



**Mölnåls stad**

ANTAGANDEHANDLING

*Dnr 104/2014*

Stadsbyggnadsförvaltningen  
Handläggare: Johan Wiik  
031- 315 14 38  
johan.wiik@molndal.se



## Detaljplan för **Kållerød köpstad**

Mölnåls Stad  
Västra Götalands län

*Handel samt*

*Service, lager och tillverkning*

Upprättad 2016-05-04, rev. 2016-08-16

**Planbeskrivning**

<b>Innehåll</b>	
<b>HANDLINGAR</b>	<b>3</b>
<b>SAMMANFATTNING</b>	<b>4</b>
<b>PLANENS SYFTE SAMT TIDIGARE</b>	
<b>STÄLLNINGSTAGANDEN</b>	<b>4</b>
Syfte	4
Riksintressen	5
Översiktsplanen	5
Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden	6
Övriga kommunala beslut	6
<b>BEHOVSBEDÖMNING</b>	<b>7</b>
<b>PLANDATA</b>	<b>8</b>
Läge	8
Areal och markägoförhållanden	8
<b>FÖRUTSÄTTNINGAR</b>	<b>9</b>
Bebyggelseområden	9
Mark och vegetation	9
Risker och störningar	12
Trafik	14
Fornlämningar och kulturhistoria	19
Service och sociala aspekter	19
<b>PLANFÖRSLAGET</b>	<b>20</b>
Bebyggelse	20
Trafik	23
Mark och vegetation	27
Service och sociala aspekter	27
Risker och störningar	28
Teknisk försörjning	31
Övriga åtgärder	33
<b>KONSEKVENSER</b>	<b>34</b>
Miljökonsekvenser	34
Sociala konsekvenser	38
<b>GENOMFÖRANDEFRÅGOR</b>	<b>39</b>
Organisatoriska frågor	39
Infrastrukturåtgärder – huvudmannaskap och ansvarsfördelning	39
Fastighetsrättsliga åtgärder	40
Tekniska frågor	42
Ekonomiska frågor	44
Avtal	45
<b>MEDVERKANDE</b>	<b>46</b>

Detaljplan för  
**Kållerød köpstad**  
Mölnåls Stad  
Västra Götalands län

*Handel samt Service, lager och tillverkning*

## PLANBESKRIVNING

## HANDLINGAR

**Detaljplanen består av:**

- Plankarta i skala 1:2000 med tillhörande bestämmelser

**Till detaljplanen hör:**

- Illustrationskarta i skala 1:2000
- Grundkarta i skala 1:2000 (finns på stadsbyggnadsförvaltningen)
- Planbeskrivning (denna handling)
- Samrådsredogörelse
- Fastighetsförteckning (finns på stadsbyggnadsförvaltningen)
- Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan för Kållerød köpstad, Arkitekterna Krook & Tjäder, 2016-08-16

**Utredningar:**

- Kollektivtrafikutredning Kållerød köpstad, SWECO, 2016-03-08
- Trafikutredning, Detaljplan för Kållerød Köpstad, SWECO, 2016-05-03
- Luftutredning, Spridningsberäkningar Kållerød Köpstad, SWECO, 2015-05-22
- Trafik- och industribullerberäkning Kållerød Köpstad, WSP, 2016-04-18
- Riskutredning Kållerød Köpstad Mölnåls, ÅF, 2016-01-22
- Dagvattenutredning, Kållerød köpstad, 2016-04-18
- PM Geoteknik, ÅF, 2016-02-22
- Markteknisk undersökningsrapport/Geoteknik (MUR/GEO), ÅF, 2015-01-30
- Mät rapport avseende komfortmätningar på Ekenleden 2 och 12, Mölnåls kommun (vibrationsutredning), ÅF, 2016-02-24
- Mölnåls, Kållerød köpstad - Historisk inventering och översiktlig miljöteknisk markundersökning, ÅF, 2015-01-31

## **SAMMANFATTNING**

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en förnyelse och utökning av det befintliga handelsområdet Källered köpstad. Föreslagen ny bebyggelse omfattar ett nytt IKEA-varuhus samt ett köpcentrum. IKEA-varuhuset och köpcentrumet föreslås vara sammankopplade och utformas att ligga en våning över markplan och därigenom möjliggöra att parkeringsytor utförs under stora delar av handelsytorna, detta bidrar till ett effektivt användande av befintlig tomt. I mötet mellan IKEA-varuhuset och köpcentrumet föreslås huvudentrén placeras i ett gemensamt atrium.

Detaljplanen möjliggör att vissa befintliga byggnader i norra delen av planområdet kan vara kvar. Verksamheterna i dessa byggnader är av en karaktär som ger upphov till en begränsad trafikstring.

För att säkerställa att kapaciteten i det omgivande trafiksystemet blir tillräcklig efter genomförandet av detaljplanen, kommer åtgärder att vidtas inom och i anslutning till planområdet. Åtgärderna omfattar såväl kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga vägsystemet som åtgärder för att främja gång-, cykel- och kollektivtrafik. Åtgärderna i vägsystemet omfattar bl.a. fler körfält samt en gång- och cykelbro i Källeredsmotet samt en ny direktinfart till IKEA för trafik från E6/E20 norrifrån. Åtgärderna utvecklas i dialog med Trafikverket, Västtrafik och exploatören och bedöms sammantaget ge goda förutsättningar för att öka andelen kunder som går, cyklar eller reser med kollektivtrafik till och från köpcentrumet.

## **PLANENS SYFTE SAMT TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN**

### ***Syfte***

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en förnyelse och utökning av handelsverksamheterna inom det befintliga handelsområdet Källered köpstad. Planen ska möjliggöra tillskapandet av ett modernt och attraktivt handelsområde som är välfungerande såväl fysiskt som kommersiellt.

Vidare är syftet att genom riktade satsningar på kommunikationer för gång-, cykel- och kollektivtrafik förbättra möjligheterna för en ökad andel resande med dessa trafikslag till och från handelsområdet.

## **Riksentressen**

Planområdet ligger i direkt anslutning till väg (E6/E20) samt järnväg (Västkustbanan) som är av riksintresse för kommunikation. Projektets relation till dessa riksintressen tas upp under rubrikerna *Trafik* (sid 14 och 23) samt *Risk- och räddningstjänstfrågor* (sid 12 och 26) samt behandlas i bifogad miljökonsekvensbeskrivning.

## **Översiktsplanen**

I kommunens översiktsplan redovisas Kålleröd köpstad som ett befintligt verksamhetsområde och som ett regionalt handelsområde. I översiktsplanen föreslås att stadens befintliga centrumbildningar stärks och för Kålleröd köpstad föreslås förbättrad tillgänglighet och fysisk miljö samt komplettering med verksamheter för en breddning av områdets serviceutbud. Översiktsplanen visar även på behovet av en ny trafikplats vid Bangårdsvägen samt på möjligheten till viss utvidgning av Kålleröd köpstad i områdets sydvästra del. Planförslaget bedöms överensstämma med översiktsplanen.

Under 2012 togs ett program fram för Kålleröd köpstad. Programförslaget omfattade totalt 160 000 m<sup>2</sup> BTA handelsyta inklusive utökning av handelsområdet mot väster, samt omläggning av den södra delen av Ekenleden. Även ett nytt trafikmot vid E6/E20 vid Labacka ingick i planerna. I samband med att IKANO (nu IKEA Centres) köpte fastigheterna i norra delen av handelsområdet och förutsättningarna därmed ändrades, så avbröts programarbetet. Det nu aktuella detaljplanarbetet grundar sig därför inte på programmet.

Eftersom den nu aktuella detaljplanen omfattar förändringar inom befintlig kvartersmark, som redan är planlagd för handel och inte omfattar något nytt trafikmot vid Labacka, har staden bedömt att det inte är nödvändigt att upprätta något planprogram.

## Detaljplaner, områdesbestämmelser och förordnanden

För området gäller fem detaljplaner: DP 1995/5, DP 1999/13, DP 1998/23, DP 1997/15 och SPL 1070. Detaljplanerna anger *Handel, Småindustri och Kontor samt tillhörande parkering*. Genomförandetiden har gått ut för samtliga planer. Mindre delar av DP 2003/12 (väster om planområdet) berörs på grund av trafikåtgärder på Ekenleden.

Bron över E6/E20 samt Gamla riksvägen är idag inte detaljplanelagda.

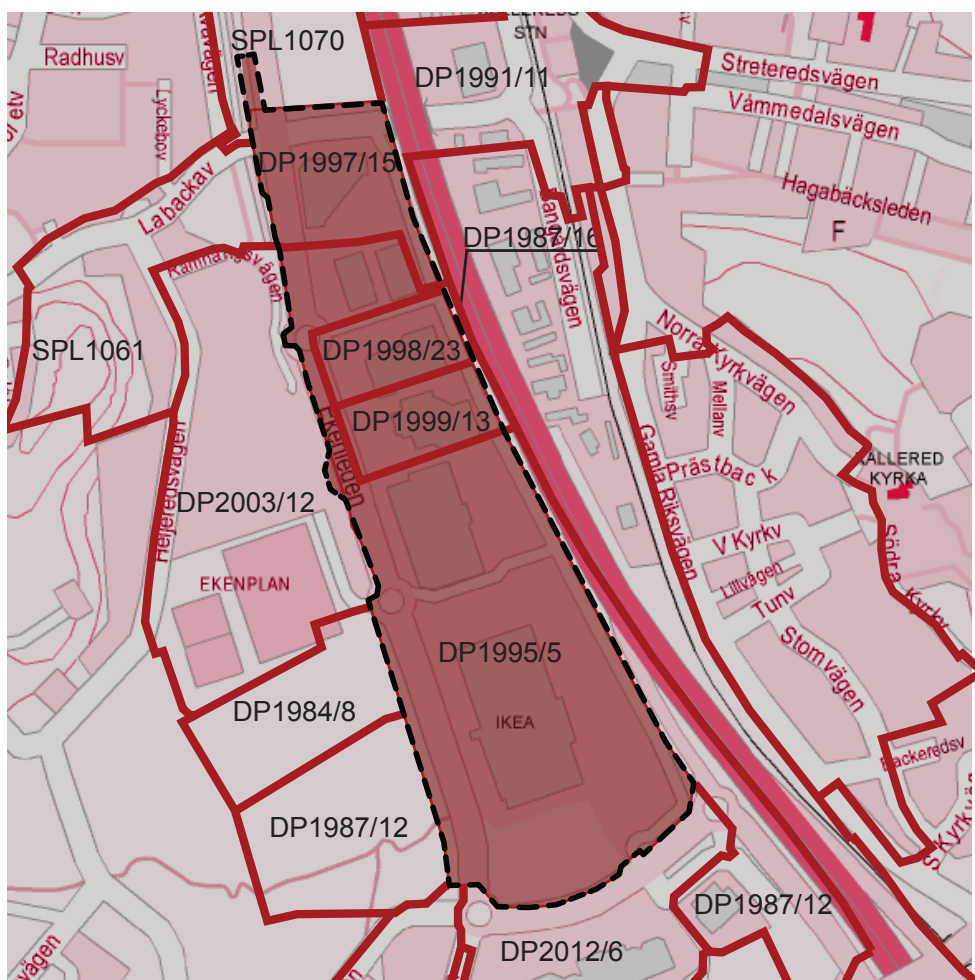


Bild 1. Översikt gällande detaljplaner.

## Övriga kommunala beslut

Planarbete pågår för att medge utveckling av Källered centrum, nordost om planområdet. Arbetet syftar till att förtäta centrum med ytterligare bostäder. Även i Heljered, sydväst om planområdet, pågår planarbete för nya bostäder.

## BEHOVSBEDÖMNING

Stadsbyggnadsförvaltningen har genomfört en behovsbedömning enligt 4 kap. 34 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) och 6 kap 11 § miljöbalken. Vid behovsbedömningen har kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4 särskilt beaktats.

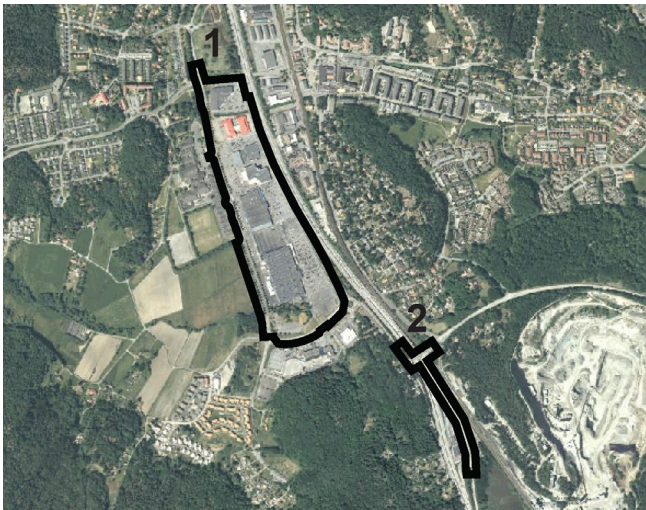
Ett användande av marken för handelsändamål stämmer överens med kommunens översiktsplan. Planområdet är redan idag ianspråktaget för parkering, handel och verksamheter och befintlig infrastruktur kan användas i hög utsträckning under förutsättning av vissa kompletteringar och optimeringar genomförs. Området ligger strategiskt och genom utveckling av lösningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik kommer det finnas goda förutsättningar att ta sig till platsen utan bil och belastningen av det omgivande trafiknätet kan därmed begränsas.

Stadsbyggnadsförvaltningen har bedömt att området från allmän synpunkt är lämpligt för användningen köpcentrum men att det inte helt kunnat uteslutas att de föreslagna förändringarna sammantaget inte leder till betydande miljöpåverkan och en miljöbedömning, inklusive en miljökonsekvensbeskrivning har därför genomförts. När det gäller relationen till riksintressena visar trafikanalyserna att det finns tillräcklig kapacitet i trafiksystemet för de dimensionerande trafikflödena vid en framtida utbyggnad av Kållerød Köpstad under förutsättning att vissa uppgraderingar och kompletteringar görs i det angränsande trafiksystemet. Ett genomförande av åtgärderna bedöms inte innebära att riksintresset E6/E20 påverkas negativt vid en utbyggnad av föreslagna handelsytor.

Behovsbedömningen är avstämd med Länsstyrelsen 2015-02-24, samråd om avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har skett 2015-05-19. Miljökonsekvensbeskrivningen finns bilagd planhandlingarna och sammanfattas under rubriken *Konsekvenser*.

## PLANDATA

### Läge



*Bild 2. Planförslagets två delområden omfattar Kållerød köpstad (1) och Kållerødsmotet (2).*

Planområdet består av två delområden som är belägna direkt invid E6/E20, cirka 5 km söder om Mölndals centrum. Delområde 1 avgränsas i norr av Labackavägen, i väster och söder av Ekenleden och i öster av E6/E20. Vid Kållerødsmotet omfattar delområde 2 bron över E6/E20 samt Gamla Riksvägen ned till avfarten söderifrån.

Landskapet består av en sänka som omgärdas av lägre skogsbevuxna höjdparter. Höjdparterna avgränsar landskapsrummet visuellt. De byggda strukturerna domineras av väg E6/E20 som löper längs med den östra sidan av planområdet samt de stora, befintliga, byggnadsvolymerna inom handelsområdet. Området möter småskalig bostadsbebyggelse i väster och söder, åt detta håll finns också utblickar mot det öppna odlingslandskapet kring Heljered. I öster finns småindustri och verksamhetsbebyggelse mellan E6/E20 och Väst kustbanan, och längre bort framträder bostadsbebyggelsen i östra Kållerød. Alldeles norr om planområdet ligger Kållerød station.

### **Areal och markägoförhållanden**

Planområdet är cirka 20 ha och omfattar fastigheterna Kållerød 1:135, Våmmedal 2:158, Våmmedal 2:147, Våmmedal 2:153, Våmmedal 1:154, Eken 1:1, Eken 1:6, Kållerød 1:10, Kållerød 1:13, Kållerød 1:70, Kållerød 1:71, Kållerød 1:17, Kållerød 1:34, Kållerød 1:5, Kållerød 1:20, Kållerød 1:74, Kållerød 1:125, Backen 1:18, Backen 1:38, Backen 1:75 och Backen 10:1. Eken 1:1 och 1:6, Kållerød 1:10, 1:70 och 1:125, Våmmedal 2:147, 2:153 och 2:154 samt Backen 10:1 ägs av Mölndals stad. Kållerød 1:13, 1:17, 1:34 och 1:71 samt Backen 1:18 och 1:38 ägs av Trafikverket. Kållerød 1:135 ägs av IKEA Fastigheter AB och Våmmedal 2:158 ägs av IKEA Centres Nordic AB. Övriga fastigheter är privatägda.



# FÖRUTSÄTTNINGAR

## *Bebyggelseområden*



*Bild 3. Befintligt IKEA-varuhus.*

Planområdet är till stora delar redan bebyggt med byggnader för handel och kontor. Omgivande mark används (bortsett från trafikområden) huvudsakligen för verksamheternas behov av parkerings- och lastytor.

Byggnaderna är enkla volymer med stora skyltar som annonserar butikerna mot E6/E20. IKEA etablerades på 70-talet i ett område som sedan dess har byggts ut i etapper. Övriga byggnader är av varierande ålder och placerade utan tydlig samordning vad gäller entré- och baksidor. Dock vänder bebyggelsen huvudsakligen sina framsidor mot E6/E20 i områdets södra del och mot Ekenleden i områdets norra del.

## *Mark och vegetation*



*Bild 4. Höjdparti i områdets sydvästra hörn.*

Planområdet är i huvudsak flackt, marken sluttar från söder mot norr med marknivåer om ca +13 m i söder och om ca +10 m i norr. I planområdets sydvästra hörn finns en mindre höjd med nivåer upp till ca +22 m. Planområdets ytor är i huvudsak hårdgjorda, parkeringsplatser och körytor, men omfattar enstaka gräsytor eller trädbevuxna grönytor. Längs med Ekenleden finns planterade träd, dessa träd är biotopskyddade. Genom planområdets norra del rinner bäcken Även.

## ***Geotekniska förhållanden***

Planområdet utgjordes tidigare av ängsmark som ställvis varit något sank och växtligheten utgjordes av gräs, vass, buskar och mindre träd. Enligt äldre ritningar har även ett vattendrag runnit i nord-sydlig sträckning väster om Kålleröd center samt under nuvarande COOP.

Inom planområdet utgörs marken idag till största delen av uppfyllda ytor som hårdgjorts. Den naturligt lagrade jorden under asfalt- och bärlager samt fyllnadsmassor består överst av gyttja. Gyttjan underlagras av gyttjig lera och lera via friktionsjord på berg. Längs i söder ligger ett område med berg i dagen. Från bergspartiet ökar jorddjupet norrut till omkring 15 och 20 meter, lokalt över 20 meter. Mitt mellan Labackavägen i norr och Ekenleden i söder, inom västra sidan av området, minskar djupet till fast botten lokalt till omkring 5 meter. Generellt är skjuvhållfastheten i gyttjan extremt låg och så även i den underliggande leran. Uppgifter från tidigare utförda utredningar visar på en korrigerad, odränerad skjuvhållfasthet på 5-7 kPa inom den gyttjiga delen av jordprofilen, men lokalt så låg som 3 kPa. Den underliggande lerans skjuvhållfasthet är utvärderad till 10 kPa. Nyupptagna prover bekräftar resultat från tidigare utförda undersökningar. Gyttjan och leran är också mycket kompressibel, vattenkvoterna i gyttjan har uppmätts till ca 140 % och i den gyttjiga leran respektive leran till mellan 70% och 130% (avtagande mot djupet).

### ***Stabilitet och sättningar***

Totalstabiliteten inom området bedöms vara tillfredställande med hänsyn till marklutningar. Dock är hållfastheten i gyttjan och den underliggande leran mycket låg. De hårdgjorda markytorna är synbart påverkade av marksättningar. Vid i princip samtliga byggnader har justeringar gjorts vid entréer och portar med trappor, ramper eller asfaltsuppbyggnader. Pålgrundlagda ledningsstråk framträder som upphöjda ryggar inom asfaltsytorna.

### ***Hydrogeologiska förhållanden***

Mätningar i öppna skruvprovtagningshål innan området exploaterades visar på en dåvarande (70-, 80- och 90-talet) fri vattenyta nära markytan. Mätningar av den fria grundvattenytan i samband med de geotekniska undersökningarna i december 2014 visar att grundvattenyta ligger ca 0,3-1 m under markytan.

Geotekniska dokument från utredningarna inför exploatering av området visar på att trycknivåerna i leran och i den underliggande friktionsjorden är höga.

## *Dagvatten*

Befintlig ytavrinning sker i huvudsak via dagvattenbrunnar till täta ledningssystem och vidare ut mot recipient. En del av vattnet samlas upp via diken i öster, längs E6/E20, och en del i väster längs Ekenleden. Ledningar och diken ansluter via Hagabäcken till Kålleredsbäcken, som är ett biflöde till Mölndalsån. Hagabäcken utgör en vital del av dagvattenavrinningen från östra Kålleröd och måste hållas öppen.

Enligt Vattenmyndigheten hade Kålleredsbäcken måttlig ekologisk status 2013 och god ekologisk status ska vara uppnådd till 2021. Kålleredsbäcken uppnådde ej god kemisk ytvattenstatus 2014 vilket är ett kvalitetskrav.

Det pågår ett arbete med flödesförbättrande åtgärder i Kålleredsbäcken, dessa åtgärder inbegriper bl a förbättringar av kulvertar/passager under vägar och kommer att genomföras oaktat nu aktuellt planförslag.

I området förekommer låglänta områden där ytvatten samlas. Vid intensiva regntillfällen finns risk för översvämning av dessa områden. För att erhålla en acceptabel säkerhetsmarginal för föreslagna verksamheter bör golvhöjder vid nybyggnation ha en lägsta nivå om 0,5 m över beräknat 100-årsflöde i Kålleredsbäcken vilket innebär +10,7 m. På körytor accepteras att det vid extremsituationer blir stående vatten, höjden bör dock ej vara lägre än +10,0 m för att säkerställa att fordon kan evakueras från området.

## *Förorenad mark*

En översiktlig historisk inventering av tidigare, potentiellt miljöfarliga, verksamheter inom planområdet samt en översiktlig miljöteknisk markundersökning inom har genomförts. I två av åtta provpunkter har fyllnadsmassor som är lätt förorenade av tunga alifater påträffats. De uppmätta halterna överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning, samtliga halter i jord underskrider dock riktvärden för mindre känslig markanvändning, dvs. den nu föreslagna markanvändningen. I det uttagna grundvattenprovet påvisas låga halter.

Strax utanför planens delområde 2, inom fastigheten Backen 1:75, har tidigare legat en kemptvätt (driftid 1947 - 1989). På uppdrag av Länsstyrelsen har grundvattenprov tagits på fastigheten, provet visar på mycket höga halter av klorerade kolväten och det kan inte uteslutas att föroreningen spridit sig till angränsande fastigheter.

## *Radon*

Enligt kommuns översiktliga markradonkarta är större delen av planområdet klassat som lågriskområde förutom ett mindre område i sydvästra delen (höjdpartiet bestående av berg) som är klassat som högriskmark.

## **Risker och störningar**

### **Risk och räddningstjänstfrågor**

Planområdet är beläget invid E6/E20 och i anslutning till Västkustbanan vilka bägge är transportleder för farligt gods. En riskutredning har genomförts och förslag på åtgärder återfinns i planförslaget under rubriken *Riske och störningar - Risk och räddningstjänstfrågor* på sid 28.

Räddningstjänsten har tiominuterstäckning (gäller brandbil med bärbar stege men inte höjdfordon) för insats i hela planområdet. Brandpostnätet är idag otillräckligt i området och måste kompletteras vid nybyggnation för att uppfylla specifikationen för områdestyp B.2 i VA V P83.

### **Buller**

En bullerutredning som tagits fram som underlag till planförslaget. I utredningen har beräknats hur ljudutbredningen från väg E6/E20, lokaltrafik samt från handelsbyggnader påverkar omgivande område utifrån befintlig trafik (2015) och dagens handelsyta;

- De bostadsfastigheter som ligger längs norra delen av Ävavägen beräknas idag utsättas för dygnsekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA, upp till 65 dBA.
- Bullerplank längs den västra sidan utmed Ekenleden mellan Labackavägen och Bergsjövägen bidrar till att ljudnivån vid flerbostadshusen längs Ävavägens södra del är lägre. Den dygnsekvivalenta ljudnivån beräknas här vara 55-60 dBA.
- Bostadsfastigheterna på Lyckebovägens västra sida beräknas utsättas för dygnsekvivalenta ljudnivåer över 55 dBA, upp till 60 dBA.
- Bostadsfastigheterna vid Ramnängsvägen och Heljeredsvägen, norr om skolan, beräknas utsättas för dygnsekvivalenta ljudnivåer mellan 55 dBA och 60 dBA.
- Bostadsfastigheter vid Heljeredsvägen sydväst om skolan beräknas ha dygnsekvivalenta ljudnivåer i intervallet 45-50 dBA.
- Bostadsfastigheter vid Heljereds byväg och Sanders väg beräknas ha dygnsekvivalenta ljudnivåer i intervallet 45-50 dBA.
- Bostadsfastigheter vid Äpplekullevägens norra del beräknas ha dygnsekvivalenta ljudnivåer upp till 68 dBA.
- Alla bostadsfastigheter i beräkningsområdet beräknas klara riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats (under förutsättning att fastigheterna på Äpplekullevägen 2 och 4 har uteplats placerad i bullerskyddat läge då maximal ljudnivå vid mest bullerutsatt fasad här beräknas till 75 dBA).

## *Vibrationer*

En vibrationsutredning omfattande komfortmätningar har genomförts i två befintliga byggnader (IKEA och Elgiganten) med syfte att kartlägga markvibrationer. Områdets förutsättningar påverkas av E6/E20, Västkustbanan, tung trafik på Ekenleden samt områdets lokalgator och parkeringar. Vissa störningar har konstaterats men dessa bedöms vara acceptabla beaktat såväl nuvarande som föreslagen markanvändning.

## *Luftkvalitet*

Spridningsberäkningar har utförts och de beräknade halterna intill (inom 10 meter) E6/E20 uppvisar de relativt högsta luftföroreningshalterna av kvävedioxid och partiklar som PM10. Inom det aktuella planområdet beräknas halterna vara lägre jämfört med halterna invid E6/E20. De beräknade halterna för kvävedioxid beräknas minska betydligt för scenario år 2035 jämfört med nuvarande situation (renare fordonspark). Beräkningarna för partiklar visar på något stigande halter orsakade av den beräknade trafikökningen i området fram till år 2035.

Spridningsberäkningarna avseende kvävedioxid visar att för nuvarande situation överskrids miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid avseende dygnsmedelvärdet vid E6/E20. Dock avtar halterna relativt snabbt från in mot planområdet. Framtida scenario för situationen år 2035 visar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid innehålls med marginal. De beräknade halterna av partiklar som PM10 visar att miljö kvalitetsnormerna innehålls både för nuvarande situation och framtida situation år 2035. Spridningsberäkningarna visar att halterna ökar lite p.g.a. ökat fordonsarbete på de studerade vägarna i området.

## **Trafik**

### **Bil**

Planområdet nås med bil huvudsakligen från E6/E20 Kålleredsmotet i söder men även norrifrån via Torrekullamotet längs med Ekenleden. Trafikrörelserna sker genom ett antal avfarter från Ekeneden in till köpcentrums parkeringsytor. Parallellt med E6/E20 löper en lokalgata som används av besökande till köpcentrumet och för förflyttning inom/mellan parkeringsytorna.

Genom befolkningstillväxten i de södra delarna av Stor-Göteborg, Kungsbacka och Varberg har trafikflödena successivt ökat på E6/E20. En stor del av trafiken på E6/E20 är lokal och regional med stor andel arbetspendling vilket präglar trafikbelastningen under ett dygn. På sträckan mellan Torrekullamotet och Kålleredsmotet är trafikbelastningen cirka 60 000 fordon/dygn (ÅDT) samt mellan Kålleredsmotet och Lindomemotet cirka 50 000 fordon/dygn. På vardagsmorgnar är belastningen som störst mot norr och på eftermiddagarna mot söder. Under eftermiddagens mest trafikintensiva timmar ligger belastningen nära vägens kapacitetsgräns vilket innebär att biltrafikens hastigheter minskar. Norr om Kålleredsmotet har E6/E20 tre körfält i varje riktning och söder därom två körfält i varje riktning. Påfartsrampen mot söder i Kålleredsmotet har en kort anpassningssträcka för trafik att väva in på E6/E20 vilket i högtrafik minskar kapaciteten. I samband med att trafiken är som mest intensiv, på eftermiddagarna, är framkomligheten på E6/E20 tidvis låg. Observationer som är gjorda i slutet av november 2014 samt i slutet av januari 2015 visar att trafiken på E6/E20, söder om avfartsramp i södergående riktning, ofta går långsamt och emellanåt står helt stilla. En konsekvens av att framkomligheten minskat på E6/E20 är att trafik med mål i Lindome i större utsträckning väljer att köra av i Kålleredsmotet och vidare på Gamla Riksvägen eller Östra Lindomevägen. Trafikräkningarna som gjordes i samband med observationstillfällena visar att detta flöde ökat med ca 300 under fredagens eftermiddagsmaxtimma jämfört med de flöden som redovisas i trafikutredningen från 2013.

Utmed handelsområdet västra och södra sida löper Ekenleden som förbinder Kålleredsmotet med Torrekullamotet. Trafikbelastningen på Ekenleden är cirka 12 000 fordon/vardagsdygn närmast Kålleredsmotet och cirka 7 000 fordon/vardagsdygn på den norra delen närmast Torrekullamotet.

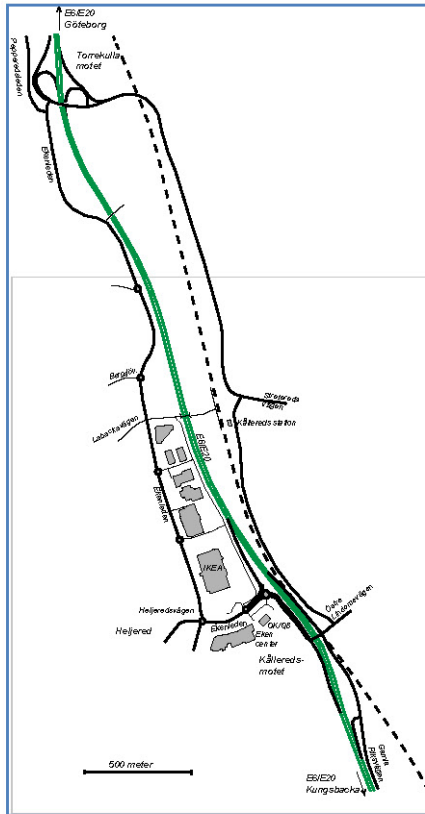


Bild 5. Övergripande vägnät (Bild: SWECO).

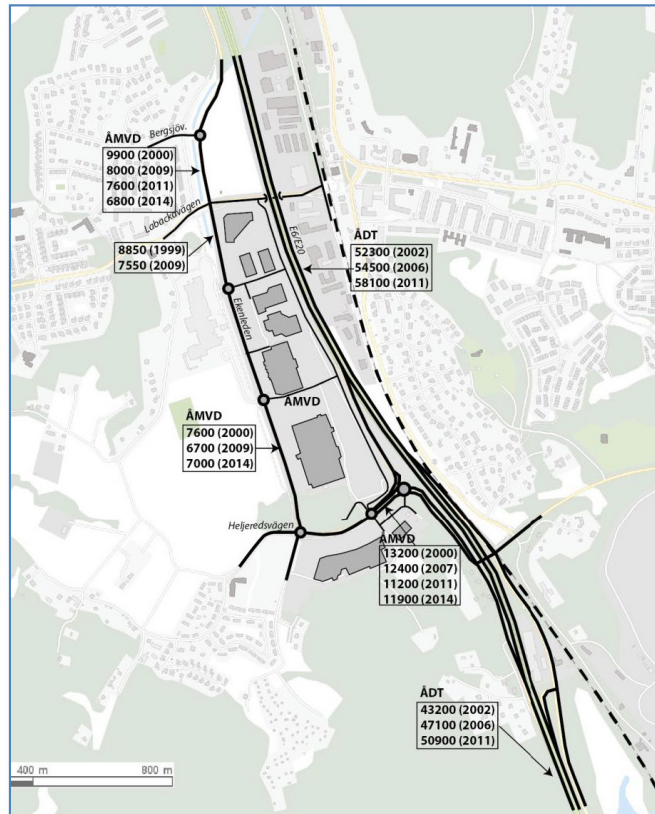


Bild 6. Trafikmätningar på det kommunala och statliga vägnätet (Bild: SWECO).

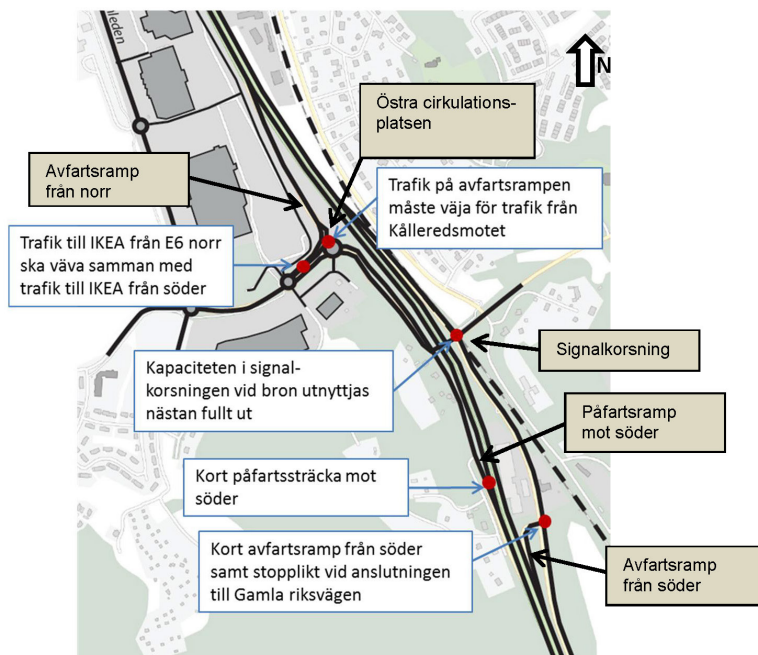


Bild 7. Kapacitetskritiska punkter i Källeredsmotet (Bild: SWECO).

Med utgångspunkt från de dimensionerande trafikflödena vid en framtida utbyggnad har kapaciteten analyserats för befintligt trafiksystem. Om samtliga planerade byggrätter utnyttjas kommer trafiken till och från köpstaden att öka jämfört dagens nivåer. Det kommer innebära att åtgärder behöver göras i trafiknätet för att bibehålla eller förstärka nuvarande kapacitet.

#### *Kålleredsmotet*

De mest kapacitetskritiska punkterna i Kålleredsmotet är den östra cirkulationsplatsen där trafik på avfartsrampen från norr möter trafik från Gamla Riksvägen, vävningssträckan på Ekenleden där trafiken från söder ska väva in mot handelsområdets södra del samt den signalreglerade korsningen på bron över E6/E20 i Kålleredsmotet. I den östra cirkulationsplatsen möter trafik från norr som ska vidare mot Kållered eller Lindome trafik från söder mot handelsområdet och Eken center. Genom att den senare trafikströmmen är överordnad den andra finns risk för att trafiken på avfartsrampen inte får tillräckligt med tidsluckor för att kunna passera, vilket tidvis leder till köer. I signalkorsningen får trafik som ska vidare mot norr (vänstersvängande) dela körfält med trafik som ska vidare mot Östra Lindomevägen. Signalanläggningen är tvåfasig vilket innebär att vänstersvängande trafik mot norr måste väja för motriktat flöde från öster. Det vänstersvängande flödet är inte så stort men genom väjningen hindras tidvis trafik som ska rakt fram mot Östra Lindomevägen. Vid enstaka tillfällen kan köer fortplantas ner till cirkulationsplatsen vid avfartsrampen från norr. Avfartsrampen från E6/E20 söder är kort och dessutom har trafikströmmen från söder stopplikt mot Gamla riksvägen vilket påverkar kapaciteten. Påfartsrampen till E6/E20 söder har kort vävningssträcka vilket, med hänsyn till det stora flödet på E6/E20, ger biltrafiken svårigheter att väva ut till det första körfältet på E6/E20. Detta påverkar även framkomligheten för den södergående trafiken.

#### *Det lokala trafiksystemet*

Den största kundtillströmningen till köpstaden är på lördagar, vilket innebär att det lokala trafiksystemet dimensioneras för denna dag.

I dagens system finns ett framkomlighetsproblem i den väjningsreglerade korsningen Ö Lindomevägen-Sagsjövägen-Gamla Riksvägen. Trafik på Gamla Riksvägen från Kållereds centrum, som har väjningsplikt, har tidvis svårt att komma ut på Ö Lindomevägen. Problemet uppstår ofta till följd av väntande fordon som står i kö i riktning mot Kållereds köpstad och som blockerar utfarten.

#### *Parkering*

Parkering för handelsområdets besökande och anställda finns inom planområdet, i dagsläget rymmer området cirka 2700 parkeringsplatser.



## Gång och Cykel

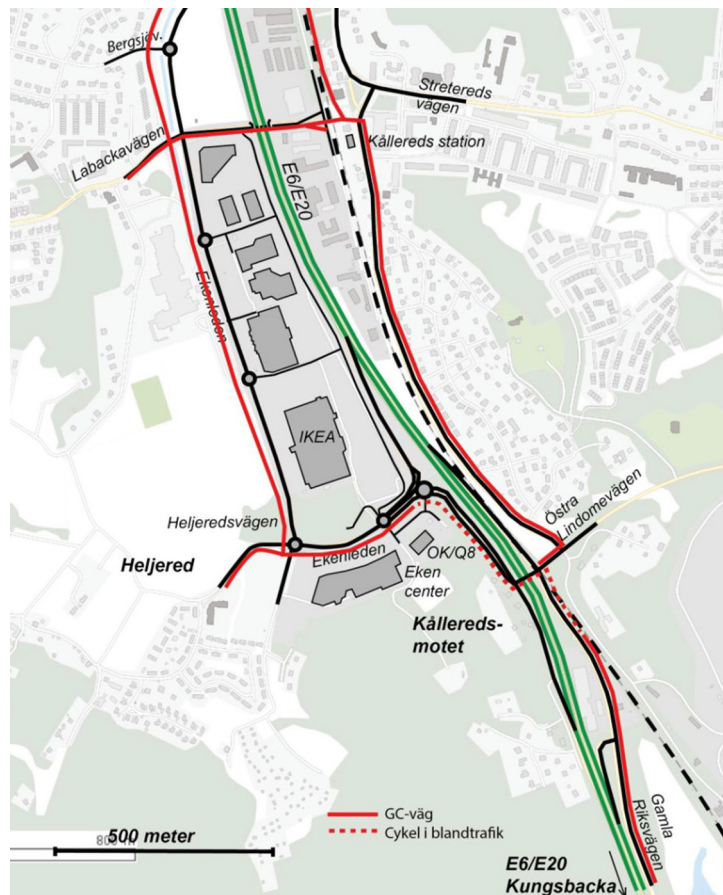


Bild 8. Befintligt gång- och cykelvägnät (Bild: SWECO).

Ett separerat huvudstråk för gång- och cykeltrafik finns utmed Ekenledens västra och södra sida. Vid Labackavägen ansluter gång- och cykelvägen både från Labackavägen i väster och Bangårdsvägen i öster. Stråket leder vidare mot norr till Åbro och Mölndals centrum på en i huvudsak separerad gång- och cykelväg. Vid Ekenledens korsning med Ramnängsvägen/norra infarten till handelsområdet finns en passage över Ekenleden för cykel- och gångtrafik.

Inom handelsområdet saknas gång- och cykelvägar vilket innebär att man får gå och cykla på parkeringsytorna. Från Ekenledens södra del och vidare mot söder och öster saknas cykelvägar varför cykeltrafiken blandas med biltrafiken. Trafikmiljön i stråket mellan Källered station och handelsområdet saknar en trygg och inbjudande miljö. Stråket är också bristfälligt vad gäller trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter mot motorfordon samt saknar separering av fotgängare och cyklister. Längs med lokalgatan som inom planområdet löper parallellt med E6/E20 finns en gångväg som används av fotgängare och cyklister som idag anländer till handelsområdet. Läget längs den starkt trafikerade leden samt dominansen av biltrafik längs med lokalgatan är ett hinder för att det ska upplevas som ett populärt gång- och cykelstråk.

## Kollektivtrafik



Bild 9. Befintlig kollektivtrafik (Bild: SWECO).

Källered köpstad försörjs med kollektivtrafik, buss, längs områdets utkant och det saknas i dagsläget genomgående och synlig kollektivtrafikförsörjning för handelsområdet. Dagens kollektivtrafikutbud utgår från arbetspendling för boende i området med anslutning till Källered station och med vidare anslutning till Mölndal respektive Lindome. Förbi området längs Ekenleden trafikerar linje 760 och 765. Från Labackavägen trafikerar också linje 755 tillsammans med linje 765 Källered station via viadukt under E20 med vidare gångpassage under Västkustbanan. Gångavståndet mellan stationen och dagens COOP-varuhus är cirka 800 meter och tar ca 10 minuter att promenera. Stationen trafikeras av Kungsbacka pendeln samt utöver nämnda 755 och 765 även linje 761 från öster. Pendeltåg till och från Göteborg och Kungsbacka angör Källered station med en turtäthet på 15 minuter (vardera riktningen) under högtrafik och 30 minuter under övrig dagtid.

## **Fornlämningar och kulturhistoria**

Planområdet innehåller inga kända fornlämningar och inte heller någon bebyggelse av kulturhistoriskt värde.

Inom planområdets sydvästra hörn finns ett höjdparti inom vilket det finns lämningar av gården Eken, som givit området sitt namn. Lämningarna består av stenmurar, fruktträd och syrébuskar som vittnar om att här tidigare legat en gård. Gården flyttade till denna plats i mitten av 1800-talet men revs i samband med uppförandet av IKEA under 1970-talet.



*Bild 10. Stenmur och vegetation i områdets sydvästra del som minner om gården Eken.*

## **Service och sociala aspekter**

Handelsområdet erbjuder ett betydande utbud av kommersiell service med detaljhandel, livsmedel, caféer och restauranger. Offentlig service finns i Kållereds centrum strax öster om pendeltågstationen. Dessa verksamheter och serviceinrättningar utgör även ett stort antal arbetsplatser i området.

I dagsläget är Kållered köpstad ensidigt inriktat på att locka bilburna besökare, området har inte kunnat utvecklas för att möta nutida behov och dess fysiska miljöer upplevs otidsenliga.

Att ta sig till området med andra färdmedel än bil är komplicerat, några busslinjer passerar området men hållplatsernas utformning, turtäthet och lägen i förhållande till centrets entréer behöver förbättras för ett ökat kollektivtrafikresande. Gång- och cykelbanor finns till viss del utbyggda men även här krävs ytterligare åtgärder för ett ökat tillresande.

Ett växande handelsutbud i regionen har också medfört att konkurrensen ökat. Kållered köpstad har under en period haft en kommersiell nedgång vilket om utvecklingen fortsätter på sikt riskerar leda till en minskad sysselsättning och därmed en ökad ekonomisk osäkerhet för de anställda.

# PLANFÖRSLAGET

## Bebyggelse

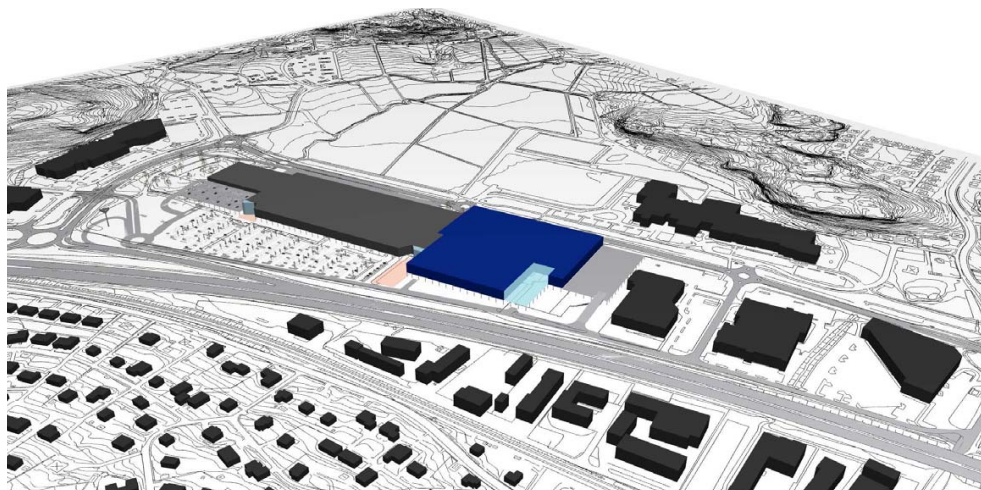


Bild 11. Möjlig disponering av ny bebyggelse inom området sett från nordost (Bild: IKEA).

Den föreslagna bebyggelsen består av ett nytt IKEA-varuhus (blått på bilden ovan) samt ett köpcentrum (ljusgrått på bilden ovan). I köpcentrumets södra del planeras för livsmedelsförsäljning. Både IKEA-varuhuset och köpcentrumet utformas att ligga en våning över markplan och därmed möjliggörs att parkeringsytor anordnas under stora delar av verksamheten. På detta sätt medges att handelsytorna inom området kan utökas utan att området behöver expandera. Eftersom byggnaderna planeras på pelare hamnar entréerna under anläggningen och förbinds med tydliga promenadstråk både från väster och öster. Stråket från väster vänder sig i första hand till gående, cyklande och kollektivtrafikresenärer medan stråket från öster (mot E6/E20) i första hand vänder sig till bilresenärer. Lastning och lossning av gods kommer att ske mot Ekenledens södra del samt på IKEA-varuhusets norra sida.

Handelsområdet, i den södra delen av planområdet, tillåts innehålla både volym- och detaljhandel. I områdets norra del tillåter planförslaget en byggrätt motsvarande befintliga byggnader och markanvändningen regleras i denna del till att vara service, lager eller tillverkning med tillhörande försäljning. I den norra delen tillåts endast handel under en övergångsperiod för att under byggnationen av IKEA och köpcentrumet kunna lösa omflyttning av verksamheter som idag finns i den södra delen. Parkeringsbehovet för de befintliga byggnaderna i områdets norra del, vars verksamhet i huvudsak är förlagd utanför handelsområdets mest kundintensiva perioder, kan tillgodoses genom att samnyttja handelsområdets bilplatser.

Markanvändningen regleras till att vara H - *Handel* i den södra delen och Z - *Service, lager eller tillverkning* samt (H) - *Handel* (under en övergångsperiod av 12 månader) i den norra delen.



Bild 12. Illustrationskarta delområde 1; Källered köpstad, möjlig disponering av området.

Bild 13. Illustrationskarta delområde 2; Källeredsmotet, möjlig disponering av området.



Bild 14. Möjlig utformning av entrépunkt och hållplats mot Ekenleden (Bild: IKEA).

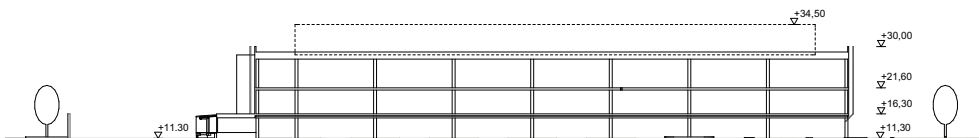


Bild 15. Principsektion genom ny bebyggelse för handel (Bild: IKEA).

Bebyggelsen inom handelsområdet, H, får uppföras till en högsta nockhöjd av + 31 meter (höjd över nollplanet), härutöver får inbyggda teknikutrymmen till en nockhöjd av högst +36 m uppföras (se principsektion ovan). Bebyggelsen inom Z- och (H)-området får uppföras till en högsta byggnadshöjd av 10 meter.

Utnyttjandegraden inom området medges inom H vara 94 000 m<sup>2</sup> bruttoarea (BTA). Parkering som anordnas under byggnaden eller körbart bjälklag ska inte medräknas i bruttoarean. Utöver angiven bruttoarea får kommunikationsytor, teknikutrymmen och leveransytor om maximalt 2000 m<sup>2</sup> anordnas under handelsverksamheterna. Utöver tillåten bruttoarea för handel får även teknikutrymmen om maximalt 10 000 m<sup>2</sup> BTA samt administrationsutrymmen om maximalt 500 m<sup>2</sup> anordnas på taket. För att säkerställa brandvattenförsörjningen inom området ska sprinklerbassäng anordnas, denna ska dock inte medräknas i högsta medgivna bruttoarea. Teknikutrymmen på taket ska vara inklädda med väggar och tak.

I områdets sydöstra hörn medges att en reklampelare får uppföras, pelaren får uppföras till en totalhöjd av 45 m.

## **Trafik**

### **Gator och angöring**

I genomförd trafikutredning har trafiksystemets tålighet prövats för en utbyggnad enligt planförslaget. Trafikanalyser har genomförts för de, ur trafiksynpunkt, mest belastade tidpunkterna. Trafikanalyserna visar att det finns tillräcklig kapacitet i trafiksystemet för de dimensionerande trafikflödena vid en framtida utbyggnad under förutsättning att vissa uppgraderingar och kompletteringar görs i det angränsande trafiksystemet. Ett genomförande av åtgärderna bedöms innebära att riksintresset E6/E20 inte påverkas negativt vid en utbyggnad av föreslagna handelsytor.

Med stöd av planförslaget föreslås följande åtgärder (se även följande sida för kartillustrationer):

- Ny direktinfart mot handelsområdet byggs för trafik från E6/E20 norrifrån
- Ombyggnad av den östra cirkulationsplatsen vid Ekenleden till två körfält i alla riktningar
- Ombyggnad av signalkorsningen i Kålleredsmotet från nuvarande tre till fem körfält, två mot väster och tre mot öster, samt ny gång- och cykelbana
- Breddning av Gamla riksvägen från söder till två körfält med början strax norr om *Husvagnssvensson*.
- Ombyggnad av korsningspunkten mellan avfartsrampen från söder och Gamla riksvägen till en s k ”droppe”, dvs. en halv cirkulationsplats.
- Ombyggnad av två cirkulationsplatser vid Ekenledens västra del till dubbla körfält från norr, även signalkorsningen vid Labackavägen byggs ut till två genomgående körfält i varje riktning.
- Ombyggnad av befintlig cirkulation vid korsningen Coop – Ekenplan på Ekenleden till en T-korsning.

För att inte påverka kapacitet och trafiksäkerhet negativt i befintlig cirkulationsplats vid Ekenleden, mellan Kållered köpstad och Eken center, får utfart inte anordnas från planområdet direkt mot cirkulation, planen möjliggör dock att en utfart från planområdet kan tillskapas väster om cirkulationen.

#### *Åtgärder utanför planområdet*

Förutom ovanstående åtgärder föreslås en utbyggnad till två körfält mellan bron över E6/E20 och den östra cirkulationen vid Ekenleden. Korsningen Östra Lindomevägen – G:a Riksvägen – Sagsjövägen, som ligger utanför planområdet, byggs om till en cirkulationsplats för att öka trafiksäkerheten och underlättar för anslutande trafik att komma ut på Ö Lindomevägen. Dessa åtgärder kan ske med stöd av gällande plan och omfattas därför inte av planförslaget.

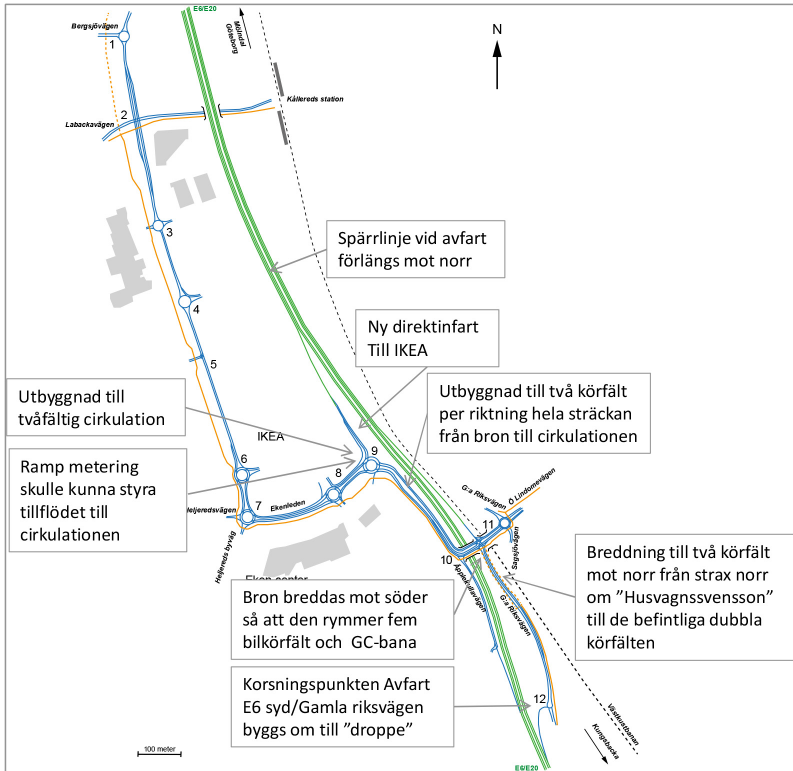


Bild 16. Trafikåtgärder vid Källeredsmotet (Bild: SWECO).

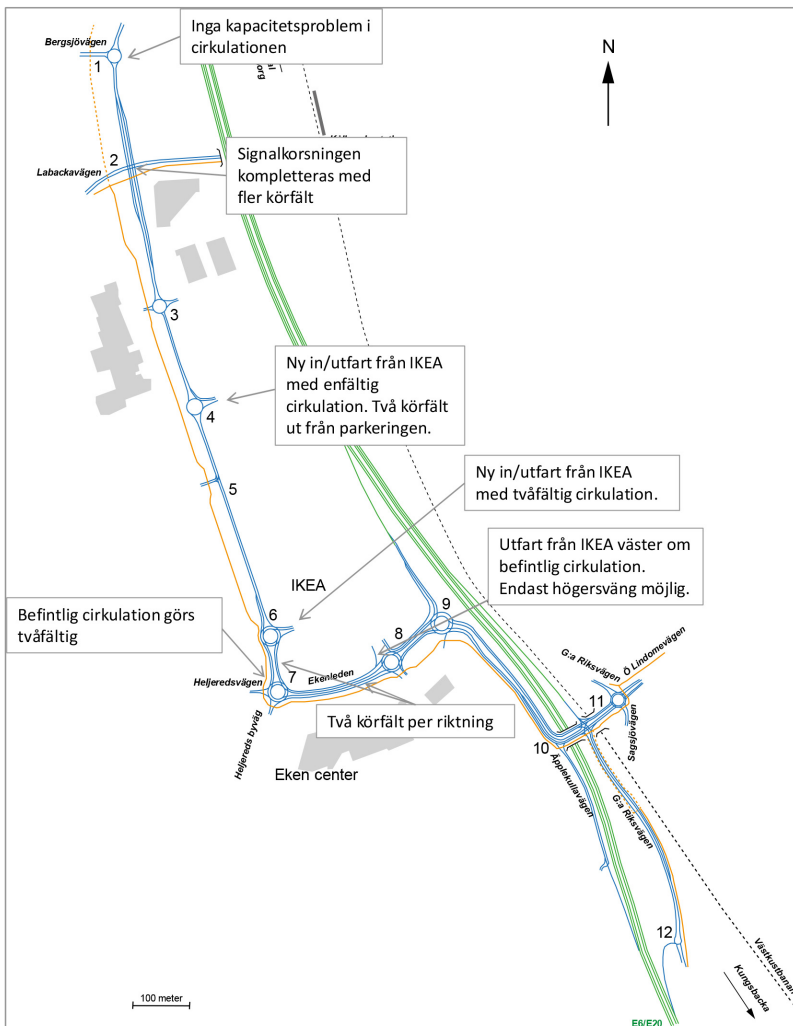


Bild 17. Trafikåtgärder i det lokala systemet (Bild: SWECO).



## *Parkering*

Parkering kommer huvudsakligen att utföras som markparkering. Tillkommande IKEA-varuhus och köpcentrum utformas att ligga en våning över markplan för att möjliggöra parkeringsytor under stora delar av verksamheten. I planförslaget anges att 36 bilplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA ska kunna byggas ut. En förutsättning för att föreslaget parkeringstal ska motsvara behovet är att exploatörerna, i dialog med Mölndals stad och Västtrafik, utvecklar förutsättningarna för en god kollektivtrafik och utbyggda gång- och cykelvägar (se nedan).

## *Gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik*

Dimensionerad ökning i trafikinätet samt beräknat antal parkeringsplatser förutsätter att minst 15 % av de tillresande tar sig till området med andra trafikslag än bil. Detta innebär en ökad andel jämfört med idag och för att nå denna målsättning har ett fempunktslista formulerats, se även *Parkeringsnorm och satsning på kollektivtrafik* på sid 43. Listan omfattar följande åtgärder;

- Ny hållplats längs Ekenleden i direkt anslutning till den gemensamma entrén till IKEA-varuhuset och köpcentrumet.
- Förlängd busslinje anpassad efter handelns öppettider
- Prioriterad framkomlighet för buss (Mobility Management)
- Åtgärder vid Källered station inkl. gestaltning av gång- och cykelvägen som leder till mellan stationen och köpcentrumet.
- Shuttle-buss till Källered Station.

Förutom den ovanstående åtgärder är avsikten att jobba aktivt med utvecklad kollektivtrafikinformation inne i köpcentrumet samt att anlägga ett gångtråk mellan huvudentrén mot Ekenleden och mot Källered station.



*Bild 18. Referensbild - möjlig utformning av gångstråk till Källered station (Bild: IKEA).*

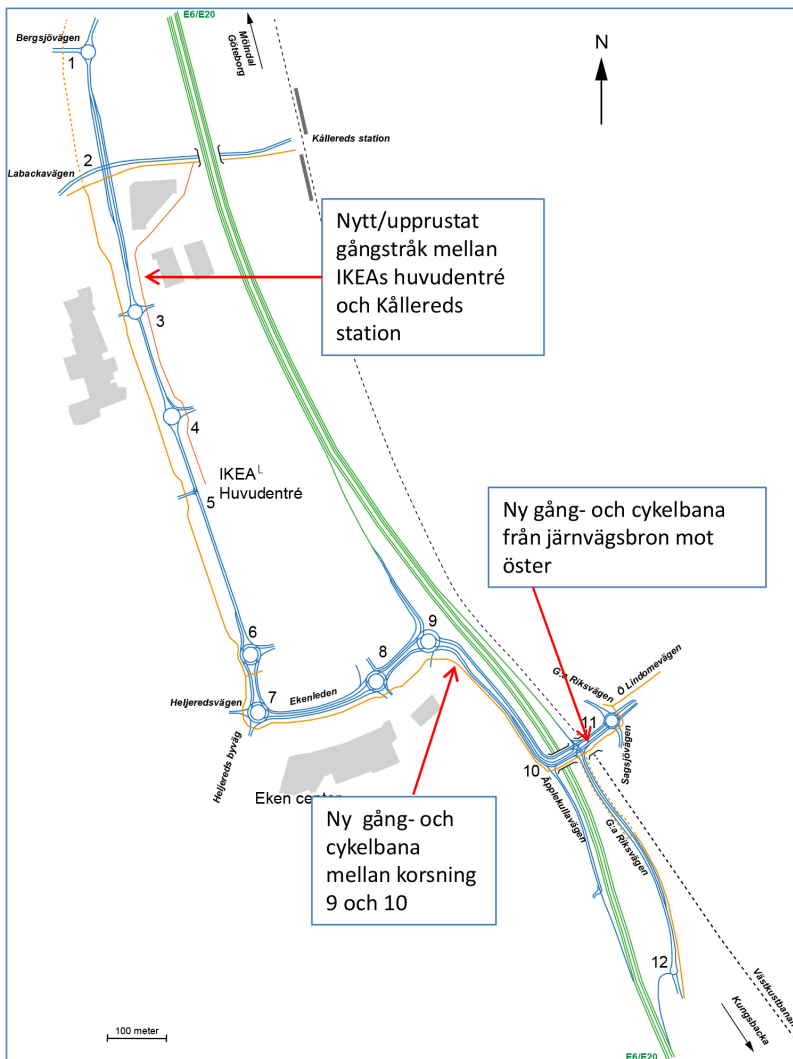


Bild 19. Åtgärder i gång- och cykelvägsystemet.  
(Bild: SWECO).

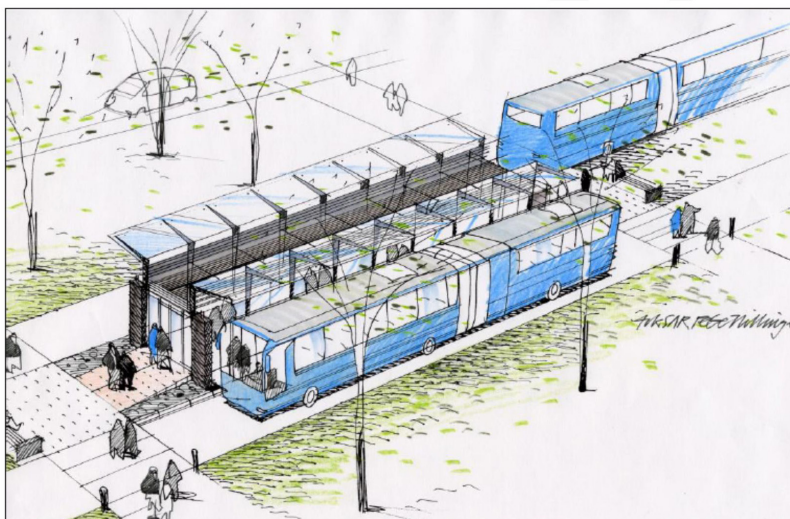


Bild 20. Tänkbar utformning av hållplats vid huvudentrén mot Ekenleden.  
(Bild: SWECO).

## ***Mark och vegetation***

De föreslagna förändringarna innebär att ett antal av de biotopskyddade träden längs Ekenleden påverkas då gatan byggs om och nya hållplatser och korsningar anläggs. Kommunen avser ansöka om dispens för denna påverkan samt arbeta tillsammans med exploatören för att kompensera den negativa effekt som uppstår.

När det gäller Ävabäcken i områdets norra del anges i planbestämmelse att denna fortsatt ska vara ett öppet vattendrag genom området, den får alltså inte påverkas genom kulvertering. Mindre delar av bäcken får dock överbyggas med broar.

## ***Service och sociala aspekter***

Detaljplanen reglerar att området kan innehålla handel vilket ger förutsättningar för ett ökat utbud av kommersiell service i området. En förnyelse av köpcentrumet ökar möjligheten för befintliga verksamheter att finnas kvar och nya att etablera sig i området.

Tydliga kopplingar mellan busshållplatser och köpcentrets entréer kan tillskapas då det nya köpcentret utformas. En ökad tillgänglighet med kollektivtrafik öppnar möjligheter för en bredare grupp människor än den grupp som har tillgång till bil, att besöka området, nyttja serviceutbudet och besätta arbetstillfällena. Vidare bör en mer attraktiv och tryggare förbindelse från Kålleröd station till köpcentret kunna skapas för både fotgängare och cyklister för att kunna uppfylla målet om ökat antal tillresande som inte tar bilen.

Då området inte innehåller bostäder eller kvällsöppna verksamheter i någon större utsträckning kommer det inte att vara befolkat nattetid. Miljön kan därmed komma att upplevas ödslig och otrygg under dessa delar av dygnet. Under övrig tid kommer väl utformade offentliga rum och rörelsestråk att ge goda och trygga förutsättningar för vistelse och möten.

## **Risker och störningar**

### **Risk- och räddningstjänstfrågor**

I riskutredningen framgår att den beräknade risknivån i området befinner sig huvudsakligen inom det så kallade ALARP-området. Detta innebär att rimliga riskreducerande åtgärder rekommenderas om det är möjligt och rimligt ur ett kostnad-nytta-perspektiv, men är inte en absolut förutsättning för att genomföra utbyggnaden.

Med utgångspunkt från resultatet av utredningen har riskreducerande åtgärder reglerats i planförslaget. Med tanke på att det är de olyckor som medför stora utsläpp av giftig gas som har störst bidrag till den absoluta risknivån rekommenderar riskutredningen eventuella resurser inriktas på att kontrollera ventilationen i byggnader inom skadeområdet samt minimera antalet människor som uppehåller sig i direkt närhet till E6/E20. I planen regleras följande riskreducerande åtgärder;

- Luftintag ska placeras vänt från E6/E20/Västkustbanan med möjlighet att stängas av manuellt vid olycka
- Fasader riktade mot E6/E20, där inte effektiv avrinning kan garanteras inom de närmaste 8 meterna från fasaden, ska anpassas så att de tål en värmestrålning av 15 kW/m<sup>2</sup> under minst 30 minuter utan brandspridning till byggnaden. Byggnader inom planområdet ska också utformas så att lokal kollaps inte leder till fortskridande ras.

Utöver de i detaljplanen reglerade åtgärderna ska exploatören i samband med bygglovprövningen dessutom kunna visa att utrymning av anläggningen kan ske i skydd av byggnad.

För att reducera möjligheten för avåkande fordon att styra in på området ska avbärräckor anpassat för tung trafik på motorväg uppföras, denna åtgärd är belägen utanför planområdet och genomförande av densamma regleras i avtal med Trafikverket, se även *Tekniska frågor, Anläggningar inom allmän plats och vägområde för statlig väg* på sid 42.

För att säkerställa Räddningstjänstens tillgänglighet ska kör- och parkeringsytor inom kvartersmark anordnas så att utryckningsfordon i en akut situation kan ställas inom 50 byggnadens entré inte överstiger 50 meter. Mölndals stad tillhandahåller ej direktkopplad sprinkler. Ev. sprinklerbehov löses internt inom respektive fastighet/anläggning med magasinering och tryckstegring. Planförslaget medger att sprinklerbassäng kan anordnas utan påverkan på byggrätten.

## *Risk för höga vattenstånd*

Sannolikheten för översvämningar från ledningsnätet bedöms inte förvärras av den planerade byggnationen. I planbestämmelse regleras att lägsta nivå på färdigt golv ska vara + 10,7 m vid nybyggnation.

## *Förorenad mark*

Resultaten från föreliggande markundersökning indikerar att saneringsåtgärder inte är nödvändiga att vidta med tanke på nuvarande och planerad markanvändning. Vid framtida markarbeten kan befintliga fyllnadsmassor sannolikt återanvändas som fyllnad inom fastigheten. Markarbeten med schakt av massor med en föroreningshalt överskridande känslig markanvändning (återfunnits i provpunkt AF9 och AF13 enligt den översiktliga miljötekniska markundersökningen) är en anmälningspliktig åtgärd (enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd) som ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Eventuella överskottsmassor får inte hanteras fritt, utan tillsynsmyndigheten ska kontaktas för samråd gällande hantering av överskottsmassor om sådana uppstår.

Genomförd markundersökning är endast översiktlig, det går inte att utesluta att det inom de undersökta fastigheterna kan förekomma jord som är så förorenad att saneringsåtgärder skulle vara motiverade. Entreprenörer bör därför vid framtida markarbeten, inom de undersökta fastigheterna, iaktta försiktighet och vara uppmärksamma på jord med avvikande utseende och lukt. Fler jordprov för analys kan med fördel också uttas i samband med eventuella ytterligare geotekniska undersökningar inför planerad byggnationer med syfte att få ett bättre beslutsunderlag gällande hantering av framtida schaktmassor.

Inom fastigheten Backen 1:75, i anslutning till plankartans delområde 2, har tidigare legat en kemptvätt. På uppdrag av Länsstyrelsen har ett grundvattenprov uttagits på fastigheten som visar på mycket höga halter av klorerade kolväten. Det kan inte uteslutas att föroreningen spridit sig till angränsande fastigheter vilket måste beaktas vid markarbeten i området.

## *Buller*

Enligt genomförd bullerutredning beräknas nybyggnationen överlag inte medföra ökade bullernivåer från vägtrafik för de mest bullerutsatta fastigheterna. Merparten av den ökade bullerexponeringen beräknas istället komma från den förväntade trafikökningen på E6/E20 mellan 2015 och 2035.

Vid Äpplekullevägens norra del beräknas fastigheterna Äpplekullevägen 2 och 4 utsättas för 1 dBA högre dygnsekvivalent och maximal ljudnivå vid fasad som följd av nybyggnationen. Alla bostadsfastigheter i det studerade området beräknas dock efter utbyggnad klara riktvärdet 70 dBA maximal ljudnivå vid uteplats från vägtrafikbuller. Detta förutsatt att fastigheterna på Äpplekullevägen 2 och 4 har uteplats placerad i bullerskyddat läge. En stor del av fastigheterna kring Ekenledens norra del beräknas ha dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafikbuller överstigande 55 dBA. Ett fåtal fastigheter längs den norra delen av Ävavägen samt den norra delen av Äpplekullevägen beräknas utsättas för dygnsekvivalenta ljudnivåer från vägtrafikbuller överstigande 65 dBA. Då detta är ett överskridande av riktvärdet för trafikbuller vid befintlig miljö bör åtgärder här vidtas, staden anser att denna fråga bör behandlas i den åtgärdsvalsstudie som förväntas göras för E6/E20 och Väst kustbanan på sträckan Göteborg-Kungsbacka. Nollalternativ 2035 ger liknande beräknade vägtrafikbullernivåer som utbyggnadsalternativet för de mest bullerutsatta fastigheterna, varför det kan antas att den generella trafikuppräknings på E6/E20 ligger bakom den ökade bullerexponeringen för fastigheterna i beräkningsområdet.

Industribuller från handelsområdet beräknas klara riktvärden för ekvivalent och maximal ljudnivå vid fasad. Detta är översiktliga beräkningar med antagen placering av fläktar på byggnader. Utredningen innefattar endast industribuller från nybyggnationen.

Placering och utformning av byggnader är inte fastlagda och vägar kan komma att justeras. Nya bullerberäkningar bör genomföras när placeringar och utformningar av byggnader och vägar är fastlagda.

## *Luft*

Spridningsberäkningar har utförts för ett framtida scenario år 2035, vid en utbyggnad enligt planförslaget. Beräkningarna visar att miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid innehålls med marginal. De beräknade halterna av partiklar som PM10 visar att miljö kvalitetsnormerna innehålls både för nuvarande situation och framtida situation år 2035.

## ***Teknisk försörjning***

### ***Vatten och avlopp***

Anslutning kan ske till befintliga allmänna ledningar för ren- och spillvatten i Ekenleden.

### ***Dagvatten***

För att inte dagvattenflödet ska öka efter byggnation föreslås åtgärder i form av makadamdiken och genomsläppliga ytor. De föreslagna åtgärderna bedöms kunna minska dagvattenflöde vid ett 10-årsegen samt förbättra dagvattenkvaliteten med ca 50 %. Enligt utförda beräkningar behövs en fördröjningsvolym på 120 m<sup>3</sup> (i form av makadamdike, vilket ger en effektiv volym om 30 m<sup>3</sup>) för att dagvattenflödet från planområdet inte ska öka efter byggnation enligt detaljplanen. För att möjliggöra att funktionen i befintligt dike längst med E6/E20 bibehålls samt att stabiliteten utmed motorvägen säkerställs har en bestämmelse om ”Dike” införts.

Dagvattnet från planområdets trafik- och parkeringsytor bedöms innehålla en del föroreningar såsom sediment och olja. Därav ska oljeavskiljare installeras vid utlopp till recipient. Åtgärder för fördröjning samt oljeavskiljare bedöms sammantaget förbättra vattenkvaliteten i Kålleredsbäcken. Exakt utformning av dagvattensystemet och höjdsättning av marken inom planområdet kommer att studeras vid detaljprojekteringen av området.

När det gäller Ävabäcken i planområdets norra del anges i planbestämmelse att denna fortsatt ska vara ett öppet vattendrag genom området, den får alltså inte påverkas genom kulvertering.

### ***Rekommendationer***

Vid projektering av ledningar ska sättningsförhållandena beaktas. De marksättningar som kan förväntas inom området påverkar ledningarna med t.ex. risk för bakfall och skadade ledningar som följd. Om möjligt bör dagvattensystemet höjdsättning anpassas till naturliga lågpunkter. Byggnader kan med fördel förses med gröna tak vilket ytterligare kan förbättra omhändertagande av dagvatten inom planområdet. Dimensioneringen av dagvattensystemet har dock inte förutsatt att gröna tak anordnas. Vidare kan genomsläppliga parkeringsytor, exv. med betonghålsten, då dessa har mindre avrinningskoefficient samt mindre marksättning jämför med asfaltsbeläggning.

## ***El och tele***

Anslutning kan ske till befintligt ledningsnät för el samt tele. För befintlig elledning som genomkorsar planområdet i öst-västlig riktning krävs omläggning och ett nytt u-området har därför lagts ut norr om IKEA-varuhuset. De två befintliga transformatorstationerna inom planområdet säkerställs i planen genom E-områden.

## ***Avfall***

IKEA-varuhuset och köpcentrumet avses omhänderta avfall samt tillgodose återvinning genom en central, samordnad funktion.

Befintlig kommunal återvinningsstation belägen inom handelsområdet avses återplaceras inom området efter genomförd utveckling.

## ***Energiförsörjning***

IKEA-varuhuset och köpcentrumet kommer att byggas enligt principer för miljöanpassat byggande. För köpcentrumet har exploatören en strävan att uppföra byggnationen med god energieffektivitet samt att byggnaden ur miljöhänsyn är uppförd på ett hållbart sätt. Exploatören strävar efter att uppfylla EU GreenBuilding som ett led i att skapa en byggnation med bra energiprestanda. För att skapa en hållbar byggnation kommer byggnaden även att certifieras enligt BREEAM vilket innebär att en mängd olika miljöfrågor såsom energi, inomhusmiljö och material beaktas.

IKEA har som ambition att uppföra en byggnation som är bra ur ett brett hållbarhetsperspektiv. IKEA har som mål att bygga ett energieffektivt varuhus där huvuddelen av energiförsörjningen kommer från ett miljövänligt alternativ, typ bergvärme. IKEA arbetar också för att certifiera byggnaden.

## ***Övriga åtgärder***

### ***Geotekniska åtgärder***

Med hänsyn till jordens sättningbenägenhet ska planerad marknivå i möjligaste mån anpassas till befintliga nivåer. All tillförd last i området kommer att ge upphov till tidsberoende sättningar alternativt medföra att pågående sättningar ökar. Om uppfyllnader ändå utförs bör dessa ske med lättfyllnad. För att minimera negativ effekter anges i en generell planbestämmelse att maximal uppfyllnad eller avschaktning inte får avvika mer än +/- 1 meter från ursprunglig marknivå om inte erforderliga förstärkningsåtgärder vidtas. Med ursprunglig marknivå räknas den höjd som är redovisad på grundkartan som tillhör detaljplanen.



Om möjligt bör dagvattensystemet höjdsättning anpassas till naturliga lågpunkter. Uppfyllnader för att justera marklutningen motsatt naturlig/ nuvarande lutning riskerar att med tiden innebära att det uppfyllda området sjunker med risk för bakfall och bristande funktion i dagvattensystemet.

Med hänsyn till risken för lokala stabilitetsbrott bör nivåskillnaderna mellan E6/E20, avfart, dikesbotten i intilliggande befintligt dike och öviga ytor inom planområdet inte förändras. Detta innebär att nivån på befintliga parkeringsytor och dikesbotten inom planområdet inte bör sänkas. Om marknivåerna ändå justeras ska stabilitetshöjande åtgärder utföras, så som till exempel anläggning av tryckbank, och marklov sökas. Detta anges i planbestämmelse "Dike". Beräkningarna för en ny cirkulationsplats på Ekenleden, sydväst om IKEA/köpcentrumet, visar på icke tillfredställande stabilitet mot Hedbäcken. Detta medför att förstärkningsåtgärder, exempelvis KC-pelare, erfordras. För den västra delen av cirkulationsplatsen anges därför i planbestämmelse ("b") att stabilitetshöjande åtgärd krävs före exploatering.

När det gäller den föreslagna direktavfarten från E6/E20 har stabiliteten särskilt studerats, beräkningar visar på tillfredställande stabilitet för befintlig väg mot handelsområdet. Beräkningar för breddningen av avfarten (belägen utanför planområdet) visar på icke tillfredställande stabilitet vilket medför att förstärkningsåtgärder, exempelvis med KC-pelare eller lättfyllnadsmaterial, erfordras för breddningen. Detta kommer att hanteras av Trafikverket i samband med projektering och genomförande av breddningen.

Grundläggning av byggnader föreslås ske med fribärande bottenplatta eller bottenbjälklag. Stommen grundläggs via spetsburna pålar slagna till fast botten eller berg. I den södra delen med mindre jorddjup kan grundläggning utformas med plintar och även eventuellt urgrävning. Nya byggnader bör förberedas för att tillåta marksättningar utanför byggnaden. Vid dörrar och portar rekommenderas länkplattor för att ta upp differenssättningar mellan byggnader och omgivande mark. Lastkajer bör grundförstärkas samt uppfyllnader i närheten av byggnader bör utföras med lättfyllning. Pågående marksättningar måste även beaktas vid utformning av rör genomföringar och ledningsanslutningar mellan pålad byggnad och omgivande mark.

## KONSEKVENSER

### ***Miljökonsekvensbeskrivning***

En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har upprättats. Det främsta syftet med denna är att, i ett tidigt planskede, kunna integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas och negativa effekter minimeras.

### ***Sammanfattning av resultat***

#### *Betydande miljöpåverkan - positiv*

Ett genomförande av detaljplanen ger förutsättningar för en förädling och förstärkning av befintligt handelscentrum/destination dels genom ett ökat utbud av främst varor, dels genom en ökad attraktivitet, konkurrenskraft och tillgänglighet. På regional nivå bedöms intentionerna i planen innebära att kommunens egen köpkraft till större del kan behållas inom kommunen genom att utflödet till kranskommunerna minskar. Satsningar på kollektivtrafiken med målet att öka andelen kollektivtrafikresande bedöms ge positiva miljöeffekter. I ett socialt miljöperspektiv innebär kollektivtrafiksatsningarna att tillgängligheten för personer utan tillgång till bil ökar. Likaså erhålles ett tillskott av arbetstillfällen varav ett flertal kan attrahera unga människor.

#### *Viss negativ miljöpåverkan men ej betydande*

Ett genomförande av detaljplanen innebär en ökad trafik och därmed viss ökning av emissioner till luften. Den ökade trafikbelastningen som utvecklingen av handelsområdet bidrar till utgör dock endast mycket liten andel av det totala trafikarbetet på E6/E20 och på lång sikt bedöms ett genomförande av detaljplanen ej motverka miljömålet om Frisk luft. Den tekniska utveckling mot renare fordonspark och förväntade förbättringar av kollektivtrafiken motverkar sannolikt den ökning av trafikarbetet som är att hänföra till Kållereds köpstad.

Under förutsättning att vissa uppgraderingar och kompletteringar görs i trafiksystemet (se trafikutredning) visar genomförda trafikanalyser att det finns tillräcklig kapacitet i trafiksystemet för de dimensionerande trafikflödena vid planerad utbyggnad av Kållereds köpstad. Föreslagna uppgraderingar och kompletterande åtgärder av trafikinfrastrukturen har stämts av med Trafikverket. Aktuellt planförslag möjliggör åtgärdernas genomförande. I övrigt regleras genomförandet i avtal mellan staden, Trafikverket och exploatören.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms med avseende på trafik/kommunikationer ej skada eller försvåra utnyttjandet av riksintresset E6/E20. Inte heller bedöms riksintresset Västra stambanan påverkan negativt.

### *Miljökvalitetsnormer*

I Miljöbalken (MB) finns miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, vatten, mussel- och fiskevatten samt omgivningsbuller. Normerna anger vilka föroreningsnivåer som miljön och människor kan antas utsättas för utan att olägenheter av betydelse uppkommer. De normer som bedöms relevanta att behandla i förevarande fall är utsläpp till luft respektive vatten. Störningar i form av omgivningsbuller har kommenterats under *Hälsa och säkerhet* nedan.

Idag överskrids MKN för kvävedioxid vid och i anslutning till E6/E20. Halterna avtar dock relativt snabbt från vägen in mot planområdet. På lång sikt (2035) bedöms MKN för kvävedioxid innehållas med marginal.

Beräknade halter av partiklar som PM10 visar att MKN innehålls både för nuvarande situation och framtida situation år 2035.

Förutsatt att dagvattenhanteringen sker med beaktande av vad som redovisas i utförd dagvattenutredning bedöms vid ett 10-årsregn dagvattenkvaliteten förbättras.

Enligt resultatet av utförd dagvattenutredning bedöms planerad utbyggnad ej ha någon negativ inverkan på grundvattnet vare sig på nivåer eller kvalitetsmässigt.

### *Hälsa och säkerhet*

#### Farligt gods

Risker förenade med farligt godstransporter på E6/20 respektive Västkustbanan har utretts. Förutsatt att de i riskutredningen föreslagna åtgärderna vidtas bedöms riskerna hanterbara. Åtgärderna regleras i planbestämmelser.

#### Buller

Nybyggnationen beräknas överlag inte medföra ökade bullernivåer från vägtrafik för de mest bullerutsatta fastigheterna i området. Dock beräknas viss ökning att ske vid fastigheterna på Äppelkullevägen 2 och 4. I övrigt bedöms den ökade bullerexponeringen komma från den generella trafikuppräkningsplaneringen på E6/E20 från 2015 till 2035. Föreslagna nybyggnationer kommer istället sannolikt att kunna bidra till sänkta bullernivåer då byggnaderna kommer att utgöra visst bullerskydd mot E6/E20.

Fastigheterna Äppelkullevägen 2 respektive 4 berörs av föreslagna ombyggnader av Källeredsmotet. I samband med ombyggnaden av motet kommer bullerreducerande åtgärder att behandlas. Vad däremot gäller fastigheterna Ävavägen 7-15 bedöms situationen skilja sig åt såtillvida att bullerkällan till sin övervägande del är att hänföra till trafiken på E6/E20. Sett till beräknad ökning av denna utgör störningarna från planområdet

endast en marginell del. Beräknade bullerstörningar från E6/E20 förutsätts bli behandlade i ett vidare perspektiv, exempelvis i den förväntade åtgärdsvalsstudien för sträckan Göteborg-Kungsbacka, då det sannolikt bör ge bäst effekt att utföra bullerskydd utmed E6/E20.

Riktvärden för externt industribuller från verksamheter inom planområdet beräknas kunna klaras vid alla berörda bostadsfastigheter.

### Översvämning

Då området är lågt beläget krävs att dagvattnet omhändertas på särskilt sätt för att så långt som möjligt eliminera risken för översvämningar. För att säkerställa att nya byggnader inom området inte påverkas negativt har planbestämmelse införts som reglerar lägsta nivå på färdigt golv i nya byggnader. Planen har också utformats på sådant sätt att alternativa sätt att hantera dagvattnet möjliggörs. I det fall en breddning och/eller fördjupning av befintligt dike utmed planområdets östra sida blir aktuellt krävs som förutsättning att stabilitetshöjande åtgärder utmed E6/E20 vidtas. Detta regleras i planbestämmelse. Likaså fastläggs i planbestämmelse att diket ska bibehållas som öppet vilket ej förhindrar att det utförs med makadamfilter i botten.

Det bör noteras att i övergripande utredning för Kålleredsbäcken föreslås åtgärder för att minska risken för översvämningar. Åtgärderna som rör mark utanför planområdet får lösas i särskild ordning då de ej kan hanteras i aktuell plan. De flödesförbättrande åtgärderna i Kålleredsbäcken kommer att genomföras oaktat nu aktuell detaljplan. Föreslaget system för hantering av dagvatten inom planområdet kräver ej flödesförbättrande åtgärder i nedströms system.

### *Nationella och regionala miljömål*

Riksdagen har antagit sexton övergripande nationella miljömål med tillhörande delmål. Miljömålen är en del i arbetet med hållbar utveckling och behandlar vad som behöver uppnås för att vi som lever och verkar idag ska kunna lämna över en god miljö till nästa generation. De miljömål som bedömts rimligt påverkbara och relevanta att stämna av mot är *Begränsad klimatpåverkan*, *Frisk luft*, *Grundvatten av god kvalitet*, *Levande sjöar och vattendrag* samt *God bebyggd miljö*. Ett genomförande av planförslagets intentioner bedöms medverka till att målen om *Grundvatten av god kvalitet*, *Levande sjöar och vattendrag* samt *God bebyggd miljö* kan uppfyllas. Vad däremot gäller *Begränsad klimatpåverkan* och *Frisk luft* bedöms målen på kort sikt motverkas marginellt men på lång sikt förhålla sig neutralt.

### *Åtgärder för att undvika/minimera negativ påverkan*

Ett antal åtgärder som kan minimera miljöpåverkan vid ett genomförande av planförslaget har identifierats och regleras i planbestämmelser och/eller i avtal mellan berörda parter. Nedan ges exempel på sådana åtgärder;

### Dagvattenhantering

- fördröjnings- och reningsåtgärder kan minska flödena vid ett 10-årsregn samt förbättra dagvattenkvaliteten.

### Farligt gods

- luftintag ska placeras vända bort från E6/Västkustbanan med möjlighet att stängas av manuellt vid olycka,
- fasader riktade mot E6 och belägna inom zonen 30 – 50 meter från vägen, där inte effektiv avrinning kan garanteras inom de närmaste 8 metrarna från fasad, ska anpassas så att de tål en värmestrålning av 15 kW/kvm under minst 30 minuter utan brandspridning till byggnader
- byggnader inom planområdet ska också utformas så att lokal kollaps inte leder till fortskridande ras.

### Trafik

- ny direktinfart mot handelsområdet byggs för trafik från E6/E20
- ombyggnad av signalkorsningen i Kålleredsmotet från nuvarande tre till fem körfält
- breddning av Gamla riksvägen från söder till två körfält med början strax norr om Husvagnssvensson
- ombyggnad av korsningspunkten mellan avfartsrampen från söder och Gamla riksvägen till en s.k. ”droppe”, dvs en halv cirkulationsplats
- ombyggnad av två cirkulationsplatser vid Ekenledens västra del till dubbla körfält
- ombyggnad av korsningen vid Labackavägen till två genomgående körfält i varje riktning
- ombyggnad av befintlig cirkulation vid korsningen Coop – Ekenplan på Ekenleden till en T-korsning
- ombyggnad av östra cirkulationplatsen till två körfält i alla riktningar

### Buller / störningar

- bullerstörningar från E6/E20 förutsätts bli behandlade i ett vidare sammanhang, exempelvis i den förväntade åtgärdsvalsstudien för sträckan Göteborg-Kungsbacka.
- zoner för lastning och lossning ska skärmas av för att minimera störning och påverkan.

### Grundläggning/geoteknik

- planerad marknivå bör i möjligaste mån anpassas till befintliga nivåer och eventuella uppfyllnader bör utföras med lättfyllnad
- ytor och höjdsättning bör anpassas efter förväntad framtida sättning
- maximal uppfyllnad resp. avschaktning får inte avvika mer än +/- 1 m från ursprunglig markyta om inte förstärkningsåtgärder vidtas.
- Stabilitetshöjande åtgärd krävs före utbyggnad av ny cirkulationsplats vid Ekenleden
- stabilitetsförbättrande åtgärder utmed E6/E20 måste vidtas vid fördjupning och breddning av befintligt dike mellan planområdet och E6 i öster.

## **Sociala konsekvenser**

En utveckling och förnyelse av Kållerød köpstad är en ansats att stärka handelsområdets konkurrenskraft i ett regionalt perspektiv. Genom en utveckling av förutsättningarna för de kommersiella verksamheterna i området kan också fler arbetstillfällen tillskapas och fler kommuninvånare kan få arbete och därmed öka sitt ekonomiska oberoende, vilket gagnar det sociala och ekonomiska välbefinnandet såväl på individ- som på familjenivå.

Genom de föreslagna åtgärderna för oskyddade trafikanter kan en förbättrad tillgänglighet för besökare som anländer till handelsområdet med cykel, till fots eller med kollektivtrafik skapas och gruppen av besökare som har möjlighet att besöka området breddas vilket är positivt ur ett jämlikhetsperspektiv. Vidare har alternativa färdvägar positiva bieffekter i form av ändrade färdvägar, tillresa kommer i huvudsak att ske via Kållerød station, hållplatslägen vid Ekenleden samt utvecklade gång- och cykelstråk vilka bidrar till att knyta Kållerød köpstad närmare omgivande områden. I ett vidare, och längre, perspektiv kan också antas att om fler tar sig till och från området genom att gå, cykla eller åka kollektiv så främjar det den allmänna folkhälsan.

## GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Planbeskrivningen ska redovisa de organisatoriska, fastighetsrättsliga, tekniska och ekonomiska åtgärder som behövs för att åstadkomma ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen. Genomförandefrågorna ska förtydliga detaljplanens syfte från genomförandesynpunkt, men har ingen rättsverkan, utan detaljplanens bindande föreskrifter framgår av plankartan och planbestämmelserna.

### *Organisatoriska frågor*

#### *Tidplan*

För detaljplanen gäller följande tidplan:

Skede	Tid
Samråd	2:a kv. 2015
Granskning	2:a kv. 2016
Antagande	3:e kv. 2016
Laga kraft	4:e kv. 2016

#### *Genomförandetid*

Genomförandetiden är 5 år räknat från det datum då detaljplanen vunnit laga kraft. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla, men den kan då ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

### ***Infrastrukturåtgärder – huvudmannaskap och ansvarsfördelning***

#### *Anläggningar inom allmän plats*

Staden är huvudman för allmän plats och bygger ut densamma. Kostnader för infrastruktur på allmän plats, såsom trafikåtgärder, dagvattensystem, bulleråtgärder mm förutsätts täckas gemensamt av exploaterarna genom exploateringsbidrag.

Slutligt förslag på infrastrukturåtgärder på allmän plats samt dess omfattning kommer att kartläggas under det fortsatta detaljplanearbetet. Även en noggrann kostnadsberäkning av föreslagna åtgärder kommer att göras.

## ***Anläggningar inom kvartersmark***

Exploatörerna ansvarar för och bekostar utbyggnad av anläggningar, så som handelsbyggnader, parkering, p-däck, kvartersgator, dagvattenhantering, gång- och cykelstråk, mm inom kvartersmark.

Flytt eller säkring av befintliga ledningar och transformatorstationer inom detaljplaneområdet svarar respektive exploatör för.

## ***Anläggningar inom vägområde för statlig väg***

Trafikverket ansvarar för vägområde för statlig väg (E6/E20) samt för de delar av E6/E20 som ligger inom allmän plats. Kostnader för nödvändiga åtgärder förutsätts täckas gemensamt av exploatörerna genom exploateringsbidrag. Slutligt förslag på anläggningar inom vägområde för statlig väg samt dess omfattning kommer att kartläggas under det fortsatta detaljplanarbetet. Även en noggrann kostnadsberäkning av föreslagna åtgärder kommer att göras.

## ***Ägoförhållanden***

Fastigheter inom och utom plan framgår av den till detaljplanen hörande fastighetsförteckningen. Fastigheter inom planområdet listas också på sid 8.

## ***Fastighetsrättsliga åtgärder***

### ***Fastighetsbildning***

Rådande fastighetsindelning kommer att anpassas till planerad utbyggnad i huvudsak genom fastighetsregleringar. Fastighetsbildning knutna till exploatörernas handelsetablering, och som berör mark som ska regleras mellan staden och exploatörerna, regleras i kommande exploateringsavtal mellan exploatörerna och Mölndals stad. Övrig fastighetsbildning hanteras i överenskommelse mellan exploatörerna samt i överenskommelser med eventuellt andra berörda fastighetsägare.

### ***Gemensamhetsanläggningar***

I samband med fastighetsbildning i området kommer följande befintliga gemensamhetsanläggningar och samfälligheter att ses över och ändras eller upphävas;

- Källered GA:2; tillfart och parkering, delägare Källered 1:135 och Vämmedal 2:158
- Källered S:1 (utom planområdet) och S:5; vägar, ett flertal fastigheter delägare
- Källered S:16: kvarters- och gångvägar samt område för reklampelare, delägare Källered 1:135 och Vämmedal 2:158



Den sprinklerbassäng som planeras inom planområdet kommer att vara gemensam för båda byggnaderna (IKEA och köpcentrum). En gemensamhetsanläggning föreslås bildas.

### ***Ledningsrätt, servitut, nyttjanderätt***

Fastigheterna Våmmedal 1:135 och 2:158 berörs av ett antal rättigheter (avtals-servitut). Befintliga, ej längre aktuella, rättigheter kan tas bort i samband med lantmäteriförrättning. Övriga rättigheter fortsätter att gälla.

Exploatorerna bekostar eventuell flytt av befintliga ledningar och transformatorstationer och ombesörjer att avtal träffas kring detta med berörda ledningsägare.

### ***Berörda privatägda fastigheter***

För att kunna bygga ut till två körfält på sträckan mellan Kålleredsmotet och cirkulationen i planområdets sydöstra del (vid Eken center) samt från Kålleredsmotet söderut på Gamla Riksvägen behöver viss privatägd mark tas i anspråk. Följande fastigheter berörs av inlösen allmän plats (VÄG) och kommer att kontaktas i det fortsatta arbetet. Vid kontakt kommer diskussion om ersättning, återställande och eventuell komplettering av bullerskydd att föras.

<b>Fastighet</b>	<b>Yta som påverkas (varav redan ianspråktaget)</b>
Backen 1:75	ca 330 m <sup>2</sup> (330 m <sup>2</sup> )
Kållered 1:5	ca 545 m <sup>2</sup> (545 m <sup>2</sup> )
Kållered 1:20	ca 1095 m <sup>2</sup> (1095 m <sup>2</sup> )
Kållered 1:74	ca 170 m <sup>2</sup> (170 m <sup>2</sup> )
Kållered 1:125	ca 160 m <sup>2</sup> (60 m <sup>2</sup> )

Även mark ägd av IKEA, Kållered S:16 och Våmmedal 2:158, berörs av inlösen.

### ***Ansvars- och kostnadsfördelning***

Staden ansvarar för att överenskommelser med berörda fastighetsägare kommer till stånd vad beträffar allmän plats. Trafikverket eller staden ansvarar för att överenskommelser kommer till stånd vad beträffar vägområde för statlig väg E6/E20. Ersättning för intrång på berörda privata fastigheter belastar projektet och betalas gemensamt av exploatorerna. Mark som avsatts som allmän plats och som ägs av exploatorerna ska, utan ersättning, överlåtas till Mölndals stad. Överenskommelser beträffande kvartersmark ansvarar exploatorerna för.

Delar av trafiksystemet föreslås på mark som redan är planlagd för trafikändamål varför denna mark inte finns med i själva plankartan.

## ***Ansökan om lantmäteriförättning***

Staden ansvarar för ansökan om fastighetsbildning som berör kommunens eller Trafikverkets fastigheter och som är en direkt följd av exploatörernas handelsetablering. Kostnaden för fastighetsbildningen belastar projektet och betalas gemensamt av exploatörerna. Övrig fastighetsbildning ansvarar och bekostar exploatörerna.

## ***Tekniska frågor***

### ***Anläggningar inom allmän plats och vägområde för statlig väg***

Åtgärder i det kommunala gatunätet och område för statlig väg kommer att projekteras och iordningställas av staden eller Trafikverket. Åtaganden vad gäller kostnader och utförande kommer att regleras i avtal mellan staden och exploatörerna samt mellan staden och Trafikverket. Huvudinriktningen är att alla åtgärder som berör eller påverkar det statliga vägnätet kommer att projekteras och iordningställas av Trafikverket. För vidare beskrivning av åtgärderna se *Trafik, Gator och angöring* på sid 23 och 24.

För att reducera möjligheten för avåkande fordon att styra in på området ska avbärräcke anpassat för tung trafik på E6/E20 uppföras (se bild 21 nedan).

### ***Kvartersmark***

Exploatörerna har för avsikt att i planområdets mellersta del bygga ett nytt IKEA-varuhus samt ett nytt köpcentrum i den södra delen. Byggnaderna avses placeras på pelare vilket möjliggör parkering under.

### ***Utbyggnad av kvartersmark***

Exploatörerna har för avsikt att behålla befintliga byggnader i områdets norra del för att användas som evakueringsytor under byggtiden. Tider, villkor mm. regleras i kommande exploateringsavtal.



*Bild 21. Föreslagen sträcka (ungefärlig) längs E6/E20 som förses med avbärräcke. Nytt räcke ansluter till bef. räcken i norr och söder.*

## *Provisorier, trafikomläggningar, parkering mm under byggtiden*

Ett dokument ska tas fram som beskriver hur alla trafikslag ska fungera under byggtiden. Av dokumentet ska också framgå etappindelning och tidplaner. Trafiken på angränsande gator och gångvägar samt till angränsande befintlig bebyggelse ska kunna ske på ett tillfredsställande sätt under byggtiden. Tillfälliga omledningar och inskränkningar i befintlig standard för göras endast efter samråd med stadens tekniska förvaltning.

## *Parkeringsnorm och satsning på kollektivtrafik*

Planförslaget anger ett parkeringsbehov för bilar på 36 parkeringsplatser/1000 m<sup>2</sup> BTA. En förutsättning för att uppnå angiven parkeringsnorm är att exploatörerna, i dialog med Mölndals stad och Västtrafik, arbetar med förutsättningarna för en mycket god kollektivtrafik. Exempel på detta kan vara skyttel från stationen, låncyklar, ett väl utbyggt gång- och cykelstråk och framtagande av grön resplan.

Exploatörerna och staden arbetar utifrån en fempunktlista i arbetet för att uppnå målet om 15 % besökare som kommer med andra färdmedel än bil samt för att förbättra förutsättningarna för en god kollektivtrafik.

1. Ny hållplats utanför handelsplatsens entré mot Ekenleden
2. Busslinjer anpassade efter handelns öppettider, eventuellt förlängda linjer
3. Prioriterad framkomlighet för buss (Mobility Management)
4. Åtgärder vid Källered Station inkl. gestaltning av gång- och cykelväg
5. Shuttle-buss till Källered Station.

Arbetet kommer att fortgå under hela planarbetet och följas upp i kommande exploateringsavtal. Avtalet kommer bland annat reglera ansvar, kostnader samt när respektive åtgärd ska byggas ut och sättas i drift.

### *Ny busshållplats*

Den nya busshållplatsen planeras i direkt anslutning till entrépunkten utmed Ekenleden. Då hållplatsen kommer att vara placerad på kvartersmark har en planbestämmelse införts som säkerställer markens användning. Vid behov kommer avtal tecknas mellan exploatörerna och staden som bland annat reglerar hållplatsens utformning och skötsel.

## ***Vatten, avlopp samt dagvatten***

Vatten och avlopp finns utbyggt inom planområdet. Eventuell flytt av dessa för att möjliggöra den nya bebyggelsen ska bekostas av exploatörerna. En va-anslutningsavgift kommer att debiteras för utnyttjad byggrätt enligt, vid debiteringstillfället gällande, va-taxa.

## ***Avfall***

Befintlig kommunal återvinningsstation behöver flyttas till nytt läge inom planområdet, vilket regleras i kommande exploateringsavtal.

## ***El- och teleledning samt optokablar***

Befintliga el- och teleledning samt optokablar finns utbyggt i området. Eventuell flytt av dessa ledningar för att möjliggöra den nya bebyggelsen bekostas av exploatörerna.

## ***Riskfrågor***

En riskutredning har gjorts. Resultatet redovisas under *Risk och störningar*, *Risk och räddningstjänstfrågor* på sid 28.

Utöver de riskreducerande åtgärder som regleras i detaljplanen ska ett avbärrarräcke anpassat för tung trafik uppföras längs med E6/E20. Kostnader och utförande regleras i avtal med trafikverket och i kommande exploateringsavtal.

## ***Ekonomiska frågor***

Ett antagande av detaljplanen innebär för staden en rättighet men också en skyldighet att lösa sådana fastigheter som ingår i allmän plats. Vidare kan ställas krav på att allmän plats iordningställs av staden inom genomförandetiden.

## ***Utgifter för staden***

Staden kommer ha kostnader för infrastrukturåtgärder inom och utanför detaljplaneområdet.

## ***Inkomster för staden***

Staden kommer erhålla ett exploateringsbidrag.

## ***Planekonomi och finansiering***

Utgifterna för infrastrukturåtgärder inom och utanför detaljplaneområdet hanteras i avtal mellan staden och exploatörerna samt mellan staden och Trafikverket.

Exploatörerna svarar för kostnader för de infrastrukturåtgärder som krävs inom och utanför planområdet genom erläggande av exploateringsbidrag.

## ***Ekonomiska konsekvenser för exploatörerna***

Exploatörerna kommer att ha kostnader för infrastrukturåtgärder på allmän plats och vägområde för statlig väg, E6/E20. Vidare kommer en VA-avgift, enligt vid debiteringstillfället gällande taxa, att tas ut för tillkommande byggrätter. En plan-och bygglovsavgift kommer att tas ut enligt vid debiteringstillfället gällande taxa.

Kostnader för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark, så som parkeringsdäck, parkeringar, kvartersgator, dagvattenhantering, gång- och cykelstråk, byggnader för handelsändamål mm. kommer också belasta exploatörerna.

För att uppnå angiven parkeringsnorm kommer exploatörerna behöva investera i åtgärder som främjar kollektivtrafiken (se *Parkeringsnorm och satsning på kollektivtrafik* på sid 41).

Övriga anslutningsavgifter för t ex opto, el, tele eller fjärrvärme kommer också att belasta exploatörerna.

## ***Avtal***

### ***Samarbetsavtal***

Ett samarbetsavtal tecknades mellan Staden och IKEA Fastigheter AB och Ikano Retail Centres AB (idag IKEA Centres Nordic AB) i oktober 2014 (Avtal 61-2014). Avtalet reglerar samarbetet mellan parterna under framtagandet av en detaljplan för Kålleröd köpstad. Avtalet reglerar bland annat erläggande av planavgift, vilka utredningar som ska utföras, riktlinjer för marköverlåtelse och exploatering samt hur kostnader för infrastrukturåtgärder ska finansieras.

## *Exploateringsavtal*

Ett exploateringsavtal har upprättats mellan staden och exploitören, detta kommer att behandlas i samband med att kommunfullmäktige antar detaljplanen. I exploateringsavtalet regleras bland annat erläggande av exploateringsbidrag, ansvar, marköverlåtelse, tidplan för utbyggnad.

## *Avtal kring åtgärder på E6/E20*

Trafikverket och staden har kommit överens om en avsiktsförklaring som reglerar principerna för genomförande av detaljplanen och de trafikåtgärder som är kopplade till planerna. Överenskommen ansvars- och kostnadsfördelning tas även upp i exploateringsavtalet mellan staden och exploitörerna.

## **MEDVERKANDE**

Från kommunen har följande medverkat i framtagandet av planerna:

Johan Wiik	Stadsbyggnadsförvaltningen
Kristina Bodin	Stadsbyggnadsförvaltningen
Kenneth Fondén	Stadsbyggnadsförvaltningen
Björn Ekblad	Stadsbyggnadsförvaltningen
Peter Sipari	Tekniska förvaltningen
Henrik Granlöf	Tekniska förvaltningen
Ulf Bredby	Tekniska förvaltningen
Magnus Johansson	Tekniska förvaltningen
Dunia Hudjazi	Tekniska förvaltningen
Anna Stjernholm	Miljöförvaltningen
Johan Thein	Arkitekterna Krook & Tjäder
Petter Frid	Arkitekterna Krook & Tjäder

För exploitören har bl.a. följande medverkat:

Niclas Ramström  
Gustav Lidfeldt  
Hugo Schön

Kristina Ulstein	Johan Wiik	Kristina Bodin
Planeringschef	Planarkitekt	Exploateringsingenjör



