



Antagen av KF 25 mars 2014

Laga kraft 23 april 2014

PLANBESKRIVNING 2014-01-28

NORMALT PLANFÖRFARANDE (ANTAGANDEHANDLING) KS/2011:6

Detaljplan för bro över Sävån, Yllegatan -
Stationsvägen. Partille 13:7, 11:7 m fl.



PARTILLE KOMMUN

Samhällsbyggnadskontoret

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. PLANHANDLINGAR	5
2. ÖVRIGA HANDLINGAR	5
4. PLANDATA	5
Planens läge och omfattning	5
Markägoförhållanden	6
5. GÄLLANDE PLANER OCH BESTÄMMELSER	6
GR: strukturbild	6
Översiktliga planer	6
Program	6
Detaljplaner	6
Pågående planering i anslutning till detaljplaneområdet	6
Riksintresse	6
Tillståndsansökningar	7
Avvägning enligt PBL och Miljöbalken	7
6. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	7
Mark, vatten, vegetation	7
Geotekniska förhållanden	7
Fornlämningar	8
Trafik, parkering	8
Gång- och cykeltrafik	8
Kollektivtrafik	8
Befintlig teknisk försörjning	8
Förorenad mark	8
Trafikmängder	9



7. BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET	9
Avgränsning av planområdet	9
Planens innehåll och sammansättning	9
Nytt höjdsystem Partille kommun	9
Detaljplaneförslagets innebörd	9
Tillgänglighet/säkerhet	10
Hydrologisk påverkan.	10
Trafik, parkering, GC-vägar	10
Kollektivtrafik	11
Trafikmängder	11
Teknisk försörjning	11
Gestaltning och utformning av bro och landskap	12
8. KONSEKVENSER	13
Allmänt	13
Miljökonsekvenser	13
Naturmiljö – Natura 2000	13
Markföroreningar.	14
Riksintressen	14
Miljö kvalitetsmål	14
Miljö kvalitetsnormer	14
Skadeförebyggande åtgärder och miljöuppföljning	14
Landskapsbild	14
Störningar	15
9. ADMINISTRATIVA FRÅGOR	15
Genomförande.	15
10. MEDVERKANDE	15



UTBYGGNAD AV CENTRALA PARTILLE - FRÅN FÖRORT TILL FÖRSTAD

Göteborgsregionens strukturbild

Göteborgsregionen är en attraktiv och växande region och Partille har med sitt centrum så nära regionkärnan potential till utveckling. Planeringen i Partille kommun ska stödja utvecklingen av ett hållbart samhälle i linje med Göteborgsregionens (GR) strategi. I detta avseende utgör centrala Partille i enlighet med GR:S strukturbild en viktig markresurs. Potentialen består i att planområdet idag har stora obyggda ytor samtidigt som det finns i stort sett utbyggd infrastruktur, god kollektivtrafikförsörjning och service.

Antalet bostäder, volymhandel, detaljhandel samt Arena

Den viktigaste uppgiften med utbyggnaden av centrala Partille är att öka antalet boende. Fler boende skapar förutsättningar för ökad trygghet, högre service och bättre kollektivtrafik. Bärande idéer är även att skapa eller möjliggöra kluster för vård, kultur, idrott, samhällsservice, shopping, volymhandel samt utbildning. Inom FÖP-området planeras för en utbyggnad av ca 14 500 kvm detaljhandel vid Kyrktorget samt ca 30 000 kvm handel varav ca 8000 kvm dagligvaruhandel i den östra delen av Partille centrum. Totalt planeras ca 1000 lägenhet varav ca 60 vid Kyrktorget, ca 150 vid Gymnasiet, samt ca 700 lägenheter i den östra delen av FÖP-området. Vidare planeras det en Arena med ca 4000 sittplatser. Vid gymnasiet planeras även en förskola, grundskola och i området ner mot Säveån skapas en stadspark.

Ett robust och hållbart gatunät

Den fördjupade översiktsplanen beskriver kommunens tankar om utvecklingen i de centrala delarna av Partille. Att skapa ett robust och flexibelt gatunät innebär några kompletteringar till dagens gatunät. Sårbarheten för centrala Partille med endast en överfart över Säveån vid Kung Göstas väg kompletteras med att Stationsvägen förlängs och att en ny bro byggs över Säveån med anslutning till Yllegatan och Gamla Kronvägen. Skultorpsmotet flyttas något öster ut, lokalgata byggs längs E20 och en ny påfart till E20 anläggs i höjd med den föreslagna arenan.

Kollektivtrafiksatsningar och K2020

Partille kommun har antagit ett lokalt program för visionen om framtidens kollektivtrafik i linje med regionens program K2020. Visionen heter K2020 lokal. Målet med K2020 är att andelen resor som görs med kollektivtrafik ska öka till 40 procent till år 2025. En heltäckande kollektivtrafikutredning ligger till grund för att säkerställa K2020 lokals mål om kollektivtrafikutvecklingen i arbetet med varje enskild detaljplan. Den robusta och flexibla gatustrukturen ger möjligheter till en högklassig kollektivtrafikförsörjning inom FÖP-området. Området kommer att försörjas med en stor turtäthet, på sikt med femminuterstrafik på vissa sträckningar för att möta K2020:s mål och möta efterfrågan från tillkommande bebyggelse. Vidare ger bron över Säveån och Stationsvägens förlängning en ny koppling mellan buss- och pendeltågstrafik vid Partille station. Kompletteringarna i gatustrukturen ger möjligheter till trafikering på ett sätt som inte är möjligt idag och är en förutsättning för ett framtida Partille centrum.

Natura 2000-området Säveån

Säveån utgör en av de största tillgångarna i centrala Partille. Ån ska lyftas fram och tillgängliggöras i större utsträckning än idag. Områdets förtätning ska ske med respekt för Säveåns förutsättningar.

Riksintressen för transport

Partille genomskärs av motorvägen E20 och av Västra stambanan. Dessa båda viktiga leder utgör en viktig planeringsförutsättning. De innebär en extremt god tillgänglighet för centrala Partille med både bil och kollektivtrafik. De innebär också begränsningar i form av alstring av buller, föroreningar och säkerhetsrisk. Kommunen utgår i sin planering från idag befintliga förhållanden kring riksintressena E20 samt Västra stambanan. Ingen mark för ytterligare spårutbyggnad reserveras inom den fördjupade översiktsplanen för centrala Partille då det bedöms ge orimligt stora negativa konsekvenser för både befintlig bebyggelse och möjligheterna att utveckla Partille centrum till en blandstad.

1. PLANHANDLINGAR

- Plankarta i skala 1:1000 (A1 format)	dat 2014-01-28
- Illustrationskarta i skala 1:1000 (A1 format)	dat 2014-01-28
- Planbeskrivning (denna handling)	dat 2014-01-28
- Genomförandebeskrivning	dat 2014-01-28
- Utlåtande	dat 2014-01-28

2. ÖVRIGA HANDLINGAR

- Dagvattenutredning för bro över Sävån, Yllegatan-Stationsvägen, Partille 13:7, 11:7 m.fl.	dat 2014-01-21
- Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult	dat 2014-01-28
- Fastighetsägarförteckning	dat 2012-12-07
- Geotekniska utredningar - PM geoteknik till detaljplan, Markteknisk undersökningsrapport, Norconsult	dat 2012-11-27
- Hydraulisk bedömning av planerade åtgärder, Norconsult	dat 2012-05-22
- Samrådsredogörelse del 1 - Planprogram	dat 2012-05-22
- Trafikbulerutredning, Norconsult	dat 2012-04-25
- Fördjupad översiktsplan för centrala Partille	dat 2012-02-28
- Förstudie Stationsvägen-Yllegatan	dat 2011-11-10
- Partille: Skulltorpsmotet, Fördjupad analys av alternativ Öst	dat 2011-10

3. PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheterna för en ny bro över Sävån. Förutom bron och dess anslutningar till Yllegatan och Stationsvägen, måste även anslutningen av Stationsvägen till Kung Göstas väg inkluderas och studeras i planarbetet. Centrala delarna av Partille står inför stora förändringar. Målet är att Partille ska gå från förort till förstad. Med göteborgsregionens överenskommelse om skärpta miljökrav behövs en tätare bebyggelsestruktur. En utveckling av centrum beskrivs i den fördjupade översiktsplanen över Partille centrum som antogs av kommunfullmäktige 2012-02-28. Målet med den fördjupade översiktsplanen är att en mer attraktiv miljö kan skapas. För att verkliggöra denna tanke krävs en avlastning av trafik, både vad gäller bilar och bussar, på Gamla Kronvägen vilket en planerad bro och väg kan göra. En utveckling enligt detaljplanen kan även möjliggöra att trafiksystemet i de centrala delarna blir mer robust.

4. PLANDATA

Planens läge och omfattning

Planen sträcker sig från Yllegatan över Sävån och sedan västerut längs järnvägen för att därefter ansluta till den befintliga detaljplanen för Kung Göstas väg.



KARTA 1. Planområdets ungefärliga läge.

Markägoförhållanden

Planen berör fastigheterna Kniven 1:1, 1:5, 1:7, 1:8, 1:9, 1:10 Mellby 1:43, 3:201, 11:24, samt Partille 11:3, 11:5 och 13:7. Fastigheterna, 1:43, 3:201, 11:24, 11:3, 11:5 och 13:7 ägs av kommunen. Resterande fastigheter ägs av Diligentia AB.

5. GÄLLANDE PLANER OCH BESTÄMMELSER

GR: strukturbild

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

Översiktliga planer

I kommunens gällande översiktsplan från 2006 beskrivs området som blandad centrumbebyggelse, verksamheter samt värdefulla områden för naturvård och friluftsliv. En fördjupad översiktsplan (FÖP) har arbetats fram för de centrala delarna av Partille. FÖP:en antogs den 28 februari 2012 av Kommunfullmäktige i Partille kommun och enligt den beskrivs broförbindelse som en förutsättning för att utveckling av centrala delarna ska kunna ske.

Program

Partille kommun tog under år 2011 fram planprogram för att pröva förutsättningarna för en ny bro över Sävån. Planprogrammet ligger till grund för detaljplanen. I planprogrammet angavs tankar om en verksamhetstomt längst i väster i planprogramområdet. Verksamhetstomten har tagits bort i det fortsatta arbetet med detaljplanen då restriktionerna är hårda angående nybyggnation i anslutning till västra stambanan. I programmet väckte trafikverket samt länsstyrelsen frågan om att västra stambanan kan komma att utvecklas till fyrspar, mot dagens tvåspar. Då trafikverket inte bestämt på vilken sida som de nya spåren förväntas gå ville de att kommunen reserverar 15 meter på både norra och södra sidan av dagens spår område för en framtida utveckling av västra stambanan. Kommunen har tagit ställning till en utveckling av spår området vilket beskrivs utförligare i inledningen på detta dokument.

Detaljplaner

Eftersom detaljplaneområdet är stort påverkas det av tre stycken gällande detaljplaner, med nummer 482, 506 samt 757. Detaljplan 482 upprättades år 1969, 506 upprättades år 1972 samt detaljplan 757 år 2003. I de tre detaljplanerna är marken som det nya planområdet inbegriper utpekad som allmän platsmark. Bestämmelserna skiljer sig dock åt beroende på vart detaljplanerna är belägna. Bestämmelserna som finns inom det nya planområdet är trafik-, järnvägsändamål, vattenområde, park samt lokalgata. I detaljplanen med nummer 757 görs dessutom utförliga bestämmelser angående hur mycket marken får belastas med hänsyn till de geotekniska förhållandena. Kv Kniven vilken ägs av Diligentia är i dagsläget inte detaljplanlagt däremot finns tankar på att utveckla det området. Genom en bro kan Diligentias markområde bli mer lättåtkomligt.

Pågående planering i anslutning till detaljplaneområdet

Då samhällsbyggnadskontoret arbetar för en utveckling av Partille centrum planeras två detaljplaner i närheten av bron över Sävån. Dessa är detaljplanerna för Gymnasietomten samt Kyrktorget.

Riksintresse

Planområdet sträcker sig över Sävån som betecknas som riksintresse för naturvården. Sävån klassas även som ett Natura-2000 område. Under byggnation av bron kan intrång komma att ske i Natura 2000-området. Den färdiga brokonstruktionen förväntas att ligga utanför det område som är betecknat som Natura 2000. I miljökonsekvensbeskrivningen beskrivs mer utförligt om de riksintressen som finns inom och i anslutning till planområdet.

Strandskydd

Strandskyddsgränsen på den södra sidan går i strandkanten på Sävån medan den på den norra sidan går strax norr om strandkanten. De delar av strandskyddet som ligger inom Natura-2000 området prövas hos Mark- och miljödomstolen. Vad gäller det strandskyddade område som är beläget utanför gränsen för Natura-2000 behandlas denna dispens av strandskydd av kommunen. Motiv till att dispens av strandskyddet är att det behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området enligt 7 kap 18§ Miljöbalken. Detta för att syftet med bron är att skapa en avlastning av de förväntade trafikmängderna längs Gamla Kronvägen, samt göra trafiksystemet i de centrala delarna mer robust, vilket kan ske om en bro byggs i det föreslagna läget.

Tillståndsansökningar

Ansökan om tillstånd enligt 11 kap. och 7 kap. 28A§ Miljöbalken gällande bro över samt erosionskydd längs med Sävån - Yllegatan, Kniven 1:7, Partille 13:7 m.fl. har genomförts hos mark- och miljödomstolen. Tillstånd från mark- och miljödomstolen erhöles 2013-12-10.

Avvägning enligt PBL och Miljöbalken

En behovsbedömning har upprättats i enlighet med 5 kap 18 § PBL och 6 kap 11 § i miljöbalken för att avgöra om aktuellt program kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningens slutsats är att en miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning krävs för detaljplanen.

6. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Mark, vatten, vegetation

Utmed Sävåns södra sida löper en befintlig gång- och cykelväg. Idag sköts delar av omgivande ytor som klippt gräs, se foto nedan. Dessa ytor är relativt skötselintensiva och står inte i samklang med den i övrigt naturliga vegetationen utmed Sävån. Den biologiska mångfalden i klippta gräsytor är låg.



BILD 1. Området på södra sidan av Sävån där bron föreslås.



BILD 2. Området på norra sidan av Sävån där bro och väg föreslås.

Som gång- och cykeltrafikant är känslan av att röra sig i ett naturområde utmed Sävån inte lika påtaglig inom planområdet, som den är såväl öster som väster om aktuellt område. Istället befinner sig en gång- och cykeltrafikant i gränsen mellan natur och relativt trafikintensiva parkeringsanläggningar. Norr om Sävån i planområdets östra del finns idag vare sig gång- eller cykelväg. Inom östra delen av planområdet är åvegetationen mindre i sin utbredning än den är längs sträckor öster och väster om området. Även förekomsten av högre vegetation är mindre. Detta upplevs inte bara från det direkta närområdet, utan är även tydligt när man färdas utmed Lexbyvägen på norra sidan av Sävån.

Geotekniska förhållanden

Geoteknik

De geologiska förutsättningarna karakteriseras av sedimentavlagringar, i huvudsak lera, som till större delen är täckta av fyllnadsmassor med varierande sammansättning. Närmare Sävån utgörs jordlagren av svämsediment. För en mer detaljerad beskrivning hänvisas till PM Geoteknik avseende detaljplan daterad 2012-06-11 rev 2012-11-27 med uppdragsnummer 102 28 20. Sävåns strandlinje är idag utsatt för aktiv erosion där fullgott erosionskydd saknas. För att säkerställa stabiliteten inom planområdet erfordras att nytt erosionskydd läggs ut samt att det befintliga kompletteras och förbättras. Arbetet ska utföras utmed hela sträck-

an där detaljplanen omfattar eller direkt gränsar till vattenområde. Del av erosionsskyddet kommer även att verka som tryckbank. För att erhålla tillfredsställande säkerhet mot skred får marken inom parkområdet inte belastas ytterligare med permanent last såsom utfyllnader eller genom anläggande av vägar för motortrafik. Marken inom vägområdet erfordrar förstärkning såsom djupstabilisering eller lastkompensation genom lättfyllning för att kunna nyttjas för trafik. Jordlagren inom området är i huvudsak normalkonsoliderade vilket innebär att långtidsbundna sättningar kan utvecklas vid pålastning.

Fornlämningar

Detaljplaneområdet omfattas inte av några fornlämningar.

Trafik, parkering

På Stationsvägen vid Partille station finns idag ca 75 parkeringsplatser.

Störningar, risker

Farligt gods

Den nya bron förväntas inte trafikeras av något farligt gods. Däremot trafikeras västra stambanan av farligt gods. En riskutredning gjordes för verksamhetstomten vilket bedömdes vara det enda inom det tidigare programområdet som skulle påverkas av risken med farligt gods. Men då verksamhetstomten inte behandlas i denna detaljplan bedöms inga störningar gällande farligt gods förekomma.

Buller

Trafikbullerutredning är genomförd av Norconsult, daterad 2012-04-25. Utredningen visar att med den nya broförbindelsen berörs ett nytt område kring Sävån av buller däremot påverkas inga bostadshus eller skolor. Vid bibliotekets västfasad ökas utomhusnivåerna med ca 1,5 dBA och blir mycket höga, klart över 65 dBA. Det bör övervägas om en förbättrad ljudisolering erfordras i fasaden. Utifrån tumregeln att alltid minska bullret där så är möjligt och rimligt, bör låga skärmar anläggas. Skärmarna kommer att anläggas i enlighet med utredningen. Förändringarna av trafikmängder på Gamla Kronvägen och minskningen av skyltad hastighet på vägens östligaste del ger i huvudsak det önskade resultatet att ljudnivån blir oförändrad eller bara ökar i liten grad. Avsnittet mellan Yllegatan och österut till Forellen utgör dock ett problematiskt undantag. Här beräknas ljudnivån öka med ca 2 dBA vid ett antal bostadshus varav det mest utsatta har över 65 dBA i nuläget. Det bör övervägas om berörda fasaders ljudisolering är tillräcklig.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelvägnät finns utbyggd på vardera sida av Sävån inom planområdet. I mittersta delen av planområdet finns en bro som binder samman norra och södra sidan av centrala Partille. Däremot saknas en sådan förbindelse i östra delen av planområdet.

Kollektivtrafik

Stationsvägen trafikeras i dagsläget inte av busstrafik. Partille station trafikeras idag främst av tåg men även av bussar då hållplatslägen är belägna på Lexbyvägen. Hållplatserna är dock inte belägna inom föreslaget planområde.

Befintlig teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Befintliga huvudvattenledningar samt huvuddagvattenledningar finns inom planområdet.

El

Inom planområdet finns befintliga ledningar och kablar.

Förorenad mark

Inom kv Knivens östra del har en miljöundersökning utförts 1998 där det framkom att ett dieselläckage förekom inom planområdet. Kommunen sökte och fick under 2006-2008 marksaneringsbidrag för att sanera kv Kniven upp till mindre känslig markanvändning. Denna sanering bedöms vara på en sådan nivå att den inte påverkas av anläggande av en bro och väg.

Trafikmängder

WSP har genomfört en trafikutredning över Partille år 2011, se karta 2. Trafikutredningens siffror är från år 2006 men vid vissa punkter har nyare beräkningar genomförts. I utredningen beskrivs fem punkter där mätning av antalet fordon ägt rum under ett medelvardagsdygn som anses vara relevanta för detaljplanen. Antalet fordon rörelser är mycket stor på Kung Göstas väg. Detta kan bero på att den gatan används som en genomfartsgata till de nordöstra delarna av Göteborg såväl som Utby. Att fordonrörelserna avtar från rondellen på Kung Göstas väg och in längs Gamla Kronvägen kan tolkas som att Allums köpcentrum, Willys samt Porthälla gymnasium är starka dragningskrafter. Öster om dessa målpunkter är antalet fordonrörelser betydligt färre.



KARTA 2. Kartan visar fem punkter där trafikmätningar genomförts under ett medelvardagsdygn av antalet fordonrörelser i centrala Partille år 2006.

7. BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET

Avgränsning av planområdet

Planen berör fastigheterna Kniven 1:1, 1:5, 1:7, 1:8, 1:9, 1:10 Mellby 1:43, 3:201, 11:24, samt Partille 11:3, 11:5 och 13:7.

Planens innehåll och sammansättning

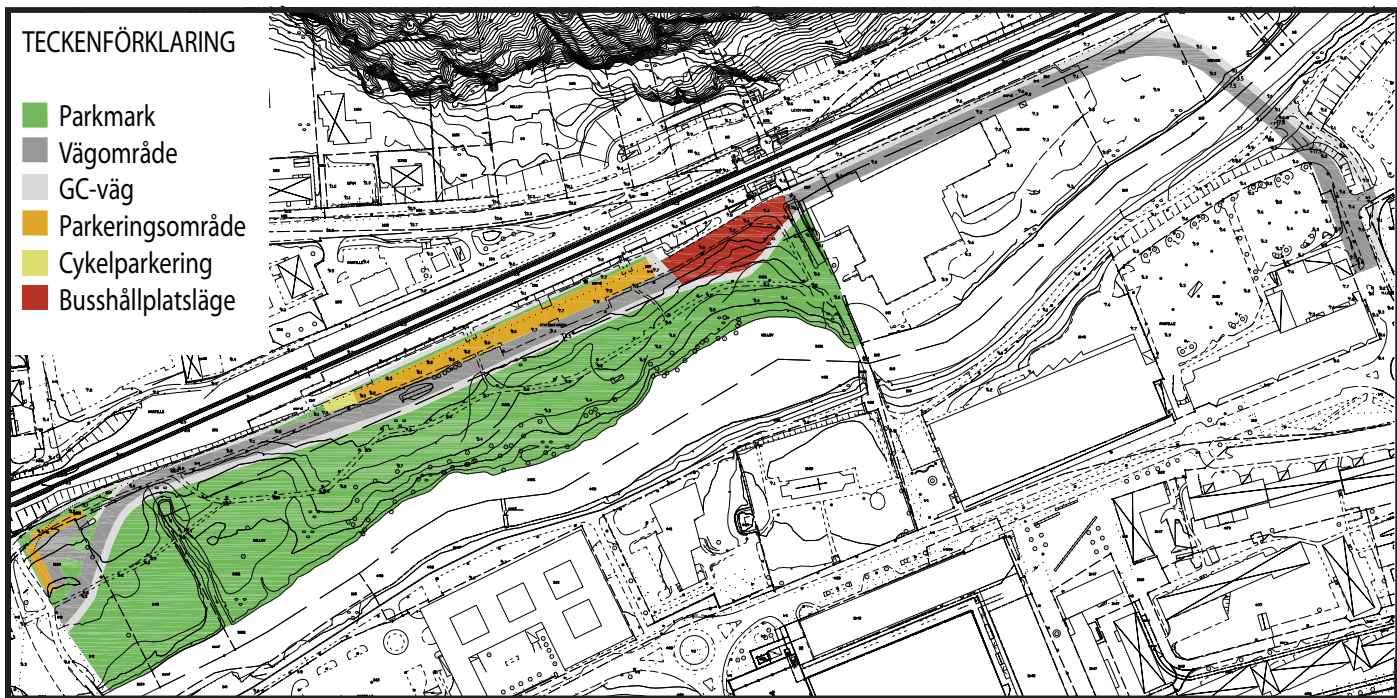
Detaljplanen omfattar ny bro samt utveckling av Stationsvägen med hållplatsläge för buss. På Stationsvägen föreslås nya pendelparkeringar samt cykelparkeringar. Karta 3 visar en illustrationskarta över det föreslagna detaljplaneområdet.

Nytt höjdsystem Partille kommun

Under 2013 har Partille kommun bytt höjdsystem till RH 2000. För denna detaljplan innebär det att höjdsystemet ändras till antagandeskedet i planprocessen.

Detaljplaneförslagets innebörd

Detaljplanen innefattar bestämmelsen huvudgata vilket betyder att gatan får trafikeras av trafik mellan områden. Inom beteckningen huvudgata är det möjligt att göra långsgående parkeringar varför inte ytterligare reglering av marken görs för parkering. Reglering görs även angående park. Gång och cykelvägen placeras längs med den nya vägen och bron. Vid stationen finns plats för utveckling av en ny busshållplats i och med att område huvudgata breddas i plankartan. Något exakt läge för hållplatsen är inte bestämd, vid beslut om en ny hållplats krävs utförligare detaljstudering. Planbestämmelsen på själva bron är öppet vattenområde där anordning för bil-, gång-, cykeltrafik och erosionskydd får uppföras. Kommunen är huvudman på alla allmänna platser. Säkerhetsavstånden till järnvägen ska beaktas. Bestämmelser om att markparkering inte får läggas närmare än 15 meter, samt avståndet till väggkant inte får vara närmare än 10 meter och närmsta spårmitt inte ska understiga 10 meter skrivs in i plankartan. Begränsningar vilken last som marken tål läggs in som bestämmelse i plankartan. Plangränsen har ändrats till antagandeskedet så att detaljplan säkerställer att alla de erosionskydd som krävs kan göras inom detaljplanen i enlighet med tillståndet som givits från mark- och miljödomstolen. Bestämmelse vad gäller principer hur dagvattnet ska lösas skrivs in på plankartan.



KARTA 3. Illustrationskarta.

Tillgänglighet/säkerhet

Den nya bron och vägen medför att tillgängligheten till Kv Kniven samt även till viss del Partille station ökar. Dessutom ges plats för en möjlighet för en ny busshållplats i anslutning till Partille station vilket ökar tillgängligheten ytterligare till stationen. Bron och den nya vägen förväntas uppföras enligt gällande säkerhetskrav. Genom en utökad gång- och cykelväg kan antalet människor som vistas vid stationen öka. Fler människor med olika typer av trafikslag innebär att platsen kan kännas mer trygg.

Hydrologisk påverkan

Beräkningar av olika högfödestillfällen har utförts, PM Hydraulik daterad 2012-05-22. Dessa gäller flödet med den statistiska återkomsttiden 100 år för Sävån vid Aspens utlopp i Jonsered. För reglerade förhållanden är dygnsvärdet 125 m³/s. För oreglerade förhållanden uppskattas värdet till 107 m³/s. Då flödet är subkritiskt¹ i aktuellt område kommer eventuella permanenta dämningseffekter av planerade åtgärder att erhållas en viss sträcka uppströms dessa. Nedströms fås ingen dämningseffekt. Effekten är störst närmast uppströms och åtgärderna avtar med avståndet.

Vid ovanstående flödesscenarion erhålls mycket små effekter uppströms och av planerade åtgärder. Vid flödesfallet 125 m³/s blir påverkan, ca 20 meter uppströms uppströmssidan av erosionsskydden, ca 1 cm. Effekten ökar något vid lägre flöden och vid flödesfallet 107 m³/s är påverkan ca 2 cm. Vid flödesfallet 24 m³/s är påverkan också ca 2 cm. Utformningen av erosionsskydden har en avgörande betydelse för dämningseffekten medan brokonstruktionens effekt är än minimal. För föreslagen preliminär utformning av erosionsskyddet vid den planerade bron bedöms dock de dämmande effekterna vara mycket små.

Trafik, parkering, GC-vägar

I förslaget finns det utrymme för 46 parkeringsplatser vid stationen samt en ny pendelparkering, på norra sidan om Stationsvägen precis öster om Kung Göstas väg, med 21 parkeringsplatser. Förslaget innebär därmed en minskning med 9 parkeringsplatser. I förslaget finns även plats för en ny cykelparkering där cykeln ska kunna placeras under tak vid stationen. Detaljplanen möjliggör förutom bil- och busstrafik över Sävån även en ny gång- och cykelväg. Denna planeras längs med den nya planerade vägen i hela planområdet, samt på bron. Gång- och cykelvägen längst västerut i stadsparken kommer att flyttas en aning norrut då ett högvattenskydd har byggts i anslutning till Kung göstas väg. Detta regleras dock inte i denna detaljplan då det stadsparken redan är planlagd som park vilket möjliggör en utbyggnad av gång- och cykelväg.

¹ Anger strömningstillståndet som är beroende av strömningshastighet och vattendjup. Vid subkritisk strömning kan en störning (dämningseffekt) fortplanta sig uppströms.

Kollektivtrafik

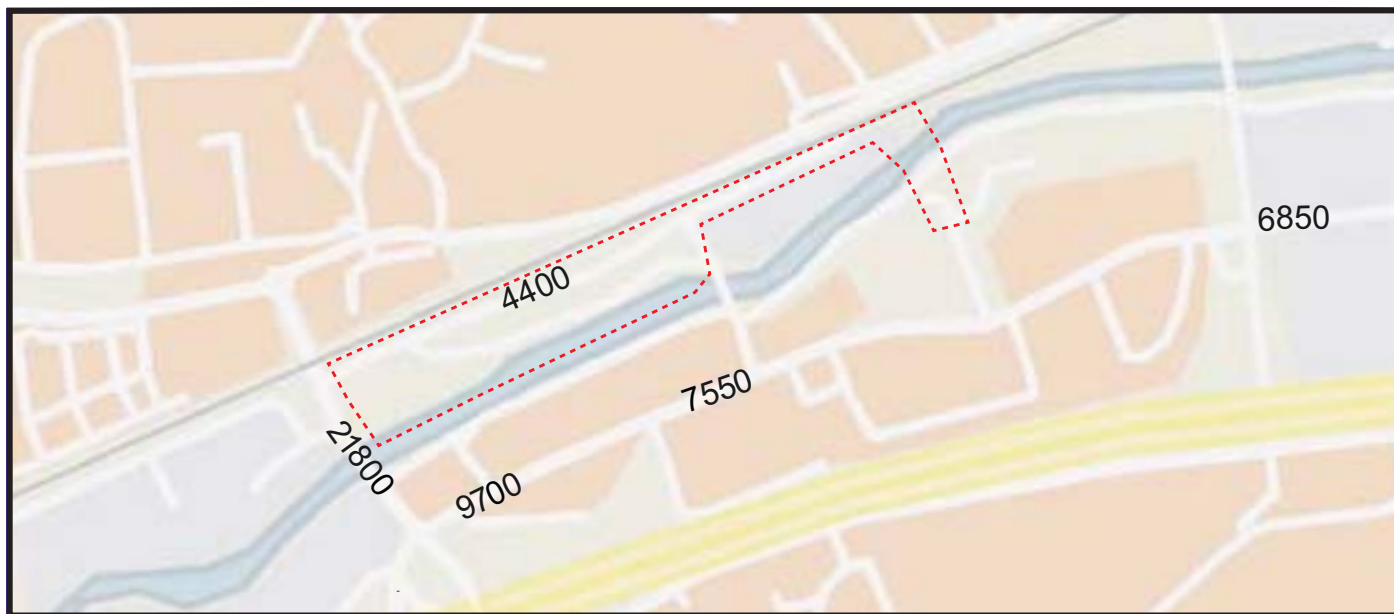
I enlighet med K2020 är det viktigt att tillse att det planeras för en utveckling av kollektivtrafiken. Därför avsätts område för ett framtida busshållplatsläge. Exakt utformning av hållplatsområdet krävs i ett senare skede. Vilken busslinje som kan trafikera sträckan är inte bestämt i dagsläget.

Trafikmängder

Alternativ som utretts och förkastats var att nå över eller under järnvägen till Lexbyvägen i höjd med kvarteret Kniven. En bro över spåren blir dominerande i stadsbilden medan en tunnel skulle vara möjlig. Påverkan på villaområdet norr om Lexbyvägen ansågs för negativ i förhållande till att bygga om Stationsvägen och påverka dagens stadspark.

Den nya entrén till centrala Partille hamnade dessutom för perifert i förhållande till var huvuddelen av trafiken kommer ifrån. Med hjälp av en alternativ in-/utfart över Stationsvägen för centrumtrafiken (en del parkeringsytor flyttas också norr om Sävån) kan trafikökningarna längs G:a Kronvägen över Kyrktorget kanske begränsas till 5-10 % i framtidsscenerierna – utan avlastning skulle denna ökning år 2020 annars kunna uppgå till över 60 % (ca 11 000 fordon/medelvardagsdygn eller under högtrafik ca 1 100 f/tim, dagens trafikflöde ca 7 000 f/mvd respektive 700 f/tim).

Enligt WSP:s trafikanalys från år 2011 beskrivs att en ny bro över Sävån ger kraftiga trafikminskningar i Partillemotet norr om E20 och längs Gamla Kronvägen över Kyrktorget men har marginell betydelse för trafikmängderna genom Skulltorpsmotet och Partillemotet söder om E20. Kombineras åtgärden bro över Sävån tillsammans med en ny påfart på E20 kommer antalet bilar som trafikerar Kyrktorget att minska ytterligare enligt samma trafikanalys.



KARTA 4. Kartan visar en prognos för hur mycket bilar som det förväntas gå under ett medelvardagsdygn år 2020 vid fem punkter inom centrala Partille. Utbyggnad av Mellbyleden antas inte vara utförd med denna karta. Planområdet ungefärliga läge är den streckade röda linjen.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Generellt för principförslaget är att skapa erforderlig fördröjning och ett så långt som möjligt lokalt omhändertagande av dagvatten inom området.

Infiltrering, rening och fördröjning uppnås med hjälp av diken, oljeavskiljare och utökade ledningsdimensioner för magasinering av dagvatten. Traditionella dagvattenmagasin är svåra att anlägga i och med den höga grundvattnivån inom delar av området och att området är långsträckt vilket medför att det krävs flera magasin.

Gång- och cykelbanan utefter Stationsvägen avvattnas mot angränsande parkmark. I övergången mellan gång- och cykelbanan och parkmarken kan ett grusstråk anläggas för att bromsa upp vattenflödet och ge en jämn sprid-

ning ut på parkytan och motverka erosion. Detta grusstråk hjälper även vattnet att infiltreras och motverkar att vatten blir stående med uppkomst av sump i gränslinjen.

PRINCIPLÖSNING

De principlösningar som valts att användas inom utredningsområdet är ledningsmagasin, diken och översilningsytor.

LEDNINGSMAGASIN

Då området inte lämpar sig för en större samlad fördröjning och grundvattenytan i delar av området ligger grunt har ledningsmagasin valts att användas. Ledningsmagasinen utformas på så sätt att nedströms på de nyanlagda dagvattenledningarna dimensioneras ledningen upp på en lämplig del av ledningsträckan till en större dimension för att kunna magasinera vatten. Utloppet ur den magasinierande ledningen stryps genom att välja en mindre dimension. På så sätt fördröjs vattnet vid större flöden. Eventuellt anordnas någon form av bräddledning vid extremflöden alternativt låter man dagvattnet vid dessa tillfällen rinna av ytledes via säkra sekundära rinnvägar ner till Sävån. Det är viktigt att ta oljeavskiljarens funktion i beaktande då val av bräddfunktion bestäms.

DIKEN

Diken som föreslås inom utredningsområdet kan antingen vara traditionella diken eller fyllda med makadam för att bromsa upp vattenhastigheten och minska ytbehovet. Vissa makadamfyllda diken kan utföras med en dränledning i botten för att öka kapaciteten på avledningen om det är begränsat med plats.

ÖVERSILNINGSYTOR

Där dagvatten föreslås att ledas ut över park- eller grönytor för ytlig avledning och infiltration anläggs lämpligen ett grusstråk för att bromsa upp vattenflödet och erhålla en jämn spridning ut på grönytan utan erosion eller stråkbildning. Detta grusstråk hjälper vattnet att infiltrera och motverkar uppkomsten av sump i gränslinjen och att vatten blir stående.

MKN FÖR VATTEN

Med de förutsättningar som gäller och vidtagna åtgärder görs bedömningen att ingen nämnvärd påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormen borde föreligga.

Gestaltning och utformning av bro och landskap

I förstudien, daterad 2011-11-10, har gestaltning och utformning av bron samt vegetationen i planområdets östra del beskrivits. Brons kanter föreslås vara gedigna och ansluta till marken på den norra och södra sidan av Sävån. Bild 4 visar exempel på utformningen av bron. Vad gäller materialval av bron bestäms detta inte i dagsläget, ambition från kommunens sida är att bron ska bestå av stålmaterial, inslag av trä kan även bli aktuellt.

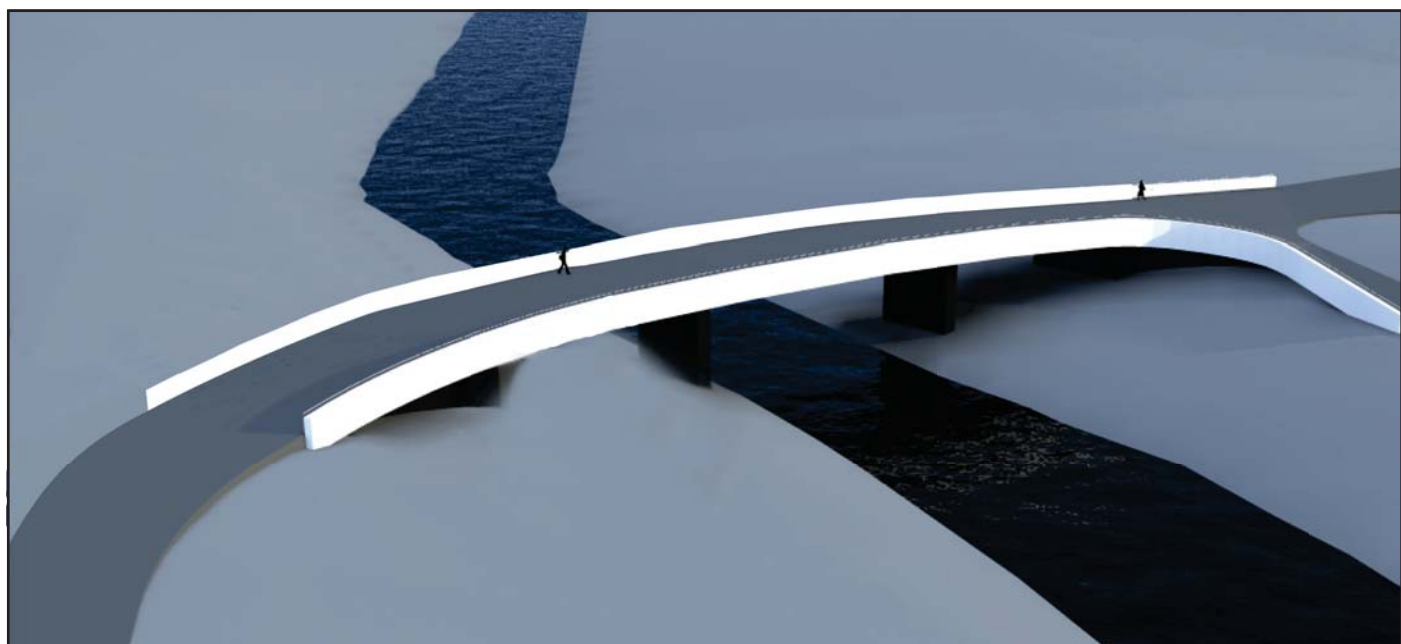


BILD 4. Exempel på utformning av bron.

8. KONSEKVENSER

Allmänt

Utveckling av Partille centrum ger ekonomiska vinster både på kommunal och på regional nivå. Bron ger bättre tillgänglighet till centrum. Precis som beskrivits förväntas de framtida trafikmängderna att öka. En ny väg tillsammans med bro förväntas dock inte enskilt skapa några extra trafikökningar. Bedömningen är istället att en utveckling enligt detaljplanen krävs för att klara av de förväntade trafikökningarna men framförallt för att göra trafiksystemet mer robust. Biltrafiken längs Stationsvägen antas öka från dagens trafikmängd. Däremot bedöms mängden trafik på Gamla Kronvägen minska vilket skulle ge positiva effekter på de centrala delarna av Partille.

Marken inom planområdet är till mesta delen hårdjord. Det finns dock mark som klassas som naturmark, men den används inte i någon större utsträckning. De negativa konsekvenserna som uppstår på naturmarken med anledning av brobyggnation anses dock ur ett större perspektiv vara rimliga. Stabiliteten på marken längs Sävån är inte av god kvalitet. Vid en exploatering krävs det således att stabiliteten säkras så att inte negativa effekter uppstår.

Miljökonsekvenser

Detaljplanen innebär utbyggnad av bro över Sävån med anslutning till Yllegatan i söder och Stationsvägen i norr. För att klara kraven på stabilitet kommer erosionsskydd att läggas ut längs vissa delar av Sävån. Syftet med erosionsskydden är förutom att skydda mot erosion även att förbättra stabiliteten genom funktion som tryckbank.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen, daterad 2014-01-28, kommer den föreslagna utbyggnaden komma att påverka Sävån och dess närmiljö på kortare sikt genom störningar under byggtiden, men också i viss utsträckning permanent. Alla miljökonsekvenser beskrivna i planbeskrivningen är hänvisade från miljökonsekvensbeskrivningen. Under byggtiden finns risk för grumlingspåverkan på lekområden för lax belägna nedströms avsnitten som ska åtgärdas. Här krävs särskild hänsyn t ex med avseende på valet av tidpunkt för byggarbetena. Uppföljande kontroll bör ske beträffande lekområdet vid Kyrkbron och hur det eventuellt påverkas. Permanenta effekter på naturmiljön sker genom att vissa vegetationsytor tas i anspråk för brostöd m m. Något längre från ån kommer ombyggnaden av Stationsvägen och utbyggnaden av en ny gång- och cykelväg att ta i anspråk delar av Stadsparken. Här finns risk för att vissa grova lövträd måste avverkas. Konsekvenserna för Sävån och dess närmiljö bedöms sammantaget som måttliga under förutsättning att särskild hänsyn tas för att förebygga grumlings-effekter, spara grova lövträd m m (se även Natura 2000 nedan). Med föreslagen dagvattenhantering bedöms föroreningsbelastningen på Sävån öka marginellt.

Naturmiljö – Natura 2000

Sävåns sträckning från Aspen till utloppet i Göta älv tillhör ett av de Natura 2000- områden enligt EU:s art- och habitatdirektiv som regeringen godkänt. Den naturtyp som särskilt pekats ut för Natura 2000-området är ”Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ”. Den art som pekats ut enligt art- och habitatdirektivet är i detta fall lax *Salmo salar*.

Sammantaget görs följande bedömning av det aktuella projektets påverkan på Natura 2000-området med hänsyn tagen till kumulativa effekter. Möjligheterna att uppnå gynnsam bevarandestatus för den utpekade arten lax bedöms påverkas negativt tillfälligt och i relativt liten utsträckning under förutsättning att byggarbeten med grumling som följd begränsas till vissa perioder och att föreslagna skadeförebyggande åtgärder följs. För den utpekade naturtypen ”Naturliga större vattendrag av fennoskandisk typ” innebär vissa mindre vegetationsförluster i direkt anslutning till ån och kompletterande förstärkningsåtgärder att ytterligare ett litet steg tas bort från åns beskrivning som en ”naturlig” miljö. Eftersom det i det aktuella projektet rör sig om förhållandevis små ytor vilka redan sedan tidigare är påverkade av stabilitetsförbättrande åtgärder bedöms den aktuella exploateringen bidra till en kumulativ effekt som för Natura 2000-området innebär en liten negativ påverkan. Den innebär att möjligheterna att uppnå gynnsam bevarandestatus för naturtypen i liten grad försvåras. Kompensationsåtgärder föreslås.

Markföroreningar

Området i Kvarteret Kniven har sanerats till nivån för ”känslig markanvändning”. I vissa delar av området, bland annat de som kan beröras av kommande markarbeten för bron har halter av metall och olja över nivån för känslig markanvändning kvarlämnats. Även vid det planerade södra brofästet finns indikationer på att förorenade fyllnadsmassor förekommer, om än sannolikt i ringa omfattning. Hänsyn bör tas till markföroreningssituationen i planeringen och utförandet av arbetet. En grundläggande beredskap behöver finnas för att andra förorenade massor kan upptäckas i samband med schaktningsarbetet. Under förutsättning att så sker bedöms de negativa konsekvenserna bli små.

Riksintressen

Säveån är av riksintresse för naturvården och ingår i objekt ”Säveån, Nääs, Öjared, Aspen”. Ån är lek- och uppväxtområde för ett ursprungligt bestånd av lax, vilken bedöms ha mycket stort skyddsvärde med få motsvarigheter i landet. Även Natura 2000-området Säveån utgör ett område av riksintresse enligt miljöbalken.

Konsekvenserna för riksintresset på grund av den aktuella utbyggnaden är inte obetydliga, men på sikt och sett till riksintresset som helhet betraktas de ändå som små.

Miljö kvalitetsmål

Detaljplanens genomförande bedöms medverka till att miljö kvalitetsmålen ”Frisk luft” och ”God bebyggd miljö” blir lättare att uppnå och att målen ”Levande sjöar och vattendrag”, och ”Ett rikt växt- och djurliv” blir svårare att uppnå.

Miljö kvalitetsnormer

För den aktuella sträckan av Säveån gäller miljö kvalitetsnormer dels för vattenförekomster (EU:s vattendirektiv) och dels för fisk- och musselvatten. God ekologisk status skall uppnås till 2021, och god kemisk status skall uppnås till år 2015. Vissa begränsade, strandnära vegetationsförluster och påverkan på vattenkvaliteten genom grumling under byggtiden bidrar i någon utsträckning till att försvåra möjligheterna att uppnå god status för Säveån. Påverkan på vattenkvaliteten under byggtiden genom grumling etc är en temporär effekt där vattenkvaliteten efter avslutat byggarbete kan förväntas återgå till de förhållanden som rådde före byggstart. Detsamma gäller beträffande miljö kvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten, där det finns risk att riktvärdet för uppslammade fasta substanser kommer att överskridas under den tid utbyggnaden pågår.

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft är bedömda att klaras vid ett genomförande av projektet.

Skadeförebyggande åtgärder och miljöuppföljning

Ett flertal skadeförebyggande åtgärder föreslås i MKBn. Merparten av dessa syftar till att begränsa skadorna på växt- och djurlivet i ån och till att begränsa påverkan på vattenkvaliteten. Som miljöuppföljning föreslås bl a kontroll av ekologisk anpassning, miljöhänsyn och miljöskyddsrutiner samt uppföljning av eventuell grumlingspåverkan på lekområde för lax.

Landskapsbild

Vid den nya bron föreslås åvegetationen ytterligare breddas för att inliva brons båda landfästen. Förslagsvis förstärks åvegetationen med träd norr om Säveån, öster om aktuellt område, fram tills det att befintligt bullerplank tar vid. Detta för att förstärka upplevelsen av ån även från området norr om järnvägen. Under byggnation av bron kan intrång komma att ske på Natura 2000-området. Den färdiga konstruktionen förväntas dock att ligga utanför området. Vid påverkan ska kompensationsåtgärder utföras.

Störningar

Enligt de riktvärden som finns framtagna av Riksdagen för trafikbuller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikstruktur, ska nivåerna inte överstiga 55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

Bullernivåerna i Partille centrum förväntas öka beroende på exploaterings omfattning av Partille centrum, bron kan medföra en ökning vad gäller buller på gymnasietomten där fasadåtgärder kan krävas. Däremot innebär bron en minskning av buller längs Gamla kronvägen från Yllegatan till Kung göstas väg. I bullerutredning beskrivs att inga bostadshus eller skolor påverkas av buller. Tumregeln är att alltid minska bullret där så är möjligt och rimligt, därför bör låga skärmar längs den nya bron övervägas.

Kv Kniven, där brostödet på den norra sidan av Sävån förväntas hamna, klassas som förorenad mark. Sanering är utförd på marken upp till mindre känslig markanvändning. Denna sanering bedöms vara på en sådan nivå att den inte påverkas av anläggande av en bro och väg.

9. ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförande

Planens genomförandetid är 5 år från det datum som detaljplanen vinner laga kraft.

10. MEDVERKANDE

Detaljplanen är utförd av planarkitekten Olof Halvarsson tillsammans med en projektgrupp tjänstemän på samhällsbyggnadskontoret i Partille kommun.



SAMRÅD UTSTÄLLNING ANTAGANDE