

PARTILLE SÖDRA CENTRUM

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN
PARTILLE 2035

PLANBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING

LAGA KRAFT 2023-03-30



FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN

PARTILLE 2035

PARTILLE SÖDRA CENTRUM

PLANBESKRIVNING

ANTAGANDEHANDLING 29 NOVEMBER 2022

STYRGRUPP

Sofia Hellberg, samhällsbyggnadschef

Filip Siewertz, planeringschef

Sofia Werdell Ribba, stadsarkitekt

Per Söderqvist, teknisk chef

Per Sahlin, teknisk chef

PROJEKT- OCH REFERENSGRUPP

Alma Smith, planarkitekt

Fredrika Sandblom, planeringsarkitekt

Emma Johansson, trafikplanerare

Therese Bjöörn, exploateringsingenjör

Karin Lindblad Johansson, kommunekolog

Martina Wetterlund, kommunekolog

Sofia Gunnarsson Solton, VA-ingenjör

Anna Sjölander, GIS-samordnare

Anna-Karin Törnkrantz, bygglovarkitekt

Annika Billton, miljö/hälsoinspektör

Lars Claesson, avdelningschef kultur och fritid

Maria Svensson, folkhälsosamordnare

Marieke Wolter, näringslivsansvarig

KONSULTER PLANHANDLING

Hanna Areslätt, Tyréns

Åsa Karlsson, Tyréns

SAMMANFATTNING

PARTILLE SÖDRA CENTRUM

Partille kommun har som mål att gå från förort till förstad. För att möjliggöra detta krävs en fortsatt utveckling av kommunens centrala delar. I Partille södra centrum finns goda förutsättningar för att stärka kommunens ställning i regionen och utveckla ett attraktivt läge nära centrum och natur. Totalt omfattar planområdet cirka 61 hektar med stora topografiska skillnader. Förslaget är uppbyggt på tre strategier:

- Stärka knutpunkten i storstadsstrukturen - Partille stärks genom att södra centrum öppnas upp för ny stadsbebyggelse med ett blandat innehåll och stärkt kollektivtrafik. Läget är strategiskt för nya arbetsplatser, kommersiell och offentlig service.
- Knyta ihop södra centrum med starka stråk - Befintliga och nya stråk knyter ihop södra centrum med övriga Partille. Landvettervägen omvandlas till stadsgata för att överbrygga dess barriäreffekt.
- Öppna porten mot det större naturområdet - Nya möjligheter och målpunkter för rekreation och parkvistelse skapas. Genom gröna stråk och en tydligare entré synliggörs och tillgängliggörs naturen bättre.

Området planeras som blandstad med tät bebyggelse där den största koncentrationen av service och kontor återfinns i anslutning till Allum, ett nytt torg och mötesplats samt en större hållplats. Landvettervägen omvandlas till en stadsgata för alla typer av färdmedel, med dubbelsidig bebyggelse, gång- och cykelbanor, trädrader och högkvalitativ kollektivtrafik. Planen ger utrymme för upp till 3000 nya bostäder och upp till 40 000 m² BTA för verksamheter som handel, kontor och service. Området präglas av en naturupplevelse där naturen är ständigt närvarande och bebyggelsen anpassas till de topografiska förhållandena. Nya parker och förbättrad tillgänglighet till friluftsvärden föreslås.

Det är av stor betydelse att bevara delar av Björnekulla som natur, då det idag utgör ett viktigt rekreationsområde för angränsande stadsdelar. Det förekommer även stora naturvärden inom planområdet. Områdets skiftande natur ger en stor variation i lokalklimat vilket har skapat olika livsmiljöer och ett rikt växt- och djurliv.

Planförslaget innebär en möjlighet för fler bostäder, mötesplatser, service och arbetsplatser i ett centralt läge med goda kommunikationer och rekreationsmöjligheter - en socialt god och tillgänglig livsmiljö. Samtidigt innebär planförslaget en intressekonflikt i det att stora delar av det befintliga naturområdet bebyggs. Utvecklingen innebär även höga investeringskostnader för kommunen och exploatörer under plangenomförandet, men ger på sikt positiva samhällsekonomiska effekter för hela Partille.

Planens innehåll

Total yta upp till 61 ha
Bostäder, upp till 3000 st
Verksamheter, upp till 40 000 m² BTA
Förskolor, ca 4 st
Parker, torg och mötesplatser
Stadsgata med huvudstråk för kollektivtrafik
Lokalgator och trappgränder
Natur- och friluftsområden

DET HÄR ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN

VÄGLEDNING FÖR KOMMANDE PLANERING



ÖP Partille 2035

Alla kommuner har en översiktsplan (ÖP) som omfattar hela kommunen. En översiktsplan ska ange såväl en långsiktig och övergripande utvecklingsstrategi som grunddragen i den avsedda användningen av mark- och vattenområden och vilka hänsyn som bör tas till allmänna intressen och riksintressen. Planen ska ge vägledning för hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras, men är inte juridiskt bindande. En central del är att formulera strategier för en långsiktigt hållbar utveckling.

FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLANEN



FÖP Partille södra centrum

En fördjupning av översiktsplanen (FÖP) kan göras för ett geografiskt mindre område av kommunen, som Partille södra centrum, för att klargöra huvuddragen i ett planerat utbyggnadsområde. Fördjupningen fungerar som en länk mellan översiktsplanen och kommande detaljplaner. Det är detaljplanerna som sen är juridiskt bindande.

En fördjupning av översiktsplanen följer samma arbetsprocess som en översiktsplan med samråd, granskning och antagande. Handlingarna består av en plankarta och planbeskrivning, en miljökonsekvensbeskrivning, en sammanställning av inkomna synpunkter och beaktanden samt de utredningar som tagits fram som underlag för planen.



Planens utredningar

- Arkeologisk utredning
- Bullerutredning
- Dagvattenutredning
- Geotekniskt PM
- Luftutredning
- Naturvärdesinventering av landmiljöer
- Naturvärdesinventering av vattenmiljöer
- Spillvattenhantering
- Trafikutredning - lokal systemanalys
- Trafikutredning - fördjupad analys
- Fördjupad utredning avskyddade fågelarter
- Inventering av entita-

6

UTVECKLINGSINRIKTNING

Vision.....	8
Strategier.....	9
Stadsbyggnadskoncept.....	10

13

BAKGRUND

Partille södra centrum.....	14
Utgångspunkter.....	16
En global kontext.....	19

22

MARKANVÄNDNING

Övergripande markanvändning.....	24
Blandstad.....	26
Gator och torg.....	30
Park och natur.....	38
Teknisk infrastruktur.....	42

47

VÄRDEN OCH HÄNSYN

Övergripande värden och hänsyn.....	48
Riksintressen för kommunikation.....	49
Naturmiljö och riksintressen.....	51
Kulturmiljö.....	55
Hälsa och säkerhet.....	56

63

GENOMFÖRANDE

Strategi för utbyggnad.....	64
Ekonomi.....	67
Fortsatta studier.....	69

70

KONSEKVENSER

Miljökonsekvenser.....	72
Ekonomiska konsekvenser.....	74
Sociala konsekvenser.....	75
Referenser.....	78

INNEHÅLL

UTVECKLINGS- INRIKTNING

VISION

STRATEGIER

STADSBYGGNADSKONCEPT



VISION

Partille södra centrum är nästa årsring i utbyggnaden av Partille. Utbyggnaden har fått Partille att gå från förort till förstad. Det kollektivtrafiknära läget och de goda lokala kopplingarna gör att utbyggnaden inte bara stärker Partille utan också storstadsstrukturen i regionen. I det centrala läget finns nya arbetsplatser och en väl utvecklad service och handel. Vid södra torget möts nya och gamla Partillebor med inpendlande. Torget har blivit en aktiv mötesplats.

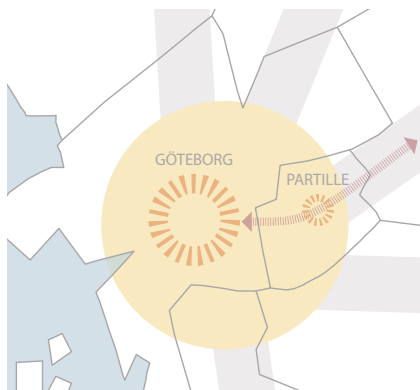
Centrala Partille har växt över Landvettervägen upp mot de grönskande höjderna i Björnekulla. Här erbjuds bostäder med gångavstånd till vardagslivets behov av service och på fem minuters cykelavstånd nås hela utbudet som finns i Partille centrum. Det tillkommande befolkningsunderlaget har skapat förutsättningar för att åstadkomma en god kollektivtrafik för såväl nya som befintliga boende i området. Det går snabbt att ta sig till centrala Göteborg med metabuss från den nya knutpunkten vid Landvettervägen, som ändrat karaktär till stadsgata med bebyggelse nära vägen.

Nära bostaden finns grannskapets och kvarterets gemensamma lekplatser där barnen kan springa och klättra. För de som hellre sitter och läser tidningen finns uteplatsen där kvällssolen lyser in under lövträden. Det finns också platser för ungdomar att mötas och vara aktiva. Området utgör porten till det stora gröna- och friluftsområdet söder om Björnekulla. Besökare från omkringliggande områden tar gärna en kvällspromenad i stadsdelen för att upptäcka den livfulla arkitekturen i de slingrande, gröna täta gaturummen. Det goda livet helt enkelt.



STRATEGIER

→ STÄRKA KNUTPUNKTEN I STORSTADSSTRUKTUREN



Partille som knutpunkt i storstadsstrukturen stärks genom att centrum utvidgas och området söder om E20 öppnas upp för ny stadsbebyggelse med ett blandat innehåll. Läget är strategiskt för nya arbetsplatser och kommersiell och offentlig service. Den högsta tätheten i södra centrum skapas kring ett nytt torg och mötesplats, och i koppling till ett nytt hållplatsläge för kollektivtrafik längs Landvettervägen, vilket ger underlag för att koncentrera verksamheter och skapa en stark nod. Hållplatsläget knyts samman med resecentrum norr om E20 och bidrar till att stärka Partille som en attraktiv knutpunkt där hållbart resande med kollektivtrafik utgör det huvudsakliga färdmedelsvalet för resor inom regionen.

→ KNYTA IHOP SÖDRA CENTRUM MED STARKA STRÅK

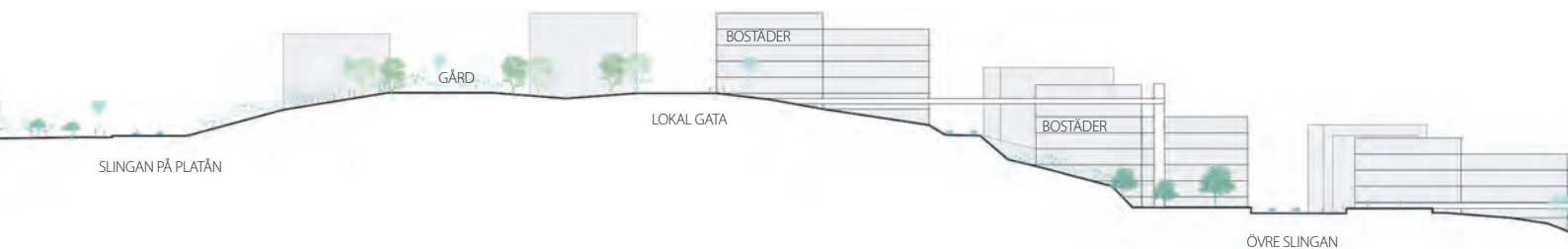


Genom att bygga vidare på befintliga stråk förstärks kopplingarna inom centrum och integrationen mellan stadsdelarna i centrala Partille ökar. Landvettervägen omvandlas till en stadsgata med dubbelsidig bebyggelse, grönska, lägre hastighet och fler korsningspunkter. Stråket blir ett sammanlänkande rum mellan stadsdelarna. Gröna stråk och tvärgränder kopplas till befintliga strukturer och skapar tillsammans med övriga gator ett nätverk av rörelser. Nätverket stärker sambandet mellan befintliga strukturer, nya bostäder, service och natur. Den nya bebyggelsen bidrar till kvalitativa stadsrum och mötesplatser genom ett tydligt förhållningssätt till gatan och utrymme för platsbildningar. Området öppnas upp för fler genom att blanda funktioner i strategiska lägen.

→ ÖPPNA PORTEN MOT DET STÖRRE NATUROMRÅDET



I området skapas nya möjligheter och målpunkter för rekreation och parkvistelse. Genom att koncentrera den nya bebyggelsen bevaras gröna stråk och siktlinjer genom området. De gröna stråken binder samman grönstrukturen och stärker förutsättningarna för urbana ekosystemtjänster och naturlig klimatanpassning. Samtidigt bidrar de till områdets identitet och stärker kopplingen mellan staden och det större naturområdet. Tillsammans med en tydlig entrépunkt till naturområdet synliggörs naturen och blir mer lättillgänglig för alla invånare i kommunen. Den nya bebyggelsen anpassas till områdets topografi för att förstärka intrycket av att staden klättrar upp på berget. Områdets befintliga värden som vatten, naturstigar, gårdsgårdar, naturmark och utblickar tillvaratas och förädlas.



PARTILLE SÖDRA CENTRUM

Total yta upp till 61 ha

Bostäder, upp till 3000 st

Verksamheter, upp till 40 000 m²
BTA

Förskolor, ca 4 st

Parker, torg och mötesplatser

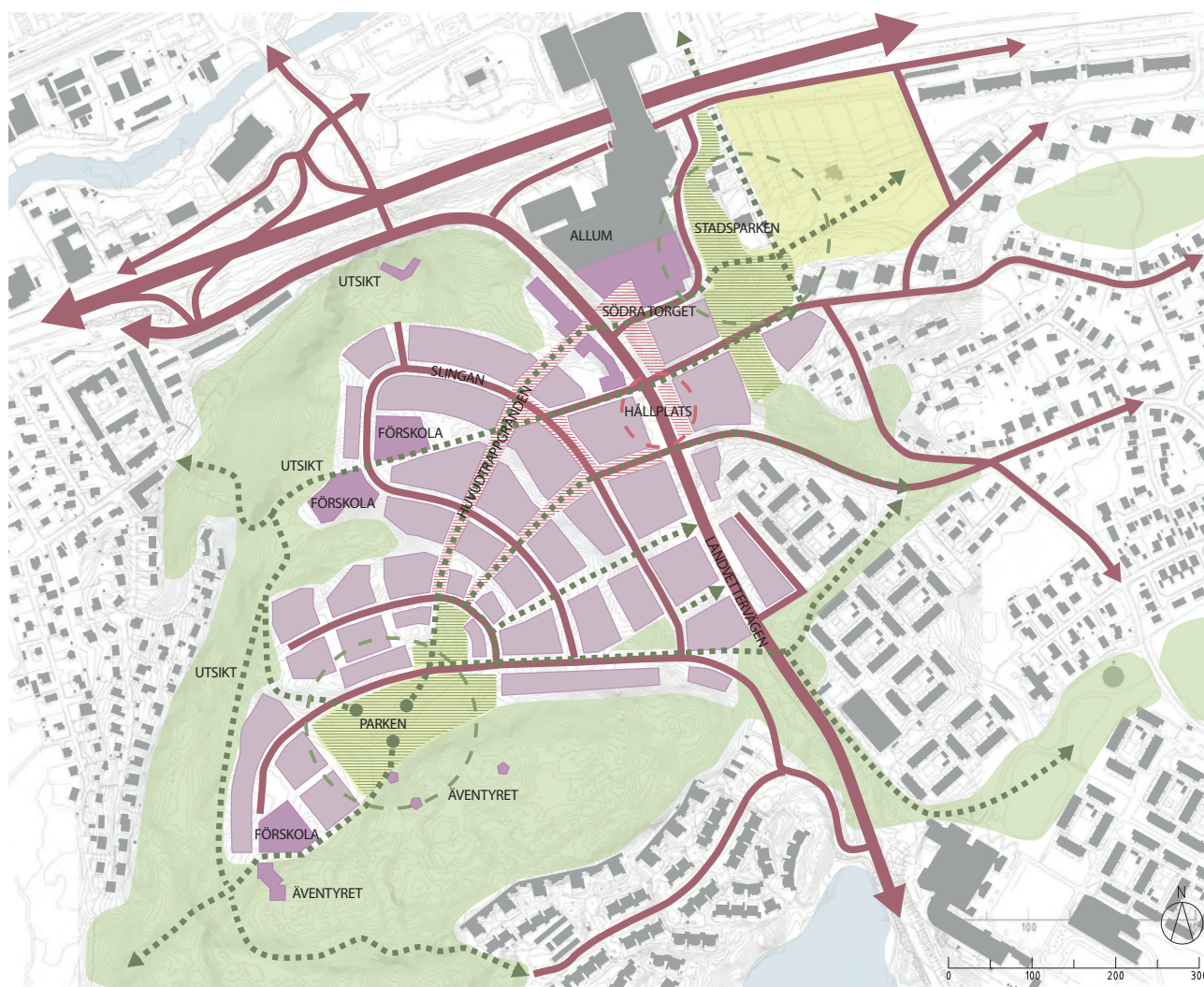
Stadsgata och större hållplats

Lokalgator och trappgränder

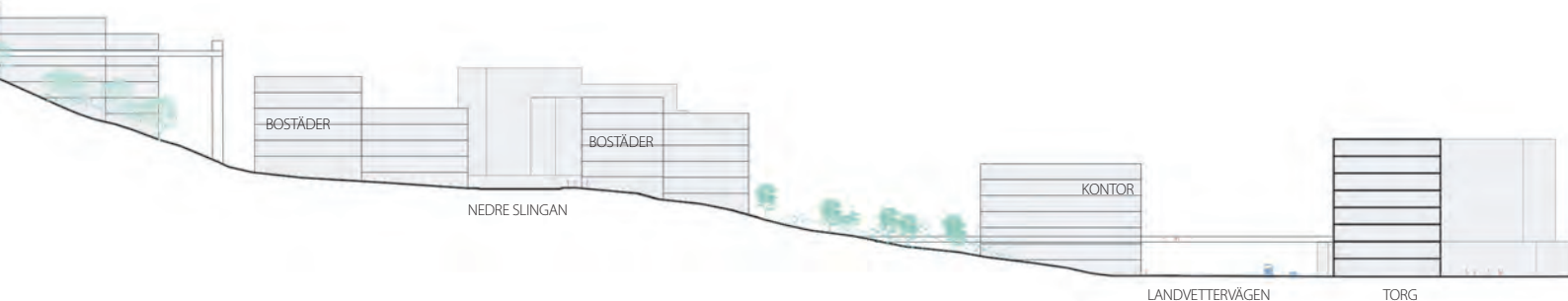
Natur- och friluftsområden

ÖVERGRIPANDE STRUKTUR

Som underlag för den fördjupade översiktsplanen har en strukturplan tagits fram för att förstå de förutsättningar och möjligheter som finns att bebygga området. Strukturplanen omsätter den fördjupade översiktsplanens strategier till en fysisk struktur och visar områdets tänkta sammanhang av gator, grönska, stadsrum, bebyggelse och dess kopplingar till omgivningen. Den fungerar som ett vägledande underlag och stöd vid fortsatt planläggning. Till skillnad från en detaljplan redovisar inte strukturplanen den exakta lokaliseringen för markanvändning och bebyggelse, utan är en illustration som övergripande sätter inriktningen för den framtida strukturen i södra centrum. Strukturplanen illustrerar en möjlig framtidsbild av ett fullt utbyggt område med en tät stadsbebyggelse i enlighet med planförslaget, och speglar en väsentligt annorlunda karaktär av området än idag.



Stadsbyggnadskoncept (SWMS arkitektur)



NYCKELELEMENT I STRUKTUREN

Utbyggnaden av Partille södra centrum kommer att pågå under en lång tid och ske i flera steg. Innan området är fullt utbyggt behöver det fungera på vägen. En del element är strukturerande för att skapa en hållbar stadsdel och är därför särskilt viktiga att ha med sig i den fortsatta planeringen och vid etappindelning av området. Utbyggnaden av nyckelelementen kan ske stegvis men behöver fungera och finnas med inom varje etapp. Den fördjupade översiktsplanen låser inte fast en exakt lokalisering av nyckelelementen, men beskriver huvuddragen i den framtida strukturen.

HUVUDTRAPPGRÄNDEN

Huvudtrappgränden är en viktig del i strukturen för att skapa en genhet från Södra torget och hållplatsen till bergsplatån och naturområdet. Genom att utforma en gränd med trappor och hissar kan ett tillgängligt stråk skapas för såväl boende som för besökande med naturen som målpunkt.

PORTEN TILL NATUREN

Grönska ska utgöra ett visuellt inslag i stadsmiljön och är viktigt för både människor, växter och djur. Genom området skapas gröna stråk som binder samman parker och natur. För att tillgängliggöra naturen är det viktigt att åstadkomma målpunkter som entré till friluftsområdet i söder.

STADSGATAN

Att omvandla Landvettervägen till stadsgata är en förutsättning för bebyggelseutvecklingen. Genom stadsgatan kan bebyggelse komma närmare vägen vilket ger en effektiv markanvändning i Partille centrum. Den blir ett sammanlänkande rum och skapar förutsättningar för ett hållbart resande.

SÖDRA TORGET

Södra torget utgör en viktig mötesplats i södra centrum, en offentlig plats som stödjer en större täthet och funktionsblandning i de centrala delarna. Det är en entré till södra centrum och en målpunkt med kommersiell och offentlig service, och ska koppla an till ett tydligt stråk mellan norra och södra centrum.

DEN STÖRRE HÅLLPLATSEN

En ny metrobusshållplats för kapacitetsstark kollektivtrafik på Landvettervägen är viktig för att åstadkomma ett hållbart resande till och från södra centrum och södra Partille i stort. Hållplatsen ska möjliggöra byten mellan trafikslag och skapar tillsammans med resecentrum och järnvägen norr om E20 en stark kollektivtrafiknod i Partille centrum.

*Sektion genom huvudtrappgränden
(SWMS arkitektur)*





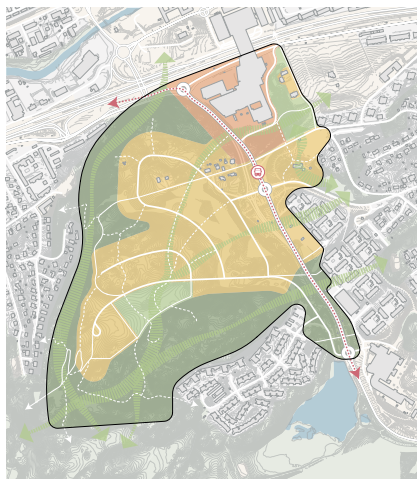
BAKGRUND

PARTILLE SÖDRA CENTRUM

UTGÅNGSPUNKTER

EN GLOBAL KONTEXT

PARTILLE SÖDRA CENTRUM



Plankartan -
en del av planhandlingarna

PLANUPPDRAGET

Kommunstyrelsen beslutade 28 november 2017 att uppdra Samhällsbyggnadskontoret att ta fram en fördjupad översiktsplan för Partille södra centrum. Redan 2015 påbörjades ett programarbete för Björnekulla. I samband med arbetet upptäcktes många komplexa frågor. För att skapa en mer övergripande helhetsbild av utvecklingen bedömdes en fördjupad översiktsplan vara en lämplig form för att utreda frågorna vidare. Antalet bostäder, dess utbredning och typ av bebyggelse har utvecklats under arbetets gång.

Den fördjupade översiktsplanen ska enligt uppdraget pröva möjligheten till ny bebyggelse, studera hur Landvettervägen kan utvecklas till stadsgata, hur området kan bli en del av Partille centrum samt avväga vad som kan byggas respektive bevaras som naturmark. Stor hänsyn ska tas till social hållbarhet och trygghet.



Strukturplanen -
ett planeringsunderlag
(SWMS arkitektur)

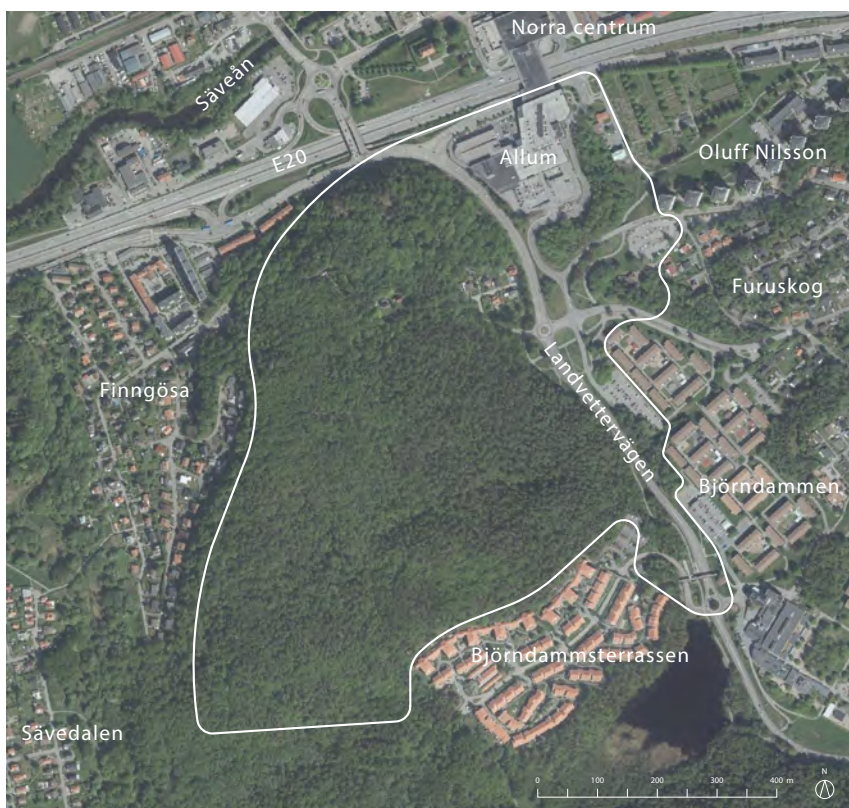
Den fördjupade översiktsplanens förslag till utbyggnad ska ge riktlinjer för kommande detaljplaner och redovisa den övergripande strukturen för området vad gäller gång- och cykelstråk, biltrafik, kollektivtrafik, dagvatten samt säkerställa att eventuella behov av teknisk utbyggnad, service med mera tillfredsställs.

Flertalet utredningar har tagits fram som planeringsunderlag inom ramen för uppdraget, för att klarlägga förutsättningar för utbyggnad avseende bland annat dagvatten, trafik, buller, luftkvalitet och naturvärden. För området har även en strukturplan tagits fram för att visa på en möjlig utbyggnad av området utifrån kända förutsättningar. I översiktsplanehandlingarna finns flertalet illustrationer från arbetet med strukturplanen. Strukturplanen är en illustration av stadsbyggnadskonceptet. Mer exakt placering av vägar, byggnader, byggnaders utformning och höjder behöver fortsatt studeras i kommande planering.

PLANOMRÅDET

Partille södra centrum är beläget mitt i Partille tätort, söder om E20, och är omringat av befintliga bebyggelseområden. Planområdet är cirka 61 hektar stort och består till stor del av natur- och friluftsområdet Björnekulla, men även av ett mindre antal bostäder, parkeringsytor, service och verksamheter. Södra delarna av Allums köpcentrum är idag områdets främsta målpunkt, som knyter ihop Partille centrum över E20. Öster om Allum finns även en tillgänglig gång- och cykeltunnel under E20.

Genom planområdet sträcker sig Landvettervägen i nord-sydlig riktning och bildar gränsen mellan Björnekulla och det som idag betraktas som



Planområdets lokalisering

Partille södra centrum är beläget mitt i Partille tätort, söder om E20, och är omringat av befintliga bebyggelseområden.

Partille centrum. Området längs Landvettervägen är idag avskuret från omgivningen genom breda outnyttjade zoner av växtlighet, bullervallar och hårdgjorda parkeringsytor. En gång- och cykelväg sträcker sig längs med Landvettervägens västra sida. Planskilda passager för gång- och cykeltrafik finns i anslutning till de två busshållplatserna längs vägen, en i tunnel vid Hålldammen samt en bro mellan Björndammsterrassen och Björndammen.

Planområdets östra del består till största delen av impedimentytor, anslutande markparkering och södra delen av Allum. I området finns även Porthälla scoutkårs scoutstuga samt den gamla Kyrkskolan.

Västra delen av planområdet, Björnekulla, består till största delen av ett natur- och friluftsområde med en mindre andel villabebyggelse. Området är kuperat och ligger på en höjd. Även inom området är topografin varierande. Norra delen av området avslutas med en brant bergssluttning ned mot E20.

Strax utanför planområdet återfinns de norra delarna av centrala Partille. Österut finns en begravningsplats, bostadsbebyggelse i punkthus, låga flerbostadshus samt villabebyggelse. Området västerut, nedanför berget, består av villabebyggelse. Strax söder om planområdet återfinns ett område med låga flerbostadshus. Efter det breder naturområdet ut sig som en del av Delsjö-Härskogskilen, ett av de större sammanhängande grönområdena i Göteborgsregionen.



Bild längs Landvettervägen

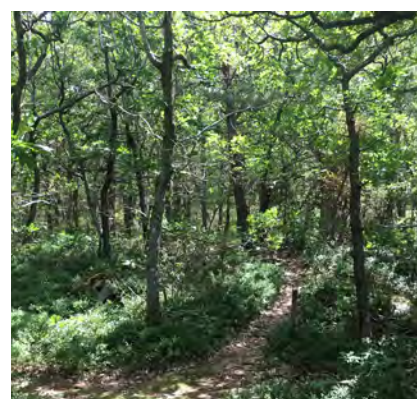


Bild från Björnekulla

UTGÅNGSPUNKTER



Utsnitt ur ÖP Partille 2035, med aktuell planområdesgräns tillagd

ÖVERSIKTSPLAN PARTILLE 2035

I översiktsplan Partille 2035 pekas södra centrum och området runt Björnekulla ut som utbyggnadsområde för förtätning och komplettering av den befintliga blandstaden. Här ska tillkomma en stor mängd bostäder under de kommande åren. Det är en naturlig fortsättning på den kraftiga förtätningen av blandstaden i Partille centrum, en naturlig årsring som tillförs invid befintliga bebyggelseområden. Riktlinjerna för området är att:

- Bevara och förstärka området Björndammen som aktivitetscentrum och mötesplats.
- Stärka Landvettervägens karaktär som stadsgata med förbättrade kopplingar över Landvettervägen och dubbelsidig bebyggelse. Tydliggöra områdenas entréer mot stadsgatan.
- Förstärka gång- och cykeltrafiken som kopplar mot centrala Partille, intilliggande områden och rekreationsområden.
- Främja förädling, förtätning och komplettering.
- Utveckla ny kompletterande blandstadsbebyggelse vid Björnekulla som en ny årsring och förstärkning av södra Partille centrum.
- Tillgängliggöra områden för rekreation och natur i samband med ny bebyggelse.
- Utveckla och förstärka kollektivtrafiken utmed Landvettervägen.
- Dra nytta av närheten till befintlig kollektivtrafik och därför förtäta kraftfullt.

Hänsyn som kan behöva tas vid framtida utveckling

Rekreativvärden

Riksintresse för kommunikation

Farligt gods

Utveckling av stadsgata

Naturvärden

Buller

Luftkvalitet

Regionala intressen

Begreppet blandstad ska genomsyra all planering i Partille så att en väl avvägd variation mellan bostäder, verksamheter, kommersiell och offentlig service, natur, kultur, och rekreation skapas inom varje område. I blandstaden ska närheten till natur och rekreation vara möjlig i olika skalor och utgöras av olika värden och kvaliteter. Närhet till bostadsnära grönområden skapar förutsättningar för en aktiv fritid för alla, även de som inte har möjlighet att ta sig till de större rekreationsområdena i kommunen.

Landvettervägen i det framtida Partille ska ha karaktären av en stadsgata där kollektivtrafiken, cyklister och fotgängare ges ett stort utrymme. En förändring från trafikled till stadsgata innebär att marken kan användas mer effektivt när bebyggelsen kan komma närmare vägen, vilket är av betydelse för möjligheten till stadsutveckling i centralt läge. Att låta ny bebyggelse i första hand utgå ifrån befintlig infrastruktur bidrar till stora ekonomiska och miljömässiga besparingar jämfört med nyinvesteringar. Samtidigt behöver vägen fortsatt kunna fungera som genomfartsled för det regionala behovet.

RIKTLINJER FÖR BOSTADSFÖRSÖRJNINGEN

Partille kommuns bostadsförsörjning syftar till att möjliggöra en social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling. Till exempel innebär en god bostadsförsörjning där invånarna lever i bra bostäder, att behovet av kommunala stödinsatser minskar. De tre målen är Partille kommuns utgångspunkt (2019-2028) i det kommunövergripande arbetet för att möjliggöra en långsiktigt hållbar bostadsförsörjning.

Partille kommun ska växa i stabil och jämn takt med 400-500 invånare per år för att möta ekonomiska, sociala och miljömässiga utmaningar.

Partille kommun strävar mot ett brett utbud av bostäder med blandade upplåtelseformer i olika storlekar i samtliga kommundelar för att attrahera inflyttning och göra det möjligt att bo kvar i samma kommundel i livets olika skeden.

Partille kommun möjliggör en stärkt inkludering genom att där det är lämpligt använda sin möjlighet att ställa villkor vid markanvisning.



GÄLLANDE DETALJPLANER

Planområdet är till största delen inte detaljplanlagt. Det finns dock ett antal detaljplaner som ligger helt eller delvis inom området. Genomförandetiden för samtliga detaljplaner har gått ut.

Detaljplanlagd mark

STRUKTURBILD FÖR GÖTEBORGSREGIONEN

Göteborgsregionens kommunalförbunds strukturbild är en gemensam strategi för Göteborgsregionens kommuner, som visar hur regionen ska utvecklas för en långsiktig och hållbar fysisk struktur. Strategin bygger på att koncentrera stadsutvecklingen i regionens kärna, välbelägna delar av det sammanhängande stadsområdet och längs huvudstråken. Partille ingår i regionens sammanhängande stadsområde (den stora cirkeln i bilden), där centrala Partille som kommunens kärna är en regional knutpunkt och regiondelscentrum. Utvecklingen av Partille södra centrum är ett led i att komplettera det redan utbyggda stadsområdet och stärka förutsättningarna för ett rikt stadsliv med nära tillgång till god kollektivtrafik, service och rekreation. Området angränsar även till ett av de utpekade större sammanhängande grönområdena i regionen, den så kallade Delsjö-Härskogskilen.



GRs strukturbild



Dokumentet K2020 och Målbild Koll2035

KOLLEKTIVTRAFIKPROGRAM K2020 OCH MÅLBILD KOLL2035

Förutsättningarna för ett mer hållbart sätt att resa inom Göteborgsregionen ska underlättas. Resandemålet inom K2020 är att kollektivtrafiken ska stå för 40 procent av alla motoriserade resor år 2025. Partille har ett fördelaktigt läge i regionen med goda förutsättningar för en stark kollektivtrafik och en hög andel kollektiva resor.

I Målbild Koll2035 beskrivs hur kollektivtrafikens stornät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till år 2035. Målbilden tar höjd för att möta resandebeståndet från fler boende och verksamma i ett mer tätbebyggt stadsområde. Målbilden framhåller att det hållbara resandet ökar markant då stornätet utvecklas samordnat med förtätningen av storstadsområdet. Landvettervägen pekas ut som Partilles viktigaste stråk för stadsutveckling. Här föreslås en utbyggnad av kraftfull kollektivtrafik i form av metrobuss, med egna körbanor och moderna stationslösningar, som ger snabba resor mellan tyngdpunkter. Antalet resenärer per dygn år 2035 beräknas till cirka 6000.

EN GLOBAL KONTEXT

AGENDA 2030

År 2015 antog FN:s medlemsländer Agenda 2030, en universell agenda som innehåller 17 globala mål för en ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbar utveckling. Målen syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. De flesta av målen kan på ett eller annat sätt kopplas till planeringen av vår fysiska miljö, men mål nr 11 handlar specifikt om Hållbara städer och samhällen. Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering av bostäder, infrastruktur, offentliga platser, transporter, återvinning och säkrare kemikaliehantering som i sin tur kräver ny teknik och samarbete mellan flera sektorer. Inkluderande och innovativ stadsplanering behövs för att göra städerna säkra och hållbara för framtiden.

FEM PRINCIPER FÖR HÅLLBAR STADSPLANERING

UN-Habitat stöttar länder i planeringen av mark och vatten för att åstadkomma en hållbar stadsplanering. De menar att framtidens hållbara städer är kompakta, integrerade och sammankopplade. För att uppnå detta har de tagit fram fem principer: tillräckligt med utrymme åt gator och ett effektivt gatunät, hög täthet, funktionsblandning, social mix, och begränsad specialiserad markanvändning. De fem principerna bör appliceras vid förtätning och utveckling av stadsområden för att skapa beboeliga och effektiva stadsdelar.

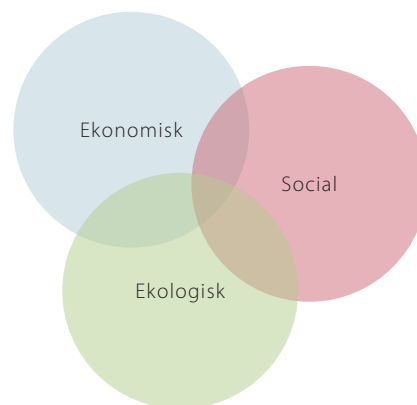
BARNKONVENTIONEN

FN:s konvention om barnets rättigheter innehåller bestämmelser om mänskliga rättigheter för barn, som slår fast att barn är individer med egna rättigheter, inte föräldrars eller andra vuxnas ägodelar. Den 1 januari 2020 blev barnkonventionen lag i Sverige. Det betyder att genomförandet av barns rättigheter måste tas på ännu större allvar. Fyra grundläggande principer ska alltid beaktas när det handlar om frågor som rör barn, så även vid stadsplanering. Att ha med sig barnperspektivet i planering och gestaltning av den fysiska miljön är en viktig utgångspunkt.

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn
- Alla barn har rätt till liv och utveckling
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad



Hållbar stadsplanering verkar i en global och regional kontext





Sveriges 16 miljö kvalitetsmål

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Levande skogar
13. Ett rikt odlingslandskap
14. Storslagen fjällmiljö
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

MILJÖKVALITETSMÅL

Sveriges riksdag har antagit 16 miljö kvalitetsmål som beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen är satta för att inom en generation (till 2020) uppfylla en hållbar kvalitet och ett hållbart tillstånd för Sveriges miljö, natur och kulturreсурser. Mål nr 15 handlar om God bebyggd miljö, där utvecklingen mot en hållbar bebyggelsestruktur är den största utmaningen för att kunna nå målet. Viktiga faktorer för att åstadkomma en god bebyggd miljö är att bostäder förläggs i kollektivtrafiknära lägen och med tillgång till service och grönska.

De nationella målen har anpassats och konkretiserats på regional nivå och vidare på lokal nivå. Hållbarhetsstrategi och Hållbarhetspolicy antogs 2020 och ersatte Lokala miljömål för Partille. Principer för hållbarhetsarbetet i Partille är att åstadkomma en utveckling mot ett långsiktigt hållbart samhälle genom att vara en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar kommun. I Partille är hållbarhetsarbete en integrerad del i den ordinarie mål- och uppföljningsprocessen genom att hållbarhetsmål ingår i kommunens styrmodell. Fyra prioriterade fokusområden är:

- Delaktighet och integration (social hållbarhet)
- Klimatsmart samhällsutveckling (miljömässig hållbarhet)
- Ekonomi i balans (ekonomisk hållbarhet)
- Hållbar kompetensförsörjning

God bebyggd miljö handlar bland annat om att befintlig infrastruktur och service ska nyttjas vid stadsutveckling. Ny mark kan dock tas i anspråk där det krävs för en naturlig utveckling av kommunens bebyggelsestruktur.

ARKITEKTUR OCH GESTALTAD LIVSMILJÖ

Boverket har ett övergripande nationellt ansvar för politikområdet gestaltad livsmiljö, men det är ett gemensamt skapande och en helhetssyn på den gestaltade livsmiljön som är kärnan i den nya politiken för arkitektur, form, design, konst och kulturarv. Det är en politik som tar utgångspunkt i människan, hennes behov och livskvalitet vid formandet och förvaltandet av våra livsmiljöer. Politiken utgår också från allas rätt till miljöer som är inkluderande, väl gestaltade och långsiktigt hållbara.

Kommunen har genom sitt planeringsansvar enligt plan- och bygglagen stora möjligheter att arbeta med den gestaltade livsmiljön. Detta ansvar inkluderar den översiktliga planeringen, då den kommunala planprocessen i mångt och mycket är en gestaltningsprocess. Genom planeringen formar kommunen strukturer och förutsättningar ges för det enskilda byggandet. Här både skapas och skyddas grundläggande värden i vår livsmiljö. Förståelsen för detta är en viktig utgångspunkt i planeringen.

MARK- ANVÄNDNING

ÖVERGRIPANDE MARKANVÄNDNING

BLANDSTAD

GATOR OCH TORG

PARK OCH NATUR

TEKNISK INFRASTRUKTUR



ÖVERGRIPANDE MARKANVÄNDNING

Planens innehåll

Total yta upp till 61 ha

Bostäder, upp till 3000 st

Verksamheter, upp till 40 000 m² BTA

Förskolor, ca 4 st

Parker, torg och mötesplatser

Stadsgata och större hållplats

Lokalgator och trappgränder

Natur- och friluftsområden

PLANFÖRSLAGET I SAMMANFATTNING

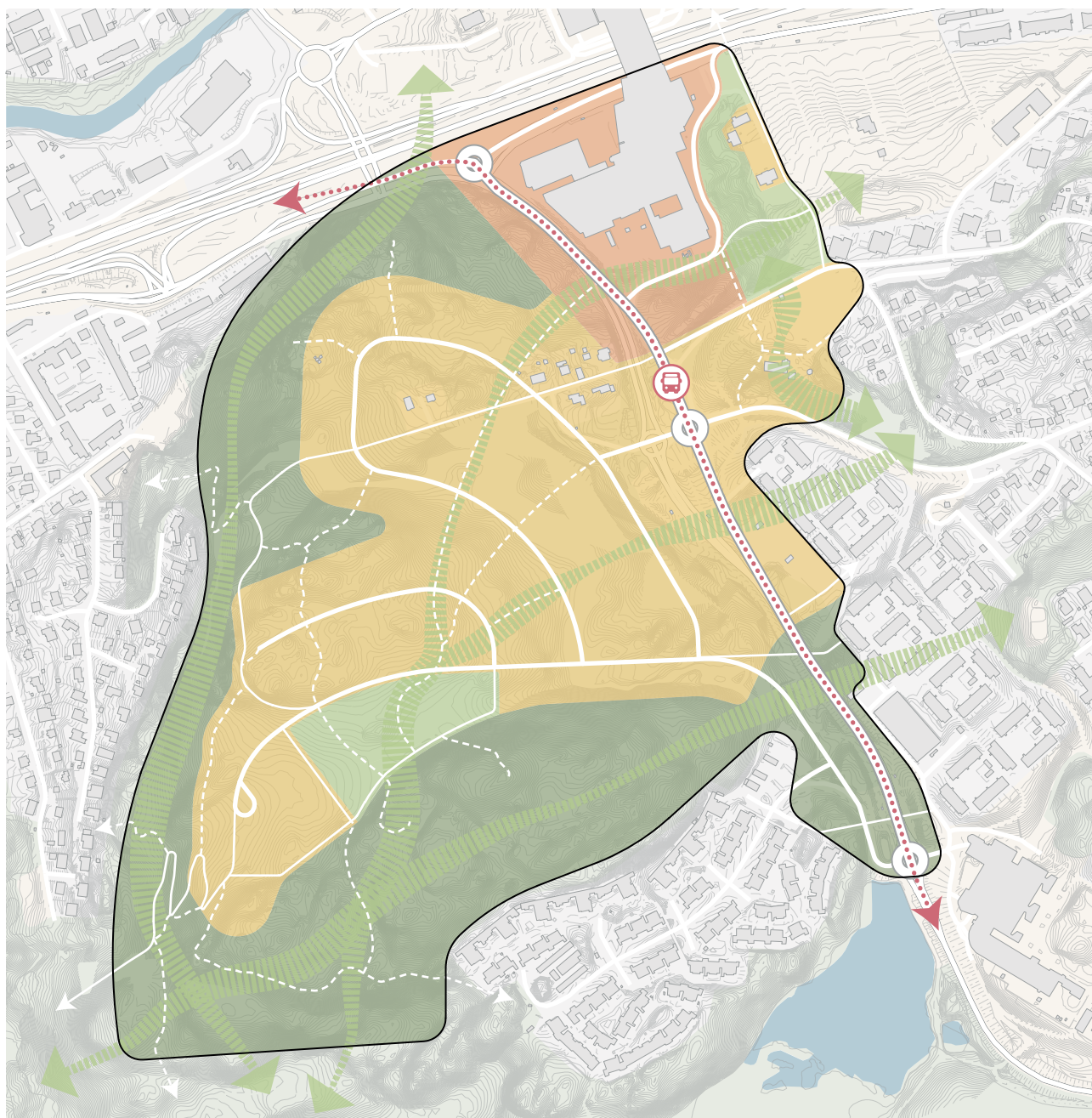
Planförslaget möjliggör en organisk tillväxt av Partille centrum där stadens centrala delar kopplas samman och E20 och Landvettervägen som barriärer överbyggs. Området planeras som en integrerad del av södra centrum för att stärka kopplingarna mellan Partilles stadsdelar, naturområdet och regionen i stort.

Planen innebär en bebyggelseutveckling i form av blandstad med cirka 3000 nya bostäder i främst flerbostadshus och cirka 40 000 m² BTA för verksamheter som handel, kontor och service. Bebyggelsens höjd planeras i genomsnitt i cirka fem våningar. En tät och stadsmässig bebyggelse föreslås längs Landvettervägen, som omvandlas till stadsgata med högkvalitativ kollektivtrafik. Komplettering av verksamheter sker i nära anslutning till Allums köpcentrum, ett nytt torg och mötesplats samt en större hållplats.












Det är önskvärt att blanda bostäder och offentlig och kommersiell service för att skapa en varierad struktur där människor vistas både dag och kvällstid. Aktiva bottenvåningar föreslås för bebyggelsen längs Landvettervägen och i anslutning till Södra torget och mindre torg inom området. Kontorslokaler lokaliseras centralt vid kollektivtrafik och service vilket gör det attraktivt för företag att etablera sig här. Den övriga blandstaden utgörs till stor del av bostadsbebyggelse. Den höga boendetätheten skapar underlag för en attraktiv kollektivtrafik och ett hållbart resande. Området präglas av en naturupplevelse där naturen är ständigt närvarande och bebyggelsen anpassas till de topografiska förhållandena. Höjdskillnaderna inom området används med fördel för att skapa varierande och spännande lösningar för gaturum, grönområden och gestaltning av byggnader.

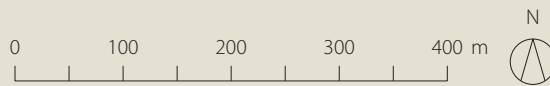
Inom området planeras för ett sammankopplat nät av gator, gång- och cykelstråk. Tvärgränder kopplar an till centrum och skapar gena kopplingar upp på bergsplatån och till naturen. Björndammens skola som kan komma att försörja området med skolplatser nås via gång- och cykelbroar över Landvettervägen i söder. Inom området planeras för cirka fyra nya förskolor. I Allum finns annan vardaglig service, som folktandvård och vårdcentral samt sällanköpshandel.

Det är av stor betydelse att bevara delar av Björnekulla som natur, då det idag utgör ett viktigt rekreationsområde för angränsande stadsdelar. Områden med de högsta naturvärdena föreslås bevaras, medan andra försvinner till förmån för bebyggelseutvecklingen. Förlusten av naturmark kompenseras genom en grön stadskaraktär och väl sammankopplade gröna stråk inom blandstaden. Tillgängligheten till friluftsområdet förbättras genom en ny entrépunkt i söder. Inom bebyggelseområdet föreslås lägen för två nya större parker för aktivitet, vila och möten.



MARKANVÄNDNINGSKARTA - Fördjupad översiktsplan för Partille södra centrum

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|-------------------------------------|
|  | Planområdesgräns |  | Blandstad, övervägande verksamheter |
|  | Stadsgata |  | Blandstad, övervägande bostäder |
|  | Huvudstråk för kollektivtrafik |  | Park |
|  | Gata |  | Natur |
|  | Cykel |  | Gröna stråk |
|  | Gång | | |



BLANDSTAD

BEBYGGELSESTRUKTUR

För ett effektivt markutnyttjande i ett av Partilles mest centrala lägen planeras området genomgående med en tät och stadsmässig bebyggelse. Bebyggelsen har en genomsnittlig höjd på fem våningar, men kan varieras inom området. Högre bebyggelse planeras närmast Landvettervägen och Södra torget, för att skapa underlag för verksamheter med god koppling till norra centrum, rama in stadsgatan och överbrygga Landvettervägen som barriär. Samtidigt kan bebyggelsen bli lägre upp på berget i väster och mot befintlig bebyggelse i öster. Genom en sådan bebyggelsestruktur möjliggörs upp till 3000 nya bostäder och upp till 40 000 m² BTA för verksamheter inom planområdet.

Blandstadens utbredning föreslås med hänsyn till bevarande av områdets befintliga naturvärden i söder, skapande av en avskärmning mot E20 i norr samt för att skapa en god koppling till befintlig bebyggelsestruktur, Landvettervägen och befintligt centrum norr om E20. Området kan på så sätt bli en integrerad del av Partille, en förlängning av centrum söderut och en länk mellan den östra och västra sidan av Landvettervägen.



Volymillustration av områdets bebyggelsestruktur (SWMS arkitektur)

Parken på bergsplatån - ny mötesplats och port mot äventyret

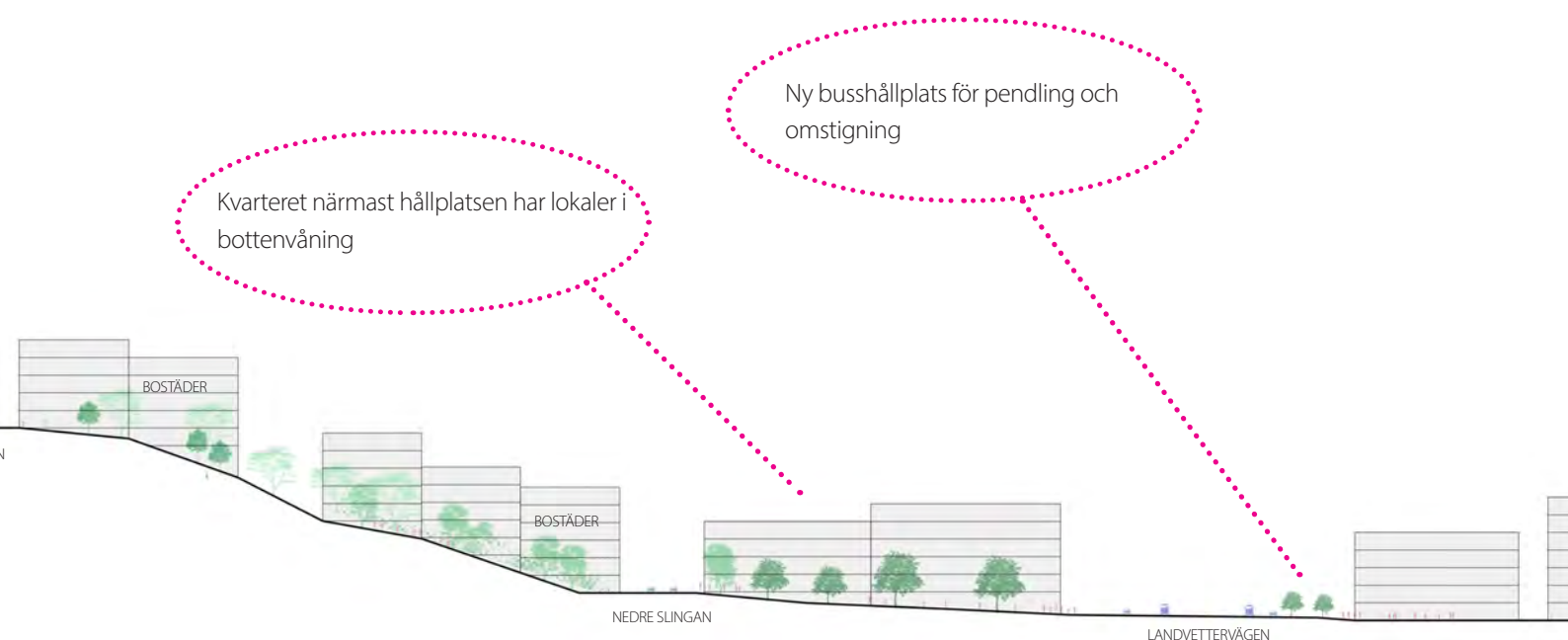


ÖVRE SLINGAN


Genom att Landvettervägen flyttas i sidled österut möjliggörs kvartersbebyggelse på båda sidor. Bebyggelsen i stråket ska stärka stadsgatan genom sin placering, innehåll och gestaltning. Längs stråket är det viktigt att utforma aktiva bottenvåningar, vilket kan innebära både verksamheter i bottenplan men också utåtvända entréer och välutformade sockelvåningar för den mänskliga skalan.

Bebyggelse föreslås i stor utsträckning i en sluten eller u-formad kvartersstruktur för att skapa tydliga stadsrum och möjliggöra bostäder med tyst/ljuddämpad sida i bullerutsatta lägen, framför allt längs Landvettervägen och mot E20. I andra delar kan bebyggelse prövas i en mer uppbruten struktur. Gatorna i området skapar ett rutnät av kvarter i vilka bebyggelse kan utformas utifrån platsspecifika förutsättningar, vilket bibehåller flexibilitet inför kommande planeringskedan. Bebyggelsen ska dock alltid utformas med ett tydligt förhållande till gata och bidra till väldefinierade gaturum.

Gestaltningen av tillkommande bebyggelse ska bidra till att knyta ihop området med kringliggande bostadsområden, skapa en sammanhållen helhet men samtidigt variera i sina delar. Bebyggelsen ska utformas med hänsyn till områdets topografi. Genom att terrassera bebyggelsen och bygga på plattor i suterräng kan huskropparna anpassas till de stora höjdskillnaderna och klättra upp på berget i väster. Höjdskillnaderna tas i stor utsträckning upp i kvarterens innergårdar. Det krävs en god gestaltning i området för att hantera nivåskillnader med hjälp av byggnadskroppar och stödmurar. Bebyggelsens takfötter kommer att vara en framträdande del av stadsbilden då staden klättrar upp längs bergsslutningen.



PLANERINGSRIKTLINJER

 **Blandstad, övervägande verksamheter**

Övervägande del handel, kontor och offentliga verksamheter

Bostäder prövas där det är lämpligt

Läge för större torgyta och mötesplats

En täthet, placering, innehåll och utformning av byggnader som stärker utvecklingen av torget och Landvettervägen som stadsgata

God koppling mellan torg, större hållplats för kollektivtrafik samt norra Partille centrum

Variation i uttryck och innehåll

Aktiva bottenvåningar, genomgående entréer och tydlig relation till gaturummet

Grön stadsmiljö

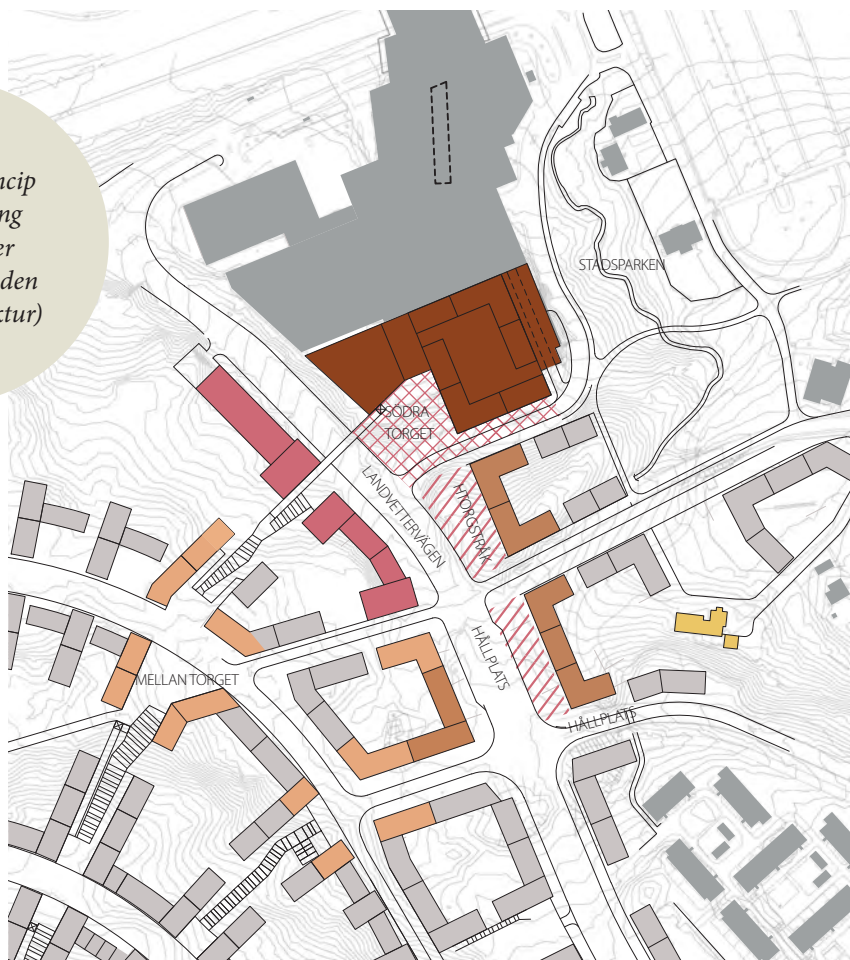
VERKSAMHETER OCH NÄRINGSLEV

Den nordöstra delen av planområdet planeras som blandstad med övervägande del verksamheter. Området utgörs idag till stor del av de södra delarna av köpcentrumet Allum. Den befintliga målpunkten kan därmed vidareutvecklas och kompletteras med nya verksamheter i närområdet, som en förlängning av Partille centrum. Södra torget kan utformas till den centrala mötesplatsen i södra centrum, med god koppling både till befintligt centrum norr om E20 och till nya och befintliga bostadsområden söder om E20. Handel, kontor och verksamheter med ett offentligt innehåll placeras med fördel i direkt anslutning till torget samt till den större hållplatsen för kollektivtrafik som planeras längs Landvettervägen.

Genom att koncentrera bebyggelse och skapa underlag för verksamheter i en stark nod med koppling till Södra torget, Landvettervägen och huvudstråket för kollektivtrafik skapas en attraktiv knutpunkt för både kommersiella verksamhetslokaler och kontorslokaler. Området kring Södra torget kan även innehålla bostäder där så är lämpligt. Samtidigt bör lokaler för verksamheter även placeras i strategiska lägen i anslutning till de mindre platserna och torgen inom bebyggelseområdet på berget, och rekreativa verksamheter lokaliseras där blandstaden möter naturen.

Planeringsprincip för lokalisering av funktioner inom blandstaden (SWMS arkitektur)

-  Kontor
-  Handel i gatuplan, bostäder eller kontor ovanpå
-  Lokaler i bottenvåning från början, resp förberett för
-  Torg
-  Torgstråk
-  Publik, rekreativ verksamhet



BOSTÄDER OCH SAMHÄLLSSERVICE

Den största delen av bebyggelsen inom planområdet planeras som blandstad med övervägande del bostäder. Det innebär att området består till övervägande del av bostäder men att lokaler kan placeras i strategiska lägen såsom i anslutning till mindre platser och torg. Bostäder ska prövas där det är möjligt med hänsyn till buller, luft, ljusförhållanden, risker och allmän lämplighet, vilket gäller även inom blandstaden med övervägande del verksamheter. Blandningen av funktioner bidrar till att befolka området över dygnets timmar. Genom föreslagen bebyggelsestruktur möjliggörs cirka 3000 nya bostäder i flerbostadshus. En hög boendetäthet är viktig att åstadkomma för ett effektivt utnyttjande av central mark och är även en förutsättning för att skapa underlag för en attraktiv kollektivtrafik.

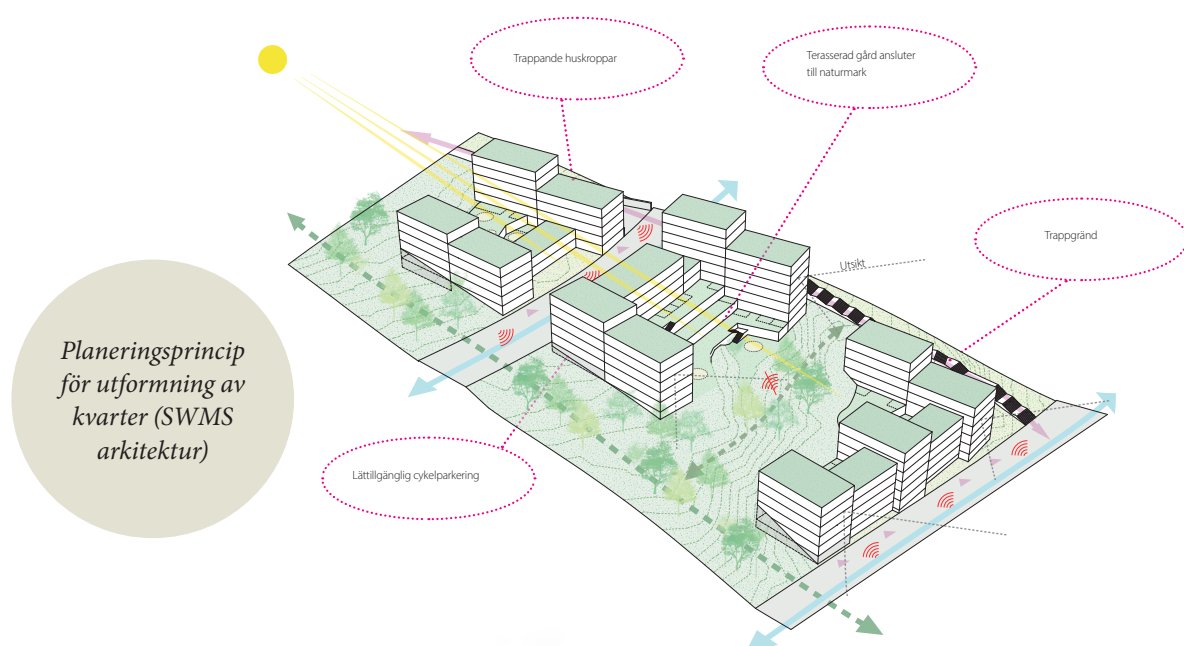
Längs Landvettervägen, närmast E20 och längs vissa delar av lokalgatorna föreslås bostäder uppföras i kvartersstruktur för att åstadkomma lägenheter med en ljuddämpad sida med hänsyn till buller. Kvartersstrukturen kan även skapa en god luftmiljö på innergårdarna. Den kuperade marken som bildas på kvarterens innergårdar kan terrasseras för att möjliggöra bra gårdar och ljusförhållanden. Fördjupade sol- och ljusstudier behövs i fortsatt arbete. I hela området förordas gröna tak, väggar och gårdar för att bidra med ekosystemtjänster.

Inom området föreslås fyra lägen för förskolor. Dessa bör placeras i anslutning till park eller natur för att öka möjligheten till samnyttjande av de gröna ytorna inom området. Behovet av grundskola kan tillgodoses utanför planområdet, bland annat genom att bygga ut befintliga lokaler i Björndammens skola. Övrigt behov av samhällsservice studeras inom varje utbyggnadsetapp.

PLANERINGSRIKTLINJER

Blandstad, övervägande bostäder

- Övervägande del bostäder
- Lokaler vid mindre torg och mötesplatser
- Lägen för förskolor - fristående eller inom strukturen
- Byggnadshöjder om cirka fem våningar - företrädesvis högre längs Landvettervägen och lägre uppe på berget
- Framst kvartersstruktur - kan varieras inom området utifrån platsspecifika förutsättningar
- Variation i uttryck och innehåll
- Aktiva bottenvåningar, genomgående entréer och tydlig relation till gaturummet
- Gröna tak, väggar och innergårdar
- God utformning med hänsyn till risk, buller, luft och ljusförhållanden
- God utformning med hänsyn till områdets natur och topografi
- God utformning med hänsyn till befintliga kulturmiljövärden



GATOR OCH TORG

GATUSTRUKTUR

Gator inom södra centrum planeras i ett finmaskigt nät av olika gatutyper. Strukturen föreslås vara väl sammankopplad med befintliga strukturer och planeras med få återvändsgator. Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara de prioriterade trafikslagen med utgångspunkt i en långsiktigt hållbar utveckling och målet att öka andelen hållbara färdmedel i förhållande till bilen. Partille Södra centrum med sitt centrala läge och goda tillgång till effektiv kollektivtrafik möjliggör detta. Gång och cykel har det mest finmaskiga gatunätet i strukturen - för att skapa en god genhet och många alternativ - och kopplar an till huvudstråket för kollektivtrafik längs Landvettervägen. Utgångspunkten är att andelen bilburna resor ska vara låg och att resandet i första hand ska ske med kollektivtrafik, gång och cykel.

Landvettervägen utgör det strukturerande huvudstråket i nord-sydlig riktning genom planområdet. Omvandlingen av Landvettervägen till stadsgata minskar gatans barriäreffekt och knyter ihop områdena på dess båda sidor. Biltrafiken inom bebyggelseområdet i väster går huvudsakligen i en slinga som nås genom två cirkulationsplatser från Landvettervägen. Slingan följer höjdkurvorna upp på berget. Österut får befintliga gator nya anslutningar mot Landvettervägen. Längs både stadsgatan och övriga gator löper gång- och cykelbanor, som kompletteras med gränder och trappor för en genare väg mellan centrum och berget.

Bebyggelsen i området ska förhålla sig till gatorna för att skapa tydligt definierade gaturum. På strategiska platser i strukturen kan bebyggelsen öppna upp sig och skapa platsbildningar för lokala torg, mötesplatser och fickparker. Gaturummen föreslås med mycket grönska för att skapa bra mikroklimat, gröna spridningskorridorer, infiltrationsbäddar för dagvatten och en grön miljö för människor att vistas i. Södra torget planeras som större mötesplats i området, med en tydlig koppling till den större hållplatsen för kollektivtrafik.



Gatustrukturens helhet

	Bil		Gång
	Torg		Cykel



Större vägar

	E20 - regional/nationell förbindelse
	Landvettervägen - regional förbindelse



Bilvägar

	Motorväg		Lokalgata
	Huvudgata		Lokalgata



Kollektivtrafik

	Metrobuss		Knutpunkt
	Lokalbuss		Busshållplats



Gångvägar

	Gångväg		Hissar
	Trappor		Torg
	Blandtrafik		



Cykelvägar

	Cykelväg		Hissar
	Blandtrafik		

PLANERINGSRIKTLINJER

----- Gång

Finmaskigt och sammanhängande gångnät

Egna gångbanor

Goda kopplingar mellan intilliggande stadsdelar och mellan norra och södra centrum

Fler korsningspunkter över Landvettervägen - signalreglerade korsningar i markplan i de mest centrala delarna, planskilda broar i de södra delarna

Tvärgränder med trappor och hissar som skapar genhet, tillgänglighet, intimitet och gröna stråk mellan Landvettervägen och bergsplatån

Gröna gaturum

Mindre platsbildningar i strategiska lägen

Gångvägar som kompletterar och ansluter till befintliga stigar och leder i området

GÅNG

Områdets gångstruktur föreslås vara den mest finmaskiga strukturen. Utöver separata gångbanor längs bilgatorna finns en mängd gångvägar för att möjliggöra fler kopplingar till fots och ytterligare prioritera gångtrafikanterna. Slingan för biltrafik upp på berget bryts av gränder med trappor som kopplar an till Södra torget, hållplatsen, Landvettervägen och befintliga strukturer österut. Huvudtrappgränden som förbinder centrum och Södra torget med parken på berget föreslås utformas med en sekvens av hissar, för att skapa ett gentillgängligt stråk upp på berget. Hissystemet bör vara allmänt tillgängligt och väl integrerat i stadsmiljön. Trygghetsaspekten är viktig. Från bergsplatån och parken föreslås vidare flera stigar, trappor och gångvägar koppla an till befintliga stråk genom skogsområdet. Detta både tillgängliggör naturmarken och Delsjöområdet och förbinder södra centrum med Sävedalen och Björndammsterrassen.

För att knyta ihop Partille centrum som helhet är det viktigt att koppla ihop södra centrum och Södra torget med norra centrum och Kyrktorget. Nils Henrikssons väg öster om Allum kan utvecklas till ett starkt gång- och cykelstråk ner mot befintlig gångtunnel under E20, strax utanför planområdet. I detta läge kan det även bli aktuellt med en koppling över E20 i samband med utbyggnad av kollektivtrafik i området. Dagtid är det även möjligt för gångtrafikanter att korsa E20 genom Allum.

För att binda samman stadsdelarna i södra Partille är det viktigt att stärka kopplingarna över Landvettervägen. Flera nya korsningspunkter för gång- och cykeltrafikanter föreslås för att koppla ihop de båda sidorna. I de mest centrala delarna kring Södra torget och hållplatsen föreslås signalreglerade korsningar i samma plan som övrig trafik. En gångbro kan utgöra en förlängning av huvudtrappgränden, utnyttja områdets befintliga nivåskillnader och landa ner på torget. Även i söder föreslås två gång- och cykelbroar.

Planeringsprincip för gångnätets huvudstråk, med tvärgränder upp på berget (SWMS arkitektur)

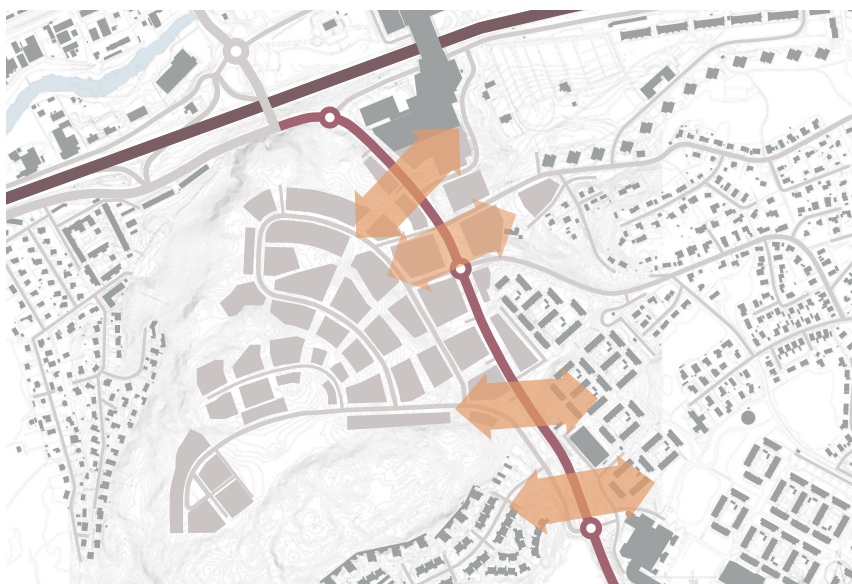


CYKEL

Möjligheterna att cykla i nord-sydlig riktning underlättas genom nya cykelbanor utmed Landvettervägen och blir ett viktigt pendlingsstråk. Vägen saknar idag ett sammanhängande och gent cykelstråk och cyklister tvingas att cykla omvägar för att ta sig västerut mot Göteborg. De befintliga gång- och cykelvägarna i området saknar även separering mellan fotgängare och cyklister. Partille har i dag en förhållandevis låg andel cyklister, endast omkring fem procent av alla resor i kommunen görs med cykel. Målsättningen är att skapa bättre möjligheter till ett vardagsliv utan bil, där kommunens invånare i större utsträckning väljer att cykla. Cykelavståndet från planområdet in till centrala Göteborg är cirka tio kilometer.

Befintliga cykelvägar öster om Landvettervägen kompletteras och knyts till de nya cykelbanorna längs vägen, för att stärka cykelkopplingarna till och från befintliga bebyggelseområden. De befintliga strukturerna förlängs i cykelstrukturen väster om Landvettervägen. Slingan upp på berget föreslås i stort ha en separat cykelbana som utgör områdets huvudsakliga cykelstråk, men på vissa sträckor kan cykling ske i blandtrafik. Även hissarna kan nyttjas. I de mest centrala delarna föreslås cyklister korsa Landvettervägen i samma plan som övrig trafik. I söder föreslås en komplettering med ytterligare en gång- och cykelbro över Landvettervägen, utöver den som redan finns, för att koppla ihop Björndammen och berget.

Trots att planområdet till stor del är kuperat anses möjligheten god för en hög andel gång- och cykeltrafik med tanke på det korta avståndet till centrum och andra delar av kommunen. Genom ett system av hissar skapas valmöjligheter att antingen cykla upp längs Slingan eller ta med sig cykeln i hissarna. Vid Slingas slut i väster föreslås en fortsatt cykelväg nerför sluttningen mot Sävedalen samt Delsjöområdet. Detta blir en viktig integration av Partilles olika stadsdelar.



PLANERINGSRIKTLINJER

Cykel

Finmaskigt och sammanhängande cykelnät

Egna cykelbanor

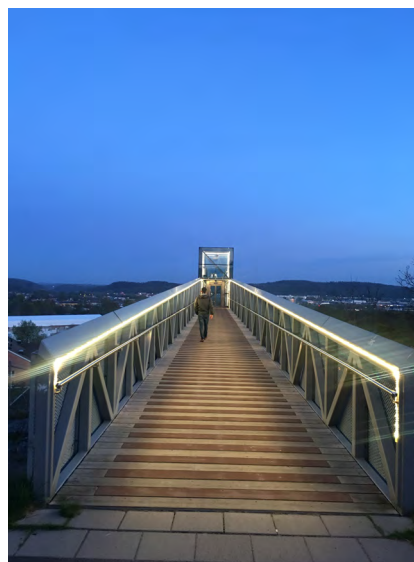
Goda kopplingar mellan intilliggande stadsdelar och mellan norra och södra centrum

God koppling i nord-sydlig riktning igenom området

Fler korsningspunkter över Landvettervägen - signalreglerade korsningar i markplan i de mest centrala delarna, planskilda broar i de södra delarna

Tvärgränder med trappor och hissar som skapar genhet, intimitet och gröna stråk mellan centrum, Landvettervägen och bergsplatån

Gröna gaturum



Referensbild av Kråkfoten, allmän hiss i Mölndal



Viktiga korsningspunkter för gång och cykel över Landvettervägen

PLANERINGSRIKTLINJER

.....➔ Huvudstråk för kollektivtrafik

Egna kollektivtrafikkörfält

Rak genomkörning i cirkulationsplatser

Signalprioritet i korsningar

Större hållplats i södra centrum, för byten mellan olika trafikslag och resor i regionen

God utformning av hållplatser med hänsyn till trygghet och säkerhet

Större hållplatser bör nås inom 400 meter från bebyggelse

Mindre hållplatser bör nås inom 200 meter från bebyggelse

KOLLEKTIVTRAFIK

Planområdets läge i regionen samt närhet till befintlig kollektivtrafik skapar goda förutsättningar för en hög andel kollektivtrafikresande, både till och från området. Landvettervägen föreslås omvandlas till en stadsgata och utformas med separata, mittförlagda busskörfält för att möjliggöra en kapacitetsstark kollektivtrafik i form av metrobuss. Tanken med metrobussystemet är att skapa snabba kopplingar inom storstadsområdet och in till Göteborgs centrala delar. Metrobuss förbättrar framkomligheten i stråket utmed Landvettervägen och bidrar till ett robust och pålitligt system. Med en hög turtäthet och korta restider kan andelen bilresor minska.

I södra centrum planeras för en större hållplats i nära koppling till Södra torget. Den utgör den huvudsakliga hållplatsen för kollektivtrafik i området och möjliggör snabba resor med kollektivtrafik till Göteborg city och storstadsområdet. Hållplatsen utformas med separata hållplatslägen för metrobuss och områdestrafik, för att möjliggöra byten och att metrobussen får fri framkomlighet förbi hållplats. Sektionen föreslås med en total bredd om 45,5 meter. Hållplatsen utgör en viktig nod i strukturen och bildar tillsammans med befintligt resecentrum och järnvägsstationen en tredelad bytespunkt för kollektivtrafiken i Partille. Med hållplatsens placering nås en mycket god kollektivtrafik på 400 meter för befintliga och tillkommande bostäder och verksamheter. I södra delen av planområdet möjliggörs en mindre hållplats på Landvettervägen. Trygghet och säkerhet är viktiga faktorer vid utformningen av hållplatserna. Genom sin utformning bidrar de även till att skapa länkar över vägen.

Genom att planera och bygga ut Landvettervägen för metrobuss kan kollektivtrafiksystemet stödja den planerade stadsutvecklingen längs stråket och bidra till en kraftig ökning av andelen kollektivtrafikresenärer. Detta grundar sig i dokumentet Målbild Koll2035 som beskriver hur kollektivtrafiken i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille ska utvecklas fram till år 2035. Enligt målbilden ska Landvettervägen stärkas som en tvärförbindelse för att möjliggöra snabb och pålitlig kollektivtrafik. En utveckling och förstärkning av kollektivtrafiken utmed vägen är därför betydelsefull och högt prioriterad. Idag sker cirka 19 procent av resorna för boende i Partille med kollektivtrafik. År 2035 beräknas cirka 30 procent av resorna ske med kollektivtrafik, vilket genererar mellan 5000 och 8000 resor till och från platsen per dygn.

Utöver metrobuss och områdestrafik längs Landvettervägen föreslås områdestrafik möjliggöras längs Slättenvägen i öster samt igenom det nya bebyggelseområdet i väster. Slingan i väster kan trafikeras i sin helhet men också i delar efter behov och utbyggnadstakt. Med den föreslagna busslingan har hela området en närhet till kollektivtrafik på 200 meters gångavstånd, vilket skapar goda förutsättningar för hållbart resande.



Kollektivtrafikknutpunkter, 400 meters avstånd



Busshållplatser, 200 meters avstånd

STADSGATA

För att överbygga Landvettervägens barriäreffekter föreslås den att omvandlas från en genomfartsled till en stadsgata med dubbelsidig bebyggelse, gång- och cykelbanor, dubbla trädrader och fler korsningspunkter i markplan. Ambitionen är att skapa en bättre balans mellan de olika trafikslagen där även gång och cykel ges ett stort utrymme. Vägen utformas och gestaltas på ett sätt som stärker upplevelsen av stadsmässighet, samtidigt som den fortsatt kommer att ha en god framkomlighet för bil, men med ett jämnare flöde och en lägre hastighet. Tillsammans med detta planeras vägen utformas med mittförlagda, separata kollektivtrafikkörfält.



Den nya vägsektionen föreslås med en total bredd om 31,5 meter på sträcka. Vägen flyttas i sidled österut för att möjliggöra dubbelsidig kvartersbebyggelse som ramar in vägen och skapar ett tydligt definierat gaturum. Stadsgatan får en lägre hastighet om 40 km/h för skapa en tryggare och mer stadsmässig miljö. Korsningspunkter för biltrafik, gång och cykel placeras i strategiskt viktiga lägen för att länka samman områdena på båda sidor om vägen. Dispenstransporter kan nyttja de mittförlagda busskörfälten.

Utsnitt strukturplan (SWMS arkitektur)

PLANERINGSRIKTLINJER

Stadsgata

Utformning som överbygger barriärer, stärker stadsutvecklingen i stråket, har höga vistelsekvaliteter och bidrar till ett stadsliv

Dubbelsidig bebyggelse med entréer mot gatan

Mittförlagda kollektivtrafikkörfält

Dubbla trädrader

Ett bilkörfält i vardera riktning

Dubbelsidiga och separerade gång- och cykelbanor

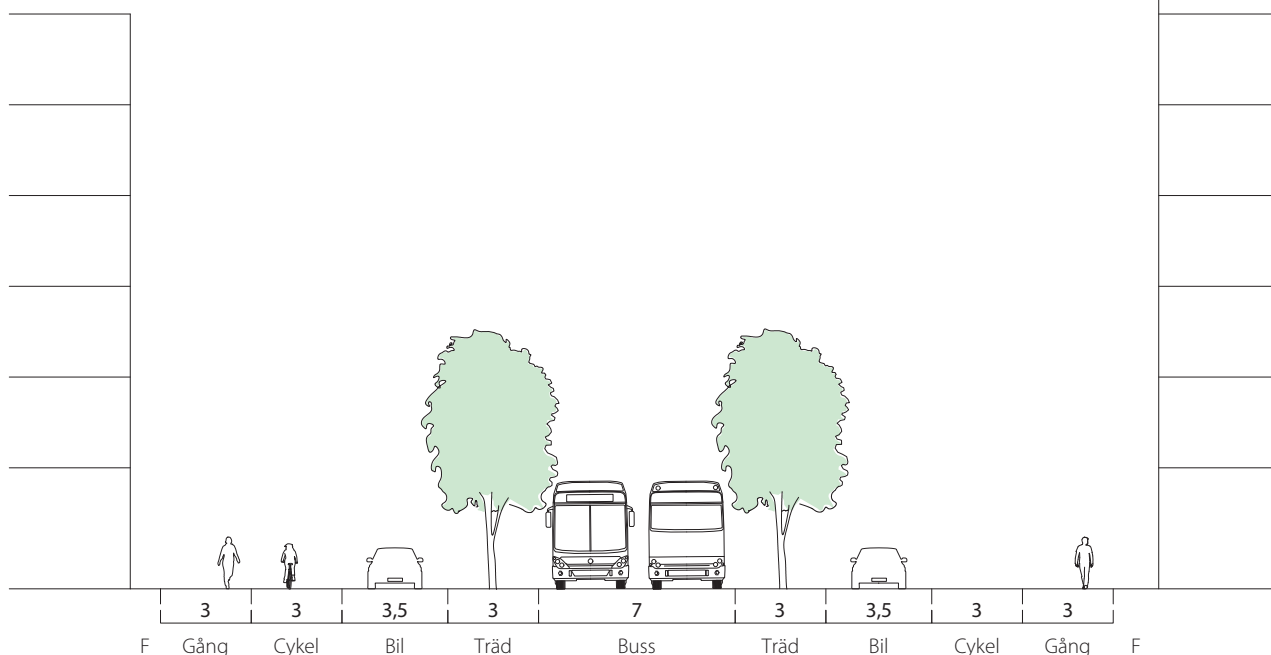
Framkomlighet för dispenstransporter och farligt gods

Främst signalreglerade korsningar i markplan för gång och cykel, planskilda gång- och cykelbroar i söder

Korsningar som cirkulationsplatser för motorfordon





Högersväng in och högersväng ut för angöring till entréer

Sektion Landvettervägen, 31,5 meter





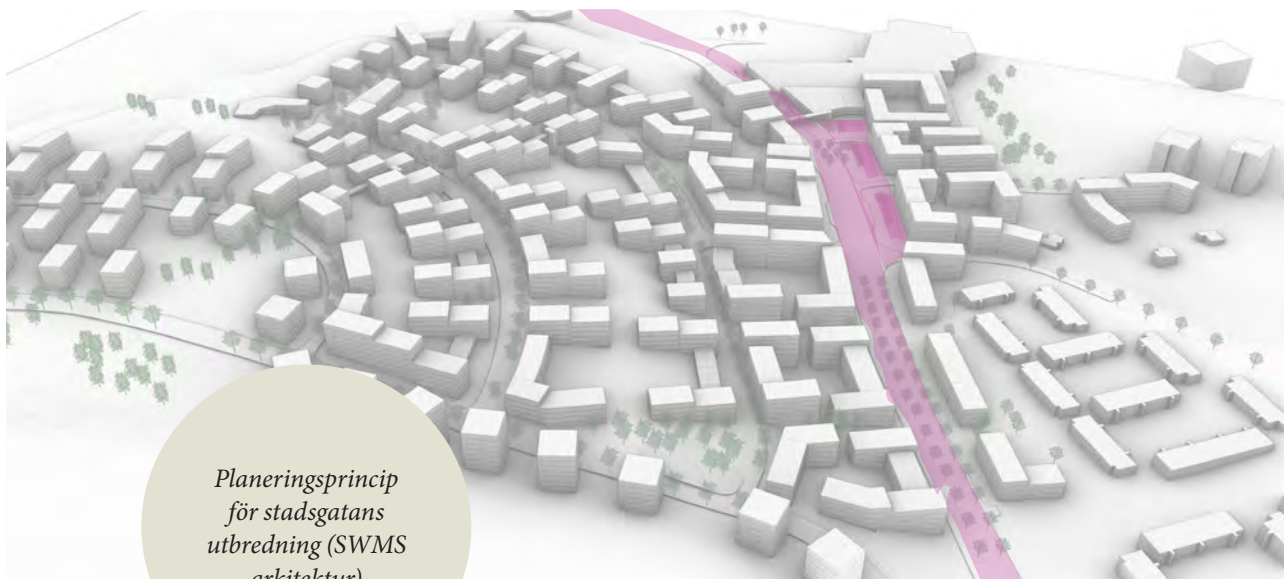
Stadsgatans korsningspunkter

-  Cirkulationsplats
-  Utfart/infart för biltrafik
-  Övergångsställe gång/cykel
-  Gång- och cykelbro

På grund av den höga trafikmängden på Landvettervägen föreslås korsningar och infarter med biltrafik utformas som cirkulationsplatser med genomgående kollektivtrafik. En ny cirkulation föreslås i korsningen mot Parallellvägen för att skapa ett jämnare flöde för trafiken i Partillemotet vid E20 strax norr om planområdet. En cirkulation föreslås i korsningen mot Slättenvägen, där vägen är förskjuten i sidled, och en i befintligt läge vid Björndammsterrassen. Dessa cirkulationer utgör huvudinfarter till bebyggelseområdena utmed Landvettervägen. Begränsningen av bilkorsningar ger även en högre framkomlighet för cykel utmed stråket.

För att kunna bebyggelseutveckla längs Landvettervägen krävs att tillgängliga entréer kan skapas. På grund av områdets topografi går det inte att nå dessa entréer uppifrån, utan måste angöras från Landvettervägen. Därför föreslås enkelriktade korsningar med högersväng in och högersväng ut som tillgodoser angöring till kvarteren närmast Landvettervägen. Dessa korsningar kommer endast nyttjas av en låg mängd trafik. Eftersom vänstersvängar inte tillåts kan områdets cirkulationsplatser nyttjas för att ta sig runt.

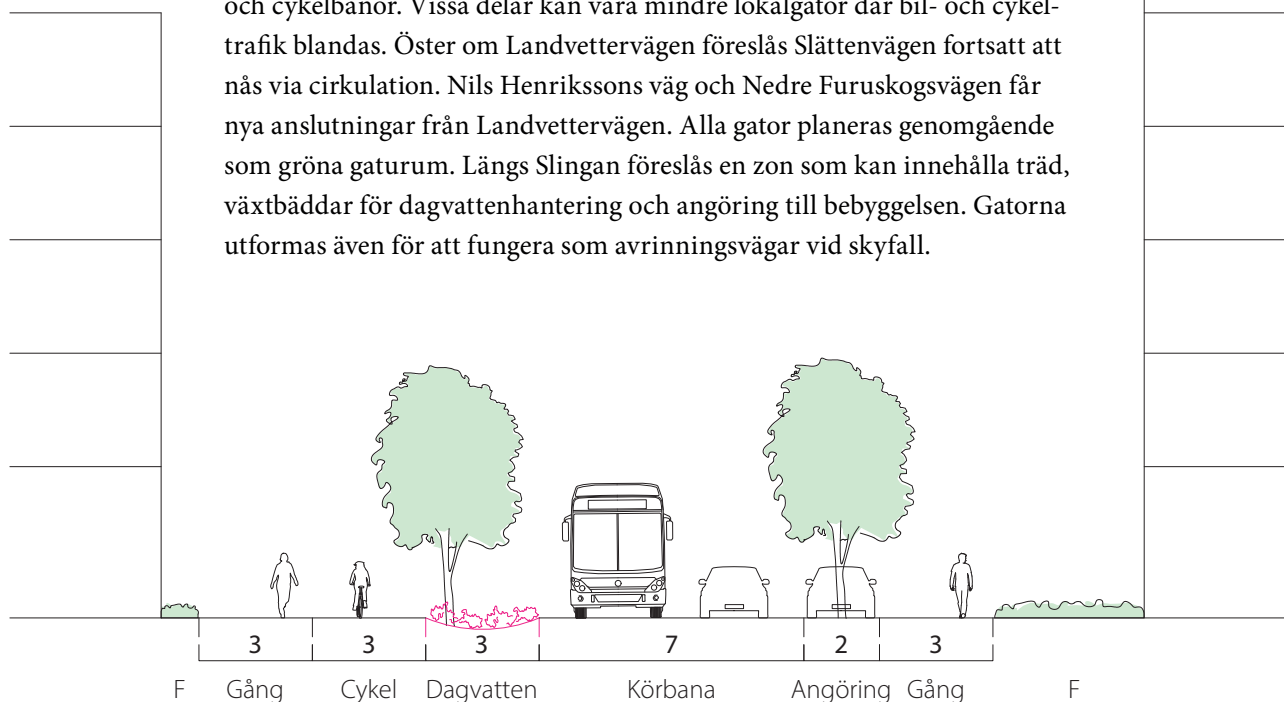
För att främja gång- och cykeltrafik ska förbindelser över Landvettervägen vara tydliga och gatans båda sidor ska hänga samman. Detta är viktigt för att stadsgatan ska bli ett sammanlänkande rum i området. En utmaning är att kombinera detta med snabba transporter i gatans mitt. De mest centrala korsningarna föreslås därför skapas i markplan för att möjliggöra för enklare rörelse för gång- och cykeltrafikanter över vägen. Längre söderut inom planområdet kan kopplingarna med fördel utformas genom planskilda broar, på grund av platsens topografi.



*Planeringsprincip
för stadsgatans
utbredning (SWMS
arkitektur)*

GATA

Slingan utgör det nya bebyggelseområdets huvudgata och det är här som majoriteten av biltrafiken kommer att lokaliseras. Biltrafik når Slingan via de två cirkulationsplatserna. Gatan planeras med en lutning och sektion som möjliggör busstrafik och angöring, och kantas i stort av separata gång- och cykelbanor. Vissa delar kan vara mindre lokalgator där bil- och cykeltrafik blandas. Öster om Landvettervägen föreslås Slättenvägen fortsatt att nås via cirkulation. Nils Henrikssons väg och Nedre Furuskogsvägen får nya anslutningar från Landvettervägen. Alla gator planeras genomgående som gröna gaturum. Längs Slingan föreslås en zon som kan innehålla träd, växtbäddar för dagvattenhantering och angöring till bebyggelsen. Gatorna utformas även för att fungera som avrinningsvägar vid skyfall.



Sektion av Slingan, 21 meter (SWMS arkitektur)

PARKERING OCH MOBILITET

Med mycket god kollektivtrafik och goda gång- och cykelförbindelser kan antalet parkeringsplatser vara lägre än i många andra områden i Partille. Genom att planera på detta sätt förväntas mängden tillkommande fordon begränsas och fler resor ske med hållbara färdmedel. Parkeringen föreslås hållas samlad i större parkeringsanläggningar under mark eller i parkeringshus. Anläggningarna kompletteras med handikapparkering och angöringsparkering. Förslaget parkeringstal för området är 0,5 bilplatser per lägenhet.

Antalet parkeringsplatser kopplat till verksamheter och handel behöver fortsatt utredas i kommande planering. I kommande detaljplaner ska mobilitetsutredningar tas fram som visar lämpligt parkeringstal och föreslagna mobilitetsåtgärder för respektive etapp. Ett lågt parkeringstal möjliggörs med en attraktiv kollektivtrafik och goda gång- och cykelförbindelser.

PLANERINGSRIKTLINJER

Gata

- Sammankopplat gatunät med få återvändsgator
- Tydliga och definierade gaturum
- Separata gång- och cykelbanor, cykling i blandtrafik kan förekomma
- Gröna gaturum med träd och växtbäddar för dagvattenhantering
- Avrinningsvägar vid skyfall
- Möjlighet för lokal busstrafik
- Platsbildningar i strategiska lägen
- Låga parkeringstal

PARK OCH NATUR

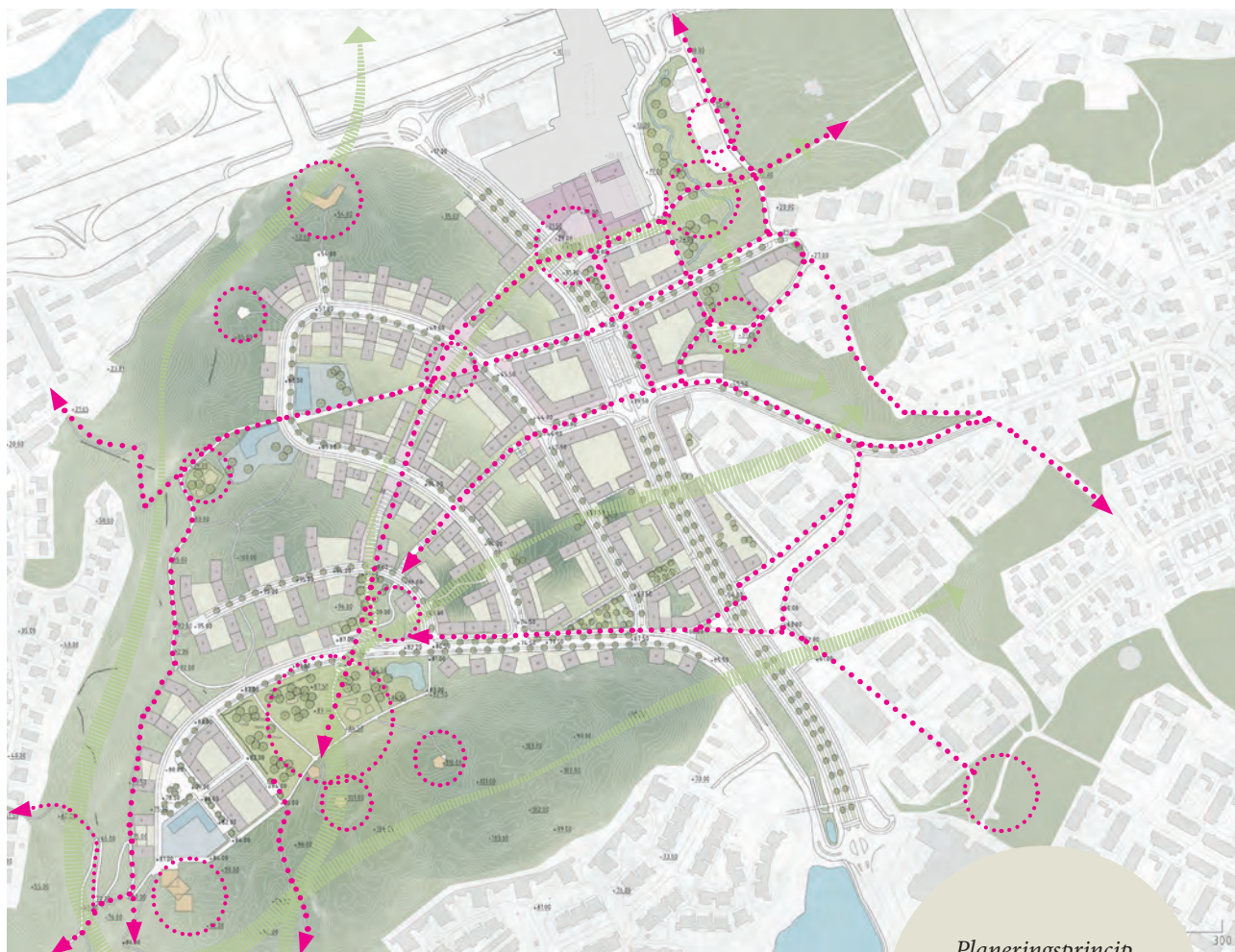
GRÖNSTRUKTUR

Södra centrum planeras med en sammankopplad grönstruktur av naturmark, parker och gröna stråk. Inom bebyggelsen förespråkas gröna tak, väggar, innergårdar och gaturum för att stärka de ekologiska sambanden och områdets gröna karaktär. Grönska och vatten i stadsmiljön ger bland annat renare luft, bättre lokalklimat, ökad hälsa, upplevelsevärden, klimatanpassning och bullerdämpning - så kallade ekosystemtjänster. Gröna områden svalkar vid värme och fångar upp regn vid skyfall. Genom att planera för en sammankopplad grönstruktur kan habitat skapas och spridningskorridorer bevaras, så att arter kan röra sig mellan olika livsmiljöer och föröka sig, vilket är viktigt för den biologiska mångfalden. Även människor lockas att röra sig mer i gröna områden.

Ekosystemtjänster ska främjas och beaktas vid utformning och gestaltning av den gröna infrastrukturen inom området. Ekosystemtjänstanalyser bör göras inom fortsatt arbete med detaljplaner. Bland annat kan strategiska val av växttyper och träslag göras för att gynna biologisk mångfald, vattenhantering och luftrening.

Gaturummen inom området utformas med gröna inslag. Längs Landvettervägen föreslås dubbla trädrader, som bidrar med både stadsmässighet och ekosystemtjänster. Även platsbildningar som öppnar upp sig längs vägen bör bidra med grönska i stadsmiljön. Längs Slingan föreslås en kombination av träd och växtbäddar för dagvatten. Gränderna i området utformas med trappor och gröna stråk som stärker kopplingen mellan södra centrum, området öster om Landvettervägen och naturområdet i söder.

Planförslagets struktur tillvaratar närheten till naturen och öppnar nya samband och förbindelser mot naturupplevelse, friluftsliv, motion och äventyr. Ett nära förhållande mellan natur och bebyggelse bidrar till områdets karaktär. Naturmarken letar sig in i bebyggelseområdet genom att bebyggelse koncentreras och anpassas till områdets topografi. Äldre träd ska bevaras inom området så långt det är möjligt. Bebyggelsen letar sig i sin tur ut i naturmarken genom små utsiktsplatser i strategiska lägen på berget. I söder föreslås en tydligare entré till det större naturområdet. Gång- och cykelkopplingar till Sävendalen, Björndammsterrassen och centrala Partille föreslås skapas för att bättre binda samman området, och dess målpunkter, med övriga Partille.



*Planeringsprincip
för rekreativa och
ekologiska samband
(SWMS arkitektur)*

PLANERINGSRIKTLINJER**Park**

Utformas som mötesplatser för närboende såväl som för besökande

Ekosystemtjänster främjas och beaktas vid växtval, utformning och gestaltning

Goda kopplingar till omgivande bebyggelseområden

Goda utblickar och god koppling till utsiktsplatser

Stenmurar bevaras i möjligaste mån

Varierat utbud och innehåll med ytor för aktivitet, vila och återhämtning

Naturkaraktär, befintliga träd och blåstruktur bevaras i möjligaste mån

PARKER

Inom planområdet föreslås två lägen för nya parker. Den ena parken planeras som en ny stadspark i områdets nordöstra del och är en utveckling av det befintliga grönområdet kring Prästbäcken. Området är idag till stora delar otillgängligt som vistelseyta. Stadsparken gränsar till Allum, gång- och cykelstråket mellan norra och södra centrum samt kyrkogården Partille södra griftegård. Inom parkområdet ligger den gamla Kyrkskolan som bevaras. Det strategiska läget gör parken attraktiv som målpunkt för boende och besökande i Partille.

Den andra parken är lokaliserad uppe på berget i den södra delen av planområdet. Parken kan utformas med en blandning av befintlig naturmark och en mer traditionell parkkaraktär med inslag av lek. Den ramar in av befintliga äldre stenmurar som bevaras och vittnar om platsens historia som utmark för gårdar i närheten. I den östra delen av parken föreslås ett naturligt fuktstråk bevaras för omhändertagande av dagvatten som kommer från naturmarken samt som livsmiljö för bland annat grodor och insekter. Bergsparken fungerar främst som en stadsdelspark för de närboende men är också en viktig del i att tillgängliggöra befintlig natur och ger möjlighet att koppla an till målpunkter och utsiktslägen i dess närhet.

Inom bebyggelseområdet kan även mindre fickparker inrymmas, främst för boende och verksamma i omgivande kvarter. Dessa fickparker fungerar som gröna oaser för aktivitet, vila och möten. En god tillgång till parker och grönytor är viktigt för barns fysiska aktivitet, och utgör viktiga mötesplatser för unga i staden.

PLANERINGSRIKTLINJER**Gröna stråk**

Binder samman grönstrukturen inom och utanför området

Ekosystemtjänster ska främjas och beaktas vid växtval, utformning och gestaltning

Spridningskorridorer för växter och djur

Rekreativa och hälsofrämjande stråk för människor

Naturkaraktär och befintliga träd bevaras i möjligaste mån inom blandstaden

Lägen för mindre fickparker inom blandstaden

GRÖNA STRÅK

Gröna stråk i området planeras som spridningskorridorer för ett rikt växt- och djurliv, men även som rekreativa samband för människor och en del av områdets dagvattenhantering. De utgör på så sätt multifunktionella ytor som skapar möjligheter för synergieffekter. Som rekreationsstråk är gränderna mot det större naturområdet samt det befintliga aktivitetsstråket mellan stadsparken och scoutstugan särskilt viktiga att stärka. De gröna stråken binder ihop områdets grönstruktur och beskrivs närmare i föregående stycke.

NATUR OCH FRILUFTSLIV

Runt hela bebyggelseområdet väster om Landvettervägen planeras den befintliga naturmarken att bevaras. Naturmarken i söder innehåller områdets största naturvärden och bevaras därför fritt från bebyggelse. Närområdet ingår i planområdet för den fördjupade översiktsplanen för att säkerställa att det även i framtiden bevaras som naturmark för växter och djur samt friluftsliv och rekreation. Tillskott av stigar och målpunkter inom området ska planeras med hänsyn till platsens naturvärden. I norr stupar naturmarken brant ner mot E20 och naturen fungerar som en barriär för buller och luft mot bebyggelseområdet. Även i väster sluttar marken brant ner mot Finngösa och Sävedalen. Här föreslås nya gång- och cykelopplingar genom naturområdet för att binda samman södra centrum med stadsdelarna västerut. En höjdrygg med naturmark bevaras mellan bebyggelseområdet och Björndammsterrassen i söder och stadsdelarna kopplas ihop med gångstråk via bergsparken.

I södra delen av det nya bebyggelseområdet föreslås en entrépunkt och port mot det större natur- och friluftsområdet Delsjö-Härskogskilen med ett omfattande stig- och ledssystem. Målpunkten öppnar nya samband och förbindelser mot naturupplevelse, friluftsliv, motion och äventyr. Planområdet utgörs idag till stor del av naturmark som är svårtillgänglig på grund av stora höjdskillnader. Genom att komplettera naturområdet med nya gångvägar, stigar och en ny aktivitetscentral som kan fungera som en port till naturen, öppnas naturområdet upp och tillgängligheten och tillgången till friluftsvärdena blir bättre. Bebyggelseutvecklingen möjliggör därmed för fler att ta sig upp på berget och ut i naturen, även om delar av de befintliga närrekreationsvärdena kommer att försvinna. I och med att planområdet föreslås bebyggas med flerbostadshus får fler också nära tillgång till natur- och friluftsområdet.

PLANERINGSRIKTLINJER

Natur

Sammankopplad grönstruktur inom och utanför området

Områden med höga naturvärden bevaras

Främjande av friluftsliv i området

Ny entrépunkt till naturområdet där bebyggelsen möter naturen i söder

Gångvägar som kompletterar och ansluter till befintliga stigar och leder i området

Tillskott och utformning av stigar och målpunkter med hänsyn till områdets naturvärden

Gångvägar som sammanlänkar bebyggelseområden

Naturkaraktär och befintliga träd med fokus på äldre och hålträd bevaras i möjligaste mån inom blandstaden

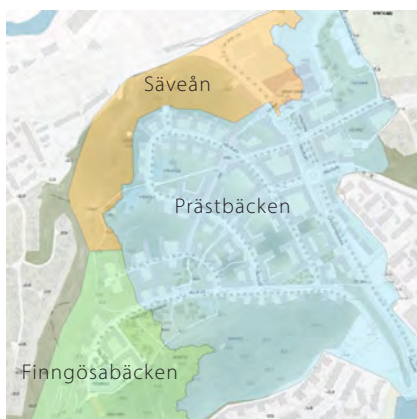
En andel av befintlig död ved samt avverkade grova träd sparas och placeras ut inom naturmarken

Återplantering av ädellövträd av inhemska arter och veteranisering av främst ek och bok

Porten mot naturen (SWMS arkitektur)



TEKNISK INFRASTRUKTUR



Framtida avrinningsområden inom området (Sweco)

PLANERINGSRIKTLINJER

Dagvatten

Helhetsperspektiv vid utbyggnad

Utrymme för dagvattenhantering måste säkras

En kombination av fördröjningsåtgärder inom området

Fördröjning inom kvartersmark

Fördröjning inom grönytor som parker, innergårdar och gröna tak

Noga höjdsättning av marknivåer för naturlig avrinning längs gatorna

Regnbäddar utmed gator och i tvärgränder

Makadam- eller kassettmagasin i gränder och grönytor

Eventuell reglering av utflödet från Björndammen uppströms planområdet

Gator utgör avrinningsvägar vid skyfall

Bevaka rening av dagvatten från Landvettervägen vid omvandling till stadsgata

DAGVATTEN

Dagvatten ska hanteras och framhävas som en resurs i utbyggnaden av området och berika miljön med avseende på exempelvis arkitektoniska värden, naturvärden, biologisk mångfald, lek och rekreation. En kombination av fördröjningsåtgärder föreslås för att ta hand om områdets dagvatten på ett hållbart sätt. Övergripande är att naturlig infiltration sker i områdets parker och grönytor. Vidare föreslås fördröjning inom kvartersmark, regnbäddar utmed lokalgator, fördröjningsmagasin inom gränder och grönytor samt reglering av Björndammen uppströms Partille södra centrum. Dessa övergripande förslag grundar sig i den dagvattenutredning som har tagits fram inom ramen för den fördjupade översiktsplanen (Sweco 2020-08-25), samt i Partille kommuns Dagvattenstrategi (2017). Föreslagna fördröjningsåtgärder renar även dagvattnet så att exploateringen inte försämrar möjligheterna att uppnå god ekologisk och kemisk status i Säveån. Särskild rening behöver dock anläggas för Landvettervägen som helhet, vilket kommunen bevakar vid omvandling av vägen till stadsgata.

Dagvatten ska i första hand omhändertas lokalt och renas vid källan, inom egen fastighet, så att belastningen på ledningsnät, angränsande fastigheter och recipienter minimeras. Fördröjning på kvartersmark ska dimensioneras och utformas för att klara ett 20-årsregn med varaktighet på 20 minuter utan översvämning, vilket föreslås åstadkommas genom anläggande av makadam- eller kassettmagasin. Höjdsättning och placering av byggnader ska göras på ett sådant sätt att dagvatten kan avledas till omgivande mark och så att inte instängda områden bildas vid extrema väderhändelser.

Dagvatten från planområdet avleds till Säveån, antingen direkt eller via en av två närliggande bäckar, Finngösabäcken i väst och Prästbäcken i nordöst. Dagvattenflödet till bäckarna ökar genom exploateringen, på grund av en ökad hårdgöringsgrad. I avrinningsområdet mot Finngösabäcken uppskattas att cirka två tredjedelar av fördröjningsbehovet kan anläggas inom kvartersmark. Utöver det föreslås en dagvattendamm i sydväst, innan vidare avrinning mot bäcken.

Större delen av området, liksom ett stort område uppströms Partille södra centrum, avrinner mot Prästbäcken som leds under E20 i en kulvert med begränsad kapacitet. Här ökar dagvattenflödet som mest, och en kombination av fördröjningsåtgärder krävs för att ta hand om områdets dagvatten, utöver fördröjning inom grönytor och kvartersmark. Bebyggelseområdet bör höjdsättas med en naturlig avrinning längs gatorna, utan några instängda områden. Genomtänkta marknivåer är viktigt för att åstadkomma en så effektiv dagvattenhantering som möjligt. Längs gatorna föreslås regnbäddar, som även kan rena gatans dagvatten. I områdets tvärgränder



anläggs en kombination av magasin och regnbäddar som fördröjer vattenflödet och avrinningen mot Landvettervägen. En större gränd för omhändertagande av dagvatten föreslås i söder, där vatten idag rinner naturligt i en ravin. Dagvattnet leds sedan i ledningar mot Prästbäcken. För bebyggelseområdet öster om Landvettervägen föreslås en större fördröjningsanläggning inom grönyrtorna, innan avledning mot Prästbäcken.

Vid skyfall kommer dagvattensystemet inte att räcka till för att fördröja den kraftiga nederbördsmängden, vatten planeras då att avledas via gatorna. I fortsatt arbete behöver avrinningsvägarna vid skyfall säkerställas för de enskilda kvarteren, så att instängda områden inte uppkommer på innergårdar eller liknande. De största flödena vid skyfall kommer dock från områden utanför södra centrum, som rinner via planområdet mot Säveån. Eftersom vattenmängden från södra centrum endast utgör en mindre del av det totala flödet bedöms den föreslagna exploateringen inte förändra den maximala påverkan vid skyfall.

Utformning av fördröjningsåtgärder behöver studeras vidare i samband med detaljplanearbete, liksom reglering av utflödet från Björndammen. Det är viktigt att helhetsperspektivet finns med eftersom dagvatten från högre belägna områden kommer ledas via lägre belägna delar. Ledningar och anläggningar i lågt belägna delar måste redan från början utformas för att klara dagvattenflöden från ett fullt utbyggt område. Utrymmet närmast Landvettervägen mycket begränsat och behöver detaljstuderas.

Planeringsprincip för dagvattenfördröjning längs gator och gränder (SWMS arkitektur)

En kombination av gröna tak och innergårdar, parker, regnbäddar och magasin (SWMS arkitektur)



PLANERINGSRIKTLINJER**Dricksvatten och spillvatten**

Helhetsperspektiv vid utbyggnad

Ledningar med självfall i möjligaste mån

Pumpstationer för spillvatten i utkanten av bebyggelseområdet

Påkoppling av spillvatten till befintligt tunnelpåslag i nordväst

Utrymme för tryckstegringsstation för dricksvatten



Övergripande förslag till spillvattenhantering (Sweco)

DRICKSVATTEN OCH SPILLVATTEN

Ledningar för dricksvatten och spillvatten behöver byggas ut inom området. Ett övergripande förslag på framtida spillvattenhantering har tagits fram för den fördjupade översiktsplanen (Sweco, 2020-08-19). En ny pumpstation föreslås anläggas i norr, med ett avstånd om 50 meter till bebyggelse, dit spillvatten kan rinna med självfall genom ledningar i gator. Ytterligare en pumpstation föreslås för det södra bebyggelseområdet, varifrån spillvatten kan pumpas upp till självfallsledningarna mot den norra pumpstationen. Därifrån kan spillvattnet sedan pumpas i en tryckledning till en brant självfallsledning ner till ett befintligt tunnelpåslag till Gryaab's tunnel som leder spillvattnet mot Ryaverket i Göteborg. Här behöver markförhållandena ses över i ett tidigt skede för att klargöra att det går att förlägga ledningen som föreslaget. Tunnelpåslaget är beläget nordväst om planområdet.

Under fortsatt arbete är det viktigt att spillvattensystemet utformas för ett helt utbyggt Partille södra centrum. Hela området kommer inte att byggas ut på samma gång och det är därför viktigt att säkerställa att en utbyggnad av fler etapper är möjligt när en etapp har börjat exploateras. I ett tidigt skede bör möjligheten undersökas att ansluta även befintlig och tillkommande bebyggelse öster om Landvettervägen till den föreslagna pumpstationen i den norra delen av planområdet.

I det fortsatta arbetet finns behov av att även övergripande utreda dricksvattenförsörjningen av området, då delar av området är högt beläget och kommer att erfordra tryckstegring. Det är därför viktigt att utrymme skapas inom planområdet för en lämplig placering av en tryckstegringsstation. Kommunens huvudvattentäkt är Kåsjön som ligger söder om planområdet. Vid behov köper Partille kommun vatten från Göteborg stad.

Området ska försörjas med brandvatten enligt Räddningstjänstens anvisningar. Brandposterna ska utformas enligt de riktlinjer som ges ut av Svenskt Vatten. Brandvattenförsörjningen studeras vidare i detaljplaneprocessen. Utbyggnad av brandposter sker i samband med att VA-nätet byggs ut i området och i samråd med räddningstjänsten.

Kapaciteten hos de befintliga näten utreds i det fortsatta arbetet. Modellering av befintliga nät i Partille håller på att tas fram, och därefter kan modellerna användas för att simulera kommande exploateringar och behov av framtida dimensionering. Det befintliga systemen har inte tillräcklig kapacitet för att ansluta planerad bebyggelse.

En underjordisk berganläggning finns inom planområdet, vilket medför restriktioner vid byggande och markarbeten. Innan bygglov och marklov beviljas ska samråd ske med anläggningens ägare för bedömning av åtgärdens påverkan på anläggningen.

AVFALL

Kommunerna i Göteborgsregionen samverkar genom en avfallsplan, A2020, som innehåller mål och förslag till åtgärder för hur avfall ska tas om hand och förebyggas. En ny plan håller på att arbetas fram för perioden 2021-2030, kallad *Göteborgsregionen minskar avfallet*.

För att avfallshanteringen ska fungera och tillgodose användarnas behov behöver Partille södra centrum planeras för en infrastruktur med behållare, avfallsutrymmen, återvinningsstationer, fordon, angöringsplatser och transportvägar. Denna infrastruktur säkras i kommande detaljplaner och bygglov, men är viktig att ha med sig tidigt i planeringen. Om avfallshanteringen tas hänsyn till tidigt i processen blir det lättare för användare och utförare att göra rätt och därför bidra till ett mer hållbart och resurseffektivt samhälle.

Insamling av förpackningar och returpapper ska ske bostadsnära, vilket ställer krav på väl dimensionerade miljörum i den nya bebyggelsen. Utöver det bör en återvinningsstation lokaliseras i området, som komplement vid tillfällig överfyllnad. Dessutom kan plats för återbruk och delningsekonomi skapas för att bidra till ett minskat avfall över lag.

EL, VÄRME OCH FIBER

Det befintliga elnätet har idag inte kapacitet att ansluta den planerade bebyggelsen som den fördjupade översiktsplanen medger, och investeringar måste därför göras i bakomliggande elnät. Minst två starkströmsledningar med tillhörande styrutrustning behöver förläggas från Kåbäcken till planområdet. Utbyggnad av elnätet ska ske i dialog med Partille Energi Nät under kommande detaljplanearbeten.

Partille Energi har ett väl utbyggt fjärrvärmenät söder om E20 och har möjlighet att ansluta den planerade bebyggelsen som den fördjupade översiktsplanen medger. En huvudledning för fjärrvärme är förlagd mellan Allum och Björndammen öster om Landvettervägen. Utbyggnad av fjärrvärmenät i södra centrum ska ske i dialog med Partille Energi under kommande detaljplanearbeten.

Utbyggnaden av fiber är en viktig och strategisk fråga för Partille kommun. Den 31 december 2016 var utbyggnaden klar och alla som vill kan ansluta sig till fibernätet.

PLANERINGSRIKTLINJER

Avfall

Väl dimensionerade miljörum med hänsyn till bostadsnära insamling

Väl dimensionerade angöringsplatser och transportvägar

Utrymme för återvinningsstation

Verka för utrymme för återbruk och delningsekonomi

Förebygga

Återanvända

Återvinna

Energiutvinna

Deponera

PLANERINGSRIKTLINJER

El, värme och fiber

Förstärkningar av bakomliggande elnät

Utbyggnad av fjärrvärmenät

Utbyggnad av fibernät



ÖVERGRIPANDE VÄRDEN OCH HÄNSYN

RIKSINTRESSEN FÖR KOMMUNIKATION

NATURMILJÖ OCH RIKSINTRESSEN

KULTURMILJÖ

HÄLSA OCH SÄKERHET

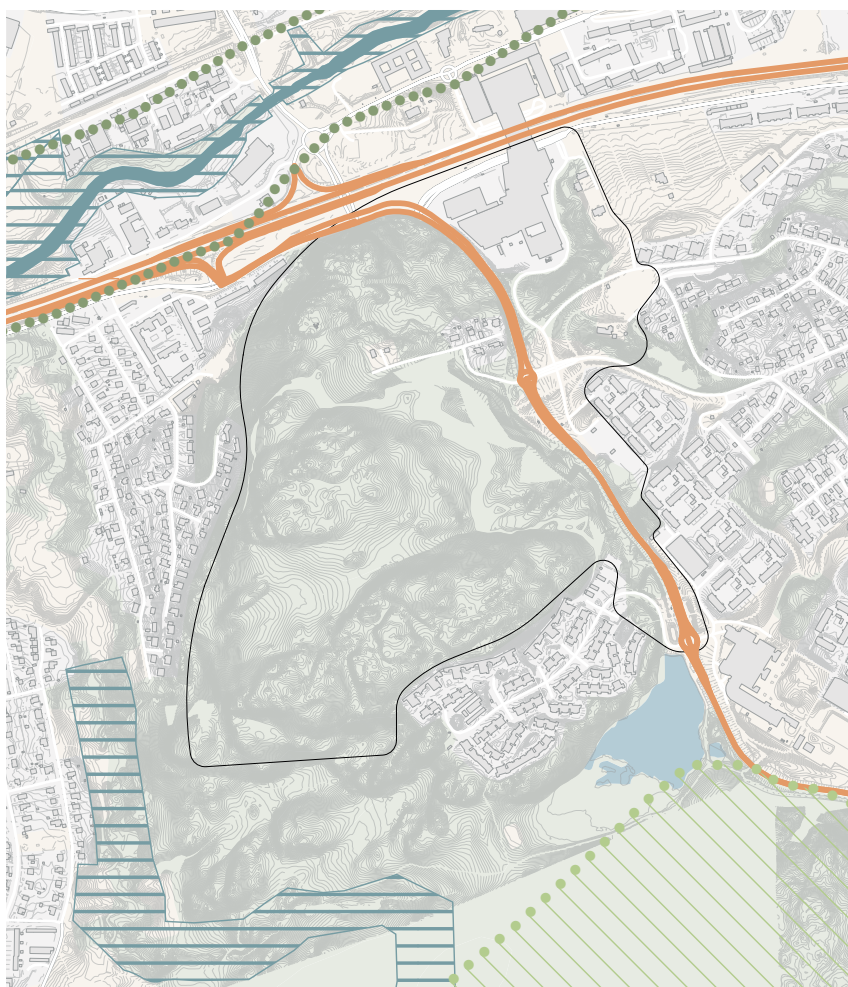
VÄRDEN OCH HÄNSYN

ÖVERGRIPANDE VÄRDEN OCH HÄNSYN

ALLMÄNNA INTRESSEN

I plan- och bygglagens andra kapitel anges allmänna intressen som översiktsplaneringen ska ta hänsyn till och främja. I detta kapitel redovisas hur planeringen tar hänsyn till dessa. Med utgångspunkt från natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden ska planeringen bland annat bidra till en ändamålsenlig struktur, god och tillgänglig livsmiljö, god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror, ekonomisk tillväxt och bostadsbyggande.

Inom planområdet finns Landvettervägen som utgör riksintresse för kommunikation. I övrigt finns inga ytterligare riksintressen inom området. Däremot finns ytterligare riksintressen i nära angränsning, där E20 norr om planområdet utgör riksintresse för kommunikation, Delsjöområdet i söder utgör riksintresse för friluftsliv och Sävån utgör riksintresse för naturvård. Sävån utgör dessutom ett Natura 2000-område. Inga strandskyddade områden finns inom planområdet.



RIKSINTRESSEN FÖR KOMMUNIKATION

E20 OCH LANDVETTERVÄGEN

Planområdet innehåller eller påverkas främst av två större vägar, E20 och Landvettervägen. Båda vägarna är statliga och klassade som riksintresse för kommunikation. I Trafikverkets planeringsunderlag ”Funktionellt prioriterat vägnät” pekas de vägar som är viktigast för regional och nationell tillgänglighet ut. E20:s funktion är, som en del i stomvägnätet, att tillgodose långväga och dagliga persontransporter, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen ingår i det nationella stamvägnätet och är förbindelselänk mellan Göteborgsregionen och Stockholmsregionen.

Landvettervägen sträcker sig från Partillemotet vid E20 i centrala Partille och söderut till Bårhultsmotet vid väg 40 i Härryda kommun. Enligt Trafikverket är vägen av särskild betydelse för regional eller interregional trafik och anses utgöra en östlig passage förbi Göteborg. Vägens funktion är även att tillgodose behovet av dagliga persontransporter samt kollektivtrafik. Sträckan ska även vara tillgänglig för dispenstransporter, det vill säga extra breda, långa eller tunga transporter som kräver särskilda tillstånd för att få trafikera vägnätet. Trafikmängden på sträckan mellan Öjersjö och Partille centrum uppgår i dagsläget till ca 20 000 fordon/dygn (ÅDT). Idag råder framkomlighetsproblem på sträckan under högtrafik, vilket beror på ökande trafikflöden på vägen och begränsningar i korsningspunkterna utmed Landvettervägen samt i Partillemotet. Vägen är inte utpekad led för farligt gods och mängden farligt gods anses mycket begränsad.

Kommunen planerar för en fortsatt god kapacitet på Landvettervägen. Kollektivtrafiken kommer att prioriteras och vägen kompletteras med gång- och cykelstråk för att öka personkapaciteten. Genom att prioritera dessa trafikslag, som oftast kräver mindre yta, kan fler människor utnyttja Landvettervägen än idag. Det nya bostadsområdet väster om Landvettervägen föreslås ha två tillfarter som utformas som cirkulationer. Mängden tillkommande fordon i samband med exploateringen förväntas begränsas genom en attraktiv kollektivtrafik, goda gång- och cykelmöjligheter och låga parkeringstal. Vidare mobilitetsåtgärder utreds mer i kommande planeringsskeden.

Ett flertal trafikutredningar tagits fram inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för att studera effekterna av en förändrad utformning på Landvettervägen i kombination med ett stort tillskott av bostäder (ÅF, 2019-04-17 samt Ramboll 2020-08-26). Huvudsyftet har varit att analysera exploateringens påverkan på vägsystemet med fokus på framkomlighet och trafiksäkerhet, samt att utreda behovet av åtgärder. Översiktliga systemanalyser, mikrosimuleringar och konkreta trafikförslag har arbetats fram.



E20 idag



Landvettervägen idag



Landvettervägen flyttas i sidled



Korsning vid ny cirkulation idag

Genomsnittlig hastighet i området kring Partillemotet år 2040, eftermiddagens rusningstrafik (Ramboll)

I kommande planeringsskeden behöver kunskaperna kring trafik och mobilitet fördjupas.

Den fördjupade översiktsplanen utgår ifrån scenario 1 i trafikanalyserna som innebär att Södra centrum byggs ut enligt planförslaget och att Landvettervägen utformas som stadsgata. Planförslaget beräknas alstra drygt 5100 fordon per dygn till trafiksystemet i södra centrala Partille. Denna trafik kommer bland annat belasta Landvettervägen, Partillemotet och E20, med köbildning i Partillemotet under rusningstid och restidsfördröjningar som följd. Restiden över Partillemotet beräknas öka från cirka 20 till omkring 40 sekunder. Trafikflödena ligger redan idag nära gränsen för den mängd trafik som Partillemotet bedöms klara. Analyserna visar dock att kapacitetstaket nås först när trafiken är ytterligare 10-20 procent högre än trafikprognosen för scenario 1.

Även det kommunala vägnätet påverkas, då stadsgatans utformning innebär en överflyttning av genomfartstrafik från Landvettervägen till Tingsvägen. Genom denna överflyttning bibehålls funktionen i Partillemotet på en acceptabel nivå. Tillkommande trafik till Skultorpsmotet bedöms inte till en nivå som orsakar framkomlighetsproblem på E20.

Fördjupade trafikanalyser har tagits fram för att studera planförslagets påverkan i detalj, med fokus på Partillemotet år 2040. De uppdaterade mikrosimuleringarna påvisar köbildning i Partillemotets ramper, men inte så långa att de sträcker sig ut på E20:s vägbanor. Planförslaget bedöms därmed inte påverka framkomligheten och trafiksäkerheten på E20, och därav sker ingen negativ påverkan på riksintresset för kommunikation.

Stadsgatan medför en minskad kapacitet på Landvettervägen med köbildning som sträcker sig bakåt ut mot Göteborgsvägen och Partillemotet. Den föreslagna cirkulationsplatsen vid Parallellvägen bidrar till att jämna ut trafikflödet och förbättra framkomligheten i Partillemotet. Planförslagets högersvängar syftar till att skapa tillgängliga entréer och bedöms inte påverka framkomligheten på Landvettervägen. Nils Henriksons väg får en ny anslutning mot Landvettervägen genom en trevägskorsning. Genom att förbjuda vänstersväng från Landvettervägen påverkas inte flödet negativt.



NATURMILJÖ OCH RIKSINTRESSEN

NATURVÄRDEN

Planområdet utgörs till stor del av oexploaterad naturmark och tangerar den gröna så kallade Delsjön-Härskogenkilen vilken löper genom Partille, Lerum, Härryda och Göteborgs kommun. De gröna kilarnas värde är i många avseenden beroende av att grönområdena är stora och sammanhängande och att det finns goda möjligheter att nå dessa områden. Två naturvärdesinventeringar har tagits fram inom ramen för planarbetet, en som fokuserar på områdets landmiljö (Svensk naturförvaltning, 2019-11-08) och en med fokus på vattenmiljön (Örnborg Kyrkander, 2019-06-27). En fördjupad utredning av skyddade fågelarter (Svensk naturförvaltning, 2021-04-09) och en inventering av entita (Svensk Naturförvaltning 2021-06-15)

Det förekommer stora naturvärden inom planområdet. Området har stora bestånd av ädellövskog och ingår i Länsstyrelsens lövskogsinventering. Avsaknaden av större skogsbruksåtgärder i närtid har skapat en speciell och ur naturvårdssynpunkt intressant skogsmiljö. Områdets topografi och förekomsten av vatten bidrar också till naturvärdet. På fuktiga partier som ligger i skydd av bergsbranter skapas stabila förhållanden med hög och jämn luftfuktighet. Här trivs fuktälskande arter. I branterna finns orörda miljöer med mossbelupna block och lodytor. I området finns ett stort antal gamla tallar och andelen död ved i det berörda området är mycket hög.

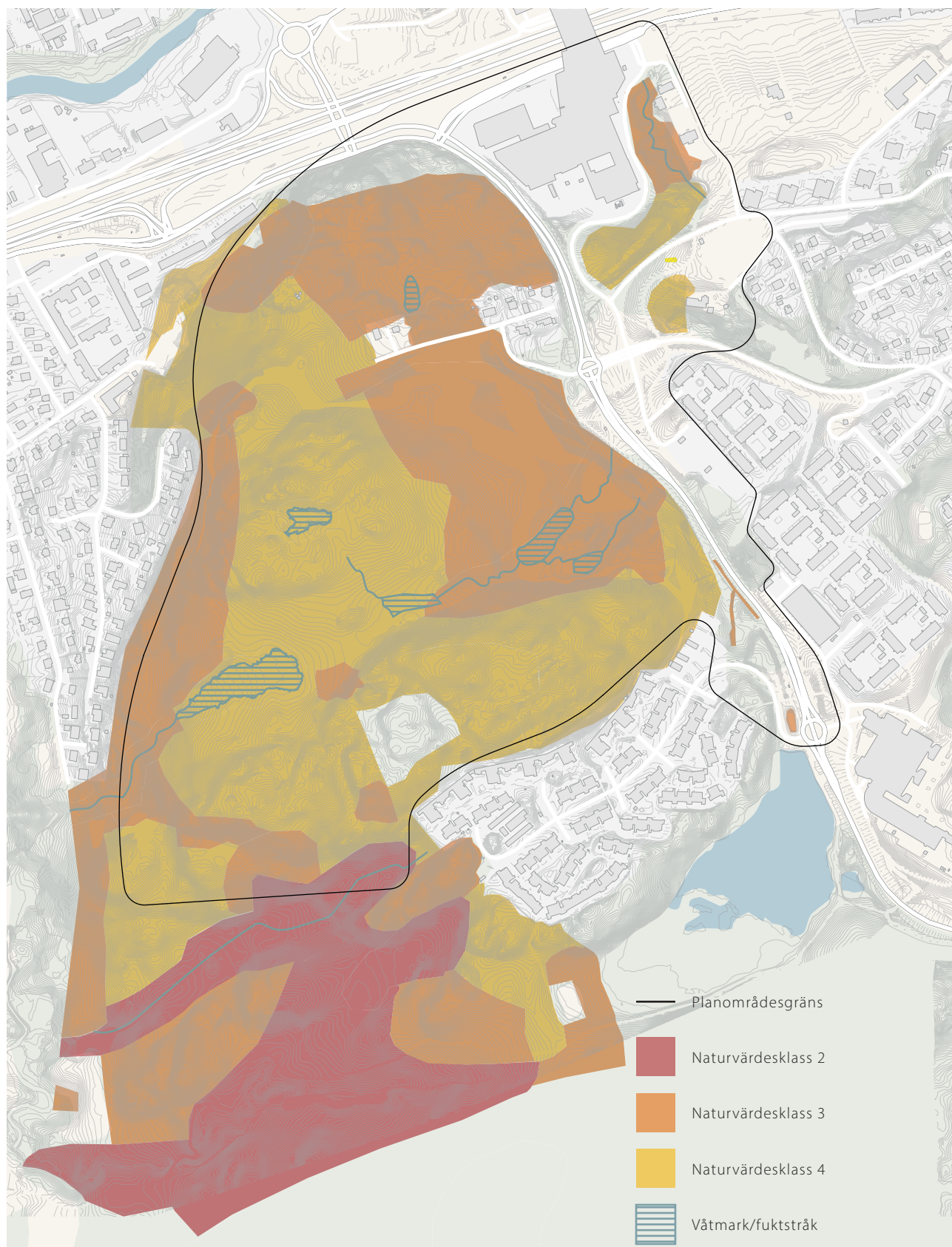
Enligt genomförda naturvärdesinventeringar finns de högsta värdena i de södra delarna av det inventerade området. Här rinner bland annat Finn gösabäcken, den omgivande skogen utgörs av alsumpskog, triviallövskog med ädellövsinslag och branter, det finns mycket död ved och området har en hög och jämn luftfuktighet. Flera rödlistade arter och hög artrikedom förekommer. Bland annat häckar mindre hackspett och entita i dessa områden. Dessa områden är klassade som nyckelbiotoper av Skogsstyrelsen. För att säkra att en exploatering inte skulle resultera i habitatförlust behöver frågan om skyddade fågelarter hanteras i enlighet med artskydds-förordningen i detaljplaneskede.

Hela områdets stora variation i form av höjdskillnader, klippbranter, våtmarksstråk, omväxlande löv- och barrskog samt förekomst av grova träd och grov död ved ger en stor variation i lokalklimat vilket har skapat olika livsmiljöer och ett rikt växt- och djurliv. I området finns det bland annat fuktstråk och våtmarker (lämpliga för groddjur) samt hålträd lämpliga för häckande fåglar och fladdermöss. Det är dock tämligen låg fladdermusaktivitet i området, och inventeringen visar på att exploateringen inte nämnvärt förändrar fladdermusfaunan på lokal nivå.

Planförslaget innebär att stora delar av naturen bevaras även när området exploateras. Med en hög exploateringsgrad kan ett mindre markområde tas i anspråk, vilket innebär att större naturområden kan sparas. Genom



Naturområdet Björnekulla idag



Naturvärdesklassningar från naturvärdesinventering

0 100 200 300 400 m



att bygga tätt nyttjas marken i kommunen på ett effektivt sätt. Grönområden fyller en viktig funktion som lokala klimat- och miljöförbättrare varför arbetet med att stärka grönstrukturen är viktigt. Exploatering ska ske utifrån områdets naturvärden och topografi. Södra delen av inventeringsområdet har höga naturvärden och undantas därför helt från exploatering. Även områdets direkta närhet skyddas i planförslaget genom att bevaras som naturområde för att undvika eventuella skadliga kanteffekter av exploateringen.

Inom själva bebyggelseområdet kommer stora delar skogsmark behöva avverkas. Så många träd som möjligt ska dock lämnas med fokus på grova, äldre och hålträd. Tallar är vindtåliga träd och kan med fördel ställas som solitära träd inom exploateringsområdet. Grova träd som avverkas kan sparas som död ved för att fungera som substrat för insekter, svampar, mossor och lavar.

Inom bebyggelseområdet föreslås gröna korridorer som spridningskorridorer för djur och växter. Spridningskorridorerna ska länka samman grönområdena och fungera som en länk till lövskogen på den östra sidan av Landvettervägen, men även som gångstråk för rekreation inom området. Två lägen för nya parker föreslås. Längs Prästbäcken krävs en avvägning mellan att öppna upp miljön kring bäcken för rekreation och förbättrad dagvattenhantering gentemot platsens naturvärden. I bergsparken föreslås det naturliga våtmarksstråket förädlas som vattenmiljö, vilket bland annat bibehåller förutsättningar för reproduktion av groddjur i området. Inom planområdet finns delar av äldre stenmurar. Även om dessa inte omfattas av biotopskydd då de ligger inom skogsmark föreslås de att bevaras så långt som möjligt, varför de har införlivats i den föreslagna bergsparken. Vidare hantering och fördjupning av områdets naturvärden studeras inom kommande detaljplanering.



Förändrad landskapsbild

Från Björnekullas högsta punkt till...

E20 - 75 meter

Landvettervägen - 45 meter

Finngösaravinen - 60 meter

LANDSKAPSBILD

Planområdet utgörs idag av kuperad terräng med Björnekulla som höjd och Landvettervägen och de östra delarna i sluttning ner mot E20 och Sävåen i norr. Landskapsbilden kommer att förändras påtagligt från skogbeklämt berg till bebyggt område och en stadsmässig entré till Partille centrum. Bebyggelsens utformning och höjder samt dess påverkan på landskapsbilden ska studeras vidare i kommande detaljplaner. Viktiga utsiktspunkter ska bevaras.



Delsjöområdet, riksintresse för friluftsliv söder om planområdet

RIKSINTRESSE FÖR FRILUFTSLIV

Planområdet utgörs till stor del av oexploaterad naturmark med närreklamationsvärden och ansluter till det omfattande stig- och ledssystemet i Delsjöområdet, ett område av riksintresse för friluftsliv strax söder om planområdet. Delsjöområdet utgör genom sin storlek och omväxlande natur och centrala läge ett ytterst värdefullt friluftsområde i en storstadsregion. Genom planförslaget kan området tillgängliggöras bättre. I planområdet kan en ny entrépunkt utvecklas och komplettera Skatås som utgångspunkt för friluftsaktiviteter från Partille. Samtidigt innebär exploateringen en ökad nyttjandegrad av området, vilket ställer ökat krav på underhåll. Planförslaget bedöms i övrigt inte påverka storskogsupplevelsen inom riksintresset.

Delar av det befintliga rekreationsområdet inom planområdet kommer att försvinna till förmån för bebyggelse. Området är dock delvis svårtillgängligt idag, och genom den föreslagna exploateringen kan delar av det kvarvarande naturområdet tillgängliggöras för fler. Genom att komplettera naturområdet med nya gångvägar, stigar och en ny entré och målpunkt som kan fungera som en port till naturen, öppnas naturområdet upp och tillgängligheten och tillgången till det större naturområdet blir bättre.

Södra delen av planområdet föreslås som naturmark för att säkerställa att området även i framtiden bevaras som naturmark för friluftsliv och rekreation. I och med att planområdet föreslås bebyggas med flerbostadshus får fler nära tillgång till natur- och friluftsområdet.



Sävån genom centrala Partille

SÄVEÅN - RIKSINTRESSE FÖR NATURVÅRD OCH NATURA 2000

Sävån, som utgör slutlig recipient för dagvatten från planområdet, omfattas av både riksintresse för naturvård samt utgör Natura 2000-område enligt Art- och habitatdirektivet. Sävån är ur naturvårdssynpunkt ett av Västra Götalands läns mest värdefulla vattendrag. I ån finns en genetiskt unik ursprunglig laxstam (Säveålx), en värdefull bottenfauna och i övrigt en mycket artrik fiskfauna. Det är av vikt att vattenkvaliteten i ån bibehålls och inte påverkas negativt av exploateringen, vilket skulle innebära en risk för skada på laxen.

Påverkan på vattenkvaliteten i Sävån har beräknats i den till planen tillhörande dagvattenutredningen (Sweco, 2020-08-25). Eftersom föroreningsbelastningen från Partille södra centrum är väldigt liten i förhållande till det totala flödet i och belastningen på Sävån bedöms inte exploateringen försämra Sävåns ekologiska eller kemiska status. De fördröjningsåtgärder för dagvatten som föreslås inom området beräknas ge en tillräcklig reduktion av föroreningshalterna. Särskild rening behöver dock anläggas för Landvettervägen, som är en statlig väg genom planområdet.

KULTURMILJÖ

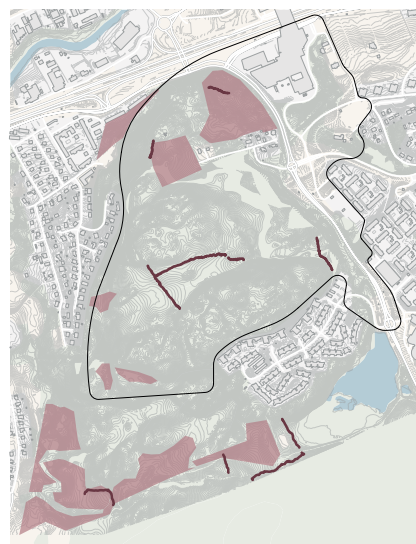
HISTORISKA SPÅR

Planområdet består av marker som från början var ett utmarksområde som användes gemensamt av flera gårdar. Under 1800-talet var stora delar av inventeringsområdet trädfattigt och brukades för bete vilket de många stengärdesgårdarna vittnar om. Stenmurarna finns spridda i hela Björnekullaområdet och föreslås bevaras och integreras i den nya miljön i så stor utsträckning som möjligt. Enstaka gamla, hagmarksartade träd och enbuskar tyder också på ett tidigare öppnare landskap. Idag är området till stora delar skogsbeväxt. Befintlig bebyggelse utgörs av Allums köpcentrum, enstaka villabebyggelse, en scoutgård samt en gammal skolmiljö.

För området har en arkeologisk utredning, steg 1, gjorts. Vid den genomförda utredningen påträffades inga fornlämningar. Däremot identifierades tio delområden där det potentiellt kan förekomma fornlämningar (Förhistoriska Boplatsslagen Inför planprogram i Björnekulla, Partille Rapport 2017:69). Inför det fortsatta planarbetet bör de områden, som pekats ut i den arkeologiska utredningen, där fornlämningar potentiellt kan finnas, utredas vidare genom schakt- och provgrovsgrävning. Detta ska göras för att få en bättre uppfattning vilka värden som kan finnas i området och vilken hänsyn som behöver tas till eventuella intressen. Vidare utredningar behöver inte göras i de områden som planeras bevaras som naturmark.

Kyrkogården Partille södra Griftegård strax utanför planområdet och Kyrkskolan i den nordöstra delen av planområdet är båda utpekade som äldre objekt/miljö med höga bevarandevärden i dokumentet Kulturmiljöer i Partille kommun (2002-12-12). Både kyrkogården och den intilliggande Kyrkskolan invigdes i början på 1900-talet. Kyrkskolan bevaras och miljön kring byggnaden föreslås utvecklas och förädlas som en stadspark.

Kyrkskolan från tidiet 1900-tal idag



Arkeologisk utredning steg 1

- Planområdesgräns
- Stenmurar
- Potentiell förekomst av fornlämningar

Stenmurar inom området idag



HÄLSA OCH SÄKERHET

KLIMATANPASSNING

Klimatanpassning är åtgärder som syftar till att skydda miljön och människors liv, hälsa och egendom genom att samhället anpassas till de konsekvenser som ett förändrat klimat kan medföra för mark, vatten och bebyggelse. Klimatförändringarna resulterar bland annat i mildare och blötare vintrar, ökad nederbörd, ändrade flöden i vattendragen, längre perioder av torka och längre växtsäsong. Vi får sannolikt fler tillfällen med extremt väder i form av skyfall och värmeböljor. Genom en fysisk planering som är inriktad på att minska riskerna för extraordinära händelser, som till exempel översvämningar, kan stora störningar i samhället undvikas.

Utformning av grönstruktur och dagvattenhantering i södra centrum är föreslagen för att anpassa området till ett förändrat klimat. Ytor och mellanrummen mellan bebyggelsen fyller en viktig funktion för detta. Strategiskt placerade träd, vegetation, grönområden, vattendrag och dammar hjälper bland annat till att förbättra luften, sänka temperaturen och ta hand om ökade vattenmängder i stadsdelen. Då planområdet består av stora topografiska skillnader är det av stor vikt att vatten från högre belägna områden inte orsakar översvämning i lägre belägna delar. Grönområden kompletteras därför med regnbäddar och dagvattenmagasin för att ta hand om områdets dagvatten. Vid skyfall räcker dock inte dessa åtgärder till och vatten planeras då att avledas via gatorna i området. Vidare beskrivning av områdets grönstruktur och dagvattenhantering finns under kapitlet Markanvändning.

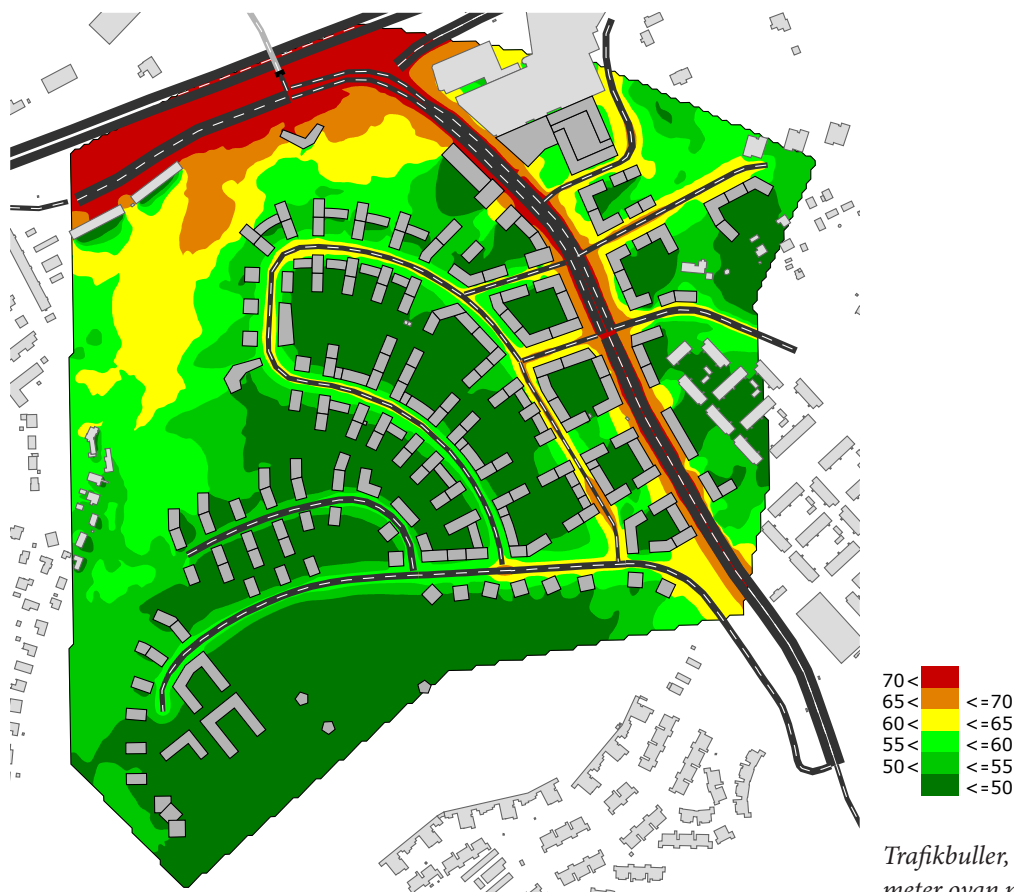
Ökad nederbörd kan även medföra ökad risk för ras och skred, vilket måste beaktas i det fortsatta arbetet med utbyggnaden av södra centrum. Nödvändiga geotekniska åtgärder måste genomföras med hänsyn till ett förändrat klimat och ökade vattenflöden.

BULLER

Regeringen har i ”Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader” (2015:216) fastställt riktvärden för buller utomhus, för planeringen av bostäder enligt plan- och bygglagen. Buller bör inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad och 50 dBA vid uteplats. Om ljudnivån 60 dBA ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan klockan 22 och 06. Denna sida av byggnaden kallas ofta för ”ljuddämpad sida”. För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller att bullret inte bör överskrida 65dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

En trafikbullerutredning har tagits fram för den fördjupade översiktsplanen (Efterklang, 2020-04-30). Fördjupade bullerutredningar behöver tas fram i kommande detaljplanearbeten. Den övergripande bullerutredningen visar att fasader som vetter mot Landvettervägen beräknas bli utsatta för bullernivåer över riktvärdena. Detsamma gäller för byggnader längs vissa delar av Nedre Furuskogsvägen, Slättenvägen och Slingan. För att åstadkomma en god stadsmiljö i södra centrum bör byggnadskropparna utformas på ett sådant sätt att riktvärdena klaras, snarare än att vidta bullerskyddsåtgärder i form av skärmar. Genom att uppföra bebyggelse i kvarterstruktur (slutna eller u-formade kvarter) i dessa delar är det möjligt att planera lägenheter med minst hälften av bostadsrummen vända mot en luddämpad sida. Även byggnader i den norra delen av planområdet behöver utformas med luddämpad sida för att avskärma sig från buller från E20 och järnvägen. Svårast är att åstadkomma luddämpad sida i byggnadernas hörn. Här kan lägenheter om max 35 kvadratmeter planeras, om 65 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids.

För kontor och andra verksamheter finns inga riktvärden för trafikbuller utomhus vid fasad. En god ljudnivå inomhus kan uppnås genom rätt val av fönster och fasad i detaljprojekteringen. Kontor och verksamheter kan därför planeras i delar av strukturen där bostäder inte är möjligt med hänsyn till buller.



Trafikbuller, ekvivalent ljudnivå 2 meter ovan mark (Efterklang)

För bostäder längre in i strukturen, där trafikflödet längs Slingan är lägre, beräknas trafikbuller inte överskrida riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Här är bebyggelsen därför friare i sin utformning och behöver inte uppföras i kvartersstruktur för att åstadkomma ljudämpad sida.

Riktvärden för förskolor är att buller inte bör överskrida 50 dBA på de delar av skolgården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Genom att lokalisera förskolor inom strukturen så att deras gårdar skyddas av andra eller sin egen byggnadskropp kan riktvärdena klaras.

VIBRATIONER

I den till planen hörande trafikbullerutredningen har även uppkomsten av vibrationer från E20 bedömts (Efterklang, 2020-04-30). I Partille finns stora områden med mäktiga postglaciala leror. Då fordon färdas på vägar, bland annat E20, och järnvägar på dessa leror kan vibrationer spridas i marken och byggnader i närheten vibrera. Vibrationerna kan upplevas som störande för boende och vid arbetsplatser som kontor, men är sällan skadliga. Eftersom området inom södra centrum främst utgörs av fastmark med berg i dagen eller med ett tunt jordtäckte bedöms det inte föreligga någon risk för vibrationer från E20 till dessa områden.

Inom ett mindre område i nordost, öster om Allum, finns postglacial sand och lera mellan byggnad och motorväg. Dock är avståndet till E20 långt, det är begränsad mäktighet på jorden och byggnaderna bedöms grundläggas på berg, vilket innebär att det inte heller är någon risk för höga vibrationshastigheter från E20 i detta område.

LUFTKVALITET

För att skydda människors hälsa och miljön har regeringen utfärdat en förordning om miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft (2010:477), som beskriver föroreningsnivåer som inte får överskridas. Miljö kvalitetsnormer finns bl.a. för kväveoxider, partiklar, svaveldioxid, koloxid, bly, bensen, arsenik, kadium, nickel, PAH och ozon. Dessutom är ”Frisk luft” ett Sveriges 16 miljö kvalitetsmål. Med målet avses att halterna av luftföroreningar inte överskrider lågrisknivåer för cancer eller riktvärden för skydd mot sjukdomar eller påverkan på växter, djur, material och kulturföremål.

En luftutredning har tagits fram för den fördjupade översiktsplanen (Sweco, 2020-04-24). Fordonstrafiken på E20 och Landvettervägen utgör den största och mest betydande utsläppskällan av luftföroreningar, i form av kväveoxider och partiklar (PM_{10}), och har en negativ inverkan på luftkvaliteten i området. Att minska tillkommande biltrafik och åstadkomma ett hållbart resande är därför en viktig förutsättning för en god luftkvalitet i området.

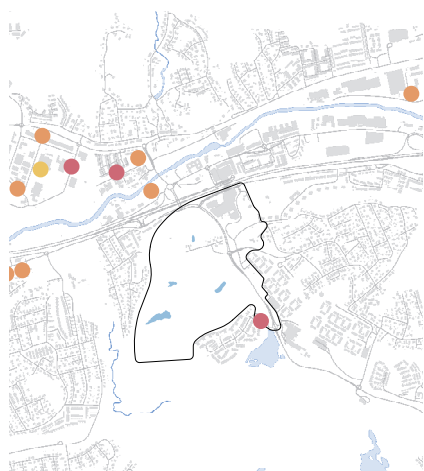
Tack vare de stora topografiska höjdskillnaderna bedöms spridningen av luftföroreningar från E20 och Landvettervägen upp på bebyggelseområdet på berget som försumbara. Området mellan E20 och bebyggelseområdet föreslås bevaras som naturmark, vilket fungerar som en ytterligare barriär för luftföroreningarna. Gaturummen inom södra centrum planeras bli förhållandevis slutna, vilket generellt leder till sämre ventilationsförhållanden jämfört med bredare och öppnare gaturum. Utredningen visar dock att framtida halter för kvävedioxid minskar vid genomförande av planförslaget i jämförelse med nuläget, vilket innebär att både miljökvalitetsnormerna och miljökvalitetsmålet klaras med god marginal. Halterna för partiklar (PM_{10}) förväntas öka måttligt, men även här klaras miljökvalitetsnormerna.

Det finns dock inte någon nivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer, i synnerhet för partiklar. Därför är fördelaktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där folk vistas. De högsta halterna beräknas framförallt ske i de norra delarna av planområdet och det är bra om planen utformas så att människor inte uppmuntras till långvarig vistelse i dessa områden. Entréer och samlingsplatser bör därför placeras bort från den utsatta sidan av byggnader som vetter mot E20, och tilluften för ventilation bör inte tas från fasader som vetter mot E20 eller Landvettervägen, utan från taknivå eller från andra sidan av byggnaden.

Mängden slitagepartiklar hålls nere genom att sänka hastigheten längs Landvettervägen och ha låga hastigheter på gatorna i området. Utformningen av trafikmiljön föreslås på ett sätt som kan skapa bra korsningspunkter och ett jämnare trafikflöde för att minska förekomsten av inbromsningar, vilket leder till minskade utsläpp av luftföroreningar.

Vegetation som placerats i närheten av vägtrafik har påvisats ha en luftföroreningsreducerande effekt. Trädplaneringarna längs gatorna utgör därför ett bra sätt att ytterligare reducera halterna vid planområdet. Det är dock viktigt att inte plantera träden för tätt så att luftföroreningarna stängs in under trädkronorna, vilket kan öka människors exponering av luftföroreningar. Detta gäller i synnerhet för Landvettervägen, som kommer att bli mer slutet och kommer ha relativt högt trafikflöde. Trafikmängden på Slingan och lokalgatorna bedöms som så pass liten att det inte föreligger någon risk att vegetationen inom planområdet skulle leda till förhöjda halter av luftföroreningar. Även val av trädart är av betydelse, då studier påvisat relativt stora skillnader i partikelupptag mellan olika trädarter.

Även byggnadskroppar fungerar som ett skydd mot luftföroreningar. Byggnaderna kring Södra torget bör därför vara slutna mot E20, då en viss ökning av luftföroreningar kan ske om det fanns en öppning mellan byggnadskropparna. Också låga väggar och parkerade bilar kan skapa barriärer mellan trafik och områden där människor vistas.



Utpekade anläggningar med miljöklassning

- Planområdesgräns
- Miljöklassning B
- Miljöklassning C
- Övrigt

FARLIGT GODS

Farligt gods får först och främst transporteras på vägar som är rekommenderade för genomfartstrafik för farligt gods. I Partille utgör E20 en rekommenderad primär transportled. Detta innebär att risken för olycka med farligt gods ska hanteras för bebyggelse som planeras inom ett avstånd av 150 meter från E20, vilket gäller för bebyggelse längst i norr. Landvettervägen utgör en regional förbindelse mellan riksväg 40 och E20, men är i dagsläget inte utpekad som rekommenderad transportled för farligt gods. Däremot finns inget gällande förbud för dessa transporter.

Målpunkter för farligt gods inom kommunen utgörs av anläggningar med miljöklassning. Det finns ingen anläggning med miljöklassning inom planområdet men däremot finns en anläggning med miljöklassning B i direkt anslutning till området. Bedömningen är att endast enstaka transporter av farligt gods sker på Landvettervägen. Det huvudsakliga flödet av farligt gods i stråket har sin målpunkt inom Göteborg, däribland Göteborgs hamn som utgör en strategisk nod för godstransporter. För dessa transporter finns inget anspråk att trafikera Landvettervägen. Dock kan det finnas ett behov av att nyttja Landvettervägen som en tvärförbindelse mellan väg 40 och E20, för transporter som ska passera Göteborg i stråket E6 syd - E20 öster.

Kommunen avser att arbeta vidare utifrån förutsättningen om att Landvettervägen inte är utpekad led för farligt gods och att risknivån därför är låg. Därmed beaktar planeringen inte några riskavstånd för bebyggelsens lokalisering i förhållande till vägen. Om nuvarande förutsättningar förändras eller om en annan klassning av vägen blir aktuell behöver en ny bedömning göras. Om det visar sig att särskilda skyddsavstånd behöver beaktas avser kommunen att gå vidare med en ansökan om ett förbud för farligt gods på sträckan förbi planområdet.

GEOTEKNIK

En utbyggnad av södra centrum kommer innebära sprängningar, och en geoteknisk utredning har tagits fram för att översiktligt beskriva de geotekniska förutsättningarna inom området (Sweco, 2016-04-15). Planområdet utgörs främst av fastmark med berg i dagen eller berg med tunt jordtäckte. På höjdpartierna finns vissa flackare områden med sand och grus samt våtmarker med organiskt material. Troligen är jordmättigheten begränsad. Ytligt förekommer i terrängen lösa stenar och block. I området förekommer branta bergslänter där det finns risk för bergras och blockutfall. Det förekommer tunnlar i berget.

Öster om Landvettervägen förekommer mellan fastmarkspartierna morän och sand i de södra delarna. Här är inte bergslänterna lika branta som i väster. Det finns dock lokalt en bergslänt i söder, med befintliga byggnad-

der i nära anslutning till slänkrön, där det lokalt har skett utfall av block och där det finns sprickor som kan innebära ytterligare blockutfall. Mot nordost samt norr förekommer lera kring ravinen där Prästbäcken rinner mot Sävån.

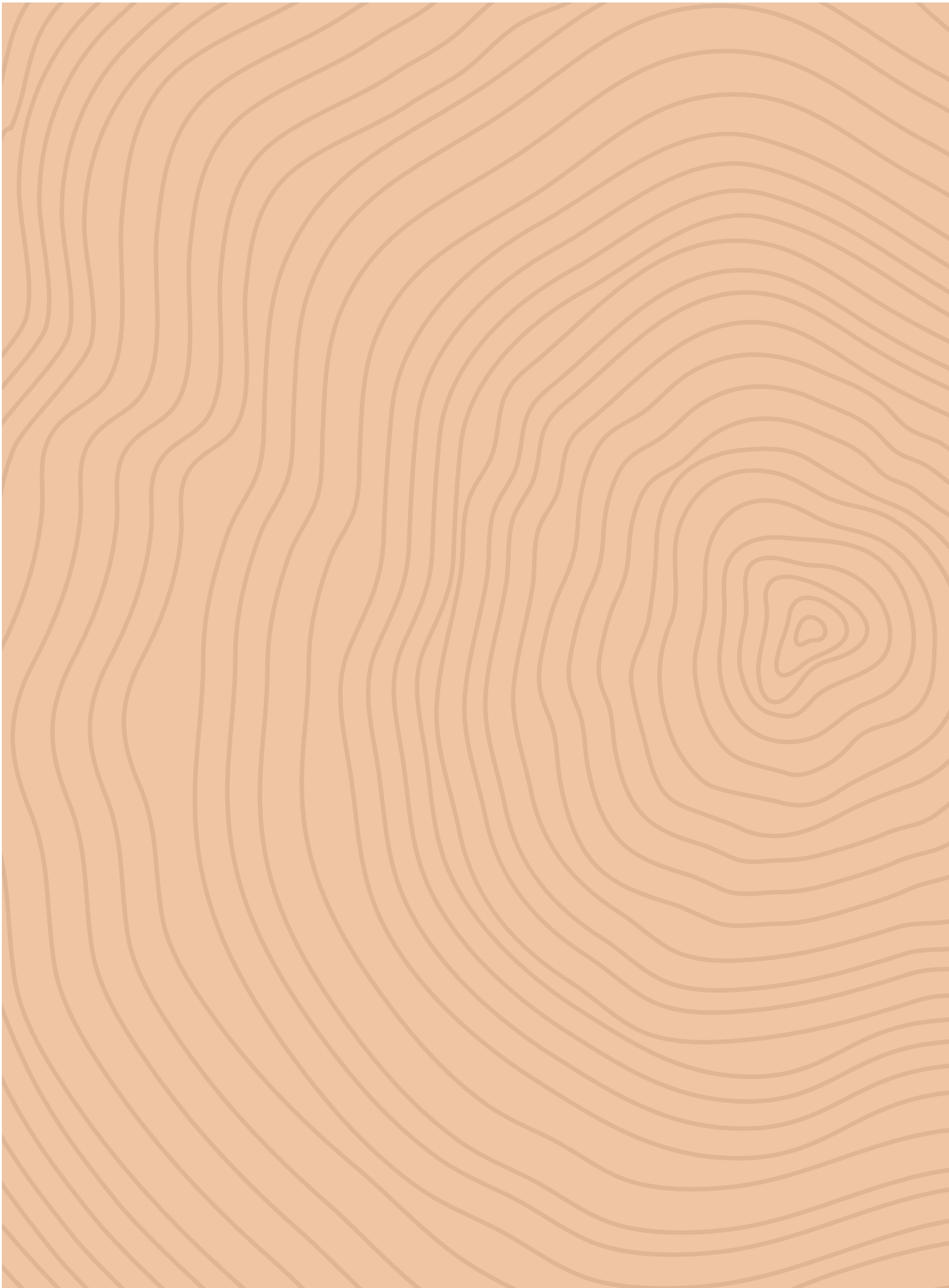
De geotekniska förutsättningarna bedöms generellt vara gynnsamma för byggnation med hänsyn till kända jordförhållanden. De bergtekniska förutsättningarna varierar dock inom området, speciellt i anslutning till högre brant lutande bergspartier. I nordvästra delen av området där berget stupar brant ned mot omgivande områden kan det krävas omfattande förstärkningsarbeten för att säkra området mot risker för bergras och blocknedfall om bebyggelse anläggs i nära anslutning till bergkrön.

Inom de flackare partierna av fastmarken är förutsättningarna gynnsamma för bebyggelse. Det finns lokala branta bergspartier där spricksystemen generellt är något gynnsamma för blockutfall vilket måste beaktas. I sydväst finns uppsprucket berg och stor förekomst av block. Lämplig placering av kvartersmark beror på omfattning av förstärkningsåtgärder och är mindre lämplig i direkt anslutning till de högre bergspartierna. Risken för stabilitetsbrott i jord bedöms vara generellt liten med hänsyn till att jordmaktigheterna troligen är begränsade. Vid förändrade marknivåer samt ökad belastning ska stabiliteten verifieras för att klarlägga eventuella behov av geotekniska åtgärder med hänsyn till omgivningspåverkan, speciellt inom områden med lerbeförekomst öster om Landvettervägen samt öster om befintlig gångväg vid Björndammen i sydost.

I den fortsatta planeringen av Partille södra centrum ska hänsyn tas till de geotekniska förutsättningarna. Då det förekommer rikligt med branta bergsparter inom planområdet kommer bergtekniska utredningar behöva göras i detaljplaneskedet, för att kontrollera risk för bergras och/eller blocknedfall. Troligen kommer det att krävas bergtekniska förstärkningsåtgärder som kan behöva regleras i detaljplanen. Vid sprängningsarbeten måste hänsyn tas till tunnlarna som finns i berget i området. Etappindelning av området bör beakta såväl skredrisker som att åtgärder ska kunna genomföras inom varje enskilt detaljplaneområde för enklare reglering och genomförande. De geotekniska förutsättningarna kan vara avgörande för utbyggnadsordningen.

RADON

Enligt den översiktliga markradonundersökningen som gjorts har området normalrisk för radon då området består av jordarter med normal radiumhalt. Fördjupade radonundersökningar kan behöva tas fram inför kommande utbyggnad av området.



GENOM- FÖRÄNDE

STRATEGI FÖR UTBYGGNAD

EKONOMI

FORTSÄTTA STUDIER

STRATEGI FÖR UTBYGGNAD

Gemensamt förarbete inför etappindelning

Kalkyl

Geoteknik

VA och dagvatten

Parkering och mobilitet

HELHETSSYN

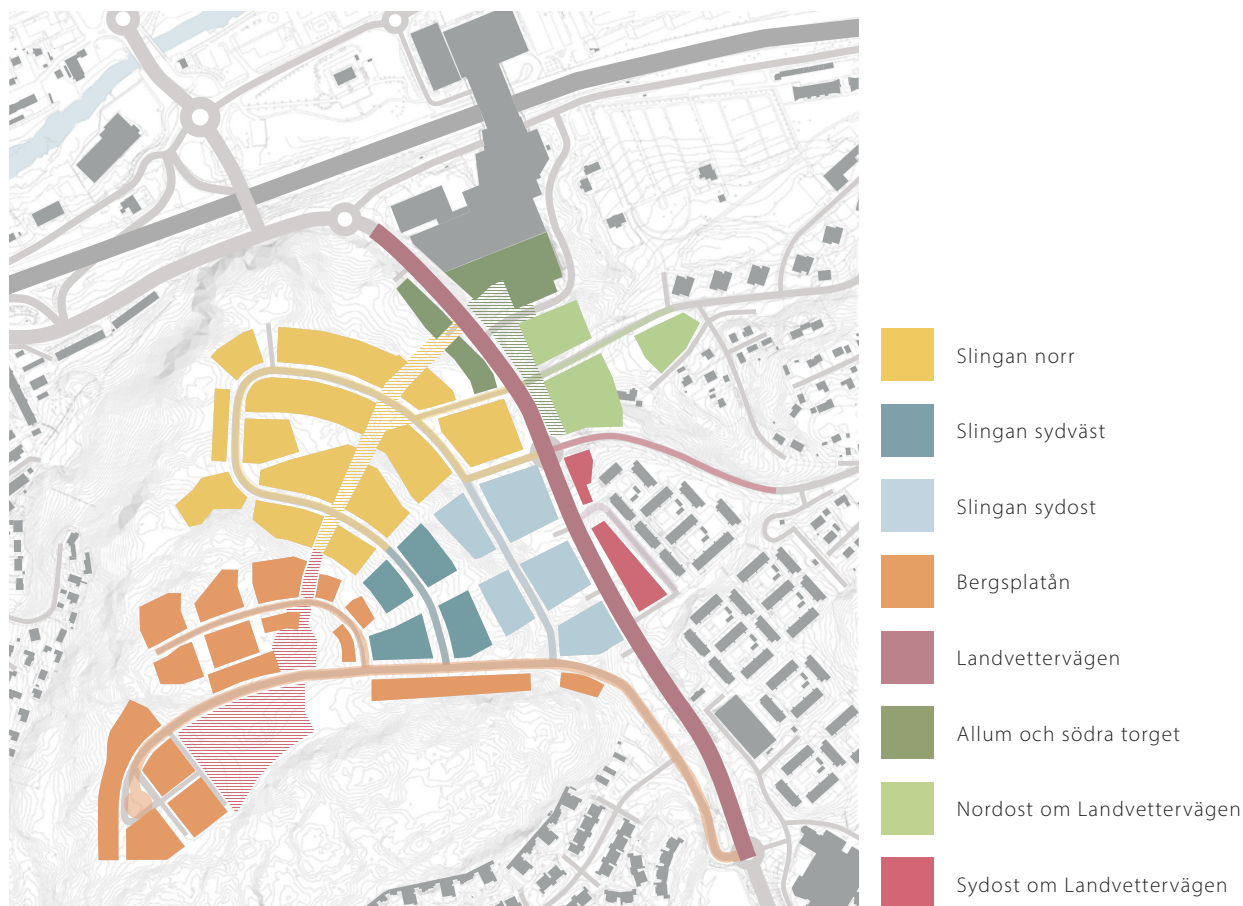
Genomförandet av planförslaget innebär att nya byggrätter tillskapas samt omfattande åtgärder avseende nya kommunaltekniska anläggningar görs och även att befintlig infrastruktur uppgraderas. Området behöver detaljplaneras och byggas ut i olika etapper. Den fördjupade översiktsplanens grundidé är att området ska fungera som helhet och vara en naturlig utökning av Partille centrum. Innan eller i samband med att arbetet med detaljplanerna påbörjas behövs en del fördjupade studier och utredningar tas fram. Samordningsarbete mellan de olika byggaktörerna behöver regleras.



ETAPPER

Utbyggnaden av området kommer ske i etapper. I vilken ordning etapperna ska byggas ut specificeras inte i denna plan, men för att länka ihop staden är utgångspunkten att starta med etapper nära befintliga strukturer och med god koppling till kollektivtrafik. Utbyggnaden inom varje etapp kan också ske stegvis. Hur genomförandet av de olika etapperna ska utföras samt hur bebyggelse och parkering inom området ska hanteras behöver studeras vidare i ett gemensamt arbete inför start av detaljplaner. För att precisera utbyggnadsetapperna behöver även frågorna kring kalkyl, geoteknik och byggbarhet samt VA och dagvatten fördjupas.

I samtliga etapper kommer samverkan ske med Trafikverket då en ombyggnad av Landvettervägen påverkar alla etapper inom området. Etapperna som innefattar Södra torget och den större hållplatsen är centrala för att stärka södra Partille och koppla ihop centrum med befintliga och tillkommande bostadsområden. För att säkerställa en hög andel kollektivtrafikresor är det även väsentligt att tidigt i utbyggnaden etablera en attraktiv kollektivtrafik. En bred samverkan med berörda fastighetsägare inom varje etapp är avgörande för framdrift av plangenomförandet.



Förslag på etappindelning av området (SWMS)

DEMOKRATISKA PROCESSER

Arbetet med Partille södra centrum är i ett tidigt skede och planering och byggande kommer att pågå under en lång tid framöver. Under denna period kommer människor att flytta in och utveckla stadsdelen med sina förväntningar, idéer och aktiviteter. Deltagande av nya och gamla Partillebor, med olika behov och intressen är viktigt i planerings- och byggprocesserna för en bättre förankring och långsiktig hållbarhet. Dialogarbete liksom att kontinuerligt analysera hur planeringen påverkar olika grupper, till exempel utifrån barn-, integrations-, jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv ska vara en del i det fortsatta planarbetet.

MARKÄGANDE OCH HUVUDMANNASKAP

Marken inom planområdet ägs till stor del av privata fastighetsägare. Även kommunen äger mark, främst ytor som ligger öster om eller i anslutning till Landvettervägen samt på berget i den sydöstra delen av planområdet. För att åstadkomma en framtidsbild med tät stadsbebyggelse i enlighet med planförslaget krävs att fastighetsägare inom planområdet delar samma helhetssyn kring bebyggelseutvecklingen.

Kommunen är huvudman för allmän plats inom planområdet. Kommunen ansvarar även för utbyggnad av allmänna ledningar för vatten och avlopp. Markbyten eller markköp kommer att behövas för utbyggnad av kommunal service.

Trafikverket är huvudman för det statliga vägnätet som Landvettervägen är en del av. Ombyggnaden av Landvettervägen med kollektivtrafikkörfält finns med i regional plan och ska byggas ut till 2026. Arbetet med förändringen av Landvettervägen sker i en tät dialog med Trafikverket, men även med Västra Götalandsregionen och Västtrafik. En åtgärdsvalsstudie har tagits fram som under 2020 ska kompletteras. Kommande arbete med vägplan behöver ske i fortsatt nära samverkan. Frågor om eventuell medfinansiering behöver regleras i avtal mellan parterna.

EKONOMI

FINANSIERINGSPRINCIP

Grundprincipen vid utbyggnader och förändringar i södra centrum är att de byggaktörer som tillskapas nya byggrätter inom sina fastigheter ska vara med och finansiera nödvändiga åtgärder avseende nya kommunaltekniska anläggningar och även att befintlig infrastruktur ska klara förändringarna. En förutsättning för att tillåta ny exploatering, som medför ytterligare trafik i området, är att åtgärder genomförs så att infrastrukturen klarar den ökade trafikbelastningen. Belastningen uppstår inte endast i direkt anslutning till den exploaterade fastigheten utan kan i varierande grad belasta omgivande vägnät och tillfarter till området. Med trafiksimuleringar kan med god säkerhet klargöras var belastningarna uppkommer och hur stora de blir, det vill säga hur stora förändringar och utbyggnader som krävs i vägnätet för att aktuell etablering ska fungera utan störningar.

Utredningskostnader och kostnader för åtgärder i infrastrukturen ska i första hand fördelas efter tillkommande byggrätt och i förhållande till den trafikökning som blir följden av den nya användningen inom respektive detaljplan. Även andra infrastrukturåtgärder som erfordras på grund av utbyggnaden av Södra centrum som utbyggnad för kollektivtrafik och anläggningar för dagvattenhantering ska finansieras på samma sätt.

Kostnader för åtgärder inom det statliga vägnätet svarar Trafikverket för. Avtal om samfinansiering träffas mellan kommunen och Trafikverket. Medfinansiering från byggaktör avtalas med kommunen. Kostnader för åtgärder i det lokala gatunätet, för grönstruktur, park- och naturområden, samt dagvattenanläggningar regleras genom avtal mellan kommun och byggaktör.

Det krävs en genomarbetad ansvarsfördelning och finansieringsmodell för plangenomförandet där de byggaktörer som har nytta av kommande detaljplaner är med och tar kostnader.

KOMMUNALA KOSTNADER VID PLANGENOMFÖRANDE

Följande kostnader kan uppkomma i samband med fortsatt planering och genomförande av FÖP Partille södra centrum.

- Utredningskostnader
- Inlösen av mark
- Trafikutbyggnader
- Omhändertagande av dagvatten och översvämningssåtgärder
- Utbyggnad av kollektivtrafik
- Utbyggnad av park och tillgänglighetsåtgärder för naturområden
- VA-kostnader
- Utbyggnad av kommunala verksamheter; förskola och skola
- M.m

Utöver åtgärder inom planområdet kommer det också att krävas investeringar utanför planområdet. Exempel på sådana är fördröjning av dagvatten, utbyggnad av VA, elnät och ombyggnad av Björndammens skola.

KOMMUNENS MÖJLIGHETER ATT FINANSIERA KOSTNADER

Kommunen har möjlighet att finansiera sina kostnader genom plankostnadsavtal, gatukostnadsersättning och VA-avgift.

Enligt Plan- och bygglagen kan kommunen ta ut en avgift för att upprätta en detaljplan om fastighetsägaren har nytta av planen. Innan kommunen påbörjar arbete med detaljplan tecknas ett plankostnadsavtal mellan kommunen och respektive byggaktör, detta avtal reglerar samarbetet under planarbetet och kostnadsansvaret.

Exploateringsavtal tecknas mellan kommunen och byggaktörer för att reglera plangenförändrets ansvars- och kostnadsfördelning. För kommunen är exploateringsavtalet ett medel att påverka genomförandet av en detaljplan. Genom avtalen kan också bebyggelsens utformning preciseras och i vilken tidsmässig ordning bebyggelsen ska utföras.

Byggaktörer som genom detaljplaner erhåller byggrätter som ska erlägga gatukostnadsersättning för gatukostnader där kommunen är huvudman för allmänna platser. Någon formell gatukostnadsutredning kommer inte tas fram och därmed kommer inte befintliga villaägare inom området att belastas med kostnadsansvar.

Vid utbyggnaden av det kommunala VA-nätet så tar kommunen enligt lagen om allmänna vattentjänster ut anslutningsavgift från fastighetsägaren då ny servisanslutning anläggs för en fastighet.

FORTSATTA STUDIER

EKONOMI

Fördjupade kommunalekonomiska studier behöver göras inför utbyggnadsetapperna. Genom en långsiktig investeringsstyrning ekonomi med ett territoriellt fokus och med nya kommunala finansieringsmodeller kan stora viktiga investeringar säkerställas för till exempel infrastruktur inom eller i direkt anslutning till området.

GEOTEKNIK

Fördjupning kring geoteknik, byggbarhet och masshantering behöver tas fram för att precisera hur bebyggelse och vägar kan placeras och etapper utformas. Hänsyn behöver tas till bland annat tunnlar och klimataspekter.

KAPACITETSUTREDNINGAR VA OCH DAGVATTEN

Ett övergripande arbete med kapacitet i ledningsnätet för vatten, avlopp och dagvatten pågår. Fördröjning av dagvatten kommer att ske inom planområdet men ytterligare åtgärder behöver göras utanför planområdet. Åtgärderna har studerats övergripande men behöver fortsatt utredas i detalj.

MILJÖ OCH BULLER

Genomförda buller- och luftutredningar visar att översiktsplanen klarar gällande krav. Men förhållandena kan ändras över tid. Därför behöver fördjupade studier och undersökningar genomföras inför varje utbyggnadsetapp.

BEBYGGELSEUTFORMNING OCH PARKERING

Strukturplanen visar ett möjligt sätt att bebygga området. Fördjupade studier av bebyggelseutformningen samt lösningar för parkering och mobilitet behöver arbetas vidare med i respektive etapp.

EKOSYSTEMTJÄNSTER

Identifiering av viktiga ekosystemtjänster i Partille södra centrum samt åtgärdsförslag för omhändertagande bör tas fram i respektive kommande detaljplan för att bevara, kompensera för förlorade delar och stärka de befintliga stadsmiljöerna.

ETAPPER

Utifrån ovan studier kan preciseringen av etapper utvecklas. Särskilt viktiga frågor är de som rör kalkyl, geoteknik/byggbarhet, VA och dagvatten.

KONSEKVENSER

MILJÖKONSEKVENSER

EKONOMISKA KONSEKVENSER

SOCIALA KONSEKVENSER



MILJÖKONSEKVENSER

SAMLAD BEDÖMNING

En avvägning av miljökonsekvenserna har skett kontinuerligt under arbetet med översiktsplanen, från framtagande av samrådsförslaget till granskningsförslaget. Partille södra centrums utbyggnad bedöms sammantaget medföra förhållandevis begränsade negativa miljökonsekvenser. Närheten till Partille centrum och en mycket god befintlig kollektivtrafik med närhet till regionala målpunkter skapar förutsättningar för ett hållbart resande. Utveckling av området ger större tillgänglighet till befintliga grönska- och rekreationsytor men tar samtidigt naturmiljöer i anspråk för bebyggelse vilket kan få negativa konsekvenser. Förslaget klarar också miljökvalitetsnormerna för luft och normer för buller. I en separat miljökonsekvensbeskrivning redovisas fördjupning av miljökonsekvenserna.

RESURSNYTTJANDE

Ianspråktagande av tidigare centrumnära områden för ny bebyggelse ger ett betydligt effektivare markutnyttjande. Om utbyggnaden istället sker på en annan mindre central plats i kommunen eller i regionen är det sannolikt att den skulle generera betydligt mer trafik.

TRAFIK OCH MOBILITET

Översiktsplanen utgår ifrån en långsiktig målsättning om en ökad andel hållbara resor i kommunen där kollektivtrafik, gång och cykel utgör de prioriterade trafikantgrupperna. Med en samlad planering av målpunkter och nya publika anläggningar skapas goda förutsättningar för detta och bilanvändandet i Södra centrum väntas bli lägre än genomsnittet i Partille. Ett genomförande av planförslaget möjliggör utvecklingen av ett metro-bussystem på Landvettervägen vilket är en förutsättning för att uppfylla målen i Målbild Koll2035. Den planerade exploateringen kommer att öka trafiken i centrala Partille med 10 procent, ca 10 700 fordon/dygn. De mest påverkade vägarna är Tingsvägen, Parallellvägen och Oluff Nilssons väg där trafikmängderna fördubblas jämför med dagens trafik. Landvettervägen får en minskad trafikmängd till följd av den planerade stadsgatan.

LANDSKAPSBILD

Utmed båda sidor om Landvettervägen blir förändringarna omfattande vad gäller landskapsbilden då det uppförs bebyggelse på båda sidor. Mot norr och väster bevaras naturmark och påverkan här beror på om och hur mycket av den nya bebyggelsen som syns ovan trädtopparna. Det finns förutsättningar för att områdets nya bebyggelse inte blir så markant synlig på avstånd.

NATURVÄRDEN

Planförslaget innebär en intressekonflikt med naturvärden i området. Planförslaget medför att skog med naturvärden (påtagliga naturvärden samt visst naturvärde) tas i anspråk för bebyggelse. Planförslaget har en negativ påverkan på den gröna infrastrukturen och risken är stor att den biologiska mångfalden minskar till följd av exploateringen. Områdena där de största naturvärdena identifierats bevaras som naturområde i planförslaget. Planförslaget föreskriver åtgärder i form av att bevara gröna stråk som spridningskorridorer för djur och växter.

REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Planförslaget påverkar rekreation och friluftsliv. Delar av rekreationsområdet försvinner till förmån för bebyggelse. Samtidigt är området idag svårtillgängligt och genom att naturområdet öppnas upp och kompletteras med nya gångvägar och stigar kan området tillgängliggöras för fler.

VATTEN

Enligt planförslaget ska dagvatten i första hand omhändertas lokalt och renas vid källan så att belastningen på recipienter minimeras samt att höga halter av föroreningar alltid ska renas före utsläpp i recipient. Förslaget ger härmed ingen påverkan på vattenkvaliteten i Säveån. Åtgärder utanför planområdet behövs dock för att klara fördröjningen av dagvattnet.

Med exploateringen bedöms översvämningsrisken vid ett 200-årsregn inte påverka E20 och nedströms områden mer än idag, utan exploatering av området. Sprängning kommer att bli aktuellt vid utbyggnaden vilket riskerar att ändra förutsättningarna och flödesvägarna yt- och grundvattnet.

BULLER OCH LUFT

Nya föreslagna bostäder längs Landvettervägen och i norra delen av planområdet riskerar att bli utsatta för buller över riktvärdet 60 dBA vid fasad. Genom bebyggelsens utformning kan ljuddämpad sida och ljuddämpade uteplatser skapas så att kraven på buller uppfylls, även till prognosår 2040. Det finns ingen risk för vibrationer i området.

Miljö kvalitetsnormerna för luft kommer att med största sannolikhet klaras. Halterna av kvävedioxid beräknas minska till 2030 i jämförelse med nuvarande situation. Partikelhalterna minskar inte i samma utsträckning och i vissa fall kan de öka. Planen föreslår åtgärder för att minska konsekvenserna, med hjälp av bland annat vegetation och utformning av byggnadskroppar.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

SAMLAD BEDÖMNING

En sammantagen bedömning är att stadsutvecklingen i södra centrum innebär höga investeringskostnader för exploatörer och kommunen under plangenomförandet men att det på sikt ger positiva ekonomiska effekter för hela Partille. Ambitionen att skapa ett attraktivt område med ett effektivt markutnyttjande i ett centralt läge. Slutsatsen är således att översiktsplanen bedöms ge goda förutsättningar för en långsiktig ekonomisk tillväxt och är därmed ett positivt bidrag till den kommunala ekonomin.

SAMHÄLLSNYTTA

Att bedöma de ekonomiska konsekvenserna av en översiktsplan är komplext. Att omvandla ett område i ett läge nära centrum med mycket god kollektivtrafikförsörjning, har generellt sett goda förutsättningar att på sikt ge samhällsekonomiska vinster. Det finns flera rationella ekonomiska aspekter som talar för att bebygga det centralt belägna området. Ett nytillskott av bostäder och verksamheter i Partille södra centrum ger ett betydligt större nyttjande av redan genomförda investeringar i närområdet och i regionen. Utbyggnaden medger möjligheter för samnyttjande, så att rationella storlekar inom förskola, grundskola, omsorg och andra kommunala verksamheter kan uppnås. Ett tillskott av både bostäder och verksamheter ger Partille kommun en större skattekraft och möjligheter till fler arbetstillfällen lokalt.

INVESTERINGAR

En övergripande ekonomisk utvärdering har gjorts i planeringsarbetet. Denna utvärdering visar på en viss möjlig exploateringsvinst utifrån de byggrättsvärden som kan skapas och de exploateringskostnader som plangenomförandet innebär.

Att lösa de ekonomiska frågorna är en viktig planeringsfråga för stadsutvecklingen i södra centrum. Utbyggnaden i södra centrum kommer att ske under lång tid vilket gör det nödvändigt att studera en etappvis utbyggnad av infrastrukturen, både ur funktions- och finansieringsperspektiv.

De investeringar som kommunen har utbyggnadsansvar för är:

- Gator, parker, grönområden m.m. enligt plan och bygglagen
- Vatten- och avloppsledning, enligt lagen om allmänna vattentjänster
- Förskolor, grundskolor, enligt skollagen
- Vård- och omsorgsboenden, enligt socialtjänstlagen

- Anläggningar för service utan krav från lagstiftning, t.ex. idrotts- och fritidsanläggningar

FINANSIERING

Kommunens finansiering av utbyggnaden kan ske genom försäljning av kommunal tomtmark, gatukostnadsersättningar vid exploatering av privat mark samt via skattemedel. Det är av stor vikt att varje utbyggnadsetapp rymmer tillräckliga inkomstmöjligheter för kommunen som kan motsvara kostnader kopplade till utbyggnaden. Ett alltför framtungt investeringsbehov kan göra det svårt att initiera nästkommande etapp.

SOCIALA KONSEKVENSER

SAMMANHÅLLEN KOMMUN

Idag saknas tydliga kopplingar mellan södra och norra delarna av Partille. E20 och Landvettervägen utgör stora barriärer som skapar avstånd och försvårar rörligheten mellan kommundelarna. Bättre gång- och cykelförbindelser som knyter ihop nya och befintliga områden kommer skapa förutsättningar för en mer sammanhållen kommun. Förbättrade möjligheter att gå och cykla har också positiva effekter miljö och hälsa och satsningar på kollektivtrafiken skapar förutsättningar för ett hållbart resande.

En variation och blandning av funktioner och utbud möjliggör ett generationsperspektiv inom planområdet. Planförslaget medför också en möjlighet till ett breddat utbud och variation av bostäder som kan komplettera Partilles totala bostadsutbud.

Topografin kan skapa fysiska barriärer inom området och även till kringliggande områden. Det är därför av stor vikt att skapa mötesplatser som möjliggör flöden inom området.

SAMSPEL OCH VARDAGSLIV

Det strategiska och centrala läget möjliggör samspel mellan människor och bidrar också till att underlätta vardagslivet. Planen innebär att området kommer fyllas med bostäder, service, rekreation, och arbetstillfällen. Målpunkter i det offentliga rummet ska befolkas under hela dygnet och bidra till ett rörligt folkliv. Planen syftar även till god tillgång till vardagsnära service såsom förskola/skola och kollektivtrafikhärläge som möjliggör för människor att nå arbetsplatser och aktiviteter utanför planområdet. Planen skapar förutsättningar för att öppna upp och tillgängliggöra gröna stråk och rekreationsområden samt sammankopplingar till bland annat Stadsparken. Positivt är också att planen inrymmer anläggningar av nya parker och rekreativa ytor.

Sammanhållen kommun

Sammankoppla området med befintliga och förstärkt gestaltningvärdet i dessa

Blanda funktioner, utbud och upplåtelseformer

Överbrygg barriärer såsom Landvettervägen och E20

Stärk upplevelsen av gröna stråk

Samspel och vardagsliv

Förstärk möjligheterna att gå, cykla och åka kollektivt

Utforma mötesplatser där människor i alla åldrar kan mötas

Stärk möjligheterna för människor i olika livssituationer att mötas

Identitet

Stärk områdets karaktärsdrag och tydliggör områdets identitet

Skapa attraktivitet genom att utveckla hållbarhetsperspektiven

IDENTITET

Planområdet skapar förutsättningar för att komplettera Partille med nya karaktärsdrag. Partille ska gå från förort till förstad och området är en viktig utgångspunkt för att åstadkomma en ny identitet för Partille. Identiteten blir viktig för att besvara frågorna; vilka värden ska skapas, vad kommer attrahera människor att flytta hit och vilka är tilltänkta att bo, leva och verka här? Likaså är det viktigt att beakta hur områdets karaktär och identitet kommer påverka andra kommundelar för att främja en sammanhållen kommun och säkerställa att området inte blir en bortkopplad, isolerad ö med en önskad identitet.

Trygghet

Lägg stor vikt vid trygghetsaspekter i utformning och gestaltning

Ta stor hänsyn till utsatta gruppers behov av tillgänglighet

God orienterbarhet och överblickbarhet stärker tryggheten

TRYGGHET

Planförslaget har god potential att skapa trygga miljöer kring centrumdelarna. För att sammankoppla fler kommundelar och göra fler stråk mer tillgängliga och trygga bör stråket västerut mot Sävedalen studeras vidare. Likaså är det viktigt att ta hänsyn till öppenhet, tillgänglighet, trygghet och säkerhet när utformningen av bussterminalen, trappor och hissar skapas. Det är av stor vikt att skapa ett tryggt och centrerat gaturum med god orienterbarhet. Kopplingarna till intilliggande området behöver också vara tydliga och trygga. Med tanke på inriktningen om ett mer hållbart resande behöver förutsättningar skapas så att det blir enkelt att cykla till målpunkter runt om i kommunen. Satsningar på cykelbanor, väderskyddade cykelparkeringar och attraktiva platser för aktiva transporter krävs för att få till helhetsperspektivet.

Samtidigt som ett ökat antal människor kommer innebära ett större tryck på de offentliga miljöerna med slitage som följd varför det är viktigt att ha med det i beräkningen för att bibehålla och stärka tryggheten. En del av området innehåller en utmanande topografi varpå det ur tillgänglighetsperspektiv är extra viktigt att beakta barns, äldres och personer med funktionvariationers behov.

BARNPERSPEKTIV

Topografin är både en möjlighet och en begränsning ur ett barnperspektiv. Barn är kreativa och hittar platser för lek i alla miljöer. Innergårdarna som ligger nära bostäderna behöver utformas för att användas som rekreativa ytor. Plaster för skyddad lek behöver säkerställas så att de inte utgör stora risker för barn.

Läget är centralt och inom räckhåll finns tillgång till fritidsanläggningar, bibliotek och kollektivtrafik. Inom planområdet föreslås fyra nya lägen för förskolor. I planområdets direkta närhet finns ytterligare fem förskolor och den närmaste grundskolan är Björndammens skola som bland annat planeras att försörja området med skolplatser. Inom planområdet etableras också parker och grönområden som ligger i nära anslutning till bostäderna. Planförslaget innehåller flera rekreativa ytor vilket gynnar barns lek och utveckling.

Utmaningen för planområdet ur ett barnperspektiv är trafiksituationen. Planområdet omges idag av två tungt trafikerade vägar, Landvettervägen och E20. Med ökande täthet innebär att trafiken ligger närmre bostäderna. Det innebär sämre luft, ökat buller och otrygg trafikmiljö där främst hindras barn i sin rörelsefrihet. Att Landvettervägen byggs om till en mer stadslig gata med fokus på trygga gång och cykelvägar är positivt ur både trygghets- och säkerhetsperspektiv. De stora vägarna utgör dock stora barriärer varpå det är viktigt att beakta deras perspektiv i utformning av gaturummen.

Barn och unga har behov av mötesplatser och tillgång till fritidsaktiviteter. Det är viktigt att beakta olika frivilliga organisationers och föreningars möjligheter att etablera sig inom planområdet. Samtidigt som barn och unga behöver tillfrågas och få vara med i den fortsatta planeringen. Med barnens bästa för ögonen, finns möjligheter att skapa närmiljöer som gynnar barns självständiga rörelser, sociala nätverk samt deras hälsa och säkerhet.

Barnperspektiv

Utforma gatunätet på ett sätt som är tryggt och trafiksäkert för barn

Skapa miljöer där barn och unga kan mötas, leka och utvecklas

Beakta ungas behov av bostäder och mötesplatser

Ta tillvara på barn och ungas tankar och förslag i den fortsatta planeringen

REFERENSER

UNDERLAG OCH UTREDNINGAR

Arkeologerna, 2017. *Förhistoriska boplatslägen - Inför planprogram i Björnekulla, Partille*. Arkeologisk utredning, steg 1. Rapport 2017:69. Dnr 5.1.1-2016-00214

Efterklang, 2020. *Trafikbuller och vibrationer*, 2020-04-30

Norconsult, 2020. *Miljökonsekvensbeskrivning*, 2020-06-26

Ramboll, 2020. *Trafikanalys - Landvettervägen*, 2020-08-26

Svensk naturförvaltning, 2019. *Naturvärdesinventering*, 2019-11-08

Sweco, 2016. *PM Geoteknik, Björnekulla planprogram*, 2016-04-15

Sweco, 2020. *Luftutredning Partille södra centrum*, 2020-04-24

Sweco, 2020. *Partille södra centrum dagvattenutredning*, 2020-08-25

Sweco, 2020. *Partille södra centrum framtida spillvattenhantering*, 2020-08-19

SWMS arkitektur, Esencial, Tyréns, 2020. *Reviderad strukturplan - underlag till FÖP*, 2020-04-23

ÅF, 2019. *Trafikanalys - Södra centrala Partille*, 2019-04-17

Örnberg Kyrkander, 2019. *Naturvärdesinventering av vattenmiljöer i Partille södra centrum*, 2019-06-27

ILLUSTRATIONER

Illustrationer är gjorda av Partille kommun om inget annat anges.

SWMS arkitektur, Esencial och Tyréns trafik har tagit fram ett förslag till strukturplan. Flera av illustrationerna i planförslaget har hämtats från detta arbete. I bildtexter anges källa SWMS arkitektur vid dessa illustrationer.





Länstyrelsen
Västra Götaland

Samhällsavdelningen
Johanna Severinsson
Samhällsplanerare
Johanna.severinsson@lansstyrelsen.se

GRANSKNINGS-
YTTRANDE
2020-12-16

Diarienummer
401-47679-2020

Sida
1(12)

Partille kommun
samhallsbyggnadskontoret@partille.se

Utställt förslag till översiktsplan (ÖP) för Partille södra centrum i Partille kommun

Handlingar daterade 2020-09-01

Inledning

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap. 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL i ett senare planeringsskede. (Ärendet är påbörjat innan den 1 april och handläggs därav enligt bestämmelserna i 3 kap plan- och bygglagen, som rådde innan 1 april 2020)

Enligt 3 kap. 16 § PBL ska det av yttrandet framgå om:

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

Utöver PBL finns det annan lagstiftning som också kan sätta gränser för hur mark och vattenområden kan användas i kommunen. Till exempel kan åtgärder som är förenliga med en detaljplan enligt PBL kräva tillstånd enligt annan lagstiftning. Om det lämpligen kan ske, så ska planläggning (och annan prövning) enligt PBL samordnas med prövningar enligt annan lag. Länstyrelsen upplyser kommunen på annan lagstiftning som de behöver ta hänsyn till för att detaljplaner ska kunna bli genomförbara.

I rollen att ta tillvara och samordna statens intressen har Länstyrelsen inhämtat synpunkter på förslaget till översiktsplan från berörda myndigheter. Yttranden över planförslaget har inkommit från SGI,

Trafikverket. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom.

Samlad bedömning

Länsstyrelsen välkomnar att Partille kommun tagit fram ett förslag till ny översiktsplan för Partille södra centrum. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att möjliggöra en utveckling av Partille centrum söder om E20 där starka kopplingar över E20 och Landvettervägen skapas. Planen ger en heltäckande bild över den tänkta bebyggelseutvecklingen, som ska ge utrymme för upp till 3 000 nya bostäder och cirka 60 000 kvm för offentlig och kommersiell service.

Det är positivt att planområdet ligger nära befintlig kollektivtrafik som når flera regionala målpunkter. Detta skapar goda förutsättningar för ett hållbart resande. Planområdet har goda förutsättningar att bli ett attraktivt bostadsområde med sina gröna inslag, närhet till god kommunalservice samt stora områden för rekreation.

Genom planområdets föreslagna exploatering så skapas tydligare kopplingar mellan de södra och norra, samt västra och östra delarna av Partille kommun, vilket är bra.

Länsstyrelsen bedömer dock att riksintressen för Friluftsliv (3 kap. 6 § MB), Kommunikationer (3 kap. 8 § MB), Naturvård (3 kap. 6 § MB) och Natura 2000, berörs av föreslagen planering. Risk för påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer föreligger. Påverkan på Säveån Natura 2000-området/riksintressenaturvård behöver beaktas vid fortsatt arbete med dagvattenhanteringen och vid markarbeten i området som kan påverka vattenmiljön i Säveån och dess biflöden. Länsstyrelsen bedömer vidare att föreslagen exploatering kan komma att medverka till att miljökvalitetsnormer för vatten och luft enligt 5 kap. MB inte följs.

Utifrån nu kända förutsättningar kan Länsstyrelsen inte heller utesluta att det som föreslås i planen medför sådana problem avseende människors hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning och erosion att det i ett senare planeringsskede kan ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap. PBL.

Länsstyrelsen bedömer vidare att om området exploateras enligt förslaget kommer påverkan på fågelarterna mindre hackspett och sannolikt även för entita bli så stor att det är förbjudet enligt artskyddsförordningen och dispens från artskyddet behöver erhållas av kommunen.

Vidare kommer Länsstyrelsen att ställa krav på en arkeologisk utredning, steg 2.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen inom ramen för den fördjupade översiktsplanen gör ytterligare fördjupade studier inom

områdena MKN vatten, MKN luft, farligt gods, skyddade arter. Detta för att bättre kunna utläsa planens konsekvenser samt vad som är möjlig/lämplig utveckling för Partille södra centrum.

Länsstyrelsens synpunkter gällande ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintressen

Naturvård (3 kap. 6 § MB) och Natura 2000

I MKB:n saknas en tydlig beskrivning av hur miljön i Natura 2000-området Säveån kan påverkas av exploateringen. Tillstånd krävs för åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område (7 kap 28a miljöbalken), det gäller även om åtgärder utförs utanför Natura 2000-området.

Länsstyrelsens bedömning är att om dagvattnen från Landvettervägen och i utbyggnadsområdena fördröjs och renas enligt förslag i planhandlingarna kommer tillståndsplikten enligt Natura 2000-bestämmelser troligen inte att aktualiseras. Påverkan på Säveån och lax behöver dock beaktas även vid genomförandet av detaljplanen. Till exempel kan utsläpp av grumligt vatten till Säveån samt till lekområden och uppväxtområden för lax i biflöden innebära risk för betydande påverkan så att tillstånd kan krävas.

Friluftsliv (3 kap. 6 § MB)

Söder om planområdet finns område som utgör riksintresse för friluftslivet (Delsjöområdet). Planområdet är utanför själva riksintresseområdet men har betydelse för riksintresset eftersom det ingår i ett samma sammanhängande frilufts- och grönområde. Det är positivt att det planeras för entreporter till friluftsområdet så att tillgängligheten till friluftsområdet förbättras. Det är dock viktigt att detta görs utan att naturvärden och upplevelsevärden i området påverkas negativt. Att anpassa bebyggelsen efter natur- och friluftsvärden ingår i de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelser i 2 och 3 kap. Miljöbalken. Det ska inte förväxlas med kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen bedömer att påtaglig skada på riksintresset inte föreligger. Länsstyrelsen vill ändå understryka att kommunen i kommande detaljplaner behöver utveckla sitt resonemang om vilken påverkan föreslagen exploatering får på riksintresset friluftsliv och de värden som riksintresset bejakar. Detta då områden som är av riksintresse friluftsliv och/eller naturvård ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur eller kulturmiljön (3 kap 6§ miljöbalken).

Kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Planområdet ligger söder om E20 och Västra stambanan samt väster om väg 535 (Landvettervägen). Dessa är utpekade som riksintressen för

kommunikationer enligt § 3:8 miljöbalken. Eftersom det saknas tillräckligt med underlag och vetenskap om förslagets inverkan på delar av trafiksystemet, är det i dagsläget svårt att bedöma behovet av eventuella åtgärder i t.ex. Skulltorpsmotet och Partillemotet. Det går därför inte att utesluta en försämrad trafiksäkerhet på E20. Se Trafikverkets yttrande, daterat 2020-12-16.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

MKN vatten

Den aktuella vattenförekomsten som påverkas av föreslagen exploatering är Säveån - Olskroken till Brodalen (ID WA19625233 eller SE640726-127722). Vattenförekomsten har klassats till måttlig ekologisk status. Kvalitetsfaktorn fisk är utslagsgivande för bedömningen. Vattenkvaliteten är bra vilket status för de biologiska kvalitetsfaktorerna bottenfauna och påväxt-kiselalger samt den fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorn näringsämnen visar. Vattenförekomsten uppnår ej god kemisk status. Statusklassingen har uppdaterats i maj 2019 vilket bör beaktas i det fortsatta arbetet.

MKN är god ekologisk status 2021 och god kemisk status, med mindre stränga krav för kvicksilver och kvicksilverföreningar samt bromerad difenyleter (förhöjda nivåer förekommer på nationell nivå).

Länsstyrelsen anser att en dagvattenutredning som visar mängderna av föroreningar som påverkar recipienten Säveån före och efter exploatering har tagits fram. Länsstyrelsen ställer sig dock frågande till om bedömningen kring påverkan på MKN vatten är tillräckligt utredd då kumulativa effekter från exempelvis andra planer saknas. Länsstyrelsen ställer sig även frågande till resonemanget kring att föroreningsbelastningen från dagvattnet är så liten i förhållande till Säveåns totala flöde. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen påminna om åtgärd 6 i Vattenmyndigheternas åtgärdsprogram 2016 – 2021 samt ÖP Partille 2035.

Kommunerna ska genomföra sin översikts- och detaljplanering samt prövning enligt plan- och bygglagen så att den bidrar till att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas. Åtgärden behöver genomföras i samråd med länsstyrelserna. Åtgärden ska vara vidtagen senast tre år efter åtgärdsprogrammets fastställande.

I Länsstyrelsens synpunkter gällande ÖP Partille 2035 påtalas att planen inte innehåller något strategiskt ställningstagande till hur miljö kvalitetsnormer för vatten ska uppnås inom fastställd tid samt att det är angeläget att mellankommunal samordning kring Säveån avseende riksintresse, Natura 2000 och MKN vatten inleds snarast med Göteborgs stad och Lerums kommun. Länsstyrelsen efterlyser därmed en beskrivning kring hur denna samverkan sker.

Dagvatten

Länsstyrelsen är positivt till att en övergripande dagvattenutredning har tagits fram för området. Länsstyrelsen instämmer med vad som framförs avseende t.ex. vikten av att hantera det fortsatta arbetet med dagvatten ur ett helhetsperspektiv, vikten med att anlägga särskild rening längs Landvettervägen samt en mångfunktionell dagvattenhantering.

Vidare vill Länsstyrelsen påpeka vikten av att ha en strategi i FÖP:en för vilken typ av mark som är mest lämplig för dagvattenlösningar så att utrymme ges och säkras där det är mest lämpligt för ändamålet. Exempelvis nyttjande av befintliga våtmarksområden.

I samrådet bedömde Länsstyrelsen att dagvattenutredningen bör inkludera kumulativa effekter från andra planer, tex. Partille Eco Park. Detta saknas fortfarande så synpunkten kvarstår.

Yt- och grundvattenströmningar

I samrådsskedet önskade Länsstyrelsen en utredning gällande konsekvenserna av sprängningarna för yt- och grundvattenströmningar inom och utanför området. Denna synpunkt kvarstår.

MKN Luft

Utifrån luftutredningens resultat drar Länsstyrelsen följande slutsatser för Partille södra centrum:

- I det kommande detaljplanearbetet behöver detaljerade luftutredningar tas fram som tar hänsyn till den kommande bebyggelsens utformning längs Landvettervägen. I det fall inflyttning kommer att ske före 2030/2040 behöver beräkningarna för kvävedioxid ta hänsyn till emissioner från vägtrafik för det prognosår då inflyttning sker.
- Påverkan av infrastrukturåtgärderna på Tingsvägen behöver redovisas i form av halter av NO₂ och PM₁₀ inom ramen för FÖP:en. Detta för att visa på konsekvenserna av föreslagen exploatering samt omledning av trafik från Landvettervägen till Tingsvägen.
- År 2040 ligger 20 år fram i tiden och Länsstyrelsen anser det vara högst relevant att planera så att både miljö kvalitetsnormerna och preciseringarna för miljö kvalitetsmålet Frisk luft klaras vid den tidpunkten.

I dagsläget finns risk för att miljö kvalitetsnormen (MKN) för kvävedioxid överskrids i planområdets norra delar i anslutning till E20. I större delen av planområdet, d.v.s. naturområdet Björnekulla, klaras MKN för NO₂ i dag. Miljö kvalitetsnormen för partiklar (PM10) klaras sannolikt inom hela planområdet i dagsläget.

Spridningsberäkningarna visar att om bebyggelsen förblir den samma år 2040 som i dag klaras sannolikt både MKN och Frisk luft för NO₂ och PM10 inom planområdet om 20 år. Partille planerar dock för en kraftig förtätning längs framförallt Landvettervägen, vilket försämrar luftkvaliteten jämfört med basprognosen år 2040. För NO₂ beräknas MKN och Frisk luft klaras även med förtätning år 2040 tack vare att prognosen för utsläpp från vägtrafiken är mycket gynnsam. Marginalen till Frisk luft är dock avsevärt lägre än för scenariot utan förtätning år 2040.

För PM10 innebär dock förtätningen att halterna längs Landvettervägen blir högre än i dag och att Frisk luft sannolikt inte klaras längs Landvettervägen år 2040. Dessutom beräknas marginalen till miljö kvalitetsnormens dygnsvärde bli relativt liten år 2040 vid en ogynnsam haltutveckling, speciellt om inte delar av trafiken på Landvettervägen leds om till Tingsvägen.

För Slingan och lokalgatorna beräknas MKN för både NO₂ och PM10 klaras år 2040. Frisk luft beräknas klaras för NO₂, medan det finns risk för överskridande avseende PM10 år 2040. Beräknade halter på Tingsvägen år 2040 redovisas inte i luftutredningen, men trafikmängderna bedöms bli 16 600 fordon/dygn med infrastrukturåtgärder och halterna av speciellt PM10 bedöms därmed bli högre än i dag.

Hälsa och säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion

Trafikbuller och vibrationer

Kommunen har tagit fram en bullerutredning för planområdet samt längs med Tingsvägen. Utredningen visar att bullernivåerna är höga främst längs med Landvettervägen med upp emot 70 dBA ekvivalent ljudnivå, men även vid Nedre Furuskogsvägen, Slättenvägen samt Slingan är de höga. Bullernivåerna längs med Tingsvägen bedöms öka med 1–4 dBA. Länsstyrelsen bedömer att utredningen är tillräcklig för den fördjupade översiktsplanen. I FÖP:en föreslås åtgärder för att uppfylla Trafikbullerförordningens värden. bl.a. framgår det att det kan vara svårt att uppfylla Trafikbullerförordningens värden i hörnlägenheter längs Landvettervägen, men att lägenheter mindre än 35 m² kan byggas där om den ekvivalenta bullernivån understiger 65 dBA. Av bullerutredningen framgår att bullernivån i många fall överstiger 65 dBA i byggnadernas hörn mot Landvettervägen. Mer detaljerade bullerberäkningar behöver tas fram i detaljplaneskedet för den utformning som planeras.

En bedömning av risken för vibrationer inom planområdet har också genomförts. Länsstyrelsen anser att bedömningen har tillräcklig omfattning i den fördjupade översiktsplanen.

Risk för olyckor

I samrådsskedet rekommenderade Länsstyrelsen kommunen att redovisa riskhanteringszonen på 150 meter från farligt godsled på karta för att

tydliggöra var denna fråga behöver behandlas. Detta har kommunen inte gjort och rekommendationen kvarstår.

Kommunen arbetar utifrån förutsättningen att risknivån på Landvettervägen är låg och beaktar därmed inte några riskavstånd för bebyggelsens lokalisering i förhållande till Landvettervägen. Landvettervägen är inte utpekad som farligt godsled, men farligt godstrafik är inte heller förbjuden. Kommunen menar att vissa farligt gods transporter kan ske till miljöanläggningar strax utanför planområdet, men också att det kan förekomma behov av att nyttja Landvettervägen som en tvärförbindelse mellan väg 40 och E20, för transporter som ska passera Göteborg i stråket E6 syd - E20 öster. Vägen är enligt MKB utpekad som omledningsväg.

Länsstyrelsen har inget att invända mot kommunens ställningstagande kring att inte beakta riskavstånd, givet förutsättningen att risken är låg. Länsstyrelsen bedömer dock att det åligger kommunen att verifiera denna förutsättning. Inte minst med bakgrunden att Partille kommun i översiktsplanen från 2017 gjorde bedömningen att förändringen av Landvettervägen på sikt kan medföra att mängden transporter med farligt gods ökar, vilket kan få påverkan på möjligheten till förtätning. Det framgår inte i FÖP:en varför denna bedömning har förändrats.

Ett exempel på tillvägagångssätt för att verifiera risknivån är att utföra en flödeskartering och att utifrån den skatta risken för farligt godsolycka som jämförs mot vedertagna acceptanskriterier. Ett alternativt tillvägagångssätt kan vara att ”räkna baklänges” för att få fram vilken trafikmängd som utgör gränsvärdet för acceptabel risk utan att ytterligare åtgärder krävs. Det vill säga att teoretiskt beräkna vilken trafikmängd med farligt gods som skulle krävas för att risknivåerna skulle bli så pass höga att åtgärder skulle krävas inom vissa avstånd. Med en sådan grund har kommunen något mer konkret att utgå ifrån och diskutera kring, vid bedömningen av hur stort problemet med genande trafik är. Det blir på det sättet tydligare vilka marginaler som finns. Oavsett metod för verifiering behöver kommunen tydligt beskriva hur trafikmängden farligt gods förväntas påverkas i samband med förändringen till stadsgata.

Om kommunen inte utreder frågan vidare i samband med aktuell FÖP är det troligt att Länsstyrelsen behöver begära motsvarande underlag i kommande detaljplaner, för att kunna godta utförande utan hänsyn till riskreducerande åtgärder. Ett alternativ, som kommunen har lyft, är att ansöka om förbud för farligt gods längs sträckan (genom lokal trafikföreskrift).

I MKB:n beskriver kommunen att som en indirekt konsekvens av att Landvettervägen byggs om till stadsgata, kommer en stor andel genomfartstrafik förflyttas till Tingsvägen. Länsstyrelsen bedömer att denna konsekvens bör belysas ur olycksriskperspektiv när det gäller farligt gods.

I MKB:n listar kommunen frågeställningar som behöver beaktas mer detaljerat i respektive detaljplan. Denna lista bör enligt Länsstyrelsens bedömning kompletteras med såväl farligt gods- som översvämningsspåren.

Översvämning- Skyfall

Länsstyrelsen bedömer att kommunen behöver tydliggöra de konsekvenser som exploateringen kommer innebära för Landvettervägens funktion i händelse av skyfall.

Länsstyrelsen bedömer också att kommunen behöver lyfta betydelsen av framkomlighet till och från byggnader vid skyfall. Det gäller såväl byggnader som behöver kunna utrymmas, som räddningstjänstens insatsmöjligheter.

Länsstyrelsen efterfrågade i samrådsskedet en redovisning av hur statliga vägar och trummor påverkas av ett 10- och 100-årsregn efter exploatering vid tidpunkten för fullt utbyggt planområde. För E20 behöver man titta på konsekvenserna av ett 200-årsregn efter exploatering vid fullt utbyggt planområde.

När det gäller E20 beskrivs i dagvattenutredningen att exploateringen av Partille södra centrum initialt kommer att ge en större belastning på dagvattensystemet under väg E20 och vatten kommer att ansamlas i lågpunkter utmed vägen när kapaciteten överskrids. Vidare beskrivs att betydligt större flöden kommer att uppkomma senare när vatten från ett större område belastar systemet och vägen. Det medför enligt utredningen att den maximala påverkan på E20 inte förändras på grund av exploateringen. Länsstyrelsen noterar detta men bedömer att kommunen behöver beskriva konsekvenserna kopplat till vägens funktion mer utförligt, både initialt vid ett skyfall och vid maximal påverkan.

Vatten – och avloppsvattenhantering

Den 29 januari 2020 fick Ryaverkets avloppsreningsverk nytt tillstånd med begränsningar i kapaciteten. Tillståndet gäller t.o.m. den 31 december 2036. Länsstyrelsen anser därför att kommunen inom FÖP:en bör utreda och kommentera om och hur ytterligare påkoppling på det kommunala avloppsnätet klaras inom gällande tillstånd för Ryaverket. Detta med beaktande av övriga planer som antagits eller avses antas inom Partille kommun. Kommunen har inte i granskningshandlingen behandlat om det finns tillräcklig kapacitet i Ryaverket för att hantera avloppsvatten från planområdet (3000 bostäder och 40 000 m² verksamheter, servicekontor, handel m.m.). Synpunkten från samrådsyttrandet kvarstår således.

Geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning

SGI och Länsstyrelsen ser positivt på att de geo- och bergtekniska förhållandena inom kommunen har beskrivits i tillräcklig omfattning. Vid strategiska beslut om markanvändning vid översiktlig planering, så måste

markens lämplighet för avsett planändamål värderas utifrån livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. I samband med detaljplanering behöver kommunen bedöma risken för ras, skred och erosion. Se SGI:s yttrande daterat 2020-11-27.

Länsstyrelsens rådgivande synpunkter - övriga allmänna

intressen

Våtmarker

Länsstyrelsen anser att exploatering på våtmarker bör utredas ytterligare i den fördjupade översiktsplanen. Våtmarker har betydelse för bland annat hotade växt- och djurarter och deras funktion som vattenrenande, vattenhållande och grundvattenbildande element i landskapet. Dessa miljöer har i stor utsträckning påverkats genom utdikning för tex effektivisering av skogs- och jordbruk och torvutvinning. Det är därför viktigt att dessa miljöer undantas från exploatering. Länsstyrelsen upplyser också om att markavvattnande åtgärder så som utdikning för att göra marken lämplig för visst ändamål är förbjudna i Västra Götalands län och kräver dispens och tillstånd.

Ekosystemtjänster och tätortsnära grönområde

Länsstyrelsen konstaterar att det aktuella området utgör ett tätortsnära grönområde. Enligt kommunens naturvårdsplan så nyttjas området flitigt. Enligt 3 kap 6 § Miljöbalken ska behovet av grönområden i tätorter beaktas särskilt.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör ta ett större grepp vad gäller stadens grönområden och de ekosystemtjänster de tillhandahåller. Länsstyrelsen vill betona vikten av att arbeta med ekosystemtjänster i ett landskapsperspektiv och inte bara vid varje enskilt område för en detaljplan. Kommunen bör analysera vilka ekosystemtjänster som är särskilt viktiga att jobba med, dels i den fysiska planeringen dels i övrig planering av mark- och vattenområden. En övergripande plan för hur man på ett kostnadseffektivt sätt kan skapa robusta och attraktiva bebyggda miljöer, och även i ett landskapsperspektiv ta tillvara och främja livsviktiga ekosystemtjänster som är långsiktigt hållbara. En fungerande grön infrastruktur med stark biologisk mångfald är grunden för alla långsiktigt hållbara ekosystemtjänster. Länsstyrelsen har tagit fram en handlingsplan för grön infrastruktur. Handlingsplanen visar värdetrakter på regional nivå. För att bygga en fungerande grön infrastruktur på kommunal nivå behöver kommunerna komplettera med eget underlag. Genom att använda underlaget i handlingsplanen kan kommunen beskriva värdetrakter och ekosystemtjänster, samt analysera brister och områden med potential för utveckling. Detta kan tillsammans med naturvärdesinventeringar och kommunens naturvårdsplan användas som underlag i analys om grön infrastruktur och ekosystemtjänstanalys för det specifika området.

Masshantering

Synpunkten som togs upp i samrådsyttrandet avseende masshantering har inte hanterats i granskningen och kvarstår därmed. I FÖP:en står det att sprängning kommer att bli aktuellt vid exploatering av planområdet. Länsstyrelsen saknar en bedömning av hur stora mängder som beräknas sprängas bort och hur dessa massor planeras att hanteras.

Annan lagstiftning

Artskydd

Kommunen har sedan samrådskedet kompletterat naturvärdesinventeringen. I naturvärdesinventeringen framgår att skyddade arter påverkas negativt av den planerade exploateringen. Det saknas dock en bedömning om påverkan på skyddade arter i MKB: n. Kommunen bör komplettera med bedömning av påverkan på skyddade arter i MKB:n för att FÖP:en ska vara vägledande i den frågan. Dispenser från artskyddsförordningen ges mycket restriktivt. Att artskyddet tillgodoses kan således vara en förutsättning för detaljplaners genomförande.

Länsstyrelsens bedömning är att om området exploateras enligt förslaget i FÖP:en kommer påverkan på fågelarterna mindre hackspett och sannolikt även för entita blir så stor att det är förbjudet enligt artskyddsförordningen. Med hänsyn till områdets goda kvalitéer som lämpligt fortplantningsområde för arterna bedöms inte skyddsåtgärder vara tillräckligt för att förbuden inte ska aktualiseras. Områdets lämplighet för arterna kommer dessutom sannolikt att öka med tiden då skogen blir äldre.

Genom 4 § artskyddsförordningen är alla vilda fåglar fridlysta. Enligt Naturvårdsverket bör dock vissa arter prioriteras i skyddsarbetet. Det gäller rödlistade arter, arter som minskat med mer än 50 % under de senaste 30 åren (eller senaste 3 generationerna) samt arter som markeras med B i bilaga 1 till artskyddsförordningen (se även MÖD 2013:13).

Om kommunen väljer att gå vidare med utredningar inför exploatering av området är Länsstyrelsens bedömning att av de konstaterade arterna i området behöver björkrast, grönfink, järpe, mindre hackspett, spillkråka, lövsångare och entita ingå i en fördjupad utredning med bedömning av följande frågeställningar:

- a. Om de skyddade arterna förekommer inom områden som påverkas av exploatering och använder området för fortplantning (t.ex. häckning inklusive födosöksrevir, yngelplatser), övervintring eller för vila (t.ex. rastplatser, dagvisten) samt, om så är fallet, hur otillåten störning eller skada kan undvikas.
- b. Hur förutsättningarna är för de skyddade arter som genom planerade åtgärder förlorar områden för fortplantning, vila och övervintring att tillgodose sina behov genom motsvarande områden i närområdet.

Den fördjupade utredningen gällande skyddade arter bör göras inom ramen för FÖP:en. Detta för att kunna utläsa planens konsekvenser samt vad som är möjlig/lämplig utveckling för Partille södra centrum.

I bedömningen behöver även påverkan från annan planerad exploatering i närområdet som ingår i det sammanhängande grönstråket, som har betydelse för arterna, beaktas.

Länsstyrelsen förutsätter att arbeten i vattenmiljöer anpassas i tid så att inte rom och individer av vanlig groda riskerar att skadas. Vanlig groda är skyddad enligt 6 § artskyddsförordningen.

Ekologisk kompensation

Den föreslagna bebyggelsen medför att ett värdefullt naturområde exploateras och naturvärden går förlorade. Det är positivt att kommunen planerar att kompensera för de naturvärden som går förlorade. Ekologisk kompensation görs i syfte att motverka förlust av biologisk mångfald och andra ekosystemtjänster. Ett kontinuerligt ianspråktagande av naturmiljöer utan kompensation för förlorade naturvärden och andra ekosystemtjänster motverkar arbetet med uppfyllandet av miljömålen ett rikt växt- och djurliv, ett rikt odlingslandskap, god bebyggd miljö, myllrande våtmarker och begränsad klimatpåverkan

Att lämna områden med höga naturvärden obebyggda eller spara gröna korridorer i ett tidigare oexploaterat område är inte ekologisk kompensation. Det är åtgärder som ingår i de allmänna hänsynsreglerna och hushållningsbestämmelser i 2 och 3 kap. Miljöbalken. Att lägga kapade träd som faunadepåer, skapa nya våtmarker, frihugga ekar, veteranisering av träd och sätta upp holkar för fåglar och fladdermöss och att restaurera ett område för att gynna mindre hackspett är exempel på åtgärder som kan vara kompensationsåtgärder.

Länsstyrelsen ställer sig positiv till förslaget om att bilda kommunalt naturreservat i området söder om planområdet. Det är dock mycket tveksamt om det kan anses som en kompensationsåtgärd eftersom området redan skyddas från större exploatering genom riksintresse för friluftsliv, mellankommunalt intresse för den gröna kilen och genom förekomst av skyddade arter. Det framgår inte att området är hotat av exploatering eller åtgärder som påverkar natur- eller friluftsvärdena negativt. För att en kompensationsåtgärd ska bidra till att uppväga den förväntade skadan från en exploatering måste den medföra naturvårdsnytta i förhållande till ett scenario där ingen kompensation genomförs. Detta innebär att kompensationen måste bidra till att öka eller upprätthålla naturvärdena på platsen där den genomförs. Kompensation bör inte utgöras av åtgärder som ändå hade kommit till stånd.

Kulturmiljö

Länsstyrelsens kommer att ställa krav på en arkeologisk utredning, steg 2 inom planområdet av de 10 delområden som framkom efter arkeologisk utredning, steg 1.

Beredning

Detta beslut har fattats av funktionschefen Nina Kiani Jansson efter föredragning av planhandläggare Johanna Severinsson. I den slutliga handläggningen har även handläggare från naturvårds-, miljöskydds-, vattenvårdsenheten samt enheten för samhällsskydd och beredskap och kulturmiljö deltagit. Samrådsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planförslaget. Nina Kiani Jansson Johanna Severinsson

Nina Kiani Jansson

Johanna Severinsson

Detta beslut har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Yttranden för kännedom från:

SGI, daterat 2020-11-27

Trafikverket daterat 2020-12-16

Kopia till:

SGI, Samir Ezziyani

Trafikverket, Simon Rasmusson

Länsstyrelsen/

Vattenavdelningen/ Hanna Lind

Naturavdelningen/Emelie Holm

Miljöavdelningen/Annika Svensson, Susann Lundman

Enheten för samhällsskydd och beredskap/ Mattias Svanström

Kulturmiljöenheten/Leif Johansson

Samhällsbyggnadsenheten/Torbjörn Sahl, Nina Kiani Jansson