



HÄRRYDA
KOMMUN

Översiktsplan för
Härryda kommun, ÖP2012,
fördjupning av Landvetter södra.
SAMRÅDSHANDLING

Godkänd av kommunstyrelsen 2020-04-02 § 140

Samrådshandlingen har arbetats fram under 2016-2020

Styrgrupp: Per Vorberg (M), Patrik Linde (S) och Maria Kornevik Jacobsson (C)

Granskningsgrupp: Sektor samhällsbyggnads ledningsgrupp

Projektledare, Härryda kommun: Maria Lejdebros och Charlotte Lundberg, plan och bygg

Uppdragsledare och handläggare, AFRY: Angelika Lunnari och Jasmina Lilja

Projektgrupp: Nina Hannula, plan och bygg, Thord Lundin och Lisbeth Höglund VA/avfall, Matilda Svenning, stadsarkitekt, Henrik Yngve, trafik, Kristina Englund, Fortesa Bytyqi och Karl Falck mark och bostad och Emma Nevander kommunekolog

Samråd har fortlöpande hållits med övriga sektorer

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) Uppdragsledare och handläggare, AFRY: Mattias Hedström, Sara Löved och Lisa Rudell.

Kartmaterial och handläggare: Caisa Olander Malmryd, AFRY

Foto och illustrationer: Då fotograf inte nämns, projektgruppen eller kommunens arkiv



SAMMANFATTNING

I ett strategiskt läge mellan Göteborg och Borås, strax väster om Landvetter flygplats skapar Härryda kommun genom denna fördjupade översiktsplan (FÖP) förutsättningar för en ny stad, Landvetter södra, att växa fram. Staden ska i enlighet med kommunfullmäktiges inriktningsmål vara internationell, innovativ, mänsklig och modern med visionen att bygga ett hållbart samhälle från grunden, kring en station mitt i ett av Sveriges största pendlingsstråk. Planerad utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås ger goda förutsättningar för ett hållbart resande med mobila och kollektiva färdmedel. Området ligger i ett av Göteborgsregionens (GR) utvecklingsstråk där bostadsbyggande i stationsnära lägen samt etablering av handel, verksamheter och service stärker förutsättningarna för en uthållig regiontillväxt. I en region med stor bostadsbrist skapas här förutsättningar för minst 25 000 människor att bosätta sig. Goda boendemiljöer är grundläggande faktorer som har betydelse för såväl tillväxt som välfärd.

FÖP Landvetter södra redovisar grunddragen för den avsedda mark- och vattenanvändningen som krävs för att möjliggöra en ändamålsenlig utbyggnad enligt kommunens övergripande ambitioner i ÖP2012, bostadsförsörjningsprogram, underlag till Sverigeförhandlingen och de fyra antagna inriktningsmålen. Idealbilden är att Landvetter södra ska bli ett stationssamhälle med eget centrum, bostäder, service, handel och mötesplatser. Området kopplas samman med Mölnlycke i väster, Landvetter i norr samt med Landvetter Airport city och Landvetter flygplats i öster.

Utbyggnaden av Landvetter södra föreslås ske i två tidshorisonter: före och efter utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås. Stadens utbyggnad före etablering av järnväg Göteborg-Borås föreslås ha en tydlig koppling till befintlig bebyggelse i Landvetter och ska länkas samman med Landvetter Airport City och Landvetter flygplats. Då utbyggnaden sker norr om den planerade järnvägen kan stadens attraktivitet och tillgänglighet säkras oavsett tidsplan för utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås. När järnväg Göteborg-Borås och det nya stationsläget har etablerats kan en vidare utbyggnad av Landvetter södra ske söderut och den fördjupade översiktsplanens intentioner kan fullföljas.

Den nya moderna staden Landvetter södra ligger i framkant med utveckling av innovativa mobilitetslösningar som exempelvis nya typer av kollektivtrafikformer, nya typer av fordon och självkörande bilar. Det är självklart att ta sig runt till fots, med cykel och med kollektivtrafik.

De senaste rönen inom social och teknisk forskning nyttjas och det används spjutspetsteknik inom alla samhällsbyggnadsområden, däribland energi, miljö, transport, trafik och IT.

Visionen är att Landvetter södra är förebilden för hur ett modernt stationsområde kan se ut med vågad arkitektur baserad på hållbara lösningar, anpassad till befintlig natur och landskapsbild och med en stark identitet. Staden byggs med hög täthet, funktionsblandning och med en levande och attraktiv stadskärna med mötesplatser för alla. Här finns unika byggnader, verksamheter, etableringar och aktiviteter med höga upplevelsevärden för både boende och besökare. Bebyggelsen varierar i höjd, fasadmateriell och formspråk. Staden har en tydlig internationell karaktär med starka kopplingar till Landvetter flygplats och Landvetter Airport City med dess utbud av handel, service och arbetsplatser. Den nya staden Landvetter södra har stor betydelse och väcker intresse, såväl i ett lokalt som regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Stationsnära utbyggnad och planering av centrumbebyggelse i anslutning till den nya stationen och i stråken mot Landvetter, Landvetter Airport City och Landvetter flygplats samt möjlighet till sammanhängande bebyggelsestruktur har prioriterats för att ge förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande, effektivt nyttjande av mark och god hushållning med resurser. Det stationsnära läget i en stark tillväxtregion gör att det allmänna intresset för byggnation av bostäder bedöms som mycket stort. En blandad och tät stationsnära bebyggelse ger förutsättningar för fler att ta del av den service som kan utvecklas. De mest värdefulla naturområdena i sydväst undantas från exploatering och bildar sammanhängande naturområden som ges ökad tillgänglighet med gröna kilar som vävs in i den nya staden.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING.....	4
LÄSANVISNING.....	8
VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN (ÖP)?.....	9
Fördjupning av översiktsplanen (FÖP).....	10
FÖP i förhållande till översiktsplanen.....	10
Planprocessen.....	11
BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER.....	12
Uppdrag.....	13
Forskning och samverkan.....	13
Utgångspunkter för planeringen.....	14
SYFTE, MÅL OCH AVGRÄNSNING.....	16
Syfte.....	17
Inriktningsmål.....	17
Planeringshorisont och befolkningstillväxt.....	18
Avgränsning och lokalisering i regionen.....	18
UTVECKLINGSSTRATEGI.....	20
Tema: Bebyggelsestruktur.....	22
Tema: Infrastruktur.....	24
Tema: Grön och blå struktur.....	26
Utbyggnadsstrategi.....	28
ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN.....	31
Allmänna riktlinjer som gäller för hela planområdet.....	33
Områdesvisa riktlinjer.....	36
Avvägningar mellan allmänna intressen.....	40
FÖRUTSÄTTNINGAR.....	45
Nationella ställningstaganden.....	46
Regionala ställningstaganden.....	48
Kommunala ställningstaganden.....	50
Statliga intressen.....	55
Mellankommunala frågor.....	63

Kulturmiljö.....	64
Naturvärden och rekreation.....	65
Areella näringar.....	69
Trafik och kommunikationer.....	70
Teknisk försörjning.....	73
Energiproduktion och energidistribution.....	74
KONSEKVENSER.....	75
FORTSATT PLANERING OCH ARBETE.....	86
HÄNVISNINGAR.....	89
BILAGOR	
Miljökonsekvensbeskrivning, samrådshandling dat. 2020-03-02	
KARTOR	
Karta 1, Användning av mark- och vattenområden	
Karta 2, Riksintressen	
Karta 3, Hälsa och säkerhet	
Karta 4, Naturvärden och rekreation	
Karta 5, Kulturmiljö	
Karta 6, Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer	

LÄSANVISNING

ÖP	Översiktsplan är ett begrepp inom fysisk planering i Sverige och som avser ett dokument som varje kommun tar fram för att ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön.
FÖP	Fördjupning av översiktsplan är ett planinstrument som är lämpligt att använda för att utreda samband, åtgärder och konsekvenser inom ett mer avgränsat geografiskt område och med betydligt högre detaljeringsgrad, än den kommuntäckande översiktsplanen.
MKB	Miljökonsekvensbeskrivning används för att få en helhetssyn av den miljöpåverkan som en planerad verksamhet kan medföra.
PBL	Plan- och bygglagen
MB	Miljöbalken
LIS	Landsbygdsutveckling i strandnära områden; kommuner kan i sin översiktsplan peka ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen – LIS-områden. Syftet är att långsiktigt stimulera den lokala och regionala utvecklingen på landsbygden.

VAD ÄR EN
ÖVERSIKTSPLAN?

Plan- och bygglagen (PBL):

- Kap 3 § 2 Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Planen ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska användas, utvecklas och bevaras
- Kap 3 § 23 En översiktsplan kan ändras för en viss del av kommunen [...]. En ändring av planen för en viss del av kommunen får redovisas med en annan detaljeringsgrad än översiktsplanen i övrigt [...]

VAD ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN (ÖP)?

Enligt plan- och bygglagen (PBL) som styr kommunernas översiktsplanering ska alla kommuner ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta. Översiktsplanen ska ange inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. En översiktsplan anger kommunens ställningstagande för hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Planen ska redovisa hur riksintressen och andra allmänna intressen tillgodoses. Översiktsplanen är inte juridiskt bindande men är vägledande för kommande planering och beslut som gäller mark- och vattenanvändning, till exempel vid detaljplanering, bygglov, förhandsbesked och andra tillståndsprövningar. Översiktsplanen utgör också ett underlag för kommunen i dialog med statliga myndigheter, medborgare och andra berörda.

FÖRDJUPNING AV ÖVERSIKTSPLAN (FÖP)

För områden i kommunen som behöver en mer detaljerad redovisning av ställningstaganden kan en FÖP göras. En fördjupning kan omfatta ett tematiskt område eller en geografisk del av kommunen, till exempel en tätort. En FÖP behandlar samma typ av frågor som en översiktsplan och tas fram på samma sätt. Detta dokument utgör ett vägledande planeringsunderlag för kommande detaljplanering, bygglov och övriga beslut.

FÖP I FÖRHÅLLANDE TILL ÖVERSIKTSPLANEN

FÖP Landvetter södra är en del av *Översiktsplanen för Härryda kommun, ÖP 2012* inom det avgränsande geografiska området som framgår i *markanvändningskarta*. Utanför planområdet samt för frågor som inte hanteras inom ramen för FÖP Landvetter södra gäller fortsättningsvis ÖP2012 tills den ersätts med en ny översiktsplan.

Landvetter södra är i dagsläget ett opåverkat område. När FÖP vinner laga kraft ändras således markanvändningen inom planområdet från landsbygd som det definieras i ÖP2012 till stadsbygd och grönstruktur.

PLANPROCESSEN

När ett förslag till ny översiktsplan eller FÖP har upprättats hålls samråd med medborgare, myndigheter och andra berörda. Förslaget tillgängliggörs genom att allt material finns utställt på offentliga platser som bibliotek, kommunhus och på kommunens hemsida. Efter samrådet tar kommunen ställning till de inkomna synpunkterna och besvarar dem i en samrådsredogörelse.

Planförslaget revideras och ställs ut på nytt under minst två månader. Synpunkter som kommit in vid utställningen sammanfattas och besvaras i ett särskilt utlåtande. Efter utställningen kan mindre justeringar göras innan FÖP Landvetter södra antas av kommunfullmäktige.

Om FÖP inte överklagas efter antagande vinner den laga kraft efter tre veckor.

Till höger kan ni se en översiktlig figur som visar FÖP planprocess med en preliminär tidplan.



BAKGRUND OCH UTGÅNGSPUNKTER

Sedan 2012 har det funnits tydliga utvecklingsriktningar i ÖP2012, från Landvetter centrum och söderut till det område som idag kallas för Landvetter södra. Områdets potential beskrivs som stort i och med den planerade järnvägen Göteborg-Borås. Visionen är att bygga ett hållbart samhälle från grunden, kring en station mitt i ett av Sveriges största pendlingsstråk mellan Göteborg och Borås. Idealbilden är att Landvetter södra ska bli ett stationssamhälle med eget centrum, bostäder, service, handel och mötesplatser men ändå kopplas samman med befintliga orter som Mölnlycke i väster, Landvetter i norr och Björred samt Landvetter Airport city och flygplatsen i öster.

UPPDRAG

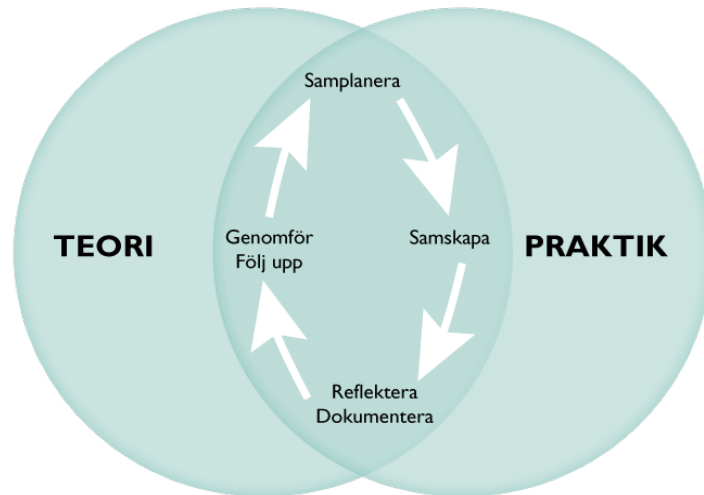
Förvaltningen fick 2016-02-29 KS § 68 i uppdrag av Kommunstyrelsen att ta fram en FÖP för Landvetter södra.

I beslutsunderlaget framgår att arbetet utgår från ÖP2012, där Landvetter södra är angivet som ett utvecklingsområde. Grunddragen för den avsedda mark- och vattenanvändningen tas fram för att möjliggöra en ändamålsenlig utbyggnad enligt kommunens övergripande ambitioner i ÖP2012, bostadsförsörjningsprogram, underlag till Sverigeförhandlingen och de inriktningsmål som kommunfullmäktige antagit. FÖP ska även tydliggöra relationerna mellan Landvetter södra och närliggande bebyggelse, Landvetter Airport City, Landvetter flygplats och Landvetter centrum.

FORSKNING OCH SAMVERKAN

Härryda kommun har, med området för Landvetter södra, medverkat i forskningsprojektet *Samskapande samhällsplanering för energieffektiva och hållbara stationssamhällen (SamSam)* under åren 2017 – 2020. Projektet har bedrivits inom forsknings- och kunskapscentret Mistra Urban Futures där forskare från KTH, Göteborgs universitet, Chalmers och Luleå Tekniska Universitet har arbetat tillsammans med tjänstemän från Västra Götalandsregionen och kommunerna Borås, Stenungsund och Härryda. Processen syftade till att utveckla kunskap om vilka fysiska egenskaper ett hållbart stationssamhälle bör ha samt vilka förutsättningar som finns för att bedriva kvalitativa planeringsprocesser. Forskningen bidrog med att utveckla kunskap, metoder och verktyg för planering samt skapande av regionala energieffektiva byggda strukturer utmed järnvägsstråk hos befintliga och nyskapade stationssamhällen.

Från Härryda kommun har både tjänstemän och politiker deltagit i forskningsprojektet, som utgjordes av flertalet olika workshops. Resultatet från SamSam har varit ett viktigt underlag till utvecklingsstrategierna för FÖP Landvetter södra.



SamSam arbetsprocess.
Källa: U. Ranhagen

UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANERINGEN

Planeringen syftar till att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktig hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer samt att mark- och vattenområden används för det eller de ändamål som de är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Företräde ska ges åt sådan användning som från allmän synpunkt medför en god hushållning med resurser.

Hur våra samhällen utformas är viktigt för att kunna nå social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. I den fysiska planeringen handlar social hållbarhet om att skapa goda livsmiljöer med tillgång till service, arbetsplatser, utbildning, kollektivtrafik, rekreationsområden, kultur, fritidsaktiviteter och mötesplatser. Livsmiljöerna ska främja vardagslivet för medborgarna och ge goda förutsättningar för social sammanhållning, integration, trygghet, rekreation och fysisk aktivitet. En långsiktigt god hushållning med mark, vatten, och naturresurser är centralt för en hållbar utveckling kopplat till fysisk planering. Att ta hänsyn till miljö- och klimataspekter innebär bland annat att utveckla strukturer som gynnar resurssnåla transporter, minimerar utsläpp av föroreningar och växthusgaser samt minskar energianvändningen. Det handlar också om att anpassa lokaliseringen av bebyggelse till klimatförändringar som kan medföra översvämningar,

ökad nederbörd, högre temperaturer och ökad risk för ras och skred. Hälsosamma livsmiljöer behöver finnas där risken för negativ påverkan från olika typer av störningar och föroreningar är liten. Hållbar ekonomi handlar i grunden om att hushålla med begränsade resurser. I den fysiska planeringen är det viktigt att skapa förutsättningar för etablering och utveckling av näringslivet. Det kan handla om att avsätta mark och planera för behövlig infrastruktur och teknisk försörjning. Bra bostäder och goda boendemiljöer är grundläggande faktorer som har betydelse för såväl tillväxten som välfärden.

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), där Härryda kommun ingår, har som mål att Göteborgsregionen ska utvecklas till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa som är attraktiv att leva och verka i samt besöka. GR har upprättat en strukturbild som utgör en överenskommelse kring en hållbar utveckling av regionen. Strukturbilden fastslår huvudstråk för regionens utveckling vilka utgör ryggraden i regionen. De ska stärkas för att alla delar ska bli långsiktigt livskraftiga. I huvudstråken ska vi tänka på att bostadsbyggande i stationsnära lägen stärker förutsättningarna för en uthållig tillväxt samt att bostadsbyggande inom en kilometer från stationslägen ger förutsättningar för att gå eller cykla till stationen. Etablering av handel, verksamheter och service i stationsnära lägen har ett större upptagningsområde än den egna orten vilket ökar tillgängligheten för alla. Landvetter södra har ett unikt läge längs ett av huvudstråken. Planerad utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås ger goda förutsättningar för ett hållbart resande med mobila och kollektiva färdmedel.

Motivet till att upprätta en FÖP för Landvetter södra är utvecklingen som området står inför med hänsyn till ny järnväg Göteborg-Borås potentiella etablering genom kommunen och den omvandling som planeras från huvudsakligen naturområden till stationssamhälle med större bebyggelseområden, service och centrumbebyggelse samt bevarande av naturvärden.



GR strukturbild. Den röda markeringen är Härryda kommun.

SYFTE, MÅL
OCH
AVGRÄNSNING

SYFTE, MÅL OCH AVGRÄNSNING

I detta kapitel beskrivs syfte, inriktningsmål samt planeringshorisont för den planerade befolkningstillväxten i Landvetter södra.

SYFTE

Syftet med FÖP är att tydliggöra kommunens långsiktiga strategi för utbyggnaden av mark- och vattenanvändningen i Landvetter södra samt att beskriva dess konsekvenser.

INRIKTNINGSMÅL

Kommunfullmäktige beslutade 2014-09-22 KF § 110 att anta följande inriktningsmål för Landvetter södra. Inriktningsmålen används som en förutsättning vid planering och utveckling av den nya staden och ligger till grund för detta arbete.

Den internationella staden

Landvetter stad har stor betydelse och väcker intresse, såväl i ett lokalt som regionalt, nationellt och internationellt perspektiv, där staden är funktionellt integrerad med Landvetter Airport City med dess utbud av handel, service och arbetsplatser och med Landvetter flygplats. Staden har en tydlig internationell karaktär.

Den innovativa staden

Landvetter stad erbjuder en flexibel och innovativ miljö och präglad av entreprenörskap. Under såväl planeringsfas, byggnation och som färdigställt samhälle utnyttjas de senaste rönen inom social och teknisk forskning samt används spjutspetsteknik inom alla samhällsbyggnadsområden, däribland energi, miljö, transport, trafik och IT.

Den mänskliga staden

Landvetter stad är ett samhälle för alla, en demokratisk, jämlik, inkluderande och uthållig stad, där kroppslig och själslig hälsa står i centrum. Staden erbjuder attraktiva omgivningar genom att bevara och förädla områdets unika miljö och karaktär. Likaså erbjuds ett brett utbud av idrott, kultur och upplevelser i en stad, där det alltid händer något.

Den moderna staden

Landvetter stad är en blandstad med en vågad arkitektur, som byggs med hög täthet, funktionsblandning och med en levande och attraktiv stadskärna med mötesplatser för alla. Staden har unika byggnader, verksamheter, etableringar och aktiviteter, med höga uppmärksamhetsvärden och är en förebild för hur ett modernt stationssamhälle ska se ut.

Illustration av Krook & Tjäder: Visionsbild för Landvetter södra utifrån inriktningsmålen



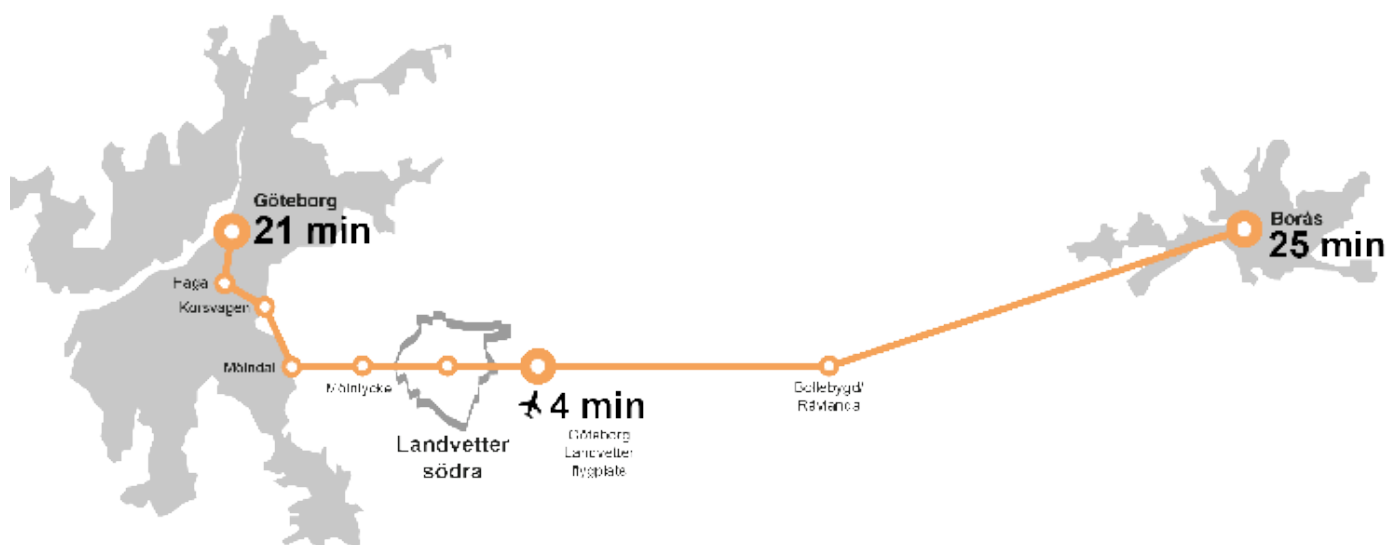
PLANERINGSHORISONT OCH BEFOLKNINGSTILLVÄXT

Planeringshorisonten för FÖP Landvetter södra, det vill säga tidsperspektiv som avses för planeringen, är satt till före och efter utbyggnad av ny järnväg Göteborg-Borås. Planeringshorisonten för efter utbyggnad av ny järnväg Göteborg-Borås visar på en utblick mot en tänkbar utveckling på längre sikt.

Utgångspunkten för planeringen är att befolkningen i Landvetter södra förväntas bli minst 25 000 invånare vid fullt utbyggt planförslag.

AVGRÄNSNING OCH LOKALISERING I REGIONEN

Den geografiska avgränsningen för FÖP utgörs i stort av utvecklingsområdet för Landvetter södra enligt ÖP2012. Avgränsningen i norr och öster har skett efter befintliga detaljplanegränser i Landvetters-Backa och Björröd, programområdet för Landvetters-Backa samt pågående detaljplanering i Skällsjöås. Planområdet är i sin helhet cirka 1 000 hektar stort. Den geografiska avgränsning framgår i *markanvändningskartan*, se karta 1. Lokalisering i regionen är det som framgår av illustrationen nedan.

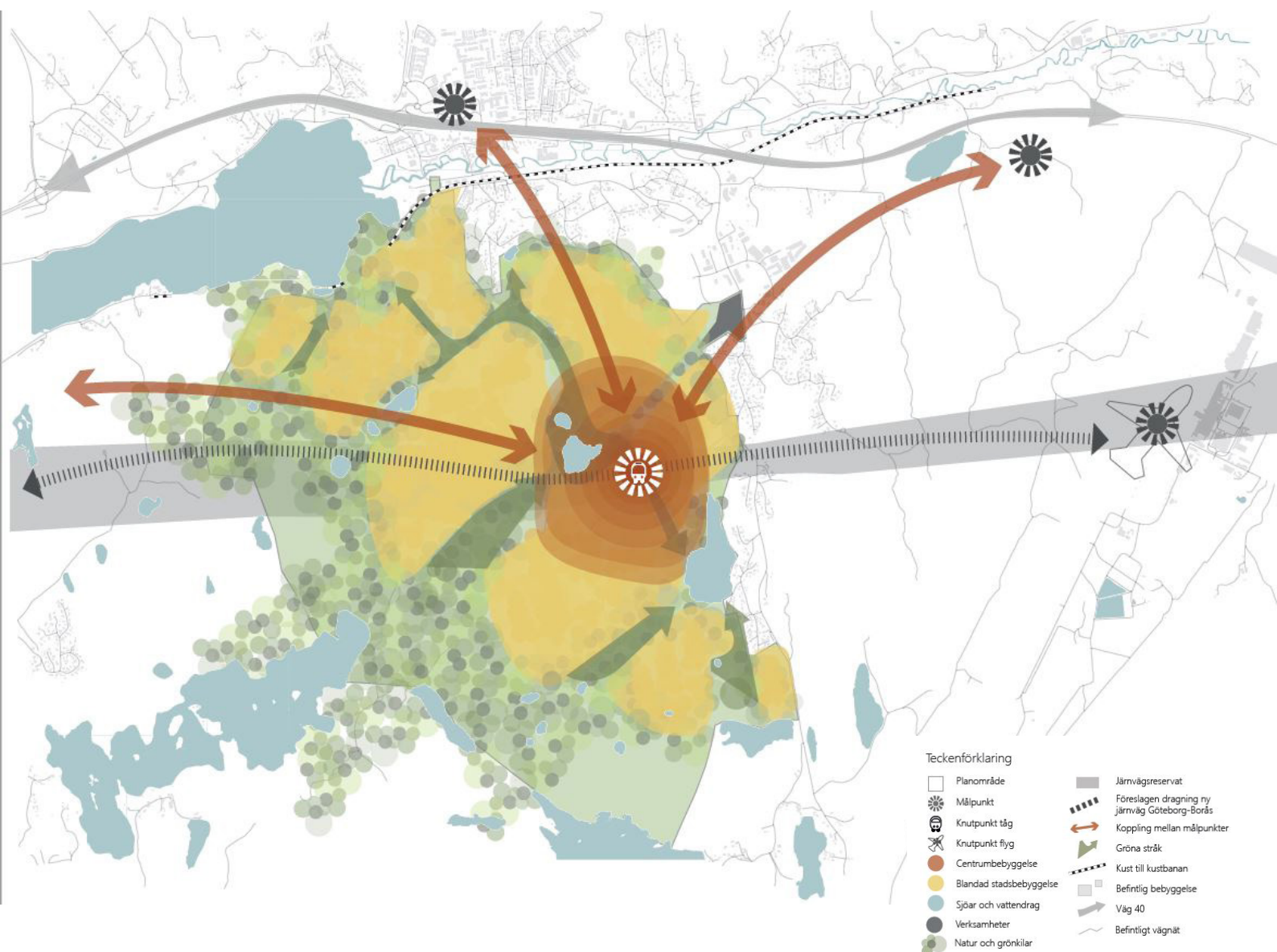


Landvetter södras placering i regionen

UTVECKLINGS- STRATEGIER

UTVECKLINGSTRATEGIER

Utvecklingsstrategin med tillhörande karta/illustration redovisar översiktligt inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av Landvetter södra. Utvecklingsstrategin ska vara vägledande vid tolkning av den fördjupande översiktsplanen. Strategin utgår från de politiska inriktningsmålen: den internationella, innovativa, mänskliga och moderna staden. Tre teman har tagits fram som ska vara vägledande och genomsyra utvecklingen av Landvetter södra; *Bebyggelsestruktur, Infrastruktur samt Grön och blå struktur.*



TEMA: BEBYGGELSESTRUKTUR

Visionen är att Landvetter södra är förebilden för hur ett modernt stationssamhälle ser ut med vågad arkitektur baserad på hållbara lösningar och anpassad till befintlig natur och landskapsbild, vilket är en viktig del i den nya stadens identitet. Staden byggs med hög täthet, funktionsblandning och med en levande och attraktiv stadskärna med mötesplatser för alla. Här finns unika byggnader, verksamheter, etableringar och aktiviteter med höga upplevelsevärden för både boende och besökare. Bebyggelsen varierar i höjd, fasadmaterial och formspråk. Staden har en tydlig internationell karaktär med starka kopplingar till Landvetter Airport City med dess utbud av handel, service och arbetsplatser och med Landvetter flygplats. Den nya staden Landvetter södra har stor betydelse och väcker intresse, såväl i ett lokalt som regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Utbyggnaden av Landvetter södra påbörjas från Landvetter i nordost i ett sammanhängande huvudstråk mot stadskärnan för att dra nytta av den framtida stationen vid järnvägen Göteborg-Borås och den nya stadens strategiska läge i regionen. För att i ett tidigt skede skapa möjlighet till god kollektivtrafik och underlag för en centrumbildning samt ett stationsläge är det av stor vikt att bebyggelsen i detta stråk är stadsmässig med hög täthet och innehåller en hög andel bostäder med handel och service i markplan. Bebyggelsetätheten är som högst i en radie av cirka 600 meter vid stationsläget där koncentrationen av service, flöden och folkliv är som störst, vilket bidrar till närhet, såväl faktisk som upplevd. Centrum kännetecknas av mångfald, täthet och funktionsblandning.

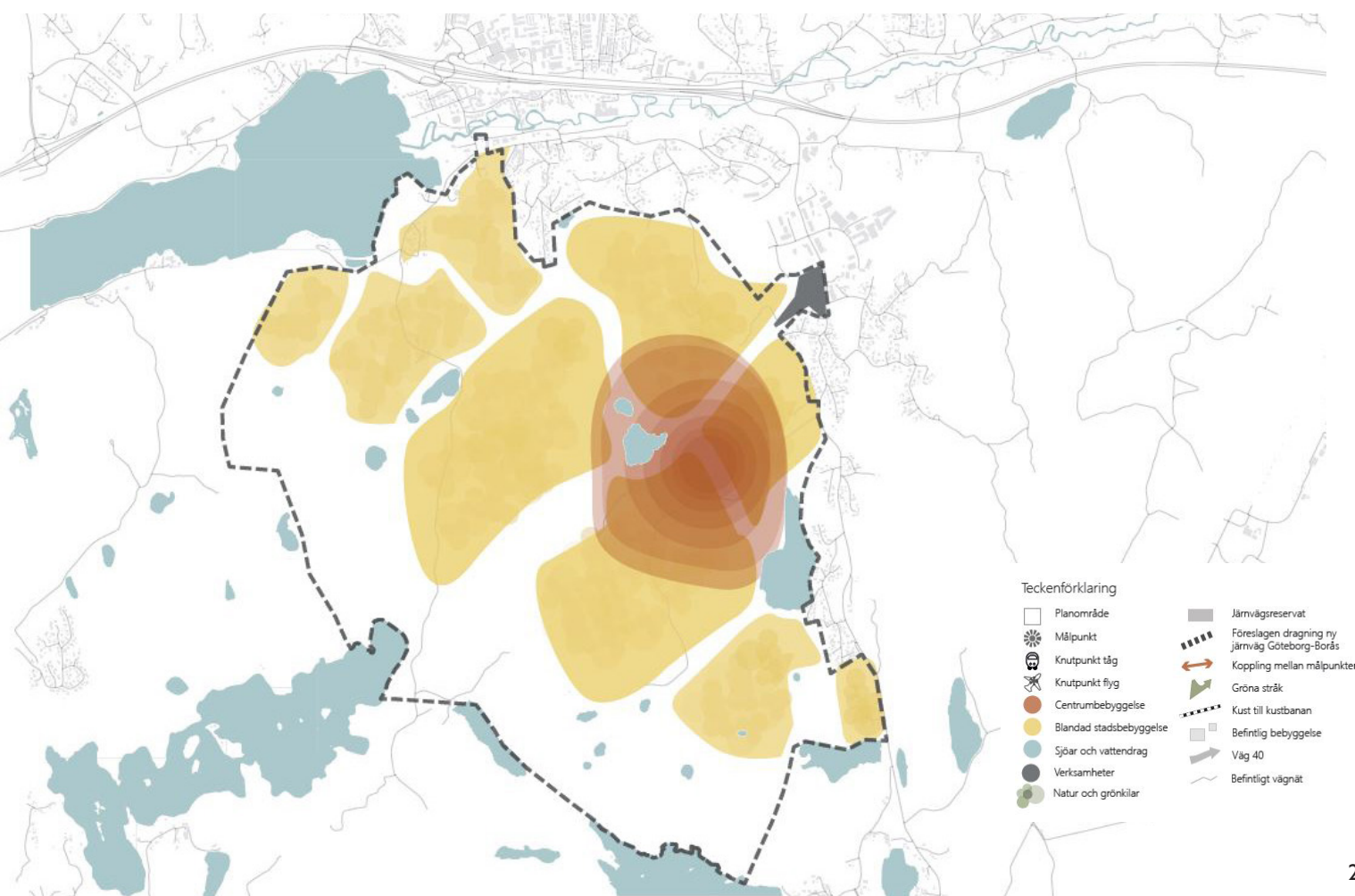
Den nya bebyggelsen bidrar till en sammanhängande bebyggelsestruktur som stärker upplevelsen av Landvetter södra som en sammanhållen ny stad. En sammanhängande bebyggelsestruktur utvecklas i samspel med gator och stråk som länkar samman de olika delarna av den nya staden. Utvecklingen främjar en stadsstruktur med blandade bebyggelseformer och funktioner som ger goda förutsättningar för en hållbar mobilitet, grundläggande infrastruktur samt kommunal och privat service.

Längs huvudstråken och vid stationen placeras besöksintensiva funktioner som torg, skolor, idrott, kultur, handel och arbetsplatser. Stråken stärker upplevelsen av den nya staden som en trygg och attraktiv plats där människor rör sig ute på gatorna. Vid stråken och målpunkterna lokaliseras ett varierat utbud av attraktiva, trygga och tillgängliga mötesplatser som ökar förutsättningarna för ett rikt folkliv.

Särskild omsorg läggs vid god gestaltning, grönska och trygghet för att öka platsernas attraktivitet och identitet. Deras utformning bidrar till igenkänning och binder samman staden. Prioriterade mötesplatser är de som riktar sig till både boende och besökare, som torg och parker. Även gatumiljöer där gående och cyklister vistas utgör en betydande del av stadens offentliga rum där människor möts.

Strategier: bebyggelsestruktur

- Arkitekturen är vågad och baseras på hållbara lösningar
- Sammanhängande tät och stadsmässig bebyggelse
- Bebyggelsen anpassas till befintlig natur och landskapsbild
- Blandade bebyggelseformer och funktioner
- Högre bebyggelsetäthet och besöksintensiva funktioner vid stationen och i huvudstråken
- Varierat utbud av attraktiva, trygga och tillgängliga mötesplatser
- Mötesplatser och offentliga rum ges särskild omsorg av god gestaltning, grönska och trygghet



TEMA: INFRASTRUKTUR

I den moderna nya staden Landvetter södra nyttjas de senaste rönerna inom social och teknisk forskning och det används spjutspetsteknik inom alla samhällsbyggnadsområden, däribland energi, miljö, transport, trafik och IT. Staden ligger i framkant med utveckling av innovativa mobilitetslösningar som exempelvis nya typer av kollektivtrafikformer, nya typer av fordon och självkörande bilar. I den moderna staden är det självklart att ta sig runt till fots, med cykel, med kollektivtrafik eller med de innovativa mobilitetslösningarna. Kombinationsresor och byten mellan olika färd sätt är enkelt och väl anpassat.

I den hållbara nya staden prioriteras kollektivtrafikens, gående och cyklisters utrymmesbehov, framkomlighet och komfort. Särskild omsorg läggs vid god gestaltning, grönska och trygghet av gatumiljöerna där gående och cyklister utgör en betydande del av stadens offentliga rum. Även gestaltning av parkeringar ska få extra uppmärksamhet eftersom det är miljöer som ofta upplevs som otrygga och mindre attraktiva. Gång- och cykelnätet är integrerat i det övergripande gatunätet och utgör en flexibel, säker och finmaskig struktur i området. Stråken vävs samman av stadens varierade utbud av attraktiva, trygga och tillgängliga mötesplatser. Det är enkelt, tryggt och säkert att ta sig fram och särskild vikt har lagts på resor till fots och med cykel ur barnens perspektiv.

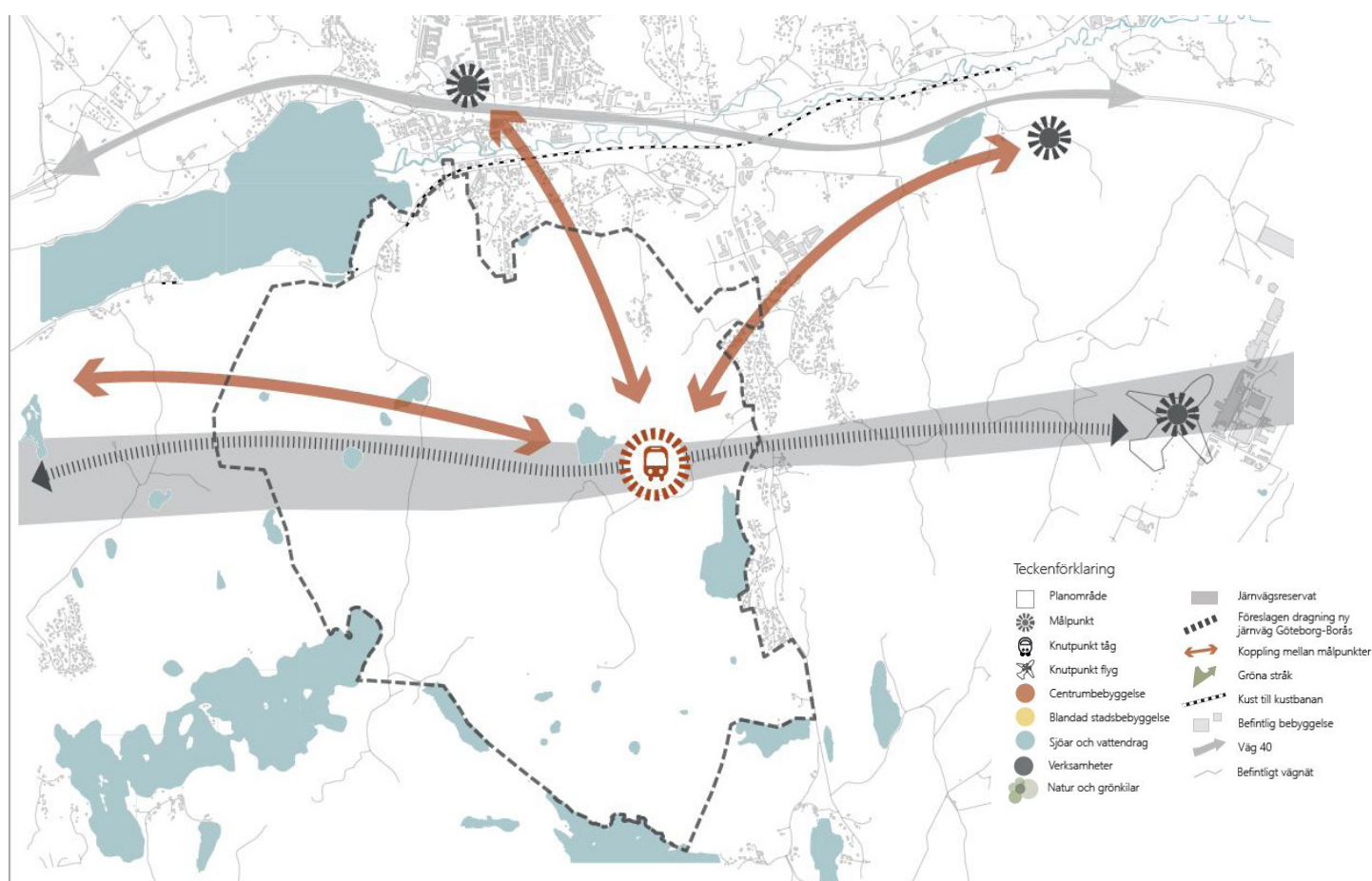
Genom centrum i en öst-västlig riktning går den nya nationella järnvägen Göteborg-Borås, framtidens höghastighetsjärnväg. Vid det tillkommande stationsläget, där restiden för pendeltåg till Landvetter flygplats är knappa 4 min, till Göteborg cirka 20 min samt till Borås cirka 25 min, ligger även ett resecentrum för bussar och övrig innovativ kollektivtrafik. För att i ett tidigt skede skapa möjlighet och underlag till god kollektivtrafik är bebyggelsen i centrum och runt stationsläget samt i huvudstråken mot Landvetter, Landvetter Airport City och Landvetter flygplats stadsmässig med hög täthet och innehåller en hög andel bostäder med handel och service i markplan. En tidig utbyggnad nära stationen och i huvudstråken ger förutsättningar för både boende, verksamma och besökare att välja kollektivtrafik som färdmedel. Kopplingen med Landvetter resecentrum i norr är god och ger en hög tillgång till övrig regional och lokal kollektivtrafik.

Trafikstrukturen är anpassad till landskapet och binder samman den nya staden med Landvetter och riksväg 40 i norr, Mölnlycke i väster och Landvetter Airport City och Landvetter flygplats i öster. Genom att fysiskt länka samman den nya staden med de befintliga orterna skapas kopplingar mellan det befintliga och det nya som stärker och kompletterar varandra.

Landvetter södra har stor betydelse och väcker intresse, såväl i ett lokalt som regionalt, nationellt och internationellt perspektiv.

Strategier: infrastruktur

- Innovativa mobilitetslösningar ska vara i framkant
- Kombinationsresor och byten mellan olika färdstätt ska vara lättillgängligt
- Kollektivtrafik, gående och cyklister ska prioriteras
- Sammanhängande, flexibelt, säkert och finmaskigt gång- och cykelväg nät
- Särskilt fokus på barnperspektivet
- Resecentrum vid stationen
- Sammanhängande trafikstruktur
- Huvudstråk mot Landvetter, Landvetter Airport City och Landvetter flygplats
- Koppling mot Mölnlycke
- Trafikstrukturen anpassas till befintlig natur och landskapsbild
- Gatumiljöer, parkeringar och offentliga rum ska ges särskild omsorg av god gestaltning, grönska och trygghet



TEMA: GRÖN OCH BLÅ STRUKTUR

Landvetter södra är den mänskliga staden där boende och besökare vistas i en demokratisk, jämlik, inkluderande och uthållig stad. Kroppslig och själslig hälsa står i centrum. Staden erbjuder attraktiva omgivningar vars unika miljö och karaktär bevarats och förädlats. Bebyggelse och trafikstruktur är anpassad till naturen och landskapsbilden, utformat omsorgsfullt och karaktäristiskt för den moderna och mänskliga staden.

I den nya staden bevaras och utvecklas ett sammanhängande nät av grön och blå infrastruktur som främjar rekreation, friluftsliv och biologisk mångfald. Det sammanhängande nätet ger människor, djur och växter möjlighet att röra sig inom staden i naturliga och naturlika miljöer. De produkter, tjänster och värden som naturen ger, så kallade ekosystemtjänster är nyckeltillgångar i utvecklingen av den mänskliga staden. Skapade entrépunkter mellan staden och den gröna och blå strukturen gör nätet attraktivt och lättillgängligt vilket ger positiva effekter på boende och besökares hälsa och välbefinnande.

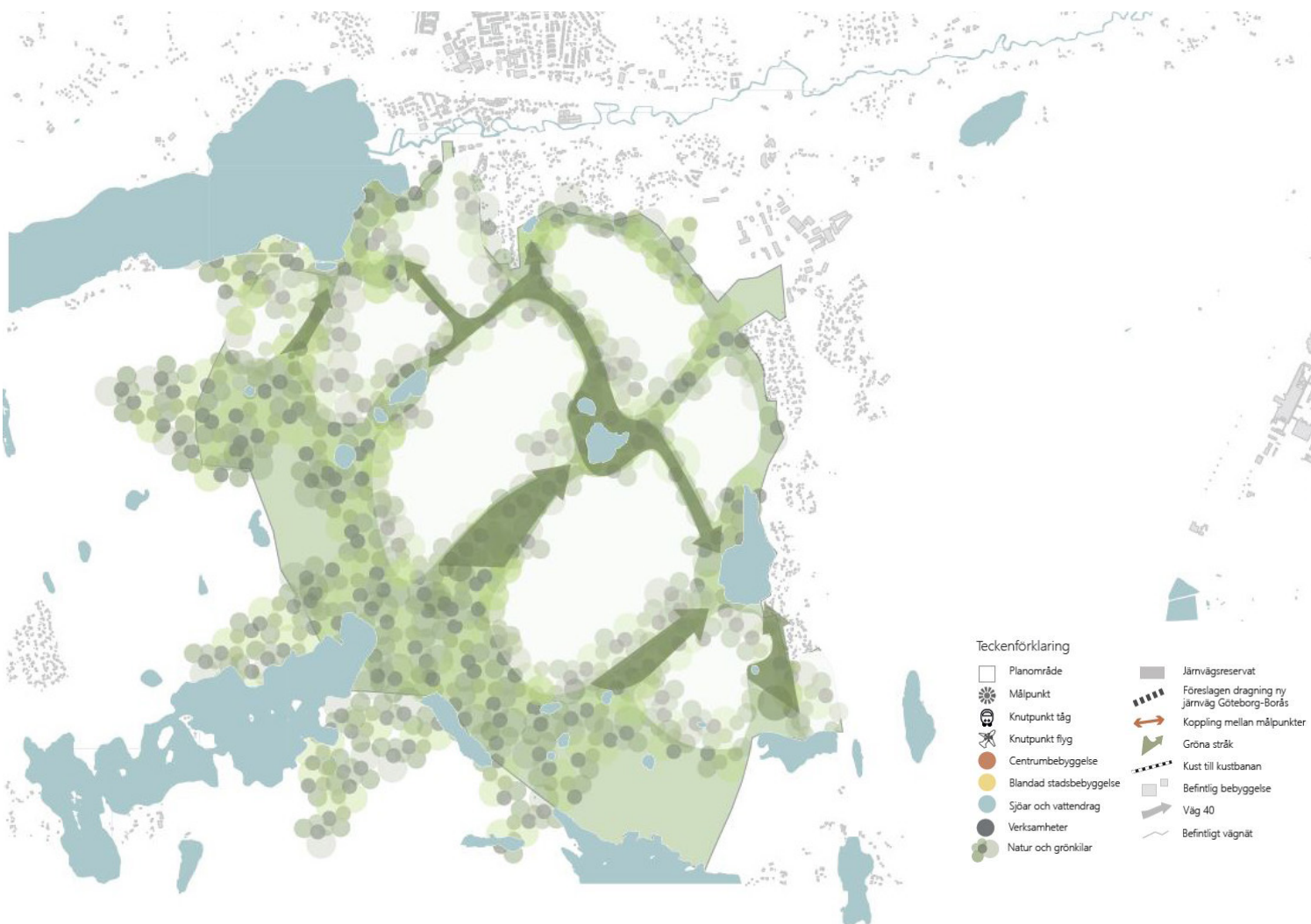
I den levande och attraktiva nya staden ges särskild omsorg vid god gestaltning, grönska och trygghet av de attraktiva, trygga och tillgängliga mötesplatser som finns utefter stadens stråk. Offentliga platser och stadsmiljöer utformas utifrån områdets gröna och blå karaktär och ges möjligheter för lek och rörelse. De kompletterar naturområdena och fungerar som identitetsskapande målpunkter. I centrum ligger stadsparken som stadens gröna och blå hjärta formad runt Lilla och Stora Ristjärnen. Den gröna infrastrukturen stärker upplevelsen av den mänskliga staden som en trygg och attraktiv plats att bo och röra sig i.

Regionens stora gröna kilar vävs samman i utbyggnaden av Landvetter södra. I norr och söder gränsar den nya staden till Yxsjöns och Gallhåls naturreservat. Utmed Landvettersjön bibehålls och utvecklas det betydelsefulla kommunala och regionala rekreationsstråk som kopplar samman naturreservaten och de gröna kilarna. Kopplingen är av stor vikt för det rörliga friluftslivet och främjandet av den biologiska mångfalden.

De gröna och blå strukturerna är en förutsättning för utformningen av stadens utveckling för att förebygga skador från skyfall, översvämning och andra effekter av klimatförändringar. Strukturen möjliggör för att skapa öppna lösningar för hantering och rening av dagvatten. Dammar och dagvattenstråk bidrar till positiva upplevelsevärden.

Strategier: grön och blå struktur

- Sammanhängande nät med grön och blå infrastruktur
- Bebyggelse och trafikstruktur anpassas till befintliga stigar, natur och landskapsbild
- Ekosystemtjänster ska vara en tillgång i samhällsutvecklingen
- Biologisk mångfald ska värnas
- Lättillgängliga entrépunkter till den gröna och blå infrastrukturen
- Mötesplatser och offentliga rum ska ges särskild omsorg av god gestaltning, grönska och trygghet
- Möjligheter för lek och rörelse
- Stadspark vid Lilla och Stora Ristjärnen
- Grön och blå koppling mellan Yxsjöns och Gallhålsans naturreservat, via Landvettersjön
- Öppen dagvattenhantering prioriteras
- Viktigt att hänsyn tas till klimatförändringar tidigt i planering och utbyggnad av området



UTBYGGNADSSTRATEGI

För att Landvetter södra ska bli en hållbar och attraktiv stad krävs en prioritering av utvecklingen. Strategin för utbyggnad innebär i första skedet en utveckling av centrumområdet norr om det framtida stationsläget från två huvudstråk utifrån Landvetter i norr samt Landvetter Airport City och Landvetter flygplats i nordost. På så sätt kan en välfungerande och sammanhållen stadskärna och huvudstråk utvecklas i ett första skede. Centrum och huvudstråken ska ges en högre bebyggelsetäthet för att skapa förutsättningar för ett rikt och välfungerande stadsliv. För hela planområdet gäller att bebyggelsen ska vara sammanhängande, tät, blandad och stadsmässig. I följande detaljplanering ska utformning av stadens utbyggnad i angränsning till den gröna och blåa infrastrukturen ske med stor hänsyn. Det är viktigt att tidigt planera och skapa förutsättningar för områdets grundläggande funktioner. Parallellt med byggnation av huvudstråk och norra delen av centrumområdet behöver även utveckling och tillgängliggörande av natur och offentliga rum ske samt utbyggnad av infrastruktur, såsom gång- och cykelstråk, vägar, dagvattenhantering, vatten- och avlopp med mera. Kollektivtrafik, resecentrum och kommunal service behöver finnas tidigt för att boende och besökare ska kunna välja ett hållbart resesätt i vardagen.

En central fråga för utbyggnaden av Landvetter södra är påverkan från högspänningsledningen som går genom området. Det är viktigt att tidigt utreda och begära tillstånd för markförläggning alternativt flytt av ledningen.

Utbyggnaden av Landvetter södra sker i två tidshorisonter: före och efter utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås. Utvecklingen före järnväg Göteborg-Borås utbyggnad är oberoende av järnvägsutbyggnaden och har en tydlig koppling till befintlig bebyggelse i Landvetter. Tidplan för utredning och utveckling av järnväg Göteborg-Borås ligger på nationell nivå.

Före järnväg Göteborg - Borås

I dagsläget saknas en tidplan och investeringsbudget för järnväg Göteborg-Borås. Härryda kommun avser att påbörja utbyggnaden av Landvetter södra från norr och nordost, där denna fördjupade översiktsplan länkas samman med Landvetter samt Landvetter Airport City och Landvetter flygplats. På så vis kan Landvetter södras utbyggnad, attraktivitet och tillgänglighet säkras oavsett tidplan för järnväg Göteborg-Borås.

Ett resecentrum för övrig kollektivtrafik än tåg etableras i en första fas, innan ett framtida stationsläge utmed järnväg Göteborg-Borås kan säkras.

Etableringen av resecentrumet sker norr om reservatet för banan i en punkt där de två huvudstråken från Landvetter samt Landvetter Airport City och Landvetter flygplats möts.

Efter järnväg Göteborg - Borås

När järnväg Göteborg-Borås är etablerad avser Härryda kommun att bygga ett stationsläge för tågstopp i Landvetter södra. Tillsammans med det tidigare utvecklade resecentrumet möjliggör det bättre pendlingsmöjligheter och stärker de lokala, regionala och internationella kopplingarna med staden.

Efter utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås och det nya stationsläget har byggts kan en vidare utbyggnad av Landvetter södra ske söderut och den fördjupade översiktsplanens intentioner kan fullföljas.

Utbyggnadsstrategi: övergripande

- Bebyggelsen ska vara sammanhängande, tät, blandad och stadsmässig
- Sammanhängande nät med grön och blå infrastruktur
- Bebyggelse och trafikstruktur anpassas till befintlig natur och landskapsbild
- Markförläggning eller flytt av högspänningsledning är en central fråga för områdets utveckling
- Utveckling och tillgängliggörande av natur, offentliga rum, utbyggnad av infrastruktur, kommunal service samt möjliggörande för kollektivtrafik och resecentrum behöver ske tidigt och parallellt med utbyggnaden av området

Utbyggnadsstrategi: före järnväg Göteborg - Borås

- Utbyggnad påbörjas norr om järnvägskorridoren för järnväg Göteborg-Borås i anslutning till befintlig bebyggelse i Landvetter
- Norra delen av centrum och de två huvudstråken mellan centrumområdet och Landvetter samt Landvetter Airport City och Landvetter flygplats är prioriterade områden för planläggning och utbyggnad
- Utanför centrum och huvudstråk utvecklas en blandad stadsbebyggelse

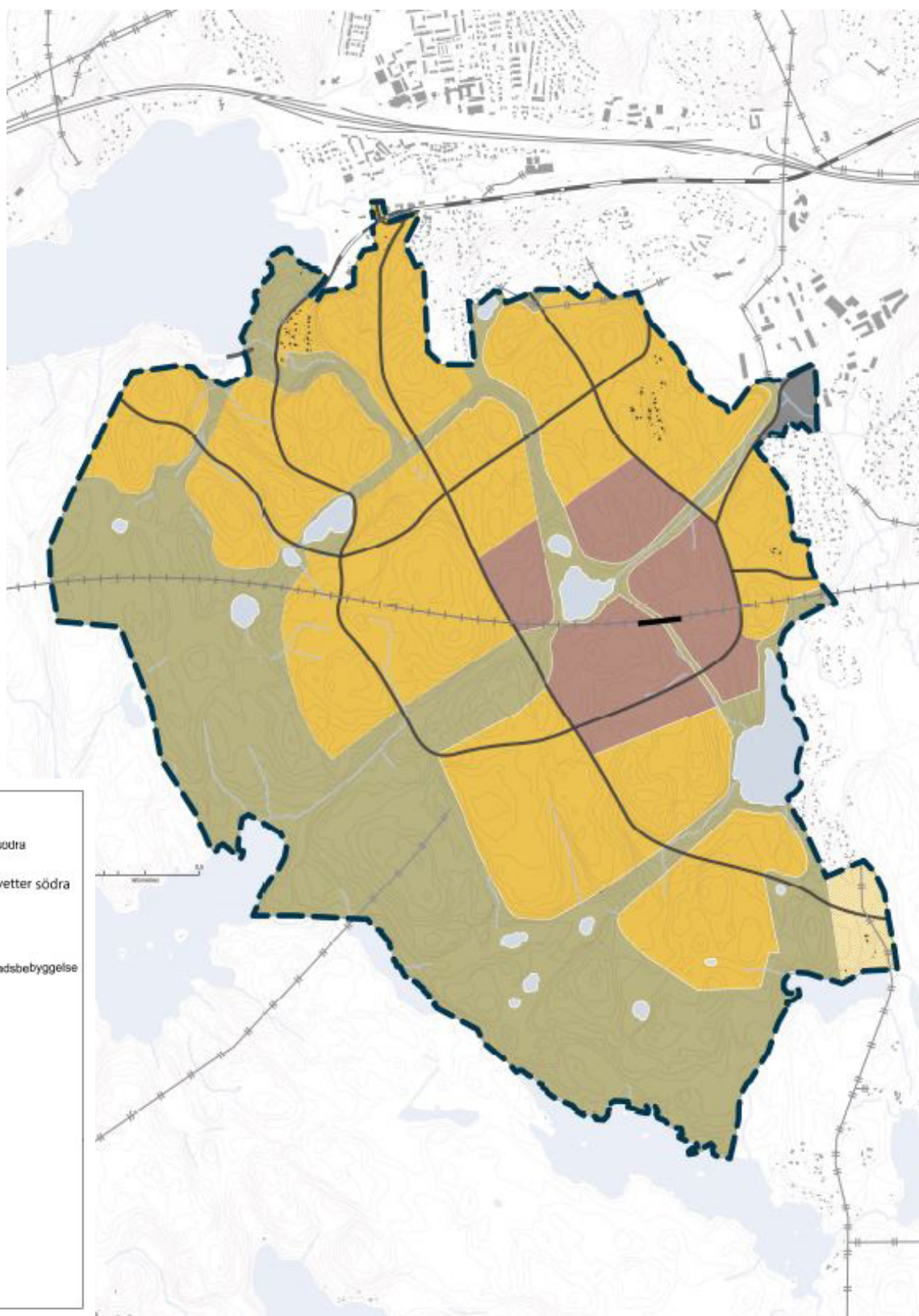
Utbyggnadsstrategi: efter järnväg Göteborg - Borås

- Stationsläge anläggs utmed järnväg Göteborg-Borås
- Centrum utvidgas till södra sidan om stationsläget
- Blandad stadsbebyggelse utvidgas sammanhängande från centrum och söder ut

ANVÄNDNING AV
MARK- OCH
VATTENOMRÅDEN

ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN

I detta kapitel ska grundragen för mark- och vattenanvändningen samt utbyggnadsstrategin för Landvetter Södra beskrivas. I en fördjupad översiktsplan ska områdesanvändningen preciseras.



ALLMÄNNA RIKTLINJER SOM GÄLLER FÖR HELA PLAN-OMRÅDET

Riktlinjer som redovisas i detta avsnitt är både de allmänna riktlinjer som gäller inom hela FÖP-området samt områdesvisa riktlinjer som gäller för de olika markanvändningarna på markanvändningskartan. Riktlinjer behandlar sakfrågor där övriga styrdokument inom kommunen eller annan lagstiftning inte är tillräckliga för att uppnå målformuleringen i planförslaget. Preciseringar och undantag av riktlinjerna förekommer under de områdesvisa riktlinjerna. Riktlinjerna redovisas uppdelat ämnesvis för att underlätta för läsaren. På grund av vissa riktlinjers generella karaktär är dock uppdelningen inte alltid självklar. Läsaren måste därför vara uppmärksam på att riktlinjer av betydelse för ett ämnesområde kan förekomma även under andra rubriker.

Syftet med riktlinjer är att visa hur målsättningar inom området kan uppnås. Riktlinjer ska effektivisera och underlätta kommande planering, ge stöd för olika prövningar om byggande eller etableringar.

Krav på planläggning

Tillkommande byggnation inom FÖP-området ska prövas genom planläggning. Syftet med detta är att mark som tas i anspråk ska vara lämplig för det valda ändamålet och avvägningar mellan olika intressen kan lämpligast göras genom planläggning. Inom vissa områden där det är uppenbart att konflikter inte finns eller inom mindre avgränsade områden kan markens lämplighet för den aktuella användningen prövas istället genom förhandsbesked eller bygglov. Vid planläggning av mark i huvudstråken, centrum och av områden som är av betydande intresse för allmänheten eller i övrigt av stor betydelse bör gestaltungsprogram tas fram.

Huvudmannaskap för allmän platsmark

Där kommunen anser att allmänhetens tillträde till ett område, plats eller anläggning är viktigt att säkerställa ska kommunen vara huvudman för de allmänna platserna. Om det finns särskilda skäl för att ha enskilt huvudmannaskap kan kommunen bestämma detta i kommande planläggning. Ska en allmän plats ha enskilt huvudmannaskap behöver kommunen motivera de särskilda skälen och det ska tydligt framgå vilka avvägningar som gjorts samt vad huvudmannaskapet innebär för dem som blir berörda.

Bebyggelsens skala, placering och innehåll

Bebyggelsens placering ska anpassas till den befintliga topografin med hänsyn till landskapet. Utblickar och kopplingar mot de värdefulla vatten-, park- och naturområden ska tillvaratas och utvecklas. Bebyggelsen ska karaktäriseras av variation i uttryck och skala och vara sammanhängande, blandad och tät med god tillgänglighet. En stadsmässig karaktär uppnås genom medveten placering av byggnader i förhållande till gaturummet. Inom centrum och i huvudstråken där allmänheten kommer att röra sig säkerställs aktiva bottenvåningar med handel och aktiviteter. Samnyttjande av lokaler, utemiljöer och parkeringsplatser eftersträvas. Bebyggelsens struktur ska möjliggöra för ett varierat utbud av attraktiva, trygga och tillgängliga mötesplatser.

Möjlighet att bygga högre byggnader prövas med hänsyn till hur stads- och landskapsbilden påverkas. Viktiga stråk och tongivande platser kan markeras genom högre eller till omgivningen kontrasterande bebyggelse.

Arkitektur och gestaltning

Arkitekturen ska föregås av hållbara lösningar som bidrar och stärker stadens identitet och attraktivitet. Gestaltning av bebyggelse och offentliga rum ska genom medveten belysning, konst, möblering av det offentliga rummet och inslag av grönska och vatten bidra till trygga, tillgängliga och attraktiva vistelsemiljöer. Särskild hänsyn ska tas till barns förutsättningar. Bebyggelse i anknytning till offentliga rum och viktiga stråk ska utformas med öppna och inbjudande bottenvåningar som bidrar till aktivitet och vistelse. Stadspark, torg, övriga offentliga rum och trafikmiljöer ska gestaltas omsorgsfullt. Utformningen av parkeringsanläggningar ska bidra till attraktiva och trygga miljöer.

Teknisk infrastruktur

Områden ska utformas så att tillgänglighet och en god kommunal service kan upprätthållas. Behov av anläggningar för elektronisk kommunikation ska beaktas och förberedelser för att underlätta utbyggnad genomföras. Områden utformas för att hållbara och innovativa lösningar ska kunna användas för alla tekniska anläggningar. Möjlighet att ta till vara solenergi eller andra framtida förnybara energikällor beaktas vid byggnadernas placering. Ytor ska avsättas för fördröjning och rening av dagvatten. Multifunktionella och öppna lösningar som integreras med bebyggelsen ska eftersträvas. Hänsyn ska tas till områden med risk för vattensamlingar och större dagvattenstråk och dessa ska på ett naturligt sätt integreras med omgivningen.

Mark reserveras för utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås med ett stationsläge. Övrig infrastruktur ska på ett tydligt sätt kopplas till stationen så att ett sömlöst resande kan erbjudas resenärerna, det vill säga en resa med flera färdmedel där bytet mellan färdmedlen inte upplevs som ett hinder. Gator i området ska utformas för att vara attraktiva och trygga för cyklister, fotgängare och resande med kollektivtrafik. En förutsättning för områdets hållbara utveckling är att möjligheten för kollektivtrafikförsörjning säkras redan i tidigt skede. För att fler ska välja kollektivtrafik istället för egen bil behöver kollektivtrafiken vara snabb, bekväm och tillgänglig. Innovativa trafiklösningar ska eftersträvas. Gång- och cykelnät ska vara en integrerad del i det övergripande gatunätet och utgöra en flexibel, säker och finmaskig struktur i området. Gena cykelstråk planeras till besöksintensiva målpunkter samt stationsområdet.

Parkering ska utformas så att mark och resurser används så effektivt som möjligt. Gemensamma parkeringsanläggningar i strategiska lägen vid huvdgator ska skapa förutsättningar för att minska bilkörning inom staden. Cykelparkering ska prioriteras och laddning av elfordon ska möjliggöras. Utformningen av parkeringsanläggningar ska bidra till attraktiva och trygga miljöer.

Hänsyn

Värdefulla naturmiljöer ska värnas. Bebyggelsestrukturen ska möjliggöra att sammanhängande natur- och vattenstråk med god tillgänglighet kan skapas inom staden. Framkomlighet för allmänheten genom bebyggelsen till natur- och rekreationsområden ska säkerställas. Möjligheten att skapa nya och ta till vara befintliga ekosystemtjänster ska beaktas.

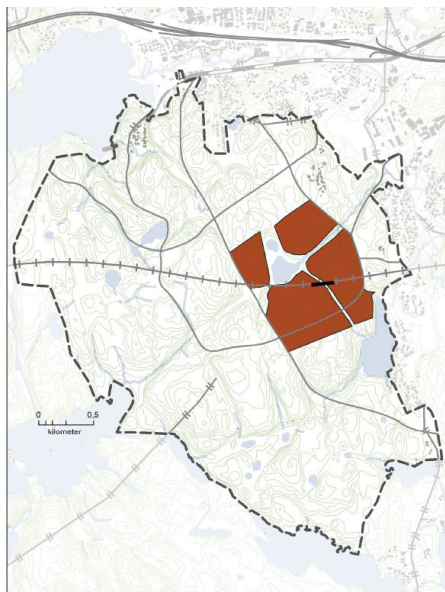
Skydd

Vid planering och byggnation i närheten av transportled samt järnväg Göteborg-Borås ska särskild hänsyn tas till buller, risk, vibrationer och luftföroreningar. Detaljerade utredningar ska genomföras.

Det ska utredas om det är möjligt att i närhet till planerad järnväg Göteborg-Borås placera lämplig bebyggelse som i sig kan fungera som bullerskydd mot omgivningen och bakomvarande stadsbebyggelse.

OMRÅDESVISA RIKTLINJER

De områdesvisa riktlinjerna redovisar hur mark- och vattenområden ska användas. Redovisningen utgår från kartan för Användning av mark- och vattenområden. Varje typ av markanvändning som redovisas i kartan beskrivs här och för varje område finns riktlinjer för kommande planering. Riktlinjerna tar upp särskilt viktiga frågor att beakta i kommande planering.



Centrumbebyggelse

Centrum i Landvetter södra koncentreras runt resecentrum och framtida stationsläge vid järnväg Göteborg-Borås. En tät bebyggelse med blandning av bostäder, kommersiell och offentlig service, arbetsplatser samt attraktiva och tillgängliga offentliga rum med inslag av grönska ska möjliggöras. Entréer ska finnas placerade mot gatan och bottenvåningarna ska vara öppna och inbjudande för att skapa ett centrum som upplevs tryggt och levande dygnet alla timmar. Inom centrum ska minst ett torg säkerställas i anslutning till resecentrum och stationsläget samt en stadspark anläggas runt Lilla och Stora Ristjärnen. Utformning av torg och stadspark ska ge förutsättningar för ett aktivt stadsliv med tydliga kopplingar till centrumbebyggelsen och viktiga stråk. Stadspark, torg, övriga offentliga rum och trafikrum, däribland parkeringsytor, gestaltas särskilt omsorgsfullt med tanke på grönska, trygghet och effekter av klimatförändring.

För att möjliggöra stationsnära bebyggelse behöver byggnaderna nära den kommande järnvägen Göteborg-Borås och stationsläget utformas som ett skydd för bakomvarande bebyggelse. Bebyggelse i sluten kvartersstruktur kan säkerställa lämplig boende- och vistelsemiljö ur bullerhänsyn då innegården kan bilda en tyst sida. Bebyggelsen närmast järnväg Göteborg-Borås och stationsområdet ska utformas som en identitetsskapande entré för förbipasserande och tillresande.

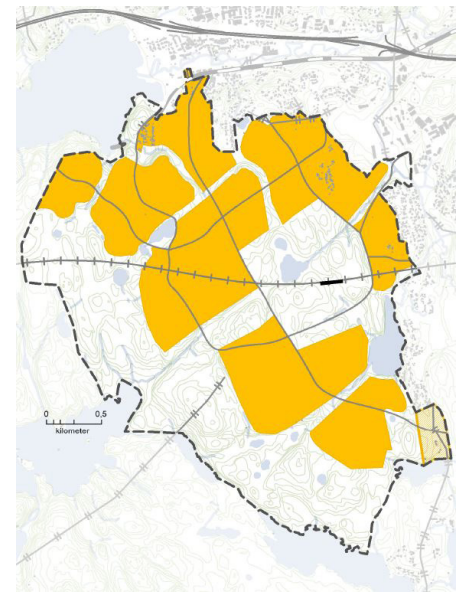
Riktlinjer för kommande planering inom område för centrumbebyggelse

- Ett resecentrum ska möjliggöras norr om ett framtida stationsläge
- Bebyggelse med variation i höjd och skala ska möjliggöras
- Högre byggnader som kan bilda landmärke kan prövas vid viktiga torg/platser, noder, resecentrum eller stationen.

- Entréer ska placeras utmed gatan för att bidra till en koncentration av aktivitet och rörelse i området Lokaler ska finnas i byggnaders bottenplan vid torg och aktiva stråk där allmänheten rör sig frekvent
- En stadspark ska anläggas runt Lilla och Stora Ristjärnen
- Ett torg ska anläggas i anslutning till resecentrum och stationsläget

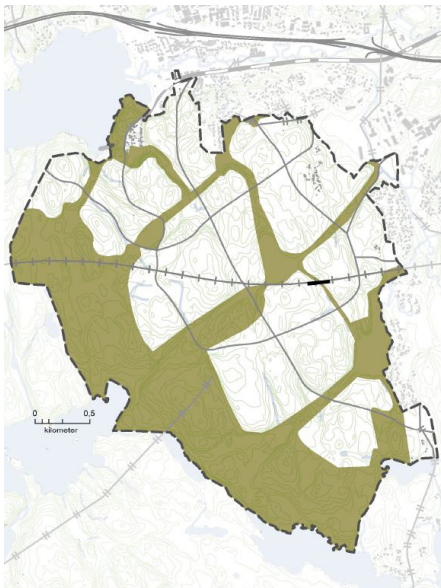
Blandad stadsbebyggelse

Bebyggelsen ska vara varierad avseende funktion, utformning och upplåtelseform. Området ska innehålla väl tilltagna grönområden för rekreation, dagvattenhantering och bevarande av särskilt värdefull natur. Trygga och tydliga kopplingar till centrum samt till Landvetter i norr, Mölnlycke i väst och Landvetter Airport city och Landvetter flygplats i nordost ska säkras. En högre bebyggelsestäthet ska eftersträvas i dessa huvudstråk och i andra strategiska lägen där även förskolor och skolor samt övrig service ska möjliggöras. I samband med planläggning ska särskilt beaktas hur den nya bebyggelsen ansluter till befintlig bebyggelse i Landvetter och Björrod samt mot den gröna och blå infrastrukturen med höga naturvärden. Det finns stora möjligheter att skapa karaktäristiska utemiljöer vilka ska gestaltas särskilt omsorgsfullt med tanke på grönska, trygghet och effekter av klimatförändring.



Riktlinjer för kommande planering inom område för blandad stadsbebyggelse

- God tillgänglighet och gröna och blå stråk ska säkerställas till de rika naturområdena i söder och sydväst
- I samband med planläggning ska särskilt beaktas hur den nya bebyggelsen ansluter till befintlig bebyggelse i Landvetter och Björrod
- Bebyggelse med variation i höjd och skala ska möjliggöras.
- Högre byggnader som kan bilda landmärke kan prövas längs huvudstråk och i strategiska lägen.
- Möjlighet till ny framtida väganslutning västerut mot Mölnlycke ska säkerställas
- Möjlighet till ny framtida väganslutning österut mot Landvetter Airport city och Landvetter flygplats ska säkerställas



Natur och gröna kilar

I södra och västra delen av Landvetter södra är markanvändningen sammanhängande grönområde och gröna och blå stråk. Här finns det betydelsefulla naturvärden. Landskapet i Landvetter södra har fått sin form i samband med inlandsisens rörelse. Bergets terrängform lägger grunden för landskapets starka riktningar, vilka förstärks av de blå vattenstråken i dalgångarna. Terrängformen är ett av områdets kärnvärden och höjderna ger sjölandskapet dess inramning och riktning. Sjöarna och vattendragen bidrar starkt till landskapets identitet och värden. Högsta belägna området är Ristjärnområdet där Lilla och Stor Ristjärn kan beskrivas som områdets hjärta. Här finns områdets mest attraktiva vyer. Den mest attraktiva naturen som till största delen är opåverkad av rationellt skogsbruk finns i de sydvästliga delarna av området. I ett stort sammanhängande område runt Yxsjön återfinns den rofyllda, orörda och vilda växtligheten. Dessa naturområden samt gröna och blå stråk ska bidra till biologisk mångfald och ge möjligheter till rekreation som bidrar till god hälsa. Inom användningsområdet finns det möjligheter att utveckla besöksnäringen, tätortsnära natur- och rekreationsområden samt friluftrelaterade åtgärder som exempelvis tillgänglighetsanpassning av delar av det sammanhängande natur- och rekreationsområdet. För att öka tillgängligheten till de värdefulla natur- och rekreationsområdena för såväl de som bor och verkar i Landvetter södra som för besökande och regionen i stort ska tydliga stråk skapas till anordnade platser som kan fungera som entréer till naturmarken. De höga naturvärdena ska värnas. Deras upplevelsevärden och goda förutsättningar för rekreation blir viktiga i utbyggnaden av Landvetter södra. Lilla och Stora Ristjärnen med omgivningar ska utvecklas som stadspark i de centrala delarna av Landvetter södra.

Riktlinjer för kommande planering inom område för natur och gröna kilar

- En stadspark ska anläggas runt Lilla och Stora Ristjärnen.
- Inom området för Natur och gröna kilar ska ingen ny bebyggelse medges med undantag för anläggningar avseende rekreation och friluftsliv.
- Tillgänglighet till natur- och rekreationsområden ska säkerställas.
- I områden med särskilt värdefull natur och starka rekreationsintressen som inte går att kombinera ska naturvärdet gå före.

Verksamheter

I nordost mot Björröd och Landvetter Airport City går ett befintligt verksamhetsstråk. Avsikten är att Landvetter södras verksamheter ska kopplas samman med verksamheterna på Landvetter Airport City för att öka tillgängligheten mellan områdena.

Riktlinjer för kommande planering inom område för verksamheter

- Detaljhandel, kontor, besöksintensiva verksamheter samt mindre, för omgivningen icke störande, verksamheter ska i första hand placeras inom centrumområde och inom område för blandad stadsbebyggelse. I undantagsfall och om det är välmotiverat kan de även medges inom detta verksamhetsområde.
- Verksamheter som kan innebära stora störningar eller risker för omgivningen ska inte medges.



Utblick efter utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås

Korridoren för järnväg Göteborg-Borås breder ut sig centralt i östvästlig riktning genom planområdet för Landvetter södra. På längre sikt efter utbyggnad av järnväg Göteborg-Borås kan Landvetter södra expandera söderut. Fortsatt exploatering syftar till att skapa en sammanhängande bebyggelse där tillkommande infrastruktur och stationsområde kan nyttjas så effektivt som möjligt.

Under framtagande av detta dokument har planeringsförutsättningarna för järnvägen utgått från riksintresset för planerad kommunikationsanläggning för sträckan Mölnlycke – Rävlanda/Bollebygd. Riksintresset utgår från den järnvägsutredning som tidigare genomförts och fattats beslut om. Arbetet är nu pågående hos Trafikverket igen och under våren 2020 kommer nya lokaliseringförslag att börja samrådats med berörda parter.

Riktlinjer för kommande planering inom område utbyggnad efter järnväg Göteborg-Borås

- Området ska bevaras som naturmark tills vidare eller tills området bedöms lämpligt för bebyggelseutveckling

AVVÄGNINGAR MELLAN ALLMÄNNA INTRESSEN

Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen tänker ta hänsyn till allmänna intressen vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. De allmänna intressena styrs genom plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB). I redovisningen av allmänna intressen ska områden av riksintressen särskilt anges. Kravet på redovisning av de allmänna intressena innebär att kommunen preciserar vilka intressen som ska tillgodoses, var de ligger, hur de avgränsas samt avgör vilket intresse som ska gälla om det råder konflikt mellan dem, så kallad avvägning. I översiktsplanen anges vilken hänsyn som ska tas, till exempel när det gäller natur- och kulturvärden. Nationella och regionala mål kan användas för att avgränsa och konkretisera de allmänna intressena.

I detta avsnitt redovisas de enligt kommunen mest betydelsefulla avvägningar mellan allmänna intressen som berörs av planförslaget. Avvägningar gällande riksintressen har särskilt belysts. Möjligheter till etablering av en ny järnväg Göteborg-Borås samt planering av en ny stad för minst 25 000 invånare i anslutning till den nya järnvägen väger tungt.

Riksintresse kommunikationer - väg, järnväg och luftfart

Väg 40 ligger norr om planområdet och ingår i det nationella stamvägnätet som är av särskild nationell betydelse. Planering och etablering av en ny stad Landvetter södra innebär ökad belastning på väg 40. Inga nya anslutningar föreslås utan befintliga mot (Björrodsmotet och Landvettermotet) används som tillfarter till staden. Den nya staden Landvetter södra ska vara en stad med bland annat innovativa trafiklösningar i syfte att ta till vara teknikens utveckling och därmed främja kommunikationer med kollektivtrafik, med cykel och till fots. En station planeras vid ny järnväg Göteborg-Borås vilket underlättar och ger goda förutsättningar till minskat bilberoende. Kommunen bedömer att planförslagets genomförande inte kommer att skada riksintresset. Trafikflödena vid trafikplatserna Björrodsmotet och Landvettermotet kan komma att överstiga kapaciteten vilket behöver bevakas. Mer detaljerade studier krävs för att utreda hur mycket mer trafik som trafikplatserna klarar av att hantera.

Järnvägen Kust till kustbanan ligger norr om planområdet och är av interregional betydelse. Inga nya plankorsningar med banan föreslås i planförslaget. Det finns behov att i samråd med Trafikverket utreda detta vidare i kommande arbete/planering. Genomförande av planförslaget bedöms inte påverka banan negativt.

Utifrån en genomförd järnvägsutredning har beslut om en korridor för ny järnväg Göteborg-Borås fattats och korridoren utgör riksintresset. Planförslaget tar hänsyn till och utgår ifrån den föreslagna korridoren. Utbyggnaden av Landvetter södra sker i två tidshorisonter: före och efter utbyggnad av den nya järnvägen. Utvecklingen före järnvägens etablering är oberoende av järnvägsutbyggnaden och har en tydlig koppling till befintlig bebyggelse i Landvetter. Utbyggnad är på tillräcklig stort avstånd från järnvägskorridoren och bedöms inte äventyra den nya järnvägens etablering. Utbyggnaden efter järnvägens etablering är anpassad till järnvägens ianspråktagande av mark och innebär även etablering av en station. Byggande av en ny järnväg innebär att naturmark tas i anspråk. Vid avvägning mellan anspråkstagande av naturmark eller andra allmänna intressen väger järnvägens etablering tyngre.

Göteborg/Landvetter flygplats är huvudflygplats i Göteborgsregion. Flygplatsen ligger öster om planområdet. Planering av Landvetter södra kommer att stärka flygplatsen utifrån möjligheter att snabbt ta sig till flygplatsen med tåg. Planförslaget tar hänsyn till flygplatsens buller- och höjdbegränsningar. Kommunens bedömning är att etablering av Landvetter södra inte kommer att ha negativ inverkan på flygplatsen. Vid avvägning mellan intressen att bygga en ny stad och flygplatsens möjlighet att finnas och utvecklas väger flygplatsens intressen tyngre.

Planområdet omfattas av riksintresset för totalförsvaret. Det innebär att ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarmakten. Kommunens bedömning är att prövning för byggnader i enlighet med Försvarmaktens riktlinjer kommer att följas och vid avvägning mellan olika intressen väger försvarmaktens intressen tyngst.

Riksintresse för energidistribution

Den 400 kv-luftledning mellan Stenkullen och Lindome omfattas av riksintresse för energi och är av nationellt intresse. Planförslaget innebär att delar av kraftledningen behöver grävas ner. Detta för att möjliggöra en ändamålsenlig och hållbar resurshushållning med mark. Kommunens bedömning är att etablering av tät, hållbar, sammanhållen stad väger tyngre än vikten av att ha en luftburen kraftledning.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. I Landvetter södra omfattas följande fyra sjöar och tjärn av strandskydd: Stora Ristjärn, Lilla Ristjärn, Skällsjön samt Abborrtjärn. I anslutning till Stora och Lilla Ristjärn föreslås i planförslaget en stadspark som kopplar ihop flera gröna stråk inom planområdet. Detta område bildar även den nya stadens centrum. I stadsparken föreslås finnas möjlighet till bryggor och andra anläggningar som nyttjas av allmänheten. I kommande detaljplaner utreds vidare om delar av strandskyddet kan upphävas med hänsyn till goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Exploatering innebär även att stränder och vattennära områden blir mer tillgängliga vilket är ett viktigt allmänt intresse.

Vid avvägning mellan strandskydd och möjligheter att skapa en välfungerande, attraktiv och hållbar stad bedömer kommunen att stadsutveckling väger tyngre. Marken runt Skällsjön och Abborrtjärn föreslås i planförslaget vara gröna områden som ingår i gröna stråk och bedöms inte påverka strandskyddet negativt.

Bostadsbyggande

Nästan hela planområdet är idag obebyggt och består huvudsakligen av skogsmark. Planering och byggande av en ny stad innebär att naturmark tas i anspråk för bebyggelse och för ny järnväg Göteborg-Borås. Stationsnära utbyggnad och planering av centrumbebyggelse i anslutning till den nya stationen och i stråken mellan Mölnlycke-Landvetter-Landvetter Airport City och Landvetter flygplatsen samt möjlighet till sammanhängande bebyggelsestruktur har prioriterats för att ge förutsättningar för ökat kollektivtrafikresande, effektivt nyttjande av marken och god hushållning med resurser. Det stationsnära läget i en stark tillväxtregion gör att det allmänna intresset för byggnation av bostäder bedöms som mycket stort. En blandad och tät stationsnära bebyggelse ger förutsättningar för fler att ta del av den service som kan utvecklas. De mest värdefulla naturområden undantas från exploatering. Kommunens bedömning är att vid avvägning mellan bevarande av skogsmark och möjligheter till en hållbar bebyggelseutveckling som bidrar till den regionala bostadsförsörjningen med god kollektivtrafik och tågtrafik väger bebyggelseutveckling tyngre.

Kulturmiljö

Landvetter kyrkomiljö som angränsar till planområdet i nordväst, är en av de utpekade miljöerna av kulturhistoriskt intresse i kulturmiljöplan, Kulturmiljöer i Härryda kommun. Värdena kopplas till kyrkobyggnaden med sitt medeltida ursprung, prästgården och det moderna Gröenskapellet. Dessa tre faktorer skapar en levande kulturmiljö med lång kontinuitet av mänskliga ceremonier och trosutövningar. Vid framtida planläggning kommer mer detaljerad planering att visa hur kulturmiljön kan tas hänsyn till. Viss påverkan bedöms vara acceptabel till förmån för sammanhållen tät bebyggelseutveckling.

Fornlämningar

Av de hittills utförda utredningarna framgår att Landvetter södra har högst koncentration av forn- och övriga lämningar inom den södra delen av området. Den norra delen har inte undersökts i samma omfattning. De fornlämningar som finns i de föreslagna grön- och naturområdena föreslås finnas kvar. Vid avvägningar mellan bevarande av fornlämningar och byggande av en ny stad väger bebyggelse- och infrastrukturutveckling tyngre.

Naturvärden och friluftsliv

I och omkring Landvetter södra finns ett flertal områden med naturvärden varav flera finns utpekade i kommunens naturvårdsplan. Utifrån möjligheter till att nyttja område för friluftsliv är området svårtillgängligt och har få och otydliga entrépunkter, vilket gör att området har en låg besöksfrekvens. I planområdets sydvästra delar föreslås sammanhängande naturområde finnas kvar. Inom övriga delar av planområdet säkerställs i förslaget gröna stråk. Det är av stor vikt att området planeras så att fler kan nyttja rekreatiomsområdena. Prioriterat är att platsens naturvärden värnas, att tillgängligheten stärks och nya entrépunkter och stigsystem etableras. Föreslagen bebyggelseutveckling innebär en viss påverkan på landskapsbilden. Bebyggelsen lokaliseras dock huvudsakligen till dalgångarna och vid foten av höjderna. Vid avvägning mellan intressen att bevara naturen i sitt ursprungliga skick och möjligheter att bygga en ny stad anser kommunen att naturvärdena inte behöver påverkas negativt av utvecklingen av Landvetter södra utan kan beaktas och integreras i området.

Skyddade arter

Inom området för Landvetter södra har ett flertal arter identifierats som omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen. Flerparten av arterna bedömdes i den pågående artskyddsutredningen vara sådana skyddsvärda arter som kan komma att påverkas av planförslaget. Artskyddsutredningen för Landvetter södra är fortfarande pågående när denna handling skickas ut på samråd. Det betyder att kommunen inte har tagit ställning till hur en planerad utbyggnad av Landvetter södra kan komma att påverka de skyddade arterna i området. Grundprincipen är att i första hand undvika att utvecklingen medför negativ påverkan på de skyddade arterna och deras livsmiljö och i andra hand att den negativa påverkan minimeras genom att skydds- eller kompensationsåtgärder genomförs.

FÖRUTSÄTTNINGAR

FÖRUTSÄTTNINGAR

I detta avsnitt beskrivs planeringsförutsättningarna som ligger till underlag för utvecklingen av Landvetter södra. Förutsättningarna ligger på flera nivåer från internationella mål till kommunala program.

NATIONELLA STÄLLNINGSTAGANDEN

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge (SOU 2017:107) var ett regeringsuppdrag som pågick mellan 2014 och 2017. Uppdraget utredde och förhandlade förutsättningarna för en ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö för höghastighetståg, med tillhörande bostadsbyggande och regionala kollektivtrafiksatsningar. Sträckan mellan Göteborg och Borås tilldelades utredningsmedel i den nationella planen för transportsystemet 2018–2029. Arbetet är pågående hos Trafikverket och under våren 2020 kommer nya lokaliseringsförslag att börja samrådas med berörda parter. Samhällsnyttan av investeringen i ny höghastighetsjärnväg motiveras delvis av tillkommande bostadsbyggnation, huvudsakligen i storstadsregionerna men även i kommunerna utmed järnvägen. Den statliga utredningen pekar inte ut någon station för nationell tågtrafik i Landvetter södra. Härryda kommun planerar i och med denna FÖP att etablera en station i Landvetter södra med möjlighet för pendel- och regionaltrafik utmed banan, samt att möjliggöra en utbyggnad av ett nytt samhälle med minst 25 000 invånare.

Under framtagande av detta dokument har planeringsförutsättningarna för järnvägen utgått från riksintresset för planerad kommunikationsanläggning för sträckan Mölnlycke – Rävlanda/Bollebygd, se karta med förutsättningar för riksintresset på karta 2.



GLOBALA MÅLEN för hållbar utveckling

Omslaget för Agenda 2030

Agenda 2030

Agenda 2030 består av 17 globala mål som FN och världens ledare antog år 2015. Härryda kommun bidrar till den globala förflyttningen i hållbarhetsarbetet genom ett aktivt och konkret lokalt arbete. Målen ska bidra till en social, ekonomisk och miljömässig hållbar utveckling. De ska vara uppnådda till år 2030 i världens alla länder. De syftar till att utrota fattigdom, stoppa klimatförändringar och skapa fredliga och trygga samhällen. En hållbar utveckling innebär att vi tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjlighet att tillfredsställa sina behov. Flera av de globala målen har en direkt koppling till mark- och vattenanvändning på lokal nivå och kan guida översiktsplaneprocessen i en hållbar riktning.

Nationella miljö kvalitetsmål och regionala miljömål

Sveriges riksdag har brutit ner de globala målen till en nationell kontext vilket delas in ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och ett tjugotal etappmål.

Generationsmålet anger riktningen för vad som behöver uträttas inom en generation för att miljö kvalitetsmålen ska nås. Det görs via etappmålen som beskriver steg för steg hur miljö kvalitetsmålen ska nås för att uppnå målbilden av den svenska miljön år 2030.

Utmaningar för ett hållbart Västra Götaland

Västra Götalands läns miljömål omfattar det nationella miljö målssystemet och 50 regionala tilläggs mål. Tilläggs målen lyfter fram de regionala särdragen som finns för länet, samt områden som kräver ytterligare insatser. Länsstyrelsen Västra Götalands län har upprättat ett åtgärdsprogram för regionens miljöarbete som heter *Utmaningar för ett hållbart Västra Götaland*. I programmet finns fyra utmaningar beskrivna;

- Minskad klimatpåverkan och ren luft
- Hållbar användning av vattenmiljöer
- Hållbart brukande av skog och odlingslandskap
- God boendemiljö och hållbar konsumtion

För varje utmaning finns det lokala och regionala åtgärder för att nå miljö målen. Syftet med *Utmaningar för ett hållbart Västra Götaland* är att det ska vägleda och stödja prioriteringar samt stimulera till en ökad samverkan. I dagsläget bedöms nio av de femton lokala miljö målen ha en positiv utveckling till år 2020. Åtgärdsprogrammet prioriterar förebyggande insatser snarare än kompensationsåtgärder.

Härryda kommun använder åtgärdsprogrammet till sitt lokala arbete med miljöfrågorna som i sin tur kommer fördjupas ytterligare vid vidare planering av Landvetter södra.

Klimat 2030

Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om är en kraftsamling som drivs av Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Kraftsamlingen samlar företag och branschorganisationer, kommuner och kommunalförbund, högskolor och institut, föreningar och andra organisationer i Västra Götaland som vill ta ställning och bidra i omställningen till en klimatsmart region.



Omslaget för Klimat 2030

Härryda kommun har ställt sig bakom det regionala klimatmålet. Kommunen arbetar strategiskt med de globala hållbarhetsmålen enligt Agenda 2030 och ska aktivt bidra till arbetet med Klimat 2030. De ska arbeta för en långsiktigt hållbar, miljöanpassad, trygg och säker energiförsörjning samt erbjuda invånare, företag och andra intressenter bra rådgivning kring energi och klimat genom en aktiv energi- och klimatrådgivning. Kommunens måltidsverksamhet erbjuder klimatsmarta måltider samt minskar och förebygger matsvinn i alla led. Den kommunalt antagna rese- och mötespolicyn styr mot klimatsmarta alternativ.

Barnkonventionen

Sveriges riksdag har infört barnkonventionen som lag sedan

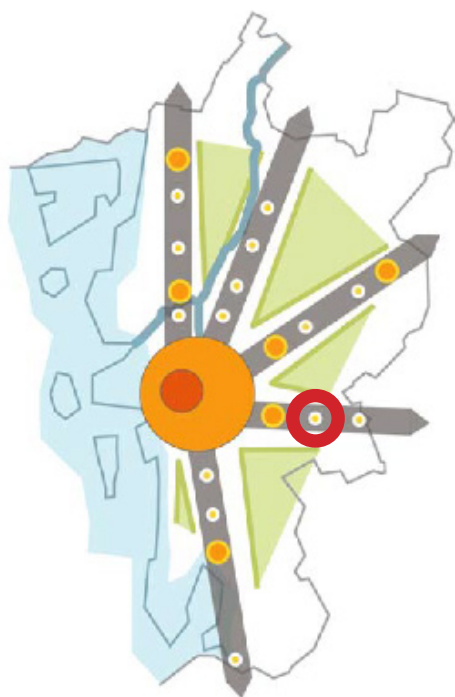
1 januari år 2020. Syftet med konventionen är att ge barn oavsett bakgrund rätt att behandlas med respekt och få komma till tals. FN:s barnkonvention styr barnens och ungdomarnas rättigheter att ha inflytande och delaktighet i den kommunala samhällsplaneringen, vilket preciseras i artikel 12. Under framtagande av FÖP Landvetter södra har barn och ungdomar i kommunens skolor under år 2017 fått vara med och bygga upp området i Minecraft utifrån en fråga om hur Landvetter södra skulle se ut år 2026. Det barnen och ungdomarna ville var att spara viktiga naturområden, skapa innovativa transporter som exempelvis ett bilfritt centrum med miljövänliga hus, en "tunnel i luften" för att spara på naturområdena, utsiktstorn, en lantgård som barn kan besöka, lokal matproduktion och ett vetenskapscentrum för att nämna några av alla idéer.

Barnens och ungdomarnas delaktighet i processen för framtagandet av FÖP och senare i andra sammanhang så som detaljplanering är en betydelsefull grund för inkluderande och demokratiska processer. Minecraft har använts som ett projekt för att utveckla medborgardialogen och på så vis kunna involvera denna åldersgrupp i en större utsträckning.

REGIONALA STÄLLNINGSTAGANDEN

Göteborgsregionens strukturbild

GR, där Härryda kommun ingår, har som mål att Göteborgsregionen ska utvecklas till en stark och tydlig tillväxtregion i Europa som är attraktiv att leva och verka i samt besöka. GR har tagit fram en strukturbild som utgör en överenskommelse kring en hållbar utveckling av regionen. Strukturbilden fastslår huvudstråk för regionens utveckling som utgör ryggraden i Göteborgsregionen.



Göteborgsregionens strukturbild

De ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. I huvudstråken ska vi tänka på att bostadsbyggande i stationsnära lägen stärker förutsättningarna för en uthållig tillväxt i regionen och att bostadsbyggande i stationsnära lägen ger förutsättningar för att gå eller cykla till stationen. Etablering av handel, verksamheter och service i stationsnära lägen har ett större upptagningsområde än den egna orten vilket ökar tillgängligheten för alla. Landvetter södra har ett unikt läge längs ett av huvudstråken. Planerad utbyggnad av ny järnväg Göteborg-Borås med förslaget tågstopp inom planområdet ger goda förutsättningar för ett hållbart resande med mobila och kollektiva färdmedel. Kommunen omfattar också stora delar av de viktiga gröna kilarna. Dessa ska tas till vara och utvecklas för att stärka regionen som helhet. Särskild uppmärksamhet ska ägnas åt markanvändningen i mötet mellan tätorts- och grönområden, vilket är viktigt i utvecklingen av Landvetter södra.

Regionens strukturbild ligger till grund för gränsöverskridande diskussioner och ställningstaganden samt för dialog med statliga verk och myndigheter. En sådan fråga är dragningen av ny järnväg Göteborg-Borås.

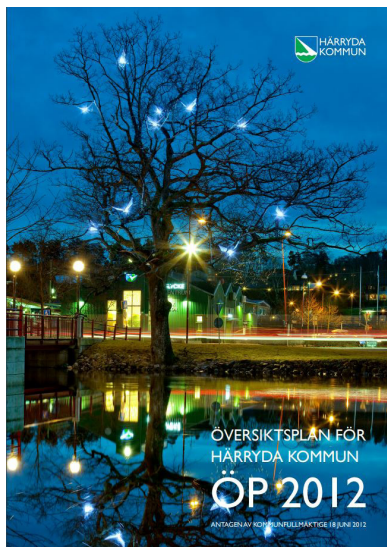
Stråket Göteborg - Borås 2035

I dokumentet *Stråket Göteborg - Borås 2035, en gemensam målbild för en hållbar regional struktur* beskriver att stråket ska vara tillgängligt för möten, människor och mångfald. Den gemensamma målbilden har tagits fram av Göteborgs stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun, Borås stad, Boråsregionen och Västra Götalandsregionen. Målet är att dagens och morgondagens infrastrukturer knyts samman för att effektivt nyttja alla transportslag i stråket mellan Göteborg och Borås. Stråket kommer i framtiden vara Sveriges största tågpendlingsstråk, där majoriteten av alla personsresor genomförs på ett hållbart sätt. En gemensam arbetsmarknad kan skapas med starka kluster samt ett aktivt utbyte mellan utbildning, forskning och näringsliv. Samhällena skulle upplevas vara närmare varandra och få en god tillgänglighet till kusten, storstaden samt landsbygden. Huvudstråken är en grundläggande beståndsdel i strategin för att stärka hela regionen. Stråken utgörs av Bohusbanan, Norge-Vänerbanan, Västra Stambanan, Kust-till-kustbanan samt Västkostbanan och innefattar de orter som ligger längs med eller i nära anslutning. Inom en av GR:s överenskomna huvudstråk planeras anläggande av järnväg Göteborg-Borås och i samband med detta ser Härryda kommun möjlighet att planera för ett nytt samhälle med en attraktiv pendel- och regiontågstrafik.



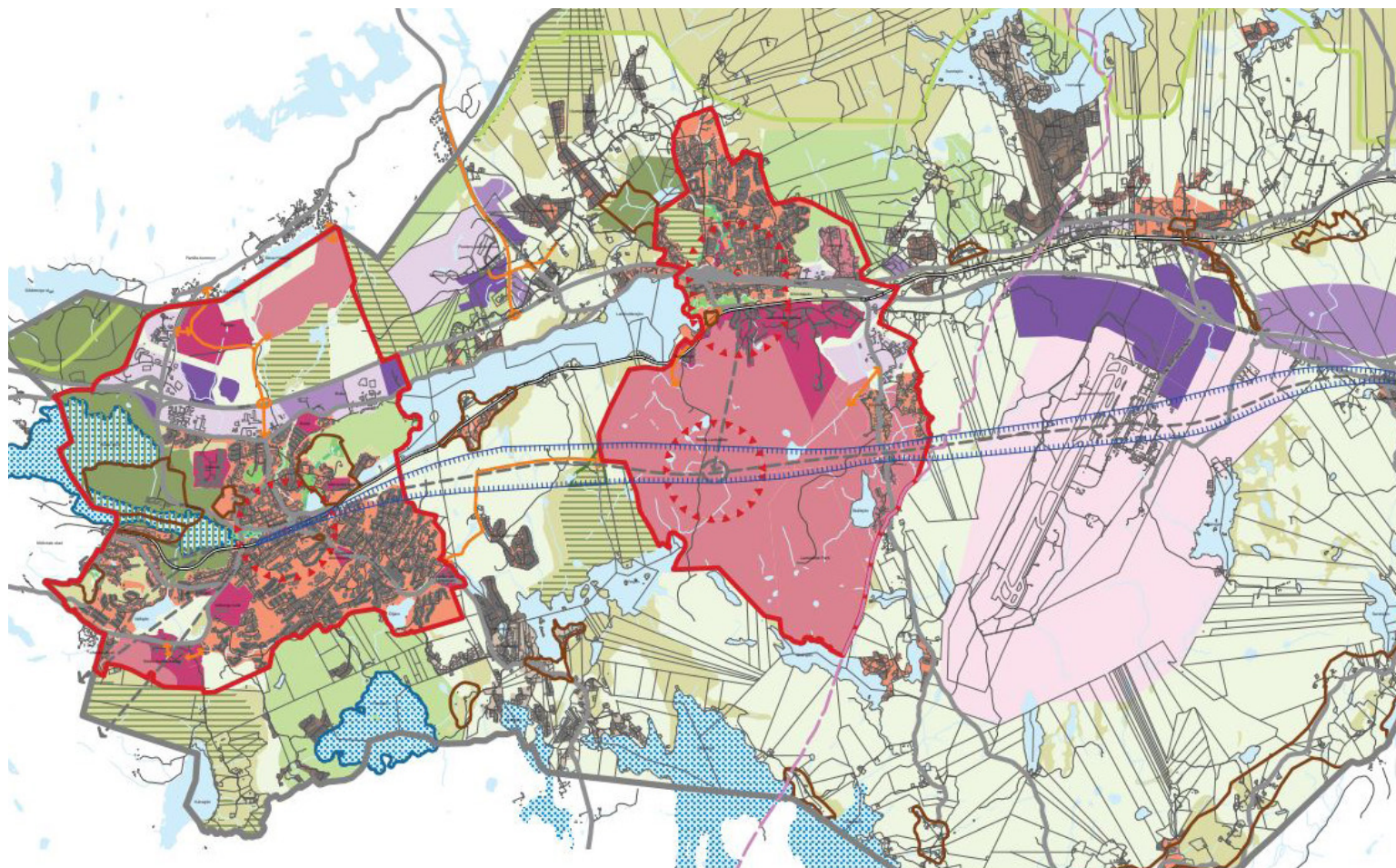
Göteborgs stad Mölndals stad Härryda kommun Bollebygds kommun Marks kommun Borås stad Boråsregionen Västra Götalandsregionen

Omslaget för programmet Stråket
Göteborg - Borås 2035



Omslaget för ÖP2012

Mark- och vattenanvändningskarta från ÖP2012 med Landvetter södra markerat som utvecklingsområde för stadsbebyggelse



KOMMUNALA STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan för Härryda kommun, ÖP2012

ÖP2012 antogs av kommunfullmäktige år 2012. Aktualitetsprövningen som kommunfullmäktige den 18 juni 2018 § 114 antog för mandatperioden 2015 - 2018 påvisade att ÖP2012 är inaktuell. Förvaltningen fick i samband med beslutet i uppdrag att upprätta en ny översiktsplan. Till dess att en ny översiktsplan har antagits fortsätter dock ÖP2012 att vara vägledande. I översiktsplanen redovisas långsiktiga och strategiska mål. Enligt målen ska de befintliga tätorterna utvecklas, byggnation ske kring kollektivtrafik/infrastruktur samt en noggrann avvägning göras mellan vad som exploateras och vad som kan bevaras.

Kommunens och regionens strategier för den framtida bebyggelseutvecklingen anger som sin viktigaste utgångspunkt att ny bebyggelse ska lokaliseras till områden med god kollektivtrafik, helst spårbunden kollektivtrafik. Utvecklingen av Landvetter södra är ett led i att uppnå strategin. I ÖP2012 ligger Landvetter södra inom gränsen för utvecklingsområde, som kommunens nya stora utbyggnadsområde. Området är lokaliserat till en föreslagna ny station utmed järnväg Göteborg-Borås där möjligheten till spårbunden kollektivtrafik erbjuds i enlighet med GR:s tankar kring samhällsutveckling. Hur Landvetter södra utformas är viktigt för målet ska kunna nå ett ekonomiskt, socialt och miljömässigt hållbart samhälle.

Det är betydelsefullt att området blir varierat, estetiskt tilltalande samt får en egen karaktär så att det upplevs trivsamt, tryggt och attraktivt. Området ska byggas ut med varierade bostadstyper med olika storlek och upplåtelseformer samt innehålla service och verksamheter. En högre förtätning utformas kring den nya föreslagna stationen. I samband med planering av området ska infrastruktur utredas för att koppla samman området med Mölnlycke i väster, Landvetter i norr och Landvetter flygplats i öst. Den kuperade terrängen kan komma att skapa möjligheter för innovativa transportsystem. Hänsyn ska tas till de flertalet sjöar inom området som omfattas av strandskyddsbestämmelserna. Landvetter södra berör naturområden med hänsynsnivå 1 och 2 i kommunens Naturvårdsplan. Utbyggnaden av Landvetter södra finns dock upptagen som ett undantag från riktlinjen rörande hänsynsnivå 2. I detta fall har exploateringsintresset bedömts väga tyngre än bevarandebeståndet av värdefull natur. Enligt undantaget ska kommunen ta största möjliga hänsyn till utpekade naturvärden. Vidare finns den föreslagna utbyggnaden av järnväg Göteborg-Borås samt en västlig vägförbindelse mot Mölnlycke upptagna som undantag från den generella riktlinjen rörande hänsynsnivå 1 i Naturvårdsplanen. Utpekade naturvärden ska i största möjligaste mån bevaras.

Bostadsförsörjningsprogram

Kommunens bostadsförsörjningsprogram år 2019 – 2023 reviderar den långsiktiga planen för hur kommunen ska säkra ett ändamålsenligt bostadsbestånd. Ett övergripande mål är att kommunens befolkning ska växa med lägst 1,5 % per år. Under åren 2019 – 2023 föreslås förtätning med bostäder i kommunens befolkningsmässigt största tätorter. Tätorterna ska kompletteras utifrån efterfrågan på bostadsmarknaden. Nya bostäder ska anpassas till den plats där de byggs och områden ska byggas i den takt och med en sådan storlek att de människor som flyttar in känner sig som boende på orten och inte som en avskild grupp. Den största efterfrågan i dagsläget är av bostäder nära eller med god tillgänglighet till Göteborg.

Landvetter södra anges som ett utvecklingsområde med cirka 10 000 tillkommande bostäder, dock ingår området inte i summeringen för bostadsförsörjningsprogrammet då det ligger utanför programmets femårsperiod. Området har tillgång till effektiva kommunikationer till Göteborg från befintlig kollektivtrafikpunkt i Landvetter centrum, cirka en kilometer norr om planområdet, samt genom planerna på en framtida station utmed järnväg Göteborg-Borås. FÖP Landvetter södra ligger således i linje med bostadsförsörjningsprogrammets riktlinjer för tillkommande bostadsbyggnation.

Näringslivsstrategiskt program

Kommunens näringslivsstrategiska program år 2019 – 2035 har som syfte är att tydliggöra och stärka kommunens bidrag till regionens arbete att skapa goda förutsättningar för företagande. Det övergripande målet är att bidra till en hållbar tillväxtregion och tillvarata det strategiska läget i storstadsregionen och de möjligheter som Landvetter flygplats ger. Målet för Härryda kommun är att vara Sveriges bästa näringslivskommun, och att kommunen tillsammans med Göteborgsregionen och Business Region Göteborg verkar för en attraktiv näringslivsregion. För att bidra till den regionala tillväxten ska kommunen ta täten i näringslivsklimatet, samhällsbygget, Agenda 2030 samt bidra aktivt till arbetet med Klimat 2030.

FÖP Landvetter södra spelar en viktig roll för att uppnå näringslivsprogrammet mål i fråga om kompetensförsörjning, attraktionskraft, infrastruktur, innovationskraft samt markberedskap och fysisk planering. I Landvetter södra finns det goda förutsättningar för tillväxt, utrymme för verksamhetsmark i ett attraktivt läge både regionalt och lokalt samt förutsättningar för fastighetsmarknadens aktörer att utveckla det lokala näringslivets behov.

Energi- och klimatplan

Kommunens energi- och klimatplan, upprättad 2015, ger en bild av den framtida energianvändningen i kommunen och de åtgärder kommunen behöver genomföra för att säkerställa en trygg, säker och miljövänlig energianvändning. Den utgår från de energipolitiska inriktningmålen samt inriktningmålen för miljö och trafik som kommunfullmäktige antagit, bland annat:

- Kommunen främjar och arbetar för omställning till ett långsiktigt hållbart samhälle
- Kommunens energipolitik bidrar till att minska skadliga utsläpp till mark, luft och vatten
- Nybyggnation av bostäder och lokaler ska utformas så energieffektivt som möjligt
- Kollektivtrafikens andel av de totala personresorna ska öka
- Andelen trafikanter som går och cyklar ska öka
- Trafiksystemet är effektivt och långsiktigt hållbart

Energi- och klimatplanen är därefter uppbyggd kring fem strategier, där åtgärder för varje strategi finns beskrivna.

- Förnybara energikällor
- När- och fjärrvärme
- Fysisk planering
- Energieffektivisering
- Kommunen som föregångare i energi- och klimatfrågor

En långsiktig och systematisk hantering av energifrågorna är ett viktigt inslag för en hållbar och innovativ utveckling. Kommunen ska verka för att invånarna ska ha tillgång till framtidens teknik. Energiförsörjningen behöver därför utredas särskilt i den kommunala samhällsplaneringen samt i samband med utveckling av fastighetsbeståndet.

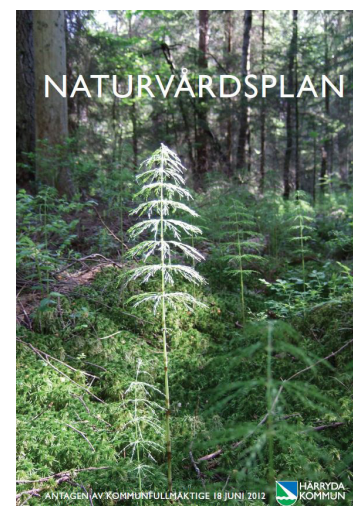
Vattenförsörjningsplan

Kommunens vattenförsörjningsplan ska medverka till en trygg och säker dricksvattenförsörjning. Planen ska vara ett hjälpmedel till den kommunala planeringen samt för att långsiktigt identifiera potentiella dricksvattenresurser.

I kommunen finns det en ytvattentäkt (Finnsjön) och två grundvattentäkter (Rävlanda och Hällingsjön). Täkterna står för 80% av dricksvattenförsörjningen och de resterande 20% utgörs av samsälligheter och enskilda dricksvattenanläggningar. Grundvattentillgångarna i Härryda kommun är utmed Mölndalsån, Storåns dalgångar och söder om Gingsjön. För Finnsjöns distributionsområde finns det reservvattenförsörjning som vid en krissituation temporärt kan täcka invånarnas behov. Landvetter södra kommer försörjas av Finnsjön.

Naturvårdsplan

Kommunens naturvårdsplan antogs 2012, i samband med ÖP2012. Mål och riktlinjer för kommunens naturvårdsarbete specificeras i Naturvårdsplanen samt i en naturdatabas som är kunskapsunderlag för värdefulla områden. I Härryda kommun är naturvården prioriterad och det finns flera värdefulla områden att bevara och utveckla. Kommunen har gammelskog, naturbetesmarker, limnologiska vattendrag och en lång rad rödlistade växt- och djurarter. En mindre del av kommunen har också ett lagstadgat skydd enligt miljöbalken. Naturvårdsarbetet som kommunen tillhandahåller ska bidra till en hållbar utveckling samt medföra att de nationella miljömålen nås.



Omslaget för Naturvårdsplanen

Friluftslivsplan

Friluftslivsplanen antogs av kommunfullmäktige år 2018. I planen anges det att det är betydelsefullt att tillvarata och skapa nya möjligheter till friluftsliv, samt att verka för målet ”det goda samhället”. Härryda kommuns markpolitik verkar för att långsiktigt värna, tillvarata och utveckla de områden och grönstråk som är värdefulla för friluftslivet för de boende i kommunen och i Göteborgsregionen. Kommunen har god tillgång till naturen och flera friluftsanläggningar. Att även utveckla områden så att olika former av friluftsliv tillgängliggörs för kommuninvånarna är av central betydelse för att människor ska ha en god livskvalitet. Både utformningen av, och den geografiska tillgängligheten till, de gröna områdena är betydelsefullt för att öka besöksfrekvensen.

I Landvetter södra finns goda förutsättningar att utveckla friluftslivet. Idag är det relativt svårtillgängligt och det finns begränsat med entrépunkter. I och med utbyggnaden av stadsbebyggelse finns möjligheten att skapa lättillgängliga stråk och skapa fler entrépunkter för att fler ska kunna använda sig av de stora naturområdena som finns i södra delen av planområdet.

Grön plan

Planen är ett underlag till ÖP2012 och antogs av kommunfullmäktige i samband med översiktsplanen år 2012. I kommunens grönplan beskrivs grönytorna som en signifikant komponent i ett hållbart samhälle. Vid utbyggnad av hållbara samhällen är det viktigt att grönstrukturen planeras väl och i ett tidigt skede. På så vis säkerställs det att den befintliga och nya gröna strukturen tas tillvara på bästa sätt samt att nya grönområden skapas med bra kvalité.

Grön plan har tre mål:

- Platsanpassa
- Skapa upplevelser
- Omhänderta

Målen innebär att förändringar och åtgärder ska anpassas efter platsens förutsättningar och karaktär. Utomhusmiljöerna ska inspirera till aktiviteter och upplevelser samt omhändertas och vårdas på bästa sätt. Landvetter beskrivs som en tätort som ligger i storstadens ytterkant och kan ses som en övergång från stad till land. De grönstråk som finns i Landvetter är relativt sammanhängande, men den täta bebyggelsen saknar till stor del insprängd grönstruktur. Det är något som kan planeras på ett bättre sätt i Landvetter södra för att kunna skapa en hållbar stad.

STATLIGA INTRESSEN

Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som har pekats ut för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Riksintressen skyddas enligt hushållningsbestämmelserna i kapitel 3 och 4 i miljöbalken. De riksintressen som berörs av FÖP Landvetter södra redovisas nedan.

Riksintresse kommunikationer - väg, järnväg och luftfart

- Väg 40 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt och är därmed av särskild nationell betydelse. Delen mellan Göteborg och Jönköping ingår även i det av EU utpekade Trans European Transport Network, TEN-T, och är av särskild internationell betydelse. Väg 40 är en viktig tvärförbindelse i Götaland som förbinder norra Kalmar län med Jönköpingsregionen och västra Sverige. Vägen utgör tillsammans med E4 rekommenderad huvudförbindelse mellan Göteborg och Stockholm.
- Kust till kustbanan är av interregional betydelse. Banan sträcker sig från Göteborg till Kalmar samt Karlskrona via bland annat Borås, Värnamo och Alvesta. Banan trafikeras av gods- och persontåg.
- Väg 549, Partillemotet – Landvettermotet, är av särskild betydelse för regional eller interregional trafik.
- Väg 546, Göteborg – Landvetter, förbinder kommunikationsanläggningar av riksintresse då den utgör anslutning till en flygplats av riksintresse.
- Mölnlycke – Rävlanda/Bollebygd (del av framtida järnväg Göteborg-Borås). Järnväg Göteborg-Borås är en planerad höghastighetsbana mellan Göteborg och Stockholm via Borås och Jönköping. En järnvägsutredning har genomförts och ett beslut om korridor har fattats. Riksintresset utgår från järnvägsutredningens korridor. På sträckan kommer anslutning att finnas till Landvetter flygplats.

- Göteborg/Landvetter flygplats är huvudflygplats i Göteborgsregionen. Flygplatsen ingår i det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen pekat ut och har en omfattande internationell reguljär trafik. Därmed är flygplatsen enligt riksdagens beslut en del av stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Flygplatsen är även en av EU utpekad coreflygplats i Trans European Transport Network, TEN-T, och är en viktig kommunikationsnod för transporter inom, in och ut från EU med mål att uppnå intermodalitet. Riksintresseområdet utgörs av det område som på lång sikt krävs för att nödvändiga luftfartsanläggningarnas ska rymmas. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatsens markområde och område med luftfartsanknuten utrustning. Till riksintresseområdet finns influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk störning. Influensområden utgörs av markområden utanför riksintresseområdet inom vilka tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner på flygverksamheten. För att säkerställa att utnyttjandet av flygplatsen inte påtagligt kommer att försvåras ska utöver riksintresseområdet även dess influensområden skyddas. Trafikverket har preciserat riksintresset 2011-05-05 med en revidering av influensområde för flygbuller år 2017.

Riksintressen för totalförsvaret

Riksintresset för totalförsvarets militära del kan i vissa fall redovisas öppet i översiktsplanen, i andra fall inte. Dels finns områden i form av övnings- och skjutfält och flygflottiljer som redovisas öppet, dels områden som av sekretesskäl inte kan redovisas öppet. De senare har oftast koppling till spanings-, kommunikations- och underrättelsesystem. Huvuddelen av Sveriges kommuner är i olika omfattning berörda av riksintressena. För att säkerställa att ingen skada sker på de riksintressen som omfattas av sekretess och inte alls kan redovisas öppet på karta, är hela landets yta samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom tätort. Det innebär att alla ärenden avseende höga objekt måste skickas på remiss till Försvarsmakten.

Riksintressen för energidistribution

Den 400 kV-ledning som går mellan Stenkullen och Lindome omfattas av riksintresse för energi, vilket innebär att kraftledningen är en del av ett större sammanhängande system för eldistributionen och är av nationellt intresse.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk av särskilt värdefulla naturområden inom EU som syftar till att bevara den biologiska mångfalden ur ett europeiskt perspektiv. Natura 2000-områden är också områden av riksintresse, enligt miljöbalken 4 kapitlet 1, 8 §§. Inga Natura 2000-områden finns inom eller i anslutning till Landvetter södra.

Naturreservat

Naturreservat innebär ett starkt skydd som innefattar restriktioner och reglering av markanvändning i ett område. En särskild skötselplan föreskriver hur området ska skötas. Staten eller kommunen ansvarar för skötseln. I den sydvästra gränsen till Landvetter södra finns Yxsjöns naturreservat som i huvudsak utgörs av gammal barrblandskog med stort inslag av gamla träd och död ved. Länsstyrelsen arbetar med att utöka reservatet till att omfatta områdena även söder om Yxsjön. Del av utökning planeras ske in i den sydvästra delen av Landvetter södra. Norr om väg 40 finns även Gallhållans naturreservat, vilket är en värdefull ekskog.

Vattenmiljö

Vattendirektivet upprättades på Europainivå år 2000 och ger en helhetssyn över kontinentens vattenresurser. Utöver nulägesanalys syftar vattendirektivet till att:

- Främja hållbar användning av vatten
- Förhindra att vattenekosystemen försämras
- Minska föroreningarna av grundvattnet
- Minska utsläpp av farliga ämnen
- Minska effekterna av översvämningar och torka
- Underlätta arbetet med att uppnå internationella avtal om vatten och hav

I Sverige finns det fem stycken vattendistrikt med en vattenmyndighet i varje. Härryda kommun tillhör Västerhavets vattendistrikt. Avsikten med distriktet är att vattnet ska uppnå minst en god status till år 2027.

Kalkning

För att möjliggöra en positiv utveckling för miljön samt öka förutsättningarna att nå miljömålen har Länsstyrelsen i Västra Götalands län upprättat ett åtgärdsprogram för kalkning. Västra och södra delen av Västra Götaland är Sveriges mest försurningsdrabbade områden. Detta dels på grund av ett stort nedfall av försurade ämnen, men även för den svårvittrade berggrunden. Åtgärdsplanen, där Landvetter södra ingår, beskriver vilka delar av länet som ska kalkas för att kunna återställa och bibehålla den biologiska mångfalden. Området har flertalet sjöar och tjärn samt ett vattendrag som kalkas för att minska försurningen som kan hota de natur- och nyttjandevärden som finns.

Strandskydd

Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för allmänhetens tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Strandskyddet är ett generellt skydd och gäller oavsett om området är tät- eller glesbebyggt, om det finns många sjöar och vattendrag eller inte samt oavsett vilka naturtyper eller arter som finns i området. I Landvetter södra omfattas följande fyra sjöar och tjärn av strandskydd: Stora Ristjärn, Lilla Ristjärn, Skällsjön samt Abborrtjärn.

Följande sjöar och vattendrag som omfattas av strandskydd är direkt angränsande till Landvetter södra och kan påverka framtida utveckling inom planområdet: Stora Äntetjärnen, Skärsjön, Survesjön, Yxsjön, Vrangetjärnen, Landvettersjön samt Björrodsbäcken.

Inom detaljplan kan kommunen besluta att upphäva strandskyddet. Utanför detaljplanelagt område kan länsstyrelsen bevilja strandskyddsdispens. Vid upphävande eller dispens måste särskilda skäl finnas, vilka anges i miljöbalken (MB).

LIS (landsbygdsutveckling i strandnära områden)

Kommunen kan i sin översiktsplan peka ut områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, så kallade LIS-områden. LIS-områdena syftar till att långsiktigt stimulera den lokala och regionala utvecklingen på landsbygden. Planområdet för Landvetter södra ingår inte i kategorin för landsbygdsutveckling då syftet med FÖP Landvetter södra är att utveckla en stad. Inga LIS-områden föreslås inom FÖP Landvetter södra.

Dikningsföretag (markavvattning)

Markavvattning är åtgärder som utförts för att avvattna mark, sänka eller tappa ur ett vattenområde eller skydda en fastighets lämplighet för något visst ändamål. Vad som räknas som markavvattning är dikning, bortledning eller invallning för att dränera mark eller skydda mot översvämning. I stora delar av Sverige är det förbjudet att avvattna mark, och förbjudet gäller för hela Västra Götalands län. För att kunna göra en markavvattning krävs det tillstånd enligt miljöbalken. I Landvetter södra finns det ett dikningsföretag från 1943. Hur dikningsföretaget påverkar utvecklingen får utredas vidare när det är dags för det berörda området.

Fiskevårdsområde

Fiskevårdsområden bildas för att samordna fisket, förvaltning och fiskevården. Förvaltningen sker via en förening som består av samtliga ägare inom det berörda området. I Landvetter södra finns det två fiskevårdsområden, Skällsjön och Risbäcken. Här finns det naturligt bestånd av gädda, abborre, lake, ål, sutare, öring, siklöja, mört och mindre bestånd av flodkräftor. De ingår i Mölndalsåns fiskevårdsområde och förvaltas av Mölndalsåns FVOF västra sektionen. Vidare utredningar får genomföras vid utbyggnad av Landvetter södra.

Avrinningsområde

Ett avrinningsområde är ett landområde som skapar sekvenser av åar, floder och sjöar som leder vidare till havet. Det är vattnets naturliga väg genom naturen. Det finns två avrinningsområden som påverkar Landvetter södra och dess utveckling, Mölndalsån och Kungsbackaån. Dessa ingår i Västerhavets vattendistrikt. Distriktet arbetar för att alla vattenmiljöer ska kunna nå en god vattenkvalitet och möjliggöra för säkra vattentillgångar för alla tänkbara behov. De tillsammans med vattenmyndigheten har åtgärdsprogram för varje avrinningsområde. Åtgärdsprogrammen ger en övergripande bild av det rådande miljötillståndet samt en detaljerad bild av de aktuella miljöproblemen som finns. Hur avrinningsområdena påverkar Landvetter södra får utredas vidare när de blir berörda vid detaljplaneringen.

Stora opåverkade områden

I 3 kapitlet 2 § Miljöbalken anges att stora mark- och vattenområden, som inte alls eller endast obetydligt är påverkade av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön, så långt det är möjligt ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan påverka områdenas karaktär. Mer konkret vad som definierar ett opåverkat område, eller hur de ska skyddas och bevaras, anges inte. I ÖP2012 har kommunen utgått från ett regionalt perspektiv för att peka ut stora opåverkade områden. Denna bedömning har gjorts oberoende av kommungränsen. De områden som redovisas i ÖP2012 skulle inte ensamma bedömas som tillräckligt stora för att klassas som stora opåverkade områden, utan förutsätter att de har en fortsättning utanför. I området mellan sydvästra gränsen till Landvetter södra och Nordsjön, finns ett område som bedöms som opåverkat i ÖP2012.

Hälsa och säkerhet

Buller

I förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader finns bestämmelser om riktvärden för buller utomhus för spårtrafik, vägar och flygplatser. Landvetter södra är utsatt för höga bullernivåer i norr av Kust till kustbanan samt av vägtrafik från väg 40 och angränsande mindre vägar. Hela området exponeras dessutom av bullernivåer över 45 dB(A) på grund av buller från flygtrafik, vilket påverkar områdena för tätortsnära rekreation.

Utförd bullerutredning visar att i en beräknad situation för år 2040 där järnväg Göteborg-Borås utförs oskärmad skulle merparten av de planerade bostadsområdena ha svårt att klara riktvärdet för uteplats. Förutsättningar för bebyggelseutveckling i de bullerutsatta områdena är starkt beroende av bebyggelsens utformning, men även av spårnära bullerskydd för järnväg Göteborg-Borås. Den genomförda bullerberäkningen indikerar att stor del av planområdet kan bebyggas om bostadsbeståndet är välplanerat med skyddade uteplatser och skolgårdar. Med god planering där tät, sammanhängande och högre byggnader planeras närmast bullerkällan, som en skyddande skärm, ges goda förutsättningar för att skapa större områden med bättre ljudmiljöer för bakomvarande stadsutveckling.

Det finns stora osäkerheter kring järnväg Göteborg-Borås påverkan på bullersituationen. I dagsläget är exakt sträckning och utförande i profil och sektion inte bestämd. Den utförda bullerutredningen har inte räknat med bullerdämpande åtgärder på

Enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. För bostäder om högst 35 kvm bör bullret inte överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Om nivåerna ovan ändå överskrids bör minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent inte överskrids och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden. Den maximala ljudnivån bör dock inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

För skolor och förskolor ska de delar av gården som är avsedd för lek, vila och pedagogisk verksamhet klara riktvärdet 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå och 70 dB(A) maximal ljudnivå.

järnväg Göteborg-Borås utan på en situation där banan utförs oskärmad. För att det ska bli en god ljudmiljö i Landvetter södra är det av stor vikt att bullerfrågan hanteras tidigt i samråd mellan kommunen och Trafikverket vid genomförandet av järnväg Göteborg-Borås.

Luftkvalitet

Härryda kommun är medlem i Göteborgsregionens luftvårdsförbund vilka har till uppgift att övervaka och informera om den regionala luftmiljön. God luftkvalitet är viktig för människors hälsa och miljö. Exploatering av planområdet medför en ökad befolkning som i sin tur leder till en ökad andel transporter. Ökade transporter kommer leda till ökade utsläpp och en försämrad luftmiljö i planområdet.

Vattenkvalitet

Området präglas av skogsmark och naturliga vattenområden. Inom området finns flera sjöar och tjärn samt mindre vattendrag, där Stora Risjärn ligger i områdets mitt och kommer att ingå i den centrala utbyggnaden. Stora Ristjärn är en 0,036 km stort tjärn med avrinningsområde i Göta älv som också är naturligt näringsfattigt, omgiven av gungflyn och sumpskog. Vid exploatering i närheten av Stora Ristjärn bör hänsyn tas så att vattenkvaliteten inte försämras. Vattendirektivet, som är EU:s ramdirektiv för vatten, trädde i kraft år 2000. Målet med vattendirektivet är att alla vatten ska uppnå minst god status under perioden 2015 - 2027.

Olycksrisk

Risk- och säkerhetsarbetet utgår från ett antal lagar och förordningar, varav de huvudsakliga är järnvägslagen, PBL och MB. Järnvägslagen (2004:519) ställer krav att "järnvägsinfrastruktur, järnvägsfordon och annan materiel i järnvägssystem skall vara av sådan beskaffenhet att skador till följd av verksamhet som bedrivs i systemet förebyggs". I begreppet järnvägssystem ingår såväl infrastruktur som drift och förvaltning. Järnvägslagen kap 2 ställer övergripande säkerhetskrav på järnvägssystem. I PBL anges de allmänna intressen som skall beaktas vid planläggning och lokalisering av bebyggelse. Bland annat ska utformningen utföras med hänsyn till behovet av skydd mot brand, trafikolyckor och andra olyckor. MB säger att hänsyn skall tas vid bedrivande av verksamhet och att åtgärder skall vidtas med hänsyn till olycksrisker och skydd mot påverkan på människors hälsa. För att kunna bedöma framtida risker och säkerhet behöver riskanalyser tas fram.

Den planerade järnväg Göteborg-Borås kommer att trafikeras av höghastighetståg. Vid vidare planering och anläggande av järnväg Göteborg-Borås ska olycksrisk hanteras.

Farligt gods

Kust till kustbanan samt den framtida järnväg Göteborg-Borås är transportleder för farligt gods, vilket ställer krav på avstånd och utformning längs med dessa stråk. Härryda kommun har tidigare tagit fram riskanalyser som påvisar att ny bostadsbebyggelse inte placeras närmare järnvägen än 80 meter och övrig bebyggelse inte närmre än 30 meter.

Översvämning

Klimatförändringar medför bland annat ökade risker för stora regnmängder som dagens dagvattensystemen inte är dimensionerade för. Landvetter södra består i dag till större del av naturmark och i praktiken föreligger därför ingen risk för översvämning av skyfall eftersom det inte finns några objekt som kan skadas. Utförd ytavrinningsstudie visar var riskområdena är belägna för topografiskt instängda områden och ytliga avrinningsvägar. I riskområdena är det vid en exploatering extra viktigt att ta hänsyn till risken för översvämningar. Generellt bör det eftersträvas att göra så liten förändring av topografin som möjligt och undvika att placera byggnader i avrinningsvägar eller lågpunkter. Vägar och gröna multifunktionella ytor kan till exempel anläggas för att avleda stora regnmängder.

Geotekniska förhållanden

Planområdet är mycket växlande i sin geologiska och topografiska karaktär. Huvuddelen av området utgörs av berg i dagen eller berg med tunt moräntäcke. Bergarten utgörs av en granitisk gnejs där bergkvaliteten är generellt god. Mellan höjdparterna finns dalgångar med finsediment som lera, silt och sand samt i lokala svackor förekommer torvområden. I områdets nordöstra del mot Björröd förekommer glacial lera som bedöms underlagras av en sandig morän. Jordarna är över lag ogenomsläppliga i de södra delarna av området för att övergå till att bli allt mer genomsläppliga i norr. Den marktekniska utredningen som tagits fram för området anger att det ej föreligger någon stabilitetsrisk med skredproblematik inom fastmarksområden. Dock kan problem med bergstabilitet förekomma med risk för blocknedfall. Vid detaljplaneläggning krävs detaljerade geotekniska utredningar för att säkerställa grundförhållanden, stabilitetsförhållanden och risk för blocknedfall.

Vid områden med torv behöver sättningskänslighet samt behov av tillstånd för utgrävning och upplag av torv utredas.

Markradon

Utförd radonöversikt visar att mark bestående av berg kan klassas som lågradonmark med ställvisa värden som gränsar till normalradonmark. Vid mark bestående av morän eller sand kan marken klassas som normalradonmark, med enstaka toppar som gränsar till högradonmark.

Förorenad mark

Härryda kommun har inte haft några områden med tung industri, men många mindre verksamheter som kan ha påverkat marken. Det är verksamheter såsom verkstadsindustri, drivmedelshantering, grafisk industri, förbränningsanläggning med flera. I Landvetter södra finns det inga misstankar om förorenad mark, men det finns 15 stycken områden som kan vara förorenade och ligger i angränsande områden. Två av dessa har riskklass 4, vilket innebär en liten risk till föroreningar. De övriga är potentiella områden för förorenad mark.

Närhet till Seveso - verksamhet

Verksamheter som vid olycka riskerar att drabba människor och miljö utanför dess anläggning omfattas av Sevesolagstiftningen. Inom Landvetter södra finns inget befintlig verksamhet som omfattas av Seveso. Planerna för Landvetter södra innebär att tillstånd för den typen av verksamhet inte heller bör godkännas i närområdet framgent.

MELLANKOMMUNALA FRÅGOR

Härryda kommun samarbetar inom GR samt direkt med berörda grannkommuner i frågor rörande bland annat regionplanering, miljö och miljövård, trafik och infrastruktur, arbetsmarknad, handel, välfärd, socialtjänst, kompetensutveckling, utbildning och forskning, näringsliv, kollektivtrafik, vatten, avfall, avlopp, energi och räddningstjänst. Mellankommunala frågor behandlas i ÖP2012.

De frågor som är av särskild vikt för Landvetter södra och detta dokument är järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Borås samt kommunens ansvar för bostadsbyggnation inom regionen.



Omslaget för Utvecklingsplanen

En hållbar bebyggelseutveckling som bidrar till den regionala bostadsförsörjningen är beroende av god kollektivtrafik och tågtrafik som trafikerar Landvetter södra station med täta avgångar och hög kapacitet.

Härryda kommun har tillsammans med Bollebygds och Marks kommun upprättat en utvecklingsplan år 2014. I dokumentet beskrivs en vision om ett gränslöst samarbete, hållbart samhälle samt en bättre vardag med högre livskvalité. Utvecklingsplanen togs fram i och med Bollebygd Härryda och Marks-samarbetet (BoHäM) som syftade till att lösa frågor gemensamt över kommungränserna. Utvecklingsplanen sammanfattar kommunernas politiska vision samt ska fungera som ett underlag till all framtida kommunal planering.

KULTURMILJÖ

Landvetter tätort är ett gammalt samhälle med anor från forntiden. Inom området för Landvetter södra har fynd gjorts av tidigare boplatser som härleder till stenåldern. Genom området finns även en utmarkerad medeltida kyrkoväg som kopplat samman byar i söder med Landvetter kyrka.

Vid tiden för laga skifte (år 1837 - 1840) kartlades hela Landvetter sockens ägor. Uppdelningen på inägor och utmark var central i det äldre odlingslandskapet. Nästan hela planområdet för Landvetter södra består av tidigare utmark. Utmarkerna användes för flera syften och fungerade bland annat som betesmark. Det medförde att marken inte var bevuxen med samma täta skogsbestånd som idag. Flera områden var ljungbevuxna och ganska öppna. Och ett antal ytor anges som "svedjor", det vill säga de har bränts och använts för kortvarig odling. På kartan finns inga inhägnade ytor eller uppgifter om bebyggelse, exempelvis torp, inom området för Landvetter södra.

År 1925 härjades området av en stor skogsbrand. Det har medfört att hållmarker är vanligt förekommande i den västra delen av planområdet.

En kulturmiljöplan, *Kulturmiljöer i Härryda kommun*, togs fram i samband med ÖP2012. Den utgår från kulturminnesvårdsprogrammet som upprättades i början av 1990-talet. Landvetter kyrkomiljö som angränsar till planområdet i nordväst, är en av de utpekade miljöerna av kulturhistoriskt intresse. Värdena kopplas till kyrkobyggnaden med sitt medeltida ursprung, prästgården och det moderna Gröenskapellet. Dessa tre faktorer skapar en levande kulturmiljö med lång kontinuitet av mänskliga ceremonier och trosutövningar.

Fornminnen

En fornlämning är en lämning efter människors verksamhet som tillkommit genom äldre tiders bruk, varit varaktigt övergivna och tillkommit före eller i anslutning till 1850. Fornminnen kan till exempel utgöras av boplatser, gravfält, gruvor eller kvarnar. Alla fornminnen är skyddade enligt lag. Det gäller såväl redan kända som ännu ej påträffade fornminnen. Typer som inte har ett omedelbart skydd benämns som kulturhistoriska lämningar. Den arkeologiska förstudie som har tagits fram för Landvetter södra visar att skogsbrukslämningar i form av kolningsanläggningar och fångstgropar är de vanligaste förekommande lämningstyperna. I övrigt finns det två fyndplatser som urskiljer sig till sin karaktär. I den nordöstra delen finns två föremålsfynd av en skafthålsyx och en flintmejsel som eventuellt kan kopplas till ett jordbrukande samhälle från bronsåldern eller järnåldern. Den andra fyndplatsen består av ett område med slagen flinta invid en skogssjö som tyder på en äldre datering, sannolikt stenålder. En boplatser har identifierats i södra delen av området.

I den arkeologiska förstudien beskrivs hypotetiska lägen för ej kända kulturlämningar. Där påvisas det att ett område som kan bli intressant i framtiden är längs Mölndalsån. Det är beroende på närhet till vatten, jordartens sammanfattning samt att det är känt att människor bosatte sig där och sedan rörde sig vidare, vilket kan påverka framtida byggnationer som kan påverka länken mellan Landvetter södra och Landvetter centrum.

Landvetter södra har högst koncentration av forn- och övriga lämningar i den södra delen av området. Det eftersom den södra delen har utretts i flera förundersökningar och arkeologiska utredningar. Den norra delen har inte undersökts på samma sätt, och koncentrationen av lämningar kan därmed vara högre än vad som är känt i dagsläget.

NATURVÄRDEN OCH REKREATION

Landskapsbild

Landskapet i Landvetter södra har fått sin form i samband med inlandsisens rörelse. Berggrunden som är nästan två miljarder år gammal ligger i ett rutnät över området med över 30 distinkta höjder och åsar. I dalgångarna mellan höjderna har under lång tid vatten och humus samlats och skapat ett rikt sjölandskap bestående av myrar, mossar, bäckar, tjärn och sjöar. I detta sjölandskap finns siktlinjer längs bäckar och myrar. Det är tydligt definierade landskapsrum. Sikten ut från sjölandskapet är dock starkt begränsad. Sjöarna och vattendragen bidrar starkt till landskapets identitet och värden.

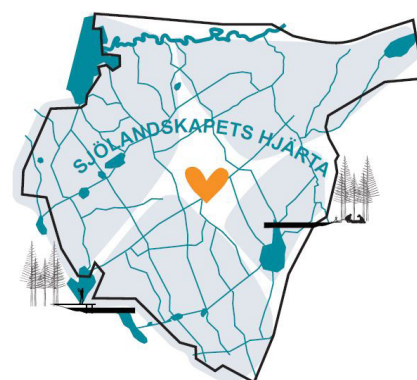


Illustration över sjölandskapet i Landvetter södra. Källa: Landskapsanalysen av White

Högsta belägna området är Ristjärnområdet där Lilla och Stor Ristjärn kan beskrivas som områdets hjärta. Här finns områdets mest attraktiva vyer. Bergets terrängform lägger grunden för landskapets starka riktningar, vilka förstärks av de blå vattenstråken i dalgångarna. Terrängformen är ett av områdets kärnvärden och höjderna ger sjölandskapet dess inramning och riktning.

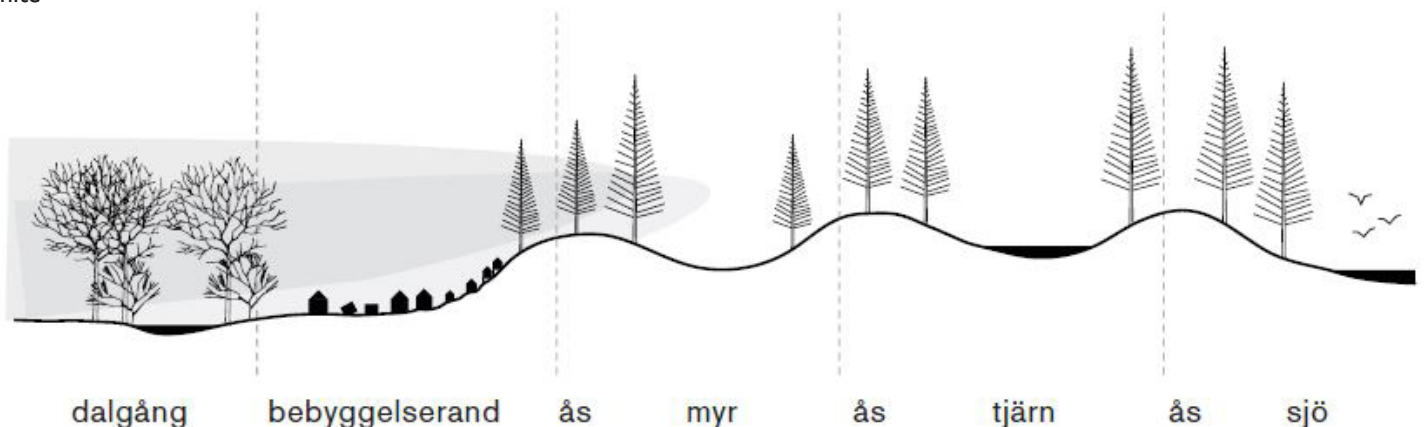
Platsens växtlighet har ett direkt samband med dess topografi, markförhållanden och geologi. Blandskog täcker området och växer på de grunda markerna som finns på bergssidan, medan lövskog, buskar och gräs dominerar de våta, mer bördiga jordarna i dalarna. Rumsligt sluter sig vegetationen tät kring vägar och öppna områden och bildar därmed mindre rumsligheter i den stora skogsvolymen. Detta innebär att det är väldigt korta siktlinjer inom området.

Stora delar av de norra och centrala delarna av området utnyttjas av skogsnäringen och skogen består där av olika yngre åldrar då avverkningar skett under tid. Kalhyggen och ungskog upp till cirka 40 år är relativt oinbjudande. De är tätare skogspartierna med låg visuell kvalitet och svårforcerad eller oenomträngliga delområden.

Den mest attraktiva naturen som till största delen är opåverkad av rationellt skogsbruk finns i de sydvästliga delarna av området. I ett stort sammanhängande område runt Yxsjön återfinns den rofyllda, orörda och vilda växtligheten. Stora delar av skogen är naturligt uppkommen på ett stort skogsbrandfält från år 1925. Många av dessa bestånd är idag lövdominerade så kallade lövbrännor. Inom storbrandområdet finns även partier med brandrefugier - äldre skog som sluppit undan branden och nu ofta hyser stora mängder död ved. Området är också rikt på sjöar, myrar och sumpskogar med mycket liten påverkan.

Från Landvetter i norr, som ligger på låglandet utmed Mölndalsån, tråcklar sig ett nätverk av stigar igenom det kuperade landskapet söderut genom området för Landvetter södra. Stigsystemet består av skogsvägar till upptrampade djurstigar.

Illustration över landskapets höjder och dalgångar. Källa: Landskapsanalysen av White



Naturvärden

I och omkring Landvetter södra finns ett flertal områden med naturvärden varav flera finns utpekade i kommunens naturvårdsplan. Kompletterande inventeringar och beskrivning av naturvärden har utförts i samband med framtagandet av planförslaget. Inom planområdet har ett flertal naturvärdesobjekt identifierats som består av vattendrag, sjöar, myrar samt skog och träd. Naturvärdena behöver inte påverkas negativt av utvecklingen av Landvetter södra utan kan beaktas och integreras i området.

De områden som klassats till högt eller högsta naturvärde utgörs av sjöar eller områden med naturligt självföryngrad skog med stort inslag av lövträd och död ved samt områden med äldre barrskog, ofta längs branter eller i sumpskogsmiljöer. De objekt som klassats till påtagligt naturvärde utgörs till största delen av myrar, som är naturliga opåverkade miljöer men med mindre förekomst av naturvårdsarter.

I de västra delarna av planområdet har ett landskapsobjekt pekats ut som innefattar merparten av de identifierade högre naturvärdesobjekten. Landskapsobjektet täcker till stor del det område som brandhärjades år 1925. Skogen har efter branden fått växa upp genom naturlig självföryngring, vilket bitvis har skapat lövbrännor med stor andel uppvuxen asp och björk. Inom storbrandområdet finns även partier med hållmarker samt brandrefugier - äldre skog som sluppit undan branden och nu ofta hyser stora mängder död ved. Det är även rikt på sjöar, myrar och sumpskogar med mycket liten påverkan. Landskapsobjektet innehåller ett stort antal biotopkvaliteter och naturvårdsarter samt viktiga livsmiljöer för många arter.

Då brand är en naturlig störningsprocess räknas den uppväxande självföryngrade skogen som skog med naturskogskaraktär, trots ett relativt tidigt succesionsstadium. En sådan skog ingår i Natura 2000-naturtypen västlig taiga (9010), som är en hotad naturtyp, vilket ger ett högt biotopvärde.

Flertalet signalarter har hittats inom planområdet. Signalarter är en art som signalerar att miljön där den påträffas kan ha höga naturvärden. Svampen rävticka kan särskilt nämnas som en god signalart och förekommer främst på död ved av asp, något som förekommer rikligt inom områdets lövbrännor.

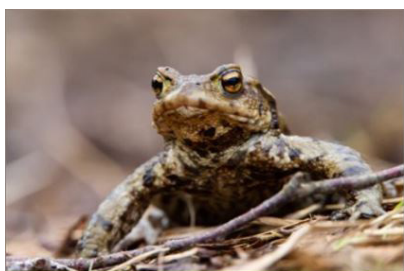
I sydväst gränsar Landvetter södra till Yxsjön. Området vid sjön har pekats ut som ett värdefullt landskap i kommunens naturvårdsplan. Det är ett stort sammanhängande skogsområde med höga naturvärden som till största delen är opåverkat av rationellt skogsbruk, där stora delar av det brandhärjade landskapsobjektet ingår. Utanför planområdet pågår ett arbete med utökning av Yxsjöns naturreservat, vilket innefattar en större nyckelbiotop.

Delar av planområdet utgör mycket gynnsamma miljöer för både insekter, kryptogamer, kärlväxter och fåglar. Karaktären hos de områden som bedömts ha lågt naturvärde kan generellt beskrivas som skogsmark av en mer ensartad karaktär, rena planterade skogsområden eller ungskogar präglade av skogsbruket.

Trots värdena som finns i Landvetter södra omfattas det inte av riksintresse för naturvård.

Skyddade arter

Artskyddsförordningen regleras genom 8 kap MB. Förordningen avser bland annat fågeldirektivet om bevarandet av vilda fåglar, art- och habitatdirektivet om bevarande och skydd av livsmiljöer samt skydd för vilda djur och växter. Alla fridlysningar ingår i artskyddsförordningen. Syftet är att säkra den biologiska mångfalden genom bevarandet av naturligt förekommande livsmiljöer, samt den vilda floran och faunan inom medlemsländerna i EU. De arter och livsmiljöer som finns upptagna i artskyddsförordningen har juridiskt stöd. Det innebär att åtgärder som kan påverka arternas bevarandestatus leder till att förbud mot artskyddsförordningen kan utlösas.



Padda



Klockgentiana



Tjäder

Inom området för Landvetter södra har ett flertal arter identifierats som omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen. Flerparten av arterna bedömdes i den framtagna artskyddsutredningen vara sådana skyddsvärda arter som kan komma att påverkas av planförslaget. En riskbedömning utifrån fyndstatus och förekomst samt arternas krav på livsmiljö är gjord. Bedömningen gäller endast påverkan från planerad exploatering och inte gynnsam bevarandestatus. För 18 av de skyddade arterna, som består av fåglar, grod- och kräldjur, fladdermöss, kärlväxter samt insekter, bedömdes stor risk för påverkan finnas.

Påverkan på gynnsam bevarandestatus för arter betyder att en art inte får påverkas av mänskliga aktiviteter på ett sådant sätt att dess livsmiljö förlorar sin kontinuerliga ekologiska funktion. Med detta avses att ett ingrepp inte får vara så omfattande att ett område tappar de egenskaper som gör det betydelsefullt för arten ifråga. För att förhindra att ett fortplantningsområde eller viloplats påverkas på ett sätt som gör att en dispens krävs, kan förebyggande skyddsåtgärder vara lämpliga. Åtgärderna ska säkra att den ekologiska funktionen upprätthålls kontinuerligt.

Artskyddsutredningen för Landvetter södra är fortfarande pågående när denna handling skickas ut på samråd. Det betyder att kommunen inte har tagit ställning till hur en planerad utbyggnad av Landvetter södra kan komma att påverka de skyddade arterna i området.

Grundprincipen är att i första hand undvika att utvecklingen medför negativ påverkan på de skyddade arterna och deras livsmiljö och i andra hand att den negativa påverkan minimeras genom att skydds- eller kompensationsåtgärder genomförs. All negativ inverkan på förekomst av skyddade arter kan komma att föranleda krav på dispens från Artskyddsförordningen. Det är Länsstyrelsen som meddelar dispens mot artskyddsförordningen.

Friluftsliv

Friluftslivet har en stor betydelse för samhället. Fysisk aktivitet medför en bättre folkhälsa och närhet till naturen bidrar positivt till boendemiljön, ger en ökad förståelse för den biologiska mångfalden samt naturvården och friluftslivet är ett underlag för en utvecklad besöksnäring och landskapsutveckling. I Härryda kommun är friluftslivet en prioriterad fråga och kommunen ska verka för att långsiktigt värna och utveckla värdefulla områden och grönstråk. Kommunens friluftsplans vision är att friluftsin-tresset ska värnas, tillvaratas, utvecklas samt verka för målet ”det goda samhället”. Kommunen ska försöka eftersträva de nationella friluftspolitiska målen.

Landvetter södra har stora värden i landskapet med karaktärsdrag så som rymd, känsla av vildhet, sprickdalarna med myrar, våtmarker, tjärn och sjöar samt ett rikt spektrum på djur- och naturarter. Området är dock svårtillgängligt och har få och otydliga entrépunkter, vilket gör att området har en låg besöksfrekvens. Det är därför av stor vikt att området planeras så att fler kan nyttja rekreatiomsområdena. Prioriterat är att platsens naturvärden värnas, att tillgängligheten stärks och nya entrépunkter och stigsystem etableras.

AREELLA NÄRINGAR

Skogsbruk

En stor del av Härryda kommun utgör betydelsefulla produktionsområden för skogsbruket. Brukningsenheterna och skötseln är huvudsakligen småskaliga och privatägda. Skogen har varit föremål för ett intensivt skogsbruk och det har medfört att det finns få opåverkade områden. Skogsstyrelsen som är tillsynsmyndighet har upprättat ett målprogram och en aktionsplan för skogsbruket i länet. Programmet och planen beskriver hur skogsbruket ska kunna bedrivas effektivt samtidigt som värdena och mångfalden i landskapet tas tillvara och bevaras.

I Landvetter södra har de nordligaste delarna blivit påverkade av det moderna skogsbruket, vilket syns på de kalhyggen skogsbruket har lämnat efter sig. I dagsläget pågår det en avverkning vid Skällsjön på grund av angrepp av barkborren.

TRAFIK OCH KOMMUNIKATIONER

Gång och cykel

Befintliga gång- och cykelbanor finns utmed de kringliggande gatorna Magasinsvägen, Backavägen och Eskilsbyvägen i norr och öst. Genom planområdet finns befintliga stråk bestående av skogsvägar och stigar. Med hänsyn till områdets topografiska beskaffenhet är det viktigt att säkerställa tillgängligheten inom, till och från området. De mest känsliga trafikslagen avseende lutning är gång- och cykeltrafiken. För att uppnå gällande tillgänglighetskrav följer i huvudsak det utredda övergripande huvudvägnätet landskapets dalgångar. Det kommer således vara relativt lågt beläget jämfört med de mindre lokala kopplingarna.

Landvetter södra planeras få ett väl utvecklat gång- och cykelnät. Området ligger på ett bekvämt cykelavstånd från Landvetter tätort, Mölnlycke och Landvetter flygplats. Bra cykelförbindelser från Landvetter södra till dessa målpunkter förväntas därför kunna bidra till att många väljer att cykla. Cykel och elcykel är färdslag med stor potential för matartrafik till knutpunkterna för kollektivtrafik.

Kollektivtrafik

En kraftfull pendel- och regionstågstrafik utgör ryggraden i Göteborgsregionen. En målbild för kollektivtrafiken har tagits fram inom det regionala samarbetet K2020. Syftet med målbilden är primärt att öka andelen resor som görs kollektivt över kommungränserna mot Göteborg samt att identifiera viktiga bytespunkter. Kollektivtrafiken ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga och hållbara. Av ÖP2012 framgår att det ska finnas attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik med buss och spårbunden trafik.

Landvetter tätort, strax norr om planområdet, har bra bussförbindelser både lokalt som regionalt. Från Landvetter resecentrum går Röd express var 5:e minut i högtrafik till och från Göteborg. Utöver expressbussen finns ett antal busslinjer som förbinder Landvetter med andra delar av kommunen samt med Landvetter flygplats. Det finns även en busslinje som förbinder Landvetter med Bollebygd samt Partille. Närmsta hållplats för Landvetter södra finns i nordöst utmed Eskilsbyvägen.

Strax söder om väg 40 går Kust till kustbanan. Stationer finns längs banan i Mölnlycke, Hindås och Rävlanda. Tidigare har stationer även funnits i Landvetter och Härryda. Banan är av interregional betydelse och omfattas av riksintresset för kommunikation. Den är enkelspårig och elektrifierad samt viktig för gods- och persontrafik mellan de västra och sydöstra delarna av Sverige. Banan berörs av planerna för järnväg Göteborg-Borås.

I regionens målbild för stråket Göteborg – Borås 2035 förväntas Kust till kustbanan vara ett komplement till höghastighetsbanan och försörja de mindre stationsorterna i stråket.

Trafikverket planerar för en ny järnväg mellan Göteborg och Borås som en del av en framtida höghastighetsjärnväg mellan Göteborg och Stockholm. Den nya järnvägen ingår i en ny generation järnväg och ska skapa möjlighet för snabbare resor mellan Göteborg och Stockholm, förbättra kommunikationerna till Landvetter flygplats och knyta Västsveriges största städer närmare varandra. Avsikten är att järnväg Göteborg-Borås ska gå genom Landvetter södra. Kommunen verkar för att Landvetter södra ska bli ett stationssamhälle och FÖP föreslår ett stationsläge strax söder om Lilla och Stora Ristjärn. Utredningskorridoren för järnväg Göteborg-Borås utgör riksintresse för kommunikation.

Biltrafik

Väg 40 ligger cirka en kilometer norr om Landvetter södra och är den viktigaste vägförbindelsen i riktning västerut mot Göteborg och österut mot Borås. Tillsammans med dess parallellvägar Boråsvägen, Gamla Partillevägen samt Härrydavägen förbinder de planområdet med kommunens övriga orter samt Landvetter flygplats. Väg 40 är riksintresse för kommunikationer och ingår i det nationella stamvägnätet.

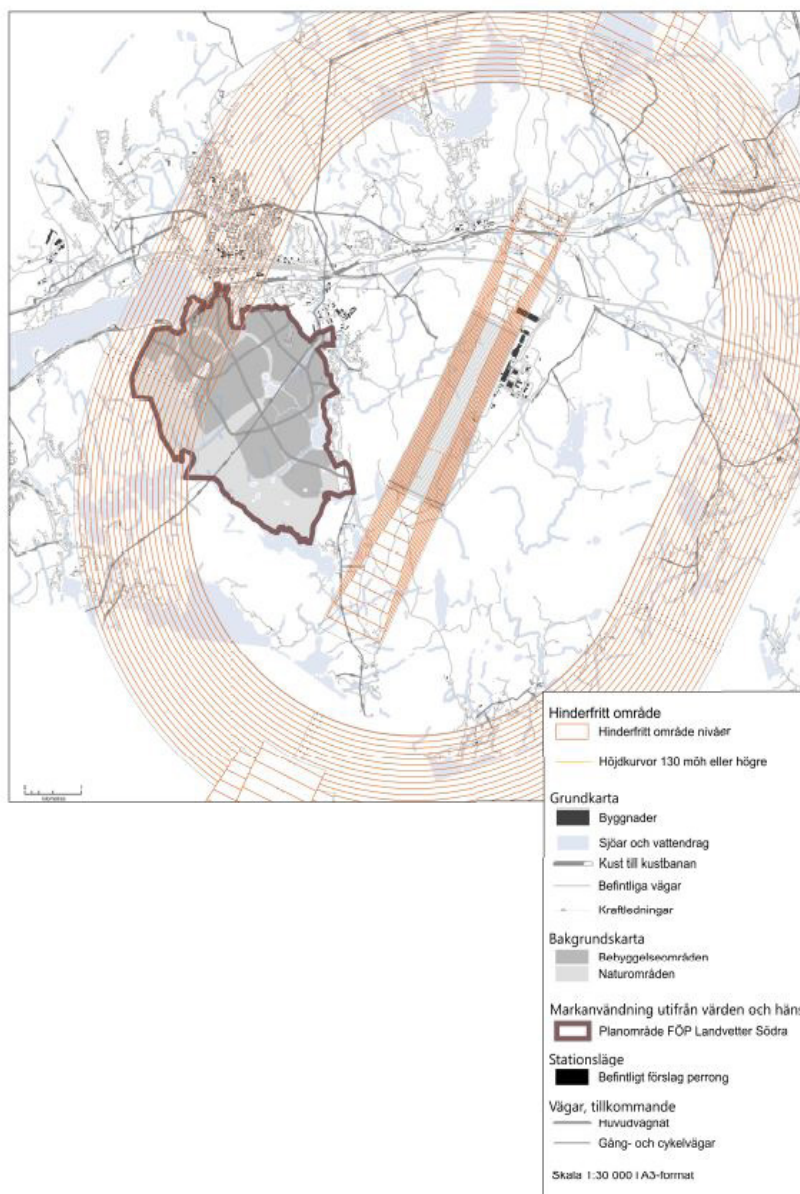
Väg 40 är hårt belastad och i högtrafik kan tidvis köbildningar uppstå. Planerad byggnation av Landvetter södra kommer att medföra en ökning av person- och godstransporter, såväl på det lokala som det nationella vägnätet. Studier som utförts visar på en trafikökning med upp till 50 % på väg 40 fram till år 2040. En utveckling av Landvetter södra med 10 000 invånare ingår som en del av den ökningen. Trafikflödena vid trafikplatserna Björödsmotet och Landvettermotet kan komma att överstiga kapaciteten vilket behöver bevakas. Mer detaljerade studier krävs för att utreda hur mycket mer trafik som trafikplatserna klarar av att hantera.

Landvetter södra kommer att behöva flera tillfartsvägar från norr och nordost. Studier har gjorts som visar på möjliga vägkopplingar norrut mot Landvetter, västerut mot Mölnlycke samt österut mot Landvetter flygplats. En övergripande gatustruktur har utretts för området som med hänsyn till områdets topografi i huvudsak följer landskapets dalgångar för att uppnå gällande tillgänglighetskrav. Huvudvägnätet kommer således vara relativt lågt beläget jämfört med det lokala vägnätet. Målet är att gator och vägar inom området ska anpassas till den befintliga topografin.

Flygtrafik

Landvetter flygplats ligger cirka tre kilometer öster om Landvetter södra. Flygplatsen tillhör det nationella basutbudet av flygplatser och är en del av en stomme i ett effektivt och långsiktigt robust flygtransportsystem som säkerställer en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet. Den är även utpekad av EU som en coreflygplats, vilket innebär att den är en viktig nod för internationell flygtrafik. Landvetter flygplats omfattas av riksintresse för kommunikation. För områden runt flygplatsen gäller hindersbegränsning. För Landvetter södra innebär hinderstegen en höjdbegränsning på underliggande bebyggelse, vilken skyddas genom begränsningar för byggnadsverkens totalhöjd. Syftet med begränsningar är primärt flygsäkerheten på flygplatsen. Alla byggnadsverk berörs oavsett om de är permanenta och tillfälliga, till exempel bebyggelse, master eller byggnadskranar. Överträdelser kommer inte godkännas då de ytterst skulle kunna innebära begränsningar för flygtrafiken.

Planområdet i relation till Landvetter flygplats flyghinder



TEKNISK FÖRSÖRJNING

Dagvatten

Landvetter södra är idag naturmark där dagvattnets avrinning sker långsamt, vilket innebär att vattnet får mer tid att infiltrera till grundvattnet och mer tid för växtligheten att nyttja vattnet och det är grunden till dagvattnets vattenbalans. Vattenbalansen kommer att förändras i Landvetter södra i och med utbyggnaden av ett nytt stationssamhälle, därav är det viktigt att balansen beaktas i vidare planering av Landvetter södra för att inte negativt påverka ekologin och ekosystemtjänsterna.

När området förändras med en stor exploatering kommer förutsättningarna förändras för vattenbalansen och området i stort. Med lokala lösningar nära källan sprids infiltrationen och den tröga avledningen sker över det berörda området. För att komplettera denna lösning föreslås att dammar anläggs på strategiska lägen för att möjliggöra att årsnederbörden får en chans att infiltrera, tas av växtligheten och verka för att bibehålla den befintliga vattenbalansen och god ekologi. Därför är det viktigt att vid vidare planering av Landvetter södra tar dagvattenfrågan i beaktande så att inte den kvarvarande naturen med dess sjöar, tjärn och vattendrag inte hämmar vattenbalansen. Härryda kommun arbetar med att ta fram en ny övergripande dagvattenpolicy som vid antagande även kommer att gälla detta område.

Vatten och avlopp

Idag försörjs Landvetter samhälle av Finnsjöns vattenverk i Mölnlycke samt med stödmatning från Partille kommun. Fram till år 2022 pågår en utbyggnad av det kommunala vatten- och avloppssystemet i kommunen. Ett nytt vattenverk ska byggas i Hindås med överföringsledningar till Landvetter. Detta för att säkra kommunens försörjning för framtiden. Under arbetet med planförslaget har en VA- och dagvattenutredning tagits fram för planområdet. Det nya systemet för Landvetter södra föreslås kopplas på det befintliga i Landvetter tätort. Utifrån kommunens önskan att vattnet från vattenverken i Mölnlycke och Hindås blandas innan det går ut på ledningsnätet föreslås en blandreservoar vid Murtjärnen i norra delen av planområdet för Landvetter södra. Framtida användning av befintliga reservoarer och hur de ska samverka med den nya blandreservoaren bör utredas vidare. På grund av topografin krävs tryckstegring för att klara försörjningen inom området. Förslag finns även på anläggande av ett vattentorn i västra delen av planområdet. Parallellt med dricksvattnet löper spillvattenledningar. Ett antal mindre avloppspumpstationer fordras för att möta variationen i topografin i området. Innan huvudsystemet är fullt utbyggt med rundmatning och vattentorn

krävs det en kraftig huvudledning genom området ned till stationscentrum. Vid vidare utbyggnad av området för centrumbebyggelse kan det krävas framtida ledningsförstärkningar mot de norra delarna av Landvetter. Stora investeringar krävs för utbyggnaden samt åtgärder och förstärkningar på befintligt system i Landvetter.

Avfallshantering

Kommunen har regler om avfallshanteringen via avfallsföreskrifterna. Föreskrifterna anger hur avfallshanteringen ska fungera i kommunen. Härryda kommun ansvarar för hämtning, transport och omhändertagande av hushållsavfall, avloppsslam från enskilda anläggningar och farligt avfall från hushållen. Kommunen har ansvar för insamling och transport av hushållsliknande avfall från företag och verksamheter. Genom den lokala renhållningsordningen ansvarar för hämtning, transport och slutligt omhändertagande av slam från olje-, fett- och slamavskiljare.

Ett av avfallsplanens övergripande mål är robust avfallshantering, vilket berör den fysiska planeringen. I den fysiska planeringen är avfallshantering i många avseenden en infrastrukturfråga där placering av behandlingsanläggningar, publika insamlingsplatser och påverkan från och på trafikplaneringen är centrala frågor. Det är viktigt att soputrymmen och sopkärl placeras så att sopfordonen kommer fram på ett trafiksäkert sätt. Det är viktigt att avfallshantering beaktas i inledningskedet av planeringsprocessen.

ENERGIPRODUKTION OCH ENERGIDISTRIBUTION

Genom Landvetter södra passerar en 400 kV kraftledning. Kraftledningsstråket är 150 meter varav kraftledningsgatan är cirka 60 meter bred. Stråket löper genom området i sydvästlig-nordöstlig riktning. Kraftledningen omfattas av riksintresse för energi. I och med utvecklingen av Landvetter södra pågår det ett tillståndsarbete för att få gräva ner ledningen. Härryda Energi har, bland annat på grund av nybyggnation vid Landvetter Airport City, behov att förstärka ledningsnätet inom närområdet. Planen är att bygga en ny luftburen ledning på sträckan Skalmered-Solsten. I första skedet kommer hela sträckan att byggas som en luftburen kraftledning. I takt med att Landvetter södra exploateras kommer berörd sträcka att kablifieras. I samband med framtida planarbetet behöver det ges plats för en mottagningsstation i Landvetter södra. Härryda Energi arbetar i dagsläget med en förnyad ansökan till Länsstyrelsen.

KONSEKVENSER

KONSEKVENSER

När en FÖP upprättas ska det alltid antas att den leder till en betydande miljöpåverkan. Huvudsyftet med en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är att integrera miljöaspekterna i planarbetet, så att en hållbar utveckling kan möjliggöras samt kunna göra en samlad bedömning av den inverkan utvecklingen av Landvetter södra kan få på miljön samt människors hälsa och hushållning med mark, vatten och övriga resurser.

En MKB ska redovisa och belysa de direkta och indirekta effekterna som FÖP:ens genomförande medför på människor, djur, växter, mark, vatten, luft, klimat, kulturmiljö och landskap.

Samlad bedömning

Den samlade bedömningen är att FÖP:en kan medföra risk för måttlig och stor negativ konsekvens för antal miljöaspekter vid planförslagets förverkligande. Främst gäller detta naturmiljö och artskydd där konsekvenserna bedöms bli stora. För buller, vibration och strålning, markmiljö, dagvattenförsörjning, skogsbruk samt rekreation och landskapsbild bedöms som måttlig negativ konsekvens. Samtliga konsekvenser som bedömts som måttliga eller stora är begränsade till lokal nivå, med undantag för naturmiljö där påverkan bedöms vara både lokal och regional.

Planförslaget innebär stor påverkan på naturmiljön. Området är stort och idag nästan helt oexploaterat samt hyser höga naturvärden. De miljöeffekter som planförslaget medför innebär negativa konsekvenser för den biologiska mångfalden inom området samt en risk att viktiga ekosystemtjänster försvinner/minskar. Naturmiljön är även viktiga bo- och födoplatser för skyddade arter.

Det är viktigt att ta naturmiljön i beaktande vid vidare planering och exploatering, skyddsåtgärder för att minska fragmentering av landskapet och bevarande av naturliga naturområden är av stor vikt för att minska negativ påverkan. Det naturliga vattensystemet som rådet inom området är även särskilt viktigt att beakta i vidare planering.

Planförslaget bedöms vidare även bidra med positiva konsekvenser, främst ur sociala och ekonomiska perspektiv. Aspekterna befolkning och levnadsförhållande samt ekonomi bedöms ge måttliga positiva konsekvenser, där planförslaget ger möjligheter till god samhällsutveckling.

Jämfört med nollalternativet innebär planförslaget en ökad exploatering av byggnader, verksamheter och infrastruktur, vilket även innebär en större negativ påverkan på flera miljöaspekter

på en lokal nivå. Planförslaget ger dock tydligare riktlinjer för framtida exploatering och utveckling av området jämfört med nollalternativet. Byggnationen av en ny stadsdel från grunden med en hållbar vision skapar förutsättningar för att främja regionala hållbarhetsmål, där samhället kan bidra med hållbara och innovativa lösningar för trafik och infrastruktur.

Då naturvärden och artskydd bedöms som område med potentiellt betydande påverkan är det viktigt att notera att art(skydds)inventeringen för planområdet inte var komplett vid detta dokumentets framtagande. Det innebär att det kan tillkomma ytterligare skyddsvärda arter som i dagsläget inte är kända samt behov av ytterligare skyddsåtgärder.

Avgränsning

Härryda kommun har i samråd med länsstyrelsen bedömt vilka aspekter som MKB bör omfatta. Avgränsningssamråd skedde februari 2017 och reviderades i februari 2019. Två aspekter som lyftes i avgränsningssamråden, vilka ansågs behöva utredas ytterligare, var områdets naturvärden samt den ökade biltrafik som bedöms bli i och med utbyggnaden av Landvetter södra. Under arbetets gång med MKB har följande aspekter även ansetts viktiga ur ett miljöperspektiv; riksintressen och skyddade områden, luftmiljö, buller och vibrationer, risk, markmiljö, vattenmiljö, dagvattenhantering, naturmiljö, skogsbruk, ekosystemtjänster, kulturmiljö samt rekreation och landskapsbild.

Den geografiska avgränsningen för MKB utgår från FÖP planområdesgräns. Några av miljöaspekterna i MKB kommer beskriva konsekvenser från ett större perspektiv, eftersom den berör ett större geografiskt område. Sådana aspekter berör bland annat järnväg Göteborg – Borås, naturvärden, vattendrag och övrig infrastruktur såsom bil- och kollektivtrafik samt gång och cykel.

Tidsmässigt delas utbyggnaden av planområdet upp i två tidshorisonter; före och efter utbyggnad av järnväg Göteborg – Borås. Första tidshorizonten är före utbyggnaden och består av den norra delen närmast Landvetter samhälle samt nordöstliga området mot Landvetter Airport City och flygplatsen. Den tidshorizonten är oberoende av utbyggnaden av järnvägen. Andra tidshorizonten är beroende av utbyggnaden av järnvägen samt dess dragning. Horisontåret för andra delen är 2030, vilket är målsättningen att utbyggnaden av järnvägen ska vara färdigställd. Då kommer ett stationsområde att utvecklas med ytterligare samhällsfunktioner och bostäder för att möjliggöra den slutgiltiga staden Landvetter södra.

Alternativ

I kommunens tidigare översiktsplan ÖP2002 samt i den nu gällande ÖP2012 har olika områden runt om Landvetter pekats ut som ett utbyggnadsområde för ett nytt samhälle. Flera av dem har försvunnit med tiden på grund av att de värden som finns skulle skadas på ett sådant sätt att skadan vägde tyngre än utvecklingsmöjligheten. Dessa områden var ett väster om Landvetter samt ett norr om. Områdena begränsades av naturreservat och av den regionala gröna kilen Delsjön – Härskogskilen. De gröna kilarna är viktiga för Göteborgsregionen, eftersom det är sammanhängande naturområden som sträcker sig ända in till stadsområden. Dessa kilar möjliggör plats för rekreation, friluftsliv och biologisk mångfald. De är viktiga strukturelement som bidrar till den regionala attraktionskraften.

I ÖP2012 tog Härryda kommun beslut om att satsa på ett större oexploaterat område söder om Landvetter. Det som idag är Landvetter södra. Området blev dessutom mer aktuellt i och med Trafikverkets planering av järnväg Göteborg – Borås nya dragning. Andra motiv varför Landvetter södra är det rätta området för utbyggnad av ett nytt samhälle är närhet till två arbetsmarknader, bostadsbrist, närhet till flygplatsen och Landvetter Airport City, rådighet över mark, utveckling av Landvetter centrum, naturnära boende med möjligheter till rekreation samt att utbyggnaden påverkar de regionala gröna kilarna i en mindre skala och ses därför mer fördelaktigt.

Nollalternativet

I MB kap 6 står det att förslaget i FÖP ska jämföras med ett nollalternativ. Ett nollalternativ betyder den sannolika utveckling som skulle ha skett i området om inte FÖP genomförs. Det innebär att utbyggnad av Landvetter centrum hade skett mer organiskt utifrån befintlig bebyggelse och infrastruktur, tillväxten hos kommunen skulle vara i enlighet med deras tillväxtmål på 1,5 % samt befolkningstillväxt på 1 %. Landvetter södra hade fortsatt vara ett område för natur, rekreation och friluftsliv.

Riksintressen

Planförslagets påverkan på väg 40 som är av riksintresse för kommunikation behöver sannolikt utredas vidare för att säkerställa att tillfarten från planområdet ej påtagligt försvårar tillkomsten eller utnyttjande av transportsystem.

Planförslaget berörs av influensområde flyghinder för Landvetter flygplats, vilket är riksintresse för kommunikation och riksintresse för totalförsvaret.

Området bedöms ha särskilt behov av hinderfrihet för säker in- och utflygning från flygplatsen. Det innebär bland annat att tillkomsten av höga anläggningar inte påtagligt får försvåra eller omöjliggöra utnyttjandet av flygplatsen. Vid byggnation av höga objekt inom riksintresse för totalförsvaret behöver remiss skickas till Försvarsmakten.

Ny bebyggelse kommer enligt planförslaget att placeras nära järnväg Göteborg-Borås, som är av riksintresse för kommunikation. Det förutsätts att byggnationen anläggs utan att inverka negativt på riksintresset. I FÖP:ens riktlinjer anges att vid planering och byggnation i närheten av transportled samt järnväg Göteborg-Borås ska särskild hänsyn tas till buller, risk, vibrationer och luftföroreningar samt att detaljerade utredningar ska genomföras.

Planförslaget innebär i övrigt inga särskilda åtgärder som direkt påverkar riksintressenas funktion för kommunikation. Beaktat ovan bedöms påverkan på riksintressena totalt sett som obetydlig jämfört med nollalternativet. Påverkan är begränsad till lokal och regional omfattning.

Närmaste områden som är av riksintresse för naturvård, friluftsliv och kulturmiljövård ligger på ett avstånd från planområdet som gör att genomförande av planen inte bedöms påverka dessa.

Miljö kvalitetsnormer

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna (MKN) för ytvatten. Inga ytvatten inom FÖP-området omfattas av MKN. Yxsjön, Landvettersjön och Mölndalsån, som ligger utanför planområdet, omfattas av MKN för ytvatten. Då indirekt påverkan på MKN ytvatten inte helt kan uteslutas bör en utförligare utredning göras i detaljplaneskede.

Angränsande till planområdet i norr finns en grundvattenförekomst, Härryda grundvattenmagasin, vilken omfattas av MKN för grundvatten. Risk att påverka MKN för grundvatten bedöms som liten till obefintlig. Frågan är dock viktig att hantera i fortsatt planering och kompletterande utredningar kan behöva tas fram i senare skede.

Planförslagets påverkan på luftmiljön bedöms totalt sett som liten jämfört med nollalternativet.

Även om en exploatering av planområdet medför en ökad befolkning som i sin tur leder till en ökad andel transporter bedöms planförslaget sammantaget medverka till att MKN för luftmiljö kan innehållas. Planförslaget främjar hållbart resande och kan potentiellt minska trafikflödena, vilket minskar utsläpp av

luftföroreningar både kommunalt men även regionalt.

Inom planområdet kan det lokalt bli ökade utsläpp och en försämrad luftmiljö. Dock förväntas dessa inte överstiga MKN för luft. I lägen med höga halter luftföroreningar föreslås grönytor reserveras och utformas med särskild hänsyn till vegetation med ekosystemtjänster som gynnar god luftkvalitet. Uppföljning och bevakning av luftmiljön samt nya mätningar av luftkvaliteten föreslås för att ge en uppdaterad bild av förutsättningarna i området. Hänsyn bör tas till lokala förutsättningar, exempelvis områdets kupering som kan skapa risk för förhöjda halter av luftföroreningar i låglänta områden.

Buller, vibrationer och strålning

Planförslaget ger förutsättningar för utbyggnad av bostadsområden i områden som påverkas av trafikbuller, vibrationer och elektromagnetisk strålning, vilket kan ha negativ inverkan på människors hälsa. Kumulativa effekter kan uppstå för bullerstörning då skog som absorberar buller förvinner i och med att planförslaget medför att obebyggd skogsmark exploateras och därmed avverkning av skog. Ett nytt samhälle tar plats med trafikbuller från både flyg, väg och järnväg.

Bullersituationen i planområdet har undersökts i en förstudie om trafikbuller för väg-, spår- och flygtrafik. För att säkerställa att gällande riktvärden klaras behöver kommunen i detaljplaneskede undersöka behovet av skyddsåtgärder för buller, vibrationer och strålning samt att dessa är tillräckliga.

Då Trafikverket ansvarar och planerar för järnväg Göteborg-Borås inom planområdet är det viktigt att kommunen och Trafikverket samråder under arbetets gång. För att minska störningen från järnväg Göteborg-Borås behöver behov av buller- och vibrationsreducerade åtgärder utredas och vidtas.

Det bedöms finnas goda förutsättningar för att nya bostäder klarar MKN och riktlinjer.

Risk

De huvudsakliga risker som har identifierats för planområdet är framförallt närheten till farligt godsleder och översvämningsrisker. Genom att tillämpa riskreducerande åtgärder vid placering av bebyggelse inom riskzon för farligt gods kan utbyggnad ske inom delar av riskzonerna.

En dagvattenutredning har genomförts som underlag för framtagande av FÖP och MKB.

Den har lokaliserat vissa lågpunkter inom planområdet som riskerar att översvämmas. Bebyggelse bör inte anläggas i anslutning till platser som är markerade som riskzoner för översvämning, inte heller anläggning av infrastruktur. För att undvika översvämning av exploateringsområdena är det viktigt att ta särskild hänsyn vid höjdsättning av byggnader. Om bebyggelse planeras i närheten av dessa lågpunkter behöver detaljerade geotekniska utredningar tas fram.

Sammantaget bedöms de identifierade riskerna vara hanterbara, men de behöver särskilt beaktas i det kommande detaljplanarbetet.

Yt- och grundvatten

Som en följd av exploatering av Landvetter södra, som är ett stort område med många naturliga vattenförekomster, kan vattenbalansen i planområdet förändras. Det är viktigt att ta dagvattenfrågan i beaktande vid vidare planering för att inte negativt påverka ekologin, viktiga ekosystemtjänster och så att inte den kvarvarande naturen med dess sjöar, tjärn och vattendrag får en hämmad vattenbalans. Principförslag för hantering av dagvatten innebär att dagvatten ska tas omhand nära källan och renas innan det släpps ut till recipient.

Ökad kunskap om eventuellt berörda våtmarker och beroendesamband mellan inströmnings- och utströmningsområden, framförallt inom området för strategisk tätortsutveckling, behöver tas fram.

Inom planområdet finns ett dikningsföretag. Hur dikningsföretaget påverkar utvecklingen behöver utredas vidare i nästa skede.

Planförslagets påverkan på ytvattenförekomster bedöms som liten jämfört med nollalternativet.

Naturmiljö och skyddade arter

Planförslaget innebär att obebyggd skogsmark med naturvärden tas i anspråk och att livsmiljöer för växter och djur kommer att påverkas eller försvinna. Jämfört med nollalternativet bedöms planförslaget innebära stora negativa konsekvenser för naturmiljön och skyddade arter.

Intentionerna i planförslaget är att värdefulla naturmiljöer ska värnas och att värdena kan integreras i området. I planområdets sydvästra delar föreslås ett sammanhängande naturområde, med betydelsefulla naturvärden, finnas kvar. Inom övriga delar av planområdet säkerställs i förslaget gröna stråk.

Stråken fyller en viktig funktion för den biologiska mångfalden inom området samt bidrar till att upprätthålla ekosystemtjänster värdefulla för samhället. Vegetationen i stråken kan ha renande och kylande effekt på luften, dämpa buller samt även rena och leda undan regn- och snövattnet. Stråken har även värden ur rekreationssynpunkt där de bidrar till välbefinnande hos människor som rör sig i området. Vidare planering av området bör säkerställa att grönstråk genom planområdet bevaras eller att nya skapas, att hänsyn tas till naturvärden samt att kompensationsåtgärder tas fram i de fall där skyddsåtgärder inte är tillräckliga.

I sydväst gränsar planområdet till Yxsjöns naturreservat och norr om ligger Gallhållans naturreservat. Inom planområdet finns inget område som är biotopskyddsområde eller skogsbiotoper. Strax utanför planområdet i nordvästlig riktning finns ett område på 7 hektar som är skogligt biotopskyddsområde. Planförslagets påverkan på skyddade områden bedöms som liten.

Inom området för Landvetter södra har ett flertal arter identifierats som omfattas av skydd enligt artskyddsförordningen. En artskyddsutredning är under framtagande och är fortfarande pågående när denna handling skickas ut på samråd. Därmed har inte påverkan på bevarandestatus kunnat bedömas. Arter som är beroende av stora, relativt opåverkade, skogspartier och den naturmiljö som det aktuella området erbjuder riskerar att påverkas negativt av planförslaget. I fortsatt arbete med FÖP samt MKB ska påverkan på samt åtgärdsförslag för de skyddade arterna i området utredas vidare och beskrivas.

Skogsbruk

Planförslaget bedöms innebära att produktionsyta för skogsbruk försvinner. Skogsbruk är en förnyelsebar råvara och en viktig resurs ur ett klimatperspektiv. Den är även en värdefull naturresurs med ekosystemtjänster kopplade till sig. För markägare innebär planförslaget en ekonomisk förlust när produktions-skogen försvinner. Kommunens bedömning är att vid avvägning mellan bevarande av skogsmark och möjligheter till en hållbar bebyggelseutveckling som bidrar till den regionala bostadsförsörjningen med god kollektivtrafik och tågtrafik väger bebyggelseutveckling tyngre. I MKB:n föreslås att viss del av skogsbruket bevaras. I vidare planering bör detta undersökas vidare.

Kulturmiljö

En exploatering av området medför att den historiska läsbarheten av området som orörd utmark till gamla Landvetter by försvagas. Det medför också att ett antal kända fornlämningar

påverkas och eventuellt behöver tas bort. En arkeologiska förstudie har tagits fram som underlag till FÖP:en. Det behöver dock kompletteras med ytterligare studier i kommande planering. Planförslagets påverkan på kulturmiljön i området bedöms som liten.

Rekreation och landskapsbild

Då områdets karaktär kommer att förändras genom utbyggnad av planförslaget och en ny stad kommer att skapas bedöms påverkan på landskapsbilden som stor. Utvecklingen kommer dock att kunna ge möjligheten till fler individer att få en aktiv naturnära fritid och därmed tillgängliggörs områdets visuella ekosystemtjänst för fler människor.

En exploatering av området medför att stora ytor med potential för friluftsliv tas i anspråk och försvinner. Ett större naturområde i sydväst lämnas däremot oexploaterat vilket skapar möjligheter för att stärka rekreationsvärdena i det området. För att inte förlora områdets värde i form av vacker natur och rekreation är det av värde att bevara gröna stråk och naturmiljö i största möjliga mån. Vissa naturområden bör lämnas fria från rekreation till förmån för naturmiljö och skyddade arter.

Sociala konsekvenser

De sociala konsekvenser som presenteras nedan ingår i den framtagna MKB:n. Ingen separat social konsekvensanalys har tagits fram för FÖP:en.

Planförslaget bedöms påverka de sociala aspekterna positivt. Förslaget innebär goda förutsättningar för de boendes vardagsliv med möjlighet till trygghet och naturnära levnadsstandard och tillgänglighet till hållbara transportmedel med goda förbindelser inom regionen. Tillgång till rekreationsområdet inom planområdet kan ge positiva konsekvenser för hälsan och möjlighet till rekreation för boende, förskolebarn och verksamma inom planområdet. I och med järnväg Göteborg-Borås kan en barriäreffekt förstärkas mellan norra och södra Landvetter vilket hanteras inom FÖP Landvetter södra genom att gång- och cykelnät är en integrerad del i det övergripande gatunätet och utgör en finmaskig struktur i området. Gena cykelstråk planeras till besöksintensiva målpunkter och stationsläget i ett strategiskt stråk. Barriäreffekter drabbar särskilt barn och unga. I kommande arbete med FÖP bör en social- och barnkonsekvensanalys tas fram.

Ekonomiska konsekvenser

De ekonomiska konsekvenser som presenteras nedan ingår i den framtagna MKB:n. Ingen separat ekonomisk konsekvensanalys har tagits fram för FÖP:en.

Planförslaget bedöms påverka de ekonomiska värdena måttligt. De ekonomiska aspekterna för intäkter från skogsbruk, jakt och fiske i området bedöms påverkas negativt. Följande befintliga ekonomiska värden anses kunna påverkas positivt; Befolkningstillväxt och medföljande ökning av skatteintäkter, ökat antal verksamheter, förbättringar av kommunal service, attraktiv kollektivtrafik samt ökad möjlighet till försörjning av fler. I kommande arbete med FÖP bör en ekonomisk konsekvensanalys tas fram.

Miljömål

Planförslaget bedöms sammantaget medverka till ett, vara neutralt för fyra och motverka sju av miljömålen. Det miljömål som planförslaget bedöms medverka till är God bebyggd miljö. För God bebyggd miljö bedöms planförslaget bidra genom att den nya stadsdel som planeras skall vara inkluderande och hållbar samt ge tillgång till goda hållbara kommunikationer. Närheten till naturmiljön ger goda möjligheter till rekreation.

De sju miljömål som planförslaget bedöms motverka är Begränsad miljöpåverkan, Frisk luft, Giftfri miljö, Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt växt- och djurliv.

För målet Begränsad miljöpåverkan bedöms planförslaget kunna bidra positivt då det finns möjligheter för invånarna att leva en tillvaro med ett minskat klimatavtryck till följd av möjligheterna som en modern stadsdel som planerats från grunden utifrån ett hållbart perspektiv. Men då det finns risk för negativ påverkan till följd av klimatpåverkande aktiviteter och konsumtion bedöms miljömålet motverkas. Miljömålet Frisk luft bedöms motverkas då det finns risk för försämrade luftkvalité på grund av ökad trafik samt förbränning av fossila bränslen. Inga kända föroreningar finns inom området som riskerar att spridas vid schakt och exploatering men material som tillkommer från byggnader riskerar att ge spridning av giftiga ämnen i byggfas, driftfas samt rivning och därmed motverkas miljömålet Giftfri miljö. För de fyra miljömålen Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar och Ett rikt växt- och djurliv innebär ett genomförande enligt planförslaget negativ påverkan på den befintliga skogen och de naturmiljöer som finns i området. Det innebär förluster av habitat, ökade barriäreffekter samt störningar i tidigare opåverkade områden.

Det innebär även negativ påverkan på våtmarker, flöden, föroreningshalter och känsliga vattenlevande arter. Införande av skyddsåtgärder kan minska negativa effekter.

FORTSATT

PLANERING OCH ARBETE

FORTSATT PLANERING OCH ARBETE

FÖP Landvetter södra ska vara underlag för kommande planläggning, exploatering och utveckling. Här redovisas översiktligt behov av fortsatt planering och arbete som krävs för att uppnå den fördjupade översiktsplanens mål och riktlinjer. Några framgångsfaktorer är särskilt viktiga i genomförandefasen för att uppnå en hållbar utveckling:

- Använda FÖP Landvetter södra som ett strategiskt handlingsprogram i det politiska arbetet
- Medborgardialog
- Prioritera och genomföra kollektivtrafikens utveckling
- Hänsyn till värdefull natur och skyddade arter

Arbetsområden som identifierats av särskild vikt för uppfyllelse:

- Ägarförhållanden – FÖP Landvetter södra berör till stor del mark som är privatägd. Det innebär att ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen bygger på ett intresse hos privata fastighetsägare. En god dialog med fastighetsägare och exploatörer är därför grundläggande för en utveckling i planens riktning.
- Järnväg Göteborg-Borås är en grundläggande förutsättning för att stora delar av planens intentioner ska kunna förverkligas. Dialog med Trafikverket om stationsläge och spårutformning inom planområdet är centralt för att kunna skapa en attraktiv ny stadsdel kring ett nytt stationsläge. Till dess ett definitivt besked om spårutformning och stationsläge skett kan planen genomföras i de norra delarna som inte är direkt beroende av järnvägen för att vara relevanta och motiverade. Utbyggnaden i dessa områden bör dock planeras så att de inte förhindrar fortsatt utveckling i de delar som avvaktar beslut om järnväg Göteborg-Borås. Om ett definitivt beslut om järnväg Göteborg-Borås med stationsläge dröjer mycket länge bör kommunfullmäktige en gång per mandatperiod pröva de delar av planen som är avhängig spårområdet.
- Ett genomförande av planförslaget förutsätter att utvecklingen minimera negativ påverkan på skyddade arter och deras livsmiljö. Det är viktigt att invänta den artskyddsutredning som fortfarande är pågående vid denna samrådshandling och därefter detaljerat utreda och genomföra de skydds- och/eller kompensationsåtgärder som krävs för att minimera den negativa påverkan som kan komma att uppstå vid ett genomförande.

-
- En central fråga för områdets utveckling är påverkan av den korsande 400 kV-kraftledning som går mellan Stenkullen och Lindome och är av riksintresse. Det är viktigt att tidigt utreda och begära tillstånd för markförläggning alternativt flytt av ledningen.
 - Genomförandeekonomiska förutsättningar, kommunalekonomiska förutsättningar och följdinvesteringar. Betydande kommunala, regionala och statliga investeringar behövs bland annat för inlösen av mark, utbyggnad och drift av kommunal infrastruktur, allmän plats, park- och naturområden, omhändertagande av dagvatten och klimatanpassningsåtgärder, utbyggnad av kollektivtrafik, utbyggnad av skolor, förskolor och annan kommunal service.
 - Stor omsorg kommer att behöva läggas för att hantera områdets höjdskillnader och skapa en tillgänglig stad samtidigt som de grundläggande värdena för en attraktiv stadsmiljö kan tillskapas.

Arbetsområden på en mer detaljerad nivå som krävs för ett genomförande av FÖP Landvetter södra:

- Detaljplanering och bygglovgivning
- Markanvisning
- Arbetsprocesser för att säkerställa god gestaltning
- Strategiskt arbete för ökad social hållbarhet
- Strategisk infrastrukturplanering inklusive vatten och avlopp
- Strategisk hantering av parkeringsfrågor
- Arbete för ökad andel hållbart resande
- Behovsanalys och utbyggnad av offentlig service
- Arbete för att stärka det lokala näringslivet
- Strategiskt arbete för klimatanpassning
- Grön- och blåstrukturplanering inklusive landskapsanalys, ekosystemtjänster, biologisk mångfald, grönytefaktor, socio-topvärden och dagvattenhantering
- Forn- och kulturlämningar eller annat kulturarv
- Strategisk hantering av influensområde för hinder, Landvetter flygplats
- Strategisk hantering av risk, buller och vibrationer utmed

HÄNVISNINGAR

HÄNVISNINGAR

Under framtagande av FÖP har planeringsunderlag och utredningar använts för att säkerställa förutsättningarna för Landvetter Södra. I detta kapitel sammanställs källorna samt planhandlingens bilagor.

UTREDNINGAR OCH KUNSKAPSUNDERLAG

Arkeologisk förstudie, Landvetter södra, Arkeologisk rapport 2019:5, Västarvet kulturmiljö

Artskyddsutredning – Landvetter södra, Härryda kommun, pågående, Calluna AB

Naturvärdesinventering på förstudienivå, Härryda kommun 2017, Projekt: Landvetter södra, 2017-04-2, Ecocom AB

Naturvärdesinventering Landvetter södra, Härryda kommun 2017, Projekt: Fördjupad översiktsplan för Landvetter södra, 2017-10-19, Ecocom AB

Naturvärdesinventering, Landvetter södra, Härryda kommun, 2018, 2018-12-07, Calluna AB

Landvetter södra Landskapsanalys, Härryda kommun, 2017-10-02, White

Studie av befintlig ytavrinning i Södra Landvetter, 2017-02-28, SWECO Environment AB

Övergripande dagvattenutredning Landvetter södra, 2019-09-04, SWECO Environment AB

Utredning framtida VA-försörjning av Landvetter södra, 2019-11-29, SWECO Environment AB

Plan- och profilstudie av möjliga kopplingar mellan Landvetter södra och Mölnlycke, Publikation 2019:3, 2019-11-22, SWECO Society AB

Plan- och profilstudie av huvudvägnätet i Landvetter södra, 2018-11-02, SWECO Society AB

Åtgärdsvalsstudie Framtida väginfrastruktur riksväg 40, delen Landvettermotet-Ryamotet, publikation 2018:1, 2018-09-10, Ramböll Sverige AB

Förstudie av Trafikbuller för Landvetter södra, Härryda kommun, 2019-12-04, COWI AB

Landvetter Södra, markteknisk utredning, Förstudie för ny stad, 2019-01-28, Norconsult AB

Marknadsanalys för handeln i Härryda kommun, 2019-04-11, WSP

Samskapande samhällsplanering i Landvetter södra, 2020, Härryda kommun

KOMMUNALT PLANERINGSUNDERLAG

Översiktsplan för Härryda kommun, ÖP2012

Bostadsförsörjningsprogram 2019–2023, 2018, Härryda kommun

Näringslivsstrategiskt program 2019–2035, 2019, Härryda kommun

Energi och klimatplan, 2015, Härryda kommun

Vattenförsörjningsplan, 2009, Härryda kommun

Naturvårdsplan, 2012, Härryda kommun

Friluftslivsplan, 2018, Härryda kommun

Grön plan, 2012, Härryda kommun

Avfallsplan A2020, Kommunspecifik bilaga till Göteborgsregionens avfallsplan, 2011, Härryda kommun

REGIONALT PLANERINGSUNDERLAG

Länsstyrelsen Västra Götaland, 2015, Regionala miljömål för Västra Götalands län

Klimat 2030 (2019) <http://klimat2030.se/> [2019-10-20]

Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2019, <https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/lantbruk-och-landsbygd/miljo/vatten/vattenverksamhet/markavvattning-och-diken.html> [2019-10-27]

Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2019, <https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/lantbruk-och-landsbygd/miljo/vatten/vattenverksamhet/markavvattning-och-diken.html> [2019-10-27]

Länsstyrelsen Västra Götalands län, 2019, <https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/privat/jakt-och-fiske/fiske/fiskevardsomraden.html> [2019-10-27]

Länsstyrelsen, 2019, <http://extra.lansstyrelsen.se/op-portalen-vastra-gotaland/sv/sammanfattande-redogorelser/ovriga-allman-intressen/areella-naringar/Sidor/default.aspx> [2019-11-01]

Sveriges Fiskevattenägareförbund, 2019, <https://www.vattenagarna.se/medlemmar/fiskevattenagarna-i-vastra-sverige/vastrasveriges?o=944> [2019-10-27]

Trafikverket, 2011, https://www.trafikverket.se/contentassets/62ac3c64c709466ca5abd7949160df0f/luftfart/riksintresset_landvetter_flygplats_precisering_av_riksintresse.pdf [2019-10-27]

NATIONELLT PLANERINGSUNDERLAG

Globala målen, 2019, <https://www.globalamalen.se/om-globalamalen/> [2019-09-19]

Naturvårdsverket, 2019, <https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/> [2019-09-19]

Barnombudsmannen, 2019, <https://www.barnombudsmannen.se/barnombudsmannen/barnkonventionen/> [2019-09-19]

Klimat 2030, 2019, <http://klimat2030.se/> [2019-10-20]

Sveriges Fiskevattenägareförbund, 2019, <https://www.vattenagarna.se/medlemmar/fiskevattenagarna-i-vastra-sverige/vastrasveriges?o=944> [2019-10-27]

Energimyndigheten, 2015, <https://www.energimyndigheten.se/fornybart/riksintressen-for-energiandamal/riksintressen-for-energidistribution/> [2019-10-31]

Naturvårdsverket, 2019, <https://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Fororenade-omraden/Att-inventera-fororenade-omraden/> [2019-11-01]

Regeringskansliet, 2019, <https://www.regeringen.se/regeringspolitik/landsbygd-livsmedel-och-areella-naringar/> [2019-11-01]

Vattenmyndigheterna, 2019, <http://www.vattenmyndigheterna.se/Sv/vattendistrikt-sverige/vasterhavet/atgardsomraden/Sidor/underlagsmaterial-per-kust--och-avrinningsomrade.aspx> [2019-11-04]

Vattenmyndigheten, 2019, <https://www.havochvatten.se/funktioner/ordbok/ordbok/a---c/ordbok-a-c/2013-03-14-avrinningsomrade.html> [2019-11-04]

BILAGOR

Miljökonsekvensbeskrivning, samrådshandling dat. 2020-03-02

KARTOR

I karta 1 redovisas hur mark- och vattenområden ska användas. Varje typ av markanvändning som redovisas i kartan beskrivs i avsnittet *Användning av mark och vattenområden*. Redovisningen i kartan är översiktlig och gränserna i kartan ska därför inte tolkas för detaljerat. I kartorna 2–5 redovisas hänsyn och förutsättningar. I kartorna redovisas kända förutsättningar med geografisk utbredning. Det innebär att kartorna inte redovisar en heltäckande bild av alla förutsättningar som kan vara av betydelse vid kommande planering. Innehållet i kartorna samt övriga förutsättningar beskrivs i avsnittet *Förutsättningar*.

Karta 1 – Användning av mark- och vattenområden

Karta 2 – Riksintresse

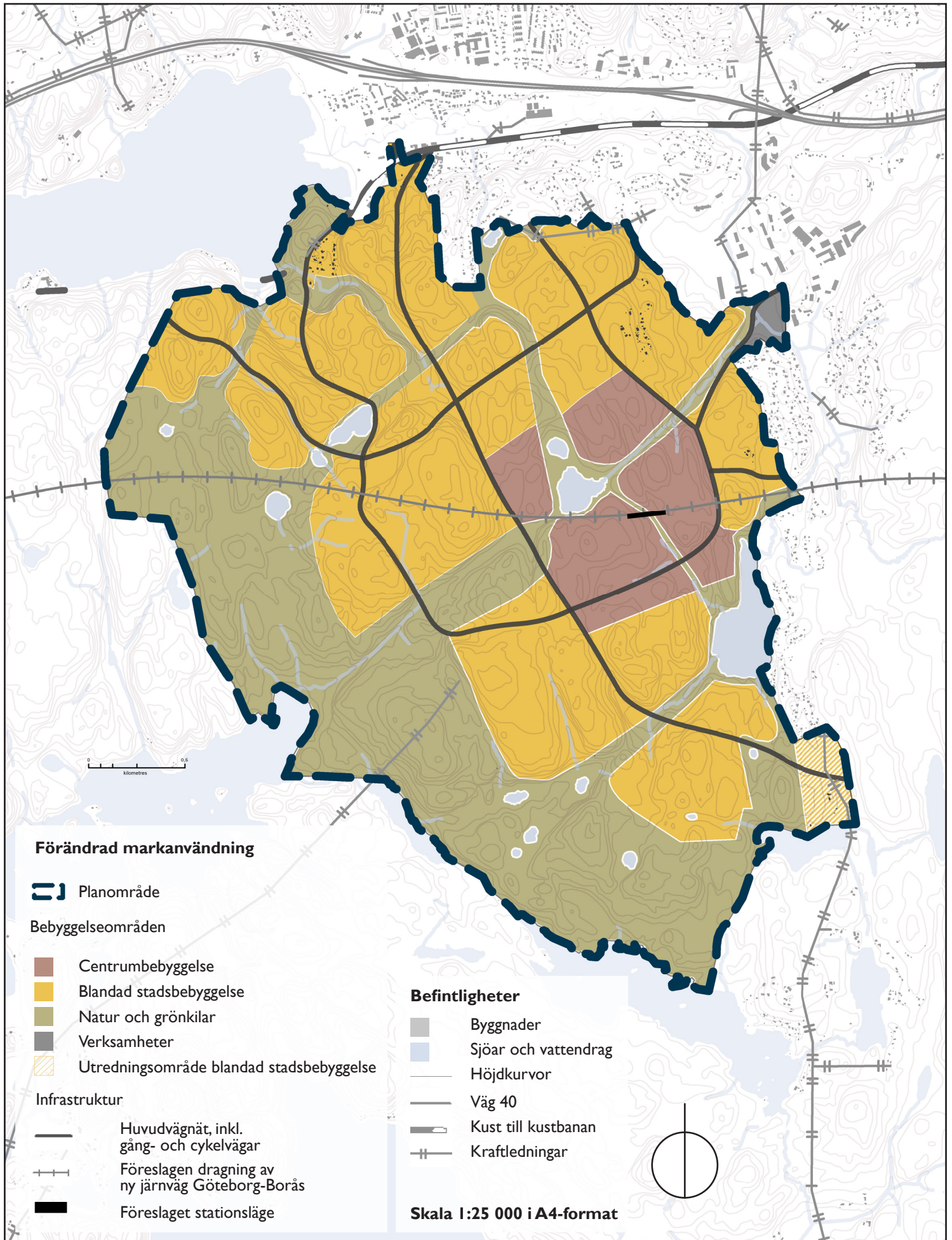
Karta 3 – Hälsa och säkerhet

Karta 4 – Naturvärden och rekreation

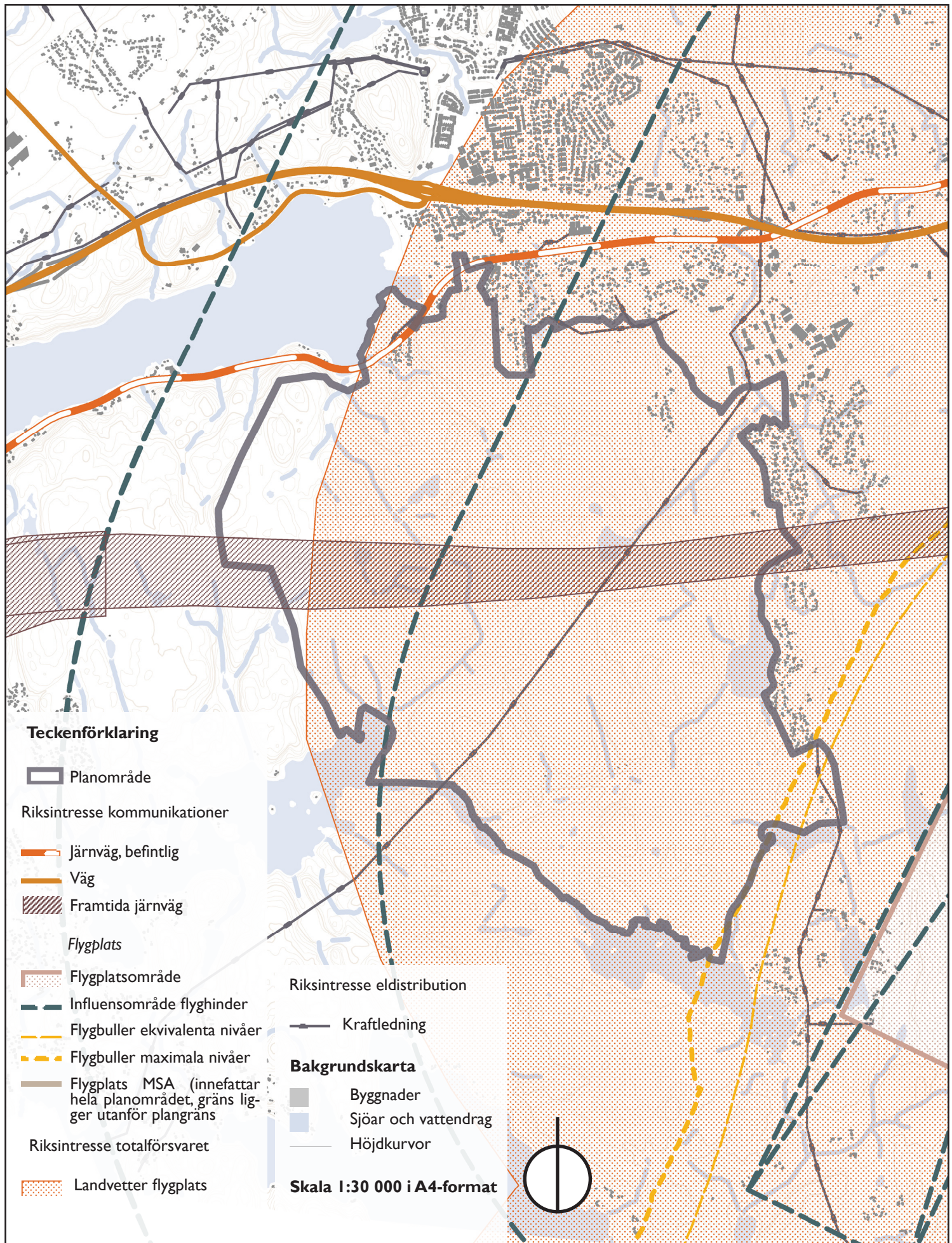
Karta 5 – Kulturmiljö

Karta 6 – Vattenmiljö och miljö kvalitetsnormer

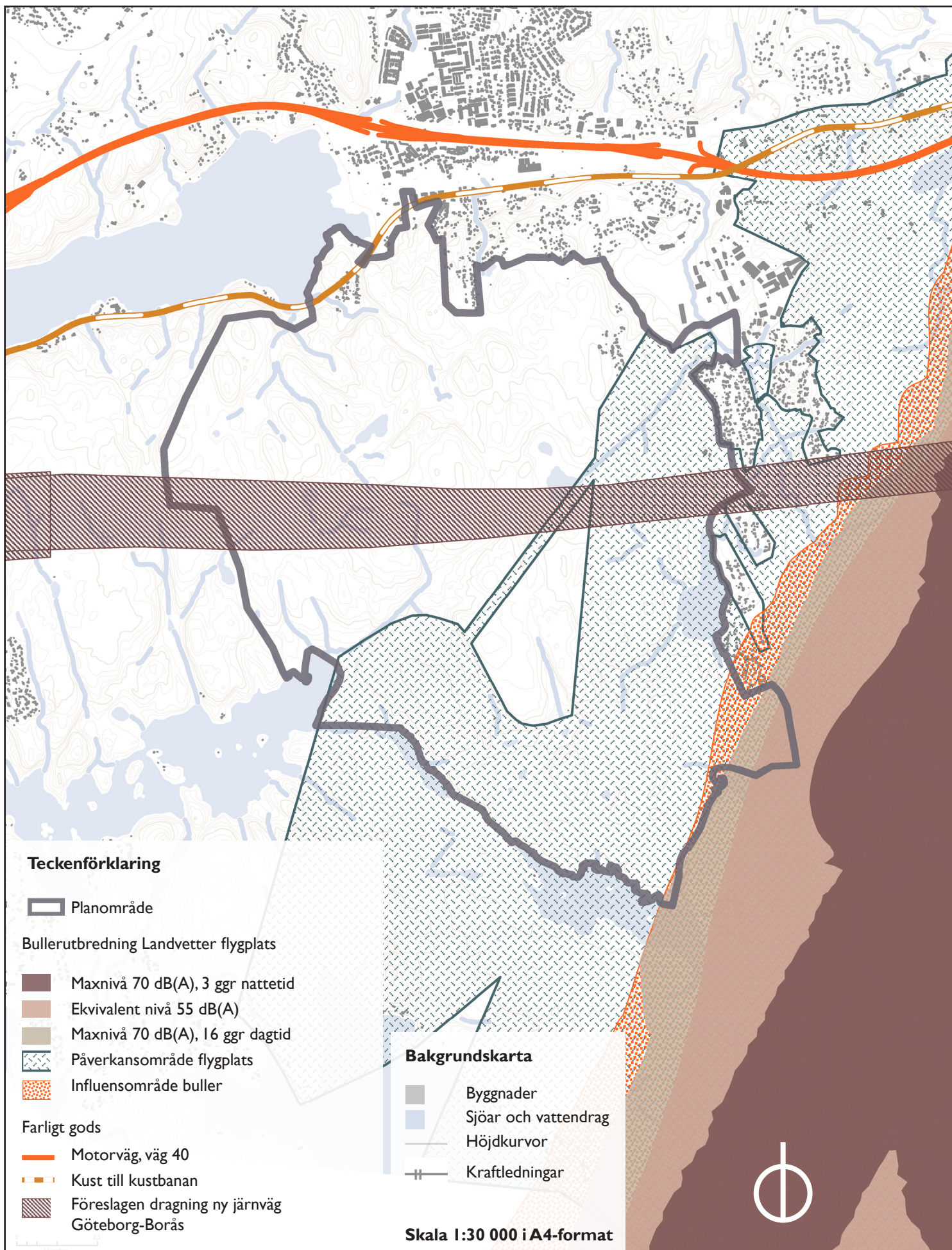
KARTA I: ANVÄNDNING AV MARK- OCH VATTENOMRÅDEN



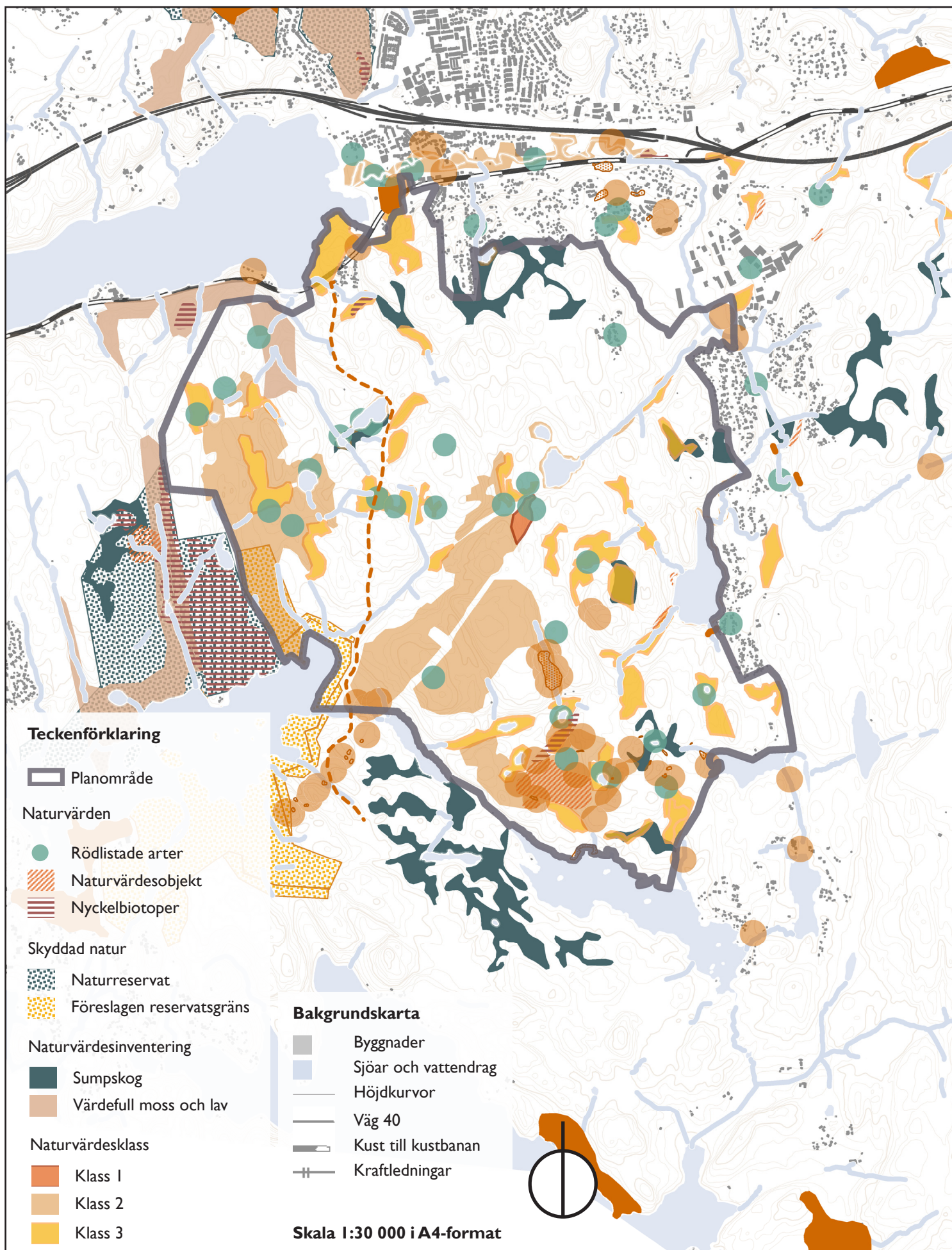
KARTA 2: RIKSINTRESSEN



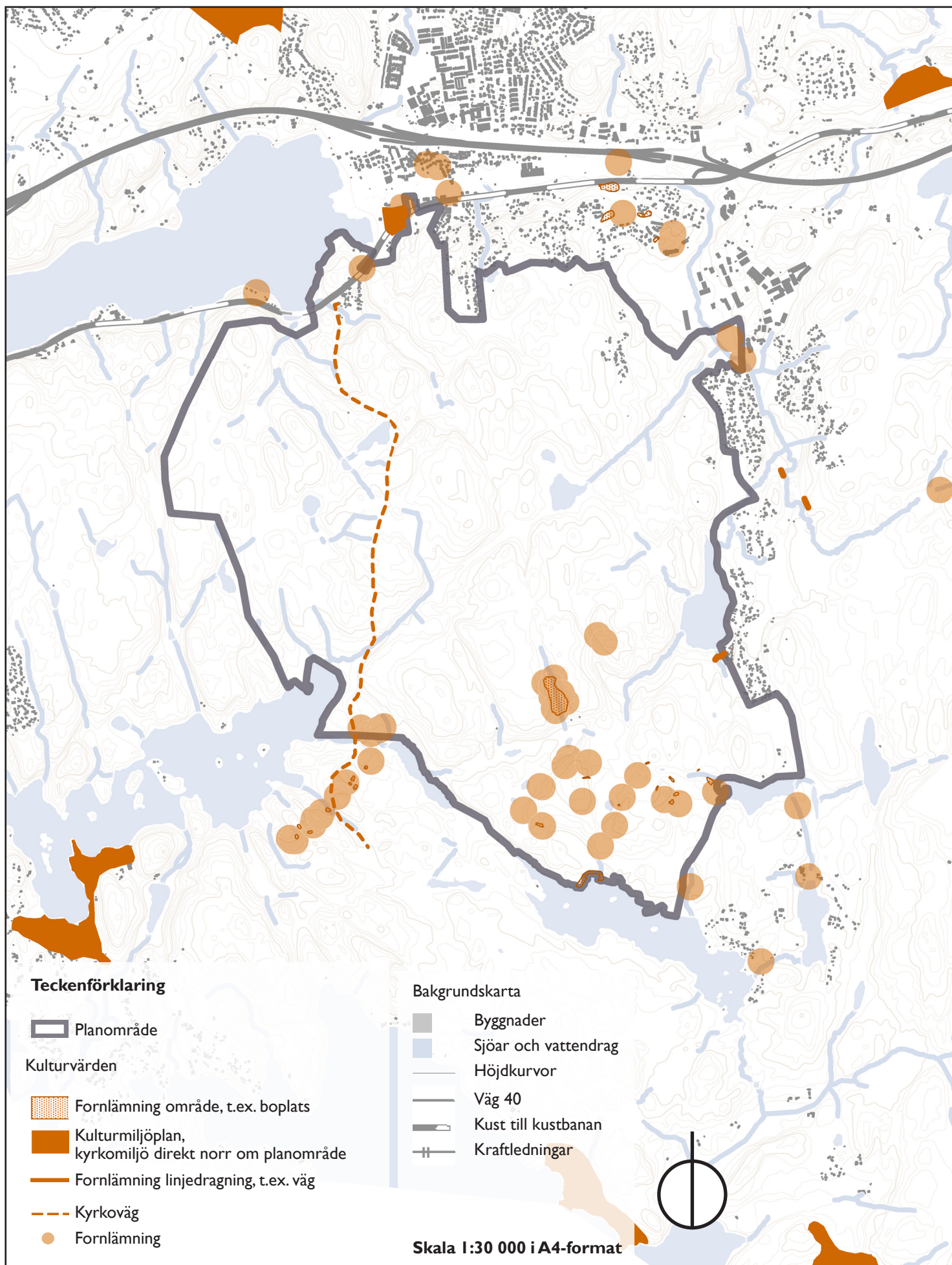
KARTA 3: HÄLSA OCH SÄKERHET



KARTA 4: NATURVÄRDEN OCH REKREATION



KARTA 5: KULTURMILJÖ



KARTA 6: VATTENMILJÖ OCH MILJÖKVALITETSNORMER

