

## PROGRAM FÖR NORRA MÖLNLYCKE CENTRUM

# Redogörelse för programsamråd

---

Under tiden 7 maj - 14 juni har ett program för detaljplanen varit föremål för samråd enligt 5 kap 11 § Plan- och bygglagen (2010:900) PBL för myndigheter och andra remissinstanser och under tiden 22 maj - 24 juni 2013 för allmänheten. Programmet sändes till remissinstanser 2013-05-03 och har funnits tillgängliga i kommunhuset, kulturhuset i Mölnlycke samt på kommunens hemsida. Annons infördes i Härryda-Posten den 2013-05-22. Vid fem tillfällen under samrådsperioden har kommunen erbjudit allmänheten möjlighet att ställa frågor, lämna synpunkter m m till representanter från kommunen på Mölnlycke kulturhus.

## SAMRÅD MED LÄNSSTYRELSEN OCH ANDRA STATLIGA MYNDIGHETER

### Länsstyrelsen, yttrande daterat 2013-06-12

Yttrandet återges i sin helhet.

#### Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen anser att programmets syfte att studera möjligheten att utveckla Mölnlycke norra centrum med bostäder och ytterligare service genom komplettering och ombyggnad av befintlig bebyggelse är mycket angeläget. Programmets frågeställningar om gröna miljöer, områden för lek och rekreation, gestaltungsfrågor samt trafiksituationen är viktiga och angelägna. Den tillhörande stadskvalitetsanalysen visar på en hög ambition för planeringsarbetet.

Programmet är väl genomarbetat ur ett lokalt perspektiv, utifrån syftet. Länsstyrelsen anser dock att avgörande planeringsförutsättningar saknas eller är ofullständigt beskrivna i programmet såsom utrymmeskrav för Götalandsbanan, influensområde för farligt gods Kust-till-Kustbanan, influensområde för buller och vibrationer (Kust-till-kustbanan/Götalandsbanan) samt geotekniska säkerhetsrisker. Dessa planeringsförutsättningar kan ha en strategisk påverkan på föreslagen markanvändning och behöver komma in tidigt i planeringen, också när de är osäkra.

Länsstyrelsen anser att ett scenario med ytterligare förtätning bör övervägas med tanke på Götalandsbanan. Om det blir ett stationsläge för Götalandsbanan i Mölnlycke Centrum så är det en samhällsinvestering som för att uppnå sin fulla kapacitet behöver matchas av en tillräcklig förtätning. Götalandsbanans framtida sträckning och funktion är en mellankommunal fråga av stor vikt, som också är ett regionalt och nationellt intresse.

#### Motiv för bedömningen

*Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§*

#### Riksintresse

Kust-till-Kustbanan och kommande Götalandsbana är av riksintresse för kommunikationer. Frågor rörande Kust-till-Kustbanan och Götalandsbanan behöver en mer utförlig

redovisning, då de kan ha en strategisk påverkan på föreslagen markanvändning. Dessa planeringsförutsättningar behöver komma in tidigt i planeringen, också när de är osäkra. I programmet redovisas en tänkt utformning av Götalandsbanan med linjestreckningar och plattformslägen. Länsstyrelsen vill understryka att sådana detaljer är ännu inte fastslagna. Ett omfattande arbete med att ta fram en järnvägsplan återstår innan planeringen har kommit så långt.

Influensområde för befintlig och framtida järnvägsanläggning avseende buller, farligt gods och vibrationer behöver klargöras.

Föreslagen ny planskildhet med järnvägen förutsätter ett genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikverket.

Barriäreffekten av järnvägen behöver beskrivas ytterligare.

Länsstyrelsen hänvisar till yttrande från Trafikverket daterat 2013-06-10.

### Hälsa och säkerhet

#### Geoteknik

De geotekniska säkerhetsriskerna har inte redovisats i programmet. Det är angeläget att det klargörs om eventuella geotekniska säkerhetsrisker strategiskt kan påverka den planerade markanvändningen. Länsstyrelsen hänvisar till yttrande från SGI daterat 2013-05-27.

#### *Risk för olyckor*

På Kust-till-Kustbanan transporteras en viss mängd farligt gods. Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur dessa transporter kan påverka området. Detta behöver redovisas i planhandlingarna.

#### *Buller*

Länsstyrelsen noterar att programmet utgår från att avsteg från riktvärden för trafikbuller ska tillämpas. Länsstyrelsen vill understryka att många personer upplever bullerstörningar redan vid gränsen för riktvärdena. Länsstyrelsen anser att avsteg från riktvärden för trafikbuller ska begränsas så mycket som möjligt och som mest upp till 60 dBA, för aktuellt programområde. En redovisning av vilka ljudnivåer som kan bli aktuella inom planområdet behövs, t ex utmed Allén.

Trafikbuller från befintlig samt framtida järnvägsanläggning behöver redovisas. Hastigheten genom Mölnlycke för Götalandsbanan påverkar hur utbredningen av influensområdet blir för buller. Frågan är ännu inte klargjord och beror på många olika faktorer. Detta behöver förtydligas.

#### *Vibrationer*

Risk för vibrationer från järnvägsanläggningen behöver klargöras.

#### *Översvämning*

Programområdet berörs av risken för översvämningar. Denna risk har också belysts i programmet. Länsstyrelsen vill ändå betona vikten av att risken för översvämningar beaktas, och rekommenderar att Länsstyrelsens handbok *Stigande Vatten* används när översvämningsrisker ska beaktas i det fortsatta planarbetet. Handboken kan vara ett stöd

i arbetet och visa på hur olika funktioner kan placeras och anpassas till risken för översvämningar.

#### Mellankommunala frågor och regionala förhållanden

Götalandsbanans framtida sträckning är en mellankommunal fråga av stor vikt, som också är ett regionalt och nationellt intresse.

#### Strandskydd

Flertalet åtgärder (byggnader, broar och vägar/leder) inom strandskyddat område kräver dispens. Många av dem kan även vara anmälnings- eller tillståndspliktig vattenverksamhet. De särskilda skäl som kan föreligga för att få dispens från strandskyddet anges i miljöbalkens 7 kapitel. Dispens får endast lämnas om strandskyddets syften inte motverkas.

I programmet redovisas endast att strandskyddet ska beaktas i kommande planarbete. Kommunen måste då tydligt redovisa vilka särskilda skäl som föreligger samt beskriva hur strandskyddets syften inte motverkas av att dispens lämnas eller av att strandskyddet upphävs.

#### **Råd enligt 2 kap. PBL**

##### Naturmiljö

Kommunen bör i kommande planarbeten utreda och presentera möjliga kompensationsåtgärder för ingrepp som skadar naturmiljön samt vilka skyddsåtgärder man planerar vidta för att minimera skada.

Sumpskogen söder om Säterivägen har dokumenterat höga naturvärden. Här finns bl a värdefulla naturtyper, den rödlistade smala dammsnäckan samt häckande mindre hackspett. Området planeras delvis som dagvattenpark. Ytterligare ingrepp i miljön, utöver dagvattendammarna, bör med hänsyn till områdets naturvärden så långt som möjligt undvikas. Länsstyrelsen förordar därför, beträffande gångstråk från Rådasjön till Masetjärn, det alternativ som undviker sumpskogen söder om Säterivägen.

6 stycken skyddsvärda träd; 4 jätteträd varav 3 hålträd av bok och ek kan komma att påverkas av bostadsbebyggelse vid Wendelsbergsparken. Till träden kan rödlistade och skyddade arter (fladdermöss, fåglar, lavar, mossor) vara knutna. Så långt det är möjligt bör träden bevaras.

##### Kulturmiljö

Länsstyrelsen kan komma att ställa krav på särskild arkeologisk utredning på delar av planområdet med anledning av fornlämningsbilden i närområdet. Fördelaktiga topografiska lägen för bosättningar, aktivitetsytor och gravar finns inom planområdet. Kommunen kan kontakta länsstyrelsens kulturmiljövårdsenhet.

Vid Trafikverkets kommande arbete med framtagande av järnvägsplan för Götalandsbanan så behövs en särskild arkeologisk utredning. Även en kompletterande kulturhistorisk förstudie kan bli aktuell.

##### Miljöskydd

Befintlig samt kommande verksamhet vid Mölnlycke fabriker behöver beskrivas för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till eventuell störningsrisk.

### Koppling till miljömålen

Länsstyrelsen anser att den fysiska planeringen utgör ett viktigt verktyg för att uppnå miljömålen, PBL (2010:900) är direkt knuten till miljöbalken, enligt dess 2 kap 2 §. Miljömålen ska enligt miljöbalkspropositionen (1997/98:45) vara vägledande vid tillämpningen av miljöbalken. Frågeställningen bör vara hur detaljplanen bidrar till att uppfylla miljömålen, vilket kan utvecklas i det kommande planarbetet.

### Trafik

De lokala trafikfrågorna är belysta på ett bra sätt med fokus på tillgänglighet för gång- och cykeltrafik. Länsstyrelsen vill understryka vidden av att reservera mark för pendelparkeringar.

### **Behovsbedömning**

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen delar kommunens åsikt.

### **Beredning**

Inför Länsstyrelsens bedömning i ärendet har berörda statliga sektorsföreträdare beretts tillfälle att lämna synpunkter vid Länsstyrelsens beredningsmöte för samhällsbyggnadsärenden 2013-05-30. Ärendet har handlagts av Christina Gustafsson och granskats av Roger Lind. Vad som angivits ovan gäller som statens samlade myndighetsuppfattning vid en avvägning mellan olika framförda synpunkter.

***Kommentar:** Upplysningarna noteras. Inför godkännande av programmet kompletteras redovisningen av Kust-till-Kustbanan och Götalandsbanan och texten förtydligas med att ett omfattande utrednings och planeringsarbete återstår innan detaljutformning och placering av Götalandsbanan och perronger är framme samt att programillustrationen endast redovisar en tänkbar utformning och utbredning. Se även kommentarer till Trafikverkets yttrande nedan.*

*Programmet kompletteras med en översiktlig beskrivning av de geotekniska förhållandena inom planområdet.*

*Vidare kompletteras programmet med en översiktlig beskrivning av de risker som bör beaktas i den fortsatta planeringen i förhållande till Kust-till-Kustbanan och Götalandsbanan. En komplettering görs även rörande redovisning av buller och vibrationer i centrum samt hur situationen avses att hanteras i den fortsatta planeringsprocessen.*

*I kommande detaljplaner i miljöer med höga naturvärden kommer möjliga kompensationsåtgärder för ingrepp som skadar naturmiljön och tänkbara skyddsåtgärder kommunen planerar att vidta för att minimera skada studeras närmare.*

*Kommunen har inte för avsikt att anlägga traditionella gångvägar i sumpskogsmiljön utan en träspång för att minimera påverkan på miljön.*

*Exploatering vid Mölnlycke fabriker vid Wendelsbergsparken kommer att ske varsamt. Bland annat kommer skyddsvärda träd att mätas in. Träden avses att bevaras i så stor utsträckning som möjligt. I detaljplanen kommer även nuvarande och planerad verksamhet att beskrivas mer utförligt.*

## YTTRANDEN FRÅN NÄMNDER, FÖRENINGAR, BOLAG M FL

### TeliaSonera Skanova Access AB, yttrande daterat 2013-05-31

Skanova meddelar att deras anläggning runt och inom aktuellt exploateringsområde består av kanalisation och markförlagda kablar, vilka framgår av bifogad lägeskarta.

Eventuell undanflytt av anläggningar bekostas av exploitören. För offert och beställning av undanflytt ska Skanova kontaktas minst fyra månader innan påbörjat arbete.

*Kommentar: Upplysningarna noteras.*

### Trafikverket, yttrande daterat 2013-06-10

#### *Väg*

Trafikverket meddelar att de inte är väghållare för några vägar inom eller i direkt anslutning till planområdet.

#### *Järnväg*

Planområdet har beröring med Kust till Kustbanan samt den framtida Götalandsbanan, vilka är utpekade som riksintressen för kommunikation i enlighet med miljöbalken 3 kap 8 §.

Programhandlingarna redovisar en tänkt utformning av Götalandsbanan med linjesträckningar och plattformslägen. Trafikverket vill dock understryka att inga detaljer ännu är fastslagna, då det återstår ett omfattande arbete innan det finns färdig och beslutad järnvägsplan som kan ge så detaljerade besked. Det som i dagsläget är beslutat är en korridor för delen Mölnlycke - Bollebygd samt ett förstudieområde för delen Almedal - Mölnlycke. För att ett beslut om en korridor även för denna del ska kunna fattas behöver flera alternativ inom förstudieområdet utredas ytterligare.

Oavsett planeringen för Götalandsbanan måste även den befintliga Kust till Kustbanan beaktas. Det är en bana som används både för gods- och persontransporter, vilket inkluderar farligt gods.

#### *Utredningsbehov*

Trafikverket meddelar att klargöranden krävs av flera viktiga förutsättningar för att de ska kunna bedöma lämpligheten av föreslagen markanvändning.

Innan planarbetet fortgår behöver förutsättningarna när det gäller buller, vibrationer samt farligt gods klargöras. Det är viktigt att beräkningarna för bullerutredningar tar höjd för framtida trafikökningar. Antalet passager, hastigheter och tåglängder har stor betydelse för resultaten.

#### *Riktlinjer för buller och vibrationer*

Trafikverket hänvisar till sin riktlinje *Buller och vibrationer vid planering av bebyggelse*, TDOK 2011:460 för information kring hur buller och vibrationer bör hanteras i samband med planering för ny bebyggelse.

Trafikverket anger att om det blir aktuellt att tillämpa avsteg i enlighet med Boverkets Allmänna råd 2008:1 är det viktigt att skälen till avsteg motiveras och att villkoren för avsteg uppfylls.

### *Riktlinjer för farligt gods*

Trafikverket meddelar att de generellt anser att ny bebyggelse inte bör tillkomma inom 30 meter från spårmit.

Trafikverket anser dessutom i enlighet med bl a Länsstyrelsen, att ett område på 150 m från spårmit bör betraktas som ett riskhanteringsavstånd. Det är viktigt att frågan om risker med transporter av farligt gods beaktas vid planering av ny bebyggelse samt ändrad markanvändning inom detta avstånd.

### *Sammantagen bedömning*

Trafikverket meddelar att de ser positivt på ambitionen att förtäta nära service och kommunikationer och menar att det t o m kan finnas skäl att överväga att pröva en ännu högre exploateringsgrad än den som föreslås i programmet med tanke på områdets relativt centrala läge samt dess kopplingar till tänkt utbyggnad av Götalandsbanan.

Det finns dock ett uppenbart behov av utredningar kring lämpligheten med föreslagen markanvändning. Planeringsförutsättningarna avseende buller, vibrationer och transporter av farligt gods måste bl a klargöras.

De beslut som finns avseende Götalandsbanans möjliga sträckning inom Härryda kommun är en järnvägsutredning som anger en korridor för delen Mölnlycke - Bollebygd samt ett vidsträckt förstudieområde för delen Almedal - Mölnlycke. Trafikverket anser att till synes exakta linjesträckningar och plattformslägen för en utbyggd järnvägsanläggning som redovisas i programmet riskerar att ge en falsk bild av planeringsläget och med vilken detaljeringsgrad som planeringsarbetet har bedrivits. Trafikverket anser därför att kartmaterialet bör korrigeras.

Trafikverket vill med anledning av föreslagen planskildheten med järnvägen informera att en sådan åtgärd medför behov av ett genomförandeavtal mellan kommunen och Trafikverket, vilket behövs för att reglera genomförande, finansiering och framtida ansvar. Det krävs en god framförhållning i planeringen av åtgärder som medför påverkan på järnvägstrafik, normalt minst 2 år.

Trafikverket framför avslutningsvis att de ser fram emot en fortsatt dialog kring planarbetet för Mölnlyckes norra centrum.

***Kommentar:*** *Upplysningarna noteras. Härryda kommun är medveten om att det endast är korridoren för sträckan Mölnlycke - Bollebygd som är beslutad och att stationsläget m m inte är studerade i detalj ännu samt att sträckan Mölnlycke - Bollebygd ännu inte är beslutad.*

*Förutsättningarna för buller, vibrationer samt farligt gods kommer att klargöras och studeras i efterföljande detaljplaner.*

*Inför godkännande av programmet förtydligas texten och redovisningen av Götalandsbanans sträckning i kommunen samt erforderlig perrongombyggnad så att det framgår att inte några beslut om exakt detaljutformning och placering ännu är studerade.*

*Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan*

### **Räddningstjänsten Storgöteborg, yttrande daterat 2013-06-13**

Planerad bebyggelse i närheten av järnvägen behöver planeras utifrån närheten till järnvägen och de risker som denna innebär. Personintensiva verksamheter bör undvikas intill järnvägen. Räddningstjänsten upplyser att tillgången till stegbil för utrymning av hus högre än normalt fyra våningar inte finns, vilket innebär att utrymning måste lösas på annat sätt från byggnader högre än fyra våningar.

Räddningstjänsten informerar att de gör bedömningen att detta program kan ligga till grund för ett fortsatt planarbete utan större invändningar, förutom ovan nämnda.

*Kommentar: Upplýsningarna noteras.*

### **Pensionärsrådet, yttrande daterat 2013-06-13**

Mölnlycke Centrum växer för närvarande starkt. Intresseorganisationerna PRO och SPF anser att förtätningen bör ske med omsorg och eftertanke.

Vidare anser de att vattendragen bör muddras och rensas, då vattennivån i flera av vattendragen ibland stiger kraftigt och flera växer igen.

Organisationerna framför att en enkät skulle kunna vara en lämplig form för hur kommuninvånarna skulle kunna erbjudas möjlighet att framföra synpunkter på hur de vill ha det, då många kommuninvånare är mycket intresserade av kommunens framtida utveckling.

Organisationerna framför att de inte vill ha någon stadsmiljö.

*Kommentar: Synpunkterna noteras.*

### **Rådet för funktionshinderfrågor, yttrande daterat 2013-06-13**

Intresseorganisationerna anser att det totala antalet parkeringsplatser på "Torget Mölnlycke" bör minskas, men att antalet handikappsparkeringar bör öka. Torget bör utvecklas till en grönare och trivsammare plats, där torghandeln skulle kunna ges större utrymme på västra sidan.

Organisationerna anser att Biblioteksgatan med fördel skulle kunna stängas av för genomfartstrafik för en trivsammare gatumiljö för fotgängarna.

För att täcka behovet av fler parkeringsplatser bör förslaget parkeringshus utökas. Organisationerna anser att avståndet till butiker blir acceptabelt med gångbroar över Mölndalsån både väster och öster om Resecentrum.

Förslaget parkeringshus vid Resecentrum skulle kunna utökas med ett "överhäng" över bussinfarten. I övre planet skulle en vänthall mm kunna inhysas i samma plan som järnvägen och i kontakt med planerad kompletterande byggnad vid Resecentrum.

*Kommentar: Synpunkterna och upplýsningarna noteras. Antalet parkeringsplatser på "Torget Mölnlycke" går inte att styra i programskedet. Parkeringstillgång kan till viss del regleras i detaljplan, men framför allt genom avtal.*

## Remissinstanser som inte har något att erinra:

- *Lantmäterimyndigheten*

## Remissinstanser som inte lämnat några yttranden:

- *Härryda Energi AB*
- *Naturskyddsföreningen*
- *Västtrafik*
- *Mölnlycke Centrumförening*
- *Partille kommun*
- *Mölndals stad*

## SAMRÅD MED ALLMÄNHETEN

### *Exploateringsgrad*

Under programsamrådet har även ett flertal synpunkter från allmänheten inkommit. Ett antal personer är allmänt negativt inställda till förtätning och fortsatt utveckling av Mölnlycke och uttrycker oro för att orten ska gå från en liten tätort till en stor stad. De befärar att föreslagen utveckling och exploatering sker på bekostnad av den rika naturen. Det finns en rädsla för att ett nytt miljonprogramsområde ska uppföras och att dagens moderna arkitektur inte kommer att uppskattas och värderas om tioåret. Bebyggelsens omfattning, skala, form och täthet anses vara för stor. Alternativa fasadmaterial till puts och betong efterfrågas såsom t ex tegel och trä.

Småstadskänslan och närvaro av natur framförs som två viktiga komponenter till varför bl a barnfamiljer väljer att bosätta sig i kommunen. Bebyggelse bör inte tillkomma i centrum utan någon annanstans samtidigt som kollektivtrafiken förbättras till övriga områden. Förtätning av Säteriet med punkthus ges som ett exempel, då byggnation på denna plats inte skulle medföra ökad trafikbelastning samtidigt som kollektivtrafikunderlaget i området skulle öka. Efterfrågan på alla planerade bostäder ifrågasätts.

Det har även inkommit förslag på kompletterande exploateringsområden inom respektive utanför planområdet liksom förslag på vad som bör uppföras. Exempelvis föreslås ett bostadshus på ytan för torghandeln vid ån. Vidare framförs att Mölnlyckes gamla centrum söder om järnvägen behöver rustas upp och utvecklas.

En trevligare entré till orten än vad parkeringsplatser och en återvinningsstation utgör efterfrågas och föreslås kunna erhållas genom byggnation på parkeringsytan vid västra infarten till centrum vid Säterivägen - Biblioteksgatan, samt genom ombyggnad av parkeringshuset till bostäder. Någon framför även att mindre förtätning i form av avstyckning av befintliga tomter i Gärdesområdet borde möjliggöras. I övrigt efterfrågas fler förskolor, butiker, simhall, bowlinghall och annan service. Behovet av centralt belägna förskolor och senareskolor poängteras för att inte skapa ett bilberoende. Om skolorna inhyses i ett bostadshus är utformningen väldigt viktig vad gäller exempelvis entré och gård.

Olika skäl till varför de olika föreslagna bostadskvarteren anses vara olämpliga presenteras i de inkomna synpunkterna. Generellt vill de boende behålla sina gräsytor och par-



keringsplatser och allmänheten befarar att trafikökningen kommer medföra en besvärlig trafiksituation samt försämrade luftkvalité- och trafikbullersituation.

**Kommentar:** *Behov och önskemål om kompletterande ytor för förtätning och utveckling av Mölnlycke centrum noteras. Möjligheterna till ytterligare bebyggelsekomplettering kommer att studeras under fortsatt planläggning.*

*Ny bebyggelse ska enligt gällande översiktsplan, ÖP2012, lokaliseras till utvecklingsområden, i anslutning till befintlig infrastruktur och bebyggelse samt goda kollektiva förbindelser, helst spårbunden. Särskilt positiv till förtätning av bebyggelsen är kommunen inom redovisad 600 m zon kring större kollektivtrafikpunkt.*

*Visionen och målsättningen för utveckling av Mölnlycke norra centrum är att skapa en attraktiv, grön, trygg, väl kollektivtrafikförsedd stad med en blandning av bostäder med olika upplåtelseformer med närhet till gröna miljöer av olika karaktär samt ett brett utbud av handel och annan service. Avsikten är inte att Mölnlycke ska utvecklas till en storstad utan till en småstad. Visionens kvalitéer ska utvecklas inom de ramar som karaktäriserar Mölnlycke idag, d v s en varierad bebyggelse i 4-6 våningar med närhet till gröna miljöer av olika karaktär m m. Arkitektkontoret SpaceScapes analys visar att Mölnlycke närmar sig den täthet som återfinns i Kallebäck i Göteborgs mellanstad med föreslagen utveckling samt att det lokala underlaget för service ökar med 50 %.*

*Av SpaceScapes analys framkommer att de mest värdefulla stadsbyggnadskvaliteterna i en stad är utbud av urbana verksamheter, parktillgång samt sammanhängande gångfartsnät. Analysen av programförslaget visar att förslagen utveckling bidrar till att antalet boende inom ett gångavstånd av 600 m från resecentrumet ökar med 60 % samt att tillgänglig parkyta inom nära gångavstånd ökar markant med föreslagen utveckling.*

Nedan sammanfattas inkomna synpunkter för de olika delområdena och synpunkter som berör grönt och blått samt vägar, stråk, gång- och cykelvägar.

#### *Mölnlycke fabriker (Wendelsbergsparken)*

Naturens närhet i Mölnlycke och småskaligheten/lantligheten på orten samt den karaktäristiska miljön som Wendelsbergsområdet och parkmiljön utgör med gamla stora träd lyfts fram som skäl till varför exploateringen är olämplig. Även naturens renande verkan på luftkvalité lyfts fram. Vidare framkommer att man befarar att Mölnlycke kommer att bli stereotyp, då en stor byggherre tillåts exploatera stora delar av centrum. Synpunkter förs fram på att föreslagen utvecklingen av miljön vid Mölnlycke fabriker är för omfattande och för storskalig vad gäller våningsantal. Bebyggelsen bör anpassas i våningshöjd och skala till omkringliggande bebyggelse, d v s två våningar och inga punkthus. Radhus utgör en lämplig och anpassad bostadstyp för området. Ett större avstånd bör hållas mot bebyggelsen i Alhagen och bör endast tillkomma inom redan tidigare exploaterade områden. Föreslagen byggnad vid Massetjärn bör inte byggas då den bryter siktlinjen från Fabriksgatan mot tjärnen.

Flertalet ser positivt på att området skulle kunna inrymma en idrottshall. De hade gärna även sett en simhall i denna miljö eller någon annanstans på orten/centrum.

Vidare framförs att en omfattande exploatering skulle medföra en mer ansträngd trafiksituation. Långenäsvägen är exempelvis underdimensionerad och korsningen Långenäs-

vägen - Fabriksvägen skulle komma att bli livsfarlig. Wendelsvägen bör inte breddas. Se även avsnitt *Trafik - Vägar, stråk, gång- och cykelväg* nedan.

**Kommentar:** *Wendelsbergsparken kommer inte att beröras av exploateringen utan bebyggelsen föreslås uppföras inom detaljplanelagt område för i huvudsak industriändamål. Exakt placering och utformning kommer att studeras närmare i detaljplaneskedet. I programmet anges generellt att ny bebyggelse primärt ska anpassas till befintlig bebyggelse vad gäller skala, form och färg. I programmet anges även att ny bebyggelse primärt bör uppföras i fyra till sex våningar, men att man i samband med detaljplaneläggning kan prövas möjligheten att uppföra en byggnad med avvikande karaktärsdrag. Utgångspunkten för exploatering vid Mölnlycke fabriker är att exploatering ska ske varsamt med särskild hänsyn till fabriksmiljön omfattande såväl bebyggelse som natur. Naturmiljön kommer att inventeras och skyddsvärda träd mätas in. Träden avses att bevaras i så stor utsträckning som möjligt. I fortsatt planprocess kommer även trafiklösningar studeras, utredas och värderas.*

#### *Skolvägen, Allén*

Inkomna synpunkter på föreslagen bebyggelse utmed Allén och Skolvägen låter meddela att allmänheten och de boende inte önskar att deras gårdar och parkeringsplatser bebyggs. Kommunens rätt att föreslå bebyggelse på mark som inte är deras ifrågasätts.

Det framförs bl a att gårdarna och gräsytan norr om Ekdalaskolan är platser för social samvaro och lek. Gräsytan utgör en grön oas för såväl elever på Ekdalaskolan som för de boende på Ekdalagården. Byggnation på delar av gårdarna skulle medföra att gårdarna blir skuggiga och att luftflödet skulle minska, vilket har betydelse för de höga radonvärdena i husen. Föreslagen bebyggelse skulle dessutom hamna för nära befintliga hus. Området är bilfritt idag, vilket skulle förändras med bebyggelse på gräsytan norr om Ekdalaskolan.

Två alternativ till bostadsbebyggelse på ytan norr om Ekdalaskolan anges, idrottshall till skolan respektive stadspark.

**Kommentar:** *Kommunen kan inte bygga på icke kommunal mark utan att initiativ och avtal med fastighetsägaren träffats. Kommunen kan däremot redovisa en önskad utveckling genom planläggning. Lämpligheten av en exploatering, bostadstyp, omfattning m m får prövas och studeras närmare i detaljplan. Befintliga parkeringsplatser kan vid en exploatering ersättas av mer yteffektiv parkering i form av garage under föreslagen bebyggelse eller parkeringsdäck.*

*I värdering av betydelse för stadskvalité vilket redovisas i SpaceScapes analys framkommer att slutna kvarter anses vara mer attraktiva att bo i än öppna eller halvöppna kvarter. Programmet redovisar möjlighet till att uppnå denna kvalité. Slutna kvarter erbjuder skydd från buller och andra trafikstörningar liksom möjlighet till en gård som utgör ett gemensamt socialt rum för grannar en social arena inom grannskapet. Dessa faktorer kan vara en förklaring till varför slutna rum värderas högt.*

#### *Idrottsvägen, Bäckvägen*

Synpunkterna på föreslaget bostadskvarter vid Idrottsvägen - Bäckvägen skiljer sig något åt. Några vill att miljön ska bevaras, d v s ingen ny bebyggelse medan andra önskar att förskolan ersätts med en ny men att kvarteret i övrigt lämnas orört. Det har även

framförts positiva synpunkter på föreslagen utveckling men samtidigt en oro för att det kan bli en skarp övergång mellan villor till flerfamiljshus i 4-5 våningar samt att utsikten mot idrottsplatsen och Wendelsbergsparken försvinner. En lägre bebyggelse t ex i form av radhus mot norr som övergår till en högre bebyggelse mot Hulebäcksgymnasiet vore önskvärt.

Av inkomna synpunkter framkommer även att de boende på Bäckvägen inte vill att befintliga hus byggs på med tre våningar. Vidare bör inte genomfartstrafik på Bäckvägen möjliggöras.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras. Exakt placering och våningshöjder kommer att studeras närmare i detaljplaneskedet. Kommunen kommer inte att ta initiativ till studerande om möjlighet att bygga på befintliga byggnader, utan initiativet måste komma från bostadsrättsföreningarna.

Föreslagen bebyggelse utmed Idrottsvägen bidrar till att skapa en mer stadsmässig och koncentrerad gatumiljö. I centrummiljö eftersträvas slutna kvarter och gaturum. Se även kommentar ovan.

#### *Mölnålsån - Åsikten*

Allmänheten önskar ingen permanent byggnad där byggbodarna står, då dessa skymmer utsikten mot ån.

**Kommentar:** Synpunkterna noteras.

#### *Trafik - Vägar, stråk, gång- och cykelväg*

Dagens ansträngda trafiksituation på ett antal vägar och frågan hur en ökad trafikbelastning ska hanteras framförs i ett flertal yttranden. Det är viktigt att Mölnlyckes in- och utfarter ses över, då det redan idag är trångt. Fler korsningspunkter utmed Allén bör inte tillkomma, då vägen bör bevaras som en viktig transportled för kollektivtrafik.

Det har även inkommit synpunkter mot föreslagna vägkopplingar samt förslag på alternativa anslutningar liksom en farhåga för vad konsekvensen av tillskapande av en trevägskorsning mellan Benarebyvägen - Säterivägen skulle bli för kollektivtrafiken. Omdirigering av trafik mot en ny trafikplats vid Säterivägen - Biblioteksgatan bör inte ske via Hönekullavägen. Alternativa lösningar bör sökas. Vidare belyses ett behov av en vägförbindelse mellan Alhagen och miljön vid Mölnlycke fabriker.

En alternativ tillfart till föreslagen bebyggelse vid Mölnlycke fabriker efterfrågas, då man inte anser att Wendelsvägen bör breddas. Wendelsvägen bör endast belastas av en marginell ökning då t ex Gärdesområdets trädgårdsstadskaraktär skulle komma att förändras. Boende i Gärdesområdet befäras att området kommer att belastas av ytterligare trafik och parkerande bilar utmed de gator som omger området vid en exploatering i fabriksområdet och utmed Idrottsvägen/Bäckvägen.

Genomfartstrafik på Centralvägen bör inte tillåtas. Någon anser inte att biltrafik bör tillåtas på Biblioteksgatan utan att sträckan ska utvecklas till en gågata.

Flera tankar och idéer på utveckling av Mölnlycke terminalen/station när Götalandsbanan byggs ut har inkommit. Ett effektivt resecentrum efterfrågas. En ny stationsbygg-

nad/terminal skulle kunna samordnas med handel, kontor, parkering för korttid och pendling m m.

Det har även inkommit synpunkter på ”parkeringstorgets” omfattning utmed Biblioteksgatan. Detta skulle kunna minskas eller helt tas bort för att t ex ge utrymme för torghandeln. Andra ser behov av ytterligare parkeringsplatser och ytor för pendelparkering t ex vid infarten till centrum väster ifrån där även en bilpool skulle vara önskvärd.

Av synpunkterna framkommer att allmänheten ser positivt på utveckling av olika stråk för oskyddade trafikanter. Önskan om en alternativ sträckning på föreslaget stråk mellan Mölnlycketerminalen - Wolffs kulle framförs. Man ser hellre att stråket leds utmed Skolvägen istället eftersom passagen mellan bostadshusen norr om Ekdalaskolan är så smal.

Ett antal är emot föreslagen passage/bro över Mölndalsån vid kulturhuset då den skulle medföra att parkeringsplatser till befintligt bostadshus skulle behöva tas bort. Andra ser positivt på fler gångbroar över Mölndalsån, men poängterar vikten av att anpassa dem till personer med begränsad rörelseförmåga genom att inte låta gångytan utgöras av trädplankor.

Befintliga cykelvägar bör ses över och skyltningen till dessa.

Synpunkter har även inkommit angående Götalandsbanan och dess utbredning, samt eventuell framtida inlösen.

**Kommentar:** Föreslagen utveckling med fler bostäder, arbetsplatser och besökare i Mölnlycke medför även fler bilar och trafikrörelser i orten. Presenterade trafiklösningar med nya vägkopplingar, vägdragningar och stråk syftar till bl a till att skapa nya rörelsemönster, binda samman områden, sprida ut trafiken på fler vägar och låta trafiken filtreras genom centrum samt till att leda bort annan trafik som inte har sin målpunkt i centrum. Hastigheten på vägarna begränsas bl a genom utformning och framkomlighet. Säterivägen och Allén ska även fortsättningsvis utgöra primära transportrum.

Förslag på alternativa väganslutningar, utveckling av stråk och framtida station/terminal noteras och kommer att studeras närmare inför fortsatt planering och projektering.

Wendelsvägen utgör idag en huvudgata i vägsystemet. Vägen ska fortsatt primärt utgöra en tillfartsgata till befintlig bebyggelse utmed vägen. Primär tillfart till Mölnlycke fabriker ska ske via Långenäsvägen, även om viss tillfart kan komma att ske på Wendelsvägen. Det är viktigt att det finns alternativa tillfartsvägar till ett område med tanke på tillgänglighet och utrymning. Avsikten är att Wendelsvägen ska bibehålla sin karaktär. Vägen föreslås inte förändras i någon större utsträckning, men trafiksäkerheten ska förbättras bl a genom att studera möjligheten att leda en gång- och cykelväg utmed vägen.

Möjligheterna att öppnas upp Centralvägen för begränsad genomfart, primärt för nyttrafik i form av utrycknings- och renhållnings fordon samt varuleveranser ska studeras i den fortsatta planprocessen. Trafiken ska röra sig på de oskyddade trafikanters villkor.

*Biblioteksgatan är exempel på en gångfartsgata till vilket även Centralvägen föreslås utvecklas till. Biblioteksgatan behåller sin funktion som en gångfartsgata.*

*Parkeringsbehovet kommer att ses över i samband med utveckling av ny bebyggelse.*

*Frågor kring Götalandsbanan hanteras av Trafikverket och inte av Härryda kommun i ett primärt skede. Framförda önskemål och synpunkter noteras dock.*

#### *Grönt och blått*

Av inkomna synpunkter framkommer betydelsen av naturens närhet för såväl rekreation, välbefinnande, hälsa och som grön lunga. Naturen och det djurliv som finns i den centrurnära miljön går inte att återskapa. Det tar lång tid innan träd, buskar och annan vegetation växer till sig, vilket bör beaktas innan bebyggelse föreslås. Planterad grönska i form av träd eller mindre parker kan inte ersätta stora sammanhängande områden. Det är viktigt med centralt belägna grönområden, då inte alla har möjlighet att förflytta sig långa sträckor. Grönska skapar avstånd och ljusinsläpp i bebyggelsen.

Mot bakgrund av förekomst av bl a öring och kräftor i Mölndalsån bör inga träd på södra sidan av Mölndalsån tas ned och så få som möjligt totalt sätt. Även åbotten bör lämnas orörd.

Rådasjön anses ha potential att utvecklas till en mötesplats för såväl invånare som besökare genom t ex anläggande av en brygga. Wolffs kulle har också möjlighet att utvecklas till en mötesplats om den sköts. Toaletter och regn/vindskydd bör finnas i anslutning till kullen.

Önskemål framförs på innehåll i föreslagen parkmiljö vid Massetjärn i form av ytterligare gymtrustning, boulebanoer, lekplats, inhägnad yta för hundsport, kvarn, uteteater m m. En alternativ lokalisering av en större lekplats är Kulturhuset. Även en rädsla för vad ett aktiverat parktorg skulle kunna innebära framförs, då Massetjärnsmiljön har betydelse som en tyst och lugn plats i den offentliga miljön.

Fler sittplatser efterfrågas.

***Kommentar:*** *Synpunkter och upplysningar noteras. Vattendirektivet kommer att beaktas i den fortsatta planprocessen. Befintliga träd och natur kommer att bevaras i så stor utsträckning som möjligt inom planområdet. Önskemål på innehåll och inslag i parkmiljön vid Massetjärn noteras. Innehåll och utseende kommer att studeras i fortsatt arbete och utveckling av miljön.*

Mölnlycke den 17 september 2013

SAMHÄLLSBYGGNAD

Planenheten

Anna Wallin  
Planarkitekt

Michaela Kleman  
Planchef