



# JERIKO - JONSERED

en fördjupning av två översiktsplaner

Utställningshandling 2011-01-20



**PARTILLE KOMMUN**  
Samhällsbyggnadskontoret



Planen är upprättad inom Stadsbyggnadskontoret i Partille kommun och Sektor samhällsbyggnad i Lerums kommun med följande organisation.

Politisk styrgrupp:

Stefan Svensson KS ordf. Partille  
Eva Carlsson KS vice ordf. Partille  
Anna-Lena Holberg KS ordf. Lerum  
Dennis Jeryd KS vice ordf. Lerum  
Finn Söderpalm ordf. planberedningen Lerum  
Olle Adolfsson vice ordf. planberedningen Lerum

Ledningsgrupp:

Björn Marklund, stadsbyggnadschef, Partille  
Viveca Risberg, planchef, Partille  
Jörgen Hermansson, mark och exploateringschef, Partille  
Andreas Lidholm, planchef Lerum  
Elisabet Börlin, tf planchef Lerum  
Pierre Bolvede, chef Mark- och Projekt, Lerum  
Torgny Gunnarsson, projektledare, Lerum

Arbetsgrupp:

Josefin Westerlund, (koordinator), Partille  
Mika Määttä (projektledare för Partille), Studio Grön  
Petter Lindencrona (projektledare för Lerum), White arkitekter

# Förord

## En ny framtid för Jeriko-Jonsered

När planarbetet för Jeriko-Jonsered inleddes kom vi överens om att sudda ut kommungränsen från kartorna. Det var inte bara en symbolisk handling utan även av stor betydelse för att vi inte bara skulle se till intressen inom den egna kommunen utan framförallt se till områdets bästa. Samhällsplanering idag behöver ta hänsyn till nya geografiska förutsättningar inom ett större omland än enskilda kommuner. Jeriko-Jonsered ligger i ett av regionens utpekade utvecklingsstråk och har mycket goda förutsättningar i form av befintlig infrastruktur av hög kvalitet och god tillgång på mark.

Det övergripande målet med planeringen har varit att skapa nya arbetsplatser inom kommunerna bl.a. för att minska utpendlingen. För att pendlingsavstånden ska minskas behövs närliggande bostäder. Därför ska utvecklingen av verksamhetsområdet ske i symbios med Jonsered. Jonsered har dessutom en rik industrihistoria som kommande näringsliv kan inspireras av.

Kommunernas samarbete är nödvändigt för att åstadkomma uthålliga, gemensamma lösningar för bl.a. kollektivtrafik, uppvärmning och avfallshantering. Med detta samarbete har vi lagt ut en färdväg för att Jeriko-Jonsered ska utvecklas till ett hållbart och framgångsrikt område för både näringsliv och människor.

Det är själva samarbetet som är framgångskonceptet!

*Anna-Lena Holberg*

Kommunstyrelsens ordförande  
Lerums kommun

*Stefan Svensson*

Kommunstyrelsens ordförande  
Partille kommun

# Innehåll

## Förord

## Innehåll

### 1. Inledning

Bakgrund och syfte

Fördjupning av två översiktsplaner

### 2. Sammanfattning

### 3. Mål

### 4. Planförslag

Övergripande

Etapp 1 - Bostäder i anslutning till Jonsered

Etapp 2 - Verksamhetsområde, Scenario 1

Etapp 2 - Verksamhetsområde, Scenario 2

### 5. Analys

Regional analys

Områdesanalys

### 6. Förutsättningar

### 7. MKB

Landskapsbild och kulturmiljö

Naturvärden

Friluftsliv, vilt och passager

Vattenmiljöer

Risker, säkerhet, geoteknik

Sociala aspekter

Barn och unga

Jamställdhet

Jämförelse mot nollalternativet

Sammanvägning av ekonomiska, ekologiska och sociala faktorer

### 8. Fortsatt arbete

### 9. Behovsbedömning

### 10. Underlag



# 1. Inledning

## Bakgrund och syfte

Denna planhandling utgör en fördjupning av respektive översiktsplan för Lerum och Partille. Planen skall utreda förutsättningar för nyetablering av ett område för verksamheter och bostäder i anslutning till ett nytt motorvägsnät vid Jerikotunneln och Jonsered, på båda sidor om gränsen mellan Lerums och Partille kommuner.

Planer för verksamheter i Jerikoområdet har funnits sedan mitten på 80-talet och 1994 togs ett gemensamt förslag till fördjupad översiktsplan för ett verksamhetsområde fram. Förslaget var föremål för samråd men antogs aldrig i avvaktan på vägverkets beslut om en ny tvärled mellan E20 och Väg 40. Ärendet har åter aktualiserats och de båda kommunerna har beslutat att gemensamt utarbeta en fördjupad översiktsplan för Jeriko-Jonsered (Lerums kommun, KS i 070502 § 131 och i Partille kommun, KS 080115 § 8).

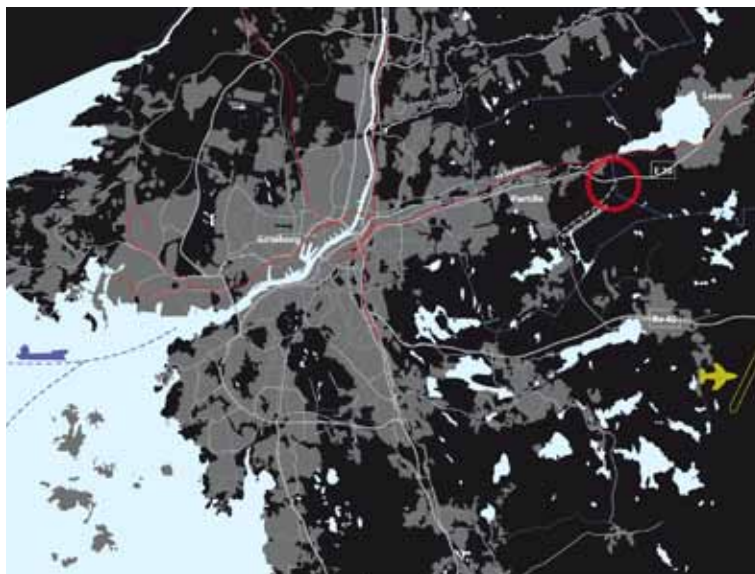
Det övergripande syftet för planering av Jerikoområdet är att genom ett nytt, attraktivt verksamhetsområde i direkt anslutning till E20 skapa möjlighet för en utveckling av näringslivet i regionen och i kommunerna Lerum och Partille. Planarbetet syftar även till att uppföra bostäder i anslutning till Jonsered. Bostäder kompletterar såväl Jonseredes samhälle som verksamheterna och ger en mångfald i utvecklingen av området och ett ökat underlag för olika typer av samhällsfunktioner.

För att tillgängliggöra planområdet från E20 utreds alternativa lägen för ett nytt motorvägsnät. Planeringen sker i samarbete med Trafikverket då motet är en förutsättning för en framtida tvärled. Processen gällande tvärleden pågår parallellt med arbetet med den fördjupade översiktsplanen men då detta planarbete fortskrider i en snabbare takt hanteras frågorna rörande placering av mot och tvärled på en övergripande nivå som möjliggör olika lösningar.

## Jeriko-Jonsered - ett strategiskt läge

Jerikoområdet har en strategisk placering i det regionala huvudstråket längs E20 och Västra stambanan med god tillgänglighet till regioncentrum i Göteborg, och till de båda kommunernas centrum. I både Lerum och Partille finns det ett stort tryck på att erbjuda mark för nya verksamhetsetableringar. Även ur ett regionalt perspektiv ökar behovet av att skapa utrymme för nya etableringar och för verksamheter som trängs ut i samband med förtätningar i mer centrala lägen.

I ett lokalt perspektiv ger en utveckling av verksamheter i Jeriko en förbättrad balans mellan boende och arbetsplatser i den östra regionsektorn och därmed möjlighet för invånare i Lerum och Partille att ha sin arbetsplats närmare hemmet.



*Översikt över regionens kärna med omgivningar. Jeriko-Jonsereds läge är markerat med en röd cirkel. Planerad vägförbindelse mellan Jeriko och Åstebo är markerad med streckad linje. Den utgör en del av tvärförbindelsen vars syfte är att knyta samman E20 och Väg 40.*

## **Fördjupning av två översiktsplaner**

FÖP Jeriko - Jonsered har förutsatt ett samarbete mellan Lerums och Partille kommuner. Kommunerna har ingått i ett samarbetsavtal som klargör på vilket sätt och under vilka former kommunerna arbetar fram den fördjupade översiktsplanen.

Planarbetet behandlas formellt som en fördjupning av respektive kommunövergripande översiktsplan med en planhandling som behandlas av respektive politiska beslutsorganisation.

Processerna kommer emellertid ske parallellt och med identiska planhandlingar. Samråds- och utställningsförfarandena planeras att samordnas och inkomna synpunkter behandlas i båda kommunerna oavsett till vilken kommun den ställs.

Respektive kommunstyrelser har haft ett gemensamt sammanträde inför såväl samrådsbeslut som beslut om utställning.

Arbetet med framtagandet av denna planhandling har skett med en gemensam projektorganisation som bestått av en arbetsgrupp, en ledningsgrupp från berörda förvaltningar samt en gemensam politisk styrgrupp som bestått av Kommunstyrelsernas presidium och planberedningens presidium i Lerum.

## Avgränsning av planens innehåll

I den fördjupade översiktsplanen för Jeriko-Jonsered studeras lämpligheten för den föreslagna ändrade markanvändningen. Planens geografiska avgränsning anges och påverkan på befintliga intressen redovisas och konsekvensbeskrivs. Olika alternativ för kollektiva transporter har utretts liksom placering av ett nytt motorvägsnot. För olika typer av gestaltungsfrågor ges endast inriktningar. Då en rad faktorer som placering av motorvägsnot och tvärförbindelse inte är fastställda finns ett behov av att hålla en generell nivå, vilket i sin tur kräver en uppföljning där man går ner mer i detalj och studerar de frågor som inte besvaras i detta skede.

## Arbetsprocessen

Utifrån de synpunkter som inkommit under samrådet sammanställdes ett antal teman som bedömdes som viktiga att arbeta vidare med inför framtagandet av utställningshandlingen. Utifrån dessa teman sattes olika temagrupper samman med sakkunniga såväl utifrån som från de olika förvaltningar för att diskutera frågorna. Temagrupperna som togs fram behandlade följande områden:

- Regional analys
- Naturmiljö, MKB
- Kulturmiljö
- Transporter och kollektivtrafik
- Genomförande - det fortsatta arbetet



## 2. Sammanfattning

### En ny framtid för Jeriko-Jonsered

I ett samarbetsprojekt mellan Lerum och Partille föreslår denna fördjupade översiktsplan ett nytt attraktivt område för verksamheter knutet till ett nytt motorvägsnät vid Jerikotunneln (Jerikomotet) och nya bostäder i anslutning till kollektivtrafik och service i Jonsered. Det aktuella planarbetet har stöd i bägge kommuners översiktsplaner och bedrivs parallellt med Trafikverkets pågående planering för en ny tvärled mellan E20 och Väg 40. Planen baseras även på de nationella miljömålen, på Göteborgsregionens mål för uthållig utveckling samt på kollektivtrafikprojektet K 2020.

### Markbehov i en växande region

Göteborgsregionen förväntas även i framtiden att ha en stark befolknings- och näringslivsutveckling vilket skapar behov av mark för nya verksamheter och för nya bostäder. I den växande regionen behövs även utrymme för transportberoende verksamheter som trängs ut från de mest centrala delarna. Jerikoområdet, som har en strategisk placering längs både E20 och Västra stambanan, har därför goda förutsättningarna för utveckling av bostäder med god kollektivtrafiktillgänglighet och verksamheter med tillgänglighet till regionens huvudvägnät.

### Omflyttningar för en bärkraftig utveckling

Ett nytt verksamhetsområde underlättar regionens och de båda kommunernas omställning mot bärkraftig utveckling genom ökade möjlighet till omflyttning av transportintensiva verksamheter från stationsnära lägen samt genom den minskade arbetspendling som kommer av lokala arbetsplatser. Planen syftar även till effektiv kollektivtrafikförsörjning med god koppling till Jonsereds station samt till motorvägsbuss på E20.

### Stärkt service och kollektivtrafik i Jonsered

Närheten till Jonsereds samhälle erbjuder tillgänglighet till både kommersiell och social service och tillkomst av nya bostäder är välkommet då befolkningsunderlaget i Jonsered har svårt att upprätthålla den befintliga servicenivån och då det råder begränsat utrymme för tillkommande bostäder.

Möjlighet öppnas även för verksamheter som både behöver kollektivtrafik för personal och tillgänglighet till vägnätet för gods-transporter. Området kommer att kunna innehålla ca 500-1000 bostäder och 2000-3000 arbetsplatser beroende på bebyggelsens täthet och exploateringsgrad. Mer detaljerade studier av områdets utformning och innehåll förutsätts att genomföras i kommande planskeden. En viktig faktor som kräver mer studier är hur kopplingen till Jonsered skall åstadkommas utan att kulturvärdena i Riksintresset går förlorade.

## Två alternativ på motorvägsnot

I samarbete med Trafikverkets förstudie för tvärleden har ett antal lägen för motorvägsnotet utretts. Efter en bedömning av ekologiska, ekonomiska och sociala aspekter har det tidigare studerade förslaget för ett not som förutsätter att Jerikotunneln rivs övergivits. De två kvarvarande motalternativen ligger bägge öster om Jerikotunneln. Det mest östliga av dessa två kvarvarande motalternativen innebär att planområdet behöver utökas mot öster i förhållande till det västliga alternativet. Den fördjupade översiktsplanen redovisar och konsekvensbeskriver enbart översiktligt konsekvenserna av notets och tvärledens läge. Detaljerade konsekvensbedömningar förutsätts att genomföras i samband med en vägutredning.

## Konsekvenser

Miljökonsekvensbeskrivningen har efter samrådet utvidgats och en genomförd naturvärdesinventering ökat kunskaperna om planområdets förutsättningar.

Planförslaget kommer att ha stor påverkan på landskapsbild och lokala naturvärden. Områdets användning för skogsbruk och friluftsliv samt viltets rörelser i området kommer att påverkas. En ny faunapassage behöver byggas som ersättning för Jerikotunneln. Inom planområdet finns två viktigare fornlämningar som föreslås skyddas. Partier med vacker natur av lokalt värde, i synnerhet i branterna mot Jonsered, behöver behandlas varsamt. Dock finns inga i inventeringen funna överordnade naturvärden eller hotade arter inom planområdet. För att skydda känsliga ekologiska områden i Sävån, Götebo och Torskabäcken behöver dagvattenhanteringen i området styras i kommande planering. Riksintresset för friluftsliv i Härskogen bedöms påverkas lindrigt genom ett intrång innanför områdets gräns. Bohusleden som går genom området behöver läggas om och gränsen för riksintresset föreslås få en ny sträckning med en mer naturlig dragning i förhållande till topografi och framtida bebyggelseområden.

Noggrannare bedömningar av effekter som genereras av ökad trafik genom tillskapande av tvärleden förutsätts göras i samband med kommande vägutredning.

De sammantagna miljöeffekterna bedöms som rimliga i jämförelse med de positiva ekonomiska och sociala effekterna. Skapandet av ny relativt central mark för bostäder och verksamheter i goda infrastrukturlägen leder till möjlighet till omflyttning av regionala verksamheter, ökad lokal arbetsmarknad och ökat befolkningsunderlag, vilket även ger stöd åt befintlig service och kollektivtrafik i Jonsered. Att lyckas att svara upp mot de nationella miljömålen förutsätter att bebyggelseutvecklingen och infrastrukturutbyggnad styrs för att minimera transportarbetet och för att reducera bebyggelsens och transporternas klimatpåverkan.

## 3. Mål

Följande mål har tagits fram för arbetet med den fördjupade översiktsplanen:

### - Planen skall bidra till att uppnå kommunernas och regionens tillväxtmål

Genom tillskott på bostäder och verksamhetsmark i mycket goda kommunikationsstråk bidrar planarbetet till att uppnå de regionala utvecklingsmålen om ökad kollektivtrafikanvändning, uthållig tillväxt och en koncentration av bebyggelseutvecklingen till de regionala huvudstråken.

### - Området skall bidra till ett effektivt resursutnyttjande

Jeriko Jonsered har ett mycket gynnsamt transportläge. Västra stambanan passerar in på tätorten och pendeltågen stannar i Jonsered centrum vilket är en mycket bra förutsättning för hållbara persontransporter. Verksamhetsområdet har ett nära förhållande till E20 som utgör en förutsättning för områdets tillkomst. Om Trafikverket genomför den planerade tvärförbindelsen kommer tillgängligheten förbättras ytterligare.

### - Planområdet ska planeras med höga gestaltungsambitioner

Den välbevarade industrimiljön i kombination med bostäder med mycket höga arkitektoniska kvalitéer har bidragit till att Jonsered idag utgör riksintresse för kulturmiljö. De befintliga kvalitéerna ska inspirera kommande utveckling. Bostäder och verksamheter ska planeras med tanke på människors sociala behov med höga ambitioner för att skapa attraktiva bostads- och verksamhetsmiljöer. Utformning av kollektivtrafikens och infrastrukturens arkitektur är särskilt viktig att lyfta fram och är av stort symbolvärde för områdets identitet.

### - Jeriko-Jonsered skall planeras med hänsyn till natur- och kulturvärden

Områdets naturvärden skall även i framtiden vara ett framträdande inslag i Jeriko-Jonsered. Gränserna mellan den nya bebyggelsen och omgivande kulturmiljöer skall planeras med stor hänsyn för en väl fungerande helhet.

### - Jonsered's samhälle ska stärkas

Planeringen ska bidra till värdefullt befolkningstillskott för att upprätthålla och förstärka servicenivån för såväl kommunal som privat service och kollektivtrafik i Jonsered.

## 4. Planförslag

### Övergripande

#### Innehåll

Planförslaget omfattar ändrad markanvändning och en ny trafikplats på E20. En anslutning av den planerade tvärleden mellan E20 och Väg 40 möjliggörs. Det finns två huvudalternativ för tvärleden och trafikplatsens placering. En möjlig sträckning för en linbana redovisas som en viktig del i den framtida kollektivinfrastrukturen. Totalt omfattas ca 184 hektar av planområdet.

I linje med utredningen om områdets lägespotential har området en kombination av bostäder och verksamheter som lokaliserats beroende på de förutsättningar som ges av närhet till Jonsered, motorväg och trafikplats samt den planerade tvärledsförbindelsen mot Väg 40, Härryda och Landvetter flygplats.

När området exploateras kommer Jerikotunnelns tak inte längre att kunna fungera som viltpassage mellan naturområdena norr och söder om E20. För att kompensera detta behöver en ny viltpassage anläggas. En lämplig placering studeras när tvärlededens och trafikplatsens läge är bestämda.

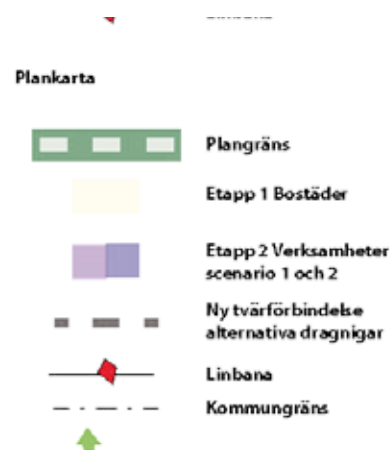
Bohusleden sträcker sig genom området och vid en utbyggnad av verksamhetsområdet föreslås leden läggas om.

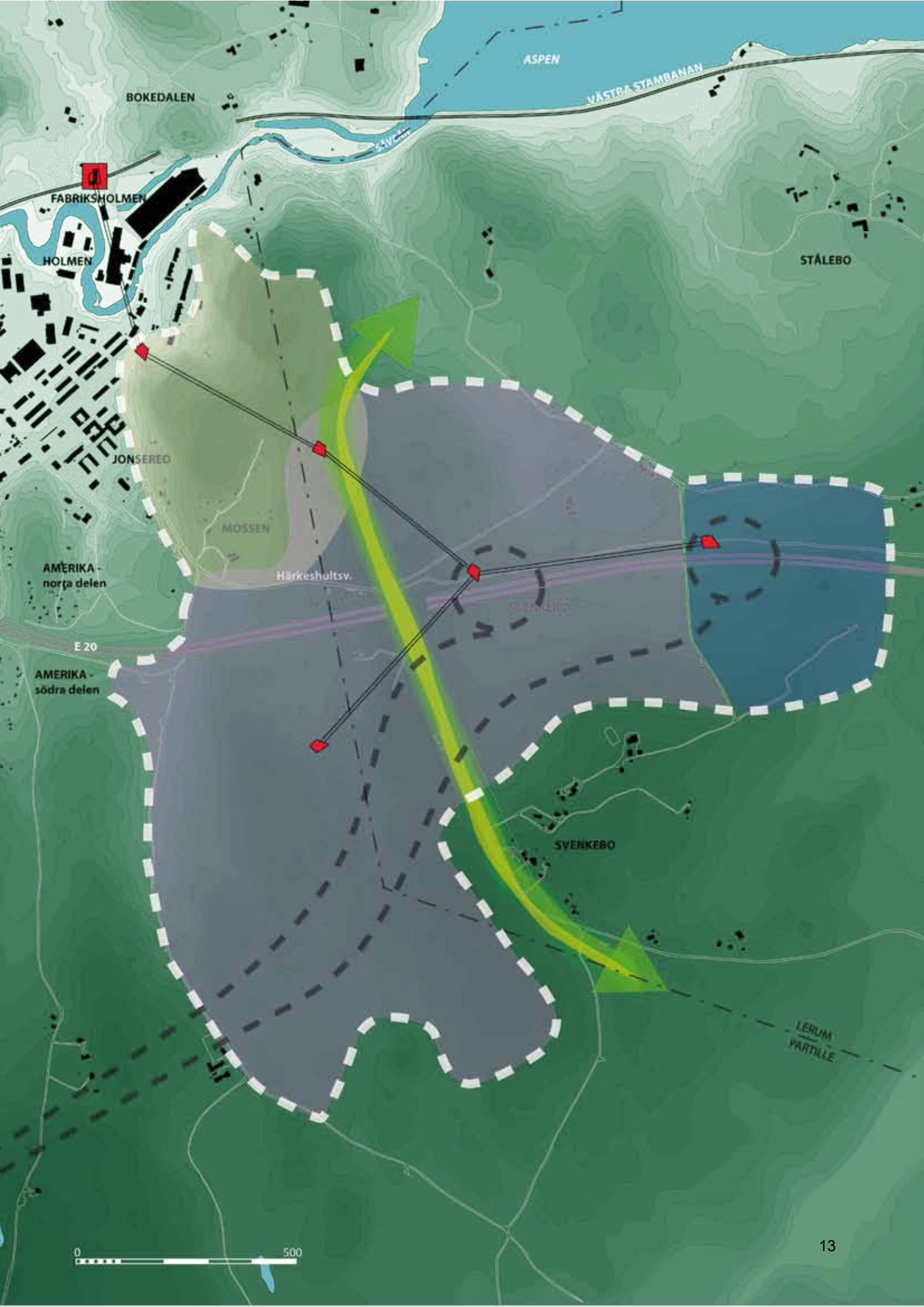
#### Läge och avgränsning av planområdet

Planområdet ligger på båda sidor om E20 kring gränsen mellan Lerums och Partille kommuner. Avståndet från Jerikotunneln till Jonsered är mindre än en kilometer och till Partille och Lerums centrum är det fem respektive sju kilometer. Området består till övervägande del av skogsmark. I norr gränsar området mot rasbranterna ner mot Jonsered's samhälle och sjön Aspen. Den södra delen av Jeriko ingår i Härskogen, som är ett område av riksintresse för friluftslivet. I väster avslutas området i svackan mellan två höjdryggar. I gränsen mot Svenkebo har ett respektavstånd på 100 m till befintliga bostäder skapats. I öster sträcker sig området ytterligare österut och omger E20.

#### Markägoförhållanden

Partille kommun äger större delen av marken inom kommunen med undantag för enstaka bostadsfastigheter. Inom Lerums kommun äger kommunen och Skogssällskapet den största delen. Det finns även ett tiotal privata fastighetsägare som kommer att beröras helt eller delvis av planområdet. I Svenkebo, som gränsar mot planområdet öster om Härkeshultsvägen finns ett femtontal bostadsfastigheter.





## Hållbart näringsliv och boende

Kraven på en miljövänlig och långsiktigt hållbar hantering av våra resurser ökar. Kommunerna har högt ställda mål beträffande resursförbrukningen av det som nyplaneras och byggs.

Den fördjupade översiktsplanens mål är att Jeriko-Jonsered ska bli ett bostads- och verksamhetsområde som erbjuder möjlighet att verka på ett långsiktigt hållbart sätt.

Det finns flera anledningar att utveckla detta synsätt. Förutom det självklara dvs. att minimera negativ inverkan på vår miljö finns tydliga marknadsfördelar. Enskilda företag ställer allt högre krav på de lokaler och anläggningar som de verkar i.

Ska man nå framgång i ambitionen med ett resurssnålt och hållbart verksamhetsområde krävs moderna områdesgemensamma lösningar. För uppvärmning, energismart och sunt byggande, avfallshantering, transporter, kollektivtrafik, etc.

## Etapper och scenarier

Planområdet innehåller två etapper. Etapp 1 utgörs huvudsakligen av bostäder och utvecklas i anslutning till Jonsered och pendeltågstationen. Etapp 2 utgörs av verksamheter och arbetsplatser på båda sidor om E20 och är i sin tur indelad i två scenarier.

## Rekreationsstråk

Planområdet gränsar till sammanhängande grönområden som är viktiga för rekreation och friluftsliv av olika slag. Ett genomskärande grönt rekreativstråk föreslås för att koppla samman naturområdena norr och söder om E20. Stråket ligger på en av höjderna och sträcker sig över Jerikotunnelns tak. På vissa sträckor sammanfaller stråket med Härkeshultsvägen. Stråket ska erbjuda en miljö som är separerat från biltrafik och har kontinuerligt gröna inslag.

## Lokalvägnät

De största delarna inom planområdet utgörs av nyexploateringar och behöver förses med ett lokalvägnät. Planen ger ett förslag till ett lokalvägnät som inte utretts i detalj i detta skede. Det nya lokalvägnätet planeras anknytas till befintliga vägar såsom Gullringsbovägen, Härkeshultsvägen och E20. Nya eller förbättrade förbindelser tvärs E20 behöver åstadkommas för att det ska kunna bli ett funktionsintegrerat verksamhetsområde istället för två separata delar.



Genomförda linbanor. Överst Trollhättan.  
Under Caracas.

## Kollektivtrafik

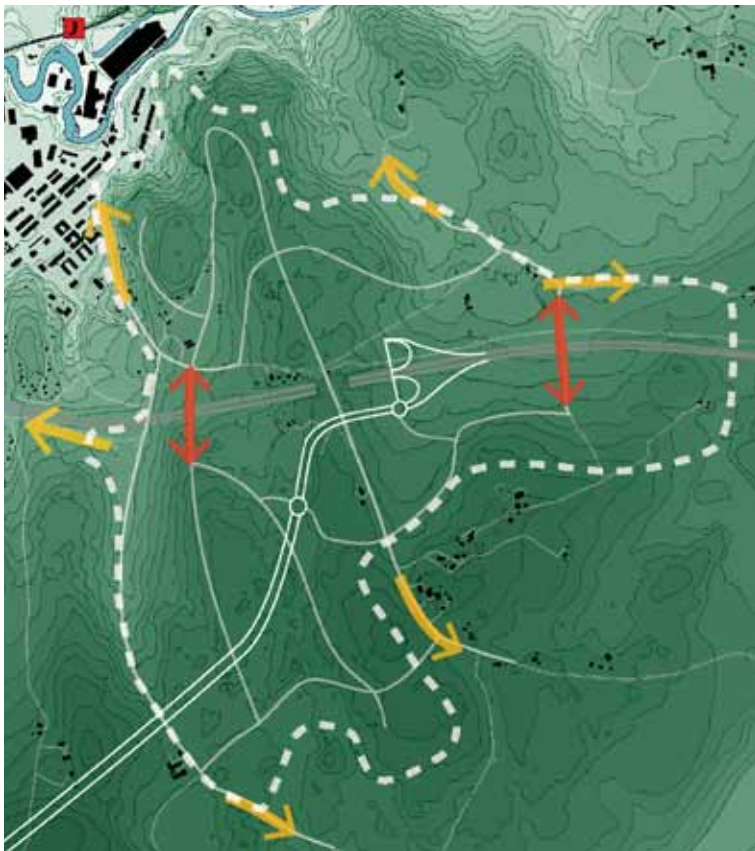
En utredning har tagits fram för att utreda lämpliga lösningar för kollektivtrafiken. En modern och effektiv kollektivtrafikinfrastruktur är en förutsättning för att områdets persontransporter ska kunna bli resurseffektiva. Områdets utformning och uppbyggnad ska stödja kollektivtrafiken. Majoriteten av resorna beräknas ske till och från Göteborg men det är rimligt att kräva god kollektivtrafik även till Lerums och Partille Centrum. Om en tvärförbindelse till Väg 40 byggs så öppnas även möjligheten för en sydlig kollektivtrafikförbindelse. Det finns två grundläggande principer för hur planområdet kan kollektivtrafikförsörjas som båda kan motsvara kraven. Den första principen bygger på att utnyttja pendeltågen från stationen i Jonsered och den andra innebär att utnyttja motorvägen genom expressbuss. En kombination mellan de två är också möjlig.

Pendeltågalternativet kräver en kollektiv infrastruktur som kan transportera invånare och personal från planområdets olika delar till pendeltåget. Detta föreslås ske med busstrafik eller linbana. En busslinje bedöms ha mindre initiala investeringar eftersom stora delar av infrastrukturen är utbyggd och det är möjligt att kombinera med befintliga busslinjer. Ett problem är att det idag inte går att angöra pendeltågstationen med buss, vilket får ses som ett krav. För att detta ska bli möjligt krävs åtgärder i det befintliga vägnätet.

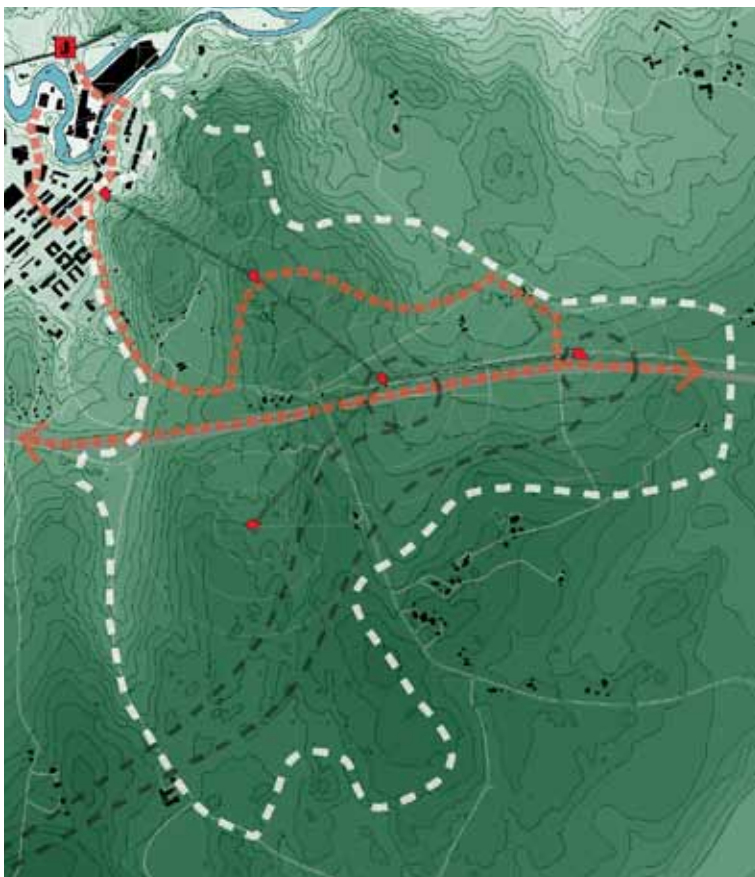
En linbana är ett intressant alternativ att studera. Erfarenheter kan hämtas från så vitt skilda städer som Trollhättan och Caracas. En lift har flera fördelar jämfört med bussen t. ex. genom mycket hög turtäthet och möjlighet att ta med cykel. Linbanealternativet är dessutom ett uppseendeväckande transportmedel som kan vara en marknadsföringsfaktor. I synnerhet om den är synlig från E 20. Linbanan bedöms vara det effektivaste sättet att försörja bostäderna men kräver relativt stora initiala investeringar.

För att kollektivtrafik ska bli attraktiv krävs att:

- bebyggelsen ska planeras för att uppnå en hög befolknings- och personaltäthet inom en radie på 500 m runt hållplatserna.
- gestaltning av kollektivtrafikens infrastruktur ska utföras med största omsorg.
- god kollektivtrafik ska finnas på plats senast i samband med att nya bostads- och verksamhetsområden invigs.
- en ny trafikplats vid E 20 ska förse med, alternativt vara förberedd för motorvägshållplatser.
- parkeringsnormen utformas så att kollektiva transporter gynnas.



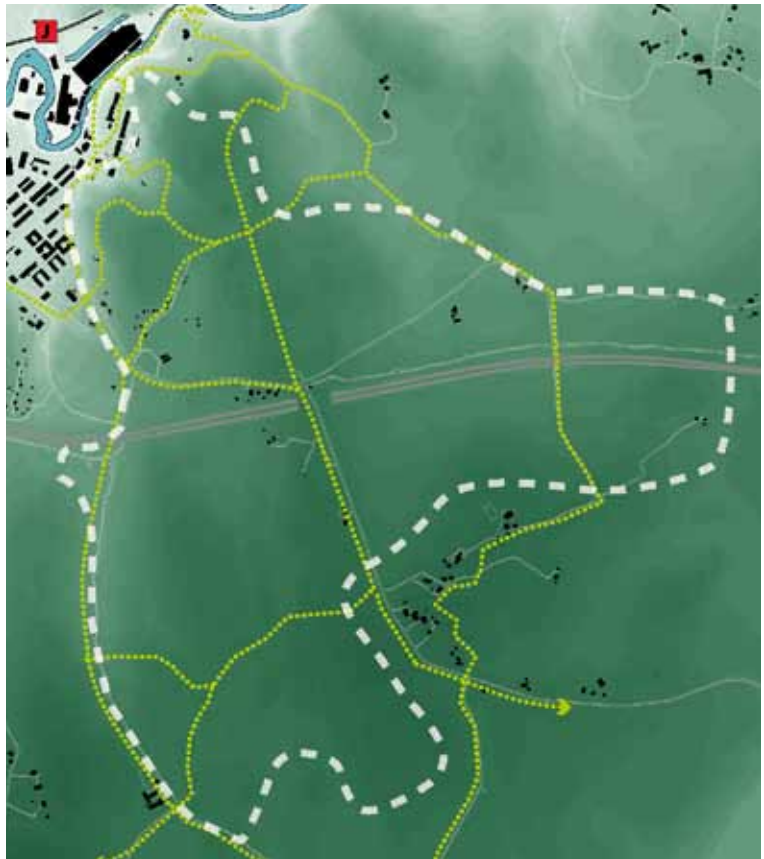
- Ny tvärförbindelse
- Kommungräns
- ↔ Anslutning till omgivande



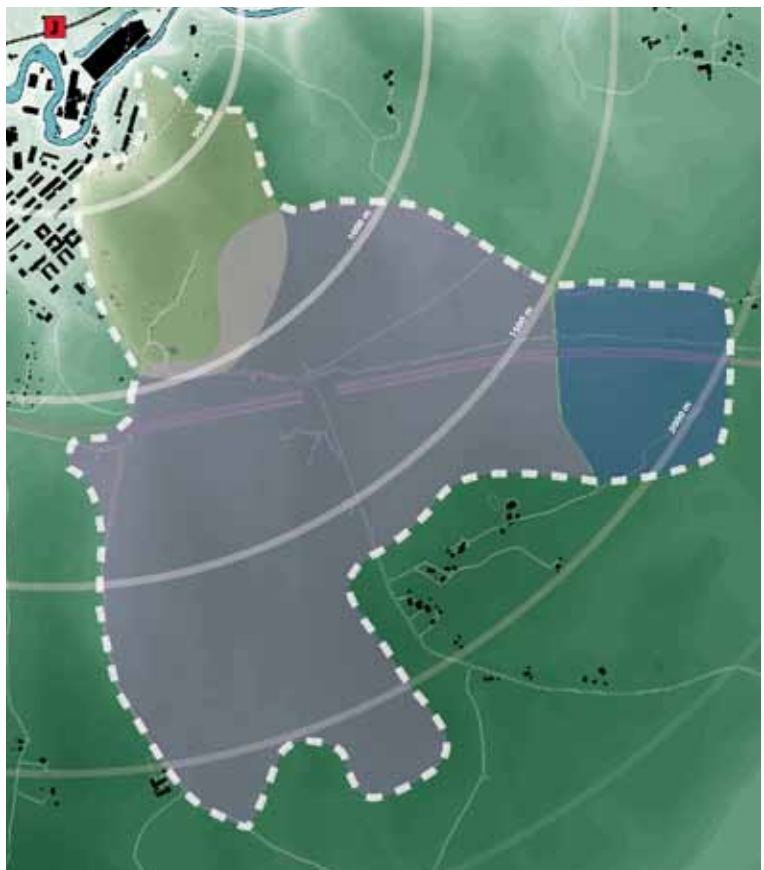
- Kollektivtrafikhållplatser
- Plangräns
  - Busslinje
  - ◆— Linbana



*Övergripande gång och cykelnät*



*Avstånd från Jonsareds station  
Avståndet mellan cirklarna är 500 m*



## Etapp 1

### -Bostäder i anslutning till Jonsered

Planen föreslår en utveckling av det historiska Jonsered inom ett av få möjliga områden i anslutning till Jonsered. I detta område prioriteras bostadsbebyggelse. Denna etapp kan genomföras oberoende av om och när etapp 2, samt tvärförbindelsen genomförs.

Området innefattar några markerade höjdparter och sluttningar öster och söder om Jonsered. På sina ställen erbjuds magnifika utblickar mot omgivningen. Branterna ner mot Jonsered består mestadels av blandskog och de östra delarna består främst av planterad granskog eller annan barrträdsdominerad skog. Området är till övervägande del obebyggt med undantag för enstaka bostadshus på Härkeshultvägens östra sida och kolonilotterna i Mossenområdet.

### De viktigaste utgångspunkterna

Den nya bebyggelsen utformas som en kontinuerlig fortsättning av det befintliga samhället. Med beaktande av de kulturhistoriska värdena skall den nya bebyggelsen utformas så att en god kontakt med Jonsered skapas. Goda samband skapas för att göra det mer attraktivt att cykla och gå.

Ny bebyggelse i anslutning till Jonsered behöver med omsorg beakta kulturhistoriska värden och ges en hög arkitektonisk kvalitet som kan mäta sig med den befintliga. De kulturhistoriska aspekter som bör visas särskild omsorg är mötespunkter mellan det befintlig och planerad bebyggelse samt den förändrade siluetten på sluttningar och höjder.

Terrängen i området är delvis mycket kuperad. Stor omsorg behöver läggas vid landskapshanteringen vid terrasseringar och andra ingrepp i landskapet. I den fortsatt planeringen ska särskilt studeras lämpliga bebyggelse typer och hur man på annat sätt anpassar sig till terrängen.

Inom området föreslås främst bostäder av olika typ, men service för områdets eget behov tex förskolor och närbutik ska också vara möjligt. I övrigt bör kommersiell service och samhällsservice ges en placering i centrala Jonsered. Bostadstyper och upplåtelseformer bör komplettera Jonsered's befintliga utbud för att skapa en mångfald inom samhället.

I områdets sydöstra delar kommer bostäder att gränsa mot verksamheter. I gränsoområdet ges möjlighet till en blandning av verksamheter och bostäder. Det kan tex vara fråga om kombinerat arbete och boende. Detta förutsätter att verksamheterna inte är störande.



*Etapp 1, bostäder*



*Utsikt över Jonsered's fabriker från höjden söder om Jonsered.*



*Vackra naturpartier och fornlämningar kan rätt hanterade bli ett tillskott i den framtida miljön. Överst ett vackert lövskogsparti. Nedan den sk. hällkistan, en karakteristisk lämning inom Etapp 1.*

## Kommunikationer

En utveckling av Jonsered's samhälle får mycket goda kollektivtrafikförbindelser till bl.a. Göteborg, Partille och Lerum tack vare Alingsåspendeln. Föreslagna bostäder ligger mellan 400 m och 1 km från pendeltågstationen. De delar av området som ligger inom 500 m från stationen får anses ha ett rimligt gångavstånd. Övriga bostäder behöver förses med kompletterande kollektivtrafik i form av linbana eller buss som främst matar till pendeltågstationen. Även i denna del kan promenad och cykel vara attraktiva färdssätt för många. För att detta ska uppnås krävs gena och trygga gång- och cykelvägar.

Tillkommande bebyggelse behöver bindas samman med omgivningarna med flera gång- och cykelstråk. Särskilt viktigt är det att skapa flera tydliga kopplingar till det befintliga Jonsered (Se karta Lokalvägnät). Vägar och gång- och cykelbanor ska upplevas trygga och vara bekväma. Den nya bebyggelseutvecklingen ska utformas kring stråk och vägar i en mänsklig skala som förbinder verksamhetsområdet med Jonsered.

Härkeshultvägen behöver förbättras genom en gång- och cykelbana. En ändrad något flackare dragning av vägen bör studeras för att underlätta för icke motordrivna fordon och en eventuell busslinje. Målpunkter utanför planområdet där gång- och cykelmöjligheten behöver prioriteras upp är Jonsered's station, befintliga skolor samt Partille och Lerums centrum via Jonseredsvägen.

Trafik- och parkeringsytor ska begränsas inom denna del av planområdet. För att prioritera andra färdssätt och minska markanspråket. Bebyggelse ska orienteras för att ge stöd åt vägar och stråk.

## Exploateringsgrad

De delar som bör bli tätast och ha flest bostäder är områden som ligger inom 500 m från pendelstationen, utmed Härkeshultvägen samt inom 500 m från hållplats till Linbana eller buss.

Utvecklingen av bostäder i anslutning till Jonsered behöver hålla en viss täthetsgrad för att skapa tillräckligt underlag för en god kollektivtrafik och annan service.

Enligt kollektivtrafikutredningen beräknas i genomsnitt 40-80 bostäder/ha krävas. Närmast hållplatserna krävs upp till 150-200 bostäder/ha. för att ge tillräckligt underlag.

Som jämförelse i detta tidiga skede har vi några jämförelsetal från bebyggelse i Göteborg och Jonsered. Uppgifterna utgår ifrån att 50 % av området utgörs av kvartersmark. Resten kan antas utgöras av natur eller andra gemensamma ytor.

(Nyckeltal, 100 kvm/lgh. 1,7 pers/lgh)

**Kungsladugård**, 3 vån. radstående hus (e = 1.1)

1811 lgh      3079 pers      187 inv/ha

**S. Guldheden**, 3 vån lamellhus (e = 0.66)

1087 lgh      1848 pers      112 inv/ha

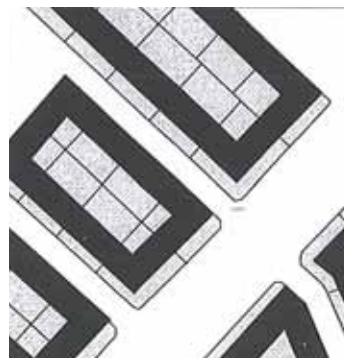
**Änggården**, 2 vån radstående hus (e = 0.38 )

626 lgh      1064 pers      64 inv/ha

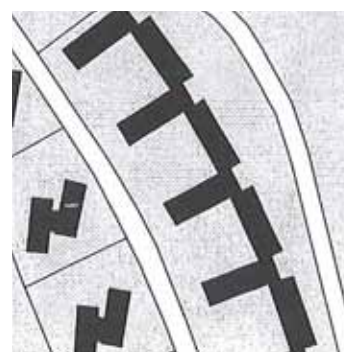
**Jonsered**, 2,5 vån lamellhus (e = 0.48)

790 lgh      1343 pers      81 inv/ha

(Källa för de tre översta exemplen: Svenska stadstyper, Johan Rådberg och Anders Friberg)



*Kvarter Kungsladugård*



*Kvarter S. Guldheden*



*Kvarter Änggården*



*Kvarter Jonsered*

## Etapp 2

### -Verksamhetsområde, Scenario 1

#### Allmänt

Trafikverket har i detta skede inte beslutat om tvärledens genomförande. ledens och trafikplatsens läge är heller inte fastlagda. En trafikplats kommer att krävas för verksamhetsområdets behov. Detta betyder att planen behöver ha en öppenhet för alternativa dragningar av en tvärförbindelse och slutgiltig placering av trafikplats.

#### De viktigaste utgångspunkterna

Verksamhetsområdet breder ut sig på båda sidor om E20. För att få ett sammanhängande område behöver förbindelser tvärs över E20 förbättras eller nyskapas när området byggs ut (Se Karta Lokalvägnät).

Etablering av ett verksamhetsområde kommer att innebära markanta förändringar i den befintliga naturmiljön och i landskapsbilden. Befintlig skogsmark kommer att avverkas. Mark kommer att schaktas och beredas till byggbara tomter och bebyggelse etableras. Områdets påverkan har en lokal aspekt för dagens användare och en mer långväga aspekt eftersom området kommer att synas från långt håll, samt för resenärer på E20.

Extra stor omsorg behöver ägnas åt tomter och bebyggelse som är synliga från E20. Denna bebyggelse utgör ett skyltfönster i vilket området identitet speglas. Dessutom kan även byggnader ses som en del av motorvägens gestaltning. De delar av verksamhetsområdet som angränsar mot befintliga bostadsmiljöer i Svenkebo och Götebo behöver ges en landskapsmässig anpassning. Det skyddsavstånd som skapas gör att påverkan begränsas.

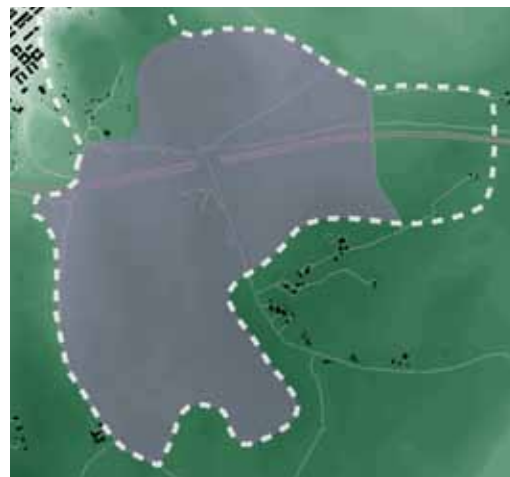
## Delområden

Tomterna som ligger närmast E20 blir exponerade mot motorvägen och får därmed ett skyltläge som kan utnyttjas av verksamheter med ett marknadsföringsbehov.

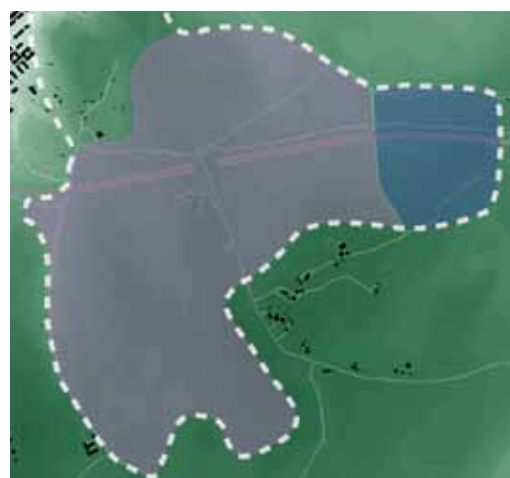
Avstånd till kollektivtrafik och i viss mån även verksamhetens karaktär avgör personaltäthet. De delar som har god tillgänglighet till kollektivtrafik ska ha störst personaltäthet. I nuläget är det inte fastlagt var dessa områden är belägna.

Skyltlägen och kollektivtrafiknära lägen rekommenderas en personaltäthet på 100-150 m<sup>2</sup> per sysselsatt. De delar av planområdet som har längre än 500 meter från kollektivtrafik kan ha en lägre koncentration. Lämplig personaltäthet bedöms vara max 250 m<sup>2</sup> per sysselsatt.

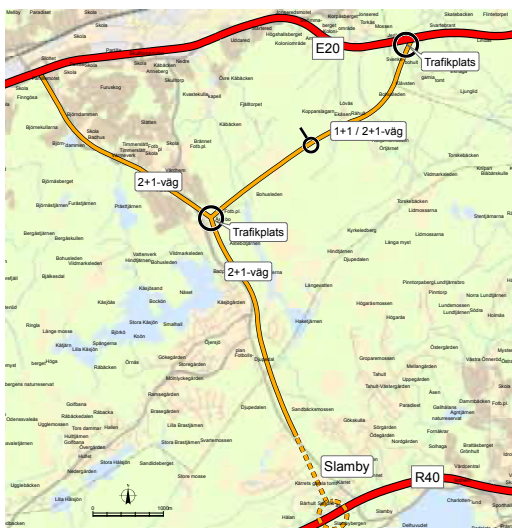
Utmed E20s norra sida ligger en naturgasledning (Vattenfall naturgas AB) vilket gör att ett tankställe för naturgas kan skapas.



*Verksamheter Scenario 1.*



*Verksamheter Scenario 2.*



*Tvärledsprojektet. Karta Trafikverket*

## Ny trafikplats och tvärled

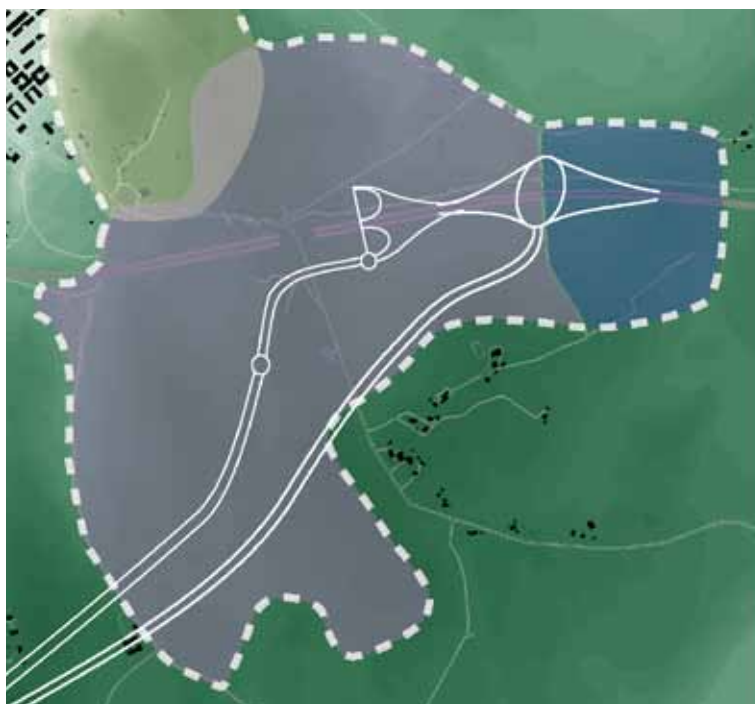
Trafikverket planerar en ny tvärled mellan E20 och Väg 40 och ett förslag till förstudie har varit på samråd. Leden består av tre grenar som bildar ett ”Y”, där en gren ansluter E 20 i höjd med Jeriko. Tvärledens läge är inte fastställt varför denna plan behöver vara öppen för olika möjligheter. Verksamhetsområdets lokalnät behöver förbindas med tvärleden på ett eller två punkter.

Ett nytt verksamhetsområde i Jeriko behöver anslutas till E20 med en trafikplats. Trafikplatsen skall både fungera för de krav som det nationella vägnätet ställer enligt tvärledsprojektet samt som kopplingspunkt eller nod i ett utökat kollektivtrafiksystem. Ett flertal lägen för en trafikplats har utretts av kommunerna och Trafikverket i tidigare skeden. Två alternativa lägen har utkristalliserats som mest realistiska, där båda är belägna öster om Jerikotunneln. Det västliga motet är det mest centralt belägna och är därmed att föredra utifrån verksamhetsområdets förutsättningar och ur kollektivtrafiksynpunkt. Ett läge längre österut har krävt att planområdet utvidgats med ett östligt scenario vilket även bidrar till ytterligare verksamhetsmark.

## Etapp 2

### -Verksamhetsområde, Scenario 2

Om trafikplatsen lokaliseras långt österut behöver planområdet utökas (Scenario 2) för att kunna inrymma trafikplats och omgivande mark. Men om trafikplatsen läggs enligt det västliga alternativet ryms det inom området för Scenario 1. Scenario 2 ska då inte genomföras.



*Alternativa lägen för trafikplats och tvärled.*

## 5. Analys

### Regional analys

I strukturplanen för regionens utveckling skall ny bebyggelse koncentreras till de redan utbyggda infrastrukturstråken så att förutsättningar för effektiva gods- och persontransporter skapas trots relativt omfattande utbyggnad av både verksamheter och bostäder. Detta innebär att både gods- och persontransporterna i takt med regionförstoring och förätning av regionkärnan kommer att öka.

Jerikoområdet ligger mycket strategiskt i detta perspektiv. Områdets närhet till både Västra stambanan och E 20 innebär att möjligheter till både person- och godstransporter är goda vilket ger utvecklingsförutsättningar för både bostäder och verksamheter.

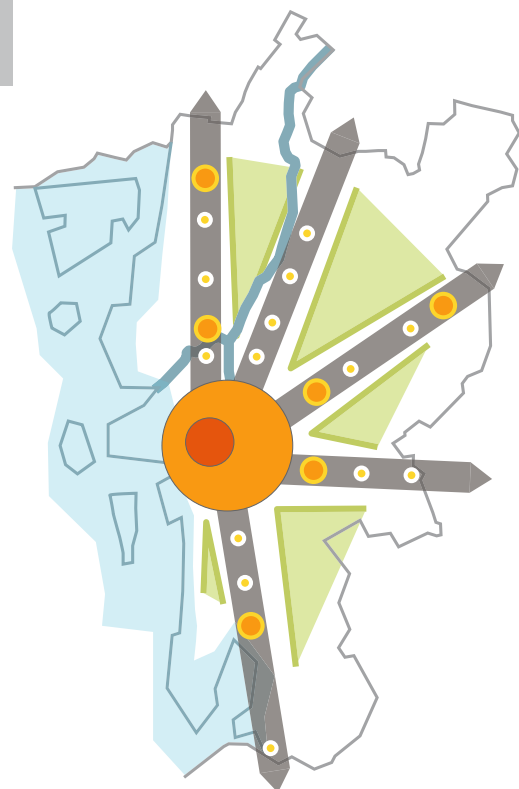
I takt med att regioncentrum omvandlas till en mer tät markanvändning med nya bostäder och personalintensiva verksamheter skapas behov av mark för verksamheter med mer extensiv markanvändning utanför regionkärnan. Om trängselskatterna införs kommer detta ytterligare att accentueras då tunga transporter behöver alternativa färdvägar.

Om tvärleden byggs knyts området närmare Landvetter flygplats och den ökade genomströmningen av frakttransporter norrifrån på väg till och från flygplatsen ger ytterligare förutsättningar för etablering av transportberoende verksamheter.

Samtidigt ger området förutsättningar för att minska det totala transportarbetet. För att minska trycket på regioncentrum bör potentiella stationssamhällen med både verksamheter, boende och samhällsservice utvecklas. Jonsered har, med sin goda servicenivå och blandning av verksamheter och bostäder utomordentliga utvecklingsmöjligheter till just detta. Fler bostäder i anslutning till Jonsered stödjer både samhällets goda serviceutbud och kollektivtrafiken som idag har för lågt resande. Att samtidigt utveckla verksamheter i anslutning till bostäder och samhällsservice skapar möjligheter för människor att bo och arbeta inom den egna orten.

Planförslaget har som mål att stödja bägge dessa utvecklingsinriktningar genom att öppna upp för transportberoende verksamhetsetablering knutet till motorvägen samt kollektivtrafikförsörd bostadsetablering i samband till Jonsered.

I gränsområdet mellan dessa ytterligheter kan verksamheter med högre persontäthet (som exempelvis huvudlager för detaljhandeln) som både behöver god tillgänglighet till kollektivtrafik för persontransporter och närhet till motorvägen för godstransporter utvecklas.



*Illustration över GRs strukturbild med de olika utvecklingsriktningarna och gröna kilar emellan.*





Översikt över regionens kärna med omgivningar.

Planförslaget har medvetet en öppenhet för olika former av verksamheter då det finns stor osäkerhet kring vilken av de båda utvecklingsriktningarna som blir övervägande. Det finns även en stor osäkerhet kring hur motorvägen och den planerade tvärleden i framtiden kommer att trafikeras. Ökade bränslepriser, krav på minskad klimatpåverkan och behov av ökad kollektivtrafikandel kommer troligen att ändra förutsättningarna för vilken slag av verksamheter som kan komma att etablera sig i Jeriko.

Idag har Jerikoområdet en viktig länkande funktion i regionens grönstruktur. Både viltliv och friluftsliv använder Jerikotunneln för att överbrygga den barriär som motorvägen innebär. Regionens utveckling med ökat bebyggelsestryck längst infrastrukturstråken kräver att barriäreffekten reduceras genom kompensationsåtgärder. Likt ”fingerplanen” som under decennier har styrt Köpenhamnregionens utveckling bör de gröna kilarna, som exempelvis Delsjö-Härskogs området, skyddas så att friluftslivets och naturens intressen tillgodoses.

Ingreppen måste dock vägas mot regionens utvecklingsintresse och Jerikoområdets läge i ett viktigt infrastrukturstråk, i ett relativt centralt läge i regionen. Barriärverkan av ny infrastruktur och nya exploateringsområden måste dock beaktas vilket kommer att kräva kompensationsåtgärder i form av ny faunapassage och flytt av Bohusleden samt andra passager för friluftslivet.

## Områdesanalys

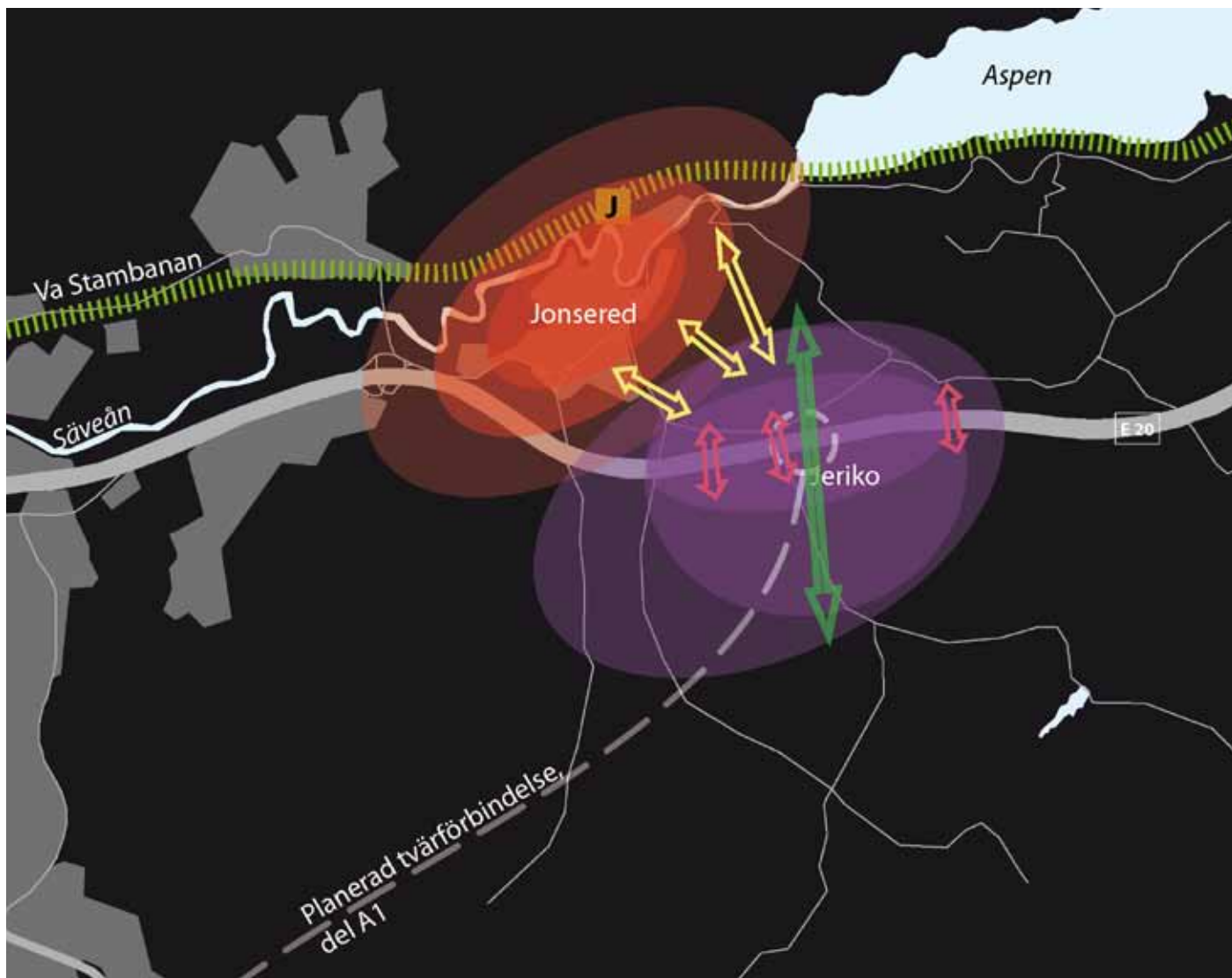
Områdets utvecklas omkring två kärnor med utgångspunkt i olika kommunikationssystem. Jonsered och planerade bostäder ligger i anslutning till Västra Stambanan medan verksamhetsområdet utformas kring E 20 en ny tvärförbindelse till riksväg 40.

Jonsered har behov av nytt befolkningsunderlag i för att ge förutsättningar för ytterligare service och kollektivtrafik. Utvecklingen ska ske med utgångspunkt i den befintliga centrumkärnan med nytillskott läggs till kärnan bit för bit för att skapa en kontinuerlig tillväxt som hela tiden stödjer ortens centrala del och bidrar till gatuliv och ett effektivt utnyttjade av infrastruktur och resurser. För det aktuella planområdet betyder det att nya bostäder lokaliseras i sluttningarna i sydost.

Verksamhetsområdet byggs ut på båda sidor om motorvägen och en ny trafikplats som kan anslutas till en tvärled. Området har en mycket hög tillgänglighet tack vare E 20 vilket är en mycket gynnsam förutsättning för ett verksamhetsområde. Men motorvägen skär även ett snitt genom landskapet. När verksamhetsområdet utvecklas finns en möjlighet att skapa nya länkar över motorvägen för att binda samman verksamhetsområdet på båda sidor om motorvägen i det lokala vägnätet.

Det är viktigt att knyta ihop Bokedalen i norr och Härskogen i söder för olika typer av användare. Det ska vara enkelt och trevligt att ta sig mellan de olika strövområdena till fots eller med cykel genom området.

Det är viktigt med tydliga samband mellan etapper och till Jonseredens kärna. Med god kollektivtrafik och välformade gång- och cykelförbindelser ska det befintliga Jonsered och den planerade utvecklingen befrukta varandra. Området ska förses med en modern infrastruktur för kollektivtrafiken för att skapa hållbara persontransporter.



*Analyiskarta över Jeriko-Jonsered. Pilarna pekar på behov av förbättrade samband.*

## 6. Förutsättningar

### Dialogarbete kring områdets användning

Syftet med dialogarbetet har varit att få kunskaper om hur området används av dess invånare idag. Kunskaperna är värdefulla för att kunna förstå och tydligt redovisa vilken påverkan de planerade ingreppen riskerar att få för dagens invånare. Arbetet har genomförts med hjälp av Joakim Forsemalm, etnolog och kulturgeograf (Radar Arkitektur och planering).

I inbjudan till dialogseminariet efterfrågades olika åldrar och båda könen för att ge förutsättningar för ett jämställt underlag som tar hänsyn till åsikter från barn och unga.

Uppgiften bestod av att med hjälp av en orienteringskarta över området anteckna och markera olika typer av platser, vägar och områden samt hur dom används. Detta gjordes i fyra grupper under tre veckor. Resultatet sammanfattades och diskuterades vid en återträff då man hade ytterligare möjlighet att komma med synpunkter på materialet.

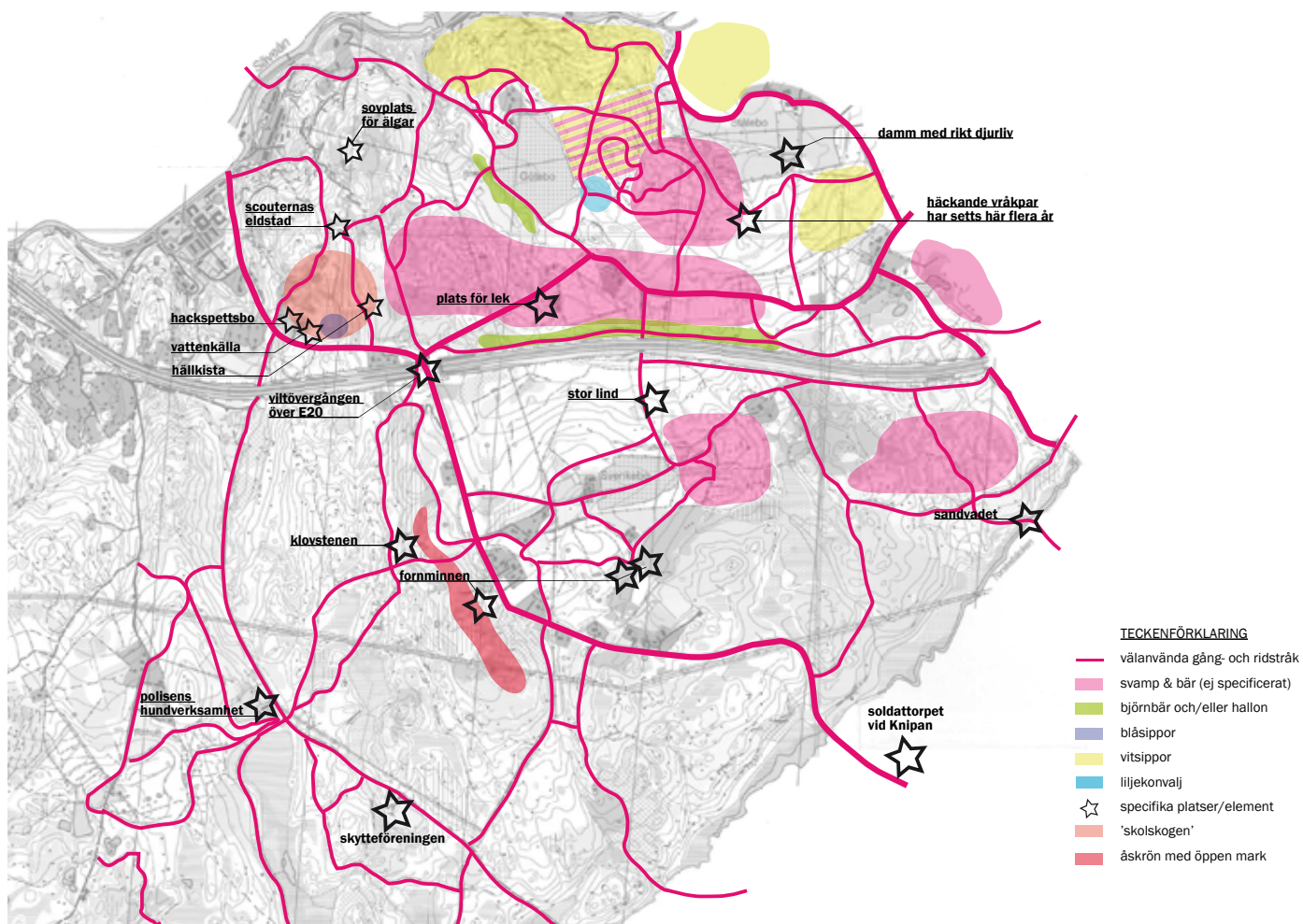
Uppslutningen i grupperna var god och arbetet genomfördes med stort engagemang. Viktig kunskap som är möjlig att arbeta vidare med och värdera i planarbetet lyftes fram.

Resultatet är brett och behandlar mycket mer än de vardagsvärden som var dialogens huvudsyfte. Rena natur- och kultuhistoriska värden tas upp vid flera tillfällen. De kan både ha viktiga värden i form av natur i närheten av boendemiljön och rent biologiska värden.

Dagens invånare och användare kommer att ställas inför förändringar vid ett genomförande av planen. Den exploatering som föreslås innebär naturligtvis en kraftig påverkan på de befintliga förhållandena såväl inom planområdet som i omgivningarna när relativt stora områden får nya användningar. På delar som tidigare huvudsakligen bestått av natur planeras ny bebyggelse. Området kommer även att successivt att få en ny befolkning av boende och arbetstagare.

Det är svårt att på ett tydligt sätt jämföra och värdera enskilda intressen med kommunala och regionala. Dialogprocessen har haft som syfte att tydliggöra vilka värden som påverkas. Ett av planarbetets viktigaste mål är att möjliggöra en bedömning om exploateringen är riktig ur ett långsiktigt perspektiv för de båda kommunerna och för regionen.

Det är tydligt att närheten till naturen är ett viktigt inslag i boendemiljön. Dialogen visar att området används både av boende och andra till olika rekreationsaktiviteter, motion och naturupplevelser. Befintliga vägar och stråk används både till vardags och på fritiden. Dialogarbetet i sin helhet finns som bilaga till planhandlingen.



Sammanställning av dialogresultatet

## Lägespotential för verksamheter och bostäder

För att bedöma det framtida utbyggnadsområdets marknadspotential för bostäder och verksamheter samt i syfte att inleda en diskussion om områdets framtida innehåll har en särskild utredning om förutsättningar och möjligheter för olika etableringar genomförts. (Jeriko: Analys av förutsättningar och alternativ Sweco Eurofutures September 2008)

Omvärldsanalysen pekar på en fortsatt stark ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt i storstadsregionerna och befäster planarbetets utgångspunkt att Jerikoområdet genom sitt läge i den växande regionen kan vara attraktiv för såväl bostäder som verksamheter.

Jerikos potential för verksamhet:

Analysen av lägespotential omfattar en genomgång av olika branschens marknadsstyrda lägespreferenser och möjligheter att bära relativt höga markpriser. Branscherna har rangordnats utifrån marknadspotential och arbetsplatstäthet.

Detaljhandel förväntas hysa den största sammanlagda potentialen, tätt följt av industriverksamhet. Därefter följer partihandel, lager/logistik, offentlig förvaltning, företagstjänster och i slutet av listan olika typer av servicenäringar, som alla bedöms ha en mycket liten potential i området. Offentlig service för boende ska främst lokaliseras till Jonsered.

Trots att detaljhandel kan förväntas ha förutsättningar i området är det inte önskvärt på grund av konkurrens med kommunernas befintliga etableringar och utbudet i centrum. En viss mängd transportkrävande handel kan dock accepteras.

Industriverksamheter/teknikutvecklande företag är prioriterat. Området ska dock inte användas till miljöstörande, industriell verksamhet som tex avfallshantering, upplag, industrifastigheter, jord- och stenvaruhantering etc.

Partihandel samt lager/logistikverksamhet är tänkbart så länge det inte handlar om alltför ytkrävande verksamhet med få arbetsplatser. Lastbilsterminaler är således av mindre intresse medan centrallager liknande det Lindex har i Partille är fullt tänkbart.

Renodlade kontorsverksamheter är attraktiva verksamheter men bedöms som svårt att attrahera eftersom Jeriko-Jonsered knappast erbjuder de lokaliseringsförutsättningar som vanligtvis eftersträvas inom sådan verksamhet.

Potential finns för en hotelletablering i området med inriktningen affärshotell med viss mäss/konferenskapacitet. Behovet att knyta an till de turistiska kvalitéerna i närområdet, Jonsered m m., påtalas i detta sammanhang”.

Övergripande riktlinjer för områdets exploatering

Strävan bör vara att skapa ett modernt industri/teknikutvecklingsområde med relativt omfattande initial exploatering och därefter successiv utbyggnad under 10-20 år.

Större delen av området bör användas för verksamhet. Kriterier bör ställas beträffande hur många arbetstillfällen som ska skapas i relation till markanvändningen.

Jerikos potential för bostäder:

Det står klart att Jeriko kan erbjuda ett bra läge för boende. Området ligger gynnsamt i förhållande till utbudet av arbetsplatser m m. i regionen, och har mindre än femton minuters restid in till kärnan. Platsen erbjuder en attraktiv livsmiljö med höga kulturmiljövärden och sammanhängande friluftsområden. Lägesmässigt förefaller den norra sidan, med relativ närhet till såväl Jonsered som sjön Aspen, vara att förorda. Etablering av viss närservice kan krävas för att området ska upplevas som attraktivt, men i huvudsak bör området kunna försörjas av befintlig/utbyggd service i Jonsered.

Bostadsområdet bör i möjligaste mån förläggas till den del av området som har bäst tillgänglighet till befintlig service och kollektivtrafik i Jonsered, vilket innebär huvudsaklig lokalisering norr om E 20. Det är viktigt att ta vara på områdets stora potential för bostadsändamål, men det är även av stor vikt att skapa ett mer bärkraftigt underlag för kollektivtrafik och service i området, som även kan nyttjas av sysselsatta i verksamheter. Begränsas utbyggnaden av bostäder alltför mycket riskerar kollektivtrafiken hamna i ett läge där underlag saknas för bärkraftiga linjer och bilen blir det enda reella alternativet för de som ska bo och arbeta i området.

## Nationella och regionala miljömål

2002 antog Sveriges regering 15 miljö kvalitetsmål för att begränsa samhällets miljöpåverkan. Länsstyrelserna har som uppdrag att ta fram regionala miljömål och kommunernas översiktliga planering har en nyckelroll i tillämpning av de nationellt uppsatta miljömålen. Nedan angivna regionala miljömål har en direkt tillämplighet i planarbetet och dessa är identiska med motsvarande nationella miljömål.

Begränsad klimatpåverkan

Levande sjöar och vattendrag samt myllrande våtmarker

Levande skogar

God bebyggd miljö

Ett rikt växt- och djurliv

## Uthållig tillväxt i Göteborgsregionen

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

Planförslaget ligger i linje med grundtankarna i regionens strategi.

## K2020

K2020 är ett projekt som omfattar en översyn av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen i samverkan mellan Göteborgsregionens kommunalförbund (GR), Göteborgs Stad, Västtrafik, Vägverket, Banverket och Västra Götalandsregionen. Den långsiktiga visionen för Göteborgsregionen som en attraktiv, hållbar och växande region förutsätter en attraktiv kollektivtrafik med ett kraftigt ökat antal resande. Projektet K2020 syftar till att skapa en gemensam framtidsbild för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen. Målet är att år 2025 ska andelen resor som görs med kollektivtrafiken ha ökat från dagens nivå (skiljer sig åt i de olika kommunerna) till 40 procent i hela regionen.

Den till planförslaget tillhörande kollektivtrafikutredningen visar hur bebyggelse och kollektivtrafik kan utformas för att bidra till uppfyllande av K2020.

## Riksintressen

### Kommunikationer

E20 går inom planområdet och är en del av det nationella stamvägnätet. Den är av riksintresse och utgör en förbindelselänk mellan Göteborgsregionen och Stockholmsregionen. Vägen är också den dominerande länken för regional trafik.

Järnväg - Västra stambanan. Det befintliga dubbelspåret med erforderliga säkerhetsavstånd och mark för de tekniska anläggningarna som behövs för driften i nuvarande omfattning är av riksintresse. Järnvägen används för såväl fjärrtrafik som regiontrafik som lokaltrafik. Varken Västra stambanan eller dess säkerhetsavstånd ingår i planområdet.



Flygstråk (inflygning och uppstigning). Flygplatsen Göteborg - Landvetter är en regional flygplats och är av riksintresse för kommunikationer. Riksintresset skyddar inte enbart flygplatsområdet utan också omgivande influensområden för buller och höjdbegränsande områden. Planområdet berörs inte av inflygningssträcka mot Landvetter där maxnivån för flygbuller kan överskrida 70 dB(A).

## Kultur

Jonsereds samhälle och koloniområdet Amerika är klassat som riksintresse för kulturminnesvård (KO 35). Jonsereds har en industrimiljö av brukskaraktär vid vattendrag och järnväg, utformad under 1800-talet och det tidigare 1900-talet i filantropisk anda, med välbevarad industri- bostads- och institutionsbebyggelse uppförd enligt fast plan till ett mönstersamhälle av brittisk modell. I Partille berörs riksintresset för kulturminnesvård för större delen norr om E 20.

Inom Lerums kommun finns det inget riksintresse för kulturmiljövård. Däremot finns här ett område som betecknas som en värdefull kulturmiljö enligt ”kulturmiljöprogram, Kulturmiljöer i Lerums kommun” Älvsborgs läns museum 1999. Gullringsbo, Stora Bråta, Villa Ekebacken m fl - området är en naturskön sluttning ner mot Aspen, påkostade sommarvillor med tillhörande trädgårdar och växthus från 1800-talets andra hälft och sekelskiftet 1900.

## Natur och Natura 2000

Området runt Sjön Aspen och Sävån är av riksintresse för naturvård. Beskrivning: Ådal med forsar och lundvegetation. Viktig övervintringslokal för andfåglar. Sävån utgör lek- och uppväxtområden för lax och öring. Mindre intrång i riksintresset i planområdets norra del kan bli aktuell.

Bokedalen, Sävån och götebo är Natura 2000-område vilka inte berörs av planområdet och inte heller bedöms påverkas negativt.

Vidare finns också området för riksintresse runt Aspen med i naturvårdsplaneringen, GR, ekologiskt känsliga områden.

## Friluftsliv

Delsjö - Härskogsområdet är av riksintresse för friluftslivet. Här finns strövstigar, skidspår, teknikbackar, badplatser samt vattendrag för kanotsporter och fiske. Vissa intrång i riksintressen kan bli aktuellt i planområdets södra del.

Intrånget i riksintresset för friluftslivet är dock begränsat till ett topografiskt avskilt område som naturligt kan knutas till verksamhetsområdet men troligen inte har avgörande betydelse för riksintressets kvalitéer.

## Planförutsättningar

### Lerums Framtidsplan ÖP2008

I kapitlet framtida utbyggnadsområden föreslås Jeriko som ett lämpligt framtida utbyggnadsområde för verksamheter och bostäder. Projektet är ett samarbetsprojekt med Partille och Härryda kommuner och läget bedöms som gynnsamt ur regional- och transportsynpunkt. Arbetet med en fördjupning av översiktsplanen kan inledas utan att Vägverket slutgiltigt tagit ställning till läget på en tvärförbindelse mellan E 20 och Rv 40.

På markanvändningskartan är området omkring Jeriko markerat som område för planerad bebyggelse, och område för verksamheter. En anslutning till E 20 söderifrån och en ny trafikplats är markerad och anges som planerad infrastruktur.

### ÖP 05 Partille

I ÖP 05 för Partille kommun är Jeriko angivet som ”ändrad markanvändning, verksamheter”.

Mål Partille 2025:

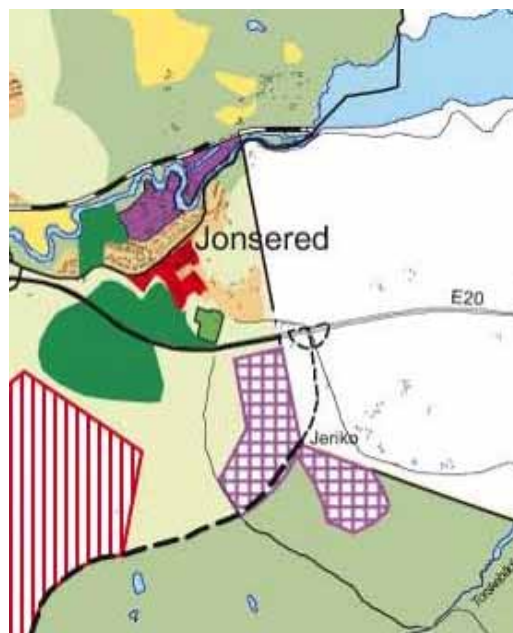
Partille bidrar till Göteborgsregionens utveckling. Partille har ett attraktivt stadscentrum med handel, bostäder och verksamheter. Företag utvecklas och etablerar sig i Partilles attraktiva verksamhetsområden.

Verksamhetsområdena i Partille kommun är i mycket stor utsträckning koncentrerade till Säveåns dalgång i anslutning till transportlederna. Det råder brist på lämpliga verksamhetstomter för nya intressenter. En viss förädling kan göras av äldre, befintliga verksamhetsområden men inom en snar framtid måste nya verksamhetsområden tas fram för att tillgodose företagens önskemål och kommunens strävan efter näringslivsutveckling.

Från regional synpunkt är Jeriko bland annat intressant som ett område med hög trafiktillgänglighet. De senaste decennierna har regionens näringsliv expanderat mycket norr och söder om Göteborg. Nya verksamhetsområden i den östra delen av regionen är viktiga förutsättningar för att kunna åstadkomma en bättre regional balans mellan boende och arbetsplatser. I ett lokalt perspektiv ger ett verksamhetsområde i Jeriko möjlighet för invånare i Partille och Lerum att ha sin arbetsplats närmare hemmet.



Utdrag ur Lerums Framtidsplan



Utdrag ur ÖP 05 Partille

## Fördjupad översiktsplan för Jonsered

En fördjupning av Partilles översiktsplan för Jonsered antogs av kommunfullmäktige 2002. Denna visar hur riksintresset för kulturmiljövården kan utgöra utgångspunkten för samhällets framtid. Planen ger rekommendationer för hur Jonsered i en varsam takt kan utvecklas utan att de unika kvalitéerna förvanskas.

Med pendeltågsstationen har Jonseredes attraktivitet som bostads- och verksamhetslokalisering stärkts samtidigt som det finns brist på utrymme för ny bebyggelse. Jonsered har en ovanligt bred servicestruktur med allt från kyrka, skola och förskola till butiker och föreningslokaler. Ett vikande befolkningsunderlag riskerar dock att på sikt utarma servicen. Planen pekar även på en brist på större bostäder och problem som genereras av tunga transporter till samhällets transportintensiva verksamheter. Genom en prioritering av personalintensiva tjänsteorienterade verksamheter och ett tillskott av bostäder föreslår planen en förstärkning av Jonsered som attraktivt stationssamhälle längs västra stambanan.

## Pågående planering

### Tvärförbindelse mellan Väg 40 och E20

Det saknas idag en förbindelse av tillräckligt hög standard mellan Väg 40 och E20 på sträckan mellan Alingsås och Göteborg. Idag går stor del av den regionala tvärtrafiken mellan E20 och Väg 40 via Göteborg. Viss trafik förekommer även på Härskogsvägen och Landvettervägen.

Det är angeläget att en tvärförbindelse tillkommer som tillgodoser ett regionalt kommunikationsbehov som sammanlänkare av Göteborgsregionens östra delar och därigenom avlasta de inre delarna av regionen.

Detta gäller i synnerhet godstrafik som kommer österifrån och är på väg mot Göteborgs hamnar, vidare söderut på E6 eller mot Landvetter flygplats.

En trafikanalys för en förbindelseväg mellan E20 och Väg 40 som utredde olika sträckningar togs fram 1996. Trafikverket har under 2008 inlett en förstudie för en vägförbindelse som består av två delar. Dels en förstärkning av Landvettervägen och dels en ny väg mellan Åsterbo och Jeriko med nyanlagda trafikplatser vid Jeriko och Åsterbo. Härryda kommun driver detaljplanarbete för att påskynda genomförandet av Slambymotet som ska förbinda tvärförbindelsen med Väg 40.

## 7. MKB

### Allmänt

I enlighet med plan- och bygglagen skall översiktsplaneringen omfatta en beskrivning av de mest betydande miljöeffekter som planförslagets förändringar genererar.

Exploatering av Jerikoområdet kommer att innebära såväl negativa som positiva konsekvenser för miljön. De negativa konsekvenserna av ändrad markanvändning och för dagens användning av området behöver vägas mot de positiva konsekvenserna av ökade möjligheter till lokala arbetsplatser, nya bostäder i anslutning till Jonsered samt förbättrade förutsättningar för ökad användning av kollektivtrafiken.

Då en översiktsplan enbart i begränsad omfattning lägger fast områdets och bebyggelsens utformning och funktion blir bedömningarna med nödvändighet grova. Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) syftar till att översiktligt beskriva miljöeffekterna av den förändring av markanvändningen som planförslaget medför. Mer detaljerade miljökonsekvensbeskrivningar förutsätts göras i framtida detaljplanering.

MKB:n baseras på inventeringar och beskrivningar av planområdets värden och förutsättningar avseende landskapsbild, flora, fauna, speciellt känsliga områden samt kulturmiljöintressen. Då planen gör ett intrång i omkringliggande riksintressen omfattar MKB:n även en beskrivning om hur värdet i riksintressena tillgodoses eller kompenseras.

Miljökonsekvensbeskrivningens bedömning av planförslaget jämförs med ett nollalternativ som innebär oförändrad markanvändning i planområdet.

### Behovsbedömning

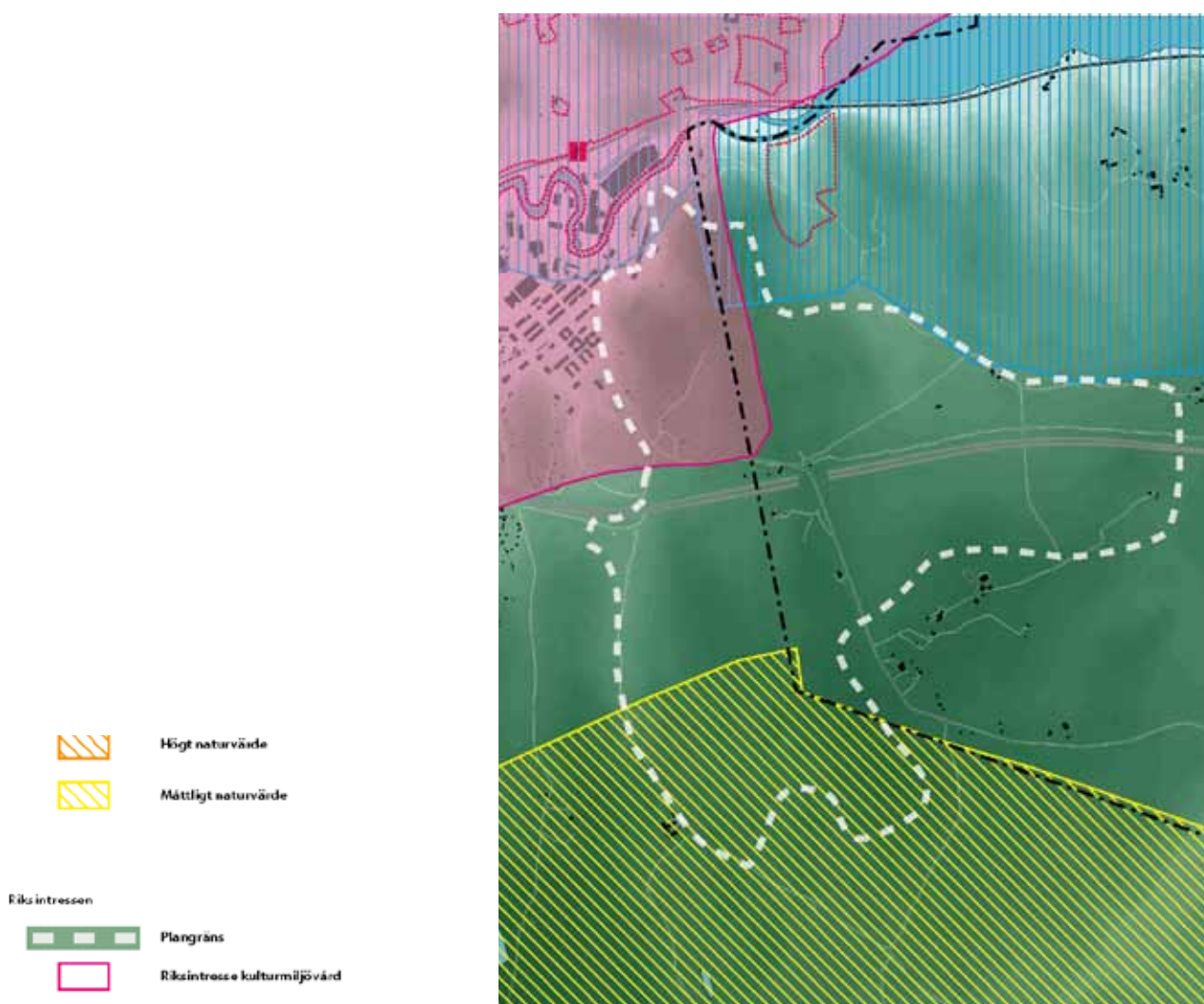
I planarbetets inledning genomfördes en behovsbedömning i samråd med Länsstyrelsen. I behovsbedömningen gjordes ett antagande om vilka miljöeffekter som bedömdes lämpliga att beskriva. Behovsbedömningens miljöaspekter sammanfattas nedan:

- Trafik (alstring av exploatering)
- Buller- och vibrationsstörningar från trafik
- Luftföroreningar
- Olycksrisk (farligt gods)
- Naturmiljö och friluftsliv
- Dagvattenhantering
- Landskapsbild och kulturvärden

Behovsbedömningen redovisas i sin helhet i kapitel 9.

I samrådsskedet gjordes en preliminär MKB i syfte att genom samrådssvaren ringa in vilka miljöeffekter som behövde en djupare belysning. Med ledning av samrådssvaren har fördjupade studier av konsekvenser för naturvärden, kulturvärden (i synnerhet Jonsered) samt möjligheter till ökad kollektivtrafikanvändning av planerade bostäder genomförts.

Under planarbetet har en förstudie för en ny tvärled mellan E20 och Väg 40 genomförts. Förstudiens konsekvensbeskrivning är i detta tidiga skede nödvändigtvis grov och i denna plan konsekvensbeskrivs tvärleden enbart resonansmässigt avseende exempelvis barriärverkan och påverkan på landskapsbild. Mer fördjupade konsekvensbeskrivningar avseende buller och luftföroreningar och andra effekter som resultat av ökad biltrafik förutsätts att genomföras i samband med kommande detaljplaner och vägutredning.



*Riksintressen och natura 2000-områden. Utöver markerade områden utgör E20 och västra stambanan riksintresse för kommunikationer.*

## Etappindelning

Planens olika delar har stora skillnader för genomförande där bostadsområdena är beroende av koppling till Jonsered och tågtrafik medan verksamhetsområdet är beroende av en koppling till motorvägen och till en möjlig framtida motorvägsbuss. Verksamhetsområdet är dessutom på olika sätt påverkat av tvärledsprojektet. Planen konsekvensbeskrivs därför i förhållande till två möjliga etapper:

### Etapp 1:

Enbart utbyggnad av bostäder i områdets norra del samt utbyggnad av kollektivtrafik i form av buss eller linbana för en förbättrad kontakt med Jonsered station.

### Etapp 2:

Etappen omfattar verksamhetsområden runt ett nytt motorvägs-mot. I planen finns två alternativa motlägen med delvis olika förutsättningar för områdets utbredning. Konsekvenserna för verksamhetsområdet beskrivs som två olika scenarier avseende skillnaden för motets placering. I denna etapp förutsätts att tillgänglighet till verksamhetsområdet helt sker genom ett lokalt vägnät. Tvärleden dragning inom planområdet konsekvensbeskrivs resonansmässigt på grundval av förstudiens antagande om effekter. Två möjliga dragningar genom planområdet beskrivs.

## Landskapsbild och kulturmiljö

Med landskapsbild avses det visuella intrycket av området. Det som beskrivs är bl.a. landskapskaraktär, rumslighet, skala, struktur, gränser och utblickar. I landskapet kan man även avläsa den historiska utvecklingen, där framförallt människans verksamheter har påverkat och omdanat sin omgivning. En kulturmiljö kan vara värdefull ur många olika aspekter. Det finns tre kriterier att utgå från när det gäller att beskriva värdet för kulturmiljö; kunskaps-, upplevelse- och bruksvärdet. Basen utgörs av kunskapsvärdet som man får ur de objekt och miljöer som är bevarade. Upplevelsevärdet varierar beroende vem som upplever och är iakttagare. Bruksvärdet definieras av att våra kulturmiljöer, hus och åkrar samt vägar används idag.

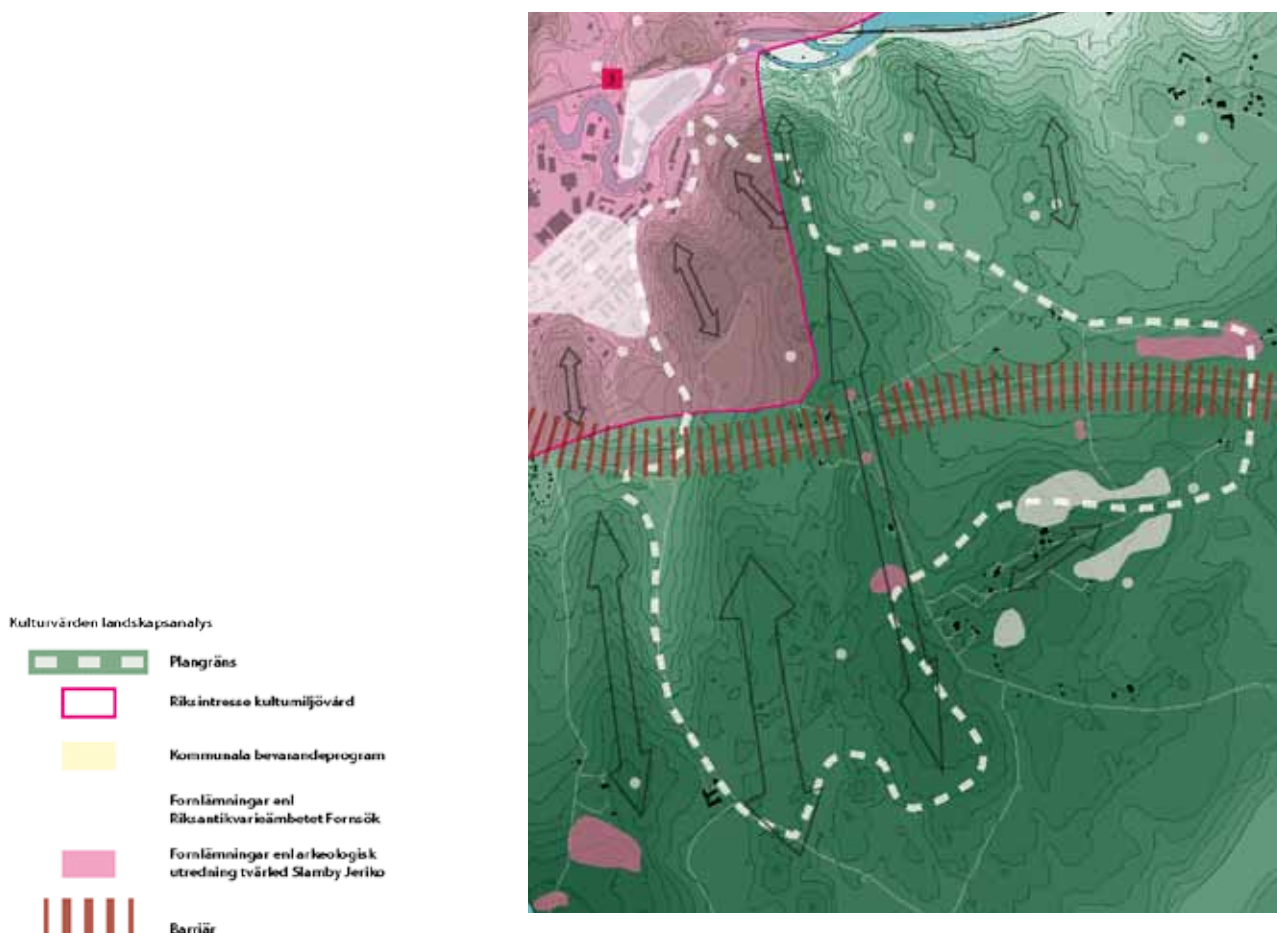
Planområdet utgörs huvudsakligen av skogsbeklädda nordsydliga bergsrygggar som formats av inlandsisen. Drumliner och stora klippblock är tydliga spår av inlandsisen. Själva planområdet har, med undantag för några fornlämningar, ett relativt lågt kulturhistoriskt värde. Det präglas huvudsakligen av modernt skogsbruk med stora inslag av tall och gran och relativt stora delar med föryngringsytor och hyggen.

Området kantas dock av kulturhistoriskt intresanta helhetsmiljöer med höga kulturvärden och karakteristiska landskap som visar att området bebotts och brukats av människor under lång tid. Fornlämningarna inom planområdet har ett troligt samband med boplatser i omgivningen.

Mot norr och nordost finns herrgårdsslandskapet på Aspens sydslänter. Inbäddade i ädellövskogen i branterna ner mot Aspen ligger större villor från förra sekelskiftet. Mot öster och söder i Götebo och Svenkebo finns gamla kulturmarker med spår av det agrara bysamhällets odlingslandskap. I synnerhet runt Svenkebo med anor tillbaka till 1500-talet finns stora kulturhistoriska värden. Även Råhult, sydväst om planområdet, har ett kulturhistoriskt värde med förekomst av flera fornminnen. Råhult har troligen varit bebott redan under stenåldern.

Mot nordväst gränsar området mot Jonsered, en samlad kulturmiljö som utgör ett riksintresse för kulturmiljövården.

Två tidigare registrerade fornminnen ligger inom planområdet. Norr om motorvägen finns en Hällkista och i den södra delen ligger den sk. Klåvsten, ett klivet ca 5 m hög flyttblock, som utgör gränsmarkering mellan Lerum och Partille. I samband med Förstudie för tvärleden har en arkeologisk utredning genomförts (Ur väst 2010:8) Denna kompletterar den 1994 genomförda undersökning som tidigare identifierat 6 fornminnen i anslutning till planområdet med ett antal nya objekt som vid kommande exploatering kommer att kräva arkeologisk förundersökning. Den nya utredningen har även konstaterat förekomst av flera stensättningar och odlingsrösen som behöver beaktas i kommande planering. Objekten förutsätts kräva arkeologisk förundersökning i samband med fortsatt planering.



## Miljökonsekvenser

### Allmänt:

Landskapsbilden kommer i allmänhet att påverkas i hög grad av planförslaget. Påverkan är dock olika för planförslagets olika etapper. Kulturvärdena i de nordöstliga branterna mot Aspen samt riksintresset för kulturmiljö på Gullringsbo och Stålebo påverkas med tanke på avståndet till planområdet endast i marginal omfattning.

Mot Jonsered kommer föreslagen bostadsbebyggelse i norr att ha stor påverkan på landskapsbilden och mot öster och söder påverkar verksamheter, motorvägs- och tvärled landskapsbild och kulturvärden i Götebo, Svenkebo och om tvärleden byggs även Råhult. Fornminnen inom planområdet påverkas och behöver beaktas i fortsatt planering. Efter samråd med Bohusläns museum har en strategi för att kunna möta både bevarande- och utvecklingsintressen i Jonsered utarbetats.

### Etapp 1:

Nya bostadsområden och utbyggd kollektivtrafik i nära anslutning till Jonsered innebär stora förändringar som påverkar Riksintresset för kulturmiljö. Vid en utbyggnad av bostäder på branten av höjdryggen i anslutning till Jonsered gamla samhälle bryts den gamla strukturen och nya element tillförs. Konsekvenserna utifrån de visuella aspekterna är en ny vy för de som rör sig utmed befintliga vägar och utmed Sävån, i dalgången. Förslaget kan innebära en variation i karaktären på höjdryggen, där den befintliga trädridåns grönska bryts upp och delar av bebyggelsen skymtar. Upplevelsen varierar även under dygnet, främst med tanke på hur belysningen från bostadsområdet sprids i omgivningarna. Förändringen kan av många upplevas som ett positivt tillskott till en befintlig miljö.

Utifrån kulturvärden berörs inte några i dag kända fornlämningsobjekt, däremot sker en förändring av helhetsbilden utifrån upplevelsevärdet. Beroende på hur kopplingarna mellan det gamla och nya utformas, avseende samband och gestaltning påverkas helhetsmiljön. Behovet av god kontakt mellan de nya bostäderna och Jonsered kommer dock kräva förändringar i branterna mellan områdena vilket ställer stora krav på höga gestaltningssmål.

Att i en komplex miljö som Jonsered bebyggelse utgör, planera för nya intrång är en utmaning. I det fortsatta arbetet ska en värdering av Jonsered kärnvärden göras samt gestaltungsprogram tas fram där riktlinjer och effekter för den gamla bebyggelsen tydligt beskrivs. I synnerhet den föreslagna linbanan men även andra ingrepp för att öka kontakten mellan det nya och den befintliga bebyggelsen behöver studeras för att säkra omistliga kulturvärden.



*Flygbild över Jonsered med sjön Aspen i bakgrunden.*



*Jonsered kyrka*



*'Klovstenen' är ett flyttblock som ligger på kommungränsen i områdets södra del.*



## Ettapp 2

Det skogsbeklädda och kuperade landskapet mellan Hulan i Lerum och Jonsedsmotet i Partille har traditionellt setts som gränsen mellan det tätare delarna av Göteborgsregionen och det glesare omlandet. I rapporten "Göteborgsregionens infarter, Designprogram" (Vägverket region väst 2002) ses Jerikotunneln som en tydlig port som signalerar inträdet in mot staden och de glesare delarna väster om tunneln betecknas i designprogrammet som landsbygdskaraktär.

En exploatering av verksamhetsområdet i linje med planens intentioner kommer att innebära stora förändringar av landskapsbilden. Att etablera ett nytt verksamhetsområde runt Jerikotunneln kommer att förändra sammanhanget mellan de olika kulturhistoriska miljöerna. Skogsmarken på höjderna kommer att ersättas med vägar, banker och relativt storskalig bebyggelse vilket kommer att ändra helhetsbilden.

Betydelsen av det tydliga landmärket som tunneln idag utgör kommer att förändras vilket ställer krav på hur verksamhetsområdet annonserar sig mot motorvägen och hur trafikplatsen utformas. Motorvägsmotets och tvärledens placering och utformning kommer att ha stor inverkan på landskapsbilden. Med ett nytt motorvägsmot öster om tunneln förändras dagens situation med tunneln huvudsakligen omgiven av orörd skog, både i öster och väster, kraftigt.

Delar av Götebo kommer i visulla avseenden att påverkas i hög grad där både verksamhetsområde och motorvägsmotet gör ett betydande intrång norr om motorvägen i planområdets östra del. Landskapet vid Götebo förändras helt i och med ett nytt vägmot med verksamheter i direkt anslutning. Från att vara en dalgång med halvöppet landskap, små strukturer och varierad karaktär, ger utbyggnaden ett storskaligt väglandskap med en homogen bebyggelsestruktur, som ett verksamhetsområde så ofta ger. Här är det viktigt att se över gränser för en grönstruktur, vilket i ett långsiktigt perspektiv kan avskärma och förankra den nya bebyggelsen i landskapet.

Även Svenkebo kommer att påverkas av det nya verksamhetsområdet. Mot norr och väster kommer det att gränsa mot verksamhetsområden och landskapet kommer att förändras.

För Svenkebo, som utgör en helhetsmiljö med kulturmarker som visserligen har börjat växa igen, innebär utbyggnad av verksamheter och tvärled en stor visuell förändring även långsiktigt samt en negativ konsekvens för upplevelsen av miljön. I dessa kulturmarker utgör storskaliga byggnader och infrastruktur en främmande karaktär och struktur. Svenkebo påverkas i olika grad beroende på tvärledens dragning. Antingen ligger leden mellan verksamheterna och befintlig bebyggelse vilket innebär stor påverkan på kulturvärdet eller i ett västligt läge utan påverkan på Svenkebo. Även Klåvstenen riskerar att påverkas beroende på tvärledens läge inom korridoren.

## Avväganden och åtgärder: kulturvärden och landskapsbild

Förändringen i landskapsbilden, i stora drag, är en konsekvens av den växande stadsregionen som innebär att markområden i anslutning till redan utbyggd infrastruktur ges ny användning. Att gränsen mellan staden och dess omland förflyttas österut är alltså en utveckling i linje med den växande storstadsregionens strategiska planering. Introduktionen av nya bostäder, verksamheter och infrastruktur behöver dock inte stå i total konflikt med befintliga kulturvärden utan kan genom medveten planering skapa nya sammanhang där befintliga kulturvärden blir ett värdefullt inslag i ett nytt stadslandskap.

Bebyggelse och infrastruktur mot Jonsered, som har de högsta kulturvärdena, behöver medvetet styras så att omistliga kulturvärden inte går förlorade. En platsanalys och en vision om Jonsered's framtida utveckling är viktiga planverktyg för att förtydliga kulturvärdet. För att studera olika utvecklingsmöjligheter kan exempelvis en idéinriktad arkitekttävling som handlar om att studera bostadbebyggelse i brant terräng med beaktande av kulturvärden vara ett sätt att lösa konflikterna mellan utvecklings- och bevarandebestånden.

Områdets fornlämningar behöver utredas och skyddas enligt Riksantikvarieämbetets rekommendationer. Både Klåvsten och Hällkistan föreslås att skyddas. Genom att spara naturmarken och anpassa den omgivande bebyggelsen runt de två fornminnen kan området's historiska spår bli ett tillskott i den framtida bostads- och verksamhetsmiljön. De mindre betydelsefulla objekten bör bli föremål för arkeologisk förundersökning innan exploatering.

Områdets gränser mot omgivningen behöver ges en medveten behandling. I planeringen är det därför viktigt att hitta en gräns mellan nytt och befintlig och utforma/anpassa gränsen utifrån landskapets naturliga former och nivåer. På vissa ställen, som mot Svenkebo, gäller det att hålla landskapet öppet och inte lämna zoner som växer igen med en tät vegetation. Mot andra som Götebo är det tvärtom en fördel att behålla döljande träddrägar.

För att mildra den visuella påverkan på Svenkebo föreslås att befintlig granskog norr om Svenkebo bevaras och att ett respektavstånd mot verksamheterna väster om Herkeshultsvägen utformas med hänsyn till Svenkebo. Om möjligt bör verksamhetsområdet ligga så lågt att den inte syns från Svenkebo. Terrängen kan modelleras så att verksamhetsområdet döljs. Ett respektavstånd väster om Härkeshultsvägen minskar påverkan på Svenkebo.

Beroende på motorvägsnätets och tvärledens slutliga läge och lösning kommer påverkan på omgivande kulturmiljöer att variera. I bägge fall påverkas Götebo men med ett östligt motorvägsnät och en sydlig tvärled förskjuts dock verksamhetsområdets gräns österut och söderut vilket ger en större påverkan på både Götebo och Svenkebo.



*Jonsered's framväxt 1840-1900*



*1900-1950*



*1970-*

I samband med kommande planering av motorvägsnot och tvärled bör helhetsupplevelsen av verksamheter och mot/tvärled studeras ur landskapsbildsaspekter. Konsekvensbedömning avseende påverkan på kulturvärdena i Götebo, Svenkebo och Råhult är dock svår att göra när vare sig motet eller tvärledens läge och utformning bestämts. Detta förutsätts göras i samband med fortsatt vägutredning och detaljplanering.

## Naturvärden

Utgångspunkten för planarbetet är att området innanför planavgränsningen huvudsakligen saknar naturvärden av överordnad betydelse men att det även finns mindre inslag med lokala värden samt att det i planområdets omgivning finns inslag med höga och unika värden som behöver beaktas och konsekvensbedömas. I linje med planens miljöambitioner har en inventering av naturvärden inom planområdet och i dess anslutning genomförts av Naturcentrum AB. (Naturvärdesinventering Jonsered Jeriko , 2010-09-27)

Inventeringen bekräftar utgångspunkten att planområdet huvudsakligen består av relativt vanligt förekommande naturtyper med begränsade naturvärden. Dock har inventeringen även identifierat platser inom planområdet med naturvärden som behöver beaktas i planarbetet samt i tidigare planarbete oidentifierade områden med unika naturvärden norr om planområdet.

Innanför plangränsen består området av högt liggande, starkt kuperad skogsmark av olika ålder och typ. Huvudsakligen består området av talldominerad blandskog som är typiskt för regionen. Relativt stora partier består av ung granplantering och föryngringsytor men det finns även områden med storvuxen, relativt gles granskog. Planområdet omfattar även i mindre omfattning såväl hed som ängsmark samt näringsfattig mark av sumptyp. Skogen består huvudsakligen vid sidan om tall och gran även av björk och buskvegetationen av pors, björk, gran, tall, en och brakved med ett fältskikt av ljung och blåbär.

Områden med lokala naturvärden inom planområdet finns i områdets norra branter mot Jonsered, norr om E 20 i öster, norr om Svenkebo, samt i våtmarksområden i planområdets södra del. En mindre sumpmark med några ädellövträd finns även i områdets norra del. Unika naturvärden finns i ädellövskogen i ravinen ner mot Aspen nordväst om planområdet. Detta område är betecknat som Natura 2000 Götebo. Höga naturvärden utanför planområdet finns även norr och öster om Svenkebo.

Kartan Naturvärdesinventering redovisar en sammanställning av områden med inventerade naturvärden i en tregradig skala från unika värden (rött), höga naturvärden (orange) samt naturvärden (gult).

En jämförelse av gränserna för riksintresse för naturvården samt lövskogsinventering med identifierade naturvärden enligt inventeringskarta visar på en dålig överensstämmelse mellan lövskogsinventeringens och riksintresseområdets gräns och förekomsten av reella värden. Däremot är de gränser som finns i skogstyrelsens skogsvårdsavtal överensstämmande med identifierande värden.



Naturvärdesinventering, (Naturcentrum, 2010-09-27)

## Naturvårdsavtal

Planområdet omfattar inga områden med naturvårdsavtal.

## Objekt med generellt biotopskydd

Planområdet omfattar inga objekt med generellt biotopskydd som dock finns i Svenkebo och i diken vid odlingsmark öster om planområdet

## Miljökonsekvenser avseende naturvärden

Inom planområdet kommer naturmarken till största delen att tas i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Detta innebär med nödvändighet påverkan på naturvärden. Dessa är enligt inventeringen uteslutande av lokalt värde. Generellt innebär planen att höga eller unika naturvärden inte påverkas men att områden med den lägsta gradens naturvärden enligt naturcentrums inventering tas i anspråk för exploatering.

### Ettapp 1:

För att skapa kontakt mellan den nya bostadsbebyggelsen och Jonsered kommer branterna i områdets nordvästra del att påverkas. På grund av den kraftigt kuperade terrängen är ingrepp i terrängen svåra att undvika. Bostadsbebyggelse i områdets norra halva gör ett visst intrång i område nr 10 samt helt i område 11.

Konsekvenserna för den blockrika branten (område nr 10) med inslag av ädellövträd är att stora delar av naturkaraktären försvinner. Det sammanhängande värdet av grönstråket går förlorat i områdets västra del. Konsekvenserna när en naturmiljö förändras är att befintliga arter försvinner både kort- och långsiktigt och nya biotoper tillkommer. De stora uppväxta träden kan dock ge mycket fina natur- och landskapsvärden i ett nytt bostadsområde.

Möjligheten att spara ut mindre dungar av bland annat ädellövträd ger möjlighet för insekter och intressant flora att fortleva. Träden berikar även boendemiljön genom att ge ett bra mikroklimat, tar upp luftföroreningar, ger vind- och solskydd samt dämpar insyn mellan huskropparna.

Eftersom området har ett måttligt värde i utförd naturinventering görs bedömningen att konsekvenserna långsiktigt blir små för naturmiljön. Detta med tanke på att hela naturområdet som sträcker sig ner till Aspen och som delvis ingår i ett Natura 2000 område, sparas.

### Ettapp 2:

#### Centralt motorvägsområde

Verksamhetsområdet kommer till stora delar att planeras i en naturmark, blandskog i olika stadier av tillväxt. Terrängen är kuperad och på den södra höjdryggen i det aktuella utbyggnadsområdet finns ett kalhygge, vilket ingår i riksintresse för friluftsliv. Här finns även en myrmark, (område 1) vilken starkt påverkas av verksamhetsutbyggnaden. Utifrån planerna kommer marken att dräneras och biotopen att försvinna helt, konsekvensen blir påtaglig för helhetsvärdet men inga signalarter eller småbiotoper påverkas.

Lövskogsområdet nordväst om Svenkebo (område 2) utgör en stor sammanhängande lokal med väl utvecklat buskskikt

och beståndet är varierat med olika lövträd. Verksamhetsområdet kommer att splittra upp stora delar av helhetsmiljön. Konsekvenserna bedöms dock som måttliga då inga skyddsvärda arter förekommer. I planeringen är det värdefullt om hänsyn tas till befintliga bestånd som kan bevaras, möjlighet ges då till att arterna fortlever och karaktären kan behållas. De hydrologiska förutsättningarna är goda för en byggnation som inte påverkar markens beskaffenheter och därigenom lövskogsbeståndet.

På den norra sidan av väg E20, området vid Götebo, försvinner en lövskog som delvis betas. I den östra delen övergår lövskogen till en sumpskog. Inga signalarter har hittats i området och eftersom lövskogen är likåldrig så bedöms konsekvenserna lokalt som små för den biologiska mångfalden.

#### Östligt motorvägsbot

Vid en lokalisering av vägbot i öster kommer känsliga och höga naturvärden att påverkas (område 6). Översilningsmarker med fuktig blandskog som innehåller en rik flora, på båda sidor om befintlig väg E20, kommer till stora delar att försvinna. Den fuktiga marken är känslig för hydrologiska förändringar och konsekvensen blir stor för den utpekade biotopen.

Områdets södra del som gränsar till Svenkebos kulturmarker bör skyddas, för att bevara karaktären i området som det väl utvecklade buskskiktet av hassel ger samt för att gynna den värdefulla floran som här utgörs av flera signalarter. Tvärledens och motorvägsbotens placering kan i detta sammanhang bli alternativskiljande.

### Avväganden och åtgärder: naturvärden

Planområdets gräns har anpassats för att undvika påverkan på unika eller höga naturvärden vilket innebär att ett visst intrång görs i gränsen för riksintresset för naturvård men inventeringen har visat att intrånget inte omfattar reella naturvärden. Intrånget i riksintresset är marginellt och motiveras av topografin. Plangränsen har anpassats för att kunna möjliggöra en bebyggelse som väl inpassas i topografin. Riksintressegränsen följer en mer teoretisk logik och skulle upplevas onaturlig som bebyggelsegräns.

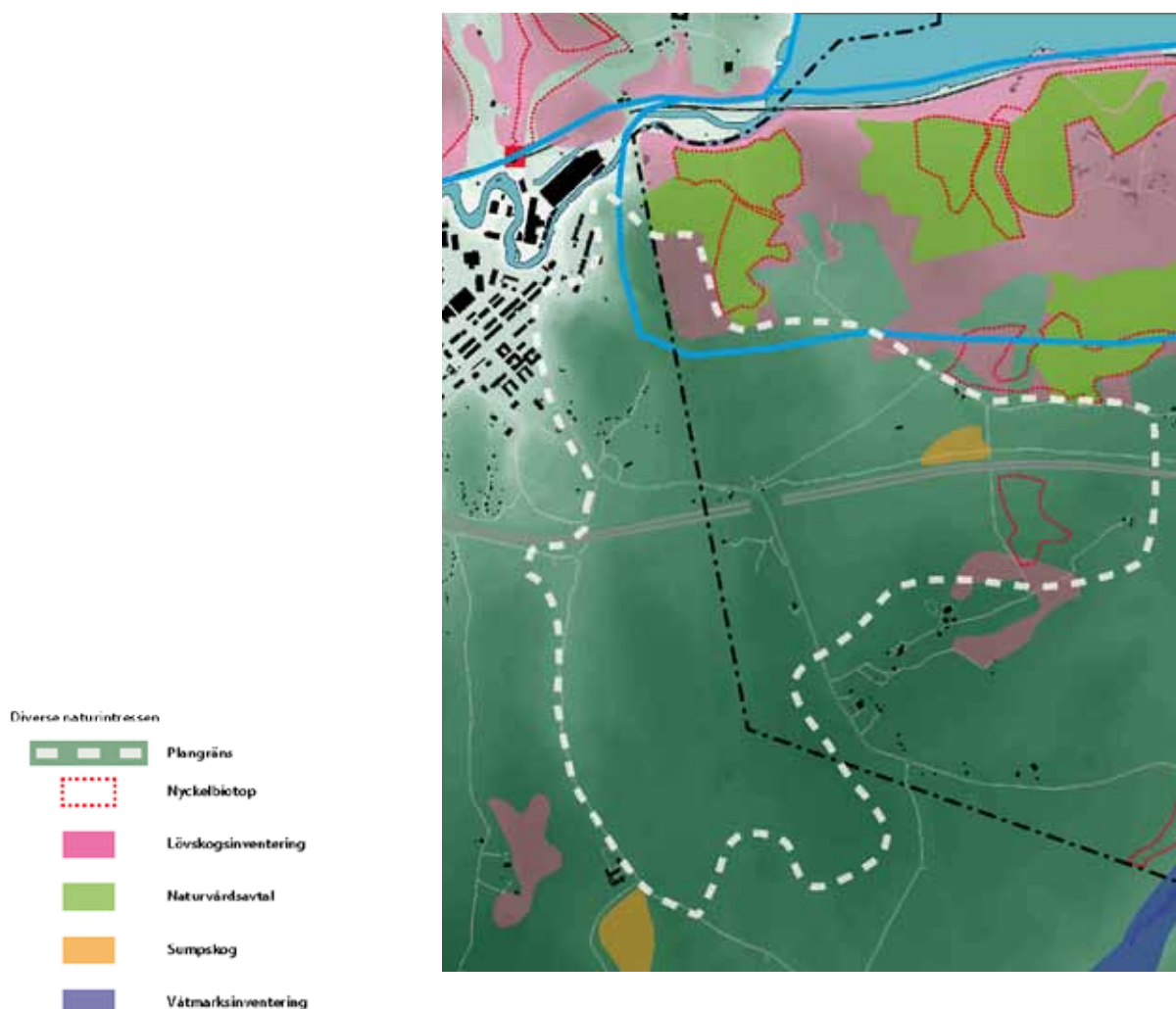
Ett lämpligt behörighetsavstånd och åtgärder för dagvattenhanteringen för att säkerställa att Natura 2000 värdena i Götebo och Sävån inte påverkas behövs tillgodoses i kommande detaljplanering.

Branterna mot Jonsered kommer att få inslag av bebyggelse, trappor och gångvägar. I likhet med kulturvärden behöver gestaltning av denna gränzon styras och studeras för att skapa en bebyggelse som med varsamhet sammanfogas med den karaktärsstarka lövskogen.

Genom styrning av kommande detaljplaner med exempelvis gestaltungsprogram kan befintliga naturvärden tillsammans med nyplantering och ordnande av parkmark bli en identitetsskapande grön ram för bostäderna. Genom omsorgsfull inplacering av byggnadsvolymer och precision i hur infrastrukturen dras fram kan naturvärden och topografi i högsta möjliga mån grad bevaras och utvecklas till en kvalitet för både boende och verksamma.

Även i verksamhetsområdet kan naturmarken i utvalda stråk behållas. Här kommer dock större tomter och större byggnadsvolymer att i högre grad skapa kontraster mellan natur och bebyggelse. De markerade skogsbeklädda sluttningarna som ligger mellan områdets naturliga plataer bör därför bevaras för att ge området gröna kvalitéer och i viss mån behålla dagens skogskaraktär som ett inslag i verksamhetsområdet.

I likhet med påverkan på kulturvärden behöver konsekvenser för naturvärden med avseende på verksamhetsområdets utbredning mot öster samt motorvägsmotets och tvärledens läge konsekvensbeskrivas noggrannare i kommande vägutredning för tvärleden.



## Friluftsliv, vilt och passager

### Riksintresse för friluftsliv

Dagens användning av området omfattar vid sidan om skogsbruk av olika rekreationsintressen som skogspromenader, jakt, svamp- och bärplockning mm. Området är kopplat till stora orörda naturområden söder om E20. Här finns stora möjligheter till mer extensivt friluftsliv som orientering, ridning, hundsport, skidåkning, kanoting, fiske, bad mm.

En del av planområdets södra del ligger inom gränsen för riksintresset för friluftslivet (Härskogen FO 13 och FP 10). Riksintresseområdet är relativt stort (4300 ha) och är vid sidan om friluftslivets en viktig del av regionens grönstruktur med funktion som spridningszon för djurlivet.

Bohusleden som är en vandringsled mellan Mölndal i söder och Strömstad i norr passerar genom det planerade verksamhetsområdet. Bohusleden utgör vid sidan om ovan nämnda aktiviteter ett viktigt värde i riksintresset för friluftsliv.

### Vilt och passager

Spårningstudier av älg och rådjur som genomförts under maj-november 2006 visar på att tunneltaket vid Jeriko fungerar mycket bra som viltpassage. Med cirka 56 älgpassager/år och 427 rådjurspassager/år ligger den i topp bland undersökta viltpassager. Kontakter med berörda jaktlag inom området bekräftar studiens resultat vilket pekar på att Jerikotunneln är viktig för att bibehålla klövviltets rörelsemönster mellan norra och södra sidan av E20. Uppgifter om viktiga ståndplatser för viltet inom och i nära anslutning till planområdet framfördes av Råhults jaktlag. Vissa ståndplatser har dock försämrats av det pågående bygget av Gryabtunneln mellan Partille och Lerum. Vid Härkeshultsvägen, söder om E20 finns viktiga ståndplatsområden. Troligen orsakat av förekomsten av hyggen vilket gynnar betesmöjligheterna för klövviltet - särskilt älg. I Jerikoområdet har älgstammen ökat något under senaste året medan rådjursstammen håller en stabil nivå. Öster om Jerikotunneln finns ytterligare en viltpassage i form av en mindre tunnel under motorvägen. Även denna har ingått i spårningsstudien. Resultatet visar på att den i nuläget har en funktion som viltpassage både för älg och för rådjur, dock inte i samma utsträckning som Jerikotunneln.

### Miljökonsekvenser

I den södra delen av planerat verksamhetsområde görs ett intrång riksintresse för friluftslivet. Mark tas i anspråk för bebyggelse, vilket krymper ytan för riksintresset. Med tanke på riksintresseområdets storlek är intrånget dock marginellt.

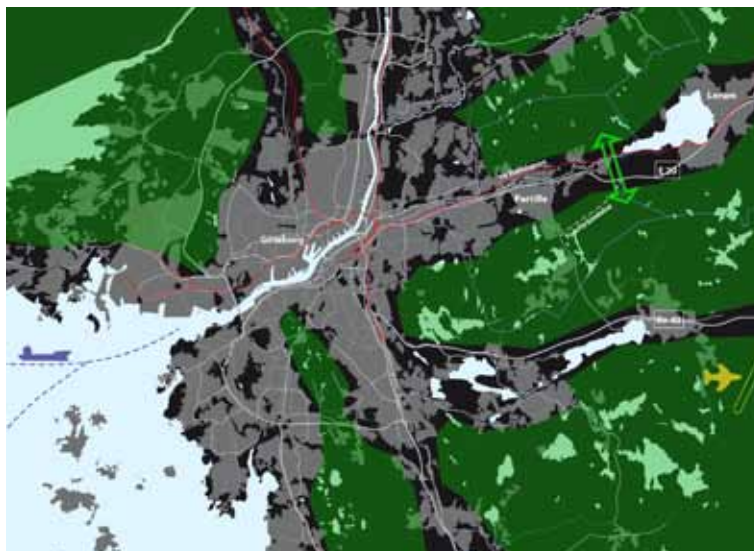


*Flygvy över Sävåns dalgång, mot väster*



*Jerikotunneln sedd från öster*





*Karta över regionens grönkilar. Den gröna pilen markerar behov att binda samman två grönkilar vid ett förverkligande av planen.*

I bedömningen av konsekvenser för friluftslivet vägs den lokala användning in och utifrån det perspektivet blir konsekvensen liten, då platsen till stora delar består av kalhygge och att bebyggelsen inte utgör någon försämrad tillgänglighet mellan målpunkter. Dock är det viktigt att se hur heltheltsmiljön för riksintresset påverkas långsiktigt. Varje litet intrång minskar värdet och detta ska vägas in i bedömningen.

Påverkan på områdets funktion som en viktig länk i det regionala grönstrukturen kommer att ha betydande konsekvenser för viltets rörelser mellan områden söder och norr om planområdet vilket på sikt riskerar att förhindra livskraftiga stammar av i synnerhet älg.

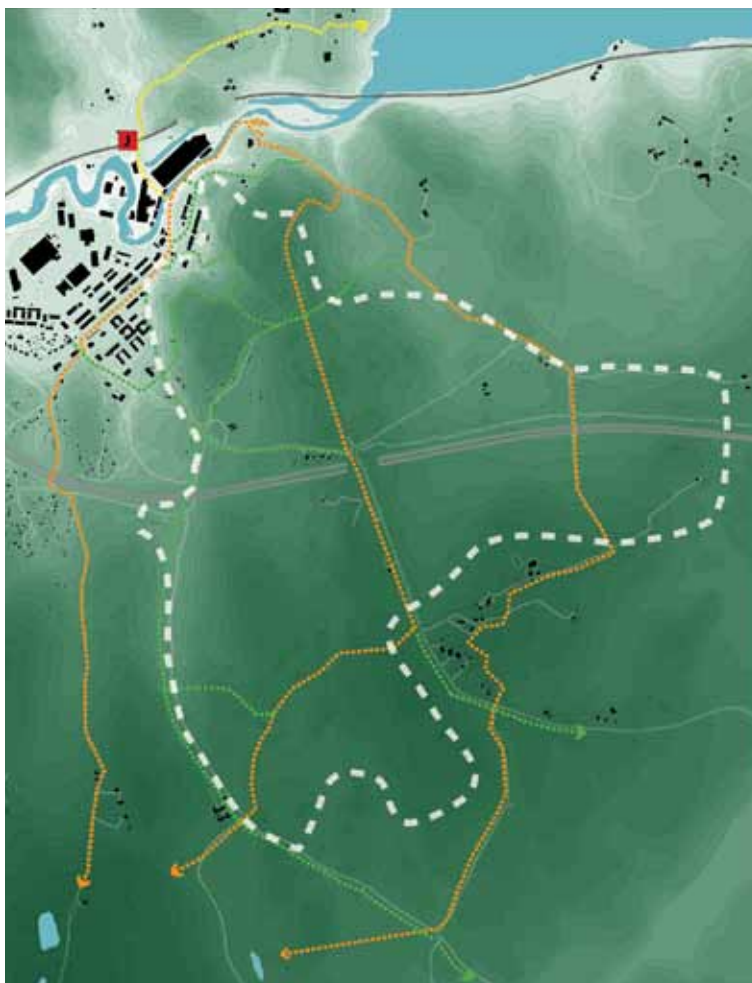
### **Avväganden och åtgärder: friluftsliv och viltpassager**

Vid ett genomförande av planens intentioner är bedömningen att Jerikotunnelns funktion som viltpassage kommer att försämras eller rentav upphöra. Även tvärleden kommer att ha en kraftig barriäreffekt för viltet. Man kan ifrågasätta det lämpliga i att leda in klövvilt i bebyggda områden och i anslutning till vägar inom området om man försöker bibehålla tunneltakets funktion som viltpassage.

En kompensation för den förlorade viltpassagen föreslås därför, i enlighet med Vägverkets rapport 2010:26 om grönstruktur, österut in på Lerumssidan, på säkert avstånd från ett nytt motorvägsbot och bebyggda områden.

Även Bohusleden föreslås flyttas till ett östligare läge, om möjligt samföräglad med en ny breddad viltpassage. Ett alternativ till ett östligt läge är att dra Bohusleden väster om planområdet via Amerikaområdet eller genom bostäder och verksamheter i en bred grönzon på toppen av områdets höjdrygg.

Även andra stråk som nyttjas av det rörliga friluftslivet behöver inventeras och ledas om genom eller runt området. Tillgängligheten till friluftsområdet föreslås utvecklas till en kvalité i Jerikoområdet.



## Vattenmiljöer

Planområdet ligger relativt högt (Ca +90 - +120 m enl. Göteborgs system) och flera ekologiskt känsliga områden ligger betydligt lägre vilket innebär att dagvattenavrinningen från planområdet behöver beaktas.

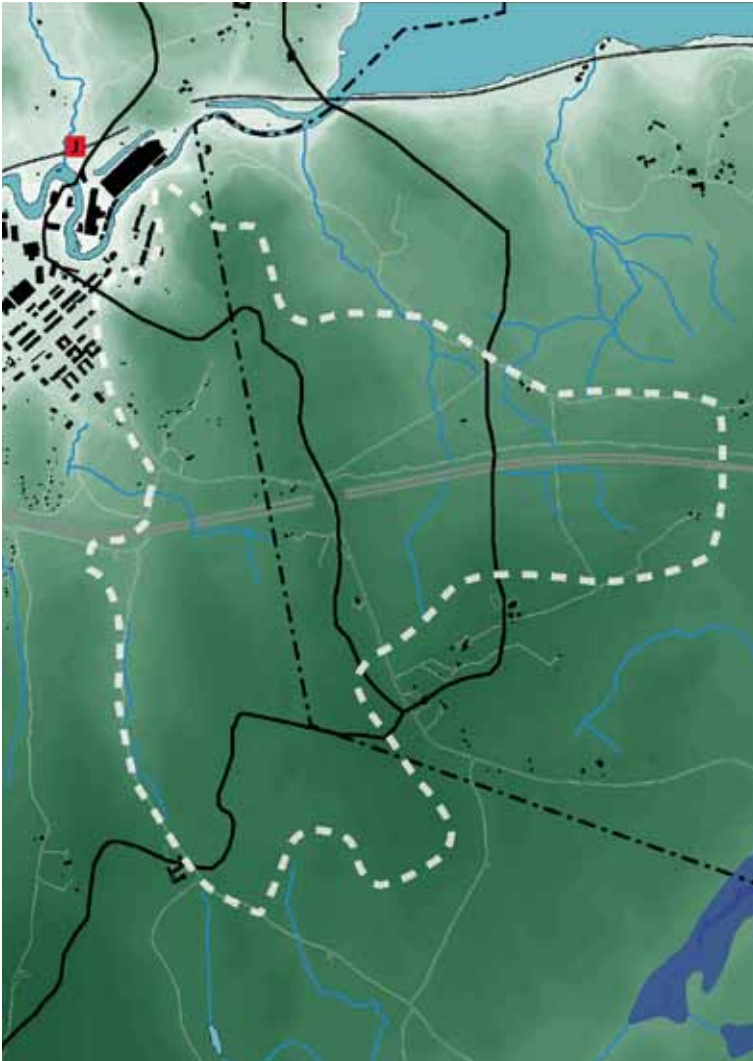
I norr avvattnas området mot Jonsered och mot Natura 2000 området Götebo. Naturvärdena behöver här skyddas mot förändringar eller förorening av tillrinnande vatten vilket kommer att ställa krav på hantering av dagvatten från bebyggelse och hårdgjorda ytor.

Söder om planområdet finns Torskbäcken/Svartåbäcken som räknas som ett artrikt och ekologiskt känsligt våtmarksområde som kan påverkas om avrinning och vattenkvalité i planområdets södra delar förändras. Torskabäcken har idag måttlig ekologisk status och behöver i enlighet med Miljökvalitetsnormerna uppgraderas till god status vilket ställer extra krav på att tillrinning till området inte ytterligare försämrar bäckens ekologiska status.

## Markavvattning

Utfyllnad av vattenområde kan bli aktuellt, där ny bebyggelse planeras på våtmark. En utfyllnad i ett vattenområde är inte att anse som markavvattning om syftet inte är att varaktigt skydda mot vatten, till exempel om en utfyllnad genomförs för att möjliggöra en byggnation utan att dränerande åtgärder utförs. Utfyllnaden utgör dock vattenverksamhet enligt 11 kap, 2§ MB, som kan vara tillståndspliktig om inte undantag enligt 11 kap. 12§ MB är tillämplig. Det vill säga när varken allmänna eller enskilda intressen skadas.

Om en varaktig förbättring av marken görs genom att påverka vattennivåer och utdränering av omgivande mark, anses detta som en markavvattning. För markavvattning gäller absolut tillståndsplikt.



*Delavrinningsområden*

## Miljökonsekvenser

### Etapp 1

För de hydrologiska förhållandena i den kuperade terrängen ger utbyggnad av de nya bostäderna i anslutning till Jonsered små effekter. En omfördelning av områdets ytvatten kommer att ske och den större andel hårdgjorda ytor som bildas ger en snabbare transport av vattenflödet. Detta kan dock avhjälpas genom lösningar som fördröjer och syresätter vattnet, på sin väg till recipienten Sävån och Aspen. En öppen dagvattenhantering är även ett tillskott i miljön som en ökad upplevelse för människor som rör sig i området. Nya vattenmiljöer skapas även för flora och faunan.

## Etapp 2

### Centralt motorvägsbot

En exploatering förändrar ytavrinningen, större mängder och snabbare vattenflöden ska tas omhand, eftersom nya verksamheter och ett motorvägsbot ger väsentligt större andel hårdgjorda ytor än i ett nollalternativ. En myrmark mellan Råhult och Svenkebo behöver grävas ur om ny bebyggelse anläggs. Här måste man i nästa skede avgöra huruvida åtgärden är tillståndspliktig eller ej.

Området avvattnings söderut går via Torskebäcken – Svartåbäcken och innan dagvattnet når systemet ska det renas och syresättas.

För ett nytt vägsbot kan en grundvattensänkning komma att ske, eftersom skärning anläggs för nya vägramper. Åtgärden kan vara tillståndspliktig men hur stor effekten blir för vattenförhållandena i området beror på markens beskaffenheter, hur tätt berget är och jordarten i området. Ingen bebyggelse finns idag i närheten vars brunnar skulle kunna påverkas. Bedömningen är att det blir en måttlig konsekvens för grundvattennivån lokalt och för hela området en liten konsekvens. För bebyggelsen vid Svenkebo måste en brunnsinventering genomföras, för att säkerställa vattnets status. Vattenmängden i området i stort behålls men omfördelas inom exploateringsområdet.

### Östligt motorvägsbot

För ett vägsbot längre österut blir effekterna på grundvattnet små, eftersom vägen och dess ramper går på bank. Däremot finns risk att en lövsumpskog vid Skatebacken påverkas genom urgrävning. Lokalen ligger strax norr om väg E20, öster om Jerikotunneln och även vattenströmningar till och från kan skäras av vid anläggandet av väg. Konsekvensen blir lokalt stor för biotopen, eftersom förutsättningarna förändras för den flora och fauna som idag finns där. Åtgärden kan även vara tillståndspliktig om en varaktig grundvattensänkning sker.

### Åtgärder

Områdets naturliga vattenflöden bör utgöra stommen till det framtida dagvattensystemet och stor hänsyn till vattenflöden bör vara vägledande för landskapsplaneringen. Ingen påverkan på Natura 2000 omr. Götebo eller Sävån får ske. Även avrinning söderut mot Torskebäcken skall beaktas så att bäckens ekologiska status inte förvärras.

## Risker, säkerhet och geoteknik

Vid en bedömning av risker i projektet kan man dela in nivån utifrån risker kontra skyddsobjekt. Med skyddsobjekt menas i det här fallet människors hälsa, grundvatten, ytvatten samt känsliga biotoper. Dessa kan påverkas negativt vid utsläpp av farliga ämnen till luft och områdets vattensystem.

Både E20 och i framtiden tvärleden kommer att vara primära transportleder för farligt gods vilket ställer krav på skyddsavstånd. Länsstyrelsen rekommenderar 150 meter som riskbedömningszon till primära leder för farligt gods.

Då Jerikoområdet huvudsakligen består av berg kan det finnas risk för markradon som ställer särskilda krav på byggnadsutformning för att garantera en radonsäker inomhusmiljö enligt miljömålen. Delar av området klassas som normalriskområde enligt kartering genomförd av Partille kommun 1989.

I risker vägs även eventuell skredproblematik in samt hur markens beskaffenheter tar hand om utsläpp av kemikalier. Organiskt material och finkorniga partiklar tar upp och binder föroreningar. Däremot är de grövre partiklarna, såsom sand och grus, genomsläppliga och transporter av t ex förorenat vatten når då snabbt recipient.

Byggnadstekniskt utgör det aktuella planområdet en bra grund. Terrängen består av ett höglänt och skogsklätt landskap med inslag av lägre belägna torvområden. Berg i dagen förekommer kring befintlig Jerikotunnel samt på höjdryggen i anslutning till Jonseredes samhälle. Bäckravinen i den nordvästra delen, vilken sluttar ner mot Sävån, utgörs av lera och stabiliteten är här mindre bra. Ett område strax söder om väg E20, öster om Jerikotunneln, utgörs av organiska jordar.

Planområdet ligger högt i terrängen, + 90 - +120 meter i Göteborgs höjdsystem så någon risk för översvämningar från de större vattendrag finns inte.

### Ettapp 1

Det planerade bostadsområdet i sig själv utgör ingen risk för människors hälsa, vattenmiljöer eller känsliga biotoper, eftersom ingen grundläggning krävs som innebär vattenavsänkningar eller användning av farliga ämnen. Den nya bebyggelsen alstrar heller inga ljudnivåer över riktvärde.

Markens beskaffenheter utgörs av berg och morän, vilket även utesluter problemen med skredrisk, men däremot ska radonnivån i området uppmärksammas. Åtgärder vidtas i byggnationen, som att minimera risker för dålig miljö i bostäder.

Det finns en risk att förorenat dagvatten från exploateringsområdet når känsliga och skyddsvärda ekologiska miljöer i planområdets avrinningsområden.

## Etapp 2

### Centralt motorvägsnot

Ett nytt motorvägsvägsnot ökar riskfaktorn i området och påverkar den planerade utbyggnaden av verksamheter på båda sidor om väg E20. Transporter av farligt gods på befintlig väg E20 utgör även en risk samt bullerstörningar från vägtrafiken. Konsekvenserna för verksamhetsområdet bedöms dock som små, eftersom man i planeringen lägger ett skyddsavstånd till vägen med tanke på bullerstörningar och farligt gods transporter. På sträckan där befintlig väg E20 går i skärning fungerar skärningen som skydd för verksamheterna.

Marken består i området till stora delar av morän med inslag av berg i dagen och skredrisken bedöms därför som liten. Undantaget är bäckravinen vid Götebo. Här finns lager av lera som kan ge upphov till glidytor vid belastning av området.

### Östligt motorvägsnot

Även i detta läge av ett nytt not öster om Jerikotunneln kan störningar och risker för verksamhetsområdet minimeras genom en skyddszon mellan trafik och bebyggelse. Det som skiljer ett västligt och ett östligt läge från varandra är att i det östliga krävs höga bankar för vägramper, vilket ger en större exponering av trafiken och spridning av bullerstörningar än för ett västligare not.

Ett nytt vägsnot med högt liggande vägramper innebär vid olycka med farligt gods, en ökad risk att ämnen snabbt når vattensystemet. Vid eventuell uppbyggnad av vägbankar ses belastningen över angående stabiliteten. Till största delen utgörs området av morän och berg, vilket ger en god stabilitet. Dock kan det lokalt kring bäckparti i anslutning till sumpskogen norr om väg E20, finnas fog för närmare geotekniska undersökningar i ett fortsatt arbete.

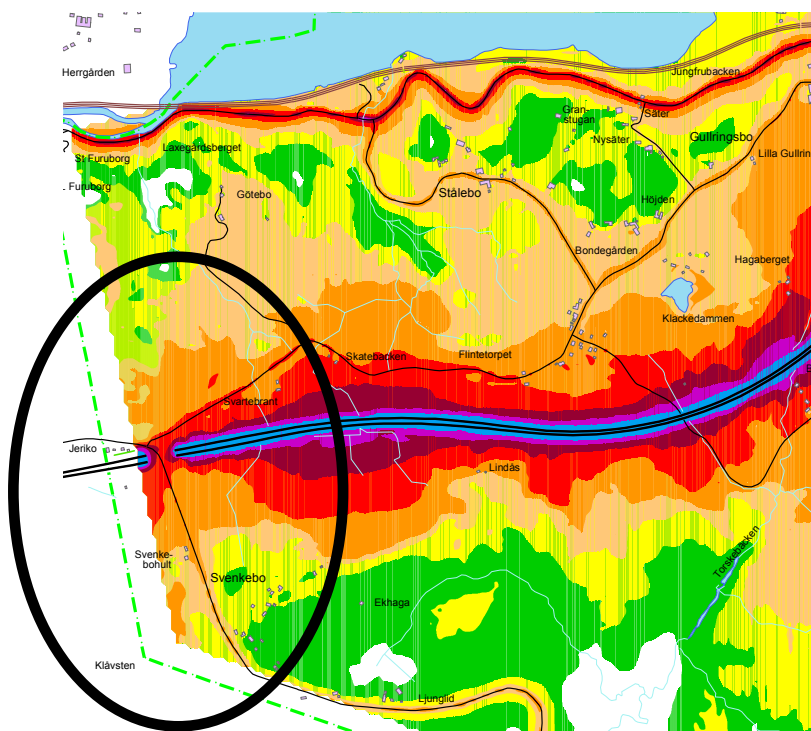
### Avväganden och åtgärder: risker och säkerhet

En riskbedömning för bostäder och kollektivtrafikanläggningar som ligger inom 150 meter från motorväg och tvärled kommer att genomföras vid kommande detaljplanering.

Hantering av dagvatten från gator och hustak utformas med över-silningsytor och synliga dagvattenstråk som fångar upp partiklar och renar vattnet i så stor utsträckning som möjligt. Stora hårdgjorda ytor, såsom parkeringar kan förses med oljeavskiljare så att negativa effekter för recipienten, i det här fallet Sävån och Torskabäcken, utesluts.

Risk för utsläpp i dagvattensystem från olyckor med farliga ämnen från trafik och verksamheter ökar i och med exploateringen. Risken för att eventuella utsläpp sprider sig till recipienten kan minimeras genom åtgärder, dels fördröjning av vatten samt filter och oljeavskiljare. På väg E20:s södra sida strax öster om Jerikotunneln finns ett område med organisk jord. Här kan det finnas möjlighet till anläggande av en naturlig rening, men närmare studier krävs i nästa skede.

I den fortsatta planeringen ska en närmare bedömning göras angående avstånd till och belastning av marken för Göteborgarvinens närområde.



*Med utgångspunkt i Lerums bullerkartläggning görs bedömningen att det finns goda förutsättningar att uppnå bra ljudmiljöer där det planeras nya bostäder. Nedan redovisas bullerutredning för sträckan i Lerums kommun för ekvivalenta bullernivåer prognostiserade för år 2020. (Planområdet inringat). Utredningen indikerar att Jerikotunneln och motorvägens placering i djupa bergskärningar dämpar ljudnivåerna på höjdryggen där bostäder planeras. Verksamhetsområdet som ligger närmare både motorväg och planerad tvärlod kommer dock att påverkas av buller och luftföroreningar vilket behöver beaktas och konsekvensbeskrivas i kommande planering.*



## Buller och luftkvalitet

Miljökvalitetsnormer är en lagstiftning som introducerades i Sverige i och med Miljöbalken. De gäller för utomhusluft och anger de nivåer som människor kan utsättas för utan fara för olägenheter av betydelse. I Luftguiden (Naturvårdsverket, 2006) finns ett antal förtydliganden av var miljökvalitetsnormerna bör respektive inte bör tillämpas. Exempelvis bör inte normen tillämpas för den luft på vägen som fordonsresenärer exponeras för eller för områden där människor normalt inte vistas, till exempel vägområdet längs med större vägar, förutsatt att inte människor vistas inom vägområdet. Enligt uppdragsrapport 2009:3 som gjorts av Göteborgs stad, Miljöförvaltningen på uppdrag av Lerums kommun visas att luftkvalitetens riktvärden endast överstigs inom vägområdet för E20 i Lerums centrum. Detta kan jämföras med trafiken genom Jerikoområdet och därför antas miljökvalitetsnormerna inte heller här överskridas.

I planen har områdena närmast E 20 uteslutande verksamheter och bostäderna har huvudsakligen lokaliserats till områden där godtagbara bullervärden bedöms kunna uppnås. Områdenas innehåll kommer att planeras för att skapa goda bullernivåer kring bostäderna. I viss mån kan verksamhetsbebyggelsen mot motorvägen utformas för att minska bullret vid bostäder.

## Sociala aspekter

Översiktsplanering bör ge förutsättningar för att nya områden med bostäder och arbete planeras på ett sätt som förenklar för vardagslivet och på så sätt underlättar för kvinnor och män att dela på ansvaret för familj och hem. Att skapa en bättre balans mellan bostäder och arbetsplatser i Lerum och Partille är ett sätt att minska behovet av pendling vilket underlättar vardagslivet. Monofunktionella och bilberoende områden bör därför även av sociala skäl undvikas. I stället skall planeringen eftersträva ett mer sammansatt samhällsbyggande som beaktar sociala och kulturella perspektiv. Det bör tex finnas tillgång till offentlig och privat service som förskola, skola, och livsmedelsbutik i anslutning till nya områden. Genom kombinationen av bostäder och verksamheter har ett av planens huvudsyften varit att skapa allsidiga områden med förutsättning att ha viktiga vardagsfunktioner i närheten av bostad eller arbetsplats.

Genom att koppla nya verksamheter och bostäder till Jonsered kan samhällets sociala och kulturella funktioner stärkas samtidigt som att de nya funktionerna kan få tillgänglighet till ett sammansatt och identitetsstarkt samhälle.

## Barn och unga

Kommunerna har ett särskilt ansvar att planera med hänsyn till barn och barns rättigheter. Detta styrs av FN:s barnkonvention. Hänsyn till barnkonventionen ska tas vid alla kommunala beslut. Faktorer som samhällsplaneringen hanterar när det gäller barn

är framförallt närhet mellan bostad och skola och fritidsaktiviteter samt tillgång till natur och lektytor. Dessutom säger barnkonventionen att barn ska få vara med och bestämma. Utbyggnadsområdena för bostäder ligger med god tillgång till natur och grönområden. Det är viktigt att gång- och cykelnätet förbinder de planerade områdena med det befintliga Jonsered och med kollektivtrafikens hållplatser så att barn och ungdomar kan ta sig till skola och fritidsaktiviteter på egen hand.

Det är viktigt att barn har tillgång till lektytor i närheten av boendet. Detta kan finnas både i natur och på mer anlagda ytor. Det är viktigt så att barn kan röra på sig, utveckla motorik och få utlopp för sin kreativitet. I bostadsområdet ska lektytor planeras in i kommande planskeden.

## Jämställdhet

Målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma möjlighet att utforma samhället och sina egna liv. En förutsättning för att kunna uppnå detta är att kvinnor och män har samma rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom livets alla områden.

I kommunernas samhällsplanering är det väsentligt att möjligheten till inflytande blir jämställt. I en planeringsprocess kan inflytande ske genom politik, massmedia, tjänstemännens arbete och enskildas möjlighet att komma till tals.

Projektet FÖP Jeriko- Jonsered har bedrivits av en mängd personer. Projektorganisationens olika delar har haft en manlig övervikt vilket i viss mån speglar den sammansättning som organisationerna i stort har. Det har emellertid gjorts ansträngningar för att inga grupperingar ska vara helt ensidiga könsmässigt.

Dialogprocessen som är ett enskilt underlagsarbete med syfte att vidga kretsen kring framtagandet av planen, har haft en viktig betydelse för att skapa ett jämställt underlag för planen. Planhandlingens fokus på kollektivtrafik kan ses som en jämställdhetsambition. Ur jämställdhetssynpunkt är satsningar på att minska arbetsresor med privat bil viktiga. Särskilt viktigt är det att skillnaden mellan mäns och kvinnors användande av kollektivtrafi-

## Jämförelse mot nollalternativ

Ett nollalternativ innebär att de förslag som denna plan möjliggör inte genomförs och dagens markanvändning kvarstår. De mest betydande faktorerna vid nollalternativet innebär följande:

- Landskapsbilden ändras inte och naturvärden samt dagens användning för skogsbruk och friluftsliv förblir oförändrad.
- Jerikotunneln fungerar även i fortsättningen som viltpassage och påverkan på faunan är oförändrad.
- Ökning av buller och luftföroreningar begränsas till de ökning- ar som kommer av trafikökning på motorvägen.
- Boendemiljöerna vid Härkeshultsvägen, Svenkebo, Mossen och vid Götebo förblir opåverkade.
- Nyttan av lokala arbetsplatser och möjligheter till omlokalisering av verksamheter inom kommunerna uteblir. Detta slår även mot Partilles möjligheter att utveckla bostäder närmare pendeltåget då resurser för omlokalisering av verksamheter saknas.
- Möjligheten att skapa en resursstark kollektivtrafik på motorvägen och i framtiden även som lokal förbindelse mellan Jonsered, Råhult och Furulund uteblir.
- Ett ökat befolkningsunderlag för stärkt service i Jonsered uteblir.
- De ekonomiska fördelarna som ligger i en ökning av de lokala arbetsmarknaderna i Partille och Lerum uteblir.

## Sammanvägning av ekonomiska, ekologiska och sociala faktorer

En utveckling av Jerikoområdet enligt planens intentioner där dagens användning av skogsbruk och friluftsliv ändras till tomter för arbetsplatser och bostäder kommer att ha stor påverkan på landskapsbild, natur och fauna inom planområdet. Även buller och luftföroreningar bedöms öka.

Områdets och i synnerhet Jerikotunnelns funktion som passage för friluftslivet (Bohusleden) och vilt kommer att upphöra vilket kräver kompensationsåtgärder.

Naturvärdet i planområdet är främst av lokal karaktär med stor betydelse för dem som idag använder och bor i området men med begränsat värde i ett större sammanhang.

Bostäder och infrastruktur i anslutning till Jonsered bedöms kunna genomföras utan att skada det kulturhistoriska värdet men för att säkerställa att största möjliga synergier behöver det utredas noggrant i kommande planering.

Påverkan på fornlämningar ska utredas i samband med detaljplanering. Klåvstenen och Hällkistan avses skyddas.

Klåvstenen och hällkistan avses skyddas och kan med en god

planering bli tillgångar i den framtida miljön. För övriga fornlämningar, kända och ännu okända, krävs ytterligare utredning i samband med detaljplanering.

Känsliga kulturhistoriska och ekologiska helhetsmiljöer vid Götebo, Svenkebo och Torskabäcken behöver skyddas genom styrning av områdets gränser mot omgivningen och genom åtgärder inom områdets dagvattensystem.

Intrånget i riksintresset för friluftslivet i söder och för natur i norr är begränsat till topografiskt avskiljda områden, vilka är viktiga för en topografiskt naturlig bebyggelsegräns.

Ovan beskrivna konsekvenser skall vägas mot de nyttor som den ändrade markanvändningen kommer att generera. Planens intention är i linje med regionens mål att skapa utrymme för omflyttning av transportkrävande verksamheter, att öka tillgången till lokala arbetsplatser samt fler bostäder i kollektivtrafiknära lägen och att skapa möjligheter till ökat kollektivresande. Den aktuella planen tillhandahåller regionen med sådana markresurser.

Nyttan ligger i möjligheterna till ökad lokal arbetsmarknad, förbättrade möjligheter till kollektiv arbetspendling och en koncentration av bebyggelseutvecklingen kring redan utbyggd infrastruktur (Västra stambanan och E 20). Närheten till Jonsered station och till en ny motorväghållplats ger förutsättningar till mycket hög kollektivtrafiktillgänglighet i området. Planen underlättar därmed ett framtida förverkligande av K2020 vilket bidrar till en koncentrerad bebyggelseutveckling som i mindre grad än utspridd bebyggelse genererar transporter. Planen innebär även stärkt befolkningsunderlag för kommunal och kommersiell service i Jonsered vilket bidrar till social uthållighet.

Planen underlättar de bägge kommunernas möjligheter till omställning mot ökad uthållighet genom ökad planberedskap och tillgång till nya verksamhetsområden. Detta ökar även möjligheterna att genom tillgången på ny mark styra bebyggelseutvecklingen i bärkraftig riktning.

Buller, luftföroreningar och risker från ökad trafik kommer att påverka både ny och befintlig bebyggelse vilket behöver utredas noggrannare i samband med detaljplaner och vägutredning. I det fortsatta planarbetet bör infrastrukturens utformning och funktion styras mot minsta möjliga miljöpåverkan. Beslut om Jerikomotets och tvärledens placering är i detta sammanhang avgörande då motet vid sidan om krav på biltrafikens framkomlighet även skall ha en hög funktion som bytespunkt för kollektivtrafik.

En förutsättning för att planen skall uppfylla de högt ställda miljömålen är att tvärleden, Jerikomotet och områdets exploateringsgrad planeras för hög kollektivtrafikanvändning. Med en utspridd och lågexploaterad bebyggelsestruktur som förutsätter användning av privatbil i Jeriko och riskerar utbyggnaden av tvärleden och Jerikoområdet att motverka miljömålen.

# 8. Fortsatt arbete

## Gemensamma planeringsförutsättningar

Det finns behov av fortsatt samverkan mellan kommunerna, framför allt i de frågor som kräver områdesgemensamma lösningar. Inför detaljplanering behöver gemensamma planeringsförutsättningar tas fram för:

- lokalvägnätets dragnings och gestaltning
- verksamhetsområdets landskapsbehandling och gestaltungsprinciper
- tekniska system ( t. ex. uppvärmning och kyla, dagvatten, VA, avfallshantering och återvinning)
- kollektivtrafiklösning

Dessutom behöver utvecklingen av bostäder beläggas ordentligt med hänsyn till höga kulturmiljövärden och den kuperade terrängen. Detta kan t. ex. göras genom en arkitektävling.

## Ny trafikplats

Utformning och placering av nya på- och avfarter till E20 behöver utredas och läggas fast för att verksamhetsområdet ska kunna utvecklas. Denna planering behöver ske i samarbete mellan Lerums och Partille kommuner och Trafikverket.

## Genomförande och Exploatering

Fortsättningsvis ska kommunerna gemensamt arbeta med frågor som berör marknadsförutsättningar, profil, utbyggnadstakt, exploateringssamverkan etc. Arbete bör ske i samråd med BRG (Business Region Göteborg)

## Övriga utredningsområden

I samband med detaljplanering finns i förekommande fall behov att utreda:

- risk p. g. a. farligt gods utmed E 20 och en ev. tvärled
- trafikbuller, främst utmed E 20 och en ev. tvärled
- geoteknik, ras- och skredrisk
- arkeologi och fornlämningar
- trafikflödesberäkningar
- dagvatten- och markavvattningsfrågor
- behov av viltpassage och andra kompensationsåtgärder

## 9. Behovsbedömning

### Samråd om avgränsning av MKB

Kommunen skall samråda med berörda kommuner, länsstyrelser samt enskilda och organisationer, innan omfattningen av och detaljeringsgraden för miljökonsekvensbeskrivningen bestäms. Behovsbedömningen och avgränsningen av MKBn har att samrått med Länsstyrelsen 091117. Övriga berörda kommer att ges möjlighet att yttra sig under samrådsutställningen.

### Behovsbedömning

Partille och Lerums kommuner har genomfört en behovsbedömning enligt 5 kap 18 § PBL och 6 kap 11 § i MB för att avgöra om översiktplanen för Jeriko - Jonsered kan antas medföra en betydande miljöpåverkan och om en miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) krävs.

Kommunerna har bedömt att området ur allmän synpunkt är lämpligt för den markanvändning som föreslås i planen. Kommunala översiktplaner ska enligt 4§ 2a i förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan, varför en miljöbedömning med MKB i detta fallet ska upprättas. Vid behovsbedömningen har kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4 särskilt beaktats. Översiktplanen ger vägledning till verksamheter eller åtgärder som räknas upp i MKB-förordningens bilaga 3 och som alltid ska antas medföra betydande miljöpåverkan, varför kriterierna i bilaga 2 särskilt behöver beaktas i det fortsatta arbetet med avgränsning av planens miljöbedömning med MKB.

### Avgränsning av innehållet i MKB

För att nå syftet med miljöbedömningen måste miljökonsekvensbeskrivningen behandla de mest betydelsefulla påverkanerna på människa och miljö som planens genomförande kan antas medföra. En avgränsning krävs således av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Enligt miljöbalken ska konsekvensbeskrivningen innehålla en beskrivning av den betydande miljöpåverkan som kan antas uppkomma med avseende på biologisk mångfald, befolkning, människors hälsa, djurliv, växtliv, mark, vatten, luft, klimatfaktorer, materiella tillgångar, landskap, bebyggelse, forn- och kulturlämningar och annat kulturarv samt det inbördes förhållandet mellan dessa miljöaspekter. Vid beskrivning av konsekvenserna för dessa miljöaspekter läggs tonvikten på de miljöaspekter som identifierats genom behovsbedömningen och vid genomfört samråd med länsstyrelsen.

## Geografisk avgränsning

Geografiskt omfattar konsekvensbeskrivningen primärt Jerikoområdet i både Partille och Lerums kommun samt kommunerna som helhet. Då en översiktsplan även kan ha konsekvenser för områden utanför kommunernas gränser behandlas även detta till viss del. Exempel på gränsöverskridande frågeställningar är trafik och infrastruktur.

## Nollalternativet

Enligt miljöbalken ska konsekvensbeskrivningen innehålla en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs, även kallat nollalternativ.

Gällande översiktsplan över Partille kommun (antagen 2006-02-02) respektive Lerums kommun (antagen 2008-03-06) förväntas i nollalternativet vara de strategiska dokument som ger vägledning vid planering av markanvändning i Jerikoområdet.

Nollalternativet innebär mer konkret att:

- Landskapsbilden ändras inte och naturvärden samt dagens användning för skogsbruk och friluftsliv förblir oförändrad.
- Jerikotunneln fungerar även i fortsättningen som viltpassage och påverkan på faunan är oförändrad.
- Ökning av buller och luftföroreningar begränsas till de eventuella ökningarna som kommer av trafikökning på motorvägen.
- Boendemiljöerna vid Härkeshultsvägen, Svenkebo, Mossen och vid Götebo förblir opåverkade.
- Nyttan av lokala arbetsplatser och möjligheter till omlokalisering av verksamheter inom kommunerna uteblir. Detta slår även mot Partilles möjligheter att utveckla bostäder närmare pendeltåget då resurser för omlokalisering av verksamheter saknas.
- Möjligheten att skapa en resursstark kollektivtrafik på motorvägen och i framtiden även som lokal förbindelse mellan Jonsered, Råhult och Furulund uteblir.
- Ett ökat befolkningsunderlag för stärkt socialt och kommersiellt service i Jonsered uteblir.
- De ekonomiska fördelarna som ligger i en ökning av de lokala arbetsmarknaderna i Partille och Lerum uteblir.
- Miljövinster genom minskad arbetspendling mot Göteborg uteblir.

I genomförd behovsbedömning har en första avgränsning gjorts för vilka aspekter som ska utredas ytterligare. Avgränsningen är inte definitiv utan kan ändras under planprocessens gång.

Den miljökonsekvensbeskrivning som upprättas för översiktsplanen ska i första hand sakligt avgränsas till att behandla nedanstående frågor.

- Buller- och vibrationsstörningar från trafik

På grund av närheten till E20 är Jeriko-området utsatt för betydande buller- och vibrationsstörningar. I och med tillkomsten av nya bostads- och verksamhetsområden, en högre exploateringsgrad och en förväntad trafikökning till följd av detta, riskerar fler människor att utsättas för störningar.

- Luftföroreningar

Närheten till E20 i kombination med planens högre exploateringsgrad och den trafikmängd som den förväntas alstra får antas bidra till högre halter av luftföroreningar i området.

- Olycksrisk (Farligt gods)

Farligt gods som transporteras på E20 och 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.

- Naturmiljö och friluftsliv

Beskrivning av värden och konsekvenser för naturmiljön inom planområdet. Översiktplanens riktlinjer om exploatering kan påverka lokala naturvärden, viltets rörelsemönster och friluftsliv i området. I sådana fall ska även skadeförebyggande åtgärder undersökas.

- Dagvattenhantering

Hantering av dagvattnet inom planområdet är en viktig fråga i sammanhanget, då recipienterna Torskabäcken och Sävån är ekologiskt känsliga.

- Trafik

Konsekvenserna av planens trafikstring ska utredas. Stora infrastruktursatsningar sker i nära anslutning till planområdet (Tvärförbindelsen E20/RV40).

- Landskapsbild och kulturvärden

Omgivningarna innehåller höga kulturmiljövärden främst i Jonsered, Amerika, Svenkebo och Götebo. Dessa behöver beaktas när gestaltningen av området bestäms. Konsekvenser på landskapsbild berör bla skogen och de markanta höjdskillanderna.



# 10. Underlag

Dialogarbete FÖP Jeriko-Jonsered, Radar Arkitektur och planering.

Jeriko: Analys av förutsättningar och alternativ, september 2008, Sweco Eurofutures.

Naturvärdesinventering av området kring Jonsered, Jerikotunneln och Svenkebo. Partille och Lerums kommuner. 2010-09-27, Naturcentrum AB.

Möjlighet att skapa ett hållbart transportsystem i Jeriko-Jonsered, -underlag till fördjupad översiktsplan 2010. Rapport 2010:28, version 1.2, Trivector Traffic AB.

Partille Jeriko Tpl, Idéstudie, Jämförelse av utvecklingsalternativ, Sweco

Jeriko-Jonsered, PM 2010-10-29, Bohusläns museum.

Tvärförbindelse E20-väg 40, Förstudie, Samrådshandling 2010-01-28, Vägverket