



Tätortsanalys Lindome

2020-12-21

white

UPPDRAGSGIVARE

Mölnads stad
Stadsbyggnadsförvaltningen
- Elisabet Börlin
- Julia Halldin

KONSULTGRUPP

Lisa Wistrand, White
Axel Heyman, White
Karl Landin, White
Sofie Granberg, White
Alexander Dalbert Börefelt, Trivector

KONTAKT

Lisa Wistrand, samhällsplanerare
Magasinsgatan 10
403 17 Göteborg
Tel. +46 0721 583257
lisa.wistrand@white.se

Innehåll

Uppdraget och läsanvisning	4
Lindome och tidigare ställningstaganden	6

DEL 1. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

GRÖNSTRUKTUR OCH REKREATION	12
Värden, svagheter och nyckelfrågor	12
Topografi och naturområden	12
Grönstruktur	12
Blåstruktur	16

BEBYGGELSESTRUKTUR OCH ANVÄNDNING	19
Värden, svagheter och nyckelfrågor	19
Bebyggelsestruktur	19
Markanvändning och funktion	20
Markägarförhållanden	21
Service	22
Teknisk försörjning	24

INFRASTRUKTUR OCH MOBILITET	26
Värden, svagheter och nyckelfrågor	26
Infrastrukturnät	26
Gång och cykel	28
Kollektivtrafik	30
Bilvägnät	32

DEL 2. SLUTSATSER OCH MEDSKICK

VÄRDEN	36
UTMANINGAR	38
MEDSKICK	40

KÄLLFÖRTECKNING

DOKUMENT	43
KARTOR	44

Uppdrag och läsanvisning

UPPDRAG

White arkitekter har på uppdrag av Mölndals stad tagit fram en översiktlig nulägesanalys för Lindome tätort, med fokus på de centrala delarna. Utifrån en genomgång av befintligt material har relevanta planeringsförutsättningar kartlagts och sammanställts. Sammanställning och analys finns i text och karta (GIS-underlag separat). Slutsatserna och analysen bygger på befintligt underlagsmaterial. Nulägesanalysen ska fungera som underlag för kommunens målbildsarbete för Lindomes utveckling.

METOD OCH DISPOSITION

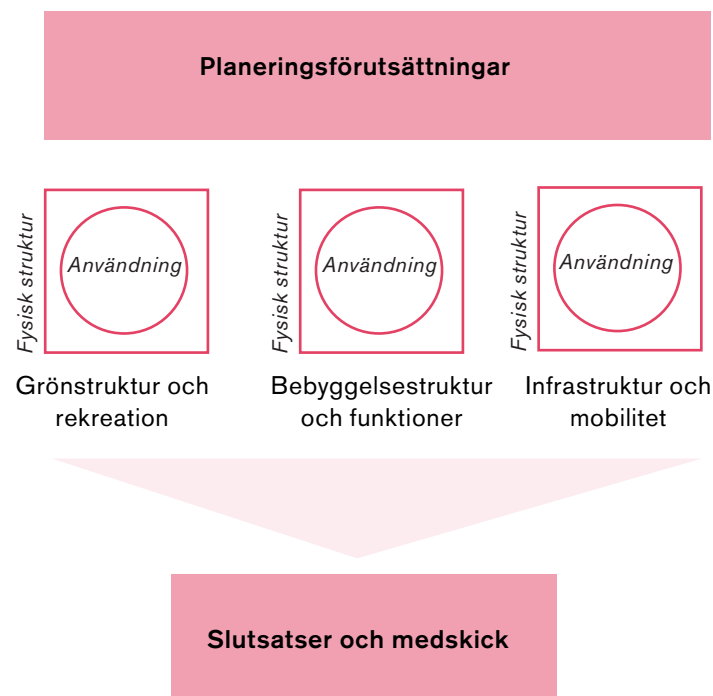
Tillgängligt underlag och material är summerat och sorterat tematiskt, med fokus på det som är relevant och aktuellt för målbildsarbetet.

Del 1 består av en sammanställning och analyser av planeringsförutsättningarna. Nycklar och knäckfrågor sammanfattar avsnitten.

Del 2 består av samlande slutsatser från planeringsförutsättningarna. Här finns ett resonemang kring nycklar och knäckfrågor, utmaningar och potential. Detta kan fungera som medskick i fortsatt arbete med målbilden.

MATERIAL OCH UNDERLAG

Utredningar, planer, kartläggning, underlag som funnits till hands för denna nulägesanalysen listas i slutet av dokumentet.



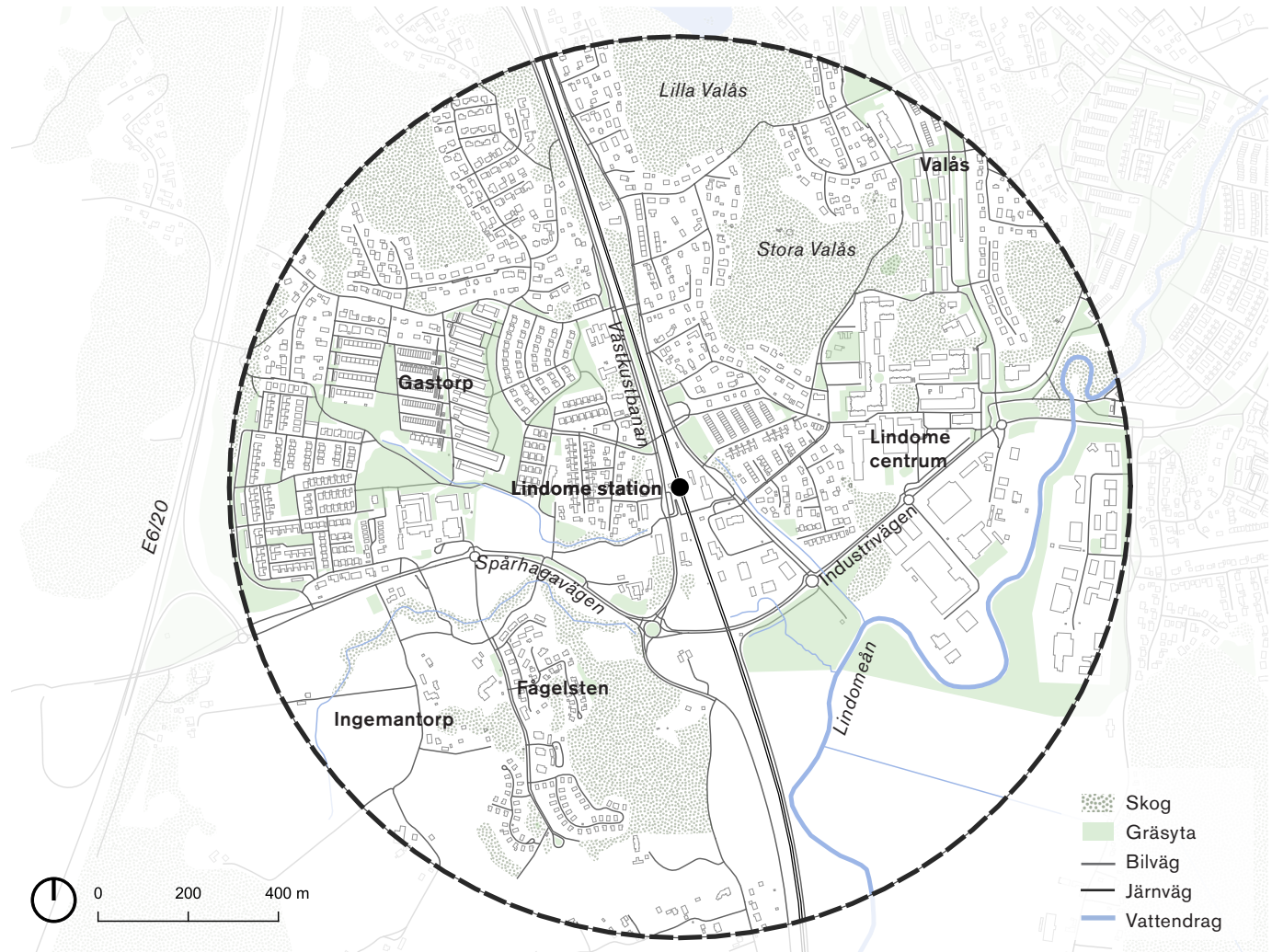
DEL 1

DEL 2

AVGRÄNSNING

Analysen har fokuserat på ett område om ungefär en kilometers radie från Lindome station. För att göra en analys har även större område hanterats i viss mån, då det funnits underlag och då det varit intressant för förståelsen av tätorten. Inom analysområdet bor **4186 personer** och inom tätorten bor **9716 personer**.

Uppdraget är även avgränsat i den mån att inga nya utredningar har gjorts. Nulägesbeskrivningen är gjord utifrån tillhandahållet befintligt material (2020).



Geografisk avgränsning för tätortsanalysen. Cirkeln mäter 1 km i radie från järnvägsstationen.

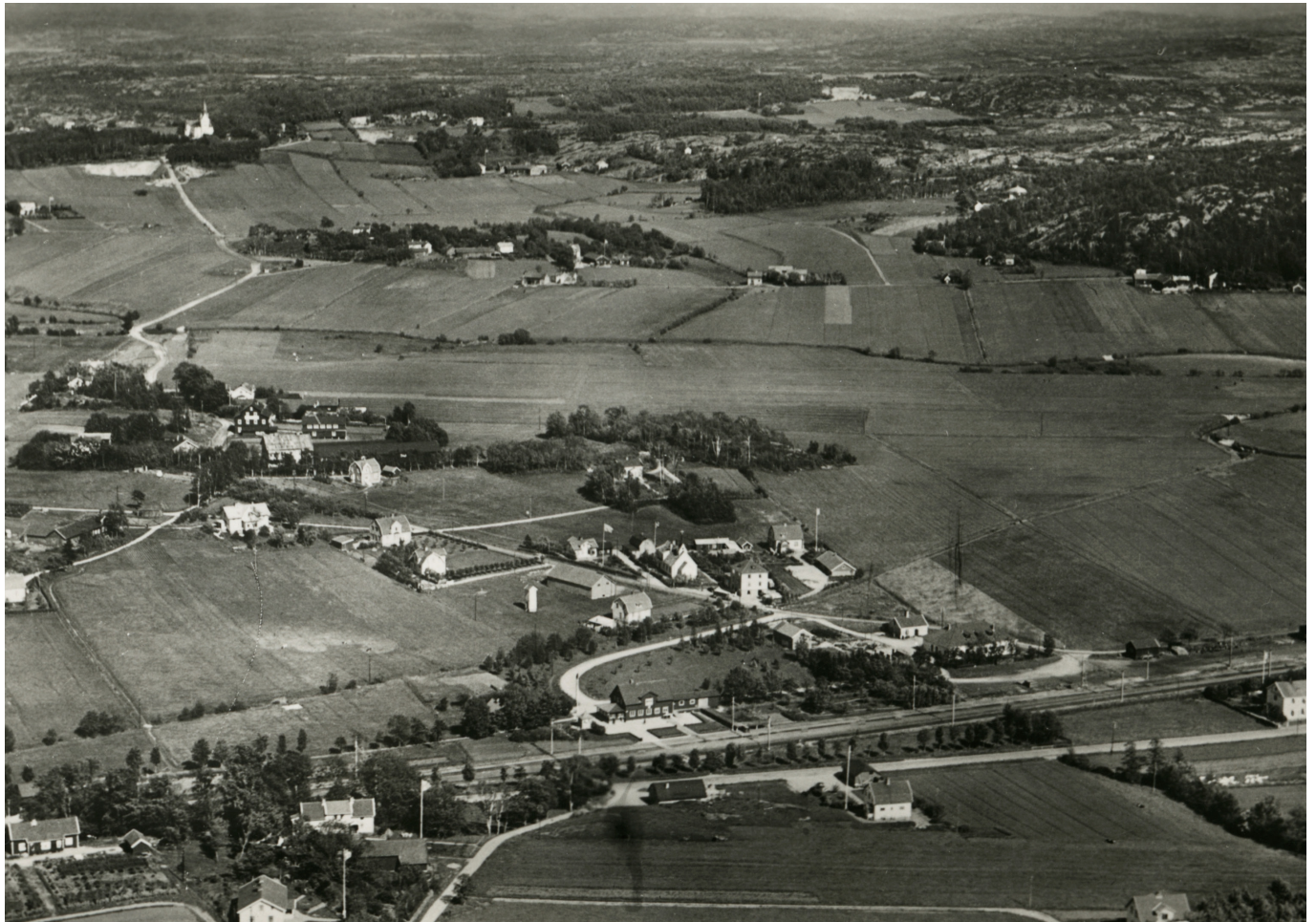
Lindome och tidigare ställningstaganden

Lindome har sedan 70-talet varit en del av Mölndals kommun och en viktig kommun-del. Över tid har det funnits flera olika tankar om Lindomes utveckling. Tätorten har på sätt och vis alltid funnits med som en exploaterings- och utbyggnadspotential för kommunen.

Vilken roll har tätorten i kommunen idag och vilken roll kan den ha i framtiden? Här nedan samlar vi tidigare ställningstaganden och underlag för områdets förutsättningar och potential.

FRÅN HANTVERKSBYGD TILL TÄTORT

Lindome växte en gång fram utifrån värdet av de bördiga markerna i dalen. Dessa har utgjort förutsättningar för hela områdets utveckling. En av socknens äldsta bybildningar ligger nedanför Lindome kyrka och det var denna by som kom att ge namn åt hela socknen. Det ursprungliga namnet var Lyngome, vilket betyder ljunghem eller ljunghbevuxen plats. Byn bestod ursprungligen av sju huvudgårdar. Med tiden bildades nya gårdar och marken blev allt mer splittrad. I samband med skiftet av Lindome by flyttades flera gårdar ut från den samlade bebyggelsen till byns södra del. Lindome har i nästan alla tider varit en hantverksbygd. Lindomeän spelade förr en väsentlig roll som kommunikationsled för transport av timmer. Än bidrog även till försörjning av befolkningen med det då rika fiskebeståndet. Lindome var tidigare en egen kommun men sammanfördes med Mölndals kommun 1971.



Flygfoto över östra Lindome ca år 1935 (Foto: Lindqvist Flygtrafik AB)

Lindome är idag en utbredd tätort, och stor i jämförelse med Kålleröd och Hällesåker. Landskapet är mycket platt och öppet i Lindomes dalgång, med viss skog och bergsformationer runt om orten. Tätorten delas upp av Västra Götalandsbanan in i Västra Lindome och Östra Lindome.

Befolkningen är relativt stor men tätorten är rätt glesbebyggd vilket skapar längre avstånd till olika målpunkter.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Det finns en hel del material som visar Lindomes potential, värden och utmaningar samt pekar på den roll som tätorten kan spela:

- » Strukturbild Göteborgsregionen
- » Översiktsplan (2006)
- » Fördjupad översiktsplan för Ingemantorp (2003)
- » Grönplan
- » Miljömål 2022
- » Kvalitetsprogram Lindome centrum

Sammantaget visar dessa att Lindome som tätort har ett strategiskt läge i regionen, med god uppkoppling mot transporter och kollektivtrafik. Det ger goda förutsättningar för näringslivets etablering och som bostadsort. Området är gles och utspritt och har därför förtätningspotential. Underlag och inriktningar visar också på tillgång på höga natur-, kultur och rekreationvärden.

REGIONALA MÅL OCH PLANER

Göteborgsregionens strukturbild (2008)

GRs medlemskommuner är överens om hur den regionala strukturen skall utvecklas. Lindome ligger som ett av stationsområdena i ett prioriterat huvudstråk i regionens strukturbild. I stationsläget ska det finnas förutsättningar för att gå eller cykla inom en kilometer från stationsläget. I stationsnära lägen etableras handel, arbetsintensiva företag eller serviceinrättningar som har ett större upptagningsområde än den egna orten vilket ger tillgänglighet för alla, ökar valmöjligheterna för resande och därmed stärker förutsättningarna för en långsiktigt hållbar regional utveckling.

Åtgärdsvalsstudie - Stråket Varberg-Göteborg (2020)

Denna studie innefattar ett stort antal frågor som inte bara är kopplade till den nationella infrastrukturen, utan även till kommunernas markanvändning och förutsättningarna för ett hållbart resande i ett attraktivt stråk. Den pekar ut bristerna i stråket och potentialen till förbättring. Lindome pekas ut som en ort där järnvägen är ett konkurrenskraftigt alternativ till personbilen. Här pekas dessutom avsaknaden av cykelstråk mellan Lindome och Kungsbacka ut.

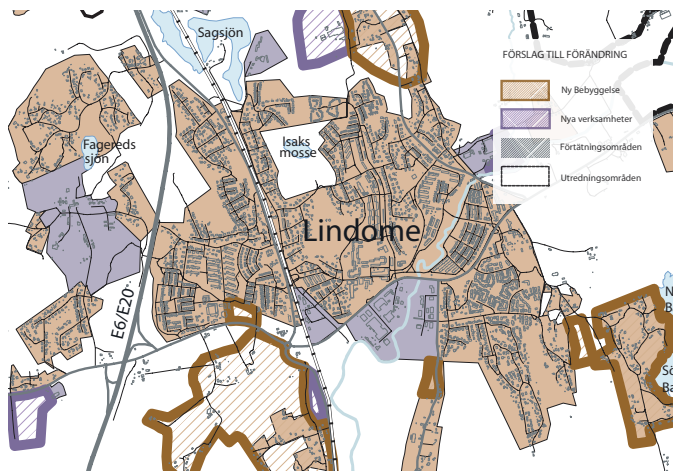
KOMMUNALA MÅL OCH PLANER

Mölnåls miljömål 2022 (2014)

Mölnåls miljömål rör alla som lever och verkar i Mölnåls. Alla har ett ansvar för att bidra till att miljömålen kan uppfyllas. Kommunen ska se till att förutsättningarna finns för att mölnålsbor, näringsliv, föreningar och alla som passerar kommunen kan ta miljöhänsyn. Stadens miljömål rör Lindome i allra högsta grad. De är övergripande och ger vägledning för både åtgärder i det befintliga men också krav på nybyggnation och förändring.

Några specifika mål rör Lindome i synnerhet:

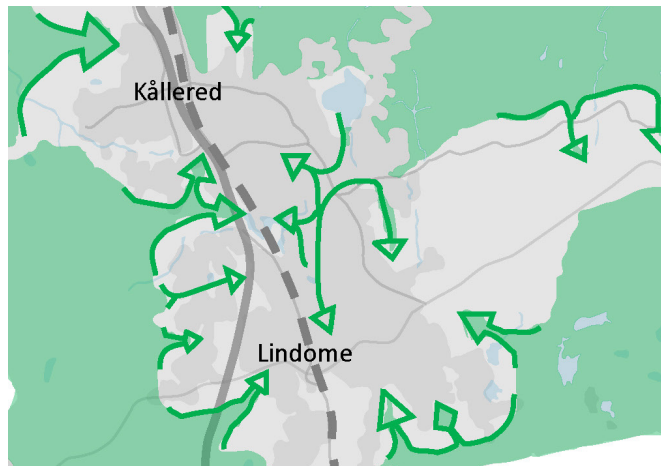
- » **Ingen övergödning:** Minska övergödning av Lindomeån
- » **Grundvatten av god kvalitet:** Vattentäkten i Sinntorp är skyddad. Det finns ett äldre beslut med föreskrifter om vattenskyddsområde med föreskrifter av Länsstyrelsen (1993).
- » **Levande skogar:** Exempelvis Sandsjöbacka, Hassungared.
- » **Rikt odlingslandskap:** I Mölnåls har den brukade marken stadigt minskat. De kvarvarande jordbruksmarkerna är koncentrerade till Lindomeåns dalgång.
- » **God bebyggd miljö:** 300 m till grönområde



Översiktsplan (KF 2006)

Lindome är en viktig pusselbit i kommunens långsiktiga utvecklingsstrategi. Mölndals läge i Göteborgsregionen ska stärkas och delområdenas kvaliteter och karaktärer ska utvecklas och stärkas. Utvecklingen ska följa samhällsutvecklingen och möta krav på förändring. Mål och inriktning som särskilt berör Lindome:

- » Bostadsutveckling i sydväst, Fågelsten, Ingemantorp och Skäggered
- » Omvandla fritidshusområden och förtäta bebyggelsen vid Gårda, Barnsjöområdet och utmed Annebergsvägen
- » Kompletterande bebyggelse i kulturlandskapet
- » Utveckla verksamhetsområden i Sagered, vid Spårhagavägen, i Skäggered och vid August Werners fabriker
- » Upprusta centrummiljön i Lindome
- » Ta tillvara de natur- och kulturvärden som ger Lindome en särprägel
- » Bevara den öppna karaktären i Lindomeåns dalgång och skydda Lindomeåns vattensystem
- » Reservera mark för utbyggnad av Västkustbanan
- » Gång- och cykelstråk utmed Hällesåkersvägen



Grönplan (KF 2018)

Grönplanen ska fungera som kunskapsunderlag vid planering i kommunen, främja samordningen. Grönplanen ger vägledande riktvärden och planeringsprinciper för planeringsarbetet. För Lindome finns två fördjupningar. Här sammanfattas några delar som är särskilt aktuella för Lindome.

En sammanhängande grönstruktur

Stadens övergripande grön- och blåstruktur ska vara sammanhängande. Gröna kilar och korridorer ska finnas för spridning av växt- och djurliv och för sammanhängande promenadstråk i grön miljö. Mölndalsån och Lindomeån utgör viktiga blågröna korridorer, dock behöver både den fysiska och upplevda tillgängligheten från omgivningen till dessa stärkas.

Viktiga ekosystemtjänster

Viktiga ekosystemtjänster ska pekas ut och tas tillvara. Biologisk mångfald ska prioriteras i parker och naturområden.

Tillgängliga parker och naturområden

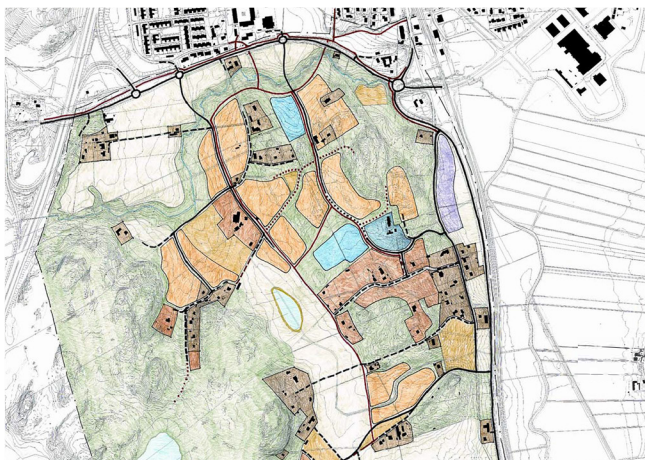
Parker och grönområden ska vara tillgängliga för alla. Fysiska, kunskapsmässiga och ekonomiska hinder ska minskas.

Gatuträd och vegetation i trafikområden

I trafikområden ska träd och annan vegetation användas för att skapa vackra och tydliga gaturum där klimatet förbättras.

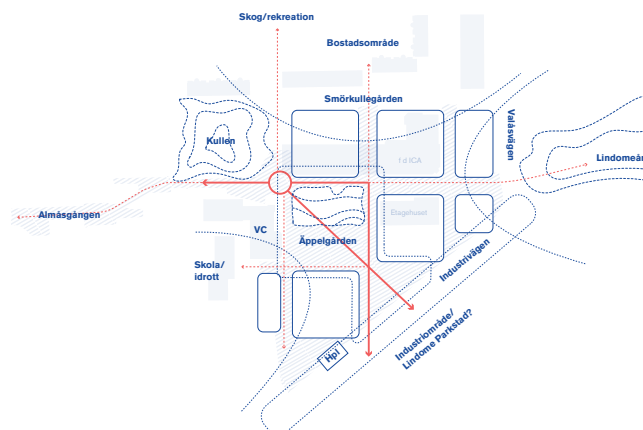
Stadsdelscentrum och aktivitetsplatser

Varje stadsdel ska ha ett attraktivt stadsdelscentrum där människor kan mötas samt ett varierat utbud av aktivitetsplatser.



Fördjupad översiktsplan för Ingemantorp (2003)

I den fördjupade översiktsplanen för Ingemantorp föreslås en tillkommande bebyggelse om 500 bostäder i olika hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer. I planen har mark för förskola och skola för lägre årskurser samt boende för äldre reserverats. Bebyggelsen förelås byggas ut i etapper. Planerna i den fördjupade översiktsplanen är inte förverkligade.



Kvalitetsprogram Lindome centrum (2017)

Kvalitetsprogrammet är resultatet av en arbetsprocess som bestått av två workshoppar med representanter från Mölndals kommun och berörda fastighetsägare. Kvalitetsprogrammet ska användas som ett verktyg i kommande planering och gestaltning genom att presentera ett antal värdebaserade planprinciper och gestaltungsstrategier.

Lindome centrumets roll att bidra till kommunens vision och övergripande målsättningar:

- » Öka den effektiva markanvändningen i detta stationsnära läge och bredda bostadsutbudet i Lindome.
- » Hjälpa till att stödja en hälsosam livsstil – transportval, rekreation, trygghet och socialt samspel/tillhörighet.
- » Vara del av hela Lindomes attraktionskraft som bostads- och verksamhetsort genom att förbli en mötesplats för många som dessutom stärker kopplingarna mellan Lindomes olika delar, till viktiga kopplingspunkter till den omgivande regionen samt till det omgivande landskapet.

PÅGÅENDE PLANER OCH PROJEKT

Stor del av Lindome tätort är detaljplanlagd. Befintliga planer är äldre och genomförandetiden för de flesta har gått ut. De pågående planerna är till största del bostadsplaner som syftar till att förtäta befintliga, centrala bostadsområden eller utbyggnad av nya tomter för småhusbebyggelse och radhus.

Det har funnits flera idéer/planer, med kommunala initiativ och privata, att utveckla delar av Lindome. En Centrumutveckling, Parkstaden, Ingemantorp är några exempel. Av olika anledningar har de inte förverkligats. Det kan handla om skala och läge, om ekonomi och konjunktur, typ och innehåll. I Lindome centrum har en viss yttre upprustning skett under 1990-talet. Just nu (2020) skulle pågående planering eller detaljplaner bidra till en utbyggnad av drygt 250 villor och radhus.

DEL 1

FÖRUTSÄTTNINGAR

*sammanställning och analys av planerings-
förutsättningar utifrån befintligt material*

Grönstruktur och rekreation

Lindome, liksom kommunen, är präglad av det s.k. sprickdalslandskapet. Vegetationen i Lindome är omväxlande, men det öppna jordbrukslandskapet dominerar. Landskapet är mycket platt och öppet i Lindomes dalgång, med viss skog och bergsformationer runt om orten.

TOPOGRAFI OCH NATUROMRÅDEN

Lindome, liksom kommunen, är präglad av det s.k. sprickdalslandskapet. Uppsprucken berggrund har bildat relativt smala och brant nedskurna dalgångar. På de högre belägna områdena finns berg och morän och i dalgångarna har lera sedimenterats, främst glacial lera. På båda sidorna om Lindomeån finns markområden som utgörs av finkornig silt. Vegetationen i Lindome är omväxlande, men det öppna jordbrukslandskapet dominerar. Landskapet är mycket platt och öppet i Lindomes dalgång, med viss skog och bergsformationer runt om orten. I väster ligger naturreservatet Sandsjöbacka, i öster breder sig jordbrukslandskapet ut bort till Hällesåker, och i norr finner vi skogslandskap samt tätorten Kålleröd. Det finns stora naturområden i sydöst med viktiga värden för natur, kultur och friluftsliv. Här finns flera sjöar, vandringsleder etc.

GRÖNSTRUKTUR

Gröna kilar och ekosystem

Gröna kilar sträcker sig in i östra Lindome vid Stora Valås och Annersås, vid Barnsjön och Draberget. En viktig grön korridor går från Almåsgången längs Lindomeån ända till Östra Lindomevägen. En annan grön korridor går från Sinntorpsskolan till Varvsstigen och en finns längs Sagbacken och längs Lindomeån söder om Industrivägen.

VÄRDEN, SVAGHETER OCH NYCKELFRÅGOR

Närhet till natur- och strövområden men järnväg och E6 utgör barriärer

Tillgängligheten till natur och parkområden är till största del god. De flesta boende i tätorten har tillgång till park eller natur inom 300 meter i enlighet med Grönplanen. Närheten till friluftss- och strövområden (< 2 km) uppfylls, men motorvägen utgör en barriär för tillgängligheten till friluftss- och närströvområden i väster. Gamla Riksvägen och järnvägen utgör barriärer som påverkar tillgängligheten till Isaks mosse för de västra bostadsområdena. Bilden av tillgängligheten blir däremot annorlunda om man ser på gångavstånd istället för fågelavstånd.

Relativt god närhet/tillgång till stadsdelsparker

Då stadsdelsparkerna är relativt utspridda erbjuder de relativt god tillgänglighet för de boende (< 1 kilometer). Bostadsområdena i ytterkanterna av tätorten har sämre närhet, i synnerhet för de i Västra Lindome som endast har tillgång till en stadsdelspark.

Grönstrukturens brister för olika grupper

Grönstrukturen används på olika sätt av olika grupper och vi kan i vissa fall se brister inom dessa. Märkbart är att tillgången till lekplatser för barn och unga är begränsad och att tillgången till större sammanhängande grönska är bristfällig för äldre.

Avsaknad av en stadspark

Lindome har idag ingen stadspark. Centruparken intill Lindomeån har potential för att bli en sådan.

Bristande tillgänglighet till och längs södra delen av Lindomeån

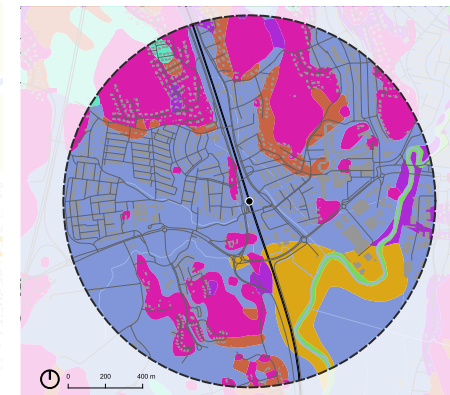
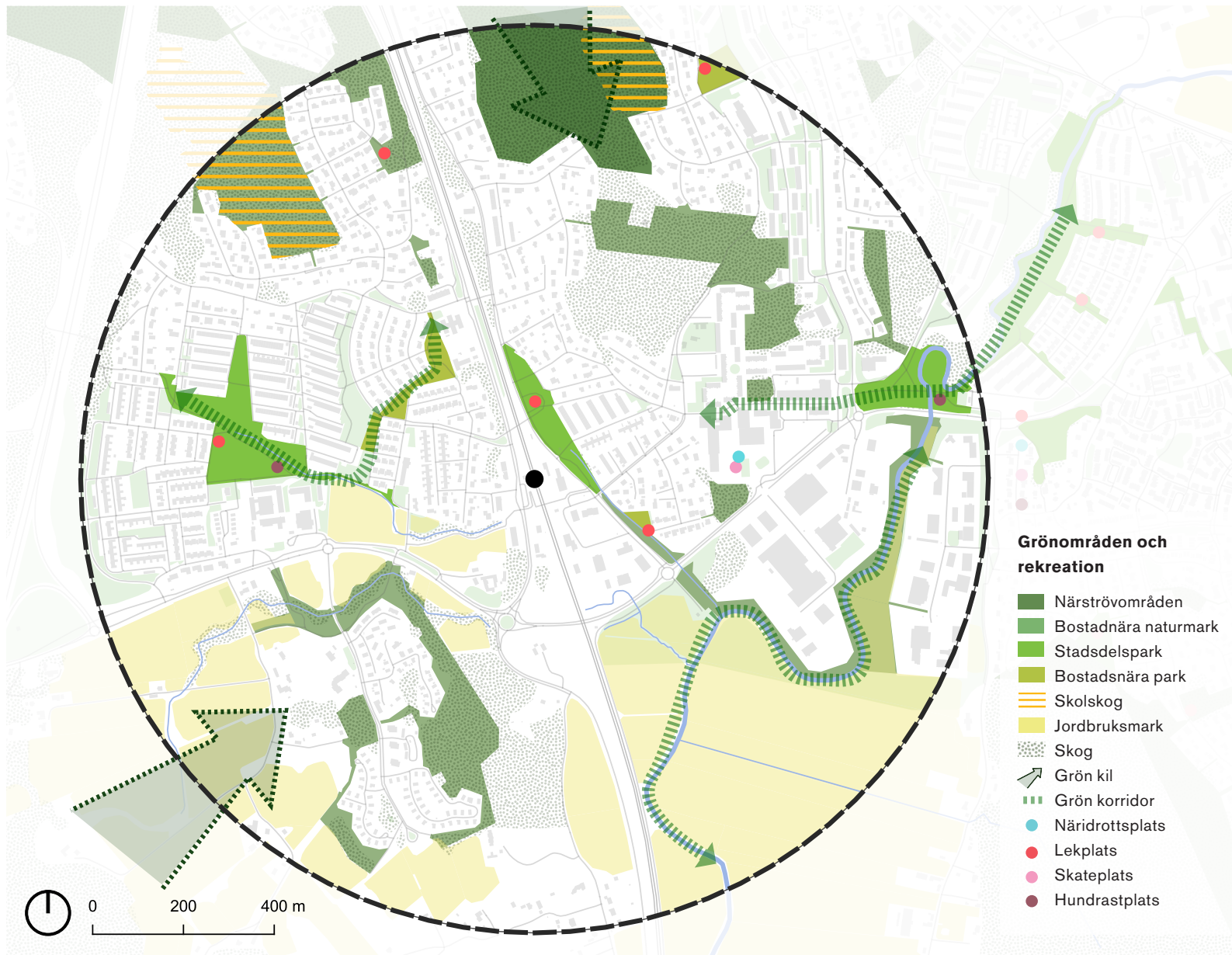
Söder om Industrivägen saknas tillgänglighet till och längs Lindomeån. Dels på grund av avsaknad av gång- och cykelvägar, men också för att verksamhetsområdena skapar visuella barriärer mot ån. Möjligheten till att tillgängliggöra Lindomeån innebär dels att utforska möjligheten till tvärkopplingar och utformningen av en promenad som på något sätt hanterar utmaningen vid höga vattenstånd. Exempelvis är multifunktionella ytor som kan översvämmas något som kan användas här.

Gröna kilarnas potential och gröna samband

De bostadsnära naturmarkerna har potential att skapa ekologiska och gröna samband som binder samman mot de större gröna nätverken och kilarna. En av dessa är den gröna kilen som sträcker sig norr ifrån från Isaks mosse mot centrum.

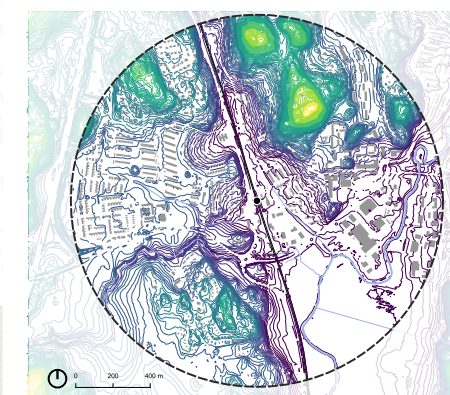
Jord- och kulturbruksmarkens värden och lokalisering

Söder om Industrivägen utgör det öppna landskapet längs med Lindomeån ett viktigt landskaps- och kulturhistoriskt värde. Det finns ett behov av en fördjupad värdeanalys som tittar på alla de värden jordbruksmarken kan ge.



Jordarter

- Berg
- Grus
- Lera
- Morän
- Organisk jordart
- Sand
- Silt
- Vatten



Topografi
(höjdkurvor med 1 meters intervall)

Grönområden

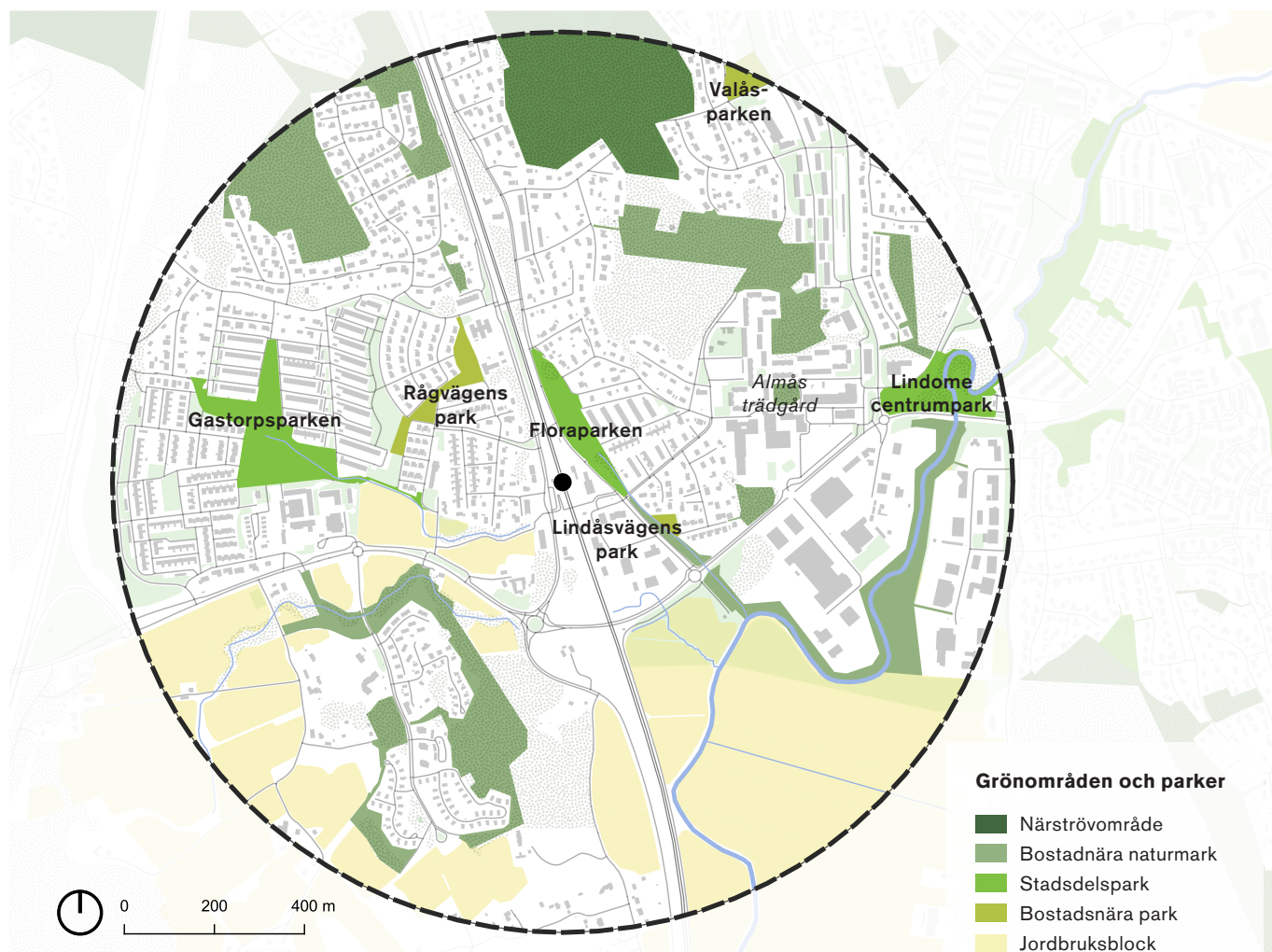
I anslutning till tätorten finns två större natur- och strövmråden, Sandsjöbacka friluftsområde/naturreservat och Bunketorp-Lindome friluftsområde, vilka erbjuder friluftslivs- och vandringmöjligheter. Genom dessa löper Sandsjöbackaleden respektive Bohusleden. I Bunketorp-Lindomes friluftsområde är området runt Djursjön flitigt utnyttjat för friluftsliv och bad.

På båda sidorna om järnvägen finns närströvmråden. En av dem är Isaks mosse som innehar påtagliga naturvärden (klass 3). Området utgörs av vegetationsrik tjärn med vissa ornitologiska värden samt övre hållmarkstallskog. Sydost om Valås finns ett naturområde med yngre- och medelålders ekskog som har ett påtagligt naturvärde (klass 3).

I både östra och Lindome finns ett flertal bostadsnära naturmarker.

Parker

Lindome har inom avgränsat område två stadsdelsparker och tre bostadsnära parker, men saknar en stadspark. I Västra Lindome finns Gastorpsparken och Rågvägens park och i Östra Lindome finns Floraparken, Lindome centumpark, Valåsparken och Lindåsvägens park. I Lindome centrum ligger dessutom Almås trädgård som idag fungerar som en mindre park och innehåller gamla äppelträd, blomsterplantering, boulebana samt en trappa som fungerar både som utomhusscen och sittplatser.



Grönområden och parker

Gångavstånd till bostadsnära naturmark och parker

Tillgängligheten till grönområden (definierade i grönplanen) är god i analysområdet. De större naturområdena kommer in som kilar och parkerna hanterar det absolut bostadsnära behovet i stor utsträckning

I ÖP finns tydliga mål om hur god tillgången ska vara och inom dessa definitioner finns inget att anmärka på. Det man kan lyfta är hur god tillgången är i faktiskt gångavstånd och vilken kvalitet grönområdena har. Inom detta arbete har vi inte kunnat göra en total genomlysning men analyserat vidare i vissa delar av tillgängligheten till grönområden.

Att kunna gå eller cykla till ett grönområde är viktigt och därför är det intressant att se hur nära människor har i faktiskt gångavstånd. Som siffrorna till höger visar är det ibland stora skillnader på tillgång. Det som sticker ut mest är 96 % av de boende har mindre än 2 km till friluftsområden mätt som fågelavstånd men bara 36 % mätt som gångavstånd.

En annan aspekt är kvaliteten på grönområdet. Man kan till exempel säga att äldre och barn har olika behov i grönstrukturen, där barn behöver lek och äldre ibland vill åt större strövområden. Lekplatser nås inom analysområdet bara av 23 % av barn och unga (0-19 år) inom 300 m gångavstånd. De grönområden som erbjuder en längre promenad nås bara av 50 % av de äldre (> 65 år) inom 300 m.

AVSTÅND TILL SAMTLIGA GRÖNOMRÅDEN

98 %

av boende har mindre än 300 m gångavstånd till något grönområde

BARN OCH UNGAS AVSTÅND TILL LEKPLATSER

23 %

av barn och unga bor inom 300 m gångavstånd till lekpark

AVSTÅND TILL FRILUFTSOMRÅDEN

96 %

av de boende har mindre än 2 km fågelavstånd till friluftsområde

36 %

av de boende har mindre än 2 km gångavstånd till friluftsområde

ÄLDRES AVSTÅND TILL GRÖNOMRÅDEN

98 %

av de äldre (> 65 år) har 300 meter gångavstånd till något grönområde

66 %

av de äldre (> 65 år) har 300 meter gångavstånd till grönområde förutom parker

BLÅSTRUKTUR

I och kring Lindome finns flera sjöar och vattendrag som tillsammans bildar en blåstruktur i området. Det finns flera värden i de ingående delarna, se nedan.

Östra Lindome

Blåstrukturen består av Västra Ingsjön, Lindomeån med Finnebäcken, Intagsbäcken, Hassungaredsbäcken och Bondebäck, Gravsjön och Nordån, Sagsjön och Sagsbäcken samt Isaks mosse, Norra och Södra Barnsjön och Hassungaredssjöarna med flera i Bunketorp.

Västra Lindome

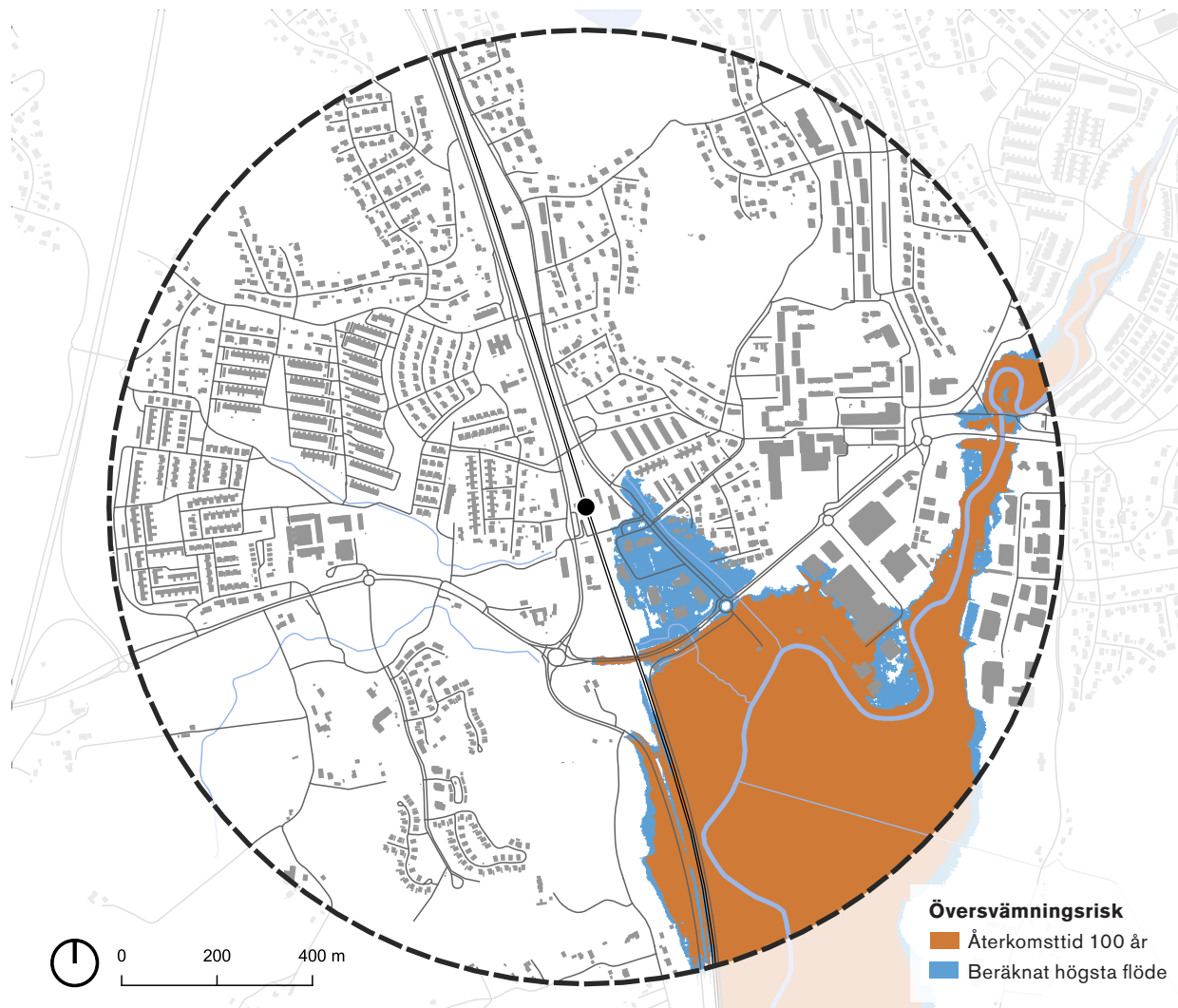
Blåstrukturen består av Flabäcken, bäckarna genom Gastorp och Fågelsten samt av Fageredssjön, Sagsjön, Råsjö och flera sjöar i sydväst vid Kimmersbo. Bäckarna som rinner genom Gastorpsområdet är kulverterad på en del av sträckan och skulle kunna tas fram igen.

Lindomeån

Lindomeån sträcker sig i en östvästlig riktning igenom orten, och är en del av Kungsbackaåns vattensystem. Lindomeån är klassad som ett meanderande vattendrag med höga naturvärden (naturvärdesklass 1). Den utgör en viktig vandringsled och reproduktionslokal för lax och havsöring samt innehar höga ornitologiska värden.

Lindomeån är också utpekad som en av kommunens mycket känsliga dagvattenrecipienter. Den utsätts idag av en ökad näringstillgång vilket odlingslandskapet runtom Lindomeån är en bidragande faktor till. För att motverka förorening av vattendraget sker bl. a. kalkningsinsatser.

Översvämningskarteringar av Lindomeån visar att höga flöden med återkomst om 100 år riskerar att översvämma jordbruksmark, viss industrimark, Västkustbanan och



Översvämningskartering Lindomeån

delar av Gamla Riksvägen. Beräknade högsta flöden uppskattas påverka även delar av verksamhetsområdet och bostadsbebyggelsen norr om Industrivägen. Under Västkustbanan har Industrivägen utformats för att klara Lindomeåns höga vattenstånd. (ÖP 2006).

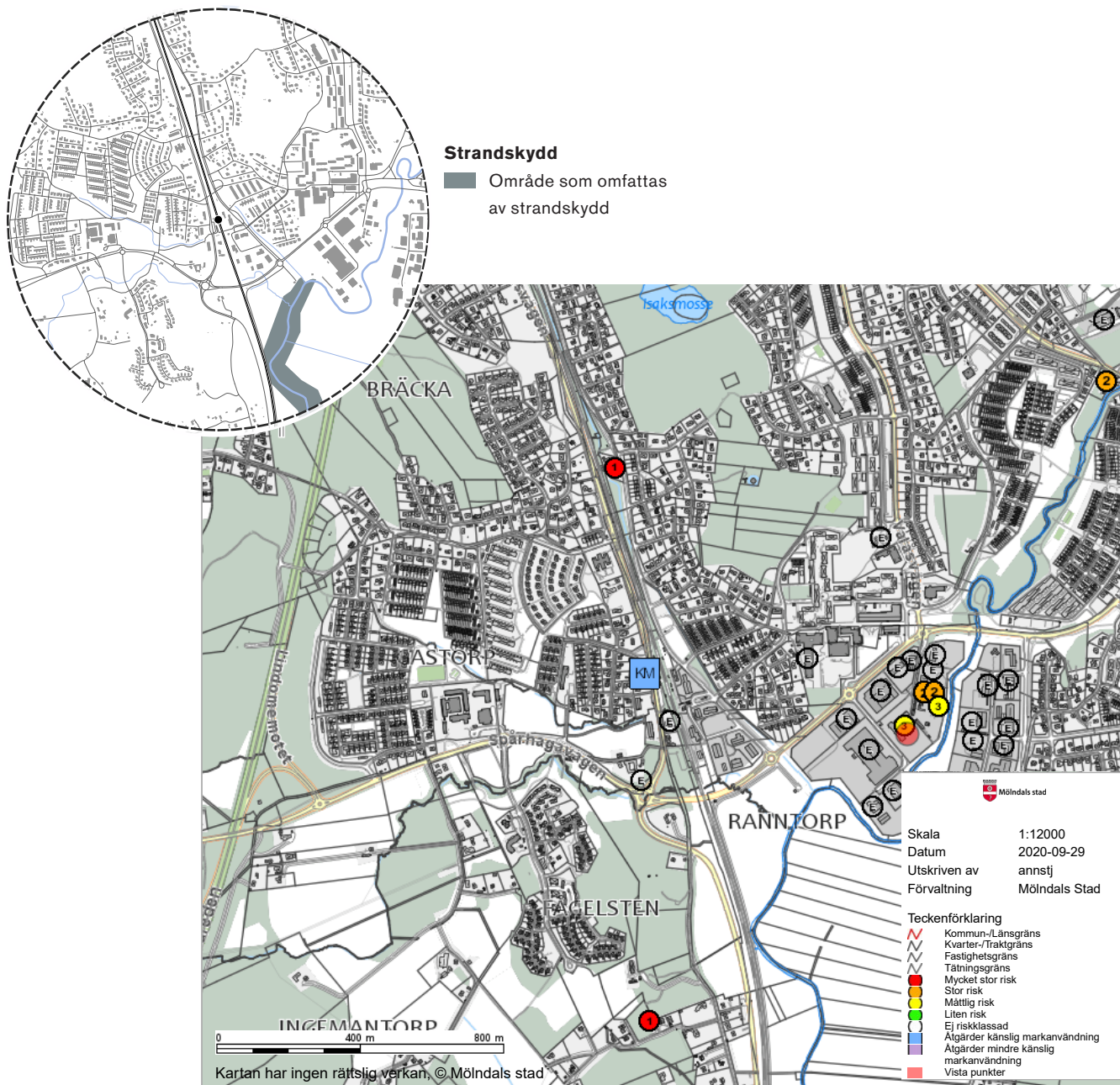
Strandskydd

Lindomeåns södra och norra sträckning om centrum omfattas av det generella strandskyddet i vattnet och 100 meter på land, på båda sidor av vattendraget.

Förorenad mark

I tätorten har ett antal fastigheter med förorenad mark inventerats och riskklassificerats. De som identifierats som riskklass 1 (mycket hög risk) är fastigheter där det tidigare har bedrivits kemtvättar. För en av dessa, Skäggered 3:38, har en åtgärdsförberedande miljöteknisk undersökning genomförts. Den visar på att föroreningar, i huvudsak klorerade lösningsmedel, har spridit sig i jord och berg vilket har förstört dricksvattnet för flera hushåll. För detta behövs föroreningsmängderna reduceras kraftigt för att på sikt bli av med föroreningshalterna i berggrundvatten och även för att kunna använda fastigheten enligt plan. Sanering kommer huvudsakligen ske med termisk in-situ av jord och berg. Den aktiva delen av saneringsfasen är planerad till 2022. För det andra riskklass1-objektet som också är en f.d kemtvätt på Bräcka 2:1 har precis i dagarna en översiktlig miljöteknisk markutredning blivit klar.

Det finns flera fastigheter där förorenad mark kan finnas men som inte klassificerats än. De flesta ligger i befintliga eller tidigare verksamhetsområdena söder om Industrivägen.



Karta med identifierade fastigheter med förorenad mark (objekten finns med i EBH-stödet)

Bebyggelsestruktur och funktion

Lindome har idag ett brett kommersiellt och kommunalt serviceunderlag och tillgången till skolor och förskolor gör tätorten attraktiv för barnfamiljer. Jordbrukslandskapet och industrihistoriska byggnader och miljöer är viktiga identitetbärare och element för vidareutveckling. Tätortens relativt glesa bebyggelse och avstånd till målpunkter och sitt omland bidrar till ett ökat bilanvändande som ökar behovet av parkeringsytor, vilka bidrar till att göra platserna ödsliga och mörka.

BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsen i Lindome har växt fram i sprickdalslandskapet med en tyngdpunkt norr om Industrivägen och Spårhagavägen. I norr dominerar en låg bostadsbebyggelse bestående av villor, radhus och kedjehus i en eller två plan.

Centrumbebyggelsen utgörs av fristående, relativt låga byggnader. Intill och norr om centrum finns en något högre bostadsbebyggelse om tre våningar. Längs den gamla landsvägen till Lindome har en förstadsbebyggelse vuxit fram med hus från förra sekelskiftet fram till 1960-tal. Här ligger flera av gårdarna i skogsbyn och på holmar i jordbrukslandskapet.

Söder om Industrivägen finns av en blandad verksamhetsbebyggelse för mindre och större verksamheter. Strukturen är gles och det finns större öppna ytor för parkering och logistik.

VÄRDEN, SVAGHETER OCH NYCKELFRÅGOR

Varierat och samlat centrumutbud, men otryggt och mörkt efter stängningstid

Lindome centrum har idag ett brett och samlat urval av kommersiell och kommunal service. Centrum är idag väl försörjt av kollektivtrafik och ligger i anslutning till skol- och fritidsfunktioner. Dock brister kopplingarna genom området och till stationen vilket minskar möjligheten till att skapa platser att samlas på. Låg andel bostäder, närhet till verksamhetsområdet söder om Industriområdet och begränsade öppettider gör området otryggt och mörkt.

Bevarat kulturlandskap i söder som ger identitet

Det öppna jordbrukslandskapet i söder med bevarad gårds- och bebyggelsestruktur är viktig kulturhistorisk identitetsbärare.

Spinneriet som ny näringsgren inom kreativa näringar och identitetsskapare

Spinneriet utgör en viktig miljö både ur ett kulturhistoriskt- och näringslivsperspektiv. De industrihistoriska identiteten vidareutvecklas genom nya verksamheter som vidareutvecklar innehållet. Platsen har potential att locka fler verksamhetsutövare som vill verka i inspirerande lägen.

Tätort med attraktiva förutsättningar för barnfamiljer

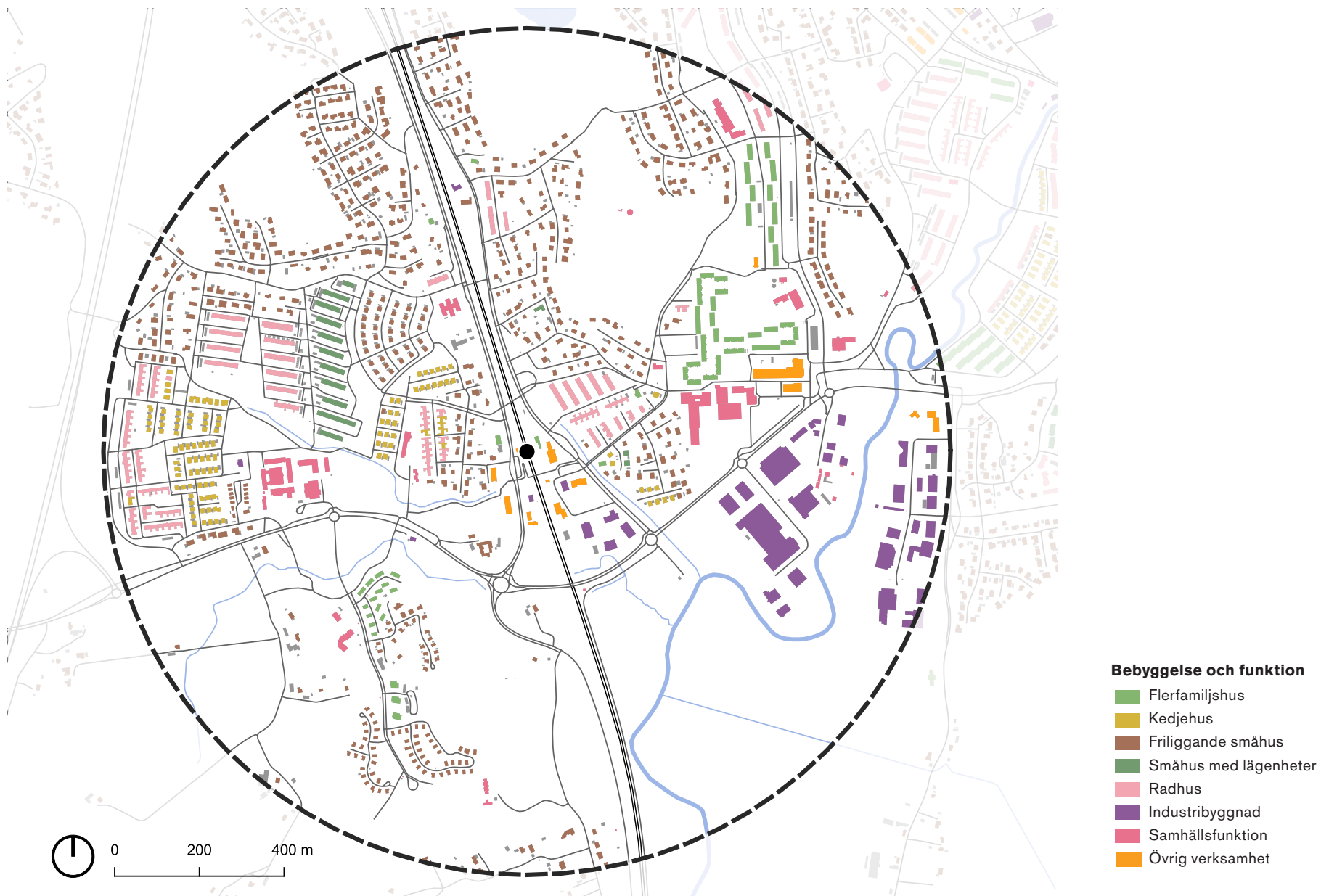
Skolor och förskolor är fördelade på båda sidor av järnvägen. Spridningen och närheten till dem är god, vilket gör tätorten attraktiv för barnfamiljer.

Låg boendetäthet i direkt anslutning till tågstationen

Den högsta befolkningstätheten ligger i Lindomes östra del, kring centrum. Det finns också en viss täthet i centrum av de västra bostadsområdena men den stora tyngdpunkten är öster om järnvägen. Området kring stationen har en låg täthet med dagens verksamhets- och parkeringsanvändning.

Låg bebyggelsetäthet och pågående bostadsprojekt bidrar till en pågående utbredning av tätorten

I centrum är bebyggelsen relativt tät, men sett till tätorten har bebyggelsen en låg täthet. Större markparkeringar intill stationen och i centrum innebär en låg markutnyttjad. Samtidigt planeras ny bostadsbebyggelse i tätortens ytterkanter, vilket sprider ut tätorten ytterligare.



Majoriteten av bebyggelsen i Lindome tätort utgörs av villa- och radhusbebyggelse. I Östra Lindome finns även områden med flerbefamiljsbostäder och verksamhetsbebyggelse.

MARKANVÄNDNING OCH FUNKTION

Bostäder

Bostadsbeståndet i Lindome utgörs i huvudsak av småhus och den vanligaste upplåtesformen är äganderätt. I Lindome finns det främst hyresrätter och bostadsrätter på den östra sidan, och småhus på de västra. Flerbostadshus är främst koncentrerade kring centrum eller strax norr om. I Lindome centrum är andelen bostäder låg vilket påverkar aktiviteten och tryggheten under eftermiddag och kvällstid.

Boendetäthet

Vi har tillämpat relativ boendetäthet för att skapa oss en bild av var boendetätheten är som störst givet vilka vägar människor kan röra sig längs med. Den visar enkelt uttryckt de platser från var man når flest boende, alltså en typ av kritisk massa för till exempel affärer och stadsliv. Den högsta relativa befolkningstätheten ligger i Lindomes östra del. Området kring stationen har en låg täthet med dagens verksamhets- och trafikanvändning. Man kan se att den mer lokala tätheten på 500 m visar två tyngdpunkter på var sida om järnvägen. För tätheten för större delen av tätorten, 1 km ligger istället tyngdpunkten vid centrum och strax österut.

Verksamheter

Verksamhetsområden för småskaliga industrier är främst lokaliserade längs med Västkustbanan, samt söder om Lindome centrum. Andra mindre verksamhetsområden finns väster om E6/E20, vid Östra Lindomevägen och i Hällesåker.

Kulturmiljö

Det bevarade kulturlandskapet söder om tätorten är av stort värde. Gårdarna som står kvar på sin ursprungliga

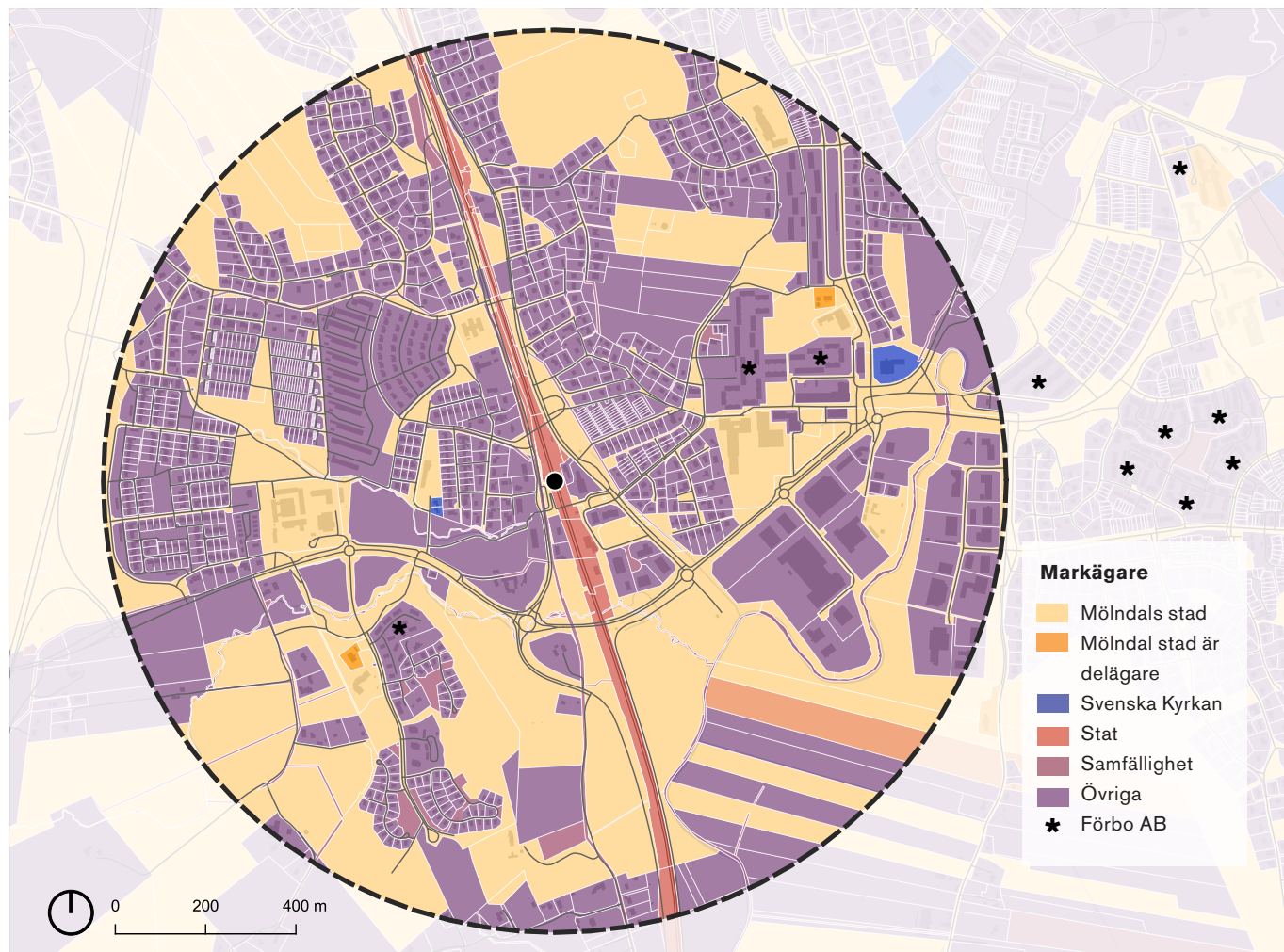


plats, och ån vilken rinner genom hela landskapet bort mot Hällesåker. Det är en stark koppling till ortens identitet och har potential för fortsatt utveckling. I östra delen av Lindome ligger Anderstorps industriområde som utgör en viktig markör för textilindustrins olika utvecklingsfaser och industriarkitekturs utveckling under 1900-talet. Spinneriet, som utgör en av de bevarade byggnaderna, nyttjas i dag för en rad olika kreativa verksamheter inom design, inredning och hantverk m.m. Spinneriet är en viktig miljö som utmärker Lindome och binder ihop ortens hantverks historia med moderna verksamheter. Möjligheter finns att vidareutveckla och locka fler kreativa verksamheter att verka i inspirerande miljöer utanför regionscentrum. Området är utpekade i kommunens kulturmiljöprogram som särskilt bevarandevärd. Andra områden som också är utpekade är Lindome kyrka och Sinntorps skola.

MARKÄGARFÖRHÅLLANDEN

En majoritet av fastigheterna inom tätorten ägs av privata fastighetsägare. Utöver gator, torg och viss naturmark äger kommunen mark i delar av centrum, intill stationen och längs med Lindomeån.

Förbo AB äger i huvudsak fastigheter i östra Lindome samt en i Fågelsten. Två av deras fastigheter ligger centralt norr om Lindome centrum.



Markägarförhållanden (Förbos bestånd ligger inte på kommunal mark men är markerad med asterix eftersom det är ett bolag som kommunen deläger, alltså ett kommunalt bolag)

Service

Lindome centrum

Det kommersiella utbudet i Lindome finns intill stationen och i centrum. I Lindome centrum finns den samlad tillsammans med kommunal service kring ett flertal centrumbyggnader och torg; apotek, skola, bibliotek, matbutik, pizzeria, blomsteraffär, fruktaffär, fritidsanläggning både för äldre och ungdomar, samt vårdcentral.

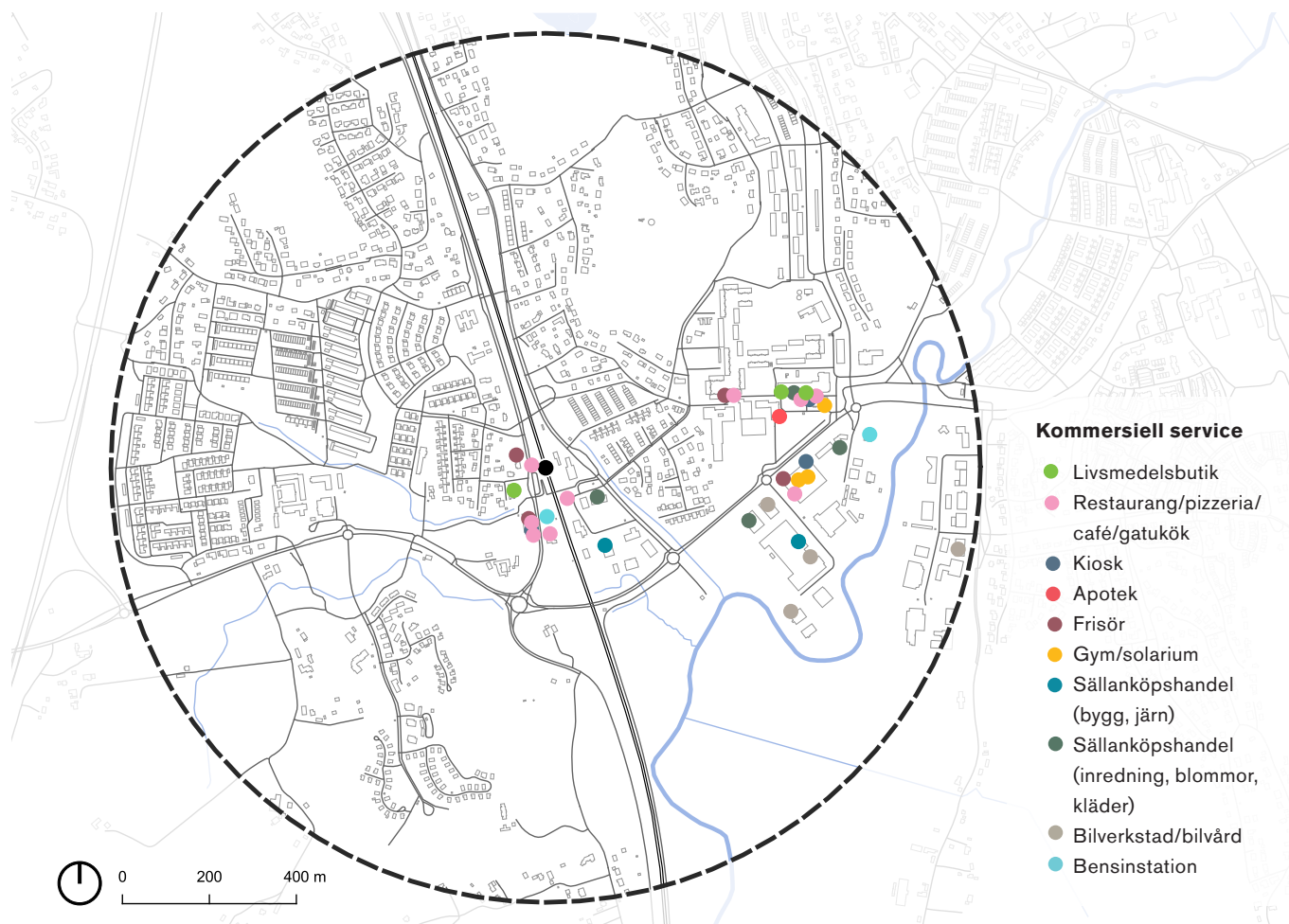
Äppelträdgården intilliggande natur och parkmiljöer utgör viktiga resurser för centrum. Ett samlat serviceunderlag i Lindome centrum underlättar vardagslivet för de som bor nära, samt de som har en god tillgänglighet dit. Men för dem som bor utanför tätorten, och ej har kollektivtrafik med bra täthet, så innebär det att bilen blir nödvändig dagligen. Under helger och kvällar är det mörkt på grund av verksamheternas begränsade öppettider, brist på bostäder och för många stängda bottenvåningar i centrum. Även det närliggande industriområdet och Industrivägen med sin tunga trafik bidrar till otryggheten. Det saknas tydliga kopplingar till och genom centrum samt till stationen som kan skapa genomflöde och ge upphov för att platser att samlas på.

Förskolor och skolor

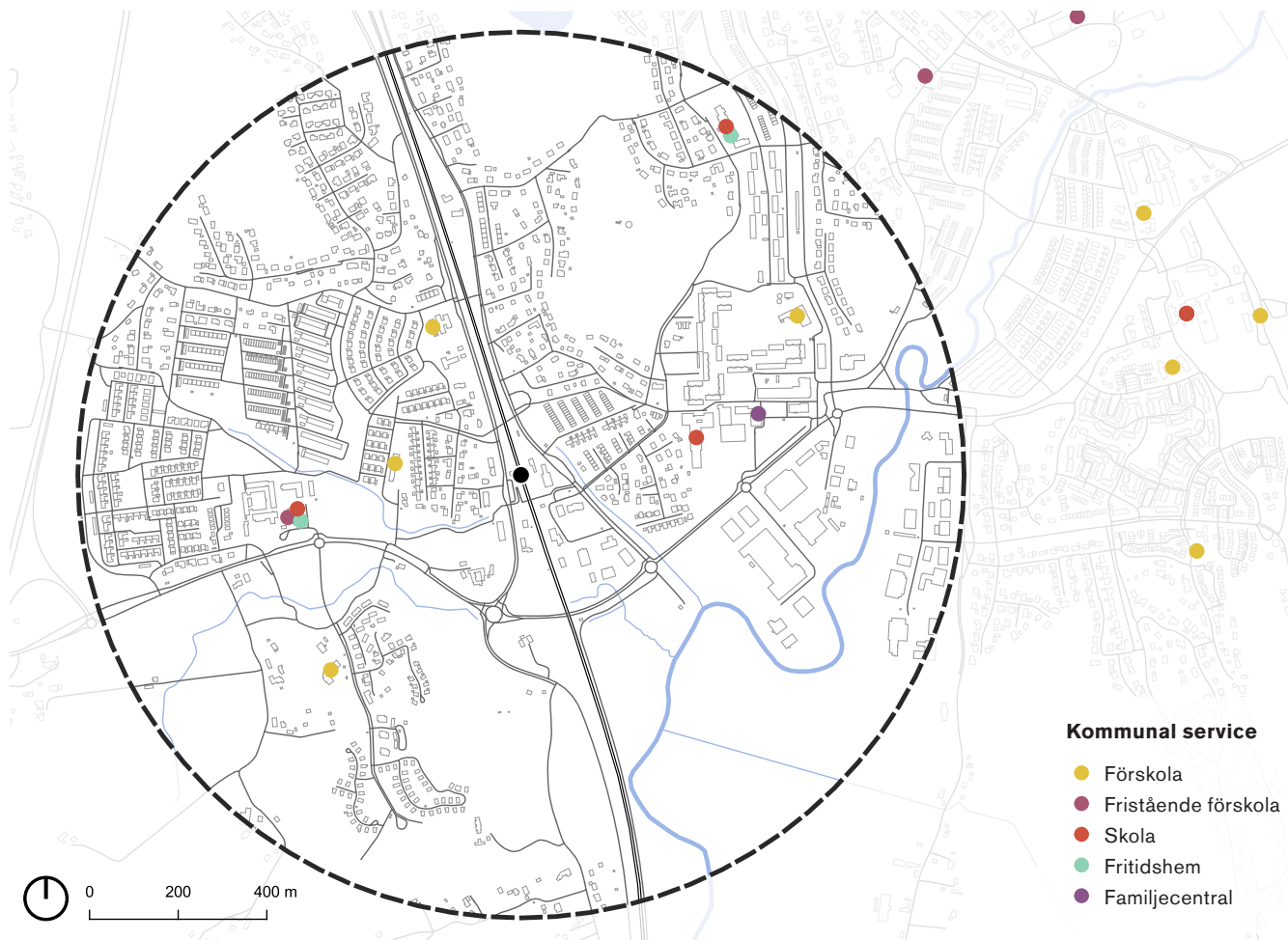
I tätorten finns totalt tre grundskolor. Valåsskolan och Skånällaskolan som har årskurser för de yngre årskurserna ligger i östra respektive västra Lindome. Almåsskolan, som har ett mellan- och högstadium ligger centralt intill Lindome centrum. Förskolor och lekplatser är spridda i tätorten, vilket ger bra tillgänglighet för barn och unga.

Äldreboende och LSS

Ett äldreboende, Brogården, med 63 lägenheter finns utanför området i östra Lindome. LSS-bostäder finns i Fågelsten och Ranntorp.



Kommersiell service (data hämtad från Google Maps, 2020-11-20)



Kommunal service

KAPACITET SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

Grundskolor inom området

Almåsskolan (åk 4-9)	ca 430 elever	(660 elever)
Valåsskolan (åk F-3)	ca 150 elever	(275 elever)
Skånällaskolan (F-6)	ca 500 elever	(630 elever)

Övriga grundskolor i Lindome

Hällesåker F-3	50 elever	(100 elever)
Sinntorp F-9	700 elever	(675 elever)

Förskolor inom området

Valås förskola	98 barn	(108 barn)
Bräcka förskola	93 barn	(90 barn)
Gastorps förskola	57 barn	(54 barn)
Fågelstens förskola	65 barn	(72 barn)

Övriga förskolor i Lindome

Barnsjövägen	57 barn	(70 barn)
Höganäs	39 barn	(36 barn)
Kyrkängen	36 barn	(36 barn)
Sinntorp	86 barn	(90 barn)
Snickaregården	kallställd	(36 barn)

Siffror anger hur många barn/elever på de olika skolorna och förskolorna. Siffror i parentes anger skolan/förskolans maxkapacitet. Siffrorna baseras på lägesbilden i oktober 2020 (Källa: Fastighetsavdelningen, Mölndals Stad).

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Vatten- och avlopp

Rådasjön utgör idag kommunens vattentäkt och reservvattenförsörjningen säkerställs från Kungsbacka. Vattenföringen mellan kommundelarna Lindome, Mölndal och Källered är i behov av förstärkning, vilket ytterligare exploatering i Lindome kan påverkas av. Vidare behöver ett ökat vattenbehov i Lindome samordnas med eventuell försörjning österut.

Det finns områden i utkanten av Lindome tätort som idag inte är anslutna till det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. För att minska risken för att enskilda avloppsanordningar ska förorena närliggande vattendrag och försämma vattenkvaliteten i Lindomeån har kommunen pekat ut prioriterade utvecklingsområden som planeras att ansluta till det kommunala verksamhetsområdet för vatten och spillvatten. Dessa är: Ingemantorp, Barnsjöområdet, Hassungared. För de områden som inte prioriteras att byggas ut förväntas avloppsfrågorna fortsatt kunna lösas med enskilda avloppsanordningar.

Avfall

I Lindome finns sex stycken ÅVS (återvinningsstationer) av olika storlek varav fyra i de centrala delarna. Den befintliga ÅVC (återvinningscentralen) i Lindome ligger i verksamhetsområdet norr om Lindomeån.

Återvinningscentralen klarar idag inte kraven på kapacitet och tillgänglighet för medborgarna. Utvecklingsmöjligheterna på den befintliga platsen bedöms vara obefintlig. Kopplat till den nya regionala avfallsplanen "Göteborgsregionen minskar avfallet" så går det inte att uppfylla målen i planen med befintlig plats och utformning.

En ny ÅVC planeras att lokaliseras mellan Källered och Lindome. I och med ny exploatering och utveckling i Lindome är det viktigt att samhällsplaneringen görs utifrån nya direktiv och med sikte på ökade cirkulära flöden. Detta innebär att platser för inlämning och sortering av olika fraktioner bedöms bli fler (ÅVS). Det kan bli aktuellt inom både privat och kommunal mark.

Dagvattenhantering

Med en framtida ökning av häftiga regn och ökad andel hårdgjord yta i staden ställs krav på att dagvatten tas om hand på ett välplanerat sätt. För att kunna uppnå och bibehålla miljö kvalitetsnormerna för vatten behöver dagvattnets kvalitet förbättras och föroreningsbelastningen från dagvattnet minska. Då Lindomeån utgör en känslig recipient gäller det högsta kravet på rening. Reningskravet gäller beroende på hur hårt ytorna belastas och dess markanvändning. För riktlinjer för dagvattenhantering på kvartersmark och parkering, se *Riktlinjer för rening av dagvatten* (2018-10-19) och *Riktlinjer för dagvattenhantering vid parkeringsytor* (2018-10-19).

För Lindome saknas en övergripande skyfallsanalys. Av analysen bör framgå instängda områden inom tätorten som i samband med ett lokalt skyfall kommer att drabbas av översvämning då avledning i VA-system och ytliga vattendrag inte har tillräcklig kapacitet. Analysen bör påvisa effekterna av ett lokalt skyfall och föreslå åtgärder i stadsmiljön för att hantera detta.

RIKLINJER FÖR DAGVATTENHANTERING

- » Hårt belastade ytor (vägar < 20000 ÅDT och industriområden): omfattande rening
- » Medelbelastade ytor (vägar < 8000 ÅDT, parkeringsplatser, bebyggelseområden för flerfamiljsbostäder/kontor/centrum, skola och förskola): rening som innebär avskiljning av partiklar och filtrering
- » Mindre belastade ytor (vägar < 2000 ÅDT, villaområden, torg) krävs enklare reningsåtgärder som innebär någon typ av partikelavskiljning
- » ÅDT = årsmedeldygnstrafik

Källa: Riktlinjer för rening av dagvatten (Mölndals Stad, 2018-10-19)

Infrastruktur och mobilitet

Infrastrukturen i tätorten domineras av E6 och Västkustbanan. Lokalt bidrar järnvägen till en barriär som delar Västra och Östra Lindome, vilket har påverkan för tillgängligheten lokalt inom tätorten. Bristande utbud av gena, säkra och trygga gång- och cykelvägar påverkar möjligheten att röra sig inom tätorten.

INFRASTRUKTURNÄT

Med sitt läge i regionen och den centralt lokaliserade tågstationen i tätorten ges goda förutsättningar för vardagspendling och besöksresor. Även närheten till det nationella vägnätet och kopplingen till Göteborg i norr och Malmö/Köpenhamn i söder ger logistikfördelar och gynnsamma lägen för transportintensiva verksamheter. Dock bidrar framkomligheten längs de regionala infrastrukturnätet att tillgängligheten lokalt begränsas i väst-östlig riktning.

Den infrastruktur som byggts ut tillsammans med småhusbebyggelsen visar att resor till och från bostaden med bil har prioriterats i större utsträckning än förflyttningar mellan bostadsområdesenklaverna. Huvudstråk utgörs av matargator som inte är genomgående. Gång- och cykelvägar kompletterar bilvägnätet och knyter samman bostadsområdena, vilket är positivt ur trafiksäkerhetsynpunkt. Men gång- och cykelvägnätet är dock inte sammanhängande och saknar tydlig hierarki. Detta gör att gång- och cykeltrafikanter måste färdas i blandtrafik på vissa sträckor och bristen på starka och gena stråk gör orienterbarheten och nätverket svagare.

VÄRDEN, SVAGHETER OCH NYCKELFRÅGOR

Stationsnära och regionala pendlingsmöjligheter

Läget i regionen och tillgången till en central tågstation är en viktig fördel för att kunna erbjuda boende- och arbetsmöjligheter i tätorten och för att stötta hållbara livsstilar.

Bilanpassat

Lindome tätort med dess omgivning har en gles bebyggelse vilket leder till ett ökat bilberoende. Lokalt bidrar trafikseparering och återvändsgator i bostadsområdena till en lägre genhet i trafiknätet. I centrum och intill stationen finns större markparkeringar. För centrum är tillgänglighet med bil en central fråga för att bl. a. bibehålla konsumentunderlaget för dagligvaruhandel. I anslutning till stationen är pendelparkering en viktig funktion för multimodala resor. Dock upplevs parkeringsplatserna i centrum öde och mörka.

Avsaknad av ett sammanhängande gång- och cykelvägnät med tydlig hierarki

Då det lokala vägnätet inte är sammanhållande är cyklister och gångtrafikanter hänvisade till gator med blandtrafik på vissa sträckor. Det finns kopplingar över järnvägen, men det saknas samlande gång- och cykelstråk med högre standard som binder samman de två sidorna. Bristen i gång- och cykelmöjligheterna till och från stationen är en viktig aspekt att undersöka vidare då det är en viktig del för den regionala pendlingen.

Otydlig koppling mellan centrum och stationen

Det finns idag ett gent stråk mellan centrum och stationen, vilket leds genom villabebyggelsen. Det saknas dock rumsliga indikatorer eller element som visar på var stråket knyter samman, vilket bidrar till att det mentala avståndet mellan stationen och centrum ökar.

Otrygga underfarter

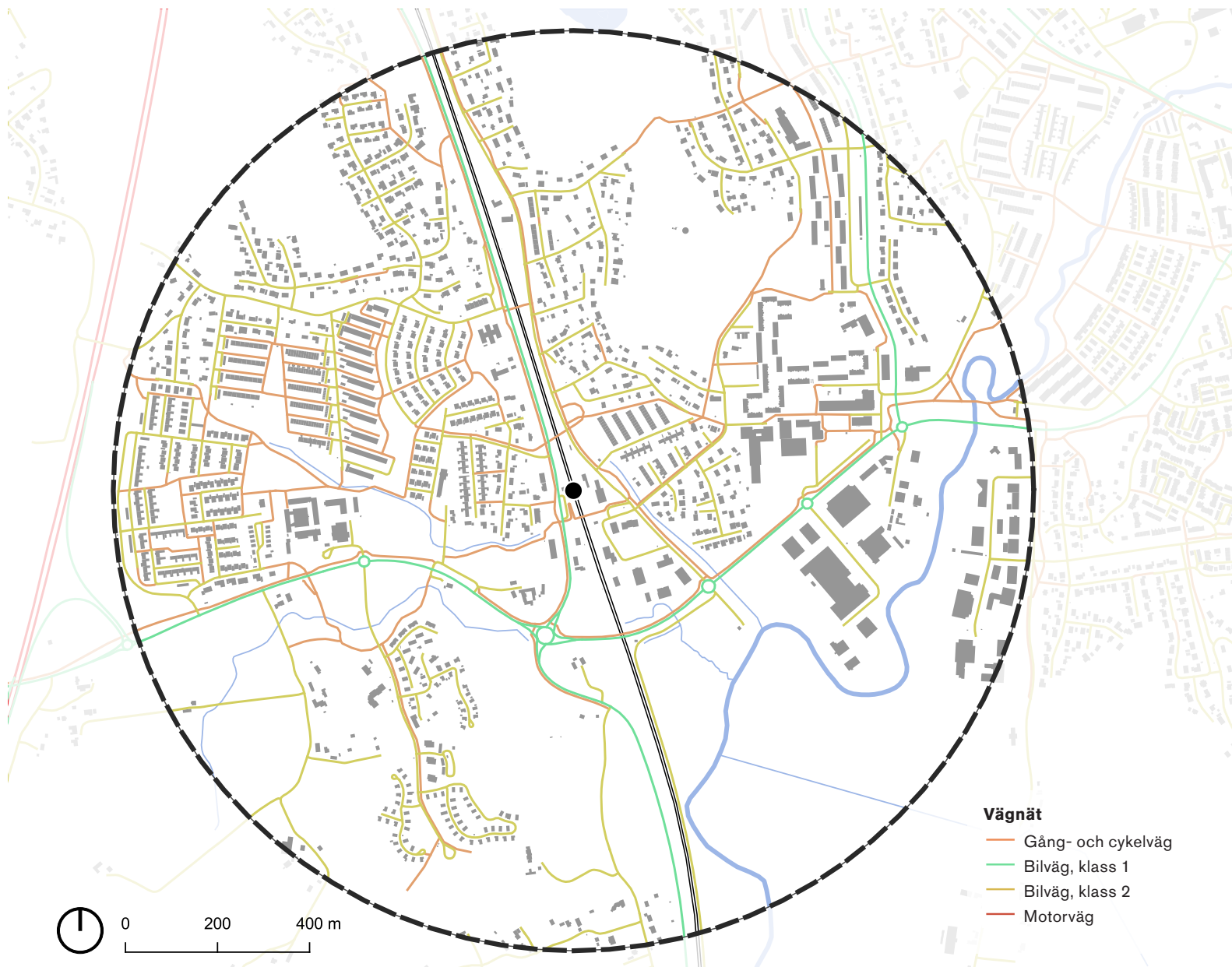
Över- och undergångarna är viktiga platser för att knyta samman båda sidorna i tätorten, men flera av tunnlarna har brister i trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet.

Industrivägen bidrar till en lokal barriäreffekt

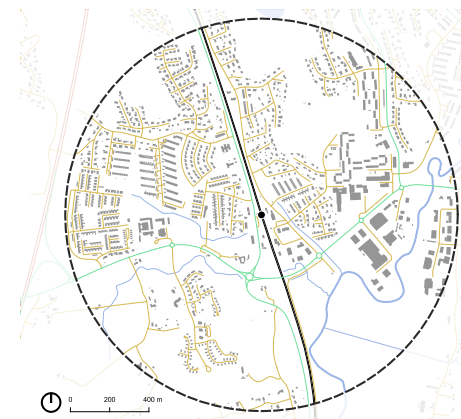
På grund av de relativt höga trafikflödena och andelen tunga fordon som trafikerar Industrivägen skapas en lokal barriär mellan centrum och verksamhetsområden. Det är en viktig planeringsfråga för eventuell vidareutveckling av verksamhetsområdet eller tillgängliggörandet av södra delen av Lindomeån.

Obebyggda eller lågt utnyttjade områden på gångavstånd till stationen

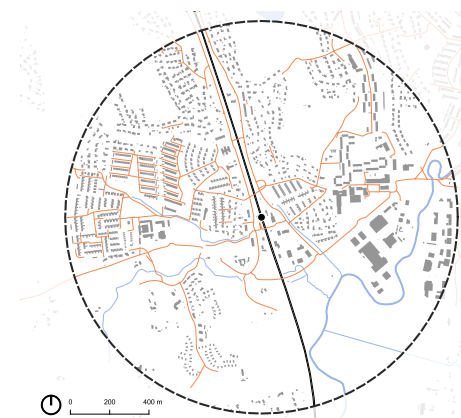
Det finns idag områden med låg utnyttjande- och täthetsgrad i strategiskt läge med gångavstånd till stationen. Det är jordbruks- och grönområden eller verksamhetsområden längs Industrivägen och Spårhagavägen.



Nätverket av bil- samt gång- och cykelvägar.



Bilvägar (klass 1, klass 2, motorväg)



Gång- och cykelvägar

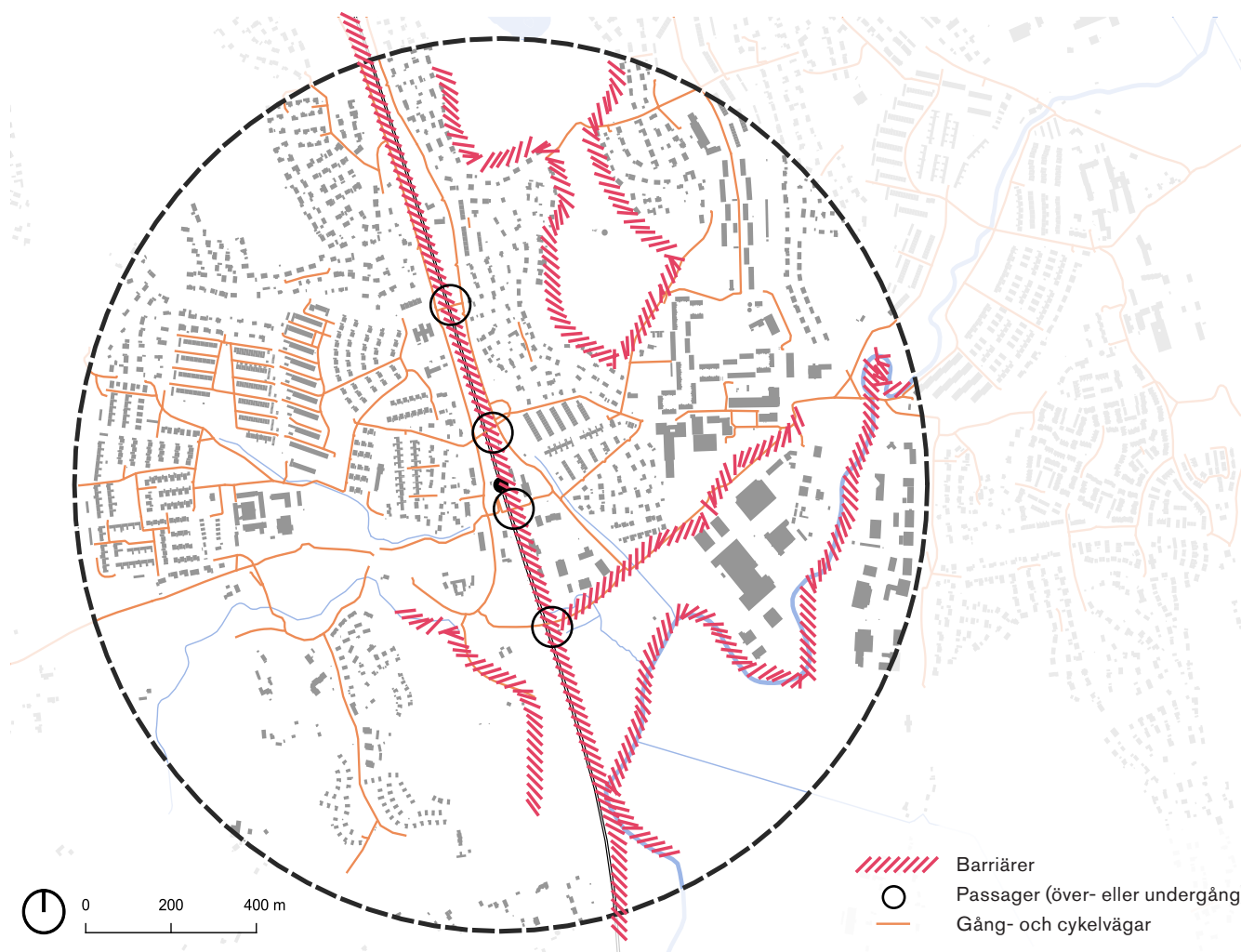
GÅNG OCH CYKEL

Huvudvägnätet för cykel utgörs i huvudsak av kombinerade gång- och cykelbanor, längs vissa sträckor sker cykling i blandtrafik. I nord-sydlig riktning kopplar huvudcykelnätet Lindome med Mölndal via cykelbanan som löper längs med Gamla Riksvägen. Cykelbana mellan Lindome och Kungsbacka saknas idag, men planeras att byggas ut.

Flera delar av gång- och cykelvägnätet i Lindome bedöms ha låg kvalitet på framkomlighet och trafiksäkerhet.

Lokalt bidrar järnvägen med bristfällig tillgänglighet i öst-västlig riktning för gång- och cykeltrafik. Det finns fyra järnvägsöver- eller undergångar, en större gångbro norrut i området Gastorp samt två mindre och otrygga tunnlar längre norrut mot området Bräcka. En stor tunnel för bilar ligger i tätortens södra del där en cykel- och gångbana löper parallellt med bilvägen. Denna är den närmsta vägen under järnvägen mellan Lindomes sydvästra och sydöstra delar. Tunneln vid stationen binder ihop den östra delen av orten med den västra och utgör en koppling mellan stationen och centrum. Flera av tunnelarna har brister i trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet. Tunneln vid stationen är den enda som rustats upp med belysning och konst.

Mellan stationen och centrum ligger ett antal verksamheter, industrier och villaområden. Det finns ingen tydlig, tillgänglighetsanpassad gång- och cykelväg som förtydligar kopplingar mellan platserna. Upplevelsen av närhet är låg.



Barriärer och under-/överfarter vid järnvägen

Genhet

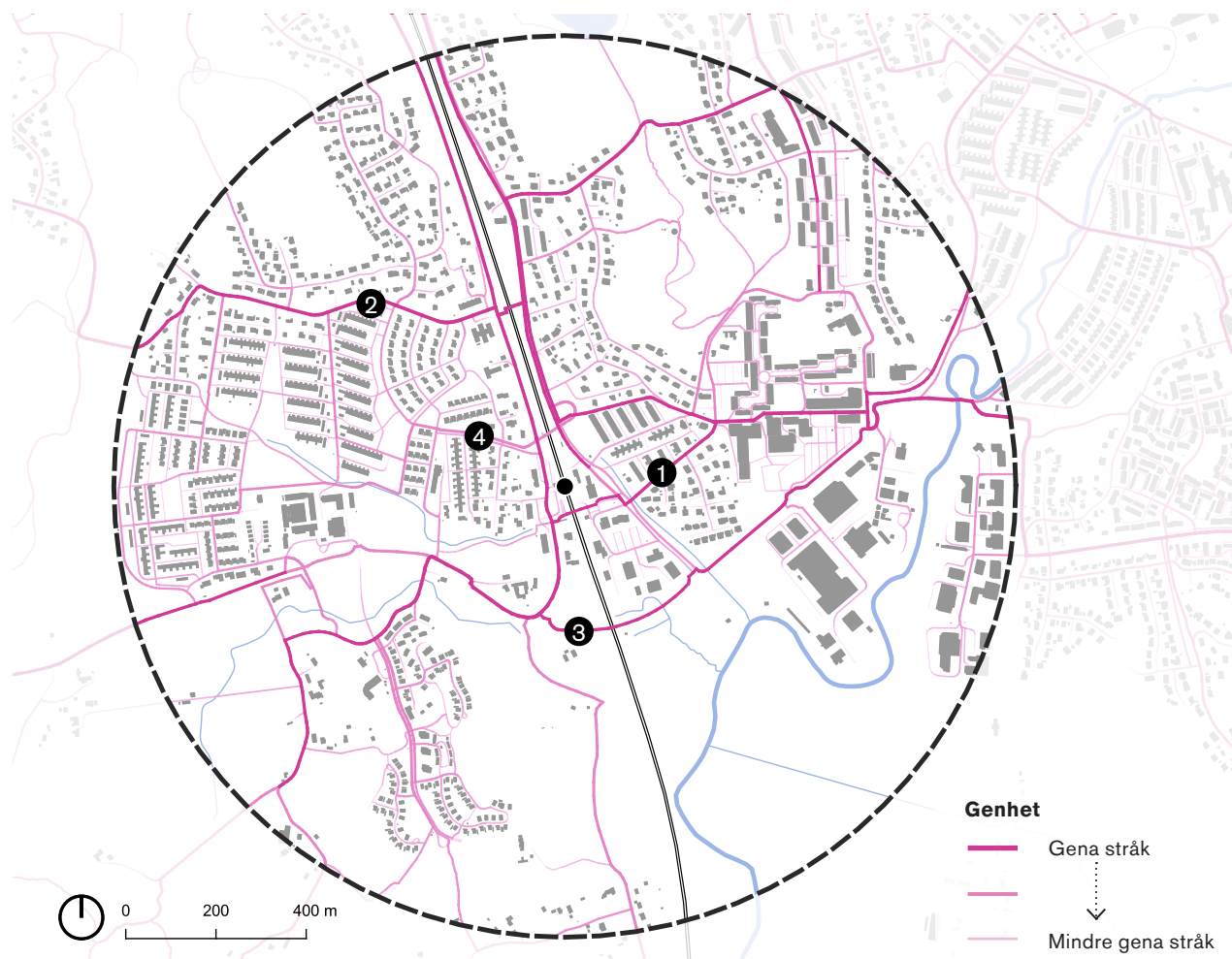
Hur väl sammankopplade stadsrum eller gaturum är med varandra avgör potentialen för hur många som rör sig på platsen. Det kan mätas genom genhet som visar vilka stråk genom staden som människor tenderar att orientera sig via och därför har större potential till gång- och cykelflöden. Till höger presenteras en choiceanalys* på 5 km radie, vilket har hög korrelation med cykelflöden.

Det genaste stråket mellan centrum och stationen är det som löper längs med Sagbrovägen (1). Här finns en kombinerad gång- och cykelbana.

Analysen visar att de genaste stråket mot friluftsområdet Sandsjöbacka löper i norra delen av Gastorp (2). Men även Industrivägen/Spårhagavägen ger utfall på ett gent stråk i analysen (3).

Det finns flera ställen att ta sig över eller under järnvägen, men sett till genheten är de olika gena och därmed olika starka. De genaste stråket är längs Industrivägen/Spårhagavägen, följt av underfarterna intill stationen och i norr (3). Det södra stråket är utformat med separat gång- och cykelbana och kopplar samman skolområden, centrum och flera kommersiella målpunkter.

I områdets centrala delar, i höjd med stationen, saknas det starka stråk som kan binda samman bostadsområdena i västra och östra Lindome. Trots att gång- och cykelbron ligger centralt och kopplar an båda sidor (4), bidrar den planskilda korsningen att stråket blir mindre gent.



Genhet 5 km

**En choiceanalys mäter genheten i gatenätverket genom nätverkscentralitet baserat på riktningsförändringar som människor behöver göra när de färdas till fots eller med cykel.*

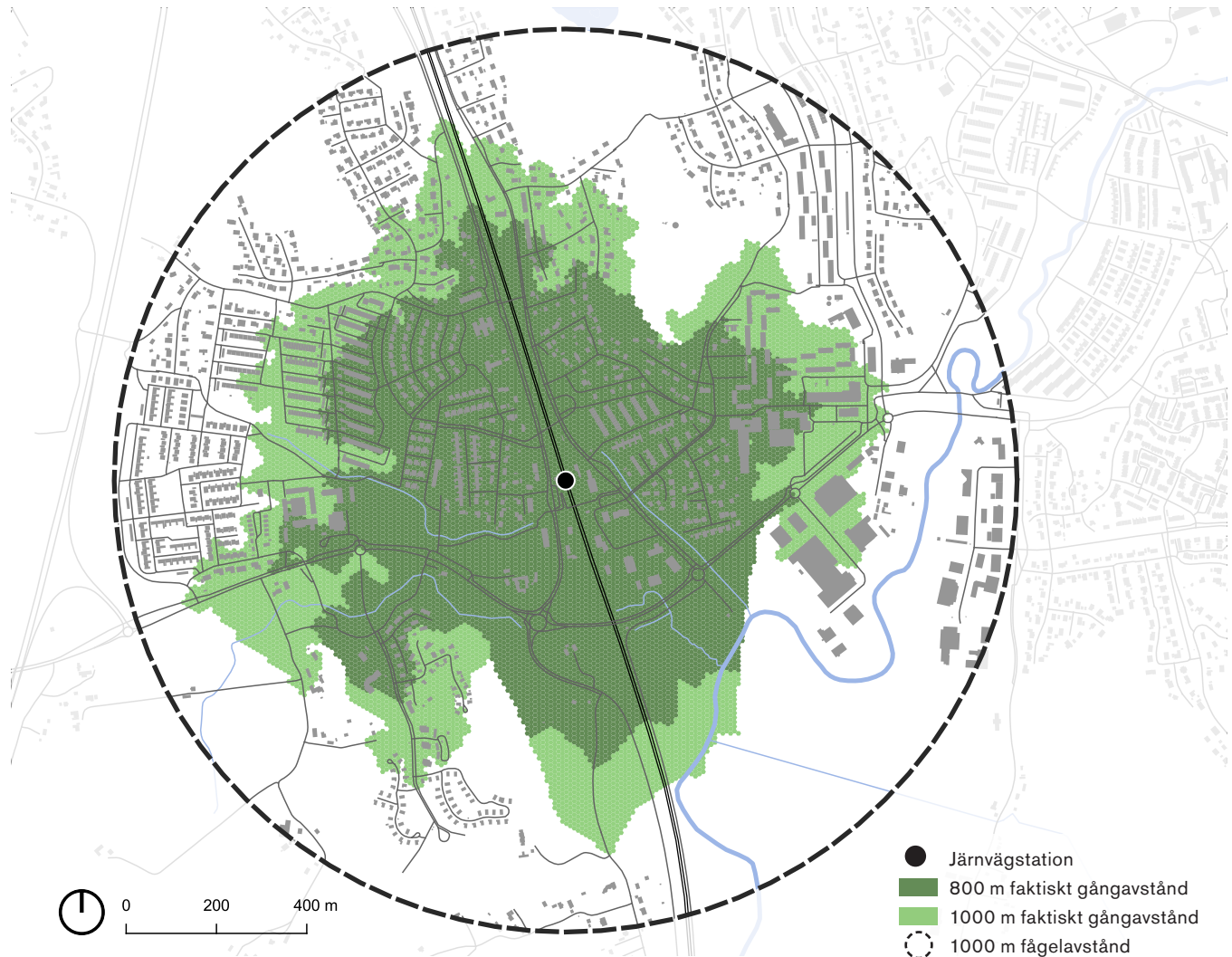
KOLLEKTIVTRAFIK

Västkustbanan skär genom Lindome och delar upp tätorten i en västlig och östlig del. Järnvägsstationens centrala placering i Lindome ger att i hela orten ligger inom 2 kilometers fågelavstånd. Med Västkustbanan har Lindome goda förutsättningar för snabb pendling i nordsydlig riktning till viktiga arbetsplatsområden och utbildning inom kommunen men också i angränsande kommuner. Utpendlingen från Lindome är ca 5 gånger större jämfört med inpendlingen i kommundelen.

Det delregionala och regionala kollektivtrafikresandet sker med tåg. Det tar cirka 7 minuter till Mölndal tätort, 15 minuter till Göteborg och 10 min till Kungsbacka. Under maxtimmen, när resandet är som störst, går fyra pendeltåg i vardera riktning mot Mölndal/Göteborg och Kungsbacka. För det regionala resandet finns sedan tåg från Kungsbacka och Mölndal/Göteborg som går längre ut i Västra Götalandsregionen samt nationellt och internationellt.

Inom 1000 meter fågelavstånd från stationen bor 4186 personer. Omräknat till ett faktiskt gångavstånd om 1000 meter är antalet 2614 st. Analysen visar att de områden som har längst faktiskt gångavstånd (> 1000 m) till järnvägsstationen är de västra delarna av Gastorp, södra Fågelsten och de östra delarna av Valås. De områden med kortast gångavstånd (800 meter) är bostads- och verksamhetsområdena norr om Industrivägen/Spårhagavägen samt de obebyggda natur- och jordbruksmarkerna söder om Industrivägen/Spårhagavägen.

Idag finns cirka 270 pendelparkeringsplatser vid Lindome station, på båda sidor om järnvägen. Underlag saknas kring utnyttjandegraden av dessa.

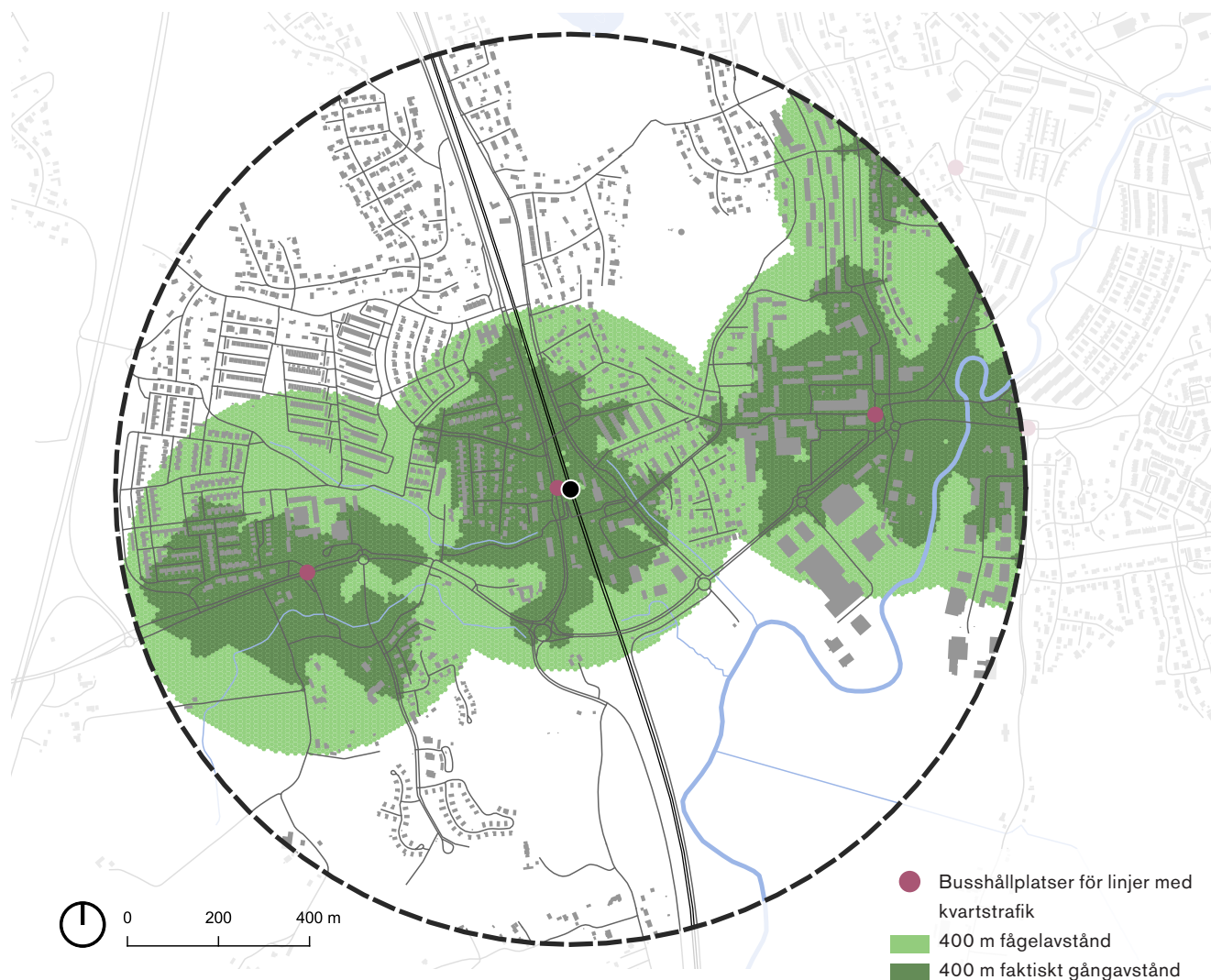


Buss

Busstrafiken utgörs av intrakommunala busslinjer i västlig, östlig och nordlig riktning samt en skollinje till Kungsbacka. Linjerna trafikerar Lindome genom att angöra vid flertalet hållplatser och kopplar samman tätorten med omgivande landsbygd, samhällen inom kommunen och Mölndals tätort. Restiden mellan Lindome och Mölndal tätort är 22-30 minuter med buss vilket är 3-4 gånger längre jämfört med tåg. Busslinjerna i Lindome trafikerar i fyra stråk mot väster, öster, norr och söder. De stråk som har störst turutbud är mot Källered/Mölndal tätort samt Hällesåker/Inseros där två busslinjer i vardera stråk tillsammans skapar 15-minuterstrafik respektive 30-minuterstrafik som bäst. Även om busslinjerna inom respektive stråk har samma start- och slutpunkter tar dem olika vägar inom respektive stråk i syfte att koppla samman samhällen mellan Lindome och Mölndal tätort/Inseros. De hållplatser inom centrala Lindome som trafikerar av båda busslinjerna i respektive stråk är Lindome Station, Lindome Centrum och Annebergsvägen.

Av den totala befolkningen inom området har 2425 st mindre än 400 meter fågelavstånd till en busshållplats med kvartstrafik, vilket motsvarar 58 %. För gångavstånd är siffran 1051, motsvarande 25 %. Busshållsplatsernas lokalisering ger goda gångavstånd (< 400 m) till centrum och till skolor, men sämre gångavstånd till bostadsområden i västra Gastorp och norra Valås.

Avslutningsvis visar analyserna av genheten i gång- och cykelvägnätet, närheten till stationen och busshållplatser att det finns brister i gång- och cykelvägnätet till stationen och busshållplatser. Detta är en viktig planeringsaspekt att titta närmare på då det påverkar den regionala pendlingen och resandet, vilket i Lindome är en stor andel.



BILVÄGNÄT

E6/E20 löper vid sidan av Lindome, på- och avfarter till det nationella vägnätet är vid Lindomemotet i höjd med tätorten eller norrut vid järnvägsöverfarten vid Källered.

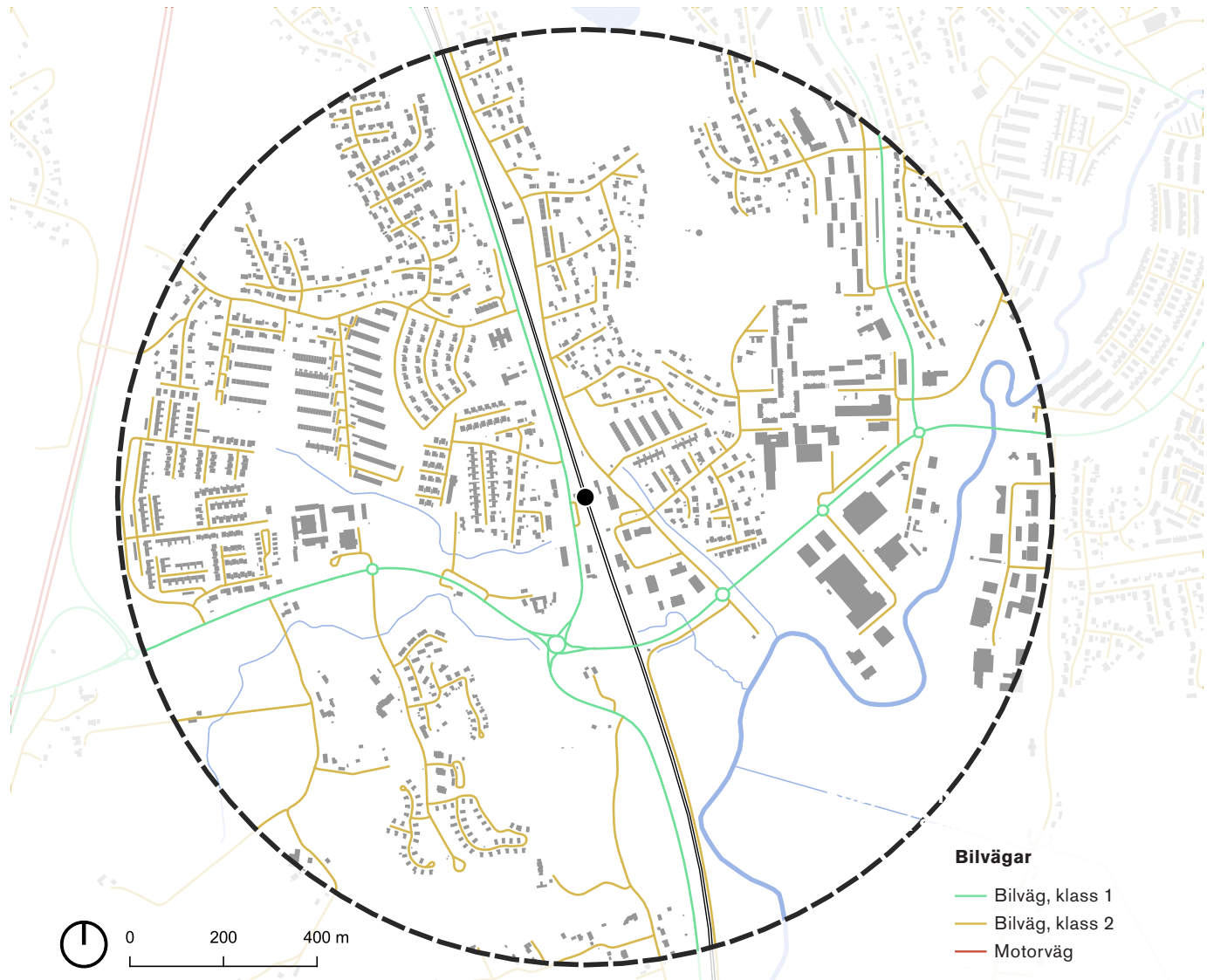
De kommunala huvudvägarna som binder samman Lindome centrum med Hällesåker och Västra Lindome är Spårhagavägen, Industrivägen och Hällesåkersvägen. I nordsydlig riktning löper Gamla Riksvägen som binder samman Lindome med Mölndal och Kungsbacka. Industrivägen och Spårhagavägen kopplar samman Lindome Centrum till Lindomemotet på E6/E20.

Väg- och gatunätet är strukturerat utifrån en SCAFT-liknande princip inom bostadsområdena med lokalgator som slutar i återvändsgränder.

Trafikflöden

Industrivägen utgör tätortens mest trafikerade huvudväg, där trafikflödena är som störst under morgon- och eftermiddagstimmarna. Längs Industrivägen utgör andelen tunga fordon 7.0%. Industrivägens relativt höga trafikflöden och utformning bidrar till att skapa en lokal barriär och en mental uppdelning mellan centrumområdet i norr och verksamhetsområdet i söder (PM Lindome Parkstad - Förutsättningar att driva handel och besöksnäring, NovArk, 2014-03-14).

E6, kring Mölndal/Göteborg, är redan idag hårt belastad och de prognoser som Trafikverket och kommuner tagit fram visar på en fortsatt ökning av antalet fordon. Detta medför en förhöjd risk för ökad störningskänslighet under rusningstrafik. Det gäller framförallt mellan Kungsbacka och Göteborg i norrgående flöden under förmiddagen och södergående flöden under eftermiddagen.



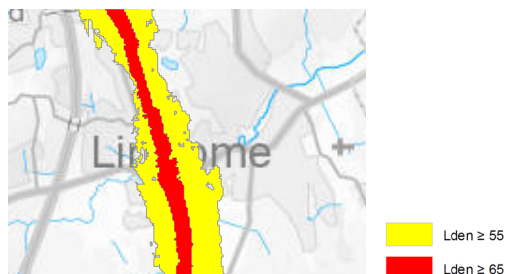
Bilvägnätet

Buller

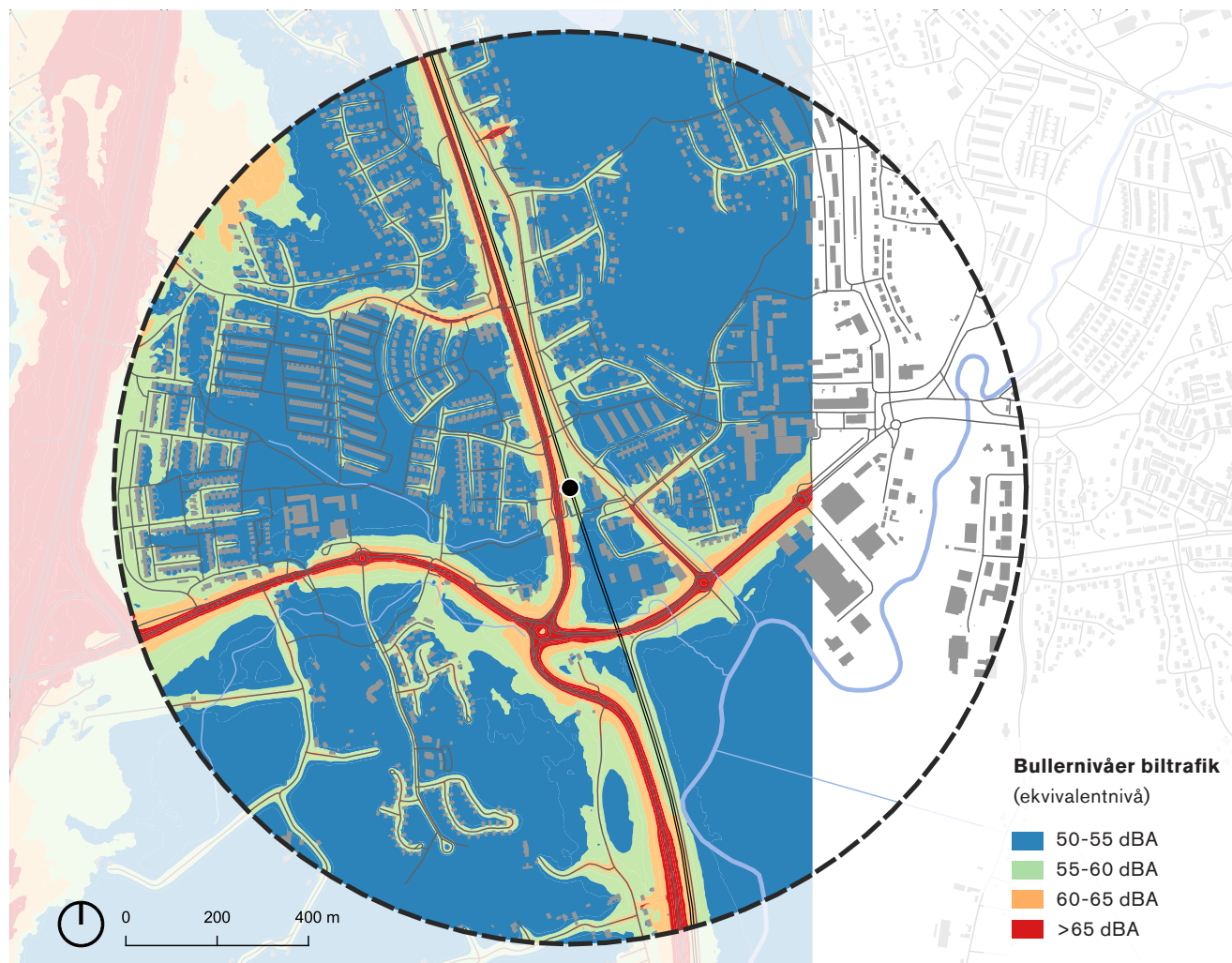
Biltrafiken på E6/E20, följt av Gamla Riksvägen, Industrivägen och Spårhagavägen, är den mest dominerande störningskällan vad gäller bullerstörningar i Lindome. Den ekvivalenta ljudnivån vid fasad (>65 dBA) överskrids på större ytor längs med E6/E20 än de lokala vägarna. Trafikverkets bullerkartläggning av järnvägsbuller från 2017 visar att järnvägsbuller påverkar bostadsområden i närheten av järnvägen samt delar av centrumbebyggelsen. Den ekvivalenta ljudnivån (>65 Lden) bedöms överskridas i huvudsak på de närliggande fastigheterna. Bostadsbebyggelse och delar av centrumbebyggelsen bedöms påverkas av bullernivåer upp till 55 Lden. Mer detaljerade bullerutredningar krävs för efterföljande planering.

Parkering

Markparkeringar finns det gott om, både i centrum och intill stationen. Bilparkering i centrum är en viktig resurs för centrumhandeln, men markparkeringarna tar mycket plats och skapar en upplevd ödslighet. Alternativa parkeringslösningar bör ses över.



Bullerkartläggning järnväg år 2017 (Trafikverket)



Bullerkartläggning väg år 2014 (delar av området saknar bullerkartläggning)

DEL 2

SLUTSATSER OCH MEDSKICK

*summering av slutsatserna samt medskick
för kommande arbete*

Slutsatser och medskick

Här sammanfattas analysen av Lindomes planeringsförutsättning i övergripande värden och utmaningar.

LINDOMES VÄRDEN OCH UTMANINGAR

De slutsatser som är identifierade utgår från tillgängligt material och finns sammanställt i del 1 av rapporten. Slutsatserna pekar både på värden och utmaningar som synliggjorts i materialet om Lindome. Tillsammans ger dessa vägledning och underlag för vilka aspekter som man bör ha med sig i vidare arbete med mål- och vision för områdets utveckling.

Lindome har stora värden idag. En stor del av de identifierade värdena är strukturerande och utgör en viktig bas och grundförutsättning för utvecklingen. Stationsläget, de stora naturområdena, grönskan i tätorten, det historiska avtrycket osv. Det finns även vissa utmaningar för tätortens utveckling. Dessa är dels av strukturerande karaktär, så som trafikala och topografiska barriärer, men handlar också om funktion och kopplingar.

På följande sidor har slutsatserna sorterats och illustrerats. Avsnittet avslutas med några medskick till den kommande processen.

VÄRDEN



Närhet till rekreation och natur

I stora delar av tätorten finns närhet till närströvmråden, bostadsnära rekreation och stadsdelsparker som erbjuder olika typer av rekreation. Lindomeån har stora naturvärden och rekreativa värden som idag är mest tillgängligt uppströms från centrum. Potential finns att utveckla en stadspark intill Lindomeån där Lindome centrumpark ligger.



Goda förutsättningar för att stärka den gröna infrastrukturen

Bebyggelsestrukturen i Lindome är relativt gles och många bostäder har egen trädgård eller bostadsgård. Tillsammans med det gröna nätverket av grönområden finns möjlighet att stärka de gröna kilarna som kommer in från norr och söder.



Ett brett serviceutbud som underlättar vardagen

I Lindome centrum och intill stationen finns stort underlag av både detaljhandel och sällanköpshandel. Ett lokalt utbud underlättar för människor i vardagen. En viktig aspekt för Lindomes centrum är hur centrumbebyggelsens utformning och innehåll kan bidra till att minska otryggheten och inaktiviteten som upplevs under helgar och kvällar.



Centralt belägen tågstation skapar möjlighet för hållbara livsstilar

Läget i regionen och tillgången till en central tågstation är en viktig fördel för att kunna erbjuda boende- och arbetsmöjligheter i tätorten och stötta hållbara livsstilar.



Identitetsbärande kultur- och jordbrukslandskap

Den öppna jordbruksmarken och gårdstrukturen är idag identitetsbärande för Lindomes historiska utveckling. Det kulturhistoriska arvet från den tidigare textilindustrin och industriarkitekturen gör sig gällande i Anderstorps industriområde. Vidareutveckling av detta område har potential att stärka hela tätorten i form av utökat småföretagande och kreativa näringar.



Tätort med goda förutsättningar för barnfamiljer

Lindome har ett bostadsbestånd som till stora delar utgörs av småhus, radhus eller kedjehus, vilket kan vara attraktivt för barnfamiljer. Förskolor, skolor och lekplatser är relativt jämnt utspridda i tätorten, vilket skapar relativt korta avstånd från hemmet.

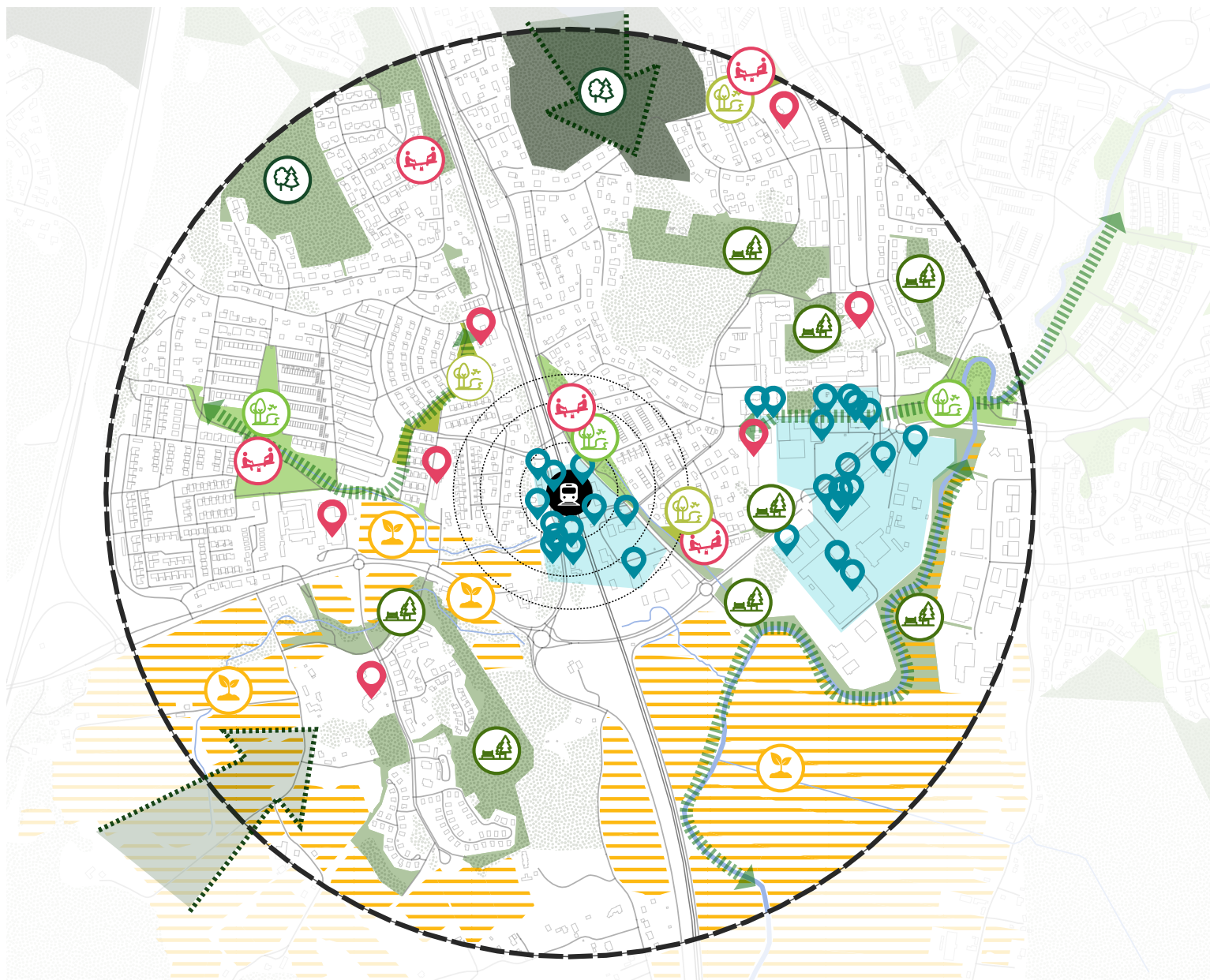


Illustration av identifierade värden

UTMANINGAR



Bilanpassat

Lindome tätort med omgivning har en gles bebyggelse vilket skapar ett högre bilanvändande. För centrum är tillgänglighet med bil en central fråga för att bl. a. bibehålla konsumentunderlaget för dagligvaruhandel. I anslutning till stationen är pendelparkering en är viktig funktion för multimodala resor (kombinationsresor). Dock upplevs parkeringsplatserna i centrum öde och mörka.



Topografi och infrastruktur utgör barriärer

Den varierade topografin och tåginfrastrukturen påverkar tätortens utbredning och sammankoppling i väst-östlig riktning. På grund av den relativt höga trafikflödena och andelen tunga fordon som trafikerar Industrivägen gör vägen till en lokal barriär. Det är en viktig planeringsfråga för eventuell vidareutveckling av verksamhetsområdet eller tillgängliggörandet av södra delen av Lindomeån.



Avsaknad av en stadspark

Lindome har idag ingen stadspark. Centrumparken intill Lindomeån har potential för att bli en sådan.



Avsaknad av ett sammanhängande gång- och cykelnät

Det saknas ett sammanhängande gång- och cykelvägnät då flera gång- och cykelsträckorna utgörs av gator med blandtrafik. Det saknas gena gång- och cykelstråk som underlättar snabba förflyttningar mellan bostadsområdena eller mellan västra och östra Lindome. Ett sammanhängande gång- och cykelnät skapar en gen och trygg miljö för barn och äldre att röra sig själva.



Otrygga underfarter

Över- och undergångarna är viktiga platser för att knyta samman båda sidorna tätorten, men flera av tunnarna har brister i trygghet, tillgänglighet och orienterbarhet.



Bristande tillgänglighet till och längs södra delen av Lindomeån

Söder om Industrivägen saknas tillgänglighet till och längs Lindomeån. Dels på grund av avsaknad av gång- och cykelvägar, men också för att verksamhetsområdena skapar visuella barriärer mot ån. Möjligheten till att tillgängliggöra Lindomeån innebär dels att utforska möjligheten till tvärkopplingar och utformningen av en promenad som på något sätt hanterar utmaningen vid höga vattenstånd.



Otydlig koppling mellan centrum och stationen

Det finns idag ett gent stråk mellan centrum och stationen, vilket leds genom villabebyggelsen. Det saknas dock rumsliga indikatorer eller element för visar på var stråket knyter samman, vilket bidrar till att det mentala avståndet mellan stationen och centrum ökar.



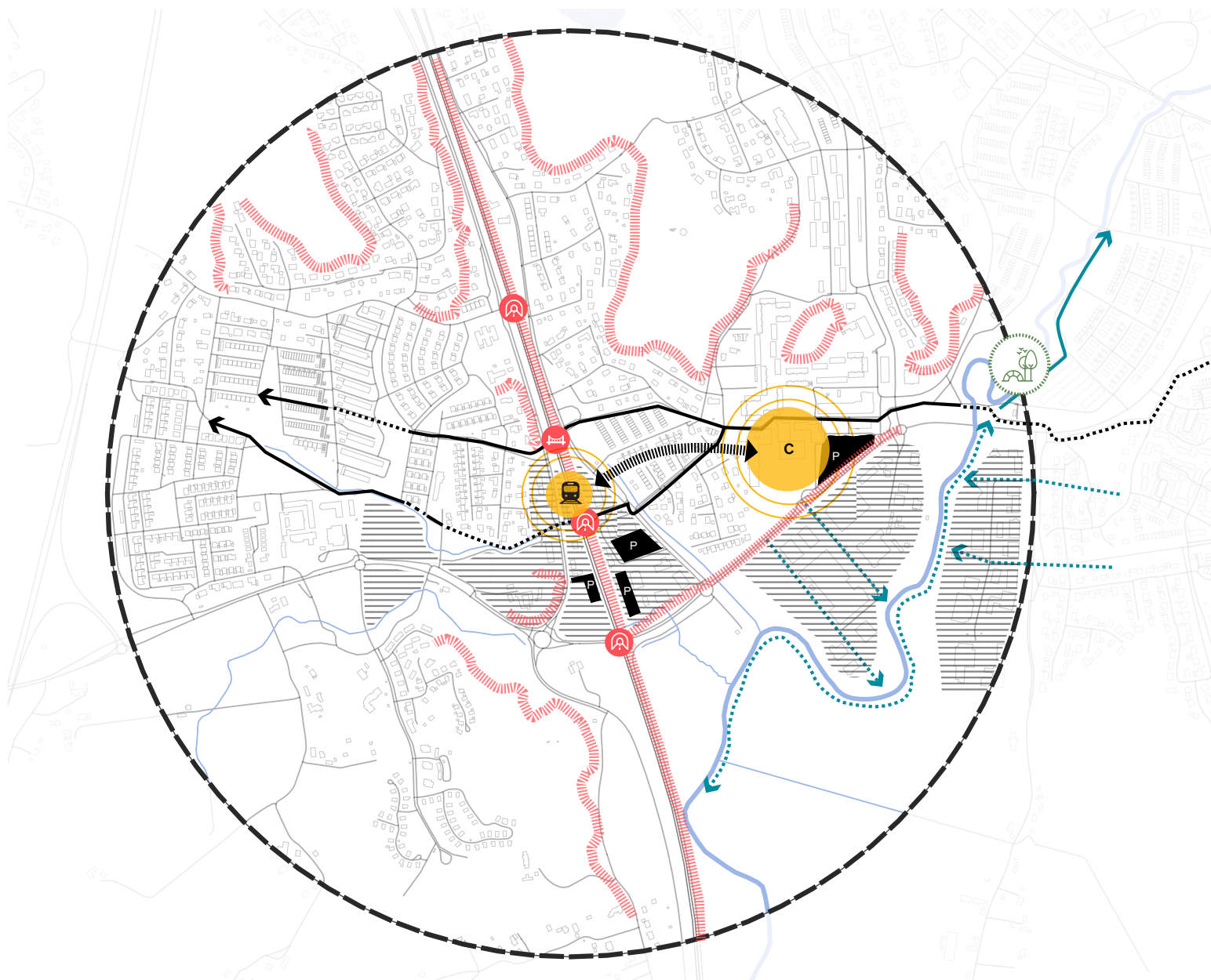
Obebyggda eller lågt utnyttjade områden på gångavstånd till stationen

Det finns idag områden med låg utnyttjande- och täthetsgrad i strategiska lägen med gångavstånd till stationen. Det är jordbruks- och grönområden eller verksamhetsområdena längs Industrivägen och Spårhagavägen.



Låg bebyggelsetäthet och pågående bostadsprojekt bidrar till en pågående utbredning av tätorten

I centrum är bebyggelsen relativt tät, men sett till tätorten har bebyggelsen en låg täthet. Större markparkeringar intill stationen och i centrum innebär en låg markutnyttjad. Samtidigt planeras ny bostadsbebyggelse i tätortens ytterkanter, vilket sprider ut tätorten ytterligare och bygger in ett större bilberoende. Utöver detta behöver fler effekter av en fortsatt utbredning av tätorten belysas vidare.



- Barriärer
- Kopplingar/bristande kopplingar
- Bristande kopplingar till och längs Lindomeån
- 🌳 Potentiellt läge för stadspark
- 🚂 Station
- C Centrum
- Områden med låg befolkningstäthet och inom strategiskt gångavstånd från stationen
- ⤵ Underfart (tunnel)
- ⤴ Överfart (bro)
- P Markparkering

Illustration av identifierade utmaningar

Några av de reflektioner som uppkommit i analysarbetet summeras här som ett medskick till fortsatt arbete och process.

1 En tydlig målbild för alla aktörer

Det är svårt att skönja en tydlig viljeinriktning som har kunnat vägleda Lindomes utveckling hittills. Vi upplever att kommunala dokument och utredningar har hanterat frågor och aspekter i separata delar och sektorer. Planarbeten har tenderat att inte gå i mål av olika skäl.

Det finns fler än kommunen, bland annat genom sitt markinnehav och som väghållare, som har mandat och påverkan på i vilken riktning Lindome kan utvecklas och vilken roll tätorten kan ta för kommunen och regionen. Därför behöver en viljeinriktning för tätorten formuleras tillsammans med berörda aktörer. Den behöver hantera relationen till omland, kommun och region och den behöver hantera ett tidsperspektiv som möter dagens behov och samtidigt siktar långt fram.

Målbilden behöver definiera centrum, tyngdpunkt, mobilitet, utvecklingspotential och identitet. Viljeinriktningen eller målbilden behöver formulera förflyttningen som Lindome behöver göra, mot en hållbar livsmiljö. Och för att kunna göra detta arbete behöver nulägesanalysen kompletteras med underlag och viss kvalitativ utredning. Hittills har vi exempelvis identifierat behov av att titta närmare på:

- » Verksamhetsstruktur och näringsliv
- » Sysselsättning och pendling
- » Jordbruksmarkens värden och potential
- » Skyfallsstudie för Lindome

2 Ta utgångspunkt i både Lindomes tillgångar och brister

Det är vanligt att orter som denna har tydliga brister samt att funktioner och innehåll saknas för att kunna utgöra en stark utvecklingsort och en hållbar livsmiljö. Av vår analys verkar Lindome som bostadsort ha många av de delar närvarande som behövs för en fungerande vardag. Det finns lekplatser, parker, naturområden, service, kollektivtrafik osv. Analysen av invånarnas närhet/tillgång till detta visar också att tillgången är relativt god i flera avseenden. Visst skiftar tillgången, men mycket finns inom ett möjligt gång - eller cykelavstånd.

Lindome har alltså ytan för viktiga funktioner. Potentialen i markanvändning och närheten är relativt stor. Däremot är frågan om huruvida delarnas kvalitet, innehåll och struktur gör att de fungerar som de ska för att Lindome ska nå sin fulla potential. Kopplingar saknas eller är otrygga, programmering är ensidig. Topografin och naturskydden begränsar, trafiken skär av, jordbruksmarken är värdefull. När en målbild är formulerad så krävs en fördjupning för att förstå var de största bristerna, hindrena och knäckfrågorna ligger för att uppnå denna.

3 Scenarios för att ta vara på utvecklingspotentialen

I analysen av Lindomes förutsättningar, värden och brister blir det tydligt att tyngdpunkten och potentialen inte nödvändigtvis ligger i anslutning till stationen eller i området mellan centrum och stationen. Största potentialen utifrån dagens förutsättningar ligger kanske med en tyngd längre öster ut.

Dessutom visar analysen att det finns både yta och innehåll som gör Lindome mångfacetterat och fungerande som boendeort. Däremot är det tydligt att strukturen för att göra tätorten sammanhängande är bristfällig. Kopplingar saknas, barriärer skär av, kvaliteten och omsorgen i det lilla kan ifrågasättas.

För en framtida utveckling av Lindome kan det finnas en vits att arbeta med scenarier, testa och utvärdera dess effekter och konsekvenser. Här kan man tänka sig att scenarierna testat utvecklingsområden (dvs flytta tyngdpunkter), komplettering av funktioner (dvs justera innehåll/variation/blandning) eller en förstärkning av nätverk för att skapa ett annat sammanhang.

4 Arbeta med en utbyggnadsordning

Lindomes förutsättningar och karaktär beror både av strukturella och fasta aspekter såväl som av programmerade och förvaltande aspekter. Det gäller att hålla isär detta när strategier för utvecklingen sätts. Till exempel kan vi se att det finns fasta, reglerande, långsamma strukturerande aspekter som har präglat Lindome under lång tid som t.ex. de topografiska förutsättningarna och järnvägens lokalisering. Dessa kommer att fortsätta att utgöra fasta utgångspunkter för tätortens utveckling under lång tid framöver. Att arbeta med förändring eller förädling av dessa fasta/långsamma strukturer kommer ta tid, men effekterna av det kommer också bestå längre. Här blir det extra viktigt att tänka långsiktigt, förbi marknad och kortsiktiga ekonomiska kalkyler. Detta handlar om att anta ett generationsperspektiv.

Det finns också aspekter som är snabba och relativt föränderliga. Att arbeta med dessa kan ge effekt snabbare, men kan också skifta snabbare. Här finns aspekter som kan hanteras i samverkan och genom att testa och utvärdera löpande.

5 Vidare arbete för att sikta mot en alltmer hållbar mobilitet

Med tanke på Lindomes tillgång till pendeltågstrafik och de stora arbetsplatsområdena som därmed ges tillgång till finns stor potential till hållbart längre resande idag och framgent. Det behöver inte innebära att utveckling av Lindome enbart fokuseras till området kring tågstationen utan med goda kopplingar för gång- och cykel samt god tillgång till pendelparkeringsplatser kan även mer perifer utveckling vara hållbar ur ett mobilitetsperspektiv. Om buller är ett problem kan bullerdämpande åtgärder i Lindome skapa än bättre förutsättningar till central utveckling.

Förutsättningar för hållbar mobilitet ser lite olika ut beroende på om det rör sig om lokalt eller regionalt resande. Men grunden är samma, god tillgänglighet till hållbara transportmedel och en väl utbyggd infrastruktur för dem både gällande kapacitet och tillgänglighet. Exempel på förutsättningar för regionalt resande många tågavgångar från Lindome, samtidigt som god tillgängligheten med gång- och cykel till stationen råder. För det lokala resandet handlar det inte så mycket om "turtäthet" utan god tillgänglighet i gatanätet samt hög trafiksäkerhet. Det är därmed viktigt att se till närhet och god tillgänglighet till station, hållplatser samt centrumutveckling vid utveckling av Lindome.

Källförteckning dokument

KOMMUNALA MÅL, PLANER OCH PROGRAM

Mölnads stad (2020). Grönplan Västra Lindome - Stadsdelsförordning 2020.

Mölnads stad (2020). Grönplan Östra Lindome - Stadsdelsförordning 2020.

Mölnads stad (2018-12-12). Grönplan Mölnads stad.

Mölnads stad (2017) Kvalitetsprogram Lindome centrum.

Mölnads stad (2006). Översiktsplan 2006 - Mölnads stad. Antagandehandling.

Mölnads stad (2015). Underlag till översiktsplan. Tätortsanalys Lindome.

Mölnads stad (2014). Mölnads miljömål 2022. Med Mölnads stads handlingsprogram för miljömålen 2014-2016.

Mölnads stad (2003). Översiktsplan för Mölnad - Förordning för delen Ingemantorp, Fågelsten och Skäggered i Lindome.

DETALJPLANER, PLANFÖRFRÅGNINGAR OCH PLANBESKED

Mölnads Stad (2020-07-03). Detaljplan för del av Ingemantorp 1:27 och 2:15 samt Ranntorp 2:2. Samrådshandling koncept.

Mölnads Stad (2019-03-19). Detaljplan för Gårda Barnsjön etapp 1. Koncept.

Mölnads stad (2019-03-06). Begäran om planbesked för fastigheterna 24:3 m.fl. i Lindome. Dnr 15/2013.

Mölnads stad (2017-10-02). Planbesked för Annestorp 3-31. Dnr PU 17/2017.

Mölnads stad (2016-04-29) Planbesked för bostadsändamål inom Annestorp 3:31, område 11. Dnr PU 142/14.

Radar Arkitektur (2020-06-08). Underlag för planansökan Färgeriet.

Mölnads stad (2020-04-06). Begäran om planbesked Fågelsten 1:108 och Ranntorp 1:2. Dnr PEU 123/19.

Mölnads stad (2020-05-28). Begäran om planbesked Ranntorp 2:2. Dnr PEU 22/22.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

Mölnads stad (2017-08-30) Handlingsplan för vatten och avlopp i omvandlingsområden.

DAGVATTEN, SKYFALL OCH ÖVERSVÄMNING

Melica (2020-06-05) Kungsbackaåns Vattenvårdsförbund & Vattenråd. 2019 årsresultat av provtagning och analys av recipient vatten från Kungsbackaåns vatten system.

Mölnads stad (2018-10-19). Riktlinjer för dagvattenhantering vid parkeringsytor. Dnr TEN 545/18.

Mölnads stad (2018-10-19). Riktlinjer för rening av dagvatten. Dnr TEN 545/18

INFRASTRUKTUR

Afry (2019-12-04). Trafikutredning Lindome logistikpark.

Roadinfo Nordic AB (2020-05-28). Trafikmätning länkflöden. Sammanställning mätplats 18.

Roadinfo Nordic AB (2020-05-27). Trafikmätning länkflöden. Sammanställning mätplats 1.

Trafikverket (2017-12-20). Bullerkarta järnväg år 2017.

Trafikverket (2020-09-28). Åtgärdsvalsstudie Huvudrapport Järnvägssystemet i Halmstad. TRV 2020/86077.

MARKMILJÖ

Relement Miljö Väst AB (2020-09-16). Rapport: Sanering av f d kemtvätt i Skäggered, Mölnads stad , Åtgärdsförberedelser, Etapp 1.

Mölnads stad (2020-09-29). Karta med objekt som finns med i EBH-stödet.

Markmiljöinventeringar för: Bräcka 2:1, Gastorp 2:91, Lindome 2:69, Lindome 6:32 (, Lindome 6:18, Lindome 6:118

Källförteckning kartor

KARTA 1, SID. 5

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Skog, gräsyta, järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 2, SID. 13

Byggnader (Primärkartan)

Vägar, lekplatser, näridrottsplats, skateplats, hundrastplats (Mölnads stad)

Närströvsområde, bostadsnära naturmark, stadsdelspark, bostadsnära park, skolskog, grön kil, grön korridor (Grönplan)

Skog, gräsyta, järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 3, SID. 13

Byggnader (Primärkartan)

Vägar och jordarter (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 4, SID. 13

Byggnader (Primärkartan)

Vägar och höjdkurvor (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 5, SID. 14

Byggnader (Primärkartan)

Vägar, jordbruksblock (Mölnads stad)

Närströvsområde, bostadsnära naturmark, stadsdelspark, bostadsnära park (Grönplan)

Skog, gräsyta, järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 6, SID. 16

Byggnader (Primärkartan)

Vägar och översvämningskartering (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 7, SID. 17

Byggnader (Primärkartan)

Vägar och strandskydd (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 8, SID. 19

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 9, SID. 20

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Rutnät (White)

KARTA 10, SID. 20

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Rutnät (White)

KARTA 11, SID. 21

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Fastighetsytor (Lantmäteriet)

KARTA 12, SID. 22

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Kommersiell service (Google Maps illustrerat av White)

KARTA 13, SID. 23

Byggnader (Primärkartan)

Vägar och skola och förskola (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 14, SID. 27

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölnads stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 15, SID 27

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 16, SID 27

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 17, SID 28

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Barriärer och passager (Illustrerat av White)

KARTA 18, SID 29

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Segmentkarta (White)

KARTA 19, SID 30

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Rutnät (White)

KARTA 20, SID 31

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

Rutnät och hållplatser (White)

KARTA 21, SID 32

Byggnader (Primärkartan)

Vägar (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

KARTA 22, SID 33

Byggnader (Primärkartan)

Vägar och bullerkartläggning 2014 (Mölndals stad)

Järnväg, vatten och vattendrag (Open Street Map)

