtal områden beskrivs att hänsyn ska tas till risker med transporter av farligt gods då det ligger i anslutning till antingen Västra stambanan eller E20. I stort sett alla områden berörs. Preliminära riskbedömningar har gjorts för område 11 (*Darostomten*) och område 5 (*kvarteret Kniven*). Länsstyrelsen kommer att kunna bedöma riskerna först i ett detaljplaneskede. Några slutsatser kan och bör inte göras i detta tidiga skede.

Miljökvalitetsnormer enligt 5 kap. MB

I den framtida planeringen av bostäder är det med hänsyn till luftmiljön viktigt med tillräckligt avstånd mellan bostäder och väg E20. Det är dessutom viktigt att gaturummen inte sluts i så stor omfattning att spridningsförhållandena inte blir tillräckliga för luftföroreningar orsakade av fordonstrafiken.

För Sävån gäller miljökvalitetsnormer enligt förordningen om MKN för fisk och musselvatten samt enligt förordning om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön. Den aktuella vattenförekomsten i Sävån har måttlig ekologisk status och normen är god ekologisk status senast

1 De övriga huvudfrågorna som identifierats är hållbarhet och identitet.

2 Avsnitt 2.6 *Förslaget områdesvis*.

2021. Miljöförbättrande åtgärder bedöms behövas både beträffande vattenkvalitet och den fysiska miljön för att god ekologisk status ska kunna uppnås. MKN ska beaktas i samband med att detaljplaner utarbetas.

Risken för olyckor, översvämning eller erosion

Fördjupning av översiktsplan innehåller en rekommendation om att kompletterande grundförstärkningsåtgärder krävs vid nya detaljplaner.³ Länsstyrelsen anser att även stabilitetsförhållanden ska klarläggas i samband med att nya detaljplaner tas fram i syfte att bestämma markens lämplighet. Rekommendationen bör omformuleras.

Fördjupning av översiktsplan innehåller också rekommendationer avseende klimatanpassningsåtgärder.⁴ I det sammanhanget är det viktigt att belysa skredrisker, då områden i anslutning till Sävån kan vara stabilitetsmässigt känsliga för belastningsökningar. Avseende rekommendationer av detaljerad stabilitetsutredning bör dessa numera utföras enligt IEG (Implementeringskommissionen för Europastandarder inom Geoteknik) *Rapport 4:2010* eller *Rapport 6:2008*.

Råd och synpunkter i övrigt

Trafik

Centrala Partille är en knutpunkt i K2020. För att nå målen i K2020 är en mycket god tillgänglighet till en attraktiv kollektivtrafik helt avgörande. Idag och även i planförslaget tillåts bilen ta stor plats i trafiksystemet, trots målen i K2020 och det utmärkta kollektivtrafikläget. Länsstyrelsen bedömer att det kan bli framkomlighetsproblem för samtliga trafikslag i centrala Partille om planförslaget genomförs i sin helhet. Det grundläggande problemet är den ojämn fördelade satsningen mellan olika trafikslag. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att se över trafiklösningarna och i högre grad än vad nuvarande förslag gör planera

3 Avsnitt 3.8 *Markförhållanden*.

4 Avsnitt 3.8 *Markförhållanden*.

för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Goda ambitioner i fördjupning av översiktsplan att få bort trafik från Gamla Kronvägen brister i samstämmighet med vad kommunen parallellt detaljplanerar för. Det gör att kommunens planer för utvecklingen av centrum blir otydliga. I fördjupning av översiktsplan framkommer det att kommunen vill planlägga för centumparkering nära stationen för att minska trafiken på Gamla Kronvägen. I det förslag till detaljplan som Länsstyrelsen har yttrat sig över 2011-10-25 föreslås trots det ett trevånings parkeringshus centralt nära Kyrktorget. För att skapa en god bebyggd miljö i centrum är det viktigt att få bort trafik från Gamla Kronvägen.

Lokala miljömål

Av fördjupning av översiktsplan framgår inte att kommunen tagit fram förslag till lokala miljömål. Fördjupning av översiktsplan bör ha med det och hur förslaget bidrar till att nå målen.

Beredning, deltagande

Detta granskningsyttrande har beslutats av länsöverdirektör Agneta Kores efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. I den slutliga handläggningen har även länsarkitekt Peter Nordström och företrädare för enheten för skydd och säkerhet, miljöskydds enheten, naturvårds enheten och vattenvårds enheten deltagit. Granskningsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL i ett senare planeringsskede.

Agneta Kores
Torbjörn Sahl

Bilaga till:

Statens Geotekniska Institut, Myndighetsfunktionen, Hugo Grauers gata 5B, 412 96 Göteborg (Att. Carina Hultén)
Trafikverket (Att. Christina Gustafsson)

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson
Miljöskydds enheten, Lotta Sahlin Skoog
Naturvårds enheten, Camilla Kylin
Vattenvårds enheten, Dan Hellman
Samhällsbyggnads enheten enligt expeditionslista



Utses att justera: Kent Vahlén och Lasse Selander

§ 18

Fördjupad översiktsplan för centrala Partille, antagande (KS/2007:322)

Samhällsbyggnadskontoret har upprättat ett utlåtande över inkomna synpunkter under utställningstiden och förslag till antagandehandling.

I ärendet finns samhällsbyggnadskontorets tjänsteskrivelse daterad 2012-01-03, kommunstyrelsens beslut 2012-02-08, § 24 samt följande handlingar:

- Utlåtande
- Fördjupad översiktsplan med miljökonsekvensbeskrivning

Kommunstyrelsens förslag till fullmäktige

Fullmäktige antar "Fördjupad översiktsplan för centrala Partille".

Yrkanden

Stefan Svensson (M) yrkar, med stöd av Ulla Abel Engdahl (MP) och Eva Carlsson (S), bifall till kommunstyrelsens förslag.

Propositionsordning

Ordföranden konstaterar att endast ett förslag till beslut föreligger och finner att fullmäktige beslutar i enlighet med detsamma.

BESLUT

Fullmäktige antar "Fördjupad översiktsplan för centrala Partille".

Vid protokollet

Peter N. Callsen
Sekreterare

Justerat

Inger René
Ordförande

Justeringen av protokollet tillkännagiven på Partille kommuns anslagstavla 2012-03-07.

Rätt kopierat intygar: 