

885

Antagen av
KF 2023-03-29 § 47
Laga kraft 2023-04-22

PLANBESKRIVNING

Ändring av detaljplan för Partille 11:8 m.fl. Östra centrum

Dnr: KS/2020:200



Antagandehandling

Upprättad 2022-10-28, rev. 2023-02-08

Planbeskrivning

Planering och byggande regleras av Plan- och Bygglagen (PBL) SFS 2010:900. Grundläggande är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna idag och för kommande generationer.

En planbeskrivning har till uppgift att ge en redovisning av hur detaljplanen ska förstås och genomföras. Den innehåller i huvudsak planeringsförutsättningarna, planens syfte samt hur planen är avsedd att genomföras. Det skall framgå genom att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägare och andra berörda.

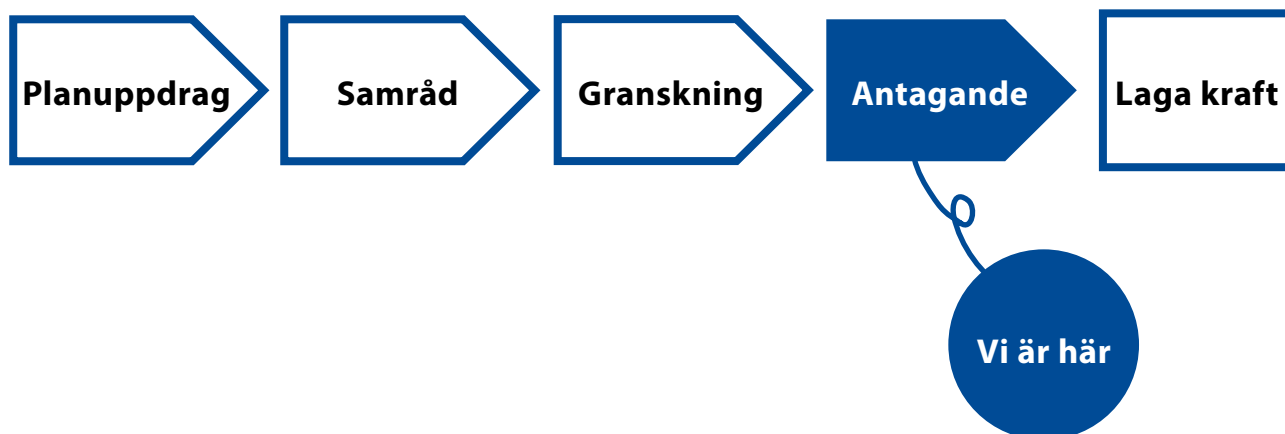
Planbeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att vara vägledande.

Ändring av detaljplan

Ändring av detaljplan innebär att gällande detaljplan fortsätter att gälla, men att ändringar görs i plankartan och dessa beskrivs i en separat planbeskrivning. Utredningar och ställningstaganden i gällande plan fortsätter således att gälla vid ändringen av planen om inget annat anges i denna planbeskrivning. Tidigare planbeskrivning återfinns som bilaga till denna planbeskrivning.

Planprocess

Planändringen upprättas med utökat förfarande enligt PBL 2010:900. Ändring av detaljplanen beräknas kunna antas av kommunfullmäktige under tredje kvartalet 2023.



Innehållsförteckning

Syfte med ändringen	4	Barnperspektivet	17
Plandata	4	Ekonomiska konsekvenser	17
Planens läge och omfattning	4	Planavgift.....	18
Markägoförhållanden	4	Bygglövsavgift	18
Tidigare ställningstaganden	5	Exploateringsbidrag	18
Översiktsplan.....	5	Parkeringsköp	18
Detaljplan.....	5	Exploateringsavtal.....	18
Förutsättningar	6	Nytt parkeringshus	18
Säveån.....	6	Finansiering av mobilitetsåtgärder.....	19
Bebyggelse.....	6	Byggnation av gång- och cykelbro över E20.....	19
Simhall	6	Parkeringsledningssystem	19
Parkeringshus	6	Fastighetsrättsliga konsekvenser	19
Transporter av farligt gods	7	Fastighetsbildning och lantmäteriförrättning	19
Teknisk försörjning	7	Reglering från kvartersmark till allmän plats	19
Planförslag	7	3D-fastighetsbildning.....	20
Sammanfattning	7	Servitut.....	20
Bebyggelse.....	8	Gemensamhetsanläggningar	20
Gestaltning.....	9	Ledningsrätter	21
Simhall	9	Nyttjanderätter.....	21
Trafik och parkering	10	Medverkande	21
Bilparkering	10	Samhällsbyggnadskontoret	21
Cykelparkering	11	Bilaga	21
Besöks- och evenemangsparkering	11	Planbeskrivning detaljplan 843	21
Mobilitetshubb.....	12		
Trafikflöde	13		
Varutransporter m.m.....	13		
Framtida planer.....	13		
Störningar	14		
Trafikbuller.....	14		
Risker och säkerhet	14		
Geotekniska åtgärder och restriktioner	14		
Transporter av farligt gods.....	14		
Teknisk försörjning	15		
Vatten och avlopp	15		
Avfall	15		
Administrativa frågor	16		
Huvudmannaskap	16		
Ansvarsfördelning	16		
Avtal	16		
Tidplan	16		
Genomförandetid	16		
Överväganden och konsekvenser.....	17		
Nollalternativ.....	17		
Miljökonsekvenser	17		
Undersökning om betydande miljöpåverkan.....	17		
Sociala konsekvenser.....	17		

Ändring av detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar

- Plankarta, 2013-07-30, rev. 2022-10-28, rev.2 2023-02-08
- Planbeskrivning, 2022-10-28, rev. 2023-02-08
- Granskningsutlåtande, 2023-02-08
- Samrådsredogörelse, 2022-10-28

Övriga handlingar

- Parkeringstal Partille Port, rev. 2023-01-12
- Fastighetsförteckning, 2022-10-11
- Undersökning om betydande miljöpåverkan, 2022-01-14
- Plankarta, detaljplan 843, 2013-10-18
- Gestaltningsprogram, detaljplan 843, 2013-07-30
- Geoteknik PM, detaljplan 843, 2012-05-02
- Komplettering PM geoteknik, detaljplan 843, 2013-01-17
- Komplettering 2 PM geoteknik, detaljplan 843, 2013-06-17

Utredningar

- Trafikutredning, 2022-08-17
- Komplettering trafikutredning, 2023-01-24
- Parkeringsefterfrågan för simanläggning i kv. 3, Partille Port, rev. 2, 2021-12-17
- Utredning om mobilitetshubb vid Partille Port, 2021-09-27
- Riskbedömning, 2021-02-02



Planområdet ligger i östra delen av Partille centrum.

Syfte med ändringen

Syftet med ändring av detaljplan för Partille 11:8 m.fl. Östra centrum är att möjliggöra en simhall i kvarter 3, ta bort planbestämmelse med begränsning av total bruttoarea för bostäder samt möjliggöra ytterligare två parkeringshus.

Förändringen innebär att volymerna för bostadskvarteren 1-5 i huvudsak förblir oförändrade. I kvarter 3 höjs innergården för att möjliggöra simhall under gården samt att en vattenrutschkana möjliggörs utanför en del av södra fasaden av kvarteret (+gångpassage). Borttagande av den generella planbestämmelsen som begränsar att max 80 000 m² bruttoarea för bostäder får uppföras i området innebär att fördelningen mellan bostäder, simhall och centrumändamål kan justeras. Parkeringshusen är nya byggnadsvolymer som tillkommer på befintliga markparkeringar på vardera sida om redan uppfört parkeringshus söder om kvarter 4.

Plandata

Planens läge och omfattning

Planområdet omfattar cirka 14 hektar och är beläget i östra delen av Partille centrum, mellan Gamla kronvägen och E20.



Lokaliseringskarta över östra centrum där planområdet är vitmarkerat

Markägoförhållanden

Samtliga kvarter inom planområdet utgörs av fastigheter i privat ägo medan kommunen äger allmän platsmark inom området. Kvarteren 3-5 har 2D- eller 3D-fastighetsbildats så att dessa inrymmer flertalet fastigheter, vilka redovisas i fastighetsförteckningen. Ytan söder om kvarter 3-5 samt gatorna mellan dessa utgörs av en marksamfällighet. Den stora parkeringsytan, inkluderat parkeringshuset fungerar som en gemensam parkeringsresurs i form av en gemensamhetsanläggning för besökare till kvarterens handel samt arenan.

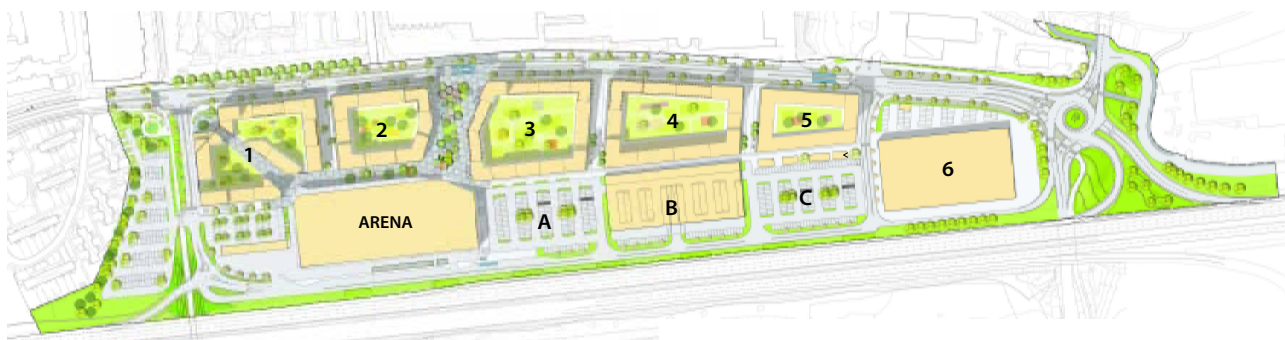


Illustration över föreslagen kvartersstruktur.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Gällande översiktsplan för Partille kommun, ÖP2035, antogs av kommunfullmäktige i december 2017. Planområdet pekas ut som blandstad där det ska finnas en variation mellan bostäder, arbetsplatser, service, fritid, rekreation, kultur och natur. Östra delen av området är utpekad som blandstad med övervägande del för verksamheter och arbetsplatser. Planändringen är i linje med översiktsplanen.

Då det är ett av kommunens centrala nav är det viktigt att skapa mötesplatser inom området, vara en regional målpunkt, förstärka kollektivtrafiken och förtäta för olika ändamål.



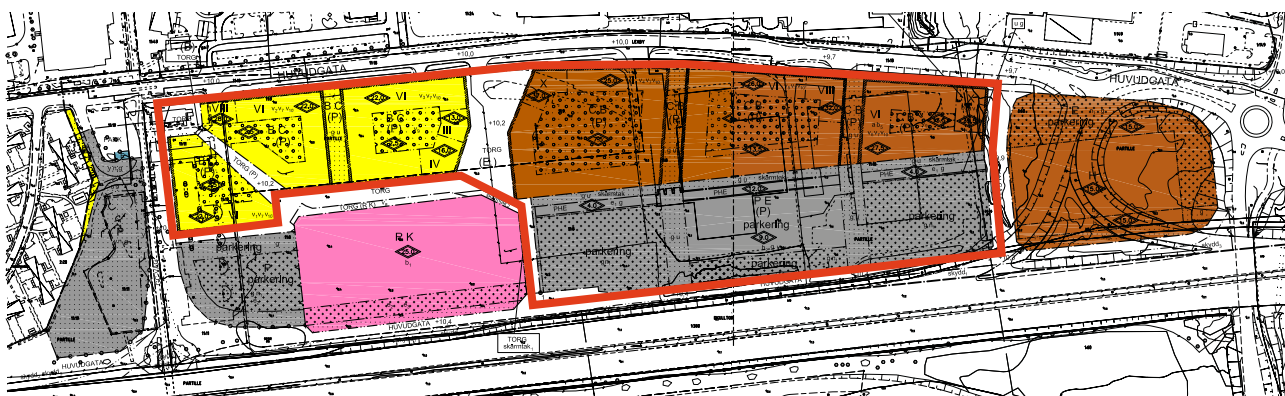
ÖP2035 markanvändningskarta, centrala Partille

Detaljplan

Gällande plan 843 ”Detaljplan för Partille 11:8 m.fl. Östra centrum” omfattar hela området och vann laga kraft 2013. Syftet med detaljplanen var att förtäta tidigare industrimark med blandstad innehållande bostäder, handel, kontor, ny arena m.m. för att på så vis förstärka östra delen av Partille centrum. Planen syftade även till att förbättra Skulltorpsmotet och skapa en ny påfart till E20.

Genomförandetiden är 10 år och gäller till och med 2023-10-18. Till detaljplanen hör även ett gestaltungsprogram som förtydligar visionen för östra centrum utifrån nio punkter innefattande bland annat sociala aspekter, variation, gestaltning, natur och trafik.

Gällande detaljplan 843 med markerad yta i rött som omfattas direkt av planändringen.



Förutsättningar

Säveån

Säveån omfattas av strandskydd samt utgör ett Natura 2000-område. Planområdet ligger mindre än 100 meter från Säveån men omfattas inte av något strandskydd.

Bebyggelse

Eftersom Partille Port är under utbyggnad består den befintliga bebyggelsen i dagsläget av Partille arena, Biltema, parkeringshus samt kvarter 4 innehållande bland annat bostäder, handel och gym. Kvarter 2 och 5 är under byggnation och innehåller både bostäder och verksamheter.

Simhall

Befintlig simhall som finns vid Björndammen behöver ersättas med en ny och större anläggning, vilken då kommer att anläggas i Partille Port.

Parkering

Den allmänna, samlade parkeringsresursen inom Partille Port består idag av Hubertusvägen, markparkering i läge A, parkeringshus i läge B, markparkering i läge C samt Biltemas parkering. Dessa parkeringsanläggningar nyttjas idag av besökare till arenan, handel och boende i området.



Anläggningar för allmän besöksparkering inom Partille Port 2021.

Ytan direkt väster om Partille arena är avsedd för personal till arenan. Biltemas parkering är främst avsedd för besökare till butiken, men kan också nyttjas av besökare vid evenemang i arenan. Sammanlagt finns idag omkring 980 allmänt tillgängliga parkeringsplatser för besökare i området.

Parkering för bostäderna i området är förlagda under mark inom respektive bostadskvarter samt i garage under befintligt parkeringshus söder om kvarter 4.

Transporter av farligt gods

Eftersom planområdet angränsar till E20 i söder där transporter av farligt gods går är riskfrågan noga utredd i gällande detaljplan. En riskutredning togs fram i samband med detaljplanen vilket bland annat genererade flera planbestämmelser avseende skyddsåtgärder.

Teknisk försörjning

Ledningar för samtlig teknisk försörjning såsom VA, el, optofiber är utbyggt inom området.

Planförslag

Sammanfattning

Plankartan innehåller justering av tillåtna användningar inom kvarter 3 där även sport- och idrottsanläggning får anläggas, tillsammans med centrum- och bostadsändamål. Kvarteret är tänkt att inrymma bland annat simhall, relax, friskvård, hotell, daglig verksamhet och lägenheter. För kvarter 1-5 har en generell planbestämmelse om max 80 000 m² bruttoarea för bostäder tagits bort, vilket innebär att en del av befintlig volym avsedd för centrumändamål inom dessa kvarteren kan ersättas med bostäder och simhall. Eftersom andra bestämmelser i detaljplanen som styr volymen inom området kvarstår, kan ändringen innebära att det maximalt blir 100 000 m² bruttoarea för bostäder inom planområdet. Dock ökar inte själva volymerna för kvarter 1-5, förutom vid innergården för kvarter 3 som behöver inrymma en simhallsanläggning under gården.

Simhallsanläggningen i Partille Port kommer att utgöra både en lokal och regional målpunkt vilket innebär att antalet besökare i området kommer att öka. För att undersöka hur den planerade simhallen påverkar det framtida parkeringsbehovet har därför en parkeringsöversyn gjorts. Översynen visar att fler parkeringsplatser behöver anordnas för att säkerställa tillgången på parkering både för simhallsanläggningen, arenan och handelsverksamheterna i området. Planförslaget inrymmer därför två nya byggrätter för parkeringshus på vardera sida om befintligt parkeringshus, som möjliggör ytterligare parkeringsplatser. Dessa ytor är idag markparkeringar.

Som del av parkeringshuset öster om arenan planeras en mobilitetshubb anordnas för att bland annat ge plats åt angöringsytor, taxizon, cykelparkering, delningsfordon och andra typer av mobilitetstjänster som kan nyttjas av besökare och boende i närområdet.

Planändringen medför en minskning av den totala trafikalkstringen till och från området, jämfört med gällande detaljplan.

Bebyggelse

Varken kvartersstrukturen eller bebyggelsens utformning i kvarter 1-5 påverkas i någon större utsträckning av planändringen. Befintligt gestaltungsprogram är fortsatt gällande för planområdet. För kvarter 3 sker dock mindre ändringar i form av en vattenrutschkana som möjliggörs sticka ut från södra fasaden samt att innergården kommer bestå av tre olika nivåer för att kunna inrymma underliggande simhallsanläggning. Mellan arenan och simhallen möjliggörs även en upphöjd gångpassage.



Illustration med vy från Arenatorget mot gångpassagen mellan arenan och simhallen.



Illustration med vy från mobilitetshubben mot gångpassage mellan arenan och simhallen.

Byggrätt för parkering har tillskapats på de båda befintliga markparkeringarna på vardera sida om befintligt parkeringshus, för att möjliggöra ytterligare två parkeringshus.

För att skapa utrymme för en framtida gång- och cykelbro över E20 som ska ansluta mellan arenan och det nya parkeringshuset har byggrätten för parkering reducerats och allmän plats har utökats i planförslaget.

Borttagandet av begränsningen om 80 000 m² total bruttoarea för bostäder omfattar endast kvarter 1-5 varvid det tillåts bland annat både centrum- och bostadsändamål. Denna planändring innebär att en del av innehållet för respektive kvarter kan ersättas av bostäder och simhall och

maximalt ytterligare ca 20 000 m² bruttoarea bostäder i hela området. Det finns ytterligare planbestämmelser som styr utnyttjandegraden och användningen inom kvarteren och dessa kommer fortsatt att gälla. Således innebär denna ändring inte justering avseende de fysiska volymerna för kvarter 1-5 varken vad gäller utbredning eller höjder, förutom innergården i kvarter 3 där höjderna justerats för att inrymma underliggande simhall och relaxavdelning.

Gestaltning

Befintligt gestaltningsprogram för området är fortsatt gällande vid planändringen. Med tillkommande simhallsanläggning och nya parkeringshus är det dock viktigt att bibehålla en hög gestaltningsnivå för dessa byggnader. Parkeringshusen innebär en betydande förändring i stadsmiljön och för platsens orienterbarhet. Därmed måste stor hänsyn till detta visas i gestaltningsförslaget.

Planbestämmelse n₂ reglerar att grönska ska finnas inom byggrätten för vattenrutschkanan i syfte att bidra till ett attraktivt portstråk.

Planbestämmelse f₁ i plankartan styr att simhallsbyggnadens fasad ska bestå av stenmaterial i en grönblå kulör. Intilliggande kommande parkeringshus ska ha en underordnad gestaltning jämfört med simhallen och arenan men samtidigt samspela med dessa funktionerna. Parkeringshusets fasad kan med fördel innehålla element som gröna väggar och glasade ytor, främst mot allmän plats. I mobilitetshubben ska bilparkering samsas med angöringsytor, väntytor och mobilitetstjänster. Hubben ska därför utformas med stor hänsyn till platsens funktion med en utformning som säkerställer en hög tillgänglighet och trygghet för alla trafikantgrupper. Entréplanet i hubben ska uppfattas öppet, ljust och välkomnande från alla fasadsidor.



Illustration med vy från Arenatoget, simhallens entré till vänster.

Simhall

En simhallsanläggning möjliggörs i entréplanet för kvarter 3 med tillhörande verksamheter såsom cafeteria och separat relaxavdelning. Simhallen är tänkt att inrymma ett flertal bassänger och familjebad med tillhörande vattenrutschkana som ska gå utanför södra fasaden av kvarteret.

Volymsskiss över tillkommande parkeringshus A inklusive bland annat mobilitetshubb och anslutning av gång- och cykelbro över E20.



Parkeringsstal

Nedan anges antal platser per 1 000 m² bruttoarea.

Lokaliseringsprinciper framgår av Parkeringsstal Partille Port.

Bil

Boende: 5 - 9

Boende besök: 1

Hotell sysselsatta: 2

Hotell besökare: 10

Kontor sysselsatta: 16

Kontor besök: 2

Handel sysselsatta: 2

Handel besökare: 23

Cykel

Boende: 20

Boende besök vid entré: 3

Hotell sysselsatta: 2

Hotell besök: 1

Kontor sysselsatta: 8

Kontor besök: 1

Handel sysselsatta: 2

Handel besök: 5

Beräknat parkeringsbehov för simhallen är 259 bilplatser respektive 69 cykelplatser. Se vidare i Parkeringsstal Partille Port & Parkerings efterfrågan för simanläggning i kv. 3.

Trafik och parkering

Ett flertal utredningar har tagits fram för att klargöra hur parkeringssituationen påverkas av planändringen.

Parkeringsstal för bil och cykel samt principer för lokalisering av parkeringsplatserna framgår av ett separat parkeringsdokument, *Parkeringsstal Partille Port*. Detta dokument ersätter den tidigare parkeringsutredningen som togs fram i samband med detaljplanen 2012.

En särskild utredning har gjorts för att beräkna simhallens parkeringsbehov. Parallellt med detta arbete har en prognos för det framtida parkeringsbehovet tagits fram för att undersöka den sammantagna efterfrågan på besöks- och evenemangsparkering när området är färdigbyggt. Resultaten indikerade ett framtida underskott på parkering och planförslaget tar därför höjd för ett utökat antal parkeringsplatser för besökare genom att möjliggöra byggnation av två nya parkeringshus.

Bilparkering

Parkeringsstalet för bostäder är flexibelt och kan reduceras med upp till 4 bilplatser, från 9 till 5 bilplatser per 1 000 m² bruttoarea (10-6 inklusive besök till boende) om byggaktören genomför mobilitetsåtgärder.

Sammanfattning av parkeringstalen för respektive ändamål redovisas i tabellen till vänster. För kvarter 3 är möjligheten att bygga parkeringsgarage för bostäderna begränsad. Då simbassängerna grävs ner under marknivå kommer inte hela ytan under kvarter 3 att kunna nyttjas för boendeparkering. Resterande boendeparkering som inte får plats under kvarteret placeras under mark i läge A eller C. I undantagsfall, då underjordiska garage inte räcker till för att uppfylla parkeringstalet för bostäder, kan dokumenterat vakanta befintliga parkeringsanläggningar i närområdet nyttjas.

För ett reducerat parkeringstal krävs att mobilitetsåtgärderna finns redovisade i ett samverkansavtal mellan kommunen och fastighetsägaren i samband med bygglovsprövningen. Kommunen avgör vilken omfattning på mobilitetsåtgärderna som anses tillräcklig. Avtalstiden för mobilitetsåtgärderna ska vara så lång att kommunen bedömer att

åtgärderna får långsiktig verkan och påskyndar en övergång till hållbara transporter. Om samverkansavtal om mobilitetåtgärder inte tecknas gäller kravet 9 platser/1 000 m² bruttoarea bostäder (10 platser/1 000 m² bruttoarea om besök inkluderas).

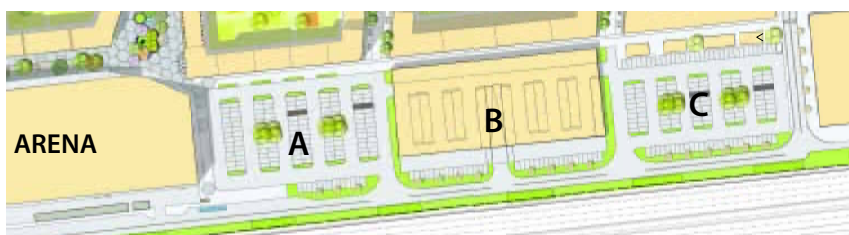
Cykelparkering

För att stärka möjligheten för hållbart resande till och från området ska cykelparkeringar finnas i anslutning till Arenatorget. I parkeringsutredningen för simhallen rekommenderas att ca 70 cykelplatser anordnas för simhallens besökare. Därtill behöver attraktiv och säker cykelparkering för arenan och övriga verksamheter tillskapas utöver de befintliga cykelplatser som finns idag. Dessa ska inrymmas i mobilitetshubben.

Besöks- och evenemangsparkering

Avsikten i aktuell planändring är att samtliga parkeringsanläggningar ovan mark inom Partille Port ska anordnas som allmänt tillgänglig och samnyttjad besöksparkering. Det betyder att besökare till arena, simhall, kontor, handel och bostäder hänvisas till en gemensam parkeringsresurs som kan nyttjas av flera olika kunder och kundgrupper.

Planförslaget möjliggör byggnation av två nya parkeringshus på de befintliga markparkeringarna i Partille Port. P-hus i läge A kommer att kunna inrymma totalt fem parkeringsplan varav ett garageplan, ett mobilitetsplan, och tre parkeringsplan ovan mark. P-huset i läge C kommer att inrymma maximalt tre plan varav ett garageplan och två parkeringsplan ovan mark. Sammantaget innebär detta att ca 500 nya parkeringsplatser kan tillskapas i området, varav 300 för besökare.



Aktuella parkeringsytor benämnda A och C där nya P-hus möjliggörs.

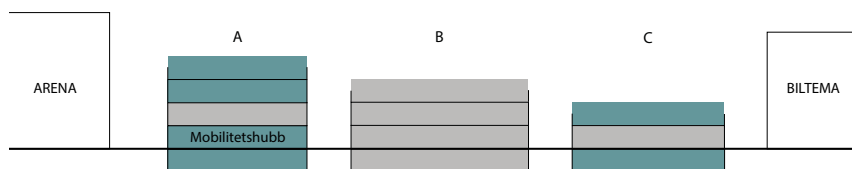


Illustration över max våningsantal i P-husen, vy från Arenavägen mot norr. Grått är befintligt och blått är nya parkeringsplan. Befintlig markparkering i P-hus A illustreras en våning upp eftersom entréplanet planeras innehålla mobilitetshubb i första hand.

Förslaget baseras på den prognos för parkeringsbehovet som har gjorts för besöks- och evenemangsparkering i området. Prognosen utgår ifrån ett vardagsscenario, det vill säga en vardagssituation då ett normalstort evenemang pågår i arenan samtidigt som simhallen och övriga handelsverksamheter är öppna. Denna tidpunkt kallas veckomax och bedöms infalla under vardagkvällar mellan kl. 17-21. Enligt denna prognos krävs ett tillskott på omkring 200 nya parkeringsplatser i området för att kunna hantera ovan beskrivna vardagsscenario.

Vid större evenemang bedöms efterfrågan på parkeringsplatser vara större än tillgången på parkering inom Partille Port. Vid dessa tillfällen kommer andra parkeringsanläggningar utanför Partille Port att kunna nyttjas, exempelvis i Laxenområdet. Med stöd av digital parkeringsledning och informationsinsatser kommer besökare att vägledas till lediga parkeringsplatser i närområdet.

Mobilitetshubb

I anslutning till simhall och arena ska en mobilitetshubb anordnas som samlar ett utbud av olika mobilitetsfunktioner och där fordon kan parkeras, laddas eller lånas. Mobilitetshubben ska placeras i entréplanet på P-huset i läge A och utformas för områdets specifika behov och med hög flexibilitet så att innehållet kan ändras om nya behov uppstår.

Syftet med mobilitetshubben är att skapa förutsättningar för hållbara resvanor genom att erbjuda attraktiv cykelparkering, delningsfordon, hyrcyklar och lokala servicefunktioner med mera, både för de som bor och verkar i området och de som besöker området.

Funktionerna i hubben ska tillgodose behovet av mobilitetsåtgärder för både evenemangsbesökare, boende och verksamma i området. Mobilitetshubben ska också bidra till att påskynda en övergång till hållbara transporter samt dämpa efterfrågan på bilparkering i Partille centrum.

Illustration över entréplanet i P-hus A med mobilitetshubb i rött.



Det är viktigt att hubben erbjuder en blandning av funktioner och integreras väl med sin omgivning för att skapa liv, rörelse och trygghet på platsen.

För att mobilitetshubben ska vara väl fungerande över tid krävs att fler åtgärder samverkar, bland annat att övriga målpunkter i centrum också erbjuder rätt förutsättningar för de olika färdmedelssätten och funktionerna som hubben erbjuder. Ett väl utbyggt gång- och cykelnät mellan olika målpunkter och bostadsområden är också viktigt för att mobilitetsåtgärderna ska kunna nå full effekt. Tydlig vägvisning och information om kollektivtrafik och parkeringsmöjligheter är andra mycket viktiga åtgärder.

Trafikflöde

Planändringen innebär att det som tidigare var planerat för centrumändamål nu även kan planeras som bostäder och simhall. För att undersöka hur detta kan väntas påverka trafiksystemet har trafikutredningar tagits fram.

Utredningen visar att den totala trafikallstringen kommer att minska till och från området jämfört med gällande detaljplan. Anledningen är att centrumändamål alstrar mer trafik än bostäder och simhall då antalet trafikrörelser till dessa verksamheter totalt sett är fler. Detta innebär också att trafikflödet i både Partillemotet och Skultorpsmotet blir lägre och att kapacitetsbehovet minskar jämfört med gällande detaljplan. Planändringen bedöms således inte ge något behov av vägåtgärder.

Parkeringshusen som möjliggörs genom planändringen alstrar inga bilresor. Resorna alstras av verksamheterna och bostäderna som finns i anslutning till parkeringshusen.

Varutransporter m.m.

Lastintag till kvarter 3 är i huvudsak tänkt att ske från öster. Lastintaget ska nås via Arenagången mellan Gamla kronvägen och Arenavägen som kräver att befintlig nedfart till garaget flyttas från stråket mellan kvarter 3 och 4. Nedfart till garaget under kvarter 4 kommer istället att ske via det nya parkeringsgaraget i läge A. Eftersom det kommer vara en egen klorproduktion inne i simhallsanläggningen kommer bland annat en mindre koldioxidtank placeras i källaren och salt levereras till anläggningen.

Framtida planer

En framtida gång- och cykelbro är tänkt att ansluta vid P-hus A med trappa och ramp som landar ner så nära Arenatorget och Portstråket som möjligt. På längre sikt finns också planer på att etablera en hållplats för metrobuss på E20 i anslutning till Partille Port och evenemangsområdet i enlighet med Målbild Koll 2035 (kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille).

Störningar

Akustik, lukt och ventilation inom kvarter 3 med det samlade ändamålen simhall och bostäder hanteras i bygglovsskedet.

Trafikbuller

Planändringen möjliggör att en del av centrumändamålet inom kvarter 1-5 kan ersättas med bostadsändamål. Visionen med området är att bottenvåningarna ska innehålla handel och verksamheter. Om bostäder skulle planeras att uppföras närmare trafikällorna än vad gällande plan tagit höjd för ur bullersynpunkt, kommer godkänd bullernivå för boendemiljö att bevakas i bygglovsskedet.

Befintlig plan reglerar inte exakt var bostäder får uppföras inom kvarteret och planändringen medför inga justeringar avseende detta. Därmed är det inga nya förutsättningar för var bostäder kan inrymmas och således ändras inte heller bullerregleringen i planen.

Risker och säkerhet

Geotekniska åtgärder och restriktioner

Simhallen bedöms inte belasta marken mer än vad kvarter 3 är planerat för idag, med centrumändamål och bostäder. Tillkommande parkeringshus på befintliga markparkeringar ska grundläggas så att marken inte belastas mer än dagsläget. Gällande restriktioner för markbelastning i plankartan är fortsatt aktuella.

Transporter av farligt gods

En kvalitativ riskbedömning har tagits fram som ett komplement till tidigare riskutredning för att utreda konsekvenser och eventuella åtgärder utifrån planändringen. Riskkällan utgörs av olycksrisken på E20 i söder som är en utpekad trafikled för farligt gods. Utredningen omfattar inte ändringen med tillkommande parkeringshus men bedömningen är att även om dessa genererar fler människor i rörelse nära riskkällan, handlar det inte någon stadigvarande vistelse på platsen. Därtill kan byggnaderna också fungera som en skyddande barriär för kvarter 1-5.

Gällande detaljplan omfattas av befintliga åtgärder såsom uppfört buller- och riskskydd längs norra sidan av E20 samt att friskluftsintag och minst en utrymningsväg ska placeras vänt bort från E20. För arenan angavs det specifika åtgärder på grund av dess placering avsevärt närmare riskkällan än kvarteren med bostadsinnehåll. Där krävdes åtgärder avseende exempelvis materialval för fasad och fönster, placering av fönster och entré samt att friskluftsintag skulle kopplas till gaslarm.

Förändringen med simhall samt omvandlingen av centrumverksamhet till bostadsbebyggelse i planområdet innebär både fler och andra kategorier av personer som utsätts för risken. Samtidigt omfattar planändringen delar av planområdet som ligger på ett avstånd om minst 80 m från E20. Det innebär att flertalet olyckor som kan inträffa på E20 kommer att få begränsade effekter. Olyckor som har betydelse för bebyggelse på ett sådant avstånd är vissa olyckor med explosiva ämnen samt brandfarlig och giftig gas.

Riskbedömning

Krav på åtgärder avseende planändringen:

- Placering av luftintag och utrymningsväg (regleras redan i gällande detaljplan).
- Publik entré till kvarter 3 får inte anläggas i söder.
- Fönster längs södra simhallsfasaden ska vara splitterskyddade.
- Offentliga utomhusmiljöer tillhörande simhallen får inte anläggas mot söder.

Personantalet bedöms dessutom kunna öka marginellt i och med denna planändring. Därmed bedöms inte denna ändring påverkas av några ytterligare riskåtgärder och följande befintliga skyddsåtgärder för bostäder i gällande detaljplan fortsätter att gälla:

- Friskluftsintag ska placeras så högt som möjligt och vara vänt bort från E20.
- Minst en utrymningsväg ska placeras vänd bort från E20.

Simhallen kommer innebära att en mer känslig verksamhet anläggs i kvarter 3 jämfört med centrumverksamhet som redan tillåts här idag. Personer som vistas där kommer i större utsträckning vara barn, äldre och andra mer utsatta personer. Därutöver ökar sannolikt antalet personer som vistas i kvarteret och dess omgivning, om än marginellt utifrån påverkan på samhällsrisk. Denna planändring bedöms vara acceptabel ur risksynpunkt förutsatt att följande åtgärder vidtas:

- Luftintag ska placeras högt och på sida eller tak bort från E20.
- Publika entréer till simhallen ska inte placeras på sida mot E20. I den mån det är rimligt ska de placeras i norr eller så långt norrut på den västra och östra fasaden som möjligt.
- Minst en utrymningsväg ska placeras på fasad som inte vetter mot E20. I den mån det är rimligt ska utrymningsväg placeras i norr eller så långt norrut på den västra och östra fasaden som möjligt.
- Fönster på publika delar av simhallen som vetter mot E20 ska utformas så att splitter inte sprids om de skadas vid tryckpåverkan.
- Offentliga delar i simhallen som innebär vistelse utomhus (till exempel utomhusbassäng) ska inte anordnas på sida mot E20.

Utöver befintliga planbestämmelser i plankartan som fortsatt gäller, införs ovan åtgärder i planbestämmelse b_6 som krav för byggnation av simhallen. Även planbestämmelse b_7 och b_8 har införts i plankartan avseende byggrätter för P-hus A respektive P-hus B. Därmed regleras krav på riskåtgärder för de tillkommande våningsplaner likt befintligt P-hus med planbestämmelse b_2 .

Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Samtliga VA-ledningar är nyligen utbyggt i området. Befintliga spillvattenledningar bedöms ha tillräcklig kapacitet för att hantera den ökade spillvattenmängden som simhallen antas bidra till.

Avfall

Avfallshantering för kvarter 3 planeras att ske genom att miljörum för förpackningsavfall anläggs inom kvarterets östra del och hushållsavfall hanteras genom anslutning till den befintliga sopsugen i området.

Administrativa frågor

Huvudmannaskap

För allmän platsmark är det kommunalt huvudmannaskap. Kvartersmark som utgör lokalgator och parkeringsanläggningar i den sydöstra delen av planområdet förvaltas genom samfällighetsförening och gemensamhetsanläggningar.

Ansvarsfördelning

Fastighetsägarna i området ansvarar för utbyggnad av kvartersmark. Kommunen ansvarar för utbyggnad av allmän platsmark. Tillkommande parkeringsanläggningar som är nödvändiga för kvartersbebyggelsen ansvarar respektive byggaktör för.

Avtal

Plankostnadsavtal för planändringen har tecknats med respektive byggaktör för kvarter 1-5. Exploateringsavtal skall tecknas med Partillebo. Överenskommelser om fastighetsreglering skall tecknas med delägare i samfälligheten för att säkra genomförandet och inlösen/reglering av allmän platsmark.

Tidplan

Preliminär tidplan för planprocessen:

Samråd Q1 2022

Granskning Q4 2022

Antagande Q1 2023

Om detaljplanen inte överklagas vinner den laga kraft ca tre veckor efter kommunfullmäktiges beslut om antagande.

Byggnation av kvarter 3 planeras påbörjas under 2023 och pågå under ca fyra år. För övriga kvarter är status att byggnation av kvarter 2 och 5 pågår och planerad byggstart av kvarter 1 är under 2023.

Genomförandetid

När ändring av detaljplan sker innan genomförandetiden har gått ut gäller den återstående genomförandetiden även för planändringen, därmed är genomförandetiden fortsatt fram till och med 2023-10-18.

Eftersom ändring av detaljplanen sker under pågående genomförandetid behöver berörda fastighetsägare tillåta ändringen. Om någon av fastighetsägarna motsätter sig föreslagen planändring måste genomförandetiden gå ut innan en ändring av detaljplanen kan genomföras.

Under genomförandetiden är fastighetsägarna garanterade att nyttja den byggrätt som detaljplanen medger.

Överväganden och konsekvenser

Nollalternativ

Om ändring av detaljplanen inte görs enligt förslagen utveckling kommer inte en simhall kunna anläggas inom Partille Port. Det finns också en risk att byggrätten för det ännu inte utbyggda kvarter 1 inte kommer kunna utnyttjas fullt ut på grund av begränsningen av bruttoarea för bostäder. Detta kvarteret planeras vara den sista delen i en fullt utbyggd kvartersstruktur.

Miljökonsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Genomförandet av ändring av detaljplan för Partille 11:8 m.fl. Östra centrum bedöms inte medföra någon betydande miljöpåverkan och därmed upprättas ingen särskild miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Undersökningssamråd har skett med Länsstyrelsen under samrådstiden i planprocessen.

För gällande detaljplan 843, laga kraft 2013, togs det fram en MKB. Förslagen utveckling i området bedömdes inte medföra någon direkt påverkan på Säveån. Planen beskriver att dagvattnet kommer att renas innan det når Säveån, vilket fortsatt kommer gälla vid planändringen. Den ökade mängden spillvatten som simhallen föranleder kommer att ledas direkt till spillvattenledningarna och därmed påverkas inte Säveån. Planändringen bedöms således inte medföra någon negativ påverkan på Säveån.

Planändringen berör inga särskilda naturvärden, kulturvärden, sociala värden eller materiella värden. Inte heller antas planens genomförande medföra några risker för människors hälsa eller miljön. Då planändringen omfattar användningar som bostäder, centrum, sport- och idrottsanläggning omfattas inga verksamheter som innebär risk eller störning för omgivningen. Däremot kan simhallsanläggningen störa boende ovanför avseende exempelvis akustik, fukt och lukt, men detta bedöms kunna hanteras med tekniska lösningar.

Sociala konsekvenser

Barnperspektivet

I gällande detaljplan 843 har det gjorts både en social konsekvensanalys (SKA) och en barnkonsekvensanalys (BKA) utifrån områdets utveckling. En simhall är ett positivt tillskott för barn och vuxna i alla åldrar, både vad gäller de boende i området som för besökande.

Ekonomiska konsekvenser

Ekonomiska konsekvenser behäftade med denna ändring av detaljplan förhåller sig till de privata fastighetsägarna inom planområdet avseende kvartersmark medan kommunen står för utbyggnad av allmän plats.

Planavgift

Plankostnaden för ändringen av detaljplan fördelas mellan de tre byggaktörerna Partillebo, PEAB och Magnolia. Planavgiften fördelas utifrån nytta och baseras på den arbetstid kommunen lägger ner på planarbetet.

Bygglovsavgift

I samband med att fastighetsägare ansöker om bygglov tas bygglovsavgift ut.

Exploateringsbidrag

Partillebo erlägger exploateringsbidrag till Partille kommun för anläggande av allmän plats och annan allmän infrastruktur som byggaktören har nytta av och som kommunen utför inom detaljplanen. Exploateringsbidragets storlek och detaljer anges i exploateringsavtalet.

Parkeringsköp

En fastighet där det ska uppföras nybyggnation eller utföras förändring i sådan utsträckning så att bygglov krävs, måste parkering arrangeras i första hand på fastigheten alternativt i dess närhet. Parkeringsköp innebär att fastighetsägare som har behov av parkering, säkrar parkering utanför sin fastighetsgräns.

Ett parkeringsköpsavtal är ett 25-årigt nyttjanderättsavtal som medger rätt att nyttja nödvändigt antal parkeringsplatser mot ekonomisk ersättning till ägaren av anläggningen. Kvarstår fastighetens behov av parkering efter att avtalet löpt ut så kan parterna förlänga avtalet eller efter överenskommelse lösa fastighetens behov på annat sätt.

Parkeringsköpsavtalet utgör underlag för bygglovsansökan och Byggnadsnämnden prövar om avtalet uppfyller krav på parkering enligt intentionerna i plan- och bygglagen och kommunens parkeringsnorm, eller för verksamhet som saknar parkeringstal i parkeringsnorm gäller särskild utredning för parkeringsbehov.

Inom planområdet säkras i första hand parkering inom fastigheten, alternativt i dess närhet. I andra hand kan parkeringsplatserna säkras genom parkeringsköp.

Exploateringsavtal

Eftersom exploatering pågår i enlighet med gällande detaljplan och tidigare tecknat exploateringsavtal så ersätter ett nytt exploateringsavtal det tidigare enbart i berörda delar.

Nytt parkeringshus

Nytt parkeringshus på parkeringsyta A avses utföras och ägas av Partillebo Parkering AB. Ytterligare ett parkeringshus möjliggörs inom parkeringsyta C, som delas av exploatörerna genom gemensamhetsanläggning och planeras förvaltas genom Partille Port samfällighetsförening.

Samtliga parkeringsanläggningar, gemensamma och enskilda, inom området bör samordnas med likstämiga regleringar av parkeringarna vad gäller bland annat tid och avgift. Parkeringsplatser ovan marknivå inom parkeringsyta A och C ska vara tillgängliga för besökare till Partille Port.

Finansiering av mobilitetsåtgärder

Mobilitetsåtgärder som innebär ett sänkt parkeringstal för exploatör ska bekostas av denne inom ramen för tecknat samverkansavtal för mobilitet.

Byggnation av gång- och cykelbro över E20

Kommunen planerar en eventuell broförbindelse för gång- och cykeltrafik över E20. Bron skulle delvis hamna inom planområdet och, om möjligt, ansluta till parkeringshus inom parkeringsyta A. Byggnationen av gång- och cykelbron avses att finansieras genom kommunala investeringar inom ordinarie investeringsbudget och beslut.

Parkeringsledningssystem

Nytt parkeringshus ska förses med erforderlig utrustning för att kunna anslutas till det övriga parkeringsledningssystemet för centrala Partille. Ägare av nytt parkeringshus ska bekosta uppförandet, medan kommunen svarar för drift och underhåll av systemet.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighetsbildning och lantmäteriförrättning

Kommunen ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning och Partillebo bekostar fastighetsbildning rörande allmän plats. Detta omfattar reglering av kvartersmark till allmän plats öster om Partille arena samt bildning av 3D fastighet för gångbro mellan kvarter 3 och arenan. Övrig fastighetsbildning inom kvartersmark hanteras av respektive fastighetsägare.

För att möjliggöra byggnation av nytt parkeringshus inom parkeringsyta A behöver gemensamhetsanläggningen Partille GA:13 omprövas, vilket även påverkar marksamfälligheten Partille S:6. Markägandet inom parkeringsyta A förändras då ifrån samfällt till enskilt vilket kräver delägande fastigheters medgivande. Partillebo parkering AB ämnar teckna överenskommelser med samtliga delägare. Dessa överenskommelser ska vara tecknade innan planen antas för att säkerställa genomförandet. Vid det fall ingen överenskommelse träffats tas beslut vid ett särskilt sammanträde.

Reglering från kvartersmark till allmän plats

Den mark som enligt detaljplanen ändrar markanvändning från kvartersmark till allmän plats avses regleras till kommunalt ägd gatufastighet, Partille 11:19. För mark som belastas av gemensamhetsanläggning krävs en omprövning av gemensamhetsanläggningen.

3D-fastighetsbildning

En 3D-fastighetsbildning är nödvändig för att möjliggöra gångpassage mellan Arenan och Kvarter 3 som överbryggas allmän plats. Gångpassagen är avsedd att utgöra ett 3D-fastighetsutrymme tillhörande Partille 11:11, vilken kommer att innehålla både simhallen och arenan.

En 3D-fastighetsbildning av Kvarter 3 är nödvändig och fördelaktig för att särskilja olika funktioner inom kvarteret, såsom simhall, parkering och bostäder.

Ett 3D-fastighetsutrymme ämnas inrättas för nytt parkeringsgarage som betjänar fastigheter inom Kvarter 3. 3D-fastighetsutrymmet för garage avses tillhöra den tillskapade parkeringsfastigheten på parkeringsyta A och delvis ta marken under Kvarter 3 i anspråk.

Simhallens rutschkana som befinner sig utanför den egna fastigheten ämnas säkras genom bildande av 3D-fastighetsutrymme.

Servitut

Rättighet för rutschkanans stöpelare avses säkras genom servitut.

Rättigheter för länkplattor och pelarfundament som hamnar på utanför egen fastighet behöver säkras genom servitut.

Gemensamhetsanläggningar

Innan ett nytt, enskilt ägt, parkeringshus kan byggas inom parkeringsyta A måste gemensamhetsanläggningen Partille GA:13 omprövas.

Omprövning av gemensamhetsanläggningen kan ske i samband med fastighetsreglering eller fastighetsbildning för marksamfälligheten. Den kvarvarande gemensamhetsanläggningen sektioneras för att särskilja delägares andelstal för befintligt parkeringshus på parkeringsyta B, respektive parkeringsyta C. Ansvar för drift- och underhåll kommer fortsatt att ligga på Partille Port samfällighetsförening.

En gemensamhetsanläggning för att omfatta lokalgator inom kvartersmark kommer att bildas. Ansvar för drift och underhåll kommer att ligga på Partille Port samfällighetsförening.

Infartsramp till det befintligt parkeringsgarage inom parkeringsyta B avses tas bort och ersättas med en infart via parkeringsgarage inom parkeringsyta A. Infartsramp och parkeringsgarage utgörs idag av två gemensamhetsanläggningar, Partille GA:11 respektive Partille GA:12. Båda dessa ska omprövas för att flytta infartsrampens läge. Partillebo bekostar omprövningen, rivning av befintlig infartsramp samt byggnation av ny infart.

Vid en omprövning kan det bli aktuellt för i gemensamhetsanläggningarnas delägande fastigheter att erlægga ersättning till, eller erhålla ersättning från andra delägare beroende på omprövningens utformning.

Ledningsrätter

Parkeringsyta A belastas idag av ledningsrätt för starkström. För byggnation av parkeringsgarage behöver denna ledning flyttas. Ändring eller upphävande av ledningsrätt sker genom ny förrättning.

Nyttjanderätter

Ägandeskapet och den framtida rätten till underhåll och förnyande av parkeringsledningssystemet som belastar både privat och samfällt ägda fastigheter inom exploateringsområdet ska säkras genom 25-åriga nyttjanderättsavtal. Den lämpligaste ägaren och nyttjanderättshavaren av parkeringsledningssystemet är Partille Kommun.

Medverkande

Planbeskrivningen har upprättats av en projektgrupp på Samhällsbyggnadskontoret i Partille kommun.

Samhällsbyggnadskontoret

Frida Källman
Planarkitekt

Filip Siewertz
Planeringschef

Bilaga

Planbeskrivning detaljplan 843



Antagen av KF 3 september 2013

Laga kraft 18 oktober 2013

PLANBESKRIVNING 2013-07-30

NORMALT PLANFÖRFARANDE (ANTAGANDEHANDLING) KS/2006:76

Detaljplan för Partille 11:8 m.fl (Östra centrum)



PARTILLE KOMMUN

Samhällsbyggnadskontoret

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 obebyggda 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 Kyrktoorget samt ca 30 000 kvm handel varav ca 8000 kvm dagligvaruhandel i den östra delen av Partille centrum. Totalt planeras ca 1000 lägenheter varav ca 60 vid Kyrktoorget, 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 Sävån skapas en generationspark.

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 Sävån vid Kung Göstas väg kompletteras med att Stationsvägen förlängs och att en ny bro byggs över Sävån 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 Sävån och Stationsvägens förlängning en ny koppling mellan busstrafik och pendeltågstrafik vid Partille station. Kompletteringarna i gatustrukturen ger möjligheter till trafikeringsring på ett sätt som inte är möjligt idag och är en förutsättning för ett framtida Partille centrum.

Natura 2000-området Sävån

Sävån 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 Sävåns förutsättningar.

Riksintressen för transport

Partille genomskärs av 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.



Planbeskrivning

Planering och byggande regleras av Plan- och Bygglagen (PBL) SFS 2010:900. Grundläggande är att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna idag och för kommande generationer.

En planbeskrivning har till uppgift att ge en redovisning av hur detaljplanen ska förstås och genomföras. Den innehåller i huvudsak planeringsförutsättningarna, planens syfte samt hur planen är avsedd att genomföras. Hur planen är avsedd att genomföras skall framgå genom att redovisa de organisatoriska, tekniska, ekonomiska och fastighetsrättsliga frågor som behövs för att planen ska kunna genomföras på ett samordnat och ändamålsenligt sätt samt vilka konsekvenser dessa åtgärder får för fastighetsägare och andra berörda.

Planbeskrivningen har ingen rättsverkan. Avsikten med beskrivningen är att vara vägledande.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. PLANHANDLINGAR	6
2. ÖVRIGA HANDLINGAR	6
3. PLANENS SYFTE	7
4. PLANDATA	7
Planens läge och omfattning.....	7
Markägoförhållanden.....	7
5. GÄLLANDE PLANER OCH BESTÄMMELSER	8
Översiktliga planer.....	8
Detaljplaner.....	8
Program.....	8
Riksintresse.....	8
Avvägning enligt PBL och Miljöbalken.....	8
6. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	9
Mark, vatten, vegetation.....	9
Geotekniska förhållanden.....	9
Fornlämningar.....	10
Bebyggelse.....	10
Lek och rekreation.....	10
Offentlig och kommersiell service.....	10
Trafik, parkering.....	11
Gång- och cykeltrafik.....	11
Kollektivtrafik.....	11
Störningar, risker.....	11
Befintlig teknisk försörjning.....	12



7. BESKRIVNING OCH GENOMFÖRANDET AV PLANFÖRSLAGET	13
Visioner och mål.....	13
Barnperspektiv.....	13
Planens innehåll och sammansättning.....	13
Bebyggelse.....	14
Gestaltningssprogram.....	16
Parker och offentliga rum.....	16
Service.....	16
Trafik, parkering, GC-vägar.....	16
Buller.....	19
Risker.....	20
Geotekniska frågor.....	21
Teknisk försörjning.....	22
8. KONSEKVENSER	24
Allmänt.....	24
Naturmiljö.....	26
Landskapsbild.....	26
Social konsekvensbeskrivning.....	27
Miljökonsekvensbeskrivning.....	27
Berörda fastighetsägare.....	28
9. ADMINISTRATIVA ÅTGÄRDER	29
Huvudmannaskap.....	29
Avtal.....	29
Genomförandetid.....	29
Ekonomi.....	29
10. TIDPLAN	29
11. MEDVERKANDE	30



1. PLANHANDLINGAR

- Plankarta och illustrationskarta dat 2013-07-30
- Planbeskrivning (denna handling) dat 2013-07-30
- Fastighetsägarförteckning dat 2013-03-01
- Gestaltungsprogram dat 2013-07-30
- Utlåtande dat 2013-07-30
- Samrådsredogörelse dat 2013-03-04

2. ÖVRIGA HANDLINGAR

- Vision och mål - Östra centrum (Partille kommun augusti 2011)
- Behovsbedömning, 2012-03-22.
- Partille, Skultorpsmotet, fördjupad analys av alternativ öst, rev A, WSP oktober 2011
- Fördjupad översiktsplan för centrala Partille, Partille kommun, 2012-02-08
- Kollektivtrafikutredning Partille Centrum, SWECO, 2012-01-03
- Riskanalys för Östra centrum Partille, COWI februari 2013
- Strukturanalys av byggnad m a p explosionsbelastning 2012-05-10
- Östra centrum, Partille – Trafikbullerutredning, Akustikforum, 2012-08-24
- Kompletterad trafikbullerutredning 2013-02-27
- Miljöteknisk markundersökning av Fastigheterna Partille 11:8 och 11:9 (sammanställning av utförda undersökningar) Enviro planning, 2006-03-20 (reviderad 2006-09-20)
- Historisk inventering och miljöteknisk markundersökning 2008-06-30 Hifab AB/Envipro Miljöteknik
- Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Partille 11:8 och 11:25, Gamla Kronvägen 35 och 37, Partille kommun, Sandström Miljö & Säkerhetskonsult AB, 2010-08-26
- Geoteknisk utredning för detaljplan, PM Geoteknik, SWECO 2012-05-02
- Kompletterande geotekniskt PM för detaljplan, SWECO 2013-01-17
- Kompletterande geotekniskt PM 2 för detaljplan, SWECO 2013-06-17
- Social konsekvensbeskrivning, Norconsult, 2012-07-05
- Parkeringsutredning, Östra Centrum, 2012-09-10
- PM dagvattenhantering, Tyréns, 2013-03-01
- Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult, 2012-09-11
- Fastighetskonsekvenskarta- bilaga till planbeskrivningen 2013-07-04
- Solstudie, Krook och Tjäder och RStudio, 2013-06-03
- Kompletterande trafikbullerutredning, förkortning av bullerskyddet, Akustikforum, 2013-07-01
- Kompletterande trafikbullerutredning, sänkning av bullerskydder vid gångtunneln, 2013-07-04



3. PLANENS SYFTE

Den nya stadsdelen ”Östra centrum” ska utvecklas till en levande och inbjudande del av centrala Partille. Östra centrum blir en förlängning av centrum österut och föreslås innehålla bostadsbebyggelse, handel, kontor samt en ny arena. Offentliga rum och förstärkta stråk ska göra området attraktivt för fotgängare och cyklister. Planen är ett led i Partille centrum utveckling från förort till förstad. Utvecklingen av Östra centrum innebär ett bostadsbyggande i ett stationsnära läge med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Förslaget innebär en förtätning inom en kilometer från stationsläget, helt i linje med GR:s strukturbild.

Östra centrum innehåller idag främst industri- och lagerbyggnader samt rester från avrivna byggnader. Planförslaget redovisar en helt ny kvartersstruktur med hög exploatering och väl definierade gaturum samt tydliga privata och offentliga ytor. Gamla Kronvägen utformas som en stadsgata.

Planområdets närhet till E20 ställer krav på en utformning som bidrar till att minska buller- och riskpåverkan. Utvecklingen av Östra centrum innebär att Skultorpsmotet ges en ny utformning för att anpassa motet till den nya bebyggelsen och för att frigöra mark från den idag ytkrävande trafikplatsen.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för blandad centrumbebyggelse med handel, småskalig handel/service, kontor, bostäder samt ny evenemangs- och idrottsarena. Syftet är också att möjliggöra förändringar av Skultorpsmotet och en ny påfart på E 20.

4. PLANDATA

Planens läge och omfattning

Planområdet ligger mellan Gamla Kronvägen och E20, på den så kallade Darostomten. Området är beläget några hundra meter öster om Partille centrum och är cirka 14 hektar stort.

Markägförhållanden

Planområdet omfattar fastigheterna enligt rubrik 8, Konsekvenser. Planområdet avgränsas av befintlig bebyggelse i norr, i väster och öster samt av E20 i söder. Marken inom planområdet ägs i huvudsak av Fastighets AB Partille 11 (benämnt exploatören framöver i dokumentet) samt Partillebo AB och Partille kommun.



5. GÄLLANDE PLANER OCH BESTÄMMELSER

Översiktliga planer

Gällande kommunövergripande översiktsplan från 2006 anger bevarad markanvändning för verksamheter för huvuddelen av planområdet. För delen längst i väster anges bevarad markanvändning för blandad centrumbebyggelse. Eftersom planförslaget föreslår bostäder, handel, kontor och arena följs inte översiktsplanens intentioner.

För centrala Partille finns en fördjupning av översiktsplanen, antagen våren 2012. Aktuellt planförslag är ett led i att förverkliga intentionerna i den fördjupade översiktsplanen. I översiktsplanen beskrivs att Partille ska gå från förort till förstad och att utvecklingen av Östra centrum har stor betydelse för denna ambition. Östra centrum ska innehålla arena, handel och bostäder samt ha hög exploatering, vilket kommer att förskjuta centrum österut. Gamla Kronvägen som löper genom området ska stärkas som huvudstråk och offentliga platser samt parker måste utvecklas för att skapa en attraktiv centrummiljö med aktiviteter, möten och rekreation.

Detaljplaner

Huvuddelen av planområdet är inte planlagd. Endast den östra delen som omfattar Skulltorpsmotet har en gällande detaljplan (dp 456 från 1986). I denna är motet planlagt som "område för trafikändamål".

Genomförandetiden har gått ut och förändring enligt förslaget kräver att ny detaljplan upprättas. I den östra delen berör detaljplanen även plan nr 720 i en liten utsträckning samt i den nordvästra delen delar av 256 (Gamla Kronvägen).

Program

Ett detaljplaneprogram har inte upprättats för planområdet. Planområdet är utpekad i den fördjupade översiktsplanen för Partille centrum och stämmer väl överens med intentionerna i denna.

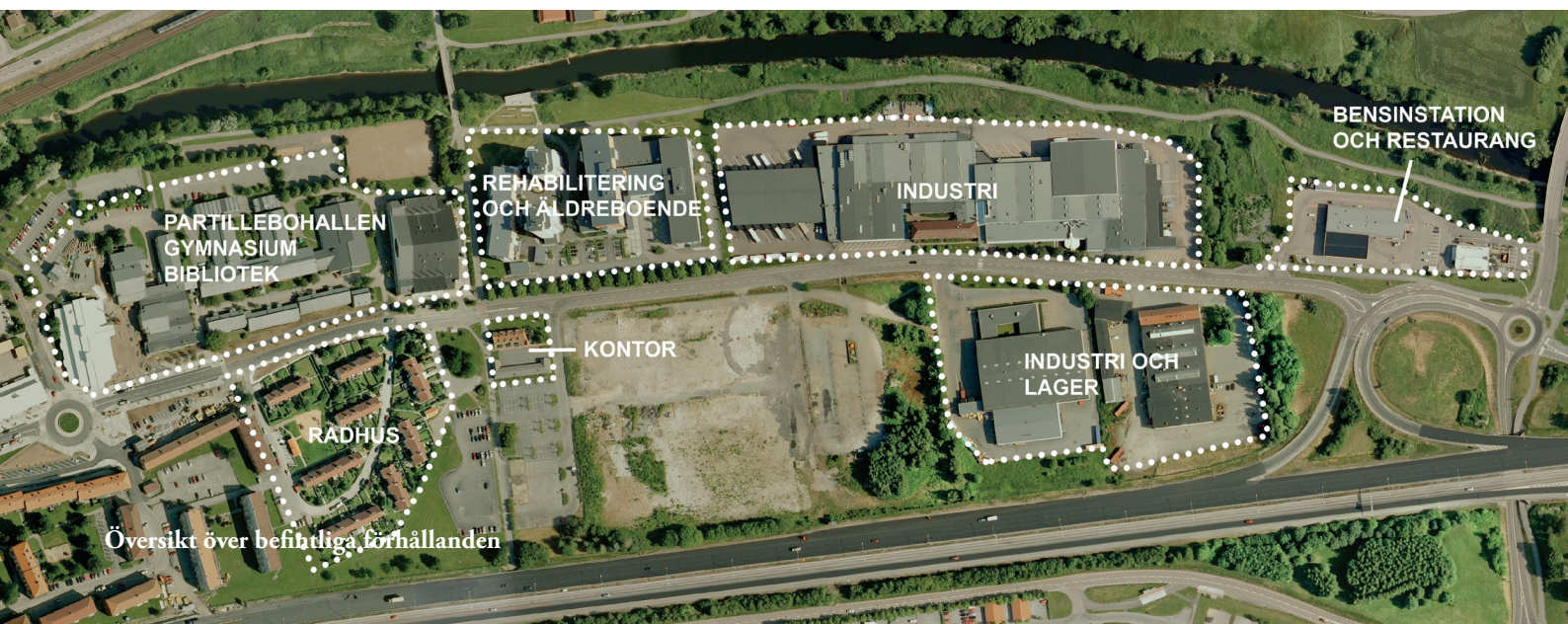
Riksintresse

Planområdet berörs av ett riksintresse enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken. Riksintressen är av staten beslutade områden med betydande nationella värden exempelvis naturvård, kulturmiljövård, totalförsvaret och kommunikation. Planområdet är berört av riksintresset för kommunikation för E20.

Säveån norr om planområdet är av riksintresse för naturvård. Riksintresset gäller framförallt Säveålxen men även Säveåns och dess omgivningars betydelse som spridningskorridor för djur- och växtarter.

Avvägning enligt PBL och Miljöbalken

Planen ger möjlighet till centrumutveckling i ett område där det är angeläget att komplettera med såväl bostäder som handel/centrumverksamhet. Detta är förenligt med den fördjupade översiktsplanen och en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurserna.



Behovsbedömning

Partille kommun har genomfört en behovsbedömning enligt 4 kap 34 § PBL och 6 kap 11§ i MB för att avgöra om aktuell detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Kommunen har bedömt att området ur allmän synpunkt är lämpligt för den verksamhet som anges i planförslaget, däremot anses förslaget medföra betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterierna i MKB-förordningen 4 § 2f samt bilaga 3 särskilt beaktats. Planområdet kommer att nyttjas för ändamål som räknas upp i MKB-förordningens bilaga 3 och som alltid antas medföra betydande miljöpåverkan. En MKB har upprättats för planförslaget, en sammanfattning av bedömningen finns på sidan 25.

6. PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Mark, vatten, vegetation

Planområdet utgörs till största del av tidigare bebyggd mark. Huvuddelen av planområdet består av rester efter avrivna byggnader och hårdgjorda ytor. I den östra delen finns byggnader för industri och lager som avses att rivas samt det befintliga motet. I västra delen finns en mindre tegelbyggnad som nyttjas som kontor. Marken inom planområdet är plan och har en markhöjd kring +10 m (RH2000). Befintlig vegetation finns kring en bäck i områdets östra del och en trädrad längs motorvägen i sydvästra delen. Längs Forellens äldreboende finns en markant lindallé på norra sidan om Gamla Kronvägen.

Geotekniska förhållanden

Radon

I den översiktliga markradonutredningen från 1988 är planområdet klassat som lågriskområde.

Geoteknik

Jordlagerföljden inom detaljplaneområdet utgörs av lera med en mäktighet större än 50 m. Det är viktigt att beakta grundvattennivån inom området så ingen oavsiktlig sänkning sker. Det kan i så fall ge upphov till sättningar i omkringliggande byggnader eller anläggningar.

Det finns ett stort geotekniskt underlag inom området, eftersom området är noggrant utrett i flera omgångar. Geotekniska åtgärder har utförts i olika omgångar för att förbättra stabilitetsförhållandena mot Sävåån. De geotekniska åtgärderna består av avlastningar på båda sidorna om Brodalsvägen. På västra sidan av Brodalsvägen har man förutom avschaktning även använt lättfyllning för att avlasta marken. I samband med dessa åtgärder utförts har man lagt ut erosionsskydd på båda sidorna om Brodalsvägen. Som en del av åtgärden har erosionsskyddet utformats med tjockleken ca 1 m för att även fungera som mothåll.

En Geoteknisk utredning, 2012-05-02, finns framtagen i samband med detaljplanarbetet, med kompletterande PM 2013-06-17. Stabilitetsförhållandena inom området uppfyller i dagsläget den säkerhet som krävs vid planläggning. Då marginalerna i delar av planen är mycket små så görs bedömningen att det krävs en lastrestriktion till detaljplanen som innebär att det inte får påföras mer last på markytan utifrån befintliga förhållanden. Nybyggnation eller uppfyllnad måste därmed grundläggas med tex lastkompensation eller andra förstärkningsåtgärder.

Omgivningspåverkan i byggskedet

Vid eventuella schakter måste åtgärder vidtas för att inte orsaka utdränering och grundvattensänkning mot omkringliggande byggnader och anläggningar. Detta för att inte äventyra befintliga grundläggningar med skadliga sättningar som konsekvens.

Risker och faktorer som i ett byggskede är särskilt viktiga att beakta är bl.a. sättningar och hävning. Sättningar och hävning i omkringliggande fastigheter kan under byggnadstiden uppstå bland annat till följd av följande anledningar:

- Schaktning kan medföra punktering av eventuella vattenförande lager och därmed en sänkning av grundvattentrycket i omgivningen. Vid utförda geotekniska undersökningar har dock inga tydliga genomgående vattenförande skikt påträffats i leran.
- Vid pålningsarbete sker massundanträngning som kan medföra hävning i intilliggande byggnader. Detta kan förebyggas genom upptagning av lerproppar före pålningsarbeten.
- Spontdragning kan ge hålrum som leder till deformationer i marken.

Fornlämningar

Inga kända fornlämningar finns i området.

Bebyggelse

I planområdets västra del finns en byggnad i rött tegel om cirka två våningar som inrymmer arbetsplatser. I den östra delen finns ett mindre industriområde med industri- och lagerbyggnader uppförda under 1970-talet. Dessa befintliga byggnader avses att rivas. Vid Skultorpsmotets norra del finns snabbmatsrestaurang och bensinstation.

Den västra delen av planområdet angränsar till en grupp radhus i två våningar uppförda under 1940-talet. Norr om planområdet ligger ett äldreboende, rehabiliteringsbyggnad och industribyggelse. Industribyggnaderna karaktäriseras av långa fasader. Bebyggelsen är i huvudsak låg, ca 1-3 våningar, men vid äldreboendet finns också flerbostadshus i fem våningar samt två punkthus om 11 våningar uppförda i början av 2000-talet.

Porthälla gymnasiet och Partille bibliotek, båda strax nordväst om planområdet, är nämnda i kommunens kulturmiljöprogram från 2002. Värdet ligger i att Porthällaskolan var en av de första skolorna, när den byggdes 1965-1967, med samlade verksamheter under samma tak.

Lek och rekreation

Partillebohallen, evenemangs- och idrottshall med läktare för cirka 1800 åskådare, finns strax nordväst om planområdet i anslutning till Porthällagymnasiet. Längs Säveån finns grönytor samt gång- och cykelmöjligheter. Större rekreationsområden finns söder och öster om planområdet mot Kåsjön och mot Jonsered.

Offentlig och kommersiell service

Planområdet ligger i direkt närhet till Partille centrum samt köpcentrumet Allum och deras utbud av service och affärer. Förskola finns närmast söder om E20, cirka 500 meter från planområdets mitt. Därtill finns en öppen för-



Porthälla gymnasium, Partillebohallen och äldreboendet Forellen

skola i centrum. Grundskola finns närmast norr om järnvägen i Lexby i form av Lillegårdsskolan (F-5) samt Lexby skola (6-9). Avstånd till skolorna från planområdets mitt är cirka 750 m respektive 1,3 km. Skultorpsskolan (F-5) ligger 900 meter från planområdets mitt, med dagens möjligheter att ta sig över E20. Teknikgymnasium finns omedelbart norr om Sävån och Porthälla gymnasium ligger direkt nordväst om planområdet. Vårdcentral finns i centrum.

Trafik, parkering

Planområdet ligger mellan E20 och Gamla Kronvägen i anslutning till Skultorpsmotet. Infart sker från Gamla Kronvägen. Trafikmängden är cirka 36.640 fordon/årsmedelvardagsdygn för E20 mellan Partillemotet och Skultorpsmotet enligt mätning 2011. Trafiken för Gamla Kronvägen är cirka 6000 fordon/årsmedelvardagsdygn enligt kommunens mätning från 2009.

Del av planområdet används för parkering t.ex. vid arrangemang i Partillebohallen och för anställda i befintliga verksamheter.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelstråk finns längs Gamla Kronvägens norra sida, samt längs med Sävån:s södra sida. Till detta stråk ansluter två tvärförbindelser som kopplar under E20 och över Sävån. En förbindelse finns i områdets västra del (Porthällastigen) och en förbindelse i anslutning till Skultorpsmotet.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger cirka 1 km från busstationen och pendeltågsstationen i Partille. Gamla Kronvägen trafikeras av busstrafik och de närmaste hållplatserna är Forellen och Gamla Kronvägen längs det aktuella planområdet. Bussarna går flera gånger i timmen.

Störningar, risker

Farligt gods

Planområdet gränsar till E20 som är en primär transportled för farligt gods. Transporterna ger upphov till risker som påverkar områdets utformning.

Buller

Planområdet gränsar till E20 och Gamla Kronvägen. Båda ger upphov till bullerstörningar som kommer påverka utformningen av ny bebyggelse. Det kommer även en del buller från Västra stambanan. Bullerskydd finns längs E20:s norra sida mellan Slottskullevägen och Porthällastigen (alltså fram till planområdets västra gräns). Bullerskärm finns även på E20:s södra sida.



Gång- och cykelstråket Porthällastigen, som korsar planområdet

Befintlig teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området ligger i anslutning till kommunala dricks- och dagvattenledningar samt avloppsledningar.

Telefoni

Telia Sonera ansvarar för telefonledningar i området. Gothnet och Skanova ansvarar för optokablar i området.

Elenergi

För elförsörjning ansvarar Partille Energi Nät AB. Området ligger i anslutning till fjärrvärmenätet som Partille Energi AB ansvarar för.

Avfallshantering

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för sophantering, vilket innebär att kommunen är huvudman för avfallshanteringen. Närmaste återvinningsstation ligger på Yllegatan vid Willys (cirka 700 meter väster om planområdet).



Planområdet norr om E20 samt befintliga bostadshus söder om

7. BESKRIVNING OCH GENOMFÖRANDE AV PLANFÖRSLAGET

Mål och visionsdokumentet

Under 2011 arbetades ett visions- och måldokument fram av exploatören, Partillebo och samhällsbyggnadskontoret. Syftet med dokumentet var att skapa en gemensam grundsyn/plattform för projektet och tillsammans skapa en framtida bild över hur området ska utvecklas. Dokumentet är tänkt att fungera som vägledande och genomsyra projektet från planeringskedet till genomförandet.

Mål- och visionsdokumentet finns i sin helhet bifogat planhandlingarna och förtydligas i det till planen tillhörande gestaltungsprogrammet.

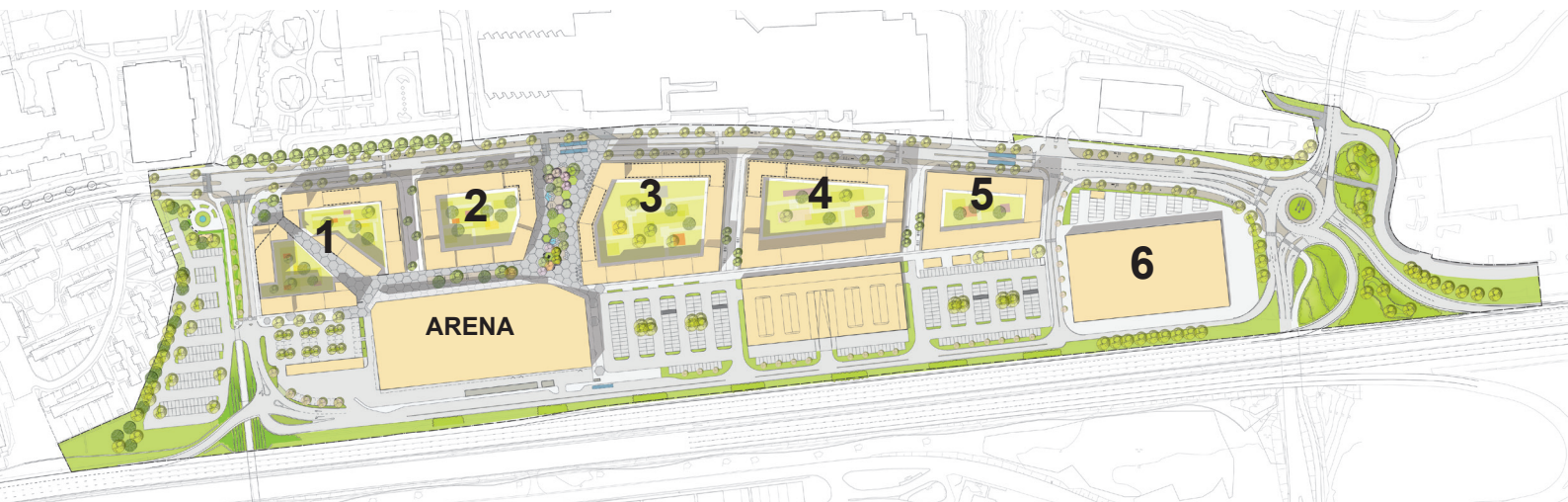
Barnperspektiv

I Partille ska barn och elever, förskolor och skolor medverka i processen inför att kommunens politiker ska fatta beslut om frågor som rör barns och ungas vardag. Samarbetet kallas BUS; Barn, Unga och Samhället. För att öka barns och ungas delaktighet och inflytande i samhället, har BUS och barn- och utbildningsförvaltningen satt samman Elev-BUS; en grupp med barn och elever i åldrarna 5 till 16 år från alla förskolor och skolor i Partille. Elev-BUS fungerar som en referensgrupp på Partille kommun. Under planarbetet har workshops anordnats med Elev-BUS för att få deras synpunkter på innehållet och gestaltningen i området.

Planens innehåll och sammansättning

Detaljplanen föreslår en förtätning i ett centralt och kollektivtrafiknära läge på redan ianspråktagen mark. Detaljplanen omfattar mark för handel, bostäder och centrumändamål inklusive parkeringsytor samt en ny idrotts- och evenemangsarena. De blandade funktionerna skapar förutsättningar för en blandstad som är trygg och levande även på kvällar och helger, ger underlag för kollektivtrafik och lokalt färre transporter. Strukturen ska utformas stadsmässigt med hög exploatering och väl definierade stadsrum med tydliga privata/halvoffentliga/offentliga ytor och kvarter. Totalt medger detaljplanen ca 32.000 kvm handel/service, ca 80.000 kvm bostäder/kontor och ytor för ny arena.

Ett parkstråk anläggs från den nya arenan och över Gamla Kronvägen. Vid en framtida omvandling av verksamheterna norr om Gamla Kronvägen kan detta stråk förlängas mot Säveån och på så sätt öka tillgängligheten och attraktiviteten till detta årum. Vidare skapas offentliga platser och torgbildningar genom förskjutningar och luckor i bebyggelsen. Gamla Kronvägen omgestaltas bland annat genom att förtydliga cykelstråket som går längs norra sidan, anlägga ett gångstråk samt cykelstråk även på den södra sidan, genom gatuparkering samt genom en rad med trädplantering på båda sidor vägen. Omgestaltningen ska bidra till att gatan ges en offentlig och stadsmässig karaktär, passande som entré mot centrum.



Illustrationskarta med benämningen på de olika kvarteren i planområdet

Skulltorpsmotet får en ny utformning för att anpassas till utvecklingen av Östra centrum och för att frigöra mark från den idag ytkrävande trafikplatsen. En ny påfart på E 20:s norra sida planeras för att avlasta Gamla Kronvägen och Skulltorpsmotet.

Bebyggelse

Planen möjliggör för centrumändamål, bostäder, kontor samt en ny arena. De olika delarna beskrivs under rubrikerna nedan. Det bifogade gestaltungsprogrammet beskriver planens intentioner gällande utformningsfrågor.

Bostäder och kontor

Bostadshusen är tänkta att uppföras i en sluten eller delvis uppbruten kvartersstruktur som skapar stora, buller-skyddade innergårdar och tydliga gaturum utåt. Byggnaderna ges olika höjder inom kvarteren för att skapa variation. Med utgångspunkt från en sexvåningskala kan höjderna varieras två våningar upp eller ner. Några av husen ges en något högre höjd upp till 10 våningar. Huvudinriktningen i detaljplanen är bostäder, men här medges även centrumändamål för att ge en flexibilitet att kunna skapa handel, kontor eller hotell.

Genom luckor i bebyggelsen eller genom att vissa delar av bebyggelsen förskjuts skapas torgbildningar, där viktiga målpunkter koncentreras för att generera ett stadsliv. I det västra kvarteret föreslås ett stråk mellan två torgbildningar (varav ett framför arenan).

Handel och service

Cirka 32.000 kvm handel och service föreslås i huvudsak i områdets östra del och i bottenvåningarna på delar av bostadshusen. Handeln föreslås främst utgöras av volymhandel och livsmedelshandel. Med denna placering skapas ett gott skyltläge ut mot E20 och ett samlat utbud av handel. Entréerna vänds i huvudsak mot parkeringsytorna. På parkeringsytans norra del finns möjlighet att uppföra några mindre paviljonger som kan innehålla handel eller annan service. Liknande funktioner kan också inrymmas i bottenvåning på det parkeringsdäck som föreslås mitt på parkeringsytan. Parkeringsdäcket kan uppföras i tre plan.

Mer småskalig handel som kiosk, frisör, bank, kemtvätt m.m. inryms i lokaler i bostadshusens bottenvåningar och är samlad mot Gamla Kronvägen samt torgytorna. Restaurang och caféverksamhet placeras med fördel ut mot de publika ytorna för att gynna stadslivet. Alla dessa verksamheter har sina entréer ut mot Gamla Kronvägen eller mot torgen.



Översikt med föreslagen torgbildning framför arenan

Arenan

Arenan föreslås ligga i planområdets södra del, i anslutning till parkeringsytan. Arenan planeras innehålla en stor hall som dimensioneras för ca 4000 åskådarpplatser. I byggnaden planeras också för en mindre hall, rymlig foaje, gym, bowlinghall, restaurang och kontorslokaler. Byggnaden blir ett viktigt landmärke vid infarten till Partille och centrala Göteborg. Byggnadens huvudentré placeras mot Arenatorget i norr. Inlastning planeras att ske mot väster. Den södra delen av parkeringen väster om arenan används till vardags för parkering för personalens fordon, vid evenemang för spelare, domare, funktionärer och media. Den norra delen är avsedd för allmän parkering.

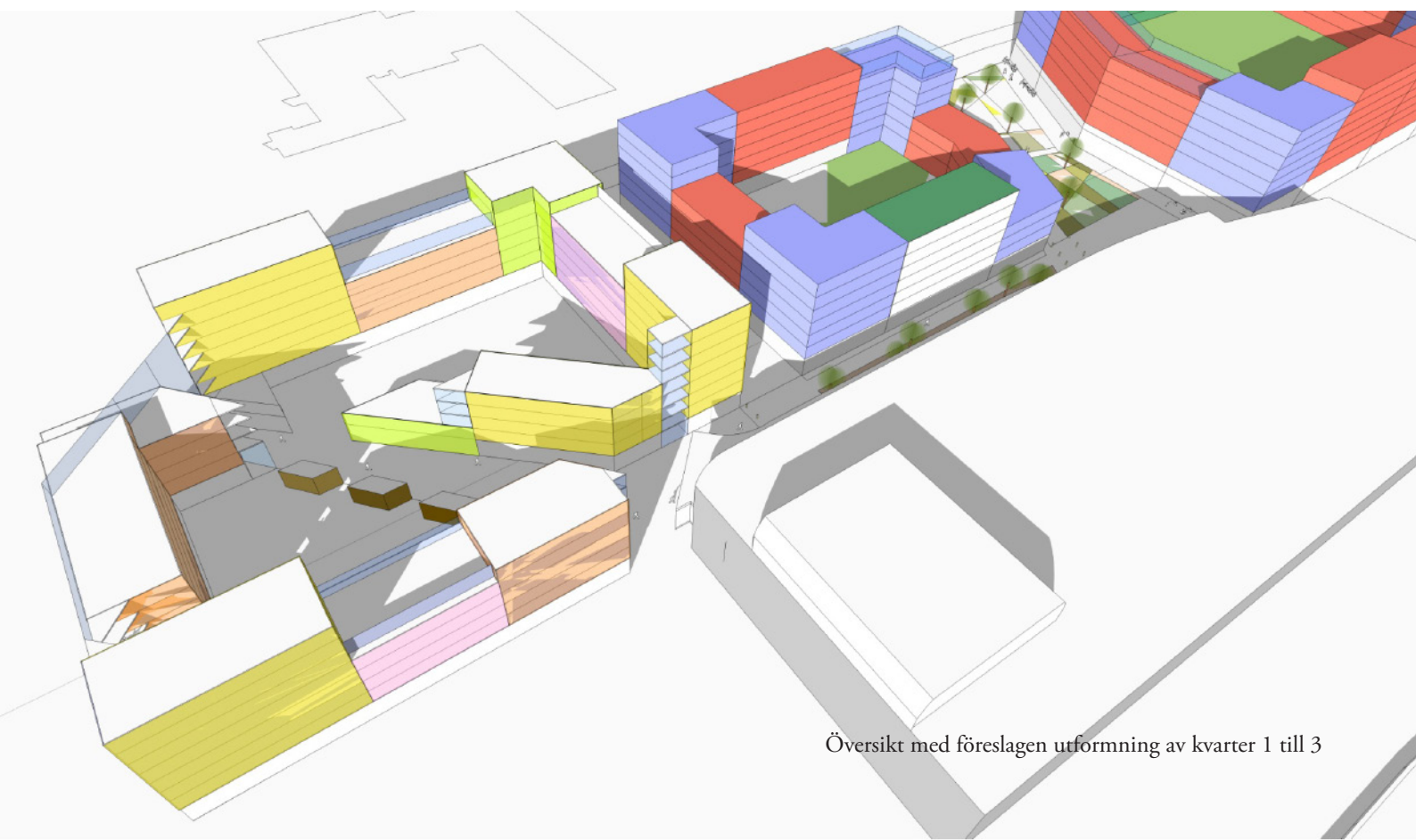
Genomförandefrågor

I området finns idag två byggnader som rymmer verksamheter och en byggnad som ägs och används av Partillebo AB. Eftersom verksamhetsbyggnaderna är belägna på mark för kvarter 4-6 kommer de att rivas ganska omgående efter att planen vinner laga kraft. Partillebo ABs byggnad däremot ligger inom kvarter 1 och bedöms i nuläget kunna finnas kvar ett tag till, åtminstone tills verksamheten flyttat in i arenan.

Kvartersmarken med ändamål idrott, handel och kontor i planförslagets södra del bebyggs av Partillebo AB med en arena med en planerad byggstart 2013. Övrig kvartersmark bebyggs av exploatören i olika etapper. Kvarteren 3-6 byggs enligt nuvarande tidplan i etapp 1 med byggstart 2014. Kvarteren 1 och 2 byggs i etapp 2 med en planerad byggstart år 2017.

För att få rådighet över respektive bygg rätt behöver det ske några fastighetsregleringar mellan Partille Kommun, exploatören och Partillebo AB vilket hanteras i ett exploateringsavtal med tillhörande fastighetsregleringsavtal parterna emellan enligt de principer som fastlagts i tidigare avtal. Hur ägandet av marken påverkas redovisas nedan under rubrik 8.

En uppdelning av bostads- och handelsbyggnaderna i 3D-fastigheter för att särskilja de olika användningarna och fastighetsägare bör ske. Detta kommer att medföra bildande av diverse gemensamhetsanläggningar, servitut och ledningsrätter för att skapa lämpliga 3D-fastigheter. Ovanstående hanteras i kommande lantmäteriförrättningar.



Översikt med föreslagen utformning av kvarter 1 till 3

Gestaltningsprogram

Ett gestaltningsprogram har tagits fram för att mer ingående beskriva planens intentioner gällande utformningsfrågor. Syftet med gestaltningsprogrammet är att säkra gestaltningsmässiga kvaliteter och kriterier för utbyggnaden av Östra centrum i Partille. Gestaltningsprogrammet tydliggör planens intentioner, så att avsikterna kan förverkligas. Den uttrycker en gemensam ambition, en lägsta kvalitetsnivå, som alla inblandade parter förbinder sig att garantera beträffande arkitektoniskt uttryck, material, teknik och utförande på såväl byggnader som utemiljöer. Detta för att säkra områdets attraktivitet och kvalitet på kort och lång sikt. Gestaltningsprogrammet ska följa hela processen fram till färdig byggnad och utvecklas kontinuerligt.

Parker och offentliga rum

Kring arenan skapas ett torgrum som kopplar arenan mot Gamla Kronvägen och mot Partille centrum. Torget skall fungera som entréplats till arenan, men också fungera som mötesplats, kommunikationsyta för gående, aktiviteter och grönska.

Ett allmänt stråk ska förbinda Arenatorget med Gamla Kronvägen. Detta stråk korsar genom ett bostadskvarter och mynnar i en mindre plats. Stråket skall utformas så att det upplevs som allmänt och lättillgängligt.

Gamla Kronvägen är ett viktigt offentligt rum som föreslås få en ny utformning med trottoarer, trädplanteringar och parkeringsplatser. För att göra gatan attraktiv är det av stor vikt att bottenvåningar mot gatan utformas på ett öppet och tilltalande sätt, där entréer och butikslokaler ska eftersträvas.

Genomförandefrågor

Ansvaret för utbyggnad av de ovan nämnda allmänna platserna åligger kommunen och ska följa gestaltningsprogrammet. En samordning med utbyggnaden av övriga delar av området måste ske.

All allmän platsmark ska ägas av Partille kommun vilket innebär att fastighetsregleringar måste ske för att överföra privatägd allmän platsmark till en kommunägd fastighet. Detta hanteras också i det framtida exploateringsavtalet med tillhörande fastighetsrelgeringsavtal och i överenskommelser med andra fastighetsägare som ligger till grund för den efterföljande lantmäteriförrättningen. Hur ägandet av marken påverkas redovisas nedan under rubrik 8.

Service

Genomförandet av planförslaget kommer att innebära ett ökat behov av förskoleplatser. Även grundskola behöver byggas ut. Utbyggnad av förskola och grundskola planeras i huvudsak att ske utanför planområdet i anslutning till befintlig gymnasieskola. Det kan också vara aktuellt att lokalisera en förskola med två avdelningar i bottenvåningen på ett av bostadskvarteren. Om behovet uppstår kan en mindre förskola inrymmas i ett flerbostadshus, förutsatt att lokaler, tillgänglighet och utomhusmiljö fungerar för detta ändamål.

Genomförandefrågor

Detaljplanen ger möjlighet att inrymma en förskola i något av kvarteren, förskola som är inrymd i ett flerbostadshus kan betraktas som bostadskomplement. Särskilt hyresavtal mellan kommunen och berörd fastighetsägare måste tecknas.

Trafik, parkering, GC-vägar

Kollektivtrafik

Tre busshållplatser planeras inom planområdet. Två längs Gamla Kronvägen - vid Arenatorget och i höjd med kvarter 5. Hållplatserna kan utformas som så kallade klackhållplatser, vilket innebär att de sticker ut i vägbanan och bakomvarande trafik måste stanna bakom en stillastående buss. Detta har som positiv konsekvens att det inbjuder till lägre hastigheter.

En hållplats planeras också längs Arenavägen som på sikt kan trafikeras av bussar på E20. Syftet är att den ska fungera som hållplats vid evenemang för arenan men beroende på framtida utveckling finnas som reserv som en allmän hållplats.

Genomförandefrågor

För flytt och nyanläggning av busshållplatser på Gamla Kronvägen ansvarar Partille kommun tillsammans med Västtrafik. Utbyggnaden av dessa sker i samband med övrig ombyggnation av Gamla Kronvägen, se nedan.

Busshållplatsen som har reserverats på Arenagatan avses ej att byggas ut i samband med Arenagatans färdigställande.

Biltrafik

En förutsättning för detaljplanens genomförande är att Skultorpsmotet förändras för att dels frigöra exploaterbar mark och dels för att anpassa det lokala trafiksystemet till utvecklingen av Östra centrum. I alternativet sammanförs de idag två delkorsningarna till en (till den befintliga rondellen), vilket frigör stora utrymmen i östra delen av planområdet. Gamla Kronvägen dras fram till den nya korsningen, och ramperna från E20 flyttas för att även de ansluta till den nya korsningen. Sammantaget ger detta alternativ acceptabla belastningsgrader och friställda utrymmen från de flyttade ramperna.

Till den nya korsningen ansluts även en ny huvudgata (Arenagatan) som går söder om handelsområdena, närmast E20. Denna är tänkt att mata trafiken som genereras av kunder och besökare till handeln och arenan. På detta sätt fördelas trafiken från Gamla Kronvägen, som då istället prioriteras för kollektivtrafik och angöring till den nya bebyggelsen i norra delen av planområdet. Arenagatan föreslås få en ny påfart på E20 i västlig riktning.

Gamla Kronvägen får en ny utformning för att understryka dess roll som stadsgata och som det viktigaste interna stråket i Partille centrum. Tvärgående gator föreslås mellan kvarteren. Den östligaste gatan är allmänplatsmark då den kopplar ihop Gamla Kronvägen och Arenagatan.

En beräkning av framtida trafikflöden har gjorts för 2020 och då uppnås God standard enligt kapacitetsberäkningen. Denna beräkning innefattar en generell ökning och effekterna av andra planerade projekt i Partille centrum. Den visar på en trafikökning på Gamla Kronvägen från ca 6000 fordon/medelvardagsdygn till ca 8200 fordon/medelvardagsdygn. I direkt anslutning till Skultorpsmotet beräknas trafiken öka till ca 11500 fordon/medelvardagsdygn.

Genomförandefrågor

För ombyggnaden av Skultorpsmotet och den nya påfarten på E20 ansvarar Partille kommun tillsammans med Trafikverket. Innan man kan sätta igång med ombyggnationen av motet måste en förstudie följd av en vägplan enligt väglagen arbetas fram. Ett särskilt genomförandeavtal som reglerar parternas ansvar och samarbete har tecknats. De nya på- och avfarterna i det ombyggda Skultorpsmotet måste vara färdigställda innan rivning av de befintliga får ske. Skultorpsmotet ombyggnad påbörjas så fort vägplanen fastställts.

För åtgärder på det kommunala gatunätet på allmän platsmark som nyanläggning av lokalgatan i områdets södra, västra och östra del och ombyggnationen av huvudgatan Gamla Kronvägen i norr ansvarar Partille kommun. Det är viktigt att infrastrukturen byggs ut i ett tidigt skede av exploateringen av området men också att det byggs ut i etapper för att säkerställa framkomlighet till och från befintlig och nytillkommande bebyggelse under byggtiden.

Som ovan nämnts måste all allmän platsmark ägas av kommunen och eftersom den nya lokalgatan inkl. påfart på E20, Gamla Kronvägen och det nya Skultorpsmotet ingår i det allmänna gatunätet måste privatägd mark som de planerade förändringarna innefattar, regleras över till kommunägd fastighet. Detta regleras i exploateringsavtal med tillhörande fastighetsregleringsavtal med exploitören och Partillebo AB eller avtal med annan markägare som sedan ligger till grund för lantmäteriförrättningen. Hur ägandet av marken påverkas redovisas nedan under rubrik 8.

Gatorna på kvartersmark byggs ut i takt med att bebyggelsen växer fram och utformningen av dessa ska följa gestaltungsprogrammet. Utbyggnaden ansvarar exploitören för.

Det föreslås att samtliga kvartersgator och all parkering på kvartersmark ingår i en eller fler gemensamhetsanläggningar med undantag för ytor som är mer specifika för arenans behov som lastzon, personalparkering och angränsande ytor för servicefordon. En sådan anläggning behövs för att det troligtvis blir olika fastighetsägare som kommer att ha nytta och använda ytorna tillsammans i framtiden när området är färdigbyggt. En gemensamhetsanläggning med tillhörande samfällighetsförening som förvaltar den gemensamma anläggningen skapas genom en lantmäteriförrättning vilken söks av exploatören tillsammans med Partillebo AB.

Gång- och cykeltrafik

Gamla Kronvägen kompletteras med en cykelväg på norra samt en gångbana på södra sidan. Detta stråk tillsammans med de två tvärförbindelserna i öst och väst utgör huvudstråk för snabb cykeltrafik. I övrigt byggs ett mer finmaskigt nät för gående och delvis för cyklister. Ett viktigt gångstråk från centrum kommer via Gamla Kronvägen genom kvarter 1 och fortsätter genom det nya handelsstråket hela vägen till kvarter 6.

Delar av områdets användning riktar sig till de som traditionellt har använt sig av bilen som transportmedel men för att minska detta och uppmuntra till användning av kollektiva medel och att lätt kunna gå och cykla till området har utformningen av Gamla Kronvägen samt gestaltningen av offentliga platser studerats utifrån olika målgruppers behov.

Genomförandefrågor

Ansvaret för utbyggnad och framtida drift av de allmänna gång- och cykelvägarna åligger kommunen. En samordning med utbyggnaden av gång- och cykelvägarna på kvartersmark måste ske. Gång- och cykelvägarna på kvartersmark ansvarar exploatören tillsammans med Partillebo AB för.

Parkering

Parkeringsfrågor inom planområdet har studerats i *Parkeringsutredning Östra centrum 2012-09-10*. Som utgångspunkt för parkeringsdimensioneringen finns Partille kommuns parkeringstal från 2011. Det berörda området är lokaliserat i zon 1.



Parkering för boende föreslås ske under respektive kvarter. Möjlighet för korttidparkering och besök kommer att finnas längs Gamla Kronvägen och på tvärgatorna.

Parkering för besökare till handel sker främst på sammanhängande parkeringsyta mellan handelsbyggnader och E20 samt norr och öster om byggnaden i kvarter 6. Mitt på ytan finns möjlighet att anordna ett parkeringsdäck om tre plan.

För arenan bedöms det finnas ett parkeringsbehov om ca 600 - 700 platser vid stora evenemang. Under övrig tid är parkeringsbehovet lägre. Parkering för arenan sker på parkeringsytorna mellan E20 och bebyggelsen och på ytorna väster om byggnaden. Vid större evenemang kan ytterligare platser behöva ordnas utanför planområdet, t ex med hjälp av p-ledningssystem.

Genomförandefrågor

Bostadsparkeringen måste byggas ut minst i samma takt som kvarteren växer fram. Ansvaret för anläggandet av bostadsparkeringen åligger exploitören.

I de fall bostadsparkering hamnar i ett garage under allmän platsmark, en gemensam kvartersgata eller en handelsfastighet som upptar hela eller delar av kvarterets bottenvåning kan 3D-fastighetsbildning i kombination med gemensamhetsanläggning vara ett alternativ för att särskilja olika användningar och fastighetsägare. Det kan även bli aktuellt att inrätta gemensamhetsanläggning för bostadsparkeringen där det inte krävs 3D-fastighetsbildning.

Parkeringsplatser för handel och arena måste vara utbyggda innan dessa invigs vilket exploitören respektive Partillebo AB ansvarar för på kvarteretsmark.

För att fördela olika fastighetsägares nytta och användning av parkeringsytorna föreslås dessa ingå i gemensamhetsanläggningen, se ovan under stycket "Biltrafik".

För utbyggnad av p-ledningssystem ansvarar Partille kommun tillsammans med berörda fastighetsägare.

Lasttrafik

Området rymmer relativt storskalig handel, vilket ställer krav på inlastningsfunktioner. Dessa orienteras för kvarter 6 söder om fastigheten. Lastintag för handel i kvarteretsbebyggelsen sker via två av tvärgatorna. Lastintagen ligger i framträdande lägen och delvis i nära relation till bostäder, vilket ställer krav på en god utformning, tex integrerat i byggnaden eller på annat sätt visuellt avgränsat från omgivningen. Hanteringen vid lastintagen kan innebära störningar för närboende som måste beaktas vid utformningen av lastintag. Arenan har vid evenemang behov av ytor för inlastning. Dessa orienteras mot väster och den parkeringsplats som föreslås. Parkeringsytan struktureras på ett flexibelt sätt så att den kan nyttjas för inlastning respektive parkering beroende på behov.

Genomförandefrågor

Partillebo AB ansvarar för inlastning till arenan och exploitören ansvarar för handeln.

Buller

Området är omringat av bullerstörningar, från västra stambanan, E20 och Gamla Kronvägen.

Planförslaget är framtaget med stor hänsyn till möjlighet att hantera bullerstörningar genom byggnadernas placering och utformning. Längst i väster finns ett befintligt bullerskydd som är 4m högt, i övrigt skall en 6 meter hög bullerskärm anordnas längs med den nya bebyggelsen, vilket även ger effekt för de befintliga bostäder väster om planområdet.

En särskild bullerutredning beskriver bullersituationen och ger förslag till möjliga lösningar för att klara gällande riktlinjer. Enligt utredningen klarar alla lägenheter att få tillgång till en ljuddämpad sida om en 3/4 inglasad balkong anordnas för ca 7% av lägenheterna. Att använda sig av riktvärdet ljuddämpad sida med hjälp av tekniska lösningar motiverar Partille kommun med att:

- Förslaget är i linje med GR:s strukturbild, då det innebär en förtätning i det sammanhängande stadsområdet.
- Planområdets centrala placering i Partille på mark som redan är ianspråktagen.
- Partille förtätas där kollektivtrafik, service, infrastruktur etc redan finns.
- Det finns ett stort behov att få in fler boende i centrala Partille.

För att skapa en god och trivsam boendemiljö inom bostäderna avser exploitören att arbeta med ljudklassade fönster, olika fasadmaterial, isolering i ytter- och innerväggar m.m.

Genomförandefrågor

För bullerskyddsåtgärder ansvarar Partille kommun i samråd med Trafikverket. Dessa måste vara anlagda innan området blir befolkat. Ett särskilt genomförandavtal som reglerar parternas ansvar och samarbete har tecknats.

Vibrationer

Planområdet är beläget på lermark och omges av tunga transportleder, vilket kan ge upphov till vibrationsstörningar för den nya bebyggelsen. Ny bebyggelse kommer grundläggas på pålar och uppföras med tung stomme vilket bedöms minska risken för vibrationsproblem. En planbestämmelse gällande att vibrationer ska klara riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS finns på plankartan.

Spontning och eventuella påslagningsarbeten ger upphov till vibrationer vars storlek måste beaktas och begränsas vid utförande så att de inte medför skador på omkringliggande byggnader och anläggningar.

Kommunen kommer att teckna ett avtal med BRF Kolvringen för att säkerställa att BRF Kolvringens går skadelösa under byggtiden.



Illustration som visar det allmänna staket norr om arenan

Risker

Planområdet är beläget i anslutning till E20 som är transportled för farligt gods. Nordost om planområdet finns en befintlig bensinstation. Byggrätt för bostäder finns ca 80 meter från påfyllningsplats till bensinstationens cisterner. En särskild riskutredning har tagits fram i samband med planarbetet. Riskutredningen visar att ett antal åtgärder behövs för att minska konsekvenserna vid en eventuell olycka med farligt gods på E20. Dessa åtgärder har i införts som planbestämmelser på plankartan. För mer information se riskanalysen. För arenan finns följande resonemang kring utformning i riskanalysen:

Dimensioneringen ska ha som mål att undvika storskaliga konsekvenser på arenan, att helt förhindra skador på byggnader och, i viss omfattning, personer bedöms däremot inte som realistiskt. Grunden i dimensioneringen är troligen en robust betongstomme mot E20. Denna ska dimensioneras för att behålla sin integritet vid dimensionerande scenario. Däremot kan skador tolereras på de dörrar/portar som måste finnas mot E20. Taket ska i så stor utsträckning som möjligt dimensioneras för att klara dimensionerande lastfall, syftet med dimensioneringen är att undvika total kollaps. Däremot kan skada på byggelement och installationer tolereras. Arenans utformning bygger på att fönsterpartier anordnas på gavlar och på norra fasaden (bort från E20). Generellt sett bör fönsterpartier undvikas vid dimensionering mot explosionslast. Skador på fönster i gavlar och norra fasaden kan i princip inte undvikas vid dimensionerande lastfall. Det är däremot möjligt att i stor utsträckning undvika personskador genom att fönsterpartier förses med en polyesterfolie som förhindrar att glaset splittras vid en explosion. Detta berörs i strukturutredningen (COWI, 2012). Utformning och skydd av fönsterpartier bör utredas vidare men preliminärt föreslås att fönsterpartier på båda gavlar förses med splitterskyddande film, medan detta inte bedöms som erforderligt på fasad mot norr (bort från E20). Detta innebär då att glassplitter från gasmolnexplosion förhindras för hela arenan medan splittr från massexplosion förhindras på gavlar. Varför speciellt krav på glasfönster på den norra fasaden ej bedöms erforderligt baseras på att kostnaden ej bedöms motiverad i förhållande till nyttan. För en ny glasfasad på byggnad 90 meter ifrån en led med farligt gods skulle krav på dimensionering med avseende på massexplosion ej vara erforderligt vilket även är en del i bedömningen.

För parkeringsdäcket och handelsbyggnaden i kvarteret 6 finns särskilda bestämmelser avseende utformningen i syfte att minska konsekvenserna av en olycka med farligt gods på E 20. Parkeringshuset ska utformas så att planen kan vara öppna. Skyddsåtgärder för att reducera/ motverka strålningseffekter skall införas på plan 2. Om plan 1 eller 3 byggs in med väggar/tak ska fasad mot E20 uppfylla samma krav som för plan 2.

I kvarter 6 ställs kravet på skydd mot gasmolnexplosion för publika delar om de finns inom 35 meter ifrån vägkanten. I dagsläget vet vi inte om de publika delarna hamnar så nära. Det är mycket troligt att logistik/lager kommer att ta upp denna yta och då utgår krav på dimensionering avseende gasmolnexplosion. Byggnaden ska dock klara dimensionerande trycklast utan att utsättas för fortskridande ras.

Genomförandefrågor

För skyddsåtgärderna ansvarar Partille kommun i samråd med Trafikverket. Dessa måste vara utförda innan området blir befolkat. Ett särskilt genomförandevalt som reglerar parternas ansvar och samarbete har tecknats.

Teknisk försörjning

Marksanering

Genomförandefrågor

Exploatörerna ansvarar för markföroreningar inom planområdet. Det kommer i det fortsatta arbetet och i god tid innan markarbeten och byggnation planeras att påbörjas, säkerställas att det tas fram nödvändiga kompletterande miljötekniska markundersökningar och utredning av trikloretylen i byggnad och annat som framkommer. Allt som rör förorenad mark- och byggnader kommer att ske i samråd med både Länsstyrelsen och miljöavdelningen i Partille kommun.

Påträffade markföroreningar ska behandlas inom hela planområdet enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för förorenad mark.

Översvämningrisker

Partille kommun tog 2008 fram en modell för att illustrera översvämningrisker längs Sävån, Norconsult 2008-11-07 Uppdragsnr 1010 638. Enligt modellen påverkas planområdet inte av översvämningrisk när man tittat på 100-års flöden.

Vägtunneln under E20 vid Skulltorpsmotet har aldrig översvämmats tidigare. Gång- och cykeltunneln under E20 vid Porthällastigen ställdes i ordning för två år sedan med nya ledningar och pump för att förhindra översvämning.

Om planområdet mot förmodan skulle översvämmas så finns flera alternativa vägar att ta sig till och från området.

Vatten och avlopp

Genomförandefrågor

Befintliga ledningar är inte dimensionerade för den tillkommande bebyggelsen och måste därför förnyas. Detta sker i ett tidigt skede av ombyggnationen av Gamla Kronvägen och kan komma att samordnas med övrig byggnation i området. Arenan kommer att anslutas till en ledning i den s.k. Porthällastigen medan bostads- och handelskvarteren kopplas till en ny ledning i Gamla Kronvägen. Spillvattnet leds därifrån i nya ledningar ner mot Sävån och sedan parallellt med Sävån västerut till den nya pumpstationen.

Partille kommun ansvarar för utbyggnaden av det kommunala VA-nätet inom allmän platsmark. Anläggningar inom kvartersmark såsom servisledningar ansvarar respektive exploatör för.

Bildandet av ledningsrätter för de kommunala ledningarna bedöms i nuläget inte vara nödvändigt.

Anläggningsavgift för VA uttas enligt vid debiteringstillfället gällande taxa.

Dagvatten

I samband med detaljplanarbetet har en dagvattenutredning tagits fram där kommunens riktlinjer och rekommendationer avseende dagvattenhantering skall följas. Riktlinjer (Partille kommuns riktlinjer för olje-, slam- och fettavskiljare) finns för parkeringsytor med 30 p-platser eller mer som ska förses med oljeavskiljare. I övrigt är rekommendationen i kommunen att i normalfallet ska cirka 10 mm nederbörd kunna infiltreras. Mellanskillnaden i avrinning mellan nuläge och efter exploatering från ett 10 minuters 10-årsregn ska fördröjas.

Kommuns riktlinjer och rekommendationer för dagvattenhantering kan följas efter exploatering genom exempelvis ett antal olika LOD-åtgärder, se avsnitt 5 i tillhörande dagvattenutredning.

Genomförandefrågor

Bäcken som idag går i ravinen öster om befintlig bebyggelse kommer att behöva kulverteras. Kulverten förläggs under allmän platsmark och för åtgärden ansvarar Partille kommun då bäcken ingår i det kommunala dagvatten-systemet.

En dagvattenledning som avvattnar E20 och ägs av Trafikverket ligger tvärs genom området från söder till norr och ansluts till befintlig kommunal ledning i Gamla Kronvägen. Ledningen kommer i konflikt med ny bebyggelse och bör anslutas till ledningar i Porthällastigen i det nya systemet som ligger i eller längs med den nya lokalgatan i områdets södra del. Ett särskilt genomförandeval som reglerar parternas ansvar och samarbete har tecknats.

I övrigt bör områdets dagvattenhantering byggas ut enligt Partille kommuns riktlinjer, se ovan. Anläggningsavgift för dagvatten sker i samband med debiteringen för VA enligt ovan.

El

Genomförandefrågor

Den nya bebyggelsen kräver nya ledningar med högre kapacitet än de befintliga. Det finns tomrör fram till Skulltorpsmotet vilka kan användas för dragning av de nya ledningarna från den stora transformatorstationen vid Kåbäcken. Därifrån trycks de nya ledningarna under det nya Skulltorpsmotet och förläggs troligtvis mellan den nya lokalgatan i söder och bullerskyddet längs E20 samt i Gamla Kronvägen. Ledningarna kopplas till ca 4 nya

transformatorstationer som sedan fördelar ut el till de olika kvarteren. Den västligaste transformatorn som ska försörja bostadskvarteren 1 och 2 placeras inom "E"-område mellan Porthällastigen och befintlig bebyggelse. De övriga tre transformatorstationerna är tänkta att placeras i eller i anslutning till övriga komplementbyggnader på kvartersmark. Utbyggnaden av elnätet sker i ett tidigt skede och Partille Energi Nät AB ansvarar för detta, både inom allmän platsmark och kvartersmark. Partille Energi Nät AB kommer att bli involverade i projekteringsprocessen för de olika allmänna anläggningarna för att samordna med övrig infrastrukturutbyggnad.

Ledningsrätt inrättas genom en lantmäteriförrättning för nya högspänningsledningar på allmän platsmark och ledningar på kvartersmarken. För att reservera utrymme för ledningarna skapas "u"-områden i detaljplanen på kvartersmarken. Inom allmän platsmark skapas ledningsrätt enligt villkoren i markavtalet mellan Partille kommun och Partille Energi Nät AB.

Befintliga elledningar som ligger parallellt med E20 genom hela området hamnar i aktuellt planförslag till stora delar under allmän platsmark. En liten sträcka i östra delen av området hamnar dock under kvartersmark. För denna sträcka reserveras ett "u"-område i planen. Ledningarna är redan säkrade med ledningsrätt till förmån för Partille Energi Nät AB. I dagsläget bedöms att dessa ledningar som i en förlängning har tryckts under Skultorpsmotet kunna ligga kvar i befintligt läge, vilket är en förutsättning när det nya Skultorpsmotet projekteras. Placeringen av det nya risk- och bullerskyddet kommer att påverka ledningsrätten för dessa ledningar. Ett tilläggsavtal måste därför tecknas mellan Partille Energi Nät AB och Partille Kommun.

Anslutningsavgift för el regleras med Partille Energi Nät AB.

Avfallshantering

Genomförandefrågor

Både handelns och arenans avfallshantering kommer att ske separat i respektive byggnad och/eller komplementbyggnad med olika sorteringskärl för olika typer av avfall. Bostädernas avfallshantering sker via en gemensam sopsugsanläggning med två fraktioner för att möjliggöra för utsortering av matavfall. Rören kommer att kopplas till en terminal som kommer att placeras i något av kvarteren 1, 2 och/eller 5 och byggas på sånt sätt att bostäderna inte störs av lukt. Terminalen måste vara tillgänglig för tömning vilket sker av lastbilar som kommer hämta containrarna dagtid för att begränsa bullerstörning under känsliga tider. Sopsugsanläggningen byggs ut i samma takt som bostadshusens byggs.

Ledningarna mellan kvarteren fram till terminalen förläggs på kvartersmark och på allmän platsmark. Gemensamhetsanläggning för anläggningen ska inrättas enligt planbestämmelse och villkor i exploateringsavtalet.



Energi

Genomförandefrågor

Området har möjlighet att anslutas till fjärrvärmenätet som Partille Energi AB tillhandahåller. Nätet är utbyggt till området men har troligtvis inte kapacitet att försörja de tillkommande byggnaderna och måste därför kanske ersättas med större ledningar.

Utbyggnaden av fjärrvärmenätet svarar Partille Energi AB för i samråd med Partille kommun, exploatören och Partillebo AB. Partille Energi AB ansvarar för att ansöka om eventuell ledningsrätt. I detaljplanen reserveras u-områden på kvartersgatorna.

Partille Energi AB kommer att bli involverade i projekteringsprocessen för de olika allmänna anläggningarna för att samordna med övrig infrastrukturutbyggnad.

Anslutningsavgifter regleras mellan exploatören, Partillebo AB och Partille Energi AB.

För befintliga ledningar i detaljplaneområdets nordvästra del som försörjer Kvarteret Kolvringen tillskapas ”u”-områden på kvartersmark i parkeringsytan väster om Porthällastigen.

Exploatören utreder möjligheten att ansluta handeln till en lokal fjärrkyleanläggning. För att ge utrymme i detaljplanen för en sådan kompletteras planbestämmelsen om komplementbyggnader. En lämplig placering för en sådan anläggning är öster om byggnaden i kvarter 6.

Tele/Fiber

Genomförandefrågor

Den nya byggnationen kan kopplas på befintliga nät för telefoni och IT. Skanova har två kablar i eller intill Gamla Kronvägen. Den södra kan skrotas medan den norra kommer att flyttas till nytt läge i samband med ombyggnaden av Gamla Kronvägen alternativt kan ligga kvar i befintligt läge. Skanova har för avsikt att koppla på de nya bostads- och handelsbyggnaderna från huvudledningen i Gamla Kronvägen. Arenan kopplas på från Porthällastigen/Arenagatan. Skanova kommer att involveras i projekteringsprocessen för de allmänna anläggningarna för att samordna med övrig infrastrukturutbyggnad.

8. KONSEKVENSER

Allmänt

Planförslaget innebär att planområdet, som tidigare har varit verksamhetsområde och stora ytor hårdgjord mark, omvandlas till en blandstad med bostäder, kontor, handel, service samt arena. Omvandlingen från en monofunktionell användning till en stadsdel med blandade funktioner innebär goda förutsättningar för att åstadkomma en stadsdel med liv och rörelser även på kvällar och helger, vilket gör att otrygghet motverkas. Utvecklingen av Östra centrum innebär ett bostadsbyggande i ett stationsnära läge med god tillgänglighet till kollektivtrafik. Förslaget innebär en förtätning inom en kilometer från stationsläget, helt i linje med GR:s strukturbild.

De nya, centrala bostäderna får mycket nära till befintlig handel och service i Partille centrum samt ny handel och service inom planområdet, vilket betyder ett ökat underlag för dessa funktioner. Tillgång till kommunikationer är mycket god, både vad gäller kollektiv- och biltrafik. Den goda tillgängligheten till kollektivtrafik kan medverka till ett ökat kollektivtrafikresande och förbättrade gång- och cykelvägar. Överhuvudtaget ger en övergång från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik jämlikare transporter. Ur en ekonomisk aspekt är det en fördel att utvecklingen sker på redan ianspråktagen mark och att infrastruktur är redan utbyggd.

Idag bor relativt få människor i centrala Partille och inga bor i de östra delarna av centrum. Genomförandet av detaljplanen innebär en befolkningsökning på cirka 1400 personer i de östra delarna. Genom att erbjuda en blandning av bostadsstorlekar och upplåtelseformer kan en varierad sammansättning av människor åstadkommas.

Ansvarsfördelning

Ansvaret för att genomföra planen fördelas sammanfattningsvis enligt följande:

Ansvarig

Partille kommun

Anläggningar utanför kvartersmark

Utbyggnad och iordningställande av gator, och andra allmänna platser.

Partille kommun (VA-kollektivet)

Allmänt VA-nät

Partille Energi Nät AB

Elnät

Partille/Göteborg Energi AB

Fjärrvärme- och Fjärrkyleanläggningar inkl. ledningar

Skanova/Telia/Gothnet

Tele-/fibernet

Exploatören

Sopsugsanläggning

Ansvarig

Exploatören och Partillebo AB

Anläggningar inom kvartersmark

Byggrätter och parkeringsanläggningar enligt detaljplanen, gestaltungsprogram och illustrationskartan.

Exploatören och Partillebo AB

Servisledningar VA

Partille Energi Nät AB

Elnät inkl. transformatorer om ej annat överenskommes

Partille/Göteborg Energi AB

Fjärrvärme- och fjärrkyleanläggningar inkl. ledningar

Skanova/Telia/Gothnet

Tele-/fibernet

Exploatören

Sopsugsanläggning

Naturmiljö

Riksintresset och Natura 2000-förordnandet för Sävån bedöms inte påverkas av detaljplanens genomförande.

Landskapsbild

Den föreslagna bebyggelsen med varierade våningshöjder upp till 10 våningar, skiljer sig starkt från det idag platta landskapet bestående av tomma markytor och låga industribyggnader. Omgivande bebyggelse är även denna av varierad höjd, från radhusen i två våningar som gränsar till planområdet i väster, till punkthusen i 11 våningar norr om planområdet. I övrigt är den befintliga bebyggelsen relativt låg i Partille centrum, upp till fyra våningar. En förutsättning för att lyckas med Partilles ambition av att bli en förstad att ha något högre byggnadsvolymer än vad som traditionellt har byggts i centrum och för att skapa områden med tydlig identitet. Volymstudier av förslaget har gjorts och sammantaget bedöms den nya bebyggelsen bidra till en ny, mer stadsmässig stadsbild i Partille, som ger ett mer attraktivt första intryck av Partille från E20 och en intressantare vy för de som rör sig längs Gamla Kronvägen.

Social konsekvensbeskrivning

En social konsekvensbeskrivning (Norconsult 2012-07-05) har tagits fram under planarbetet. Den sociala hållbarheten inkluderar värden som jämlikhet, integration, demokrati, möten, arbetstillfällen och livsmiljö. En socialt hållbar miljö har en mångfald av människor, aktiviteter och byggnader, bejakar människors olika förutsättningar och intressen, uppmuntrar till planerade och spontana möten, är lättillgänglig för alla grupper och individer, är befolkad och trygg under flera av dygnets timmar samt underlättar människors vardagsliv, bland annat genom att det är lätt att ta sig mellan bostad, arbetsplats och fritidsaktiviteter.

Olika upplåtelseformer, bostadsstorlekar och boendekostnader är en viktig ingrediens för att möten mellan olika slags människor ska uppstå. Detta regleras dock inte i en detaljplan. Området gränsar till E20, vilken av flera upplevs som otrygg att korsa. Båda passagerna under E 20 kan upplevas som otrygga.

Utmed planområdet domineras idag Gamla Kronvägen av biltrafik. Möjligheterna för trivsel utmed Gamla Kronvägen är goda, om planförslaget genomförs. Förutsatt att bottenvåningarna blir aktiva med entréer, skyltfönster och detaljer att titta på så kan trivseln här bli god.



Illustration på förslagen utformning av handelsplatsen öster om Arenan

Den nya arenan blir en mötesplats som lockar folk från ett större upptagningsområde. Arenatorget har förutsättningar för att bli en mötesplats, speciellt om det finns mindre butiker, restauranger eller andra besökspunkter med entréer och skyltfönster mot torget.

Ett skyltprogram samt ett belysningsprogram håller på att tas fram för hela Partille centrum. Detta kommer att ligga till grund för fortsatt arbete gällande belysningen samt för beviljandet av skyltar inom planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivning

En miljökonsekvensbeskrivning har tagits fram i samband med upprättandet av detaljplanen. Denna sammanfattats i följande avsnitt: De miljökonsekvenser som genomförandet av detaljplanen medför är framförallt knutna till den planerade bebyggelsen och gäller trafikbuller, vibrationer, risker från transporter av farligt gods samt luftföroreningshalter. Dessa miljöstörningar har till stor del styrt lokaliseringen av byggnaderna (slutna gårdar) och även påverkat detaljutformningen av fasader, balkonger, ventilation m m. I övrigt bedöms planen medföra små konsekvenser för miljön.

Vad avser trafikbullret från väg E20, Västra Stambanan och Gamla Kronvägen erhålls höga ljudnivåer vid byggnadernas yttre fasader mot trafiklederna. Inne på bostadskvarterens gårdar, mot vilka merparten av bostadsrummen och uteplatserna är orienterade, erhålls betydligt lägre ljudnivåer. Dessa uppfyller i huvudsak Boverkets krav vid tillämpning av s k avstegsfall vilket här bedöms vara tillämpligt. Med den ovan redovisade grundläggningen av de nya byggnaderna bedöms vibrationsnivåerna understiga gällande riktlinjer. Riskerna från olycka vid transporter av farligt gods på väg E20 beräknas bli acceptabla enligt tillämpade kriterier, förutsatt åtgärder som förhindrar mekanisk konflikt och spridning av vätska på området samt byggnadsåtgärder. Gällande miljö kvalitetsnormer för utomhusluft beräknas komma att klaras med viss marginal.

Detaljplanen medför inga eller små konsekvenser på naturmiljön och kulturmiljön. Säveån, belägen 100-150 meter norr om planområdet, utgör Natura 2000-område och är klassad som riksintresse för naturmiljön, dessutom gäller här miljö kvalitetsnormer för fiskvatten. Dagvattnet från området kommer att tas om hand och renas innan det liksom idag släpps ut till Säveån, det kommer därför inte att medföra någon betydande miljöpåverkan. Kulverteringen av en mindre bäck i området medför små miljökonsekvenser. Exploateringen av planområdet kommer att föregås av sanering av befintliga markföroreningar.

Berörda fastighetsägare

Fastighet	Fastighetsägare	Avstår allmän plats (kvm)	Avstår kvartersmark (kvm)	Erhåller allmän platsmark (kvm)	Erhåller kvartersmark (kvm)
Partille 2:20	BRF Kolvringen	-	-	-	295 (fig 1)
Partille 11:3	Partille Kommun	-	-	-	-
Partille 11:19	Partille Kommun	-	295 (fig 1) 3185 (fig 2) 10 (fig 7)	183 (fig 3) 3636 (fig 4) 151 (fig 9) 385 (fig 10) 85 (fig 11) 3849 (fig 13) 3317 (fig 15)	-
Partille 11:11	Partillebo AB	183 (fig 3) 3636 (fig 4) 151 (fig 9) 277 (fig 6)	1998 (fig 5) 13 (fig 8), 3D 151 (fig 9), 3D 151 (fig 9)	-	3185 (fig 2) 12389 (fig 12) 447 (fig 14), 3D
Partille 11:9	Fastighets AB Partille 11	385 (fig 10) 2826 (fig 16)	-	-	1998 (fig 5) 277 (fig 6) 10 (fig 7) 13 (fig 8), 3D 151 (fig 9), 3D
Partille 11:8	Fastighets AB Partille 11	85 (fig 11) 3849 (fig 13) 3317 (fig 15) 752 (fig 17)	12389 (fig 12) 447 (fig 14), 3D	-	751 (fig 18) 11209 (fig 19)
Skulltorp 1:380	Partille Kommun	-	-	90 (fig 21) 157 (fig 22)	-
Lexby 11:18	Partille Kommun	-	-	752 (fig 17) 2826 (fig 16)	-
Partille 1:60	Partille Kommun	-	751 (fig 18) 11209 (fig 19)	326 (fig 20) 21 (fig 23)	-
Partille 1:149	OK-Q8 AB	326 (fig 20) 21 (fig 23)	-	-	-
Skulltorp 1:605	Lars-Erik Enander AB	90 (fig 21) 157 (fig 22)	-	-	-

Se fastighetskonsekvenskarta som finns bifogad i planhandlingarna för att få en samlad överblick över detaljplanens konsekvenser för de olika fastighetsägarna. Ovanstående fastighetsregleringar är ett första steg mot den slutgiltiga fastighetsindelningen enligt planförslaget som redovisar hur äganderätten påverkas för de nuvarande fastighetsägarna. Utöver dessa kommer ytterligare fastighetsbildningsåtgärder att behöva genomföras, bl.a. för att skapa kvarteren, 3D-fastigheter och gemensamhetsanläggningar.

9. ADMINISTRATIVA ÅTGÄRDER

Huvudmannaskap

Partille kommun är huvudman för allmän plats inom planområdet. Huvudmannaskap innebär ett ansvar för utbyggnad och framtida drift och underhåll av den allmänna platsmarken. Huvudmannaskapet innebär också att kommunen före genomförandetidens utgång ska ha upplåtit de allmänna platserna till allmänt begagnande.

Avtal

Mellan exploatören, Partillebo AB och kommunen finns idag ett samverkansavtal som reglerar hur planarbetet skall genomföras. Innan kommunfullmäktige antar förslag till detaljplan, ska exploateringsavtal träffas mellan parterna. Exploateringsavtalet skall bl. a. reglera marköverlåtelse, ansvar och utförande av exploateringsåtgärder inom kvarters- och allmän platsmark samt ersättningar. Kompletterande fastighetsregleringsavtal mellan parterna kommer att tas fram och ligga till grund för lantmäteriförrättningen.

Därutöver avser Partille kommun träffa frivilliga överenskommelser med övriga berörda fastighetsägare.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 10 år från det att den vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägare en garanterad rätt att efter ansökan om bygglov få bygga i enlighet med planen. Efter genomförandetidens slut är fastighetsägare ej längre garanterad byggrätt. Kommunen kan då fritt ändra eller upphäva planen.

Ekonomi

Mark

Ersättning för kvartersmark och allmän platsmark regleras i exploateringsavtalet mellan Partille kommun, exploatören och Partillebo AB och andra avtal med övriga berörda fastighetsägare.

Exploateringskostnader

Kostnader för ombyggnation av Skultorpsmotet, den nya påfarten och övriga lokalgator och allmänna platser bekostas av exploatören, Partillebo AB och kommunen. Kostnadsfördelningen för dessa åtgärder och andra allmänna anläggningar utanför planområdet sker som ovan nämnt i exploateringsavtalet.

Kostnader för flytt och kulvertering av bäcken i områdets östra del, se under stycket om dagvatten, föranledda av den utökade exploateringen för handelskvarteret 6 jämfört med utgångsförslaget hanteras i exploateringsavtalet.

Kostnader för omläggning och ny förbindelsepunkt för Trafikverkets dagvattenledning, se under stycket om dagvatten, står Partillebo AB för.

Kostnader för buller- och riskskyddsåtgärder utmed E20 bekostas av exploatören och Partillebo AB och hanteras i exploateringsavtalet.

Övriga kostnader fördelas enligt de principer som sätts upp i kommande exploateringsavtal där tidigare avtal ligger till grund för vissa av villkoren.

Plan- och bygglovs kostnader

Bygglovsavgift kommer att tas ut vid bygglovsprövningen enligt vid debiteringstillfället gällande taxa. Plankostnader tas ut av exploatören i enlighet med samverkansavtalet vilket slutgiltigt regleras i exploateringsavtalet.

10. TIDPLAN

Beslut om samråd 2012-09-19

Samrådsskede 28 september - 29 oktober 2012

Beslut om granskning 12 mars 2013

Granskningskede 21 mars - 17 april 2013

Antagande 3 september 2013

11. MEDVERKANDE

Detaljplanen är framtagen av Partille kommun i samarbete med White arkitekter. I arbetet har följande personer deltagit:

Jörgen Hermansson	Projektchef
Viveca Risberg	Planchef
Lina Hellström	Planarkitekt
Nina Hannula	Planarkitekt
Denis Nähring	Exploateringsingenjör
Sören Lundh	Gatuchef
Christina Borg	Trafikingenjör
Anders Jurin	White arkitekter AB



Anders Einarsson
Samhällsbyggnadschef

Jörgen Hermansson
Projektchef

Viveca Risberg
Planchef

Denis Nähring
Exploateringsingenjör

Lina Hellström
Planarkitekt