



Fördjupad översiktsplan för Jeriko-Jonsered

Partille och Lerums kommuner, Västra Götalands län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDETS GENOMFÖRANDE

Samråd för fördjupad översiktsplan har genomförts enligt Plan- och bygglagen under tiden 14 maj till 30 juni 2009. Samrådsmöte om planförslaget hölls den 27 maj 2009.

Berörda myndigheter, fastighetsägare och övriga sakägare har under rättats skriftligt. Under samrådet har utställning skett i Partille och Lerums kommunhus, på Kulturum samt på Allum i Partille. Handlingarna har dessutom funnits tillgängliga på kommunernas hemsida. Av miljöskäl har den kompletta handlingen inte skickats ut till berörda utan endast en sammanfattande broschyr. Annons om samrådet var införd i Partille och Lerums tidningar den 14 maj 2009.

Samrådsmötet om översiktsplanen besöktes av ca 40 personer. Mötet hölls i Göta Biolokalen i Jonsered. Vid mötet beskrevs planprocessens olika skeden och de möjligheter som finns att samråda och yttra sig om översiktsplanen. Därefter gjordes en presentation av planförslaget och möjlighet gavs till att ställa frågor.

SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER

Under samrådet har 35 skriftliga yttranden inkommit från myndigheter och övriga berörda. Inkomna yttranden finns tillgängliga hos kommunen. Nedan följer en sammanfattning av frågor och synpunkter som framförts under samrådet med kommentarer. Efter sammanfattningen redovisas yttranden i sin helhet samt kommentarer till dessa.

Allmänt om förslaget

Det har inkommit såväl positiva som negativa kommentarer om förslaget till utveckling av Jeriko-Jonsered.

Å ena sidan tas möjligheten till att förbättra regionens förutsättningar för hållbar utveckling upp av de flesta överordnade samrådsinstanser. Ett tillskapande av en tvärled samt ny verksamhetsmark för att

avlasta regionens mer centrala delar menar man skulle kunna ge positiva effekter på denna utveckling. Att det skapas nya arbetsplatser och bostäder i regionen ses som positivt.

Å andra sidan uttrycks en oro för de konsekvenser förslaget väntas få för främst natur- och kulturmiljön och det efterfrågas ytterligare underlag för att en bedömning av framtida såväl ekonomiska som ekologiska och sociala konsekvenser ska kunna göras.

Kommunerna har bearbetat planförslaget på en rad punkter inför utställningen. Resonemang kring hur förslaget bidrar till en positiv utveckling på såväl lokal som regional nivå har utvecklats.

Planförslaget medför en stor förändring av markanvändningen och ett antal utredningar och en utvecklad miljökonsekvensbeskrivning har utarbetats för att fördjupa kunskapsunderlaget och utförligare utreda planens konsekvenser.

Planförslaget är en sammanvägning av olika intressen där ambitionen har varit att se hur man kan tillgodose behovet av utveckling och samtidigt beakta de viktigaste befintliga värdena.

Mellankommunalt samarbete

- Att den fördjupade översiktsplanen för Jeriko-Jonsered är ett mellankommunalt samarbete för att samverka över kommungränserna för en utveckling av betydelse för regionen ses av de flesta instanser som en positiv utgångspunkt. Dock efterfrågas ett förtydligande av projektets roll i ett större sammanhang, samt analyser och resonemang kring detta. Tydlighet kring vad kommunerna tänker sig för verksamheter i området efterfrågas.
- Tvärledens roll som avlastningsväg mot RV40 och centrala Göteborg i den tänkta dragningen ifrågasätts av vissa instanser som menar att denna ligger för perifert för att ha en avlastande funktion.

Kommunerna har i utställningshandlingen förtydligat projektets roll sett ur ett större perspektiv. Gällande tvärledens placering är detta en fråga som ligger hos Trafikverket (f.d. Vägverket) och således en separat process. En viktig utgångspunkt i planen är att verksamhetsområdet och motorvägsmotet ska kunna utvecklas oavsett om och var tvärleden byggs.

Naturmiljö

- En rad synpunkter har inkommit gällande hur naturmiljön hanterats i planen. Konsekvenserna för naturvärden bedöms som omfattande och ytterligare underlag om hur dessa frågor har hanterats, inte minst i miljökonsekvensbeskrivningen efterfrågas. En rad riksintressen berörs och det efterfrågas ett förtydligande av hur dessa påverkas samt hur planområdets omfattning bestämts i förhållande till dessa.
- Planförslagets miljöambitioner gällande det nya verksamhets-

området ses som positiva.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en naturvärdesinventering och med utvecklade konsekvensbedömningar avseende naturvärden till utställningshandlingen. Planområdets gräns har justerats för att undvika påverkan på höga eller unika naturvärden.

Kulturmiljö/ bebyggelse

- En ökad tydlighet gällande den föreslagna bebyggelse-utvecklingens förhållningssätt till Jonsered och dess kulturmiljöer efterfrågas i en rad inkomna yttranden. En konsekvensbeskrivning av förslagets påverkan på Jonsereds samhälle efterfrågas.
- Det finns en allmän oro för negativ påverkan på befintlig bebyggelse i Jonsered och kopplingarna mellan denna och den nya bebyggelsen kritiserar för att vara otydligt redovisade gällande såväl arkitektur som trafikstruktur och lokalisering/fördelning av samhällsservice.
- Gällande befintlig bebyggelse söder om E20, i anslutning till Härkeshultsvägen och en eventuell framtida dragning av tvärleden efterfrågas konsekvensanalyser för hur denna kommer att påverkas av den föreslagna utvecklingen.
- Ett tillskott av bostäder i anslutning till Jonsered ses som positivt från vissa instanser på grund av ökat underlag för service, kollektivtrafik mm. såvida detta kan lösas på ett tillfredsställande sätt.

Kommunerna har i utställningshandlingen utvecklat miljökonsekvensbeskrivningen med hänseende till kulturmiljöfrågorna. Då den fördjupade översiktsplanen inte är tänkt att gälla som program utan att vara vägledande på en mer generell nivå kommer den nya bebyggelsens utformning och relation till den befintliga att utredas mer i detalj i efterföljande planarbete.

Gällande dragningen av tvärleden hänvisas till Trafikverket (f.d. Vägverkets) utredningsarbete då beslut gällande denna ligger utanför den fördjupade översiktsplanen.

Trafik

- Synpunkter har framförts på hur planen hanterar frågorna gällande såväl vägtrafikstrukturens utbyggnad som planeringen av kollektivtrafiken och hantering av ökad trafik på befintliga vägar.
- I en rad yttranden framgår att man inte kunnat bedöma förslaget innan Vägverkets förstudie gjorts och när det framgår om tvärleden kommer att realiseras och vilket av de två motorvägmotorn alt centralt och alt östligt man har tänkt

att gå vidare med.

- Av de två alternativen till motorvägsmot lyfts det centrala fram som mest fungerande i enighet med tanken om närhet mellan bostäder, verksamheter och kollektivtrafik i form av motorvägsbuss. Dock kritiserar ett rivande av Jerikotunneln på grund av dess roll som viktig viltpassage och landmärke. Det östliga alternativet lyfts fram som det som ger mest verksamhetsmark men bedöms vara oförenligt med tanken om kollektivtrafikförsörjning.
- Utgångspunkten att de nya bostads- och verksamhetsområdena ska bygga på en försörjning av kollektivtrafik ses som en god tanke men ifrågasätts och ses som orealistisk i många yttranden. På grund av områdets topografi är kopplingen till järnvägsstationen i Jonsered svår och en motorvägsburen kollektivtrafik anses inte vara långsiktigt hållbar. En rad yttranden påpekar exemplet med Allum i centrala Partille, hur man här, trots utmärkt kollektivtrafik, tvingas bygga ut fler parkeringsplatser gång på gång.
- Kritik ges också mot det att man genom att hävda att i stort sett all exploatering kommer försörjas kollektivt, inte analyserat konsekvenserna av en kraftigt ökad biltrafik i och i anslutning till Jonsered.

För att hantera att tvärledens placering och realisering inte är fastställda har kommunerna till utställningsskedet utformat planförslaget mer generellt och hänvisar till att när Trafikverket (f.d. Vägverket) tagit beslut om sin process kan aktuella frågor utredas mer i detalj i den kommande planprocessen.

Gällande de olika alternativen för motorvägsmot har dessa utretts vidare och analyserats och på grund av såväl ekologiska som ekonomiska och sociala skäl har man valt att inte arbeta vidare med det mot som skulle komma att innebära en borttagning av Jerikotunneln. De motalternativ som finns med i utställningshandlingen är båda placerade öster om tunneln.

En utredning gällande möjligheten att skapa ett hållbart kollektivtrafik- och transportsystem för planområdet har gjorts. Utifrån denna utredning har planförslaget utformats för att detta ska kunna uppnås.

Hur en tänkt bostadsexploatering i anslutning till Jonsered ska utformas för att tillgodose kulturmiljöintressen, koppling till kollektivtrafik och med social helhetssyn kommer att utredas i ett helhetsgrepp i fortsatt planarbete.

STÄLLNINGSTAGANDE INFÖR UTSTÄLLNING

Med anledning av bl.a. inkomna synpunkter har följande ställningstaganden gjorts inför det fortsatta planarbetet.

Följande ändringar föreslås med anledning av inkomna synpunkter:

- *Frågan om de olika alternativen för motorvägsnot har i samverkan med Vägverket utretts vidare och analyserats och på grund av såväl ekologiska som ekonomiska och sociala skäl har man valt att inte arbeta vidare med det mot som skulle komma att innebära en borttagning av Jerikotunneln. De motalternativ som finns med i utställningshandlingen är båda placerade öster om tunneln.*
- *Planområdets omfattning och innehåll har justerats utifrån en rad olika aspekter. Områdets topografi har studerats närmre och i vissa fall gett nya förutsättningar, mark har tagits bort eller omfördelats till mer lämpliga lägen. Den föreslagna bostadsutvecklingen i Svenkebo har tagits bort.*
- *Kartor och bilder har justerats och uppdaterats efter de nya förutsättningarna.*

Stadsbyggnadskontoret föreslår dessutom följande förändringar:

- *En större förändring från samrådsskedet är att den fördjupade översiktsplanen inte längre är tänkt att användas som programhandling inför kommande detaljplaner utan ska ge vägledning på en mer generell nivå. Den främsta anledningen till detta är att många frågor inte går att besvara och fastställa i detalj när det gäller motorvägsnoten och anslutningen till tvärleden då denna inte är fastlagd.*

En annan viktig aspekt är att man under arbetets gång sett ett behov av att ta ett helhetsgrepp gällande de frågor som rör Jonsered och utvecklingen i och i anslutning till. Då det pågår en rad andra projekt som gäller Jonsered förutsätts att många av de frågor som behöver samordnas gällande service, trafik och kollektivtrafik får utredas i ett kommande skede och att den fördjupade översiktsplanen ger riktlinjer för detta arbete istället för att gå ner i detalj.

INKOMNA SKRIFTLIGA SYNPUNKTER

Skriftliga synpunkter framförda under samrådet redovisas i text under respektive avsändare. Yttrandena i sin helhet med bilagor finns tillgängliga på kommunkontoren i Partille och Lerum. De yttranden som inkommit till endast en av de två kommunerna är märkta med (*inkommit kommun*) i rubriken.

STATLIGA VERK OCH MYNDIGHETER M FL

1. Länsstyrelsen i Västra Götaland
2. Trafikverket (f.d. Vägverket)
3. Trafikverket (f.d. Banverket)
4. Bohusläns museum
5. Statens Geotekniska Institut, SGI
6. Räddningstjänsten Storgöteborg

KOMMUNALA NÄMNDER/STYRELSER M FL

7. Barn- och ungdomsnämnden
8. Gymnasienämnden
9. Social- och arbetsnämnden
10. Vision och utvecklingsnämnden

ÖVRIGA ORGANISATIONER

11. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)
12. BRG, Business Region Göteborg AB
13. Göteborgs Stad, Byggnadsnämnden
14. Vattenfall
15. Göteborg Energi fjärrvärme, GothNet opto
16. Partille Energi nät AB
17. Naturskyddsföreningarna i Partille och Lerum

PRIVATPERSONER/ MINDRE FÖRENINGAR

18. Ann-Charlotte Kårhag och Thomas Backlund
19. Helen och Mats-Åke Sandelin
20. Suzanne och Fredrik Parenius
21. Renee Bönström Abildgård med familj
22. Karin Schoemaker
23. Fredrik Stendahl
24. Hanna och Tobias Hägerland
25. Hans Richert
26. Johannes Carlsson
27. Ola Thorsen
28. Ann Lövdahl
29. Brf Manered
30. Samfällighetsföreningen Nybygget 1841
31. Intresseföreningen för Jerikos utveckling
32. Grahns Motor Försäljning AB
33. Carl-Henrik Jensen
34. Christer Peterson
35. Ingela Zacharoff

STATLIGA VERK OCH MYNDIGHETER M.FL.

1. Länsstyrelsen

I Lerums kommuns översiktsplan (Framtidsplan, ÖP2008, antagen 2008-03-06) är aktuellt område planerat för verksamheter. I Partille kommuns översiktsplan (ÖPO5, antagen 2006-02-02) är området söder om E20 planerat för verksamheter. Norr om E20 föreslås bevarad markanvändning, dvs. områden värdefulla för naturvård och friluftsliv i vissa delar samt bostäder och service i andra delar. För Jonsered, Partille kommun, (dvs området norr om E20 i samrådsförslaget) finns en fördjupning av översiktsplan (antagen 2002-08-29) som tillsammans med ÖPO5 utgör översiktsplanen. Där finns ett utbyggnadsområde för bostäder, men också naturmark.

Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen ska vid samråd om översiktsplan särskilt ta till vara och samordna statens intressen och därvid bl.a.

- verka för att riksintressen tillgodoses - 3 och 4 kap miljöbalken (MB)
- ge råd om tillämpningen av 2 kap plan- och bygglagen (PBL)
- verka för att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt
- ge råd om sådana miljö- och riskfaktorer som bör beaktas.

Länsstyrelsen ska ge till känna sin uppfattning om man befärdar att någon bebyggelse blir så olämplig att eventuellt senare ingripande med stöd av 12 kap PBL kommer att aktualiseras.

En översiktsplan som vunnit laga kraft är vägledande för kommande beslut. För att den ska kunna vara vägledande i alla delar, är det viktigt att kommunen och staten är överens om sådant som berör statliga intressen.

Allmänt om förslaget

En omlokalisering av verksamheter inom kommunerna kan möjliggöra fler bostäder i kommuncentren med god tillgång till pendeltågstationer. Förutsatt att möjligheterna till god kollektivtrafik och hållbara godstransporter blir goda för de verksamheter som planeras till Jeriko-Jonsered kan lokaliseringen av verksamheter till området således bidra till en effektiv och hållbar struktur i kommunerna. Länsstyrelsen konstaterar dock samtidigt att planområdet har höga natur- och kulturvärden. I den fortsatta planeringen behöver lämpliga avvägningar göras gentemot riksintresse för friluftsliv, riksintresse för kulturmiljövård och riksintresse för naturvård för att inte påtaglig skada på riksintressen ska uppstå. För bostäderna som planeras är det viktigt att de anpassas på ett lämpligt sätt till Jonsereds samhälle. Länsstyrelsen är därför negativ till bostadsplanerna söder om E20, då de riskerar att generera mycket biltrafik.

Områden med höga natur- och kulturvärden (Natura 2000, riksintressen etc.)

Riksintresse för friluftsliv, Härskogen

Förslaget innebär ett ingrepp i området av riksintresse för friluftsliv, Härskogen (3 kap. 6 § MB), och därmed inskränkningar för det rörliga friluftslivet. Det är relativt sett en liten del av området av riksintresse för friluftsliv som berörs av föreslagen exploatering, men inom det aktuella området finns höga friluftslivsvärden. Riksintressen för friluftsliv (och naturvård) i tätorters närhet är dessutom särskilt skyddsvärda. Föreslaget vägreservat och verksamhetsområde fragmenterar och tar värdefulla friluftsområden, inklusive den populära och väl etablerade vandringsleden Bohusleden, i anspråk. Bohusleden är inte en försumbar del av riksintresset för friluftsliv i Härskogen. Kommunen behöver överväga om den del som berör område av riksintresse för friluftsliv kan undantas från planförslaget. Ett eventuellt intrång i det för friluftsliv riksintressanta området behöver underbyggas med ordentliga underlag, motiv och konsekvensanalyser. Förslagets konsekvenser för friluftslivet är inte tillräckligt belysta. Utifrån nu kända förhållanden ser Länsstyrelsen en risk för påtaglig skada på riksintresset friluftsliv, Härskogen.

Riksintresse för naturvård, Säveån-Nääs-Öijared

Förslaget till fördjupning av översiktsplan berör en mindre del av riksintresseområde för naturvård. Säveån-Nääs-Öijared (3 kap. 6 § MB). Kommunen behöver överväga om ett intrång i riksintresseområdet är nödvändigt och i så fall underbygga det med underlag och tydligt motivera varför. Gränsen för riksintresse för naturvård, som kommunen och Länsstyrelsen är överens om, finns redovisad i översiktsplan för Lerum (Framtidsplan, ÖP2008). Länsstyrelsen vill, precis som i granskningsyttrandet 2007-09-27, påpeka att utbyggnadsområdet i Jeriko kan komma i konflikt med riksintresse för naturvård. Ett litet men särskilt värdefullt område kan vara av så stor betydelse för områdets samlade värden att det kan skada områdets samlade värden. Det i förslaget aktuella området hyser höga naturvärden, bl.a. lövskogar och nyckelbiotoper (tre stycken kan beröras).

Natura 2000-områden, Götebo, Säveån och Bokedalen

Enligt 7 kap. 28a § miljöbalken krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Detta gäller även verksamheter eller åtgärder utanför själva Natura 2000-området. I relativ närhet till område för fördjupning av översiktsplan finns tre olika Natura 2000-områden, Götebo, Säveån och Bokedalen.

Framförallt är det inom riksintresse för naturvård, Säveån-Nääs-Öijared, närliggande Natura 2000-området Götebo (SE05301 31) som kan komma att påverkas av förslaget. Det främsta syftet med området är att bevara brantens fuktiga skogsmiljö med lövsumpskog samt mossan *bryhnia novae-angliae*. Länsstyrelsen kan inte se att förslaget behandlar eventuell påverkan på Götebo alls. Av kartorna är det svårt att avgöra om Götebo berörs indirekt eller till och med direkt av förslaget. Kommunen behöver komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med avseende på Natura 2000-området för att möjliggöra ett avgörande av lämpligheten i förslaget.

I den fortsatta planeringen bör även dagvattenavrinningen mot Natura 2000- området Säveån, nedre delen (SE 0520183) beaktas.

Områden med naturvårdsavtal

Länsstyrelsen vill också uppmärksamma kommunen på att inom område för riksintresse naturvård, Säveån-Näas-Öjared, och Natura 2000-området Götebo finns ett befintligt naturvårdsavtal från 2008 mellan Skogsstyrelsen och Skogssällskapet Naturvårdsavtalet omfattar 12,7 hektar areal och ligger i en s.k. värde-trakt där antalet nyckelbiotoper är stort och därför bör värnas extra. I anslutning till ovan nämnda naturvårdsavtal finns ytterligare naturvårdsavtal samt minst en nyckelbiotop utanför naturvårdsavtalen. Det är utifrån kartorna svårt att avläsa om ytterligare naturvårdsavtal berörs av förslaget.

Sumpskogar

Förslaget omfattar områden med sumpskog. Den fuktiga och ofta relativt täta skogen hyser många värdefulla miljöer och arter som kräver speciell hänsyn. Påverkan på dessa områden behöver belysas mer. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang påminna om att mark-avvattning är förbjudet i Västra Götalands län. Länsstyrelsen får dock lämna dispens om det finns särskilda skäl (II kap. 14 § MB).

Biotopskyddade objekt

Biotopskyddade objekt såsom diken, stenmurar och odlingsrösen kan komma att beröras. I fortsatt detaljplaneläggning av området krävs eventuellt en prövning av biotopskyddsdispenser och kompensations-åtgärder.

Riksintresse för kulturmiljövården, Jonsered

För stora delar av området norr om E20, i Partille kommun, berörs riksintresseområdet för kulturmiljövården, Jonsered (3 kap. 6 § MB). Förslagets konsekvenser för riksintresset är inte belysta. Kommunen behöver arbeta vidare med kulturmiljöfrågan i den fortsatta planeringen och analysera de konsekvenser förslaget bedöms få på riksintresseområdet för kulturmiljövård i Jonsered.

Fornlämningar

Inom området finns flera kända fornlämningar registrerade, däribland två röjningsröseområden och en by/gårdstomt i den sydöstra delen samt en häll- kista belägen norr om E20. Fornlämningsskildern i nära anslutning till förslaget område för bostäder visar på lång kontinuitet i nyttjande, vilket gör det sannolikt att området kan hysa okända fornlämningar. En utredning hör därför genomföras i ett tidigt skede av planprocessen för att möjliggöra ett framtida bevarande av dessa.

Allmänt om miljökonsekvensbeskrivningen

Utifrån ovan nämnda aspekter anser Länsstyrelsen att miljökonsekvensbeskrivningen bättre behöver beskriva förslagets konsekvenser för natur- och kulturvärdena i området. Flera naturvärdesobjekt såsom Natura 2000-områden, sumpskogar, naturvårdsavtalsområden, nyckelbiotoper samt skyddsvärda arter omnämns inte i miljökonsekvensbeskrivningen. Det ska framgå om naturvärdena är

av lokalt, regionalt eller nationellt intresse. En klar och tydlig redogörelse område för område och tydliga gränser för fördjupning av översiktsplanen är nödvändig för att verkligen kunna bedöma förslaget konsekvenser (miljökonsekvensbeskrivningen ska i detta syfte också kompletteras med kartor).

Riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § MB

Väg E20

Längs väg E20 gäller idag ett utökat förordnande i enlighet med § 47 Väglagen, vilket innebär att åtgärder som kan inverka negativt på trafiksäkerheten särskilt ska prövas om de utförs inom 50 meter från vägområdet. Förordnandet gäller inte inom område med detaljplan. Säkerheten förutsätts då istället prövats i planprocessen. I samband med planläggningen är det viktigt att avståndet till byggnader och andra anläggningar anpassas till vägens funktion.

Förslaget till fördjupning av översiktsplan redovisar två förslag för ny trafikplats vid E20. Utöver dessa två förslag studerar Vägverket i pågående förstudie för tvärleden ytterligare ett alternativ. Länsstyrelsen kan inte ta ställning till de två alternativen i detta skede, utan kommer i samband med förstudien att yttra sig över förslaget till tvärled och trafikplatsalternativ.

Järnvägen Västra Stambanan

Västra Stambanan är belägen norr om planområdet. Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § MB. Exploatering nära järnvägen får inte negativt påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen. Planområdet ligger på ett avstånd som gör att Länsstyrelsen inte befarar att förslaget negativt påverkar järnvägen på ett sådant sätt.

Hälsa och säkerhet

Geoteknik

Samrådshandlingen innehåller redovisning av förhållanden och riskfaktorer som rör förorenad mark, radon och skred- och rasrisker etc. Inom planerade utbyggnadsområden bör områden med förutsättningar för skred och ras identifieras, förslagsvis utifrån tillgängligt geologiskt och topografiskt kartmaterial. I planen bör rekommendationer ges på hur hänsyn ska tas till eventuella riskområden i fortsatt planering/utbyggnad.

Farligt gods

Enligt samrådshandlingen ska en riskbedömning göras för bostäder och kollektivtrafikanläggningar som ligger inom 100 meter från farligt godsled. Länsstyrelsen anser att riskbedömning ska göras inom 150 meter från farligt godsled, i enlighet med Länsstyrelsen Västra Götalands antagna riskpolicy, och för all verksamhet, inte bara bostäder och kollektivtrafikanläggningar.

Väg E20 är en primär transportled för farligt gods. I samrådshandlingen står det felaktigt att Länsstyrelsen rekommenderar ett 40 meter byggnadsfritt område från en primär farligt godsled. Länsstyrelsens riskhanteringspolicy säger endast att riskhanteringsprocessen ska be-

aktas vid framtagande av detalj planer inom 150 meter från en farligt godsled. Med det inte sagt att något skyddsavstånd inte krävs, utan endast ett klargörande att Länsstyrelsen inte rekommenderar några fasta avstånd.

Personintensiv verksamhet förordas i vissa alternativ lokaliseras nära trafikmot/väg, vilket t.ex. kan vara bra för att få människor att välja kollektiva färdmedel, men risken med transport av farligt gods måste här beaktas. Personintensiv verksamhet bör i största mån undvikas nära transportled för farligt gods.

I samband detaljplaneläggning är det viktigt att en särskild riskanalys tas fram.

Vägtrafikbuller

Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller en översiktlig bullerutredning utmed E20 i Lerums kommun. Redovisningen är mycket översiktlig, dessutom ligger större delen av planförslaget ligger inom Partille kommun, vilket bullerutredningen inte berör. I samrådshandlingen står det att noggrannare bullerutredningar kommer att tas fram till utställningsskedet. Länsstyrelsen inväntar dessa innan man kan avgöra om man kan dela kommunens bedömning att det finns goda förutsättningar att uppnå bra ljudmiljöer där det planeras bostäder.

Bebyggelse

Verksamheter och bostäder

Länsstyrelsen uppskattar strävan att skapa "ett verksamhetsområde som erbjuder ett komplett hållbarhetskoncept". Planförslaget innehåller också flera goda idéer, utifrån tanken om att den bästa energin är den som inte används. Det är t.ex. bra att ta vara på det värmeöverskott som verksamhetsområdet kan bidra med till uppvärmning för bostäderna och att den kommuns energiplan med högst krav på bebyggelsens energieffektivitet ska följas. Kommunen kan dock arbeta vidare med hur man kan stödja hållbara transporter av gods till och från verksamhetsområdet. Det är bra att kraven på innehåll i verksamhetsområdet är höga, men samtidigt finns det en fara i att låsa fast sig för mycket till vilka verksamheter och till och med företag som är möjliga.

För bostäderna som planeras är det viktigt att de anpassas på ett lämpligt sätt till Jonsereds samhälle. Reservat för linbana är ett spännande förslag, men det är också viktigt att det lätt går att ta sig till fots till service och pendelstation, för att hindra att ett bilberoende i området. Länsstyrelsen är utifrån samma resonemang negativ till bostadsplanerna söder om E20. Bostäderna riskerar generera mycket biltrafik och att försvåra möjligheterna att nå de av riksdagen antagna miljömålen.

Kommentar

Synpunkterna har noterats och bemöts enligt följande:

Områden med höga natur- och kulturvärden (Natura 2000, riksintressen etc.)

Riksintresse för friluftsliv, Härskogen

Planområdet gör intrång i tre riksintressen vilket motiveras av behovet av exploaterbar yta och av en naturlig topografisk avgränsning som möjliggör en bebyggelse som väl inpassas i topografin.

Riksintressegränserna följer en mer teoretisk logik och skulle upplevas onaturlig som bebyggelsegränser. I planområdets södra del görs ett intrång i riksintresse för friluftslivet. Mark tas i anspråk för bebyggelse, vilket krymper ytan för riksintresset. Med tanke på riksintresseområdets storlek är intrånget dock marginellt.

Konsekvensen för det rörliga friluftslivet blir begränsat, då platsen till stora delar består av kalhygge och att bebyggelsen inte utgör någon försämrad tillgänglighet mellan målpunkter. Bohusleden, som är en väsentlig del av riksintresset föreslås i planen en alternativ lokalisering.

Planområdet och i synnerhet tunneltaket över Jerikotunneln har idag en viktig funktion som länk i den regionala grönstrukturen där stora sammanhängande naturområden norr- respektive söder om planområdet kopplas samman. Både bebyggelseområdet och tvärleden kommer att ha en betydande barriärverkan på grönstrukturen vilket behöver kompenseras för.

Vid kommande planering i samband med tvärleden behöver en helhetsbild av exploateringen och tvärledens konsekvenser för den regionala grönstrukturen och friluftslivet noggrannare studeras. Planen förutsätter att en ersättning för både Bohusleden och faunapassagen ordnas som kompensation för intrånget i riksintresset.

Riksintresse för naturvård

Inför utställningsskedet har en naturvärdesinventering gjorts för att lokalisera och klassificera naturvärden inom planområdet. Utifrån denna inventering har planområdets gräns justerats för att minimera påverkan på höga eller unika naturvärden. Mot Jonsered och innanför planområdet kommer områden med lokala naturvärden att ianspråk tas för exploatering. Kommande detaljplanering förutsätts omfatta ett gestaltungsprogram för att styra bebyggelsen så att naturens värden i möjligaste mån tillvaratas. Planområdets gräns följer i stort sett gränsen mot de karterade värdena, vilka också är de som omfattas av naturvårdsavtal. De delar av planområdet som gör intrång i riksintresset innefattar två mindre ytor klassade som naturvärden klass 3 (lägsta värdet i inventeringen, se Naturvärdesinventering). Kommunernas bedömning är att dessa ytor bör ingå i planområdet och att man i den fortsatta planprocessen gör avvägningar så att den planerade bebyggelsen uppfyller målet att Jeriko-Jonsered ska planeras med hänsyn till naturvärden.

Natura 2000 Götebo

I den fortsatta planprocessen kommer risk för eventuell påverkan på natura 2000-områden att utredas vidare och åtgärder tas fram.

Områden med naturvårdsavtal

Utifrån den naturvärdesinventering som gjorts har områden med naturvårdsavtal utelämnats ur planområdet för att säkerställa de höga värdena.

Sumpskogar

I den naturvärdesinventering som gjorts har sumpskog identifierats på fyra platser inom planområdet, område 1,6,7 och 11 (se Naturvärdesinventering). Tre av dessa har klass 3 (lägsta värdet i inventeringen) och en har klass 2 (höga naturvärden).

Kommunernas bedömning är att område 11, klass 3, kan ingå i området för planerad bostadsbebyggelse och att man i den fortsatta planprocessen gör en avvägning om hur man hanterar naturvärdet. Områdena 1 och 7, klass 3, ligger i delar av området som på ett eller annat sätt kommer att påverkas av det planerade motorvägsmotet, respektive vägkorridoren för tvärleden och här bedöms utvecklingen och riksintresset för kommunikationer väga tyngre än naturvärdet. Område 6, klass 2, ligger i den östra del av planområdet som kommer tas i anspråk om ett östligt motorvägsmot kommer till stånd. I detta scenario bedöms riksintresset för kommunikationer väga tyngre än naturvärdet. Kommunerna förordar dock det något västligare motorvägsmotet vilket innebär att område 6 inte tas i anspråk.

Biotopskyddade objekt

I genomförd naturvärdesinventering har inga biotopskyddade objekt påträffats inom de delar av planområdet som kommer att påverkas. Vid eventuell framtida fynd i fortsatt detaljplaneläggning kommer biotopskyddsdispenser att sökas och kompensations åtgärder planeras.

Riksintresse för kulturmiljövård

Inför utställningen har en diskussion först med Bohusläns museum gällande riksintresset för kulturmiljövård. Ett antal förhållningspunkter har tagits fram som riktlinjer för vad som är viktigt att tänka på vid nybyggnation i direkt anslutning till Jonsered men då planen i sitt utförande är så pass generell och inte innehåller något gestaltungsförslag har en konsekvensbeskrivning av påverkan inte kunnat tas fram i detta skedet. Påverkan kommer dock att utredas vidare i den fortsatta planprocessen då man även kommer att utreda ett antal strukturella frågor i vilka man behöver ta ett helhetsgrepp på hela Jonsered, trafik- och kollektivtrafikstrukturer exempelvis.

Fornlämningar

Det finns ett antal fornlämningar inom planområdet och enligt en bedömning som Riksantikvarieämbetet gjort i samband med Trafikverkets förstudie är två av dessa särskilt bevarandevärda; Hällkistan och Klåvsten. Klåvsten ligger inom Trafikverkets vägreservat och i förstudien omnämns en eventuell flytt av denna. Kommunernas utgångspunkt är dock att bevara dessa. I den fortsatta planprocessen kommer fornlämningsutredningar att göras vid behov.

Allmänt om MKB

Miljökonsekvensbeskrivningen har utvecklats och kompletterats till utställningshandlingen.

Riksintresse för kommunikationer*Väg E20*

Säkerheten kommer att prövas i den fortsatta planprocessen. Anpassning av avstånd till byggnader och andra anläggningar utifrån vägens funktion kommer att göras i samband med upprättande av detaljplaner.

Järnvägen Västra stambanan

Den föreslagna exploateringen påverkar inte möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen.

Inför utställningsskedet har en utredning gjorts gällande kollektivtrafiklösningar i området och i denna föreslås en koppling till befintlig järnvägsstation med linbana eller buss. En sådan lösning och dess eventuella påverkan kommer att utredas närmre i den fortsatta planprocessen.

Hälsa och säkerhet*Geoteknik, ras och skredrisk*

Den planerade bebyggelsen kan förväntas att innebära stora markarbeten. De geotekniska förutsättningarna kommer att studeras mer i detalj i den fortsatta planprocessen. Områden med förutsättningar för skred och ras kommer att identifieras inför detaljplanering och rekommendationer för hur hänsyn ska tas till eventuella riskområden kommer att ges.

Farligt gods

Text gällande avstånd för bedömning av risk har rättats till. En riskanalys kommer att tas fram i fortsatt detaljplanearbete där lokalisering av personalintensiva verksamheter kommer utredas.

Vägrafikbuller

Under utställningshandlingens framtagande har bedömningen gjorts att förutsättningarna för att ta fram en relevant bullerutredning är för vaga och osäkerhetsfaktorer såsom tvärledens och motens placering gör uppskattade mätningar irrelevanta. Med utgångspunkt i detta förordar man att det i den fortsatta planprocessen görs noggranna bullerutredningar för att påvisa att det finns goda förutsättningar att uppnå bra ljudmiljöer för planerade bostäder och verksamheter.

Bebyggelse*Verksamheter och bostäder*

De planerade bostäderna och verksamheterna ska uppföras med höga miljöambitioner. Hur de nya bostäderna ska förhålla sig till Jonsereds befintliga struktur ska utredas vidare. Inför utställningen har en utredning om hur man kan kollektivtrafikförsörja bostäderna gjorts och i planförslaget beskrivs också vikten av kopplingar för GC-trafik. Bostäderna söder om E20 har tagits bort i utställningsförslaget.

2. Trafikverket (f.d. Vägverket)

Lerums och Partille kommuner har för samrådsyttrande översänt rubricerat ärende. Planområdet är beläget ca 2 km öster om Jonseredsmotet och innehåller nya exploateringsområden för såväl bostäder som verksamheter. I planförslaget redovisas en ny trafikplats vid Jerikotunneln (Jerikomotet). Trafikplatsen redovisas i två olika utföranden och är ett led i Vägverkets pågående förstudiearbete när det gäller den nya förbindelsen mellan väg E20 och Rv 40.

Den fördjupade översiktsplanen omfattar mark inom såväl Lerums som Partille kommuner. I de norra delarna planeras för 500-1000 nya bostäder som i första hand vänder sig mot Jonsereds samhälle. Personalintensiva företag bör placeras i nära anslutning till den nya trafikplatsen, där en ny motorvägshållplats för kollektivtrafiken planeras. I de södra delarna av planområdet föreslås att mer yrkrävande företag lokaliseras. Sammantaget beräknas 2000-3000 arbetstillfällen kunna tillskapas.

När det gäller den nya trafikplatsen illustreras två olika lägen dels i anslutning till den befintliga tunneln, dels ett läge något längre österut. Det västra läget för en trafikplats innebär sannolikt att Jerikotunneln måste sprängas bort, vilket är en dyr lösning samtidigt som en naturlig viltpassage försvinner. Detta läge medför dock att det kan skapas en central knutpunkt för kollektivtrafiken, Det östra läget för en trafikplats innebär att ramperna norr om väg E20 på grund av fallande terräng får mycket höga bankar, Vidare krävs här en förlängning av tvärleden mot Rv 40. Positivt är att Jerikotunneln kan bevaras i detta alternativ.

Utöver dessa två alternativa lägen för en ny trafikplats studerar Vägverket i pågående förstudie för tvärleden ytterligare ett östligt alternativ där vägbankarna troligen kan bli något lägre, men detta alternativ innebär en förlängning av leden jämfört med det östra alternativet som redovisas i översiktsplanen. När det gäller tvärleden bör denna belastas med så få väganslutningar som möjligt eftersom standarden bör hållas uppe för en *hög* attraktivitet.

På sidan 15 redovisas att väg E20 i enlighet med 3:8 Miljöbalken är klassad som väg av riksintresse för vägtrafiken. Här eller på annan lämplig plats bör nämnas att Lv 549 också är klassad som riksintressant då den utgör en viktig förbindelselänk mellan de nationella stamvägarna E20 och Rv 40. När den nya tvärleden är utbyggd kommer sannolikt denna av samma anledning att bli klassad som väg av riksintresse. Om delen Åstebo-Partillemotet då kommer att kvarstå som riksintressant är idag för tidigt att avgöra.

Väg E20 är i Räddningsverkets "Väginformation om farligt gods 2008" redovisad som primär transportled för farligt gods. När den nya förbindelseleden är utbyggd kommer sannolikt även sträckan Jeriko-Åstebo-Slamby att bli klassad som primär eller möjligen sekundär transportled för farligt gods. I samband med kommande detaljplanläggning är det därför viktigt att en särskild riskanalys utförs.

Längs väg E20 gäller idag utökat förordnande i enlighet med § 47 Väglagen, vilket innebär att åtgärder som kan inverka negativt på trafiksäkerheten särskilt ska prövas om de utförs inom 50m från vägområdet. Längs lv 549 gäller motsvarande förordnande inom 30m från vägområdet. Dessa förordnanden gäller inte inom detaljplanelagt område, eftersom man förutsätter att trafiksäkerheten prövats i samband med planupprättandet. Vägverkets uppfattning är att det i samband med planläggningen är viktigt att avståndet till byggnader och andra anläggningar noga anpassas till vägens funktion, detta dels med tanke på trafikbuller dels med tanke på skyddsavstånd längs leder med farligt gods.

När det gäller bostadsbebyggelsen föreslås att denna kommer att förläggas norr om väg E20 och trafikmässigt kopplas samman mot Jonsereds samhälle. Detta kräver noggranna studier med tanke på vägnätet i det kulturskyddade samhället. Idén med en linbana låter spännande, men är kanske inte så enkel att genomföra. För hela planområdet gäller att det är viktigt att det planeras så att en effektiv och fungerande kollektivtrafik erhålles.

Göteborg är en relativt stor hamn- och industristad vilket medför mycket tung trafik. För att bland annat klara kör- och vilotider för chaufförerna krävs uppställningsplatser längs de stora infartslederna. För trafik från öster är det svårt att hitta lämpliga parkeringsplatser. Kanske kan det vara lämpligt att inom Jerikoområdet, i samband med det fortsatta planarbetet, studera förutsättningarna för en sådan uppställningsplats eventuellt i kombination med tankställe och motell.

Beträffande frågan om störningar från trafikbullret krävs att studier görs i samband med kommande detaljplanearbete.

Tyvärr är några av kartorna i rapporten lite svårlästa på grund av skalan och textstorleken.

Sammantaget kan Vägverket inte ta ställning till de redovisade alternativen till utformning av Jeriko - Jonsered förrän pågående förstudiearbete slutförts.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Frågan om de olika alternativen för motorvägsnot har utretts vidare och analyserats i samverkan med Vägverket och på grund av såväl ekologiska som ekonomiska och sociala skäl har man valt att inte arbeta vidare med det mot som skulle komma att innebära en borttagning av Jerikotunneln. De motalternativ som finns med i utställnings-handlingen är båda placerade öster om tunneln. Utställningsförslaget innehåller även ett resonemang kring hur planområdet behöver vidgas österut i ett scenario som innefattar det östligaste mot-alternativet.

Rv 549 omfattas inte av planområdet varför ett resonemang kring dess riksintresse inte omnämns.

En riskanalys kommer att tas fram i fortsatt detaljplanearbete. Man kommer att utreda vidare hur bebyggelsen kan anpassas till vägens funktion avseende riskfaktorer såsom farligt gods och trafikbuller mm.

Inför utställningen har en utredning om hur man kan kollektivtrafikförsörja bostäderna gjorts.

Gällande ett eventuellt lastbilsstopp är planen inte utformad för att på detaljnivå bestämma innehåll.

Kartmaterial har förtydligats i utställningshandlingen.

3. Trafikverket (f.d. Banverket)

I ett samarbetsprojekt mellan Lerum och Partille föreslår denna fördjupade översiktsplan ett nytt attraktivt område för verksamheter och bostäder i anslutning till ett nytt motorvägsnät på E20 vid Jerikotunneln (Jerikomotet). Det aktuella planarbetet har stöd i båda kommuner översiktsplaner och bedrivs i samverkan med Vägverkets pågående förstudie för en ny tvärlid mellan E20 och Riksväg 40.

Ett nytt verksamhetsområde underlättar omställningen mot bärkraftig utveckling genom ökade möjligheter till omflyttning och nyetablering av verksamheter i goda infrastrukturlägen samt genom den minskade arbetspendling som kommer av lokala arbetsplatser. Planen syftar även till effektiv kollektivtrafikförsörjning med motorvägsbuss på E20 och lokalbuss på tvärliden. I Jerikomotet föreslås en attraktiv och funktionell motorvägshållplats. Nya bostäder i anslutning till Jonsered erbjuder tillgänglighet till både kommersiell och social service och tillkomst av nya bostäder är välkommet då befolkningen i Jonsered har svårt att upprätthålla den befintliga servicenivån och det råder begränsat utrymme för tillkommande bostäder. Planen föreslår bostäder i norr närmast Jonsered, personalintensiva verksamheter närmast motorvägshållplatsen och mer traditionella verksamheter söder om motorvägen. Området kommer att kunna innehålla ca 500-1000 bostäder och 2000-3000 arbetsplatser beroende på bebyggelsens täthet och exploateringsgrad.

Närhet till järnväg

Västra Stambanan är belägen norr om planområdet. Järnvägen är av riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Exploatering nära järnvägen får inte negativt påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen. Såsom anges i planhandlingen trafikeras Jonsered station av pendeltåg. Även Partille station trafikeras av pendeltåg.

Person- och godstransporter

Vid utbyggnad av nya verksamhets- och bostadsområden ser Banverket det som en förutsättning att befintliga pendeltågsstationer understöds av bostäder och verksamheter för att skapa ett utökat resandeunderlag och skapa ett hållbart resande och samhällsbyggande.

Banverket anser att planhandlingen behöver kompletteras med ett tydligt underlag/analys av hur det planerade bostads- och verksamhetsområdet ska försörjas med person- och godstransporter samt vilka åtgärder det kräver.

Vi rekommenderar därefter att en trafikslagsövergripande strukturstudie för att ta hand om de förslag som föreslås under kapitlet God kollektivtrafik. En sådan strukturstudie bör utgå från anspråken på transporter och trafikströmmar (både person och gods) utifrån planerad ny bebyggelse och där hör kollektivtrafiken och gång- och cykelvägar lyftas fram tydligt. Gång- och cykelvägar till järnvägsstationen och busshållplatser är viktiga för att stödja tanken om "Hela resan". I aktuell samrådshandling saknas tydliga beskrivningar och analyser av framtida gång och cykelmöjligheter mellan utbyggnadsområdet och Jonsered centrum och pendeltågsstationen. Linbana är ett spännande förslag men för att det ska kunna vara ett argument för placeringen av bostads- och verksamhetsområdena och dess koppling till pendeltågsstationen bör framgå om/hur och när det kan genomföras. Det är även viktigt att bedöma hur gods till och från verksamhetsområdet kan transporteras till området på ett hållbart sätt.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Närhet till järnväg

Den föreslagna exploateringen påverkar inte möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av järnvägsanläggningen.

Person- och godstransporter

Inför utställningsskedet har en utredning gjorts gällande kollektivtrafiklösningar i området och i denna föreslås en koppling till befintlig järnvägsstation med linbana eller buss. En sådan lösning och dess eventuella påverkan kommer att utredas närmre i den fortsatta planprocessen. I planförslaget beskrivs också vikten av kopplingar för GC-trafik.

Utbyggd kollektivtrafik och ett bra infrastrukturläge skapar möjlighet för såväl arbetsplatsintensiva som mer godsorienterade verksamheter. Då verksamheternas art inte bestämts är dock behovet och alstringen av godstransporter svår att bedöma. Om K2020 och trängselskatter införs kommer de radiella stråken, som tex. E20 att prioriteras för kollektivtrafik vilket skapar behov av verksamhetsmark med goda logistiklägen utanför trängselskattazonen. Den nära kopplingen till E20 och i framtiden tvärleden, med god koppling till Landvetter flygplats, gör att Jerikoområdet i framtiden kommer att ha ett utmärkt logistikläge. Godsstrandens verksamheter i Jeriko har därför potential att avlasta mer centrala lägen från tunga transporter vilket kan minska det totala trafikarbetet.

4. Bohusläns museum (inkommit Partille)

Bohusläns museum har erhållit handlingar från Partille kommun, och ombetts yttra sig i ärendet. Ärendet gäller fördjupad översiktsplan för Jeriko-Jonsered i Partille och Lerums kommuner. Bohusläns museum har bedömt den del som berör Partille kommun.

De tänkta åtgärderna är beskrivna i en sammanfattning som inkom 2009-05-14, samt planhandlingar tillgängliga på Internet.

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv

Befintliga fornlämningar bör tydligt märkas ut på plankartan, eventuellt kan arkeologiska utredningar behövas inom delar av planområdet. Detta bedöms då aktuell detaljplan föreligger.

Utlåtande ur kulturmiljöperspektiv

Bohusläns museum har i huvudsak inget att invända mot förslaget. Planområdet angränsar dock till Jonsered, ett samhälle som är av riksintresse för kulturmiljövården. Det är mycket angeläget att de nytillkommande delar som på olika sätt möter den befintliga bebyggelsebildens i Jonsered i hög grad underordnar sig denna. Det gäller t ex de bostadshus som skisseras på höjden sydöst om Jonsered. Det ska inte tolkas som ett krav på att nytillkommande bebyggelse måste låna drag av den äldre, tvärtom. Däremot är det viktigt att man väljer volymer och placeringar som är diskreta i förhållande till Jonsered's befintliga och väl samlade bebyggelsemiljö. De flerfamiljshus som på skissen på sidan 49 ligger med sina gavlar ovanför Jonsered är inte särskilt diskreta, sedda i det fågelperspektiv som skissen har. Den viktiga frågan är dock hur detta uppfattas nerifrån.

På motsvarande sätt gäller detta även där planområdet eventuellt kommer i kontakt med koloniområdet Amerika. En eventuell linbana genom Jonsered måste också prövas ur denna synvinkel.

Det är också viktigt att trafiklösningarna inom de nya delarna verkligen blir sådana att inte för stor mängd trafik från områdets norra del hellre kör genom Jonsered än andra vägar, eftersom det kan leda till oönskade förändringar av Jonsered's vägen för att hantera detta. Slutligen bör frågan om påverkan på riksintresset i Jonsered synliggöras bättre, genom att den får en egen punkt i listan på frågor som ska behandlas i en MKB.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Utlåtande ur fornlämningsperspektiv

Fornlämningar finns utmärkta i karta i miljökonsekvensbeskrivningen i utställningshandlingen. Behov av ytterligare utredningar kommer ses över i fortsatt detaljplanearbete.

Utlåtande ur kulturmiljöperspektiv

Inför utställningen har en diskussion först med Bohusläns museum gällande riksintresset för kulturmiljövård. Ett antal förhållningspunkter har tagits fram som riktlinjer för vad som är viktigt att tänka på vid nybyggnation i direkt anslutning till Jonsered men då planen i sitt utförande är så pass generell och inte innehåller något gestaltungs-förslag har en konsekvensbeskrivning av påverkan inte kunnat tas fram i detta skede. Påverkan kommer dock att utredas vidare i den fortsatta planprocessen då man även kommer att utreda ett antal strukturella frågor i vilka man behöver ta ett helhetsgrepp på hela Jonsered, trafik- och kollektivtrafikstrukturer exempelvis

5. Statens geotekniska institut, SGI
(inkommit Lerum)

Statens geotekniska institut (SGI yttrande över förslag till översiktsplan för rubricerat område omfattar bedömning av hur planförslaget beaktar geotekniska riskfaktorer (t.ex. ras, skred, radon, översvämning, markföroreningar, områden med svåra geotekniska förutsättningar och begränsad byggbarhet).

I samrådshandlingarna saknas redovisning av förhållanden och riskfaktorer som rör förorenad mark, radon och skred- eller rasrisker (jord och eller berg) etc. Det redovisas en mycket översiktlig beskrivning av geologiska förhållanden. Inom planerade utbyggnadsområden bör områden med förutsättningar för skred och ras identifieras, förslagsvis utifrån tillgängligt geologiskt och topografiskt kartmaterial.

I planen bör rekommendationer ges på hur hänsyn måste tas till eventuella riskområden i fortsatt planering/ utbyggnad.

Sammanfattningsvis anser SGI att underlaget i översiktsplanen bör kompletteras med ovan angivna förhållanden.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Den planerade bebyggelsen kommer att innebära stora markarbeten men då planerade utbyggnadsområden redovisas på en mycket översiktlig nivå i den fördjupade översiktsplanen kommer de geotekniska förutsättningarna att studeras mer i detalj i den fortsatta planprocessen. Områden med förutsättningar för skred och ras kommer att identifieras inför detaljplanering och rekommendationer för hur hänsyn ska tas till eventuella riskområden kommer att ges.

6. Räddningstjänsten Storgöteborg

Riskhänsyn vid samhällsplanering

Av genomförd behovsbedömning inför Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framgår det att E20 utgör en led för transport av farligt gods samt att den planerade tvärförbindelsen medför förhöjda risker vid olyckor. Vid genomförande av översiktsplanens intentioner kommer fler människor att vistas och bo i Jerikoområdet vilket ställer krav på skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder mot E20.

Räddningstjänsten anser att en god och väl avvägd riskbedömning med riskanalys och riskvärdering bör genomföras i nästa skede. Detta för att de problemställningar och alternativ som uppmärksammas på ett transparent och tydligt sätt ska kunna hanteras.

Brandteknisk utformning av byggnader

Aktuellt planområde ligger huvudsakligen utanför normal insatstid (tio minuter) från närmsta brandstation vilka är belägna i Öjersjö och i Lerum. Båda brandstationerna saknar maskinstege för utrymning. Huruvida den planerade tvärförbindelsen påverkar insatstiden för det planerade området bör utredas vidare. Under nuvarande förutsättningar måste brandskyddskrav på byggnader studeras vidare samt att utrymning från byggnader överstigande tre våningsplan inom området anordnas utan hjälp av räddningstjänsten, exempelvis via brandsäkra trapphus (TR2).

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

En riskanalys kommer att göras i nästa skede, liksom tvärförbindelsens påverkan på insatstiden kommer att studeras. Även behov av brandskyddskrav kommer att studeras vidare i detaljplaneskedet.

**KOMMUNALA
NÄMNDER/
STYRELSER M.FL.**

**7. Barn- och
Ungdomsnämnden
i Partille
(inkommit Partille)**

TJÄNSTESKRIVELSE 2009-07-15

*Yttrande över fördjupad översiktsplan för Jonsered/Jeriko
Förvaltningens synpunkter*

Barn- och utbildningsförvaltningen har en dialog med Stadsbyggnadskontoret kring behov av mark för förskola och skola på kort och lång sikt i hela Partille. Även Jonsered finns med i denna dialog.

Det kommunövergripande organet "Styr-BUS" kommer nu att vara remissinstans vid alla planärenden, vilket säkerställer att frågor som rör barns och ungas välbefinnande kommer tas tillvara på ett tydligare sätt än tidigare.

Förvaltningen har därmed inga övriga synpunkter på föreliggande översiktplan.

Ärendet

Lerum och Partille kommuner ställer ut ett gemensamt förslag till fördjupad översiktsplan för området Jeriko-Jonsered. Förslaget syftar till att möjliggöra en exploatering för bostäder och verksamheter.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteskrivelse daterad 090715 samt arbetsutskottets § 25.

Beslutsgång

Barn- och utbildningsnämnden antar utan omröstning arbets-utskottet och förvaltningens yttrande.

BESLUT

Barn- och utbildningsnämnden lämnar förvaltningens synpunkter som sitt yttrande.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

**8. Gymnasienämnden i
Partille
(inkommit Partille)**

TJÄNSTESKRIVELSE 2009-08-10

*Yttrande över fördjupad översiktsplan för Jonsered/Jeriko
Förvaltningens synpunkter*

Förvaltningen ställer sig positiv till den föreliggande översiktsplanen och ser möjligheter för gymnasienämndens framtida verksamheter, t ex nya gymnasieprogram inom hållbar utveckling.

Ärendet

Lerum och Partille kommuner ställer ut ett gemensamt förslag till fördjupad översiktsplan för området Jeriko-Jonsered. Förslaget syftar

till att möjliggöra en exploatering för bostäder och verksamheter.

Beslutsunderlag

Förvaltningens tjänsteskrivelse daterad 090810.

Beslutsgång

Nämnden beslutar utan omröstning enligt förvaltningens förslag.

BESLUT

Gymnasienämnden lämnar förvaltningens synpunkter som sitt yttrande.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

9. Social- och arbetsnämnden i Partille

(inkommit Partille)

Social- och arbetsförvaltningen har tagit del av fördjupning av två översiktsplaner och har inga ytterligare synpunkter.

Nämnden understryker vikten av att hänsyn tas till Barnperspektivet vid utformningen av bostadsprogram i den fortsatta planeringsprocessen.

Kommentar

Synpunkterna har noterats. Barnperspektivet kommer att finnas med i den fortsatta planeringsprocessen.

10. Visions- och utvecklingsnämnden i Lerum

(inkommit Lerum)

Nämnden anser att förslaget i sin helhet är positivt för nämndens ansvarsområden och lämnar härmed *några* synpunkter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Lokalisering av trafikplats

Planen innehåller två förslag för trafikplatsen. Nämndens bedömning är att det östliga alternativet är att föredra då det skapar ett större exploateringsområde. Det östliga alternativet möjliggör ett större influensområde för både kollektivtrafik och bebyggelsestrukturen.

Nämnden anser att det är viktigt att öppna för en framtida utbyggnad av exploateringsområde mot Hulan i Lerum.

Grön struktur

Den gröna strukturen och dess avgränsning är oklar i de båda förslagen. Det östliga alternativet har en grön kil, som går där tunneln går idag, utan någon förbindelse mot norra delen. Det innebär att det saknas en passage för vilda djur. Viltövergångar över motorvägen bör konsekvensbeskrivas närmare.

Linbana

En linbana finns redovisad på illustrationerna. Det saknas en redovisning över varför man väljer en linbana framför andra tekniska lösningar. Det bör studeras närmare vilket transportsystem som är det mest lämpliga för området.

Uppvärmning

Det anges i förslaget att området ska försörjas med närvärmenät som eldas med biobränsle. Nämnden anser att möjlighet till andra energi-

källor bör lämnas öppet.

Planområdets avgränsning

Områdets avgränsning mot Jonsered verkar följa naturliga gränser efter topografi, vägnät och bebyggelse. Områdets gräns i östra delen utgörs av en rak linje i norr-sydlig riktning. Man bör studera huruvida denna gräns ska följa markägarförhållanden eller andra naturliga förutsättningar.

Kulturvärden

Kulturvärdena måste beaktas såsom gärdesgårdar, södra landsvägen och fornminnen.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Lokalisering av trafikplats

Frågan om de olika alternativen för trafik-mot har utretts vidare och analyserats och på grund av såväl ekologiska som ekonomiska och sociala skäl har man valt att inte arbeta vidare med det mot som skulle komma att innebära en borttagning av Jerikotunneln. De mot-alternativ som finns med i utställnings-handlingen är båda placerade öster om tunneln. Utställningsförslaget innehåller även ett resonemang kring hur planområdet behöver vidgas österut i ett scenario som innefattar det östligaste mot-alternativet.

Grönstruktur

I utställningsförslaget går en grön kil genom planområdet, över Jeriko-tunneln. Denna bedöms inte fullt fungerande som viltpassage. Nya viltpassager kommer att studeras närmare i fortsatta planprocessen och i samband med ny vägutredning för tvärleden.

Linbana

Inför utställningsskedet har en utredning gjorts gällande kollektivtrafiklösningar i området och i denna föreslås en koppling till befintlig järnvägsstation med linbana eller buss. Utredningen visar att linbana är det mest tidseffektiva alternativet men frågan kommer att studeras närmre i fortsatta planprocessen.

Uppvärmning

Specifika uppvärmningssystem specificeras inte i planförslaget inför utställning.

Planområdets avgränsning

Planområdets gräns har med anledning av det östliga motorvägsmotets läge förflyttats ca. 500 meter österut.

Kulturvärden

Kulturvärdena kommer att beaktas i fortsatt detaljplanarbete.

ÖVRIGA ORGANISATIONER

11. Göteborgs- regionens kommunalförbund, GR

Den fördjupade översiktsplanen för Jeriko - Jonsered föreslår ett nytt område för verksamheter och bostäder i anslutning till en ny trafikplats på E20. Intentionerna överensstämmer med gällande översiktsplaner för Partille respektive Lerums kommuner och arbetet bedrivs i samverkan med Vägverkets pågående förstudie för en ny tvärled mellan E20 och Rv 40. Den fördjupade översiktsplanen tar sin utgångspunkt i de nationella miljömålen och utgår från Göteborgsregionens mål för uthållig tillväxt och en utvecklad kollektivtrafik i enlighet med K2020.

Förslaget till fördjupad översiktsplan syftar främst till att tillskapa nya verksamhetsområden i ett attraktivt läge på gränsen mellan Partille och Lerum i anslutning till E20. Området är tänkt att inrymma verksamheter för upp till 3 000 arbetstillfällen samt dessutom tillskapa områden för upp till 1000 bostäder. Bostäder förläggs norr om motorvägen sydost om Jonsered's samhälle medan verksamheter förläggs söder om motorvägen i anslutning till en ny trafikplats på E20.

Den långsiktiga kollektivtrafikförsörjningen tar sin utgångspunkt i intentionerna i K2020. Lerum har ännu inte genomfört någon lokal analys utifrån K2020. Partilles lokala K2020 analys diskuterar översiktligt alternativ kollektivtrafikförsörjning via järnväg i Jonsered och via snabb bussförbindelse med anslutning till området.

Den fördjupade översiktsplanen redovisar översiktliga illustrationer men inga detaljerade förslag kring de olika delområdenas utformning och innehåll. I planförslaget framhålls att de miljömässiga konsekvenserna bedöms som rimliga i jämförelse med de positiva ekonomiska och sociala effekterna som ligger i ökad lokal arbetsmarknad, högre andel kollektiv arbetspendling och ökat befolkningsunderlag som stöd åt befintlig servicestruktur i Jonsered.

Utvecklingen av det aktuella området i Jeriko tar i hög grad sin utgångspunkt i utbyggnaden av en ny tvärförbindelse mellan E20 och Rv 40. Tvärförbindelsen är politiskt prioriterad i samband med den nu pågående åtgärdsplaneringen för perioden 2010-2021. Ett genomförande av förbindelsen är sannolikt helt beroende av en långtgående medfinansiering för vilken berörda kommuner förväntas ta ansvar. Det innebär att planeringen av det nu aktuella området liksom det intilliggande området Råhult kan få avgörande betydelse för att få till stånd förbindelsen. Tvärförbindelsen är i första hand av intresse för att stärka de inbördes förbindelserna i den östra delen av Göteborgsregionen, öka tillgängligheten till Landvetter flygplats samt, inte minst, skapa förutsättningar för att frigöra utrymme för kollektivtrafiken i den inre delen av Göteborgsregionen.

Planförslaget tar vidare sitt avstamp i Lerums och Partille kommuners tolkning och tillämpning av den regionala strategin för Uthållig tillväxt och strukturbild för Göteborgsregionen samt K2020.

Planen hänvisar till regionala ställningstaganden kring behovet av framtida arbetsplatsområden i regionen, lokaliseringmönster för framtida bostadsbyggande samt kollektivtrafikstrukturens utveckling. Även miljöaspekter och teknisk försörjning berörs. Ambitionerna att inordna utvecklingen av Jeriko i det regionala sammanhanget är höga. Vår bedömning är att förslaget ändå inte redovisar en nöjaktig lösning för kollektivtrafiken. I kommande arbete förutsätter vi att lösningar utvecklas som så långt möjligt tillgodoser principen om att all resandeökning ska ske med kollektivtrafik (K2020).

Framtida arbetsplatsområden

GR instämmer i huvudsak med planens intentioner avseende verksamhetsetablering. Jerikoområdet är sedan länge utpekad som ett regionalt intressant område för verksamhetslokalisering. Området har bedömts vara väl lokaliserat för logistikverksamhet eller likartade verksamheter som genererar stora vägbundna transportmängder. Området är sannolikt också väl lämpat för lokal industri med inslag av kontorsverksamhet.

Det är möjligt att området också kan tjäna som alternativ lokaliseringsområde för verksamheter som undanträngs vid utvecklingen av Partille centrum eller i andra centrala lägen i Göteborgsregionen.

I planförslaget anges att det inte är av intresse för de båda kommunerna att etablera detaljhandel i Jeriko då denna i stället utvecklas på andra platser i kommunerna.

För att fullt ut motivera en exploatering av Jeriko krävs att området ses i ett större sammanhang. Området kan bidra till att få till stånd tvärförbindelsen och samtidigt underlätta en önskvärd utveckling av Partille centrum. Dessa förhållanden bör tydligare lyftas fram och säkerställas i det fortsatta arbetet.

Framtida bostäder och kollektivtrafik

I det fortsatta planarbetet bör frågan om bostadsbebyggelse ytterligare övervägas. Planförslaget redovisar en utbyggnad med upp till 1000 lägenheter norr om motorvägen. Ambitionen är att därigenom stärka Jonsered samhälle och därmed förutsättningarna att behålla servicenivån i denna kommunedel. Planområdet ligger på ett höjdparti högt över Jonsered samhälle (ca 80 meter). Det är tveksamt om det är möjligt att få den starka koppling som krävs för att den tillkommande bebyggelsen ska uppfattas som en del av Jonsered samhälle och därmed få den betydelse för kommundelen som avses. Möjligen kan en bostadsbebyggelse inom Jerikoområdet ses i ett sammanhang med en framtida utbyggnad inom Råhult.

I överenskommelsen om strukturbild för Göteborgsregionen visas på det önskvärda med ett direkt samband mellan stadsutveckling och utbyggnad av kollektivtrafiken, dvs att vid planering av bostadsbyggande ska även utbyggnaden av en väl fungerande kollektivtrafik säkerställas. Planområdet ligger i ett av huvudstråken men är inte direkt förbundet med pendeltågstationen i Jonsered. I planen disku-

teras möjligheten att skapa expressbusslinjer på E20. Vidare konstaterar man att en sådan linje konkurrerar med pendeltågstrafiken på stambanan. Ett förslag till lösning är att knyta Jeriko till Jonsered's pendeltågsstation. På grund av den stora nivåskillnaden är detta en utmaning oavsett vilken lösning man skapar, linbana eller buss.

Det är väsentligt att det kollektivtrafiksystem som utarbetas för Partille centrum och Jeriko (på sikt även Råhult) sammantaget är så attraktivt för såväl boende, verksamma och besökande att det aktivt bidrar till att den samlade resandeökningen i Göteborgsregionen kan klaras med kollektivtrafik.

Natur- och rekreationsvärden

Två riksintressen berörs av Jerikoplanen. Området runt Aspen och Säveån är av riksintresse för naturvården. Ett mindre intrång kan bli aktuellt i områdets norra del. Planen innebär även ett mindre intrång i Härskogsområdet, som är av riksintresse för friluftslivet. Detta sammanhängande naturområde från Skatås i Göteborg till Hindås i Härryda kommun utgör en av de viktiga gröna kilarna i Göteborgsregionen. Det är angeläget att påverkan på detta område, liksom på området intill Aspen och Säveån belyses i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

Kommentar

Områdets roll i ett större sammanhang:

Med en utvecklad regional analys har områdets roll i ett större sammanhang belysts i utställningshandlingen. Kopplingen till motorvägen och en möjlig framtida tvärlid gör att Jerikområdet kan komma att få stor betydelse för omflyttning av transportkrävande verksamheter från mer centrala eller kollektivtrafiknära lägen vilket ytterligare förstärks om trängselskatter införs.

Framtida bostäder och kollektivtrafik:

Planarbetet har en uttalad ambition att arbeta med en utvecklad kollektivtrafik som ryggrad för både verksamheter och bostäder. De nya bostäderna ska kopplas till Jonsered, inga bostäder planeras söder om E20. Inför utställningsskedet har en kollektivtrafikutredning tagits fram för att visa på möjligheter att kollektivtrafikförsörja det planerade bostadsområdet. Kollektivtrafikutredningen har visat att både buss och linbana skulle kunna fungera för att knyta bostäderna till Jonsered's station. Även motorvägsbuss har översiktligt studerats som en möjlighet att kollektivtrafikförsörja verksamhetsområdet. Planen tar i detta skede inte ställning till hur kollektivtrafiksystemet slutligen ska utformas utan presenterar flera olika strategier som kan kombineras. Om de högt ställda kollektivtrafikmålen i K2020 ska kunna förverkligas behövs troligen flera kompletterande system. Motorvägsbuss kan vara ett nödvändigt komplement till Västra stambanan om kapacitetsökning på denna dröjer. Det är ohållbart att tänka sig att all framtida stadsutveckling enbart ska ske i anslutning till befintliga stationslägen. Att hitta nya grepp för bostadsetablering i mer komplicerade lägen i koppling till kollektivtrafiken är angeläget och även vägtransporterna bör miljöanpassas då majoriteten av både person- och godstransporter sker på väg. Planförslaget öppnar möjligheter för detta utan att i onödan låsa sig för ett bestämt system. Kollektivtrafikutredningen har visat det rätta i idén. I kommande planering återstår att utreda hur detta ska genomföras i praktiken.

Riksintessen för natur- och rekreationsvärden:

Miljökonsekvensbeskrivningen har utvecklats med avseende på påverkan på natur-, kultur- och rekreationsvärden. Även konsekvenser för riksintressena redovisas i utställningshandlingen.

Miljökonsekvensbeskrivningen visar att intrången i riksintressena inte skadar värden men har stor betydelse för naturliga gränser för bebyggelsen vilket motiverar intrången.

12. Business Region Göteborg AB, BRG (inkommit Partille)

BRG's synpunkter hanterar:

- Allmänt
- Regional samverkan
- Trafik och logistik
- Levande näringsliv

Allmänt

Fördjupningen av översiktsplanerna är ett bra steg i den regionala samordningen och skapar en vidgad ram för regionens tillväxt. Planarbetet ger också en bra grund för förbättringen av regionens infrastruktur och bidrar till att utveckla regionen som ett effektivt logistikcentrum i Västsverige.

Regional samverkan

Samarbetet mellan kommunerna över kommungränserna är en viktig förutsättning för att regionens resurser utnyttjas på bästa sätt. Samarbetet mellan Lerum och Partille är ett bra exempel på att formerna för ett sådant samarbete går att utveckla. Planarbetet för Jeriko - Jonsered kan vara bli en bra förebild för hanteringen av mellan-kommunala planfrågor även i andra delar av regionen, framförallt i den centrala regionen mellan Partille och Göteborg och Göteborg - Mölndal.

Samarbetet skapar också en bättre grund för den regionala planeringen som har stora framtidsfrågor att hantera de närmaste åren.

Trafik och logistik

Göteborgsregionens roll som logistikcentrum är en av de viktigaste frågorna att hantera för att bana väg för regionförstoringen och hävda Göteborgsregionens roll. Samrådshandlingen hanterar frågan på ett bra sätt och ger ett bra underlag från den kommunala nivån för att få fram statliga och regionala satsningar på infrastrukturprojekt såväl på väg, som järnvägssidan.

Levande näringsliv

BRG uttryckte följande synpunkt på översiktsplanen för Partille 2004:

“Partilles läge i regionen är attraktivt för näringslivsetableringar. Det

är därför olyckligt att marktillgången är så begränsad. Jerikoområdet kan dock bli ett välkommet tillskott. Området är dock med sitt natursköna läge och sin storlek attraktivt även för bostäder. Det kan vara på sin plats att se över planeringen av området så, att det kan utvecklas till ett modernt verksamhetsområde som delvis kan vara integrerat med bostäder”.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

13. Göteborgs stad, byggnadsnämnden

Lerum och Partille kommuner har sänt ett gemensamt förslag till fördjupning av sina översiktsplaner på samråd. Fördjupningen gäller ett område på båda sidor E20 och på båda sidor om kommungränsen och benämns Jeriko-Jonseredsområdet. Syftet är att tillskapa mark för bostäder och verksamheter, utveckla Jonsereds samhälle samt att bygga ett motorvägsnät och en tvärled mellan E 20 och Riksväg 40. Norr om motorvägen planeras i första hand bostäder och söder därom verksamheter. Antalet bostäder beräknas till 500-1000 och antalet arbetsplatser 2000-3000.

Synpunkter

I Partille och Lerum har planer på att bygga ett arbetsplatsområde i Jeriko funnits länge, liksom planer på en tvärled till RV 40. Detta har också redovisats i översiktsplanerna. Tanken att utvidga planen med bostäder norr om E20 förefaller emellertid ny. Den fanns inte med i översiktsplaneutställningarna för vare sig Partille eller Lerum. I Lerums fall redovisas dock dessa planer i antagandehandlingen 2008.

Det är angeläget att nya bostäder och arbetsplatser kommer till i en struktur som kan ge en långsiktigt hållbar och attraktiv region. Från Göteborgs sida ser vi det angeläget att GR:s strukturbild får styra bebyggelseutvecklingen i regionen. Området ligger utmed ett stråk, men det finns risk att det ändå blir svårt att åstadkomma god standard för kollektivtrafiken p.g.a. topografin. Det blir en utmaning att lösa kopplingen mellan de nya bostäderna i den norra delen och Jonsereds samhälle. Det finns en risk för att området istället utvecklas till en egen enklav utmed motorvägen med dåliga länkar till samhället, vilket i sin tur kan komma att öka bilberoendet.

Både Partille och Lerum har få arbetsplatser i förhållande till befolkningen och det är bra att kommunerna nu försöker att få till stånd fler. Området söder om E20 är tänkt att huvudsakligen innehålla verksamheter. Ett verksamhetsområde med detta läge i regionen skulle kunna avlasta regionkärnan med den typ av verksamheter som inte får plats där, såsom branscher som gynnas av det goda logistikläget och stora markytor. Den branschanalys som gjorts visar goda marknadspotentialer för just dessa branscher t.ex. detaljhandel, industri och partihandel och lager.

I avsnittet: Jerikos potential för verksamheter, avfärdas ändå möjligheten att bygga ut detaljhandel i området. Vi delar bedömningen att man inte bör bygga upp ett nytt externhandelsområde utan istället satsa på befintliga handelsetableringar.

I avsnittet: Övergripande riktlinjer för områdets exploatering, åter-

kommer dock tankarna om detaljhandel, vilket ger en otydlighet om kommunernas intentioner.

Av planförslaget framgår att kommunerna föredrar etableringar av andra typer än vad branschanalysen visar, t.ex. arbetsintensiva verksamheter, som teknikutvecklande företag och hotell. Vår mening är dock att dessa bör lokaliseras i närmare anknytning till tätare bostadsbebyggelse, för en attraktivare miljö och med effektiv kollektivtrafik.

Behovet av bättre förbindelser mellan E20 och Rv40 har länge påtalats. Den aktuella sträckningen för tvärleden ligger troligen för långt ut för att ge någon större avlastning. Vägverket arbetar med en förstudie för tvärförbindelsen E20-Rv40. Fördjupningen av översiktsplanerna bör avvakta förstudien, eftersom tvärleden är en förutsättning för exploatering av området.

Under kapitlet: Pågående planering, beskrivs tre alternativa lösningar för Jerikomotet. I det centrala alternativet föreslås att tunneltaket tas bort, Att riva Jerikotunneln står i strid mot vägverkets mål som finns uttryckta i Publikation 2001:50: Mål och mått för natur- och kulturvärden. Tunneltaket fungerar idag som en ekodukt med talldominerad blandskog som förbinder två områden och ger en viktig viltpassage. Dessutom utgör Jerikotunneln en viktig port och ett landmärke till Göteborgsområdet. Om ett centralt alternativ föredras, vilket flera skäl talar för, bör en ny lösning sökas där dessa aspekter beaktas.

Kommentar

Bostäderna finns med i Partille kommuns bostadsbyggnadsprogram (möjliga projekt 2010-2016) och delar av området, Mossen, är utpekade för utveckling av bostäder i den fördjupade översiktsplanen för Jonsered från 2002. Bostäderna ska utformas utifrån förutsättningen att de kan kollektivtrafikförsörjas och utvecklingen ligger enligt kommunerna i linje med GR:s strukturbild. Inför utställningsskedet har en kollektivtrafikutredning tagits fram för att visa på möjligheter att kollektivtrafikförsörja det planerade bostadsområdet. Både buss och linbana pekas ut som möjliga system för att knyta bostäder till Jonsered och pendeltåget.

Verksamhetsområdets innehåll är inte specificerat i utställningshandlingen då en rad osäkerhetsfaktorer som placering av motorvägsnot och tvärled kvarstår. Detaljhandel ingår dock inte i kommunernas planer om innehåll.

Planen har inför utställningsskedet gjorts mer generell samt delats upp i olika etapper för att möjliggöra utveckling utifrån olika scenarier för att kunna hantera osäkerhetsfaktorerna gällande tvärleden i detta skede. En viktig utgångspunkt i planen är dock att verksamhetsområdet och motorvägsnotet ska kunna utvecklas oavsett om och var tvärleden byggs.

Gällande de olika alternativen för motorvägsnot har dessa utretts vidare och analyserats och på grund av såväl ekologiska som

ekonomiska och sociala skäl har man valt att inte arbeta vidare med det mot som skulle komma att innebära en borttagning av Jerikotunneln. De motalternativ som finns med i utställningshandlingen är båda placerade öster om tunneln. I utställningshandlingen planeras ett rekreativstråk över tunneln men då ny bebyggelse och en tvärled påverkar funktionen som viltpassage behöver en ersättning av denna funktion utredas i den fortsatta processen.

Förstudien om tvärleden ligger som grund för planen men frågan om tvärleden avgörs inte i planen utan ligger hos Trafikverket och Västra Götalandsregionen som slutligen beslutar om finansiering och genomförande. Planen redovisar dock översiktligt konsekvenserna av motorvägsnot och tvärled.

14. Vattenfall

Vattenfall Eldistribution AB har inget att erinra då vi inte har några anläggningar inom det aktuella planområdet.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

15. Göteborgs Energi, GothNet

*Fjärrvärme, opto
(incommit Partille)*

Angående samråd på förslag till fördjupad översiktsplan för området Jeriko- Jonsered. Vi är väldigt intresserade av att bli informerade längre fram i planarbetet angående eventuella schakter, el- och fjärrvärme- anslutning m.m. Vi kan då förlägga rör och leverera bredband, IT-tjänster, om intresse finns. Gothnet har befintliga optokablar strax inom planområdet, bifogar karta. Annars har vi inget att erinra mot.

Kommentar

Synpunkterna har noterats. Information kommer att tillhandahållas och befintliga kablar kommer att tas i beaktande vid en framtida exploatering.

16. Partille Energi (incommit Partille)

Det blivande Jeriko-området saknar i dag elförsörjning. Koncessionsgränsen mellan Partille Energi Nät AB (PENAB) och Lerum Energi AB går igenom det område som innefattas av översiktsplanen.

Kapacitet för det blivande området finns i PENAB:s station M2 Kåbäcken. Gjorda och pågående investeringar i Kåbäcken är bl.a. till för att tillgodose behoven i Jeriko och övriga planområden enligt ÖP05. Till Jeriko-området behöver helt nya ledningar byggas fram från M2 Kåbäcken. Ev. kan ledningsstråket från M2 Kåbäcken även innehålla ledningar med kapacitet för utbyte med Lerum Energi.

Inom Jerikoområdet kommer ett antal nya nätstationer med tillhörande nät att behöva etableras för områdets försörjning. Eventuellt behövs även en lite större station som ska utgöra gränspunkt för utbyte med Lerum Energi. Nya nät ska upplåtas med ledningsrätt.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

17. Naturskydds- föreningarna i Partille och Lerum

Synpunkter på Jeriko-Jonsered - en fördjupning av två översiktsplaner Samrådshandling maj 2009

Lerums Naturskyddsförening och Naturskyddsföreningen i Partille (föreningarna) har tagit del av rubricerade samrådshandling. Endast den mycket tunna sammanfattningen tillställdes föreningarna i pappersformat som underlag för samrådet.

Lerums Naturskyddsförening är remissinstans åt Lerums kommun i planärenden, vilket normalt innebär att hela samrådshandlingen i pappersformat ställs till förfogande. Föreningarna har emellertid tagit del av den fullständiga samrådshandlingen.

Föreningarna tar helt avstånd från planerad bebyggelse vid Jeriko. Såväl verksamheter, handel som bostadsbebyggelse kommer i verkligheten att betjänas av vägtrafik. Detta är inte långsiktigt hållbart och kommer om projektet genomförs sannolikt att redan inom närmaste tioårsperiod visa sig vara en felaktig satsning, eftersom vägtrafiken av klimatskäl måste minskas kraftigt. Samrådshandlingens försök att beskriva projektet som ett led i hållbar utveckling och påståenden om all trafikförsörjningen kommer att ske med kollektivtrafik saknar sakligt underlag. Det är uppenbart att bebyggelse i anknötning till ett motorvägsnät avses försörjas med vägtrafik. Annars skulle detta i övrigt perifera och svårtillgängliga läge inte väljas för bebyggelse. Föreningarna beklagar att projektet på detta sätt marknadsförs med falska argument.

Lokaliseringen

Projektet marknadsförs under rubriken "En ny framtid för Jeriko - Jonsered". Denna beteckning saknar verklighetsanknytning, eftersom Jeriko-området saknar naturliga förutsättningar för samverkan med Jonsered's samhälle, vilket föreningarna utvecklar vidare i följande avsnitt. Det är istället fråga om "ett nytt attraktivt område för verksamheter och bostäder i anslutning till ett nytt motorvägsnät på E 20 vid Jerikotunneln (Jerikomotet)". Vidare anges: "Jerikoområdet, som har en strategisk placering längs E 20, har därför goda marknadsförutsättningar för både bostäder och verksamheter". Lokaliseringen utgår sålunda helt från tillgången till vägtransporter på motorväg E 20. Utan anknötningen till motorvägen skulle Jeriko med sitt geografiska och topografiska läge knappast ha varit aktuellt för bebyggelse. Att Jerikoområdet skulle bidra till "bärkraftig stadsutveckling" är sålunda i grunden vilseledande.

Stärkt service i Jonsered

Höjdskillnaden mellan Jeriko och Jonsered är betydande. Sjön Aspen ligger på +13,6 m.ö.h. och huvuddelen av Jonsered's samhälle på +10-20 m.ö.h. Höjdplatån norr om motorvägstunneln ligger på ca +100 m.ö.h. Höjdskillnaden är sålunda 80-90 meter och sluttningen är mycket brant. Det finns därmed inga realistiska förutsättningar att etablera praktiskt användbara förbindelser för gång- eller cykeltrafik. Även busstrafik och annan tung trafik får svårigheter, såvida inte en avancerad, slingrande "alpväg" anläggs, vilken ger kraftiga ingrepp i sluttningen.

Pendeltågsstationen i Jonsered är med dessa förutsättningar oanvändbar för bebyggelse i Jeriko. Det tycks som om medvetenheten om de faktiska förhållandena endast avspeglas i det orealistiska förslaget om en linbana mellan Jeriko och Jonsered. I övrigt påstås oreserverat att Jeriko skulle "stärka" Jonsered, vilket vid närmare påseende sålunda visar sig sakna verklighetsanknytning.

Kollektivtrafik

Beträffande kollektivtrafik anges under rubriken "Bärkraftig utveckling" följande: "Planen syftar även till effektiv kollektivtrafikförsörjning med motorvägsbuss på E 20 och lokalbuss på tvärleden. I Jerikomotet föreslås en attraktiv och funktionell motorvägshållplats". Med nuvarande förutsättningar är det uppenbart att enbart spårburen trafik kan ge den attraktivitet och effektivitet som skulle ge en påtaglig andel kollektivresor i förhållande till bilresor. I ett längre perspektiv måste vägtrafiken minska radikalt om klimatmål och andra miljömål ska uppnås. I det perspektivet framstår Jerikoprojektet som total felsatsning.

Motorvägsnot och tvärförbindelse mellan RV 40 och E 20

Motorvägsnotet är en grundläggande förutsättning för Jerikoprojektet. Motet motiveras i sin tur av den tilltänkta tvärförbindelsen till RV 40. Det finns emellertid kostnadseffektivare möjligheter att förbättra vägförbindelserna mellan RV 40 och F 20 i Partille. Framför allt bortfaller då behovet av det kostnadskrävande motet vid Jeriko och därmed bortfaller även förutsättningarna för bebyggelse vid Jeriko. Såvitt föreningarna kan bedöma är Jeriko helt ointressant för exploatering utan anknytning till motorvägen, vilket i sig ytterligare bestyrker föreningarnas uppfattning om projektets trafikförsörjning och möjlighet att bidra till långsiktigt bärkraftig utveckling.

Etablering av handel

Beträffande Jerikos potential för verksamheter anges att "detaljhandeln förväntas hysa den största sammanlagda potentialen". Konsekvenserna av ytterligare ett storskaligt, externt handelscentrum tycks emellertid ha slagit planförfattarna vilket avspeglar sig i följande tvetydiga värdering: "Det är inte önskvärt med storskalig utbyggnad av detaljhandel i Jeriko på grund av konkurrens med kommunernas befintliga etableringar och utbudet i centrum. En viss mängd transportkrävande handel kan dock accepteras."

Rimligen är det handel som kräver biltransporter som avses, knappast handel som frekventeras av resenärer med motorvägsbuss eller linbana. Enligt föreningarnas bedömning kommer det att vara omöjligt att förhindra att Jeriko utvecklas till något i stil med Kålleröd eller Torp utanför Uddevalla. Dessutom kommer ett köpcentrum i Jeriko att betyda den definitiva dödsstöten för handeln i Lerums centrum, oavsett om någon motorvägsavfart byggs i Lerum.

Kommentar

Lokalisering:

Jerikoområdet är strategiskt placerat med närhet till både Järnväg och Motorväg. En förutsättning för hållbar utveckling är ökad användning av spårbundna transporter och minskning av användande av privatbilar för arbetsresor. Att tänka sig att den framtida stadsutvecklingen enbart skulle lokalisera kring järnvägen är dock ohållbart. Det råder brist på mark kring stationerna och förbättring av järnvägskapaciteten går långsamt.

Jerikoprojektet bidrar med möjligheter till omflyttning av transportkrävande verksamheter och fler bostäder med knytning till pendeltåg vilket totalt stödjer en hållbar utveckling i regionen. Även transporter på motorvägen behöver dock ställas om till att stödja en hållbar utveckling med tanke på att majoriteten av transporterna under lång tid kommer att ske på väg. Hur verksamhetsområdet i Jeriko och tvärleden ska bidra till detta behöver utredas vidare i samband med Vägutredning och detaljplanering.

Kollektivtrafik och stärkt service i Jonsered:

Kollektivtrafikutredningen har visat att det är möjligt att knyta planerade bostäder till Jonsered station. Med ett ökat användande av kollektivtrafiken kommer troligen även användande av lokal service att öka. Målet är att knyta samman områdena så att befolkningsökningen gynnar Jonsered utveckling. Att klara av de utmaningar som den hållbara stadsutvecklingen ställer kräver nytänkande. Linbanan har i kollektivtrafikutredningen visat sig vara det bästa sättet att knyta bostäder till både Jonsered och stationen men även buss är ett attraktivt alternativ.

Motorvägsmot och ny tvärförbindelse mellan RV40 och E20:

Förstudien om tvärleden ligger som grund för planen men frågan om tvärleden avgörs inte i planen utan ligger hos Trafikverket och Västra Götalandsregionen som slutligen beslutar om finansiering och genomförande. Planen redovisar dock översiktligt konsekvenserna av motorvägsmot och tvärled.

Planen har som ett av sina scenarier en etapp där verksamhetsområdet och ett motorvägsmot kan utvecklas oberoende om tvärleden förverkligas.

Etablering av handel:

Planen styr inte i detalj verksamhetsområdets innehåll men bägge kommuner har tydligt markerat att handelsutveckling huvudsakligen ska styras till respektive kommuncentra.

PRIVATPERSONER / MINDRE FÖRENINGAR

Sammanfattning

En rad yttranden har inkommit i vilka projektet ifrågasätts ur flera olika aspekter. Återkommande punkter är bl.a:

- Ifrågasättande av projektets intentioner och trovärdhet i förhållande till argumenten kring regional efterfrågan, hållbar utveckling, stärkande av Jonsered
- Avsaknad av konsekvensutredningar för befintliga natur- och kulturvärden och befintlig bebyggelse
- Avsaknad av konsekvensutredningar för en ökad trafik
- Orealistiska kollektivtrafiksintentioner, ifrågasätter realismen i linbaneförslaget och hållbarheten i motorvägsbuss, hänvisar till den faktiska situationen i Partille centrum där Allum behöver utöka parkeringsytan trots utmärkt kollektivtrafik och ifrågasätter de nya bostädernas alternativ till andra transportmedel än bil på grund av områdets topografi
- Efterfrågan av tydligare material, kartor, skisser, utredningar
- Avstyrkan att fortsätta projektet i aktuell utformning
- Önskan om utveckling av befintliga samhällen

18. Privatperson

Detta dokument är skrivet utifrån oss som boende i Svenkebo och präglas därför av den södra delen av planområdet.

Svenkebo har dokumenterat historik tillbaka till minst 1550 och innehållet i FÖP:en innebär den största påverkan på byn genom tiderna, den riskerar att bli några få hus i utkanten av ett verksamhetsområde, vilket självklart inte är önskvärt för oss boende. Byn kommer isoleras från Stålebo/ Gullringsbo och de naturliga kontaktnät som friluftsliv ridning och barn innebär.

Vi bor idag i den del av Lerum som ligger närmast Göteborg och ser en annan potential i det förhållandet. Här skulle man kunna satsa på renodlade bostadsmiljöer med väldigt hög livskvalitet. Det skulle också bidra till kortare pendling eftersom man är så nära Göteborg man kan komma i Lerum.

Den fördelning av verksamheter på södra sidan och bostäder på norra som tydligt förespråkas upplevs som förenklad och vid några möten framställd på ett sätt som gränsar till nedsättande. "På södra sidan lägger vi verksamheter, där finns inget av värde", har ex vis politiker från Lerum sagt vid möte 2007 gällande de tillfälliga moten. Vi som bor i Svenkebo uppskattar bättre texten på sidan 47 om kulturhistoriskt och ekologiskt intressant miljö.

Då kollektivtrafik ändå kommer krävas för de boende så kan man ha bostäder på södra sidan också, och snarare ha verksamheter västerut och bostäder österut. Förslag på ett "roterat Jeriko" längre ner i dokumentet.

Kommentarer till planförslag

Under processen har vi fram till nu vid ett flertal tillfällen ställt frågor kring de bakomliggande skälen till att man planerar i Jerikoområdet. Vilka står för efterfrågan? Vi känner fortfarande att den frågan står utan bra svar. Det nämns en generell efterfrågan i regionen, men det har varit svårt att få en tydlig insyn i bakgrunden.

Som exempel är tankarna kring att stärka Jonsered genom denna etablering lite svåra att förstå. Med 500-1000 bostäder så kommer den service som finns idag inte att räcka till, utan en ny etablering kommer krävas, vilket ju då snarare minskar Jonsered's betydelse jämfört med Jeriko (Baserat på att nya serviceetableringar hamnar i Jeriko och inte i Jonsered). Exempelvis 1000 bostäder kan kanske ge 300-400 skolbarn, vilket inte ryms på Jonseredsskolan i vår bedömning.

Det är kraftigt kuperat i området vilket inte återges fullt ut i skisserna. Även med den föreslagna linbanan så kommer det innebära många bilburna transporter då det är svårt att ta sig från Jonsered till Jeriko och Svenkebo p.g.a. lutningen.

FÖP Samråd

På sidan sju nämns det att gränserna mot omgivande bostadsmiljöer ska planeras med stor hänsyn, vilket är bra. Även senare på sidan 47 nämns ett respektavstånd till bebyggelsen, det är också bra. Det hade varit intressant att vara än mer konkret på hur man menar, de kartor/skisser som finns i planen ger inte någon klarhet i hur det är tänkt. Den förtätning av Svenkebo med bostäder väster om Härkeshultsvägen som nämns är ett bra förslag för att försäkra sig som hänsyn och respektavstånd.

Längre ner i detta dokument finns ytterligare kommentarer kring det visuella intrycket.

Kollektivtrafik

I materialet nämns linbana, men under möten har den beskrivits mer som en "idé" som ska visa att man kan ta till oväntade grepp i området än ett fullt ut seriöst alternativ. Vi undrar vilka andra alternativ som finns. Härkeshultsbacken är i det närmsta 1 km lång och lutar 12% vilket med stor sannolikhet hindrar busstrafik. Det tar 15 minuter att gå upp vilket inte är ett rimligt alternativ, och med dagens vägdragning är det rejält svårt att cykla upp om man inte direkt är ute efter motion.

Det känns som en uppenbar risk att man kommer välja bort kollektivtrafik p.g.a. avståndet till tågstationen. Att planera för motorvägsbuss kan inte vara en framtidslösning. Planen bör kompletteras med realistiska alternativ.

En liknelse kan göras med Allum. Där har man i princip alla kommunens busslinjer i huset samt pendeltåg i nära anslutning, men har ändå tvingats bygga ut bilparkeringarna minst två omgångar. Be-

tänker man då att det är en stor del av utbudet i Allum som erbjuder varor vilka man med lätthet kan bära hem för hand (kläder, skor, telefoner, böcker) så är det det som driver på att kunderna tar bilen. Att få kunder/ arbetstagare etc. att åka kommunalt till ett område som ligger längre bort och direkt kan nås enbart med motorvägsbuss verkar då än svårare. Alternativet är ju tåg + linbana/ buss med den tid för byten som det tar.

Natur & miljö

Vid platån vid Svenkebo har ett vattendrag sin början. Detta vattendrag rinner längre ner genom bland annat sumpskogen vid Götebo Torskbäcken nämns i olika material (ex s.3) som känslig, men även vattendraget från Svenkebo påverkar miljön längre norrut ner mot Aspen.

Det finns gott om djur i området och de använder ekodukten vid E20 ofta. Räv, älg och rådjur är inga unika djur för området, men det är inte många som känner till att det finns ett så rikt djurliv. Etablering riskerar att drastiskt påverka rörligheten för djuren, det är risk att området norr om motorvägen blir utan dessa djur i en framtid.

Dialogmaterialet

Dialogmaterialet har diskuterats vid de möten som arrangerades. När det gäller Svenkebosidan så är det fortfarande så att flera kommentarer kring dagens markanvändning inte kommer med. Det finns inte alls samma typ av färgmarkeringar som på norra sidan, utan tvärtom flera stora öppna ytor, trots att det påtalats att det inte är korrekt.

På s 33 så står att Klovstenen ska skyddas från bebyggelse, men på kartorna (ex s.51) så ligger den mitt under tvärleden och är omgiven av verksamheter, vilket är motsägelsefullt. Det finns även fornminnen som kommer hamna inom planerat område. Det vore önskvärt att förstå hur man tänker hantera det.

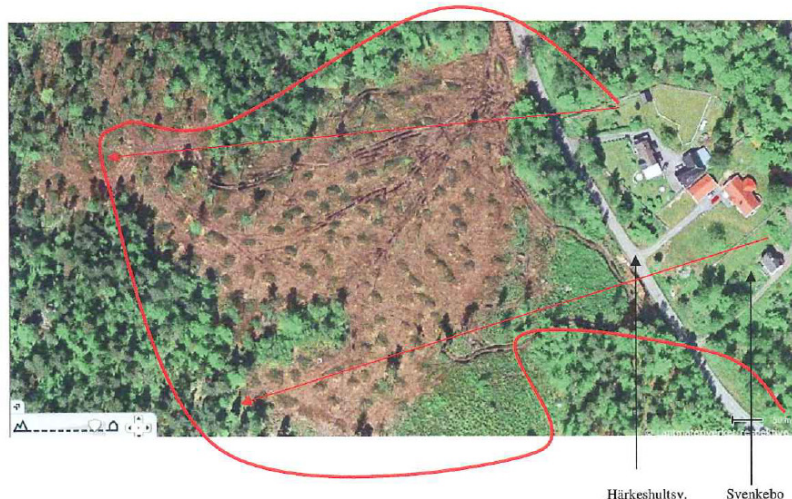
Buller

I ÖP 2008 finns ett tillägg kring buller. Svenkebo och byns relation till det planerade området och tvärleden kommer inte vara enligt riktlinjerna. Ett förslag på alternativ planering finns längre ned. Det känns viktigt att analysera den totala bullersituationen som tvärled och verksamheterna kommer att ge. I dagsläget är det dock svårt att göra det då informationen kring vilken typ av verksamheter som ska skapas inte är känd.

Visuellt intryck

Svenkebo ligger på en höjd som i vissa delar är högre än platån väster om Härkeshultsvägen. Läger man sedan till att man inomhus befinner sig över markplan så medför det att man ser hela platån, se nedan försök att visualisera västra Svenkebo & Härkeshultsvägen samt att man från byn idag ser skogen i andra änden av det öppna området.

Förslaget att förstärka Svenkebo med bostäder i sluttningen väster om Härkeshultsvägen är ett minikrav för att om möjligt behålla lite av känslan att man bor i en by på landet. Etableringar av annat än bostäder inom synhåll från Svenkebo har tidigare utlovats från politikerhåll.



En evetuell etablering av verksamheter i området skulle däremot kunna vara 5-15 (?) meter hög vilket förutom det rent visuella, även skulle ta bort mycket av dagsljus (läs: lågt stående sol) insläppet under höst/ vinter/ vår. Känslan av att bo i ett mörker "under" ett industriområde vore inte bra.

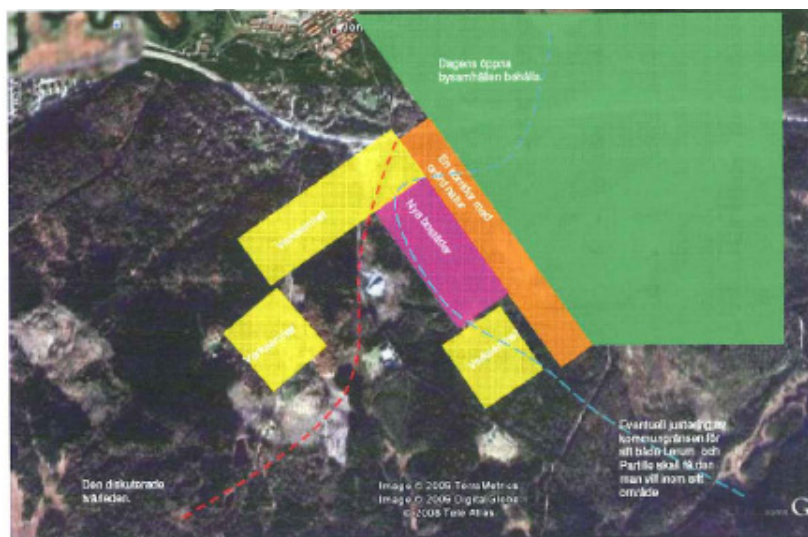
Se nedan tre exempel på vy mot väster från Svenkebo, trots löv så ser man hela platån, vintertid är det än bättre utsikt. Man ser hela platån, bort till träden som omger Klovstenen.



Från Svenkebos nordvästra hörn är det mindre än 100 meter till tvärleden med den östligaste sträckningen. Dvs den kommer långt inom det som skulle kunna kallas respektavstånd. man ser ju uppskattningsvis minst 300 meter från Svenkebo västerut.

Ett förslag skulle vara att “rotera” planeringen 90 grader så att det endast finns bostäder i anslutning till dagens samhällen och flytta verksamheterna västerut, utom synhåll. Nedan generaliserade skiss är tänkt att visa förslaget (ursprungligen skickad till Lerum & Partille 090123). En viss justering av möjlig dragning för tvärleden kommer krävas då man förkastat att ansluta väster om tunneln.

Det vore önskvärt att på ett bättre sätt behålla kopplingarna mellan byarna.



Övriga frågeställningar:

Trafikbelastning Härkeskultsvägen

- Hur är det tänkt att man ska hantera trafikbelastningen på Härkeskultsvägen? Dels längs vägen, dels i Härryda / Landvetter där det är rejält svårt komma fram redan idag med rondeller, skolor och bostäder. Utan tvärled vågar vi inte uppskatta hur tung belastningen skulle kunna bli, men även med tvärled så kommer många ta den kortaste vägen.
- Trafikolyckor i Jerikohacken är vanliga. Punkten är kanske mer riktad till Vägverket, men det kommer ju vara Jerikoområdet som drar dit en ökad trafik och det är en viktig aspekt. Oavsett var ett mot hamnar så kommer det öka risken för olyckor, främst för trafik mot Lerum där det redan idag är stora hastighetsskillnader mellan lastbilar och "vanliga" bilar.
- Även tidigare frågeställning till var man åker vidare från tvärleden norr om E20 kvarstår, rimligen en logisk fråga för Vägverket. Det kommer inte gå att bygga vidare i någon form av ringled, utan man skapar behovet av ytterligare en tvärled som kan kopplas på mot norr i någon annan punkt.
- Det har nämnts teknikutvecklande företag som möjliga verksamheter, vilket verkar underligt. Vi är båda verksamma inom branschen och geografisk närhet till kunden är central. Ex. Volvo Cars, Volvo Group på Hisingen, SCA & Astra i Mölndal etc. vilket ju ligger relativt långt från Jeriko? Finns det ett verkligt intresse från teknikutvecklande företag?

Summering:

Motiveringarna & bakgrunden upplevs tunna. De senaste dagarna har ex vis Göteborgs kommun ställt samma typ av frågor som vi boende haft under flera år.

En planering som tar större hänsyn till de boende är önskvärd, konkretisera hur man vill hantera respektavstånd. Planeringen behöver inte alls bli sämre även omjusteringar införs.

En planering som bättre tar tillvara området naturresurser vore önskvärd.

En hantering av trafik, kollektiv- såväl som privat måste göras på ett trovärdigt sätt.

Förslag till förändringar bifogas.

Bilagor:

1. Insänt material i samband med ÖP 2008 / Lerurn.
 2. Insänt material i "dialog Jeriko" 2008, Svenkebogruppen.
 3. Insänt material i "dialog Jeriko" 2008. Kreativt förslag om hur man kan förädla dagens markanvändning, Svenkebogruppen.
- Tack för möjligheten att kunna tycka till i frågan.

Kommentar

Planens huvudsyfte är att skapa möjlighet för verksamhetsutveckling och fler arbetsplatser i Lerum och Partille. Planförslaget har inga bostäder söder om motorvägen utan har koncentrerat dessa så att kollektivtrafikförsörjning och nödvändig serviceutveckling knyts till Jonsered där förutsättningarna för synergier mellan nytt och gammalt är som bäst.

Linbana och buss har utretts som två möjliga sätt att knyta bostäder till Jonsered och pendeltåget.

Stor omsorg och hänsyn kommer att läggas på gestaltning av områdets gränser mot omgivningen. Mot Svenkebo har plangränsen justerats så att en grönkorrridor och ett respektavstånd till bebyggelsen skapa.

Planförslaget har inför utställning kompletterats med en naturvärdesinventering och en utvecklad Miljökonsekvensbeskrivning som utförligare visar planens konsekvenser för natur- och kulturvärden.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalansregionen. Tvärledens miljöeffekter avseende buller och annan miljöpåverkan kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan detta förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden. Detta gäller även Klävstenen som föreslås bevaras i planen men finns i utredningskorridoren för tvärleden.

19. Privatperson

Som boende inom Jerikoområdet kan vi aldrig vara positiva till de beskrivna typerna av exploatering av området. Vi har valt att bosätta oss här p.g.a. det enskilda läget och närheten till naturen. Vi uppskattar tystnaden och lugnet. Vi kommer aldrig att se det som positivt att få en genomfartsled med tung trafik som närmaste granne och inte heller en transportcentral eller liknande.

Vi inser givetvis att samhället måste utvecklas och så även Jeriko och Jonsered. Därför hoppas vi på en bra dialog under ev. fortsatta planarbeten. Vi kommer framförallt att fokusera på att bevara och skydda bebyggelsen runt Svenkebo. Vi vill fortfarande kunna bo kvar här under drägliga förhållanden, med avseende på förändringar i buller och luftföroreningar. Vi vill därför att man så mycket som möjligt skapar gröna barriärer mellan befintlig bostadsbebyggelse och

de ev. kommande. Vi vill också att det skapas avgränsningar för bullerstörningar.

Om vi då måste förorda något av de två alternativen som presenteras i planeringen så är det centrala att föredra. Detta för att tvärleden kommer längre bort från Svenkebo samt att vår bebyggelse även kommer att skyddas bullermässigt av verksamhetsbebyggelsen.

Vi skulle däremot tycka att det vore bra om den gröna korridoren mellan verksamhetsområdet och Svenkebo kunde breddas ytterligare. Vi ser även gärna andra verksamheter än just logistik inom området, eftersom detta ökar trafiken på tvärleden ytterligare.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalansregionen. Tvärledens miljöeffekter kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan detta förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden.

20. Privatperson

(inkommit Partille)

Då vi har förstått att det drar ihop sig till beslut ang Jonsered/Jeriko vill vi lämna våra personliga reflektioner kring detta projekt.

Vi har full förståelse för att kommuner vill växa och utvecklas. Som boende i Jonsered kan vi se både för och nackdelar med att bebygga Jeriko. Det är emellertid inte utan att vi i grunden är oroliga. Vår absoluta förväntan är att man planeringen tar sådan hänsyn till oss boende i området och därmed möjliggör fortsatt hästhållning, något som ställer krav på tillgång till natur och ridvägar precis som idag, möjligen med viss inskränkning.

Motsatsen vore tragiskt, inte bara för oss som bor Stålebo utan även för alla dem som väljer att åka hit för naturens skull. Vi får därför tro att det finns ett intresse hos kommunerna i att bevara lands- och skogsbygden med dess positiva klimatpåverkan, om inget annat.

Vad vi däremot inte alls kan förstå är tanken med en tvärförbindelse från Jonsered/Jeriko till Åsterbo och Slamby. Vem är den tänkt för? Det finns redan två etablerade och väl utnyttjade förbindelser mellan E20 och R40. Vore det inte mycket klokare att lägga pengar på att förbättra Härskogen-vägen? Och kanske också få till stånd en bättre förbindelse mellan Partille och Landvetter istället för att bygga ytterligare en väg? I dess nuvarande sträckning kommer denna tvärförbindelse inte ersätta/avlasta Härskogen-vägen och inte heller Partille centrum. Den är heller ingen naturlig ringväg för att avlasta trafiksystemet närmare Göteborg.

Skulle man nu ändå välja att göra denna förbindelse känns de två moten i förslaget högst oroväckande. Det som minst påverkar natur- och fritidsliv och för oss var att föredra, det sk västra alternativet, har avfärdats på ett tidigt stadium. De två återstående alternativen är ur vårt perspektiv inga bra lösningar.

Det som kallas det centrala tar princip bort alla ridvägar väster om Stålebo och innebär att en naturlig viltövergång försvinner. Det östra

är emellertid helt förödande. Bortsett från att det ödelägger djur- och naturliv kommer det att kraftigt begränsa eller till och med omöjliggöra fortsatt hästhållning då i princip alla naturliga ridvägar försvinner. Detta hotar hela livsmiljön som många av oss som bor och verkar i Stålebo har valt att investera i. Naturligtvis känns detta djupt olustigt för både vuxna och barn.

Vi har också noterat i kommunernas förslag att man uttrycker en viss oro för de effekter utbyggnaden kommer att få på trafikbullernivåerna. Dagens nivåer är redan påtagliga vissa delar av vårt område och en ökning vore direkt olämpligt.

Vi hoppas slutligen att vi genom att dela med oss av våra tankar och synpunkter bidrar till att beslutet kommunerna väljer att fatta angående utbyggnaden av Jonsered/Jeriko blir ett klokt och väl genomtänkt sådant och därmed ett beslut vi alla kan vara stolta över framtiden.

Kommentar

Det är oundvikligt att både natur och vägar inom planområdet kommer att förändras om planen förverkligas. Öster om bebyggelseområdet finns dock stora opåverkade naturområden och flera passager under motorvägen. Om planen och tvärleden genomförs förutsätts både en viltövergång och passager för friluftslivet ordnas i ett mer östligt läge. Stor omsorg och hänsyn kommer att läggas på gestaltning av områdets gränser mot omgivningen.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalansregionen.

21. Privatperson (inkommit Partille)

Jag har en fråga och några synpunkter jag vill framföra:

Angående Härkeshultsvägen, vems ansvar blir det att göra vägen trafiksäker för bil-, cykel- och gångtrafik om utbyggnationen blir av?

Klovsten på södra sidan utgör en attraktion för vuxna och barn. Barn finner den spännande att utforska. Jag tycker att den ska vara tillgänglig för beskådande på nära håll för både stora som små.

Ambitionen att utnyttja naturens egna uttryck i planering är tilltalande på många sätt. För oss boende i Svenkebo skulle den ryggås som ligger väster om Svenkebo och Härkeshultsvägen utgöra ett naturligt bullerskydd om man la vägen bortom denna, d.v.s. väster om ryggåsen.

Kommentar

Att Härkeshultsvägen i framtiden blir trafiksäker är kommunernas ansvar. Kommunerna har i utställningshandlingen föreslagit att Klåvstenen skyddas. Den ligger dock inom vägreservat för Tvärleden och konsekvenser för kulturvärden som Klåvstenen behöver utredas i samband med kommande vägutredning.

22. Privatperson (inkommit Partille)

Jag bor i Jonsered.
Sedan 1986.
Köpte en bostadsrätt på Torgvägen.
Första tiden som singel, senare som sambo och nu med två barn i Lexby högstadium.
Jag kan se att jag bor kvar i Jonsered när jag blir gammal.
Jag är nu 46 år och har bott här i 23 år.
Jonsered är unikt.

Husen från mitten av 1800-talet är lyhörda, kalla, dyra att renovera. Just nu hör jag tåget passera nere vid Säveån. Nej inte tutandet, det har de slutat med, jag hör tåget rulla på rälsen. Det finns inga vräkiga vardagsrum på 30 kvm, alla rum är fyrkantiga 14-16 kvm. Fönstren är svåra att putsa, balanserande på fönsterbänken putsar jag utåtgående fönster. Det går inte att parkera framför dörren. Vi har inget barnvagns-, cykel- eller moppe-garage.

När jag går ut syns historien om ett brukssamhälle. Det hårda arbetet, de små människorna som kämpade och som kämpar än idag. Varsamt omhändertagna hus. Kärleksfullt skötta trädgårdar. Kärleksfullt vildvuxna trädgårdar. När jag går ut hör jag fåglarna och ser svalorna svirra förbi huvudet. Skogen ligger runtomkring som ett bolster. Ett skydd mot stressen. Skogen är alltid tillgänglig. Skogen är alltid utforskad åt något håll. Jonsereds omgivning är unik.

Översiktsplanen är djupt oroväckande. Moderna bostäder så nära inpå, massor, moderna, inget tegel... Busstrafiken i backen på Härkeshultsvägen. Kom in till mig, se vägen från mitt fönster. Kom in till mig hör bilarna inifrån mitt hus. Kom in på min gård och drick kaffe med oss, känn lugnet. Linbana tsss....

Den värme som finns i Jonsereds omgivning kommer att kylas bort av de storstilade planerna. Det unika som finns i Jonsered kommer att försvinna i bruset av den okänsliga exploateringen. De nya bostadshusen har inte någonsomhelst estetisk koppling till brukssamhället.

Gör ett annat förslag som bevarar en ring av grönska runt Jonsered. Där bussen finner nya vägar längre bort från våra lyhörda hus. Där de nya husen bildar ett eget "nytt Jonsered" väl skilt från Jonsered. Eller gör ännu ett annat förslag där de nya husen smälter väl in i Jonsered. Under åren som jag har bott här har min uppfattning om Jonsereds unika kvalitetéer i boendet förstärkts. Det unika som Jonsered har finns inte i någon annan stadsdel i Göteborg, Lerum eller Partille. Var rädd om det. Gör inte Jonsered till någon annan stadsdel vilken som helst. Gör något unikt.

Gör något unikt.

Skrivet i stundens ingivelse. Tack för ordet

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

23. Privatperson (inkommit Partille)

Denna ide är bra och intressant för Jonsereds framtid och jag vill endast uttrycka några synpunkter på kommande tilltänkta bostäder och arbetsplatser.

Jonsered är, som det står i förslagen, en kulturhistorisk miljö som är nödvändig att bevara! Dock så bär Jonsered spår av flertalet bostäder där detta verkligen inte har tagits hänsyn till eller rättare sagt så har inga nya bostäder som byggts efter 1950 varit anpassade arkitektoniskt till Jonsereds övriga bostäder. Här i ligger en stor utmaning för att bevara intresset för denna byggd och dess arkitektur som är unik här. Här finns också en möjlighet att öka intresset för hela bygden *om* hela den nya bebyggelsen byggs så att den passar in d.v.s. byggs i gammal tidsenlig stil. Om studier görs varför folk gillar Jonsered så är jag övertygad om att det är just för dess mysiga gamla stil kombinerat med underbara strövområden i direkt anslutning. Jag hoppas att vi ska bevara detta och förstärka det med rätt arkitektur, anpassad till miljöns förutsättningar, istället för att sudda ut det.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

24. Privatperson (inkommit Lerum)

Av förslaget (s. 24) framgår att Vägverket under 2008 inlett en förstudie för en vägförbindelse mellan Rv 40 och E20 med mot vid Jeriko. Att uppförandet av en tvärled med just denna sträckning är "angeläget" för exploateringen av Jeriko framkommer i förslaget, men det är fortfarande oklart och behöver preciseras om en sådan tvärled är en *förutsättning* för hela projektet.

Hållbar utveckling

Förslaget påpekar att en väl fungerande kollektivtrafik är en nödvändighet för att Jerikoprojektet ska bli lyckosamt. Utifrån föreliggande förslag kan det i högsta grad betvivlas att just kollektivtrafikfrågan kommer att lösas på ett tillfredsställande och miljövänligt sätt.

För det första är det mycket tveksamt om, som förslaget antyder, en etablering av verksamheter i Jerikoområdet kommer att innebära minskad pendling till och från Göteborg. Effekten kan precis lika gärna bli den motsatta, om nämligen de som anställs i de nya verksamheterna är bosatta i andra kommuner än Lerum och Partille.

För det andra är Jerikoområdets topografi inte gynnsam för god, hållbar kollektivtrafikförsörjning. En sådan måste rimligen utgå från den spårbundna trafiken och höjdskillnaden mellan Jerikoområdet och Jonsereds station gör det svårt att ta sig till och från tåget till fots eller cykel. Det naturliga sättet att transportera både varor och människor blir på motorvägen och då antagligen mest med bil.

Förslaget innehåller en detalj som vi uppfattar som nytänkande och visionär: idén om en linbana mellan Jonsereds station och Jerikoområdet. Denna tanke respekterar områdets naturliga förutsättningar och gör något positivt och attraktivt av dem på ett sätt som motsvarar visionen om hållbar utveckling. Samtidigt undrar man hur seriöst linbaneförslaget är menat att vara, då planförslaget också framhåller att en sådan trafiklösning kräver ett mycket stort underlag för att bli lönsamt och att kompletterande transportmedel krävs. Med konkurrens från bil, motorvägsbuss och lokalbuss till Jonsereds station verkar det orealistiskt att något större antal boende och arbetande skulle utnyttja

linbaneförbindelsen.

För att motsvara visionerna om hållbar utveckling av kollektivtrafiken krävs en omlokalisering av projektet till ett område i direkt anslutning till befintlig järnväg. Där kan tåget bli det mest bekväma, mest tidseffektiva och därmed mest utnyttjade transportmedlet för såväl personer som varor.

Planförslag

I tidigare information från kommunernas tjänstemän har ambitionen sagts vara att skapa en blandad bebyggelse med både verksamheter och bostäder. Detta förverkligas inte helt i planförslaget då de planerade bostäderna i princip är begränsade till området norr om E20, medan sydsidan ensidigt planeras för verksamheter. Ur Svenkebos perspektiv är detta givetvis beklagligt. Om verksamheter kan etableras utan att hänsyn behöver tas till nyuppförd bebyggelse finns risken att den befintliga bebyggelsen inte respekteras i tillräcklig grad. Följden blir en avsevärt försämrad livskvalitet för de redan bosatta i området. Vi önskar ett omarbetat förslag som i högre grad blandar verksamheter och bostäder.

Att gestaltungsaspekterna lyfts fram (s. 48) är utmärkt. Det är viktigt att nyuppförda byggnader ges en gestaltning som harmonierar med den ganska enhetliga och speciella befintliga arkitekturen i Jonsered. Idéskisserna på s 49,50 och 52 med sina höghus kan knappast sägas motsvara detta ideal. Vid en eventuell nybyggnation i anslutning till motorvägen bör man passa på att göra reklam för sig genom att lyfta fram det som är unikt och speciellt med bygden, inte skapa ännu en trafikplats som ser ut som dussintals andra. Ett mot omgivnet av låga tegelbyggnader istället för skyskrapor i glas och betong skulle skapa intresse och nyfikenhet.

Av de båda aktuella placeringsalternativen för trafikplatsen är alternativ Centralt helt klart det minst dåliga. Alternativ Öst innebär en dragning av tvärförbindelsen mot Rv 40 som i princip gör den befintliga bebyggelsen i Svenkebo otjänlig som boendemiljö. Samtidigt vill vi betona att ingen av placeringarna är bra, utan båda får allvarliga miljökonsekvenser (se vidare nedan).

Det respektavstånd mellan de planerade verksamheterna och Svenkebo som omnämns i förslaget (s 47) behöver preciseras. Vad vi kan utläsa av planskisserna tänker man sig ett avstånd på 50-100 m och detta menar vi inte alls är tillräckligt för att bibehålla en dräglig boendemiljö i Svenkebo.

Miljökonsekvenser

“Exploatering av Jerikoområdet kommer att innebära såväl negativa som positiva konsekvenser för miljön”, fastslås det i förslaget (s 57). Denna skrivning har ingen täckning i verkligheten och måste därför revideras, förslagsvis till följande: “Exploatering av Jerikoområdet kommer med säkerhet att innebära negativa konsekvenser för miljön. Möjligen kommer exploateringen även att medföra positiva konsekvenser”.

Att Jerikotunnelns tak *efter* exploateringen inte längre kommer att kunna fungera som viltpassage är oerhört allvarligt och en av de starkaste invändningarna mot hela planförslaget. Tunneltakets är som bekant ett stycke bevarad natur som binder samman områdena norr och söder om E20 på ett sätt som knappast kan åstadkommas med andra typer av viltpassager. Den mindre tunnel under motorvägen som ligger strax öster om Jerikotunneln kan ej ersätta ekodukten, då flera undersökningar har visat att älg inte gärna passerar genom tunnlar om dessa inte är mycket stora.

Under rubriken "Barn och unga" (s 64) inleds texten med en i sammanhanget obegriplig mening. Försåvitt de "territoriella gränser" som omnämns inte åsyftar gränsen mellan Partille och Lerums kommuner har denna mening ingen relation till planförslaget och bör därför utgå helt. Olyckligt är också att de under denna rubrik inte sägs något om de barn som redan nu bor inom planområdet och vars boendemiljö riskerar att drastiskt försämrats. På flera av fastigheterna i Svenkebo bor familjer med barn i förskole- och skolåldrarna och dessa barns framtidsvillkor hör tas i beaktande i planarbetet.

I Svenkebo finns också fastigheten Ekhaga som på 1970-talet fungerade som klosterbyggnad för franciskansystrar. Numera ägs fastigheten av franciskanhröderna i Jonsered och utgör således ett slags utlöpare till klostret där. Huset med tillhörande trädgård används som en plats där såväl bröderna själva som enskilda gäster eller grupper finner tystnad och stillhet. Franciskanbröderna betyder mycket för den sociala sammanhållningen i Jonsered, bland annat genom att de arrangerar det välkända årliga midsommarfirandet, och inverkan av en exploatering på deras verksamhet bör också övervägas i planförslaget.

Det framgår inte tydligt av planförslaget i vilken mån man tänker sig etableringar av exempelvis livsmedelsbutik i det exploaterade området. Om så är fallet blir följden knappast att befintlig service i Jonsered stärks, vilket är förhoppningen enligt förslaget (s 65). Tvärtom riskerar befintlig handel och övrigt småföretagande att konkurreras ut av nya etableringar. Vidare finns det en stor risk att Jonsered's attraktionsvärde som bostadsort minskar avsevärt i och med exploateringen. Den känsla av trygghet och samhörighet som många Jonseredsbor kan omvittna är till stor del beroende av att samhället är begränsat geografiskt och populationsmässigt.

Planförslaget saknar, såvitt vi kan se, reflektioner över den massiva trafikökning som kan väntas såväl genom Jonsered som på Härkeshultsvägen som en följd av en exploatering. Särskilt det sistnämnda är ett allvarligt problem som bör tas upp på ett tidigt stadium i planarbetet. Idag erbjuder Härkeshultsvägen den mest effektiva förbindelsen mellan Jonsered och Landvetter för privatbilstorer och vägen är redan ganska hårt trafikerad i förhållande till det antal människor som faktiskt bor utmed den. Med en anslutning av Härkeshultsvägen till E20 genom en ny trafikplats kommer med all sannolikhet trafikmängden att mångdubblas. Det kommer att gå fortare att ta sig från Jerikomotet till flygplatsen på Härkeshultsvägen än på den nya tvär-

leden över Åstebo-Slamby. Vägen är krokig och smal, på sina ställen så smal att bilar inte kan mötas. Frågor som behöver tas upp till behandling är dessa: Är det möjligt att räta ut och bredda Härkeshultsvägen? Är det önskvärt? Vad kostar det? Hur påverkas miljöerna längs vägen, t.ex. Torsketjärn (där bilar idag inte kan mötas eftersom vägen är för smal), Härkeshult och infarten till Landvetter?

Sammanfattningsvis menar vi att planförslaget visar på de *ekonomiska* vinsterna med en exploatering av Jerikoområdet. Att vinsterna skulle överstiga förlusterna även vad gäller *ekologiska* och *sociala* faktorer har däremot förslaget inte övertygande kunnat visa. Framför allt går det inte att belägga att en exploatering kommer att innebära annat än ensidigt negativa konsekvenser för miljön. De möjligheter till ökat kollektivt resande och till minskad arbetspendling, som i förslaget framhålls som miljövinster, är just inget annat än *möjligheter*. Erfarenheten visar tyvärr att även då sådana möjligheter finns, nyttjas de endast i begränsad utsträckning av invånarna. Därför är det vår bestämda uppfattning att en hållbar utveckling av regionen inte gynnas av en exploatering av Jerikoområdet.

Kommentar

Tvärleden är ingen bindande förutsättning för planen utan ett scenario är att kommunerna själva bygger ett motorvägsnot och ett verksamhetsområde oberoende om beslut om tvärleden föreligger.

Planförslaget har som ambition att den samlade effekten av lokala arbetsplatser och av bostäder med god kollektivtrafiktillgänglighet leder till miljövinster. Förslagets bostäder förutsätts att kollektivtrafikförsörjas med antingen linbana eller buss vilket ger en god tillgänglighet. Att basera framtida hållbar stadsutveckling enbart kring befintliga stationer och kring tågtrafiken är dock inte hållbart utan även motorvägstrafiken behöver miljöanpassas varför planförslaget även fortsatt utgår från miljövinsterna med linbana till pendeltågsstationen samt en motorvägsbuss på E20.

Områdets innehåll avseende service är inte helt bestämt men kommande detaljplanering behöver studera hur synergier med befintlig service i Jonsered kan skapas utan att trafikkonsekvenserna på exempelvis Härkeshultsvägen blir oacceptabla.

I kommande detaljplanering kommer barnperspektivet att beaktas.

Trafikflöden som resultat av ett nytt motorvägsnot behöver studeras i kommande Vägutredning för tvärleden.

25. Privatperson (inkommit Lerum)

Undertecknad har tagit del av materialet rörande en exploatering av Jonsered-Jeriko vilket presenterades på informationsmöte i Göta Bio 27 maj 2009.

Materialet har kondenserat till två principiella varianter med ett förslag kallat "centralt" med en trafikplats där nuvarande viltövergång/tunnel ligger och ett östligt alternativ med en trafikplats ca 400 m närmare Lerums centrum. Om planerna på exploatering alls kommer att påbörjas (vilket diskuteras längre fram) förefaller det centrala alternativet som minst störande på omgivningarna med

följande argumentering:

- en central trafikplats med dito bussterminal/hållplats ger kortare väg för boende och verksamma att ta sig till busshållplatsen jämfört med om den ska ligga synnerligen ocentralt i det östliga alternativet. Det centrala alternativet kan misstänkas ha betydligt lägre tröskel för att resa kollektivt. Uppfattningar som framförts även av kommunerna vid infomötet i maj.
- En central trafikplats innebär en betydligt mindre påverkan på omgivande miljöer i det att de vägbankar som vägverket sagt blir nödvändiga i det östliga alternativet uteblir. Dessutom finns förutsättningar att den del av den gamla landsvägen som idag går från Götebo, in på Gullringsbovägen vidare bort mot Gullringsbo kan förbli intakt. Då detta är en gammal kulturväg är det rimligt att en sådan får ett lämpligt respektavstånd till exploateringen då inte vägen ensam utan i en omgivning utgör den bevaransvärda, kanske kulturskyddade, lämning som väg och omgivning utgör.
- De bergmassor som sägs behöva sprängas i det centrala alternativet sägs utgöra en betydande (mer)kostnad. Med tanke på att banverket planerar en ny spåranslutning till Aitikgruvan i Gällivare, <http://www.banverket.se/sv/Amnen/Aktuella-projekt/Projekt/1871/Nytt-spar-till-Aitikgruvan/Bakgrund.aspx>, för att bland annat möjliggöra en försäljning av s.k. gråberg på ett rationellt sätt kan man förutsätta att de bergmassor som det centrala alternativet genererar istället kan betraktas som en betydande intäktspotential på motsvarande sätt som sprängmassorna från avloppstunneln redan idag utgör i stora kvantiteter.

Jag ställer mig nu dock än mer undrande till vilka de faktiska orsakerna till att projekt Jonsered-Jeriko planeras vidare är. Enligt Göteborgsposten och Partille Tidning har Göteborgs stad som remissinstans avfärdat förslaget då de inte påstås åstadkomma de regionala fördelar och vinster som vid alla informationsträffar av Lerums och Partille kommuns företrädare framförts som väl förankrade i hela regionen.

Efter att ha "sovit på saken" sedan informationsträffen i maj känns miljökonsekvenserna fortfarande en smula dunkla. Ett exempel är hur alla de (boende och inresande) hästsportidkarna ska kunna bedriva sin verksamhet på ett bra sätt i förhållande till antalet hästar/ryttare som rör sig i området. Även frågan om viltpassagen känns en smula oklar bortsett från uttalandet om att "en viltpassage måste sannolikt byggas" Man undrar då stillsamt var denna är tänkt samt hur ifrågasvarande vilt ska dirigeras dit.

Hanteringen av Klovstena och hållkistan känns en smula styvmoderlig då bland andra de boende i Svenkebo vid informationsmötet den 27 maj påpekade att Klovstena är ett populärt utflyktsmål - inte minst för små barn - vilket hamnar princip mitt i trafikområdet. Även hållkistan verkar hamna mitt i exploateringsområdet men det verkar rimligt att sådana fornminnen ska erhålla lämpliga respektavstånd även de.

Man skriver i samrådsmaterialet att:

"En förutsättning för att planen ska uppfylla de högt ställda miljö-

målen är att tvärleden, Jerikomotet och områdets exploateringsgrad planeras för hög kollektivtrafikanvändning.”

Med tanke på att i Partille centrum redan nu pågår ytterligare byggnation av parkeringsplatser förefaller inte ens Partille Centrum/Allum (som rimligen får anses såväl vara väl etablerat som ha mycket hög exploateringsgrad) ha fått tillresande besökare att välja kollektivtrafik -trots att bussterminalen ligger i själva centret och inte en bit därifrån.

Inom vägverket verkar prioriteringarna bland behandlade projekt inte utfallit till tvärvägen E20 - R40s fördel då man uppenbart bedömt andra projekt som mer angelägna enligt en artikel GP den 24/6.

Jag har slutligen dessutom tagit del av det gemensamma remissvaret från Lerums och Partilles naturskyddsföreningar vilka helt avstyrker förslaget med den motivering och sakskaal som framförs i remissvaret. I remissvaret står bland annat:

“Samrådshandlingens försök att beskriva projektet som ett led i hållbar utveckling och påståenden om att trafikförsörjningen kommer att ske med kollektivtrafik saknar sakligt underlag. Det är uppenbart att bebyggelse i anknytning till ett motorvägsnöt avses försörjas med vägtrafik. Annars skulle detta i övrigt perifera och svårtillgängliga läge inte väljas för bebyggelse. Föreningarna beklagar att projektet på detta sätt marknadsförs med falska argument”.

Sammanfattningsvis förefaller den regionala enighet som upprepat framförts av kommunens företrädare inte föreligga, bedömningen och argumenteringen om en stark användning av kollektivtrafik känns inte särskilt starkt grundade, topografin rent allmänt känns som bland de mer svärbemästrade i Göteborgs (när)region.

Jag hemställer därför att kommunerna omprövar beslutet om exploatering av Jonsered - Jeriko och i stället satsar på en vidareutveckling av respektive centrum där förutsättningarna för en tillresning med kollektivtrafik redan idag är uppfyllda - särskilt i Lerums centrum där såväl pendeltåg som bussar ligger i direkt anslutning till centrum. Rent kommersiellt förefaller en vidareutveckling av dessa centra vara en bättre lösning då utbyggnad av existerande handelscentra enligt tidigare erfarenheter kommer även befintliga näringar till gagn.

Jag vidhåller uppmaningen att det sannolikt blir såväl billigare som effektivare med en vidareutveckling av Lerums Företagspark på de ytor som i Översiktplan 2008 är markerade som “verksamheter” då det är omvittnat att näringslivsutveckling och företagsutveckling har större förutsättningar att lyckas i sammanhållna geografiska områden än genom en utspridning/utspädning som Jonsered - Jeriko kommer att medföra.

En exploatering av Jeriko - Jonsered förefaller dessutom oacceptabel och märklig sett ur Lerums kommuns (även Partilles?) ambition om att vara en ledande miljökommun med högt ställda miljömål vilket även synes vara Naturskyddsföreningarnas uppfattning som formell(?) remissinstans. Den “gröna lungan” som möter besökare som kommer till E20 in i Lerums kommun från Göteborg (men även

från Alingsås) är en värdefull egenskap och en tydlig signal att kommunen tar sin miljöambition på allvar.

Kommentar

Majoriteten av de regionala samrådssvaren stödjer planerna på ett nytt regionalt verksamhetsområde i Jerikoområdet. I synnerhet om tvärleden förverkligas skapas möjligheter för en omlokalisering av transportintensiva verksamheter från mer centrala lägen vilket ger både utvecklingsmöjligheter och miljövinster.

Planförslaget har inför utställning kompletterats med en naturvärdesinventering och en utvecklad Miljökonsekvensbeskrivning som utförligare visar planens konsekvenser för natur- och kulturvärden.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalansregionen. Tvärledens miljöeffekter avseende buller och annan miljöpåverkan kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan detta förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden. Detta gäller även Klåvstenen som föreslås bevaras i utställningsförslaget men finns i utredningskorridoren för tvärleden.

Se även svar på Naturskyddsföreningens samrådinlägg.

26. Privatperson (inkommit Lerum)

Jag vill härmed lämna mina synpunkter och frågor på förslaget till fördjupad översiktsplan för området Jeriko - Jonsered.

Buller

Lerum har en hög ambition när det gäller bullernivåer vilket tydligt indikeras i *Vision 2010*. Detta tycker jag är mycket positivt. Enligt Översiktsplanen ÖP 2008 har Lerum som krav att högsta ekvivalenta ljudnivå blir 55 dB(A) utomhus vid nybyggnad av bostäder samt vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av trafikleder. För att nå en god bullernivå anges 40-45 dB(A) och målet är att ingen ska behöva bo där dessa riktvärden överskrids.

I översiktsplanen kan man läsa att de planerade bostäderna bedöms kunna uppnå godtagbara bullervärden medan befintliga bostäder vid Svenkebo samt Götebo kan förväntas få ett ökat buller. Däremot nämns inte fastigheterna längs Gullringsbovägen, som idag har en prognostiserad bullernivå för 2020 kring 55- 65dB(A). Med hänsyn till den planerade utbyggnaden av lager/logistikverksamheter (centrallager är taget som exempel) bestående av intensiv och tung trafik i området tillsammans med motorvägsav- och påfart med acceleration samt retardation av fordon är det lätt att inse en kraftigt ökad bullerbelastning i omgivningen. Trots att motorvägsav- och påfart ligger utanför plangränsen för *Alternativ Öst* och därmed antas komma i direkt närhet till fastigheterna längs Gullringsbovägen och Sandbäcksvägen nämns inget om hur dessa påverkas.

Frågor:

- Hur kommer bullernivåerna i närliggande befintlig bebyggelse att hållas på en av Lerum definierad god bullernivå?
- Hur påverkas de närliggande fastigheterna längs Gullringsbovägen och Sandbäcksvägen av *Alternativ öst*?

Inverkan på landskapet

Området kring Jeriko är mycket kuperat av i huvudsak berg. Att anlägga bostäder och verksamheter omfattning enligt översiktsplanen kommer att innebära stor inverkan på landskapet främst för att uppnå godtagbara höjdskillnader. Sådana ingrepp betyder i regel omfattande kostnader varför jag ifrågasätter områdets lämplighet till detta ändamål.

Förutom att "Porten till Göteborg" försvinner undrar jag hur "Porten till Lerum" kommer att uppfattas, när det första en resenär möts av är byggnader med reklamskyltar.

Gullringsbo-Stålebo är idag ett område med i huvudsak hästgårdar. Karaktären med öppna hagar i sluttningen mot Aspen är av Länsstyrelsen klassat som värdefullt odlingslandskap och även som riksintresse för naturvård. Exploateringen av Jeriko kommer att begränsa välanvända ridstråk väsentligt, vilken kan leda till minskad möjlighet till hästverksamhet och på sikt förändrad landskapsbild i Gullringsbo-Stålebo.

Frågor

- Hur är det planerade utseendet på infarten till Lerums kommun förenligt med *Vision 2010* första punkt ("Lerums kommun kännetecknas av vacker natur och god livsmiljö")?
- Hur påverkas hästverksamheterna/ landskapsbilderna i Stålebo-Gullringsbo av den föreslagna översiktsplanen?

Ökad trafik

För en kommun med ledstjärnan "Ledande miljökommun" ser jag inte hur etableringen av en kommunikationsknutpunkt med arbetsplatstäta- och logistikverksamheter baserad kring motorväg kan motiveras. Dessutom med oklara förbindelser till mer miljöattraktiva transportslag som järnväg. För att en förbindelse, enligt förslaget linbana, till Jonsereds station byggs bedöms mycket stora exploateringstal krävas för att vara ekonomiskt försvarbart. Då järnvägen redan idag dras med kapacitetsproblem ser jag en kraftig fokusering kring vägbaserade transportalternativ i form av buss och bil som tillsammans med logistikverksamheternas lastbilar kommer ha en betydande miljöpåverkan, inte minst av luftkvaliteten.

I översiktsplanen finner jag ingen bedömning av hur omgivande vägnät kommer att påverkas av denna vägtrafikökning.

Frågor:

- Är det inte rimligt att en ledande miljökommun har högre ambitioner gällande luftkvalitet vid anläggande av bostäder än ett antagande att miljö kvalitetsnormerna inte överskrids?
- I vilken omfattning bedöms trafikbelastningen öka med genomfartstrafik på Gullringsbovägen, Stålebovägen samt Sandbäcksvägen?

Kommentar

Planens huvudsyfte är att skapa möjlighet för regional verksamhetsutveckling och fler arbetsplatser i Lerum och Partille.

Det är oundvikligt att både natur och vägar inom planområdet kommer att förändras om planen förverkligas. Öster om bebyggelseområdet finns dock stora opåverkade naturområden och flera passager under motorvägen. Om planen och tvärleden genomförs förutsätts både en viltövergång och passager för friluftslivet (ridvägar) ordnas i ett mer östligt läge. Stor omsorg och hänsyn kommer att läggas på gestaltning av områdets gränser mot omgivningen.

Planförslaget har inför utställning kompletterats med en naturvärdesinventering och en utvecklad Miljökonsekvensbeskrivning som utförligare visar planens konsekvenser för natur- och kulturvärden.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalandsregionen. Tvärledens och det nya motorvägsmotets miljöeffekter avseende buller och annan miljöpåverkan kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden.

27. Privatperson (inkommit Lerum)

Jonsered - Jeriko området

Jag har tagit del av allt material som presenterades på informationsmöte Göta Bio 27 maj 2009 rörande en gemensam exploatering av Jonsered-Jeriko-området av Partille och Lerums kommuner.

I materialet finns många detaljer som inte stämmer samt påståenden och slutledningar som jag ej håller med om. Den främsta av dessa är den att människor som ska bo eller arbeta i detta nya område kommer att nyttja allmänna kommunikationer på så sätt att deras sammanlagda miljöbelastning inte kommer att negativt påverka området som det är idag. Detta är rent nonsens och önsketänkande - med tanke på den stora höjdskillnaden och avståndet mellan Jonsered station/samhälle samt det nya området kommer en exploatering här att vara synnerligen olämpligt därför att själva energiåtgången (och därmed avgaser, växthusgaser etc.) för att förflytta människor och material mellan nivåerna i landskapet kommer att vara ofantliga. En enkel beräkning ger svart på vitt - utför denna!

Jag hemställer därför att Partille och Lerum omprövar beslutet om exploatering av Jonsered - Jeriko och i stället satsar på en vidareutveckling av befintliga områden i kommunerna.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

28. Privatperson (inkommit Lerum)

Undertecknad har tagit del av materialet rörande en exploatering av Jonsered-Jeriko vilket presenterades på informationsmöte Göta Bio 27 maj 2009.

Nedan ges synpunkter på förslaget.

Som boende området Stålebo-Gullringsbo ställer jag mig mycket undrande till skälen för en exploatering av och planerna för Jonsered-

Jeriko. I olika instanser har det framförts tveksamheter rörande värdet av och framgången för den verksamhet som planeras. Enligt Göteborgsposten och Partille Tidning har Göteborgs stad som remissinstans avfärdat förslaget då det inte påstås åstadkomma de regionala fördelar och vinster som vid informationsträffar med Lerums och Partille kommuns företrädare hävdats vara väl förankrade hela regionen.

Vi upplever inte att något av de skäl som framförts mot exploateringsplanerna har tagits på allvar av kommunerna och inte heller har man i vårt tycke gjort en tillräcklig och korrekt miljökonsekvensanalys. Inte heller verkar det finnas enighet kring förutsättningarna, vilka bl.a. bygger på en tvärförbindelse E20 - R40 och hög kollektivtrafikanvändning.

En förutsättning för att de, enligt kommunerna, högt ställda miljömålen ska uppfyllas är att tvärleden E20 - R40 byggs och att området planeras för en hög kollektivanvändning. Utbyggnaden av parkeringsplatser vid köpcentrumet Allum i Partille, visar på att höga ambitioner inte alltid uppfylls då kommersiella intressen istället får råda. Trots den extremt centralt placerade busscentralen med lättillgängligheten till köpcentrat samt närheten till tågstationen, väljer folk att ta bilen. Med den tänka placeringen av bostäder och verksamheter i Jonsered-Jeriko, i omedelbar anslutning till motorvägen, kan man utgå från att persontransporter till och från området till största delen kommer att ske med bil.

Vad gäller tvärförbindelsen kan sägas att Vägverket inte kommer att prioritera tvärleden E20 - R40, då man uppenbart bedömt andra projekt som mer angelägna (se artikel i GP den 24/6). Där faller alltså ett tungt vägande skäl för att uppfylla miljömålen bort. Att starta exploateringen av området utan en garanti att tvärleden kommer att byggas kan inte vara förenligt med vare sig övergripande regionmål eller målen för Lerums och Partilles kommuner.

Inte heller har övriga tungt vägande skäl, som den bevarandevärda kulturmiljön och naturen tagits i beaktande. Området utgör en unik bymiljö blandad med öppna betshagar och lövskog i sluttningarna ner mot Aspen. Detta är en av de få bevarade landskapsbilderna av denna karaktär i närheten av Göteborg. Framförallt finns det ingen motsvarande miljö bevarad i Lerum eller Partille. I området finns också en unik flora och fauna som torde i allra högsta grad vara av intresse att skydda och bevara. Av det gemensamma remissvaret från Lerums och Partilles naturskyddsföreningar framgår att man helt avstyrker förslaget med motivering och sakskaäl som framförs i remissvaret. I remissvaret står bland annat:

”Samrådshandlingens försök att beskriva projektet som ett led i hållbar utveckling och påståenden om att trafikförsörjningen kommer att ske med kollektivtrafik saknar sakligt underlag. Det är uppenbart att bebyggelse i anknytning till ett motorvägsnot avses försörjas med vägtrafik. Annars skulle detta i övrigt perifera och svårtillgängliga läge inte väljas för bebyggelse. Föreningarna beklagar att projektet på detta sätt marknadsförs med falska argument.”

Även sådant som idag är självklarheter för kommuner som vill värna människor, djur och natur väljer man att inte ta med i planen. Så finns till exempel byggandet av viltövergångar i detta viltrika område inte behandlat på ett korrekt sett och inte heller har man en skyddsplan för den hållkista som hamnar mitt i exploateringsområdet. Har Lerums och Partilles kommuner över huvud taget ingen ambition att bevara något av denna unika miljö till eftervärlden? Om man har planer på att skydda dessa unika värden, bör dessa i så fall redovisas på ett utförligt och korrekt sätt.

Dessutom ser vi i dessa tider hur snabbt förutsättningarna och villkoren förändras för människors val av boende. Flera av de senaste bostadsprojekten med småvillor Lerum har idag problem med att hitta köpare. Marknaden verkar till viss del vara mättad. Fler och fler efterfrågar istället hyresbostäder och detta torde inte vara rätt område för den typen av bostadsbyggnation.

Den kanske allvarligaste delen i Lerums och Partilles kommuners hantering av planerna för Jonsered-Jeriko är att man hävdar att planerna är väl underbyggda och förankrade i regionen. Med tanke på Vägverkets prioriteringar, reaktioner från boende i området, naturföreningarnas remissvar, remissvar från Göteborgs stad samt utgången av Banverkets plan för en utbyggnad av järnvägen, är det märkligt att politikerna kan känna sig bekväma med att gå vidare med planerna. Trovärdigheten i politikernas hantering av frågan är mycket låg och det ligger nära till hands att ifrågasätta de verkliga syftena med planen.

Jag hemställer därför att kommunerna omprövar beslutet om exploatering av Jonsered-Jeriko. Itället bör både Lerums kommun och Partille kommun satsa på en vidareutveckling av respektive centrum samt redan utpekade områden för verksamhetsutveckling, som till exempel Lerums Företagspark. En sådan lösning torde bli mindre kostsam samt lättare vinna gehör hos såväl näringsidkare, företagare, kommuninvånare, regionföreträdare och andra intressenter. Näringslivsutveckling har större förutsättningar att lyckas sammanhålla geografiska områden än genom en utspridning/utspädning som Jonsered-Jeriko kommer att medföra. I respektive centrum finns dessutom redan förutsättningarna för en tillresning med kollektivtrafik vilket gagnar både lokala näringsidkare och miljön.

Kommentar

Majoriteten av de regionala samrådssvaren stödjer planerna på ett nytt regionalt verksamhetsområde i Jerikoområdet. I synnerhet om tvärleden förverkligas skapas möjligheter för en omlokalisering av transportintensiva verksamheter från mer centrala lägen vilket ger både utvecklingsmöjligheter och miljövinster.

Planförslaget har inför utställning kompletterats med en naturvärdesinventering och en utvecklad Miljökonsekvensbeskrivning som utförligare visar planens konsekvenser för natur- och kulturvärden.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalansregionen. Tvärledens miljöeffekter avseende buller och annan miljöpåverkan kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden.

Se även svar på Naturskyddsföreningens samrådinlägg.

29. Brf Manered (inkommitPartille)

Hur ska ett nybyggt samhälle i Jeriko i framtiden kunna underlätta utvecklingen av Jonseredes samhälle?

Att bebygga området i Jeriko skulle innebära ett helt nytt samhälle som råkar vara lokaliserat nära kulturbygden Jonsered. Det skulle kunna ligga precis var som helst i kommunen där det finns mark. Problemet för Partille kommun är väl just att det saknas plats att bebygga och här finns område att förfoga över, om än dyrbart att exploatera på grund av läget. Däremot innebär utbyggnaden inte någon positiv förstärkning av det befintliga och historiska Jonseredes samhälle. För att få en positiv utveckling runt samhället Jonsered anser vi som bor här att viss försiktig utbyggnad är av godo. Däremot skulle en större infrastrukturell utbyggnad inte gagna utan stället skulle skada de kulturhistoriska värden och miljö/naturvärden som finns.

Hur kan bebyggelse i Jeriko skada de kulturhistoriska värdena respektive miljö/naturvärden?

Samhället Jonsered är ett unikt samhälle. Sedan "urminnes tider" är sammanhållning och gemenskap välkända värden och bygger på den historiska bruksortens läge och karaktär som utgörs av en relativt liten befolkning och ett något avskilt läge. Många av oss har valt att bosätta oss i samhället på grund av dessa värden och den omedelbara närheten till naturen med den relativt orörda naturen, iordningsställda leder, lägerplatser, sjön Aspen och Sävån (natura 2000-område) osv. Om samhället ska fortsätta att ha sin särprägel bör inga radikala ingrepp ske i dess närområden. Risken är då stor att den särart som samhället utgör både historiskt och idag går förlorad. Vi som idag utgör befolkningen i samhället är inga bakåtsträvande människor som inte önskar förändring. Tvärtom ser vi att det finns potential för utveckling i samhället, dock inte i form av ett industriområde/sällanhandel/ större bostadsbebyggelse i Jeriko.

Fördjupad ÖP Jonsered, aktivt levande samhälle med kulturhistoriskt arv

Regionens tillväxtnål - kostnadseffektivt alternativ som inte stör kulturbygden

Vi välkomnar tillskott av bostäder i hjärtat av samhället. Bostäder både på Holmen och det övre fabriksområdet skulle gynna underlaget för kollektivtrafik och den spillra av livsmedelshandel som ännu så länge lyckat överleva trots hård konkurrens från främst Allum. Att satsa ytterligare kraft och energi på kulturutbudet t.ex. inom det nedre fabriksområdet är också positivt. Ett kulturcentrum med restaurang kombinerat med eventuell utställningslokal och/eller försäljning av

konst eller liknande skulle definitivt gynna utvecklingen av vårt unika samhälle. Att få besökare att upptäcka det unika med Jonsered skulle få samhället ännu mer levande än vad det är i dagsläget. Lägg därtill planerna om att återskapa trädgården runt Herrgården och tankar på en mindre trädgårdshandel i anslutning till Herrgården samt fler vandringsleder naturområdena runt samhället. Dessa försiktiga utvecklingsplaner kan locka människor med olika intressen att besöka samhället.

Kolonistugeområdet i anslutning till Skolskogen är lika unikt som övrigt i Amerika och bör därför bevaras. Enligt de framtagna översiktsplanerna ska dessa, om vi förstått det hela rätt, ge vika för de nya bostäderna Mossenområdet. Att riva kolonistugorna motsätter vi oss definitivt. Men att bygga ett begränsat antal bostäder i Mossen som inte konkurrerar ut befintlig byggnation är däremot ett berikande inslag. De skulle ge ett positivt underlag för samhällsservicen och sociala gemenskapen i samhället, t.ex. umgänge runt livsmedelsaffär och kollektivtrafiken.

På samrådsmötet framfördes från representanten för Partille kommun att Jonsered har ett sviktande befolkningsunderlag. Det är en formulering som känns helt främmande. Tvärtom är Jonsered fortsatt populär ort att bosätta sig i. Detta avspeglas i bl.a. försäljningspriser av bostadsrätter där vi i BRF Manered inte har märkt någon minskning av priser, utan snarare tvärtom trots kristider. Senast sålda lägenheten är nu i maj 2009. Vidare är enligt vår erfarenhet förskola/skola fulla redan idag. Så hur ser skolplanerna ut framåt, vilket gäller både såväl vid en förtätning som vid förverkligande av Jeriko?

Beteende, bil/kollektivt färdstätt, lämna/hämta på skola och förskola

Erfarenheter från många byggprojekt där bostäder och arbetsmöjligheter byggs på ett ställe som ligger avsidet, såsom en framtida utbyggnad av Jeriko, visar att det är svårt att få folk att åka kollektivt. Särskilt för barnfamiljer blir transporter för matinköp samt lämning/hämtning av barn på förskola/skola ytterligare en börda. Få (stressade) småbarnsföräldrar orkar med att lägga mer tid på transporter. Trots fantastisk kollektivtrafik in på knuten är det tyvärr tveksamt hur nyttjandet verkligen blir då mat ska köpas och barn hämtas på hemvägen efter en lång dag på jobbet. Ökande kostnader för drivmedel har framförts som ett incitament att åka kollektivt. Och det är säkert rätt och riktigt så länge det är praktiskt möjligt för de flesta med tyvärr inte för det stora flertalet. Då krävs skola och affär in på knuten och det är ju knappast det scenario som planeras för Jeriko. Det kan dock gälla för en förtätning av samhället.

Effekten av en eventuell bebyggelse i Jeriko kommer därför med största sannolikhet att resultera i ökad biltrafik både i Härkeshultsbacken och genom samhället. Tilltagande trafik i backen medför buller och avgaser vilket kommer att påverka oss negativt i BRF Manered, med läget för vår bostadsrätt i direkt anslutning till backen. Även vid en mindre utbyggnad i Mossen uppstår detta faktum. Problem är dock till för att lösas men måste definitivt upp på dagordningen som en egen punkt.

Kommentar

Samrådsvaret har en rad konstruktiva förslag vilka kommer att beaktas i kommande utveckling av Jonsered.

Jonsered är ett riksintressant kulturhistoriskt samhälle med stora miljökvaitéer. Detta faktum får dock inte bli ett hinder för samhällets möjligheter till utveckling. Med ett utmärkt kollektivtrafikläge och väl utbyggd samhällsservice är Jonsered potential för fler invånare en viktig utgångspunkt i planen. Planförslaget har placerat föreslagna bostäder så att kollektivtrafikförsörjning och nödvändig serviceutveckling knyts till Jonsered där förutsättningarna för synergier mellan nytt och gammalt är som bäst.

Linbana och buss har utretts som två möjliga sätt att knyta bostäder till Jonsered och pendeltåget. Det är angeläget att den nya bostadsbebyggelsen får en nära och tydlig koppling till det befintliga samhället.

Stor omsorg och hänsyn kommer att läggas på gestaltning av områdets gränser mot Jonsered. Det i samrådsförslaget redovisade förslaget har tagits bort och ersatts med mer generella rekommendationer.

Hur kontakten mellan nytt och gammalt ska kunna gestaltas utan att kulturvärdena i riksintresset hotas förutsätts utredas vidare och kommer att ha stor vikt vid kommande planering. Att ta ett helhetsgrepp på Jonsered- Jeriko med studier av möjligheter till omflyttning av transportkrävande verksamheter och bostadsutveckling på Holmen och Nya fabriksområdet förutsätts att studeras i separata utredningar.

Även frågor om transporter till service som barnomsorg, skola och livsmedelshandel förutsätts studeras och konsekvensbeskrivas mer utförligt i kommande planering.

Planförslaget har inför utställning kompletterats med en naturvärdesinventering och en utvecklad Miljökonsekvensbeskrivning som utförligare visar planens konsekvenser för natur- och kulturvärden.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och beslutas av Västra Götalansregionen. Tvärledens miljöeffekter avseende buller och annan miljöpåverkan kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan detta förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden.

30. Samfällighetsföreningen Nybygget 1841 (inkommit Partille)

Undertecknade utgör styrelsen för Samfällighetsföreningen Nybygget 1841 i Jonsered (Korpåsvägen 13-27) och yttrar oss i föreningens namn.

Bebyggelsens placering

Jonsered utgör ett fysisk avgränsat område som medför att byn har en tydlig utsträckning och avgränsning mot omgivningen. Detta, tillsammans med att Jonsered utgör riksintresse för kulturvärden, inne-

bär samhällets identitet blir enklare att ta till sig för Jonseredsborna. Denna identitet, med ett fysiskt tydligt avgränsat område med till största delen naturmark runtomkring, är en positiv tillgång för Jonsered och gör världen lättare gripbar för den yngre generationen.

Vi anser därför att den kommande bostadsbebyggelsen m.m. i Jeriko måste placeras på ett sådant sätt och ha sådan höjd att den, så att säga, inte tittar ner över Jonsered uppifrån kanten av berget. Den identitet för Jonsereds samhälle som består av en fysiskt avgränsad by är viktig att slå vakt om. Den tillkommande bostadsbebyggelsen kan säkert få god utsikt ändå.

Service i Jonsereds samhälle

I planhandlingarna framkommer att en ambition är att förstärka servicen i Jonsered genom ett större befolkningsunderlag i närheten. Detta är ett viktigt anslag i planarbetet som vi bejakar. Det är angeläget att livsmedelsbutiken, frisören o liknande har goda förutsättningar att utvecklas och finnas kvar i byn.

Till samhällsservice inräknas också skola och barnomsorg, vilket finns i Jonsered. Dock har förskolan byggts ut med fristående baracker för att inrymma alla barn. Även skolan är trångbodd. Vi anser därför att det behövs en ordentlig utredning av hur omfattande denna service kommer att bli framöver, eftersom översiktsplanen inte säger något om att bygga skola eller förskola i de nya bostadsområdena. Om de nya bostäderna ska använda skola och barnomsorg nere i Jonsered är risken stor att det medför ett kraftigt ökande trafikflöde eftersom barn både lämnas och hämtas av bilburna föräldrar. Detta kan ge stora problem eftersom samhället inte är byggt med biltrafik i planerna. Detta belyses särskilt vid utvecklingen av Jonsereds industriområden, dit tunga transporter har svårt att nå till vissa områden. Vidare kan man komma att behöva bygga ut befintlig service med t.ex kompletterande skol- barnomsorgsbyggnader och var finns plats för detta i Jonsereds samhälle?

Vi anser därför att en noggrann utredning om behov av samhällsservice, skola och barnomsorg, görs så att kommunen vet om det verkligen finns plats för fler byggnader i Jonsered och att trafiken som alstras, inte ökar genom samhället utan återvändar uppför Härkeshultsvägen till den kommande motorvägsåfarten.

Kollektivtrafik

Jonsered har bra kollektivtrafik med både tåg och buss och det är alltid kul med nyskapande inslag i arbetet med att förbättra kollektivtrafiken, men att därför bygga en linbana med höga linbanetorn rakt igenom ett samhälle som är av riksintresse för kulturvården är i fantasifullaste laget, särskilt som man samtidigt talar om buss utefter Härkeshultsvägen. *Låt det gå en minibuss mellan det nya bostads- och verksamhetsområdet och Jonsereds station anpassad till tågtiderna. Just i Jonsered är detta särskilt enkelt eftersom tåget från Göteborg ankommer någon minut innan tåget mot Göteborg avgår.*

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

Se samråds svar ovan.

**31. Intresseföreningen
för Jerikos utveckling**
(inkommit Lerum)

Vi har tagit del av materialet och har följande kommentarer.

- Området planeras med bristfällig kollektivtrafik. Vägbaserat kan ej vara huvudlösning i en framtidssatsning.
- De bakomliggande motiven har länge ifrågasatts från föreningen. Det är ännu oklart varför detta görs, det påstådda stödet i regionen för område och tvärled verkar tveksamt både enligt mediauppgifter och kontakter med övriga samhällsorgan.
- Ingreppen i den nuvarande kulturmiljön är för kraftiga enligt vårt synsätt. Det sätt marken används på kommer inte kunna fungera. Exempelvis ridning mellan norra och södra sidan av E20, kontakt & samspel med Lerum.
- Det saknas fornminnen/ kulturplatser i planeringen
- Viltlivet som idag använder viltpassagen kommer fångas på respektive sida av E20, vi ser inget tydligt alternativ.
- Om man trots allt vill etablera något genom en reviderad plan förespråkas en så västlig lösning som möjligt i varje enskild del av planeringen så att inverkan på dagens markanvändning minimeras.
- Kartläggningen är bristfällig och svårtydd, ex vis saknas kommungränserna.
- Miljöaspekterna är inte tydligt behandlade, ex. hur blir den sammanlagda bullerbilden från E20 + tvärled + verksamheter + lokaltrafik + flygbuller?

Vi avråder från planen i nuvarande form med hänvisning till ovan.

Kommentar

Majoriteten av de regionala samråds svaren stödjer planerna på ett nytt regionalt verksamhetsområde i Jerikoområdet. I synnerhet om tvärleden förverkligas skapas möjligheter för en omlokalisering av transportintensiva verksamheter från mer centrala lägen vilket ger både utvecklingsmöjligheter och miljövinster.

Planens huvudsyfte är att skapa möjlighet för regional verksamhetsutveckling och fler arbetsplatser i Lerum och Partille.

Det är oundvikligt att både natur och vägar inom planområdet kommer att förändras om planen förverkligas. Öster om bebyggelseområdet finns dock stora opåverkade naturområden och flera passager under motorvägen. Om planen och tvärleden genomförs förutsätts både en viltövergång och passager för friluftslivet (ridvägar) ordnas i ett mer östligt läge. Stor omsorg och hänsyn kommer att läggas på gestaltning av områdets gränser mot omgivningen.

Planförslaget har inför utställning kompletterats med en naturvärdesinventering och en utvecklad Miljökonsekvensbeskrivning som utförligare visar planens konsekvenser för natur- och kulturvärden.

Planen tar inte ställning till tvärleden som utreds av Trafikverket och

**32. Grahns Motor
Försäljning AB**
(inkommit Lerum)

beslutas av Västra Götalansregionen. Tvärledens miljöeffekter avseende buller och annan miljöpåverkan kan i detta skede inte konsekvensbeskrivas utan förutsätts göras i samband med Vägutredning som är nästa fas i Trafikverkets planering av tvärleden. Jag är boende i området och motsätter mig till förslaget att etablera ett nytt industriområde i Jerikoområdet. Anledningarna är flera men för att nämna några få: Jerikotunneln är ett monument och en viktig viltpassage. Ingreppet som är på förslag är ett gigantiskt projekt och kommer drastiskt att ändra hela landskapet utmed samt i området kring Jeriko. Tänk om då VI skattebetalare hellre ser att skolor, dagis samt äldrevården prioriteras än ett vansinnigt byggprojekt.

Kommentar

Synpunkterna har noterats.

33. Privatperson
(inkommit Lerum)

Motalternativ som förutsätter rivning av Jerikotunneln har strukit. Efterfrågar karta som visar kommungräns

Kommentar

Synpunkterna har noterats.
Kommungränsen finns utmärkt i kartmaterialet i utställningshandlingen.

34. Privatperson
(inkommit Lerum)

Jeriko tunneln har i folkmun länge varit gränsen mellan storstaden Göteborg och det gröna harmoniska Lerum med sina välbevarade miljöer.

Att Lerum i detta läge hårdexploaterar detta område upplevs av många som en våldtäkt på området. Men också som en åsiktsförklaring att Lerum tar en ny riktning avseende boendemiljö.

För information kan nämnas att sträckan Jonsered-Hulan som idag är bebyggt med Herrgårdar och mindre Hästgårdar: Länge har ansetts vara en av dom mest natursköna områden kring Göteborg.

Att nu föreslå byggnation av ett Partille i miniatyr i denna miljö känns fullständigt absurd. Önskan hade varit fortsättning med etablering av hästgårdar och där så är lämpligt radhus eller liknande. Etablering av industrier bör snarast läggas på mindre intressant mark söder om motorvägen där det för övrigt inte finns några bostäder. För vem vill bo granne med industrier.

Områden som anses speciellt bevarande är Göteboängen med tillhörande ekskogar ner mot Aspen. Planerad bebyggelse som angränsar mot Göteboängen bör placeras med ridå mellan ängen och bebyggelse. Berget mellan Jonsered och Jeriko som i folkmun kallas furuborgsberget bör bebyggas så att det inte syns från samhälle och omgivande terräng.

Ingen bebyggelse norr om Gullringsbovägen förutom Furuborgsberget.

All industri på den norra sidan.

*Kommentar**Synpunkterna har noterats.***35. Privatperson**
(inkommit Lerum)

Bästa Elisabeth Börlin och Lerums samhällsbyggnad, Sedan 20 år tillbaka bor jag med min familj på Götebo skogsväg. En trakt känd för sin natur och sina skönhetsvärden tom omnämnt i litteraturen. Bäckravinen från Dämnet upp mot Gullringsbovägen har fotats och besökts i generationer. Promenaden från Jonsered förbi Furuborg och upp mot Götebo Skogsväg är rikt utnyttjad och välkänt vacker med ett rikt djurliv som harar, rådjur, rävar (två aktiva rävgryt) fåglar etc.

Efter att ha besökt mötet på Göta Bio blir jag både förvånad och bestört. Vad har Lerum för intresse av att skövla vackra kommundelar med Verksamheter, hotell, höghus?

Partille vill fortsätta sin strävan efter stadsmiljö, men är detta verkligen även Lerums framtidsvision? Skövla, bygga, göra plats för bilar.

Hör inte ett projekt som Jeriko till gårdagens planeringstankar? Vilka medborgare i Lerum vill bo så? Var finns dagens miljötankar. Tankar som är livsnödvändiga idag för en bra och hållbar framtid!!!! Både socialt och miljömässigt.

Lerums vision måste vara att se till medborgare som vill leva nära naturen i lågbebyggelse. Jag säger därför inte nej till att man bygger känsliga boendemiljöer i måttligt antal. Precis så som de flesta vill bo och som också hör framtiden till.

Jerikoprojektet är det motsatta. Skövling, rondeller, bilar, bilar, bilar, verksamheter, industrier, lager etc.

Om man nu måste bygga det senare varför inte välja området närmast och utefter motorvägen, där inget liv trivs?

Vad har Lerum för intresse av att bygga ett Hammarkullen på bergskanten ovanför nybygget och Furuborg?

Lerum måste värna om sin egen kommun och sina egna medborgares trivsel.

*Kommentar**Synpunkterna har noterats.*

Samhällsbyggnadskontoret

Viveca Risberg
stadsarkitekt PartilleElisabet Börlin
Tillförordnad planchef Lerum