

## 03 REGLER OCH REKOMMENDATIONER

### Allmänt

I detta avsnitt anges de regler som gäller för bebyggelse och anläggningars tillkomst, förändring eller bevarande samt vilka områden reglerna avser: D detaljplan, O områdesbestämmelser, F förordnanden. Reglerna utgörs av bestämmelser i olika lagar som berör plan- och byggväsendet. De lagar som berörs är framför allt plan- och bygglagen och miljöbalken men också kulturminneslagen, väglagen och annan lagstiftning.

I avsnittet beskrivs också kommunens rekommendationer vid prövning av förfrågningar om bygglov och förhandsbesked i Alingsås (R). Rekommendationerna visar vilket förhållningssätt kommunen intar i frågor som rör mark- och vattenanvändningen inom planområdet, och utgör en grund för kommunen och för andra myndigheter vid beslut och prövning om tillstånd.

Till denna text hör kartan Regler och rekommendationer, som ligger separat i handlingen.

### Regler enligt plan- och bygglagen PBL

Enligt plan- och bygglagen (PBL) 1 kap 6 §, ska mark som används för bebyggelse ”vara från allmän synpunkt lämplig för ändamålet. Lämplighetsbedömningen sker vid planläggning eller i ärenden om bygglov och förhandsbesked.”

Enligt PBL 3 kap 1 § ska byggnader placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen. Byggnaderna ska ha en yttre form och färg som är estetiskt tilltalande, lämpliga för byggnaderna som sådana och ge en god helhetsverkan.

Vidare ska enligt PBL 3 kap 2 § byggnader placeras och utformas så att de eller deras avsedda användning inte inverkar menligt på trafiksäkerheten eller på annat sätt medför fara eller betydande olägenheter för omgivningen.

Enligt plan- och bygglagen 5 kap. 1 § ska markens lämplighet för bebyggelse och bebyggelsemiljöns utformning prövas och regleras genom detaljplan. Denna prövning och reglering ska göras för all planerad ny sammanhållen bebyggelse men även för ny enstaka bygg-

nad vars användning får betydande inverkan på omgivningen eller om byggnaden ska förläggas inom ett område där det råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse.

Detaljplan ska dessutom upprättas över bebyggelse som ska bevaras eller förändras och regleringen behöver ske i ett sammanhang.

Detaljplaner är juridiskt bindande dokument som antas av kommunen. I en detaljplan anges förutsättningarna för byggande på plankartor med tillhörande bestämmelser.

Före år 1987 fanns begreppen stadsplan och byggnadsplan, och efter plan- och bygglagens införande finns endast begreppet detaljplan. Skillnaden mellan stadsplan och byggnadsplan är huvudsakligen att i stadsplaner lagda områden är kommunen ansvarig för allmän plats, dvs för gator, vägar, parker och grönområden (kommunalt huvudmannaskap), medan huvudmannaskapet är enskilt i ett område med byggnadsplan. Vägförening eller annan samfällighet ansvarar då för skötsel och underhåll.

Detaljplaner antagna enligt PBL har en angiven genomförandetid som är högst 15 år. Under den tid som genomförandetiden löper bör planerna inte ändras om det inte uppstått nya förhållanden som inte kunnat förutses vid planläggningen. Efter genomförandetidens utgång fortsätter planerna att gälla, och de kan ändras utan att de rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas.

Inom planområdet FÖP staden Alingsås omfattas så gott som all sammanhållen bebyggelse av detaljplan. Planerna är till största delen antagna innan år 1987 och utgörs av stadsplaner. Inom planområdet finns drygt hundra gällande detaljplaner. De planer som är inaktuella förnyas i allmänhet i samband med att andra förändringar som kräver planändring aktualiseras.

Två centralt belägna och för staden betydelsefulla områden saknar detaljplan: delar av Nollhaga samt området norr om Brogården

## Detaljplan

*D – Område med detaljplan och område där detaljplanearbete pågår*

På kartan Regler och rekommendationer redovisas samtliga områden som omfattas av gällande detaljplaner, stadsplaner mm. Utbyggnad i dessa områden får ske enligt respektive plans bestämmelser. I vissa områden med detaljplan kan det vara aktuellt att ändra eller förnya detaljplanerna för att uppnå intentionerna enligt FÖP staden Alingsås. För sådana områden kan förutom detaljplanebeteckning på kartan också finnas en rekommendation för föreslagen mark- och vattenanvändning.

## Områdesbestämmelser

*O – Områden med antagna områdesbestämmelser*

Enligt plan- och bygglagen 5 kap. 16 § kan områdesbestämmelser upprättas för begränsade områden för att säkerställa att syftet

---

med översiktplanen uppnås eller att ett riksintresse tillgodoses. Områdesbestämmelser finns upprättade för en del av Lövekulle, för Saxebäcken och för Tegelbruksberget. Områdesbestämmelser ger ingen byggrätt och kan endast reglera vissa förhållanden, vilka anges i plan- och bygglagen. Detaljplaner råder över områdesbestämmelser, vilket medför att bestämmelserna upphör då en ny detaljplan upprättas inom ett område med områdesbestämmelser.

I områdesbestämmelserna som omfattar Saxebäcken och Tegelbruksberget regleras högsta tillåtna byggnadsyta för fritidshus för att motverka åretruntboende i områden med dåliga förutsättningar för avloppsrening.

## Regler enligt miljöbalken MB

### *F 1 – Naturreservat (7 kap 4-8 §§ MB)*

Enligt miljöbalken (MB) får ett mark- eller vattenområde av länsstyrelsen eller kommunen förklaras som naturreservat i syfte att bevara biologisk mångfald, vårda och bevara värdefulla naturmiljöer eller tillgodose behov av områden för friluftslivet. Ett område som behövs för att skydda, återställa eller nyskapa värdefulla naturmiljöer eller livsmiljöer för skyddsvärda arter får också förklaras som naturreservat.

Inom planområdet FÖP staden Alingsås finns två naturreservat: Nohagaviken och Kvarnsjön, av vilka Nohagaviken är inrättat av länsstyrelsen och Kvarnsjön av kommunen. I samband med att reservaten bildades beslutades om föreskrifter för markanvändningen samt om skötseln av respektive reservatsområde. Föreskrifterna ska följas. Eventuella avsteg från föreskrifterna beslutas av den myndighet som inrättat reservatet.

### *N – Natura 2000-områden*

Enligt 7 kap 28a § MB krävs länsstyrelsens tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett så kallat Natura 2000-område enligt EU:s habitatdirektiv. Innebörden av bestämmelserna är att också verksamheter som bedrivs utanför Natura 2000-området och som medför en betydande påverkan på naturområdet omfattas av bestämmelsen om tillstånd.

Nohagavikens naturreservat är tillika Natura 2000-område. En bevarandeplan för området har beslutats av länsstyrelsen. Området är särskilt känsligt för igenväxning och ändrad hydrologi. Huvuddelen av området är idag väl hävdad och har god bevarandestatus.

### *F 2 – Planerat naturreservat (7 kap 4-8 §§ MB)*

Arbete i kommunen pågår för att bilda ett naturreservat för en stor del av Hjortmarka. Särskilda föreskrifter för skötsel och markanvändning kommer då att gälla.

*F 3 – Strandskyddsområde (7 kap 13 – 18 §§ MB)*

Strandskyddets syften är att säkra allmänhetens tillträde till stränderna, samt att skydda växt- och djurliv på land och i vatten. Inom strandskyddsområde råder förbud att uppföra nya byggnader, att väsentligen ändra byggnaders användningssätt samt att utföra grävningsarbeten eller andra förberedelsearbeten för ny bebyggelse och anläggningar.

Inom planområdet gäller strandskydd på land mellan 100 m och 300 m från Mjörn, utom i de områden av staden där gällande detaljplan finns. Runt Gerdskan, Kvarnsjön och Stora Kroksjön gäller en strandskyddsavgränsning på 200 m på land, och runt övriga sjöar 100 m, liksom också på ömse sidor om Sävån. Stadens tätbebyggda delar omfattas av detaljplan och där är strandskyddet upphävt runt Sävån och Lillån. I Mjörns vattenområde råder generellt strandskydd 300 m från stranden.

Länsstyrelsen får meddela dispens från bestämmelserna i lagen om det finns särskilda skäl. Om dispens lämnas ska länsstyrelsen bestämma i vilken utsträckning mark får tas i anspråk som tomt. Länsstyrelsen har för vissa typer av ärenden och inom vissa områden delegerat till kommunen att fatta beslut om strandskyddsdispens. I samband med detaljplanering kan kommunen ansöka om upphävande av strandskydd inom kvartersmark och för viss anordning i vatten. Också i detta fall ska kommunen redovisa de särskilda skäl och motiv som föreligger för att upphäva strandskyddet.

I FÖP staden Alingsås föreslås att strandskyddat område vid Mjörn inom områdena Tegelbruksberget, Saxebäcken och Lövekulle tas i anspråk för bebyggelse samt inom Mjörnstranden vid utveckling av campingområde och småbåtshamn. Vidare berörs strandskyddade områden vid Gerdskan av föreslaget bebyggelseområde i Rosendal och i västra Ängabo. Även vid Vardsjöarna kan strandskyddsområde beröras av föreslaget bebyggelseområde.

De allmänna skälen för att ta strandskyddade delar i anspråk i dessa områden är att områdena utgör naturliga delar i stadens framtida bebyggelsestruktur och är viktiga för stadens utbyggnad. Stranden i de föreslagna bebyggelseområdena bedöms kunna förbli tillgängliga för allmänheten även med utbyggnad enligt FÖP staden Alingsås. I Tegelbruksberget och i Rosendal ger de topografiska förhållandena en tydlig avgränsning mellan strandområdet och den föreslagna bebyggelsen. I Lövekulle, Ängabo och Saxebäcken är strandens tillgänglighet avgränsad av befintliga genomgående vägar. I Lövekulle och Saxebäcken samt i delar av Tegelbruket är dessutom område mellan föreslaget bebyggelseområde och stranden sedan tidigare ianspråktaget av bebyggelse. Vid Mjörnstranden bedöms att föreslagna aktiviteter; utveckling av campingområdet samt etablering av småbåtshamn, förbättrar tillgängligheten till stranden.

Fördjupade skäl för upphävande av delar av strandskyddet får anges i samband med senare detaljplanering, då också åtgärder som säkrar och om möjligt ökar tillgängligheten till strandområdena ska studeras.

*FV – Skyddsområde runt vattentäkt*

Området runt huvudvattentäkten Färgen omfattas av skyddsområde och särskilda skyddsföreskrifter. Planområdet FÖP staden Alingsås berörs till en mindre del av den yttre skyddszonen. Ingen förändrad markanvändning föreslås inom området.

## Regler enligt kulturminneslagen KML

### *F4 – Forn- och kulturlämningar enligt riksantikvarieämbetets fornminnesregister, (2 kap KML)*

Inom planområdet FÖP staden Alingsås finns 119 registrerade forn- och kulturlämningar enligt riksantikvarieämbetets fornminnesregister. Fornlämningar får enligt kulturminneslagen inte förändras, skadas eller tas bort utan länsstyrelsens tillstånd.

Det finns fornlämningar inom föreslagna utbyggnadsområden. Områden med större koncentration av kända fornlämningar och/eller fornfynd redovisas på karta. Områden som berörs är:

- Saxebäcken, där det finns en boplat
- Höjd- och randområden längs Mjörn, Sävån vid Bälunge och Sävélunds industriområde, där det finns järnåldersgravar och boplatser
- Höjd- och randområden norr om Nolby och i Tomtered, där det finns järnåldersgravar och boplatser
- Rolfs grav med kolerakyrkogård
- Stynaborg, en fornborg

Omfattning och utbredning av fornlämningarna i ovan nämnda områden är endast delvis kända, varför det i allmänhet krävs arkeologiska utredningar innan arbete med detaljplaner påbörjas och vidare avgränsning och utnyttjande av markområdena för bebyggelse kan avgöras. Se vidare i plandelen Förutsättningar och utgångspunkter, avsnitt om Stadens innehåll, Kulturmiljöer och kulturminnesvård.

### *Kyrka, begravningsplats, (4 kap KML)*

Kyrkor och begravningsplatser omfattas av skydd enligt kulturminneslagen. Följande berörs inom planområdet: Christinae Kyrka, Stadskyrkogården, Nolby kapell med begravningsplats, Noltorpskyrkan, Stockslycke kyrkan samt Landskyrkan med Landskyrkogården. De redovisas inte särskilt på kartan. Ändringar får endast ske med länsstyrelsens tillstånd.

### *Byggnadsminnen (2 kap KML)*

I Alingsås stadskärna finns tio byggnadsminnen, skyddade enligt 2 kap § 3 KML. Tillstånd till eventuell förändring av dessa byggnader fattas av länsstyrelsen.

## Regler enligt annan lagstiftning

### *F 5 – Vägar med utökat byggnadsfritt avstånd utanför detaljplan*

Enligt 47 § väglagen råder ett allmänt förbud inom ett område av 12 meter från vägområdet utefter allmänna vägar att uppföra byggnader, göra tillbyggnader eller utföra andra anläggningar som kan inverka menligt på trafiksäkerheten. Utefter väg E20 är detta förbud utsträckt till 50 meter från vägområdets gräns. Utefter väg 180 (Kungälvsvägen) och Lv 1890 (Vänersborgsvägen) är förbudet utsträckt till 30 meter.

Länsstyrelsen kan efter samråd med väghållaren bestämma om tillstånd och undantag från förbudet. Inom områden med detaljplan eller då det gäller åtgärder som kräver bygglov prövar dock byggnadsnämnden åtgärdens tillåtlighet efter samråd med väghållningsmyndigheten.

### *Övriga bestämmelser*

Vid ändring av anslutning eller vid ny anslutning till allmän väg krävs enligt 39 § väglagen ett tillstånd från väghållningsmyndigheten. Vid behandling av en fråga om tillstånd ska väghållningsmyndigheten pröva om åtgärden är lämplig med tanke på trafiksäkerheten samt också föreskriva var och hur anslutningen ska utföras.

Enligt 46 § väglagen får inom ett avstånd av 50 m från ett vägområde inte utan länsstyrelsens tillstånd skyltar eller därmed jämförliga anordningar för reklam, propaganda eller därmed jämförliga ändamål finnas uppsatta utomhus.

För järnvägar finns inga fastställda skyddsavstånd mellan bebyggelse och järnväg, utom vad gäller minsta avstånd (9 m) enligt elsäkerhetsföreskrifter.

För hantering av bebyggelsefrågor utefter vägar och järnvägar med farligt gods, se under avsnittet Rekommendationer för markanvändningen- områden med störningar och risker.

## Rekommendationer för markanvändningen

### *R1 – Utbyggnadsområde för blandstaden*

Utbyggnadsområden för bostäder med inslag av verksamheter som inte är störande för omgivningen. Inom områdena ingår också vägar och andra anläggningar samt bostadsnära grönområden med ytor för dagvattenrening mm. Inget nybyggande som kan försvåra en framtida lämplig planläggning mark- och vattenanvändning får genomföras. Detaljplan krävs för förändrad markanvändning.

I utbyggnadsområdena Bolltorp–Tomtered och Rosendal ska en utredning för hela utbyggnadsområdet föregå detaljplan för delområde. Utredningen ska bl.a. klargöra lämpligt läge för övergripande bebyggelse- och grönsstruktur samt huvudgata.

*R 2 – Utbyggnadsområde för verksamheter med omgivningspåverkan*

Industri och andra verksamheter med omgivningspåverkan får anläggas. Detaljplan krävs. Miljöskyddsnämndens riktlinjer samt rekommendationerna i Boverkets ”Bättre plats för arbete” är vägledande.

*R 3 – Utbyggnadsområde för verksamheter utan omgivningspåverkan*

Inom utbyggnadsområden får verksamheter tillkomma som inte är störande för omgivningen. Detaljplan krävs.

*R 4 – Omvandling / utveckling av befintligt verksamhetsområde*

Inom omvandlingsområden får verksamheter tillkomma och omvandlas som inte är störande för omgivningen. Detaljplan krävs.

Områdena är idag planlagda för industriändamål men omvandling mot andra verksamheter pågår i delar av området. Nya detaljplaner med bestämmelser som fastställer markanvändningen till handel med skrymmande varor, hantverk, kontor och liknande bör tas fram.

*R 5 – Fritidsanläggning som kräver särskild hänsyn*

*Alingsås flygfält:* Ingen ny bebyggelse annat än sådan som tillhör eller har anknytning till anläggningen får tillkomma inom området. Inom inflygningsområdet finns begränsningar i byggnadshöjd för byggnader och anläggningar. Se vidare under R 10, områden med störningar och risker.

*Ridanläggning i Övre Nygård:* Området avsatt för ridhus, stall och tillhörande närområde för hagar, ridbanor, ridvägar etc. Ingen ny bebyggelse eller anläggningar annat än sådana som tillhör eller har anknytning till verksamheten får tillkomma. Angående skyddsavstånd, se vidare under R 10, områden med störningar och risker.

*Bolltorps skjutbanor:* Skjutbanor med närhet till befintlig och planerad bostadsbebyggelse. I samband med framtida detaljplanering för området ska bullerutredning genomföras som underlag för beslut om vilka åtgärder som behöver vidtas för att undvika störningar för omgivningen. Angående skyddsavstånd, se vidare under R 10, områden med störningar och risker.

*Alingsåsparken:* Område med fritidsaktiviteter med bland annat dans och musikuppträden, även kvällstid. Förändringar i området bör föregås av utredning om buller och andra störningar för att undvika etablering som äventyrar verksamheten i parken.



*Lövekulle camping:* Befintlig campingplats med möjlighet till komplettering av campingstugor och tältplatser. Förändringar ska prövas i detaljplan. Särskild hänsyn ska tas till trafikflödet till området. Undantag från strandskyddsbestämmelserna kan komma att krävas för del av området.

*Småbåtshamn vid Mjörnstranden:* Utökning av antalet båtplatser för motor- och segelbåtar är möjlig. Såväl fasta platser som gästplatser behövs. Förändringar ska prövas i detaljplan. Särskild hänsyn ska tas till trafikflödet till området. Åtgärder för att minska miljöbelastning av bottenfärger, oljor, drivmedel etc ska genomföras. Undantag eller dispens från strandskyddsbestämmelserna kan komma att behövas. Tillstånd för vattenverksamhet krävs.

#### *R 6 – Skydd av natur-, kultur- och rekreationsmiljö*

Områdena utgörs av såväl mark- och vattenområden som är värdefulla för närrekreation, har höga naturvärden och värdefull landskapsbild och kan innehålla höga kulturvärden. Åtgärder som förstärker områdenas värden för rekreation bör genomföras. I vissa delar av områdena kan värdena behöva säkras i detaljplaner men även andra skyddsformer kan bli aktuella; se olika möjligheter i planens förutsättningsdel.

Stor restriktivitet bör iakttas mot ny bebyggelse i områdena och ingen ny bebyggelse annat än sådan som är kopplad till områdenas funktion som natur- kultur- och rekreationsområden bör få tillkomma.

#### *R 7 – Nollhaga*

För området finns gällande fördjupning av översiktsplan. FÖP staden Alingsås kommer efter antagandet att ersätta denna. Nollhagaviken med stränder samt ett skogbevuxet våtmarksområde Kongo är naturreservat. För stranden vid Mjörn och runt Säveån råder strandskyddsförordnande. Inom området finns detaljplaner upprättade för reningsverket och Tallhyddan. Detaljplan och/eller kulturreservat för hela eller delar av området bör utarbetas. Detaljplanering för större delen av området, som saknar detaljplan, är påbörjat.

I området ska huvudsakligen befintlig mark- och vattenanvändning fortgå, åtgärder som förstärker områdets kvaliteter och säkerställer användning som park och för kulturändamål bör genomföras. Ytterligare parkeringsmöjligheter bör tillskapas i närheten av skol- och idrottshallsområdet, vid östra entrén till Nollhaga. I övriga området bör trafikbegränsande åtgärder genomföras.

#### *R 8 – Saxebäcken*

Äldre befintligt ursprungligt fritidhusområde strax utanför staden. Omvandling till helårsboende har skett och pågår delvis. Största byggnadsyta för fritidshus regleras i områdesbestämmelser.



Bebyggelsen har enskilda vatten- och avloppsanläggningar av skiftande kvalitet med ett stort behov av åtgärder. Möjlighet till åretruntboende och förtätning av bebyggelsen inom området ska prövas i detaljplan under förutsättning att bebyggelsen ansluts till kommunens vatten- och avloppsnät.

En inventering och värdering av områdets natur- och kulturvärden samt arkeologisk undersökning av fornlämningarna i området ska genomföras som underlag för detaljplanen. Strandskyddsförordnande gäller för större delen området.

#### *R 9 – Stadskärnan*

Området omfattas av fördjupning av översiktsplanen för Alingsås kommun, stadskärnan antagen år 2001, vilken gäller parallellt med FÖP staden Alingsås. Området utgör riksintresse för kulturmiljövården. Området bedöms ha stora utvecklingsmöjligheter för turism, handel och boende. Enligt planens rekommendationer ska stadskärnan utvecklas i harmoni med de kulturhistoriska kvaliteterna, vilka också är en del av utvecklingspotentialen. De oskyddade trafikanternas behov bör vara vägledande vid utformning och gestaltning av gator och torg. Parkering ska i huvudsak utvecklas i områdets yttre gräns.

#### *R 10 – Områden där det finns risk för miljöstörningar och/eller riskbedömningar eventuellt bör genomföras*

För mer utförlig beskrivning av områdena se vidare under kapitlet ”Miljöskydd, hälsa och säkerhet” i delen Förutsättningar och utgångspunkter.

*Område runt reningsverket:* Åtgärder är utförda som minimerar risken för luktstörningar. Inom ett avstånd på 200 m kan finnas viss risk för spridning av bakterier från reningsverket. Ny bebyggelse inom närområdet 200 m bör föregås av riskbedömning med förslag till eventuella åtgärder.

*Område runt Bolltorps skjutbanor:* Befintlig bostadsbebyggelse i Bolltorp och Tomtered kan störas av buller från skjutbanorna. Vid planläggning av ny bostadsbebyggelse inom skjutbanornas närområde ska särskild bullerutredning tas fram som grund för prövning och bedömning av eventuella åtgärder i anläggningen och/eller bebyggelsen för att minska risken för bullerstörningar.

*Område runt Alingsåsparken:* Inom ett närområde på 100 m från anläggningen kan bostadsbebyggelsen tidvis störas av ljud från verksamheten. Ingen ny bebyggelse bör planeras inom detta område.

*Område runt stationer för drivmedel:* Ett skyddsområde på minst 100 m från anläggning som säljer drivmedel till bostäder bör eftersträvas.

*Område runt ridanläggningen i Nygård:* Rekommenderat avstånd mellan större ridanläggning och bostäder är 200 m. Mellan hägar och bostäder rekommenderas avståndet 100 m.

*Område runt Bälinge flygfält:* Inom inflygningszonerna norr och söder om flygfältet råder begränsningar i byggnaders och anläggningars höjd på 40 respektive 20 m.

*Område med risk för översvämning och höga vattenstånd:* Inom områden med stor eller viss sannolikhet för översvämning ska särskild utredning föregå lokalisering av bebyggelse och anläggningar om annan än den som rekommenderas nedan övervägs.

Markområden med stor sannolikhet för översvämning, där ingen ny bebyggelse bör tillkomma med undantag av enklare byggnader och anläggningar:

- Upp till +60 m.ö.h. runt Mjörn och utmed Sävån fram till Nollhagabron.
- Upp till +61 m.ö.h. utmed Sävån efter Nollhagabron och uppströms samt Gerdskas Ström mellan Sävån och Stampens Kvarn.
- Upp till +62 m.ö.h. i markområden utmed Gerdskas Ström efter Stampens Kvarn och fram till Gerdskan och runt Gerdskan.

Områden med viss sannolikhet för översvämningar, där endast bebyggelse och anläggningar av mindre vikt och betydelse bör tillkomma:

- Upp till +61,00 m.ö.h. runt Mjörn och utmed Sävån fram till Nollhagabron.
- Upp till +62 m.ö.h. utmed Sävån efter Nollhagabron och uppströms samt Gerdskas Ström mellan Sävån och Stampens Kvarn.
- Upp till +63 m.ö.h. i markområden utmed Gerdskas Ström efter Stampens Kvarn och fram till Gerdskan och runt Gerdskan.

*Riskbedömningsområde runt trafikled med farligt gods:* Vid detaljplanering i anslutning till trafikleder där farligt gods transporteras ska rekommenderat riskbedömningsområde; 150 meter på ömse sidor om trafikleden, ingå och behandlas i detaljplaneområdet. Länsstyrelsens policy "Riskhantering i detaljplaneprocessen-Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt

gods, september 2006” ska tillämpas vid provning av markanvändningen i detaljplaner intill järnvägen, väg E20 och övriga vägar där farligt gods transporteras.

*Rekommendationer för hantering av övriga risker och störningar som inte syns på kartan:*

*Områden med risk för skred:* Vid upprättande av detaljplaner för områden där det finns risk för skred kan detaljerad geoteknisk undersökning enligt Skredriskkommissionens anvisningar behöva utföras.

Stabilitetsförstärkningar kan komma att krävas i samband med planerade verksamhetsområden vid Bälunge samt vid projektering och utbyggnad av Norra länken. Sådana åtgärder kan utgöra tillståndspliktig vattenverksamhet.

*Trafikbuller:* Som huvudregel gäller att de riktvärden som fastställts av riksdagen ska tillämpas vid planläggning och utbyggnad av nya bostäder.

Bullernivåer mellan 55 och 60 dB(A) kan godtas vid fasad under förutsättning att en tyst sida om högst 45 dB(A) eller ljuddämpad sida om 45-50 dB(A) kan anordnas, och minst hälften av bostadsrummen blir förlagda mot den ljuddämpade eller tysta sidan.

I undantagsfall får ny bostadsbebyggelse planeras utefter trafikleder som medför bullernivåer mellan 60 och 65 dB(A) om tyst eller ljuddämpad sida kan anordnas och dessutom fasader med minst ljudklass B anordnas. De områden där avsteg från riktvärdena kan accepteras är sådana som ligger i stadens centrala delar och /eller i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik. Se vidare under kapitlet ”Miljöskydd, hälsa och säkerhet” i delen Förutsättningar och utgångspunkter.

*Vibrationer:* En god vibrationsmiljö eftersträvas där människor stadigvarande vistas.

*Magnetfält:* Vid bebyggelse utefter kraftledningar ska försiktighetsprincipen tillämpas, så att exponering för magnetfält begränsas.

#### *R 11 – Reservat för utbyggnad av väg och järnväg*

Områden som reserverats för utbyggnad av vägar och järnväg samt knutpunkt för kollektivtrafik och där ingen ny bebyggelse bör tillåtas:

- Vägområde E20 genom och nordost om staden
- Vägområde Norra länken
- Vägområde Rosendalsgatan (Södra länken)
- Vägområde Vänersborgsvägen-Stationsgatan

- Vägområde Vänersborgsvägen norr om Kungsgatan
- Järnvägsområde Västra Stambanan söder om Stadsskogsbron samt norr om Sävelund.
- Knutpunktsområde vid Alingsås station/Resecentrum samt föreslagna vid Stadsskogen och Sävelund

*R 12 – Område för befintlig och utbyggnad av begravningsplats*

Område reserverat för utbyggnad av Nolby begravningsplats och skogskyrkogård.

*R 13 – Skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer*

Åtgärder som säkerställer byggnadernas och miljöernas värden bör genomföras. Olika möjligheter till säkerställande beskrivs i Bilaga 2, Bebyggelsehistorisk inventering (2007).

*R 14 – Olstorp*

Värdena i landskapsbilden är höga. Inom området finns ridanläggning, hästgårdar och andra mindre jordbruksanläggningar. Stor restriktivitet ska iakttas mot nya bostadshus som tar jordbruksmark i anspråk eller på annat sätt försvårar jordbruksdriften eller påverkar landskapsbilden negativt. Ny bebyggelse bör ha koppling till verksamheterna i området.

Utbyggnad kan bli aktuell på mycket lång sikt (efter planperioden). Nya byggnader och anläggningar som kan förhindra framtida lämplig utbyggnad av tätorten ska därför undvikas. Lämplighetsprövning genom särskild studie kan ersätta detaljplan vid uppförande av 1-2 nya byggnader. I övrigt krävs detaljplan.

*R 15 – Övriga områden, huvudsakligen skogsbruk*

Områden i stadens närhet som till övervägande delen utgörs av glest bebyggda, kuperade, skogsbevuxna bergsområden. Inom områdena finns även viss spridd bebyggelse. Skogsbruk bedrivs. Områdena utgör ofta del av ströv- och friluftsområden med liknande karaktär utanför planområdet. Det är angeläget att områdena bibehålls obebyggda och kan nyttjas för rekreation och friluftsliv.

Utbyggnad kan bli aktuell på mycket lång sikt. Nya byggnader och anläggningar som kan förhindra framtida lämplig utbyggnad av tätorten ska därför undvikas. Lämplighetsprövning genom särskild studie kan ersätta detaljplan vid uppförande av 1-2 nya byggnader. I övrigt krävs detaljplan.

Beteckningen omfattar också övriga områden som av andra skäl är olämpliga att bebygga på grund platsens terräng, värde som närrekreatiomsområde etc.

## 04 BEHANDLING AV RIKSINTRESSEN

### Allmänt

Enligt bestämmelser i miljöbalkens 3 kapitel ”Grundläggande bestämmelser för hushållning med mark- och vattenområden”, ska områden som är utpekade som riksintressen skyddas mot åtgärder som på ett påtagligt sätt kan skada områdena eller försvåra tillkomst eller utnyttjande av områdena. I översiktsplanen ska visas hur riksintressena tillgodoses och bedömas om de förslag som ställs i planen kan innebära påtaglig skada på de riksintressen som berörs. I FÖP staden Alingsås har riksintressena omnämnts under respektive sektorsanalys i delen Förutsättningar och utgångspunkter.

I det följande redovisas kortfattat på vilket sätt riksintressena berörs av planens förslag och vilket ställningstagande kommunen tar till hur riksintressena kan tillgodoses.

### Natura 2000, 4 kap 8 § MB (7 kap 27 § MB)

Nolhagaviken är utpekad som Natura 2000-område enligt EU:s nätverk för särskilt skyddsvärda områden. Området är skyddat som naturreservat med särskilda föreskrifter. Viken är känslig för igenväxning och förändrad hydrologi. Särskild hänsyn måste tas vid planering i anslutning till området för att skydda viken från dagvattenutsläpp och annan påverkan som innebär att förutsättningarna för ”god bevarandestatus” försämras. Under förutsättning att behandlingen av dagvattnet från befintliga och planerade områden med avrinning mot viken sker på ett sådant sätt att områdets hydrologiska förhållanden inte försämras, bedöms att någon påtaglig skada på riksintresset inte behöver uppkomma. (Se vidare i kapitlet Konsekvenser).

Länsstyrelsen har i Granskningsyttrande över planens utställningshandling bedömt att det finns risk att riksintressen för naturvård eller Natura 2000- område kan komma att påtagligt skadas vid utbyggnad med bebyggelse i Tegelbruket samt vid utbyggnad av fritidsanläggningar; camping och småbåtshamn, vid Mjörnstranden. En detaljplan

kan komma att prövas enligt 12 kap 1§ PBL. För åtgärder som på ett betydande sätt påverkar förhållandena i Natura 2000- området kan tillstånd enligt 7 kap 28A § miljöbalken krävas.

## Naturvård och kulturmiljövård 3 kap 6 § MB

### *Anten – Mjörn (naturvård NRO 14138)*

Riksintresset Anten-Mjörn berörs inom planområdet av Mjörns vattenområde med strandområden.

Enligt värdebeskrivningen är Mjörn en mesotrof sjö med rik flora och fauna och där det finns förekomst av glacialmarina relikter, fiskeribiologiska värden och en rik fågelfauna. Sjön utgör en viktig rastplats för fågelsträck. Mjörn har stam av öring och är uppväxtplats för Mjörnöring. Även flodkräfta förekommer. Längs sjön finns lövskogs- och hagmarksmiljöer med rik flora.

Förutsättningar för bevarande av värdena är att vattenkvaliteten bibehålls och förbättras, och att lövskogs- och hagmarkerna bevaras och vårdas.

Exploatering i Lövekulle påverkar riksintresset genom att en del av området som berör hagmark belägen mellan två ädellövsområden tas i anspråk för bebyggelse. Även exploatering vid Mjörnstranden påverkar riksintresset.

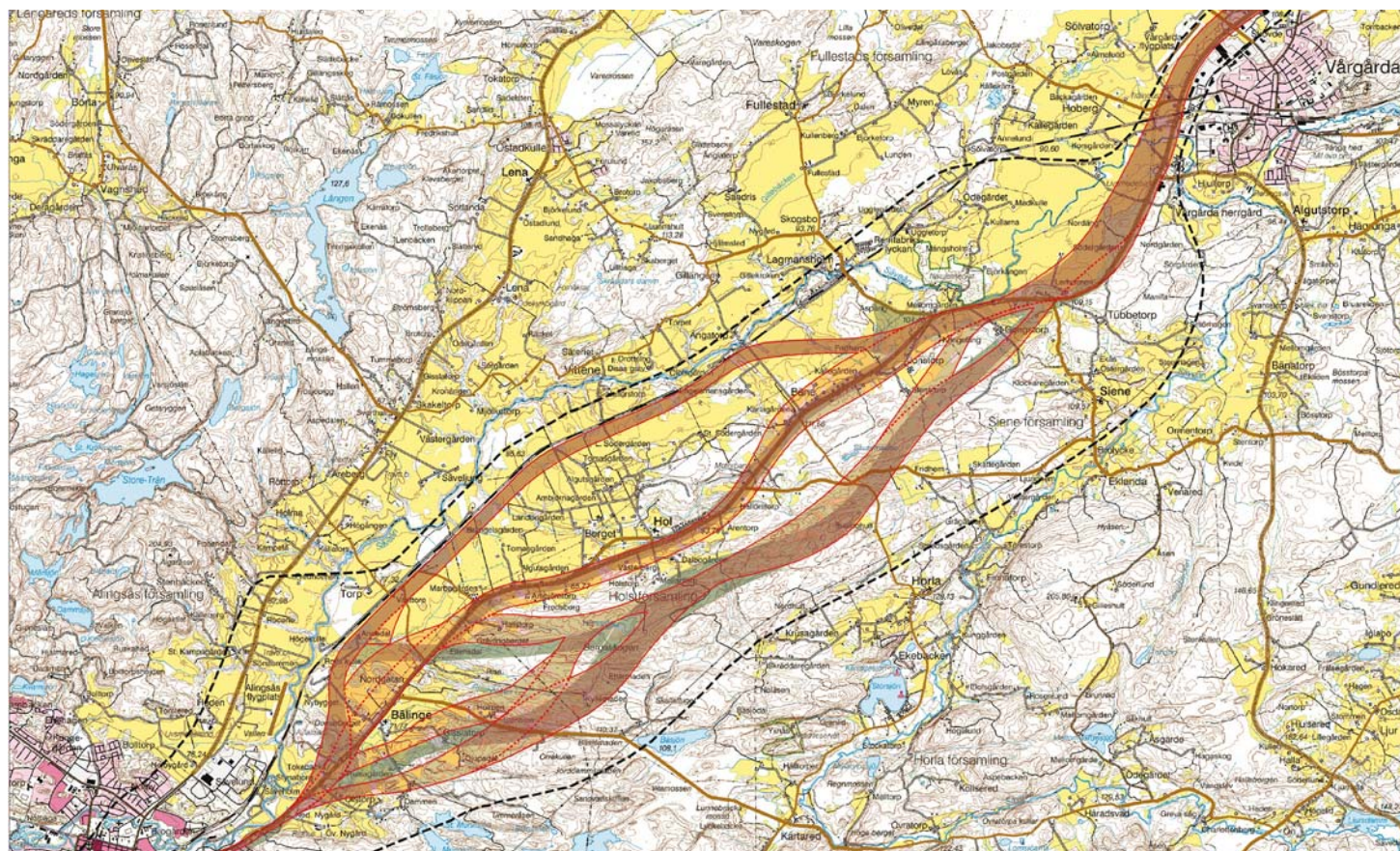
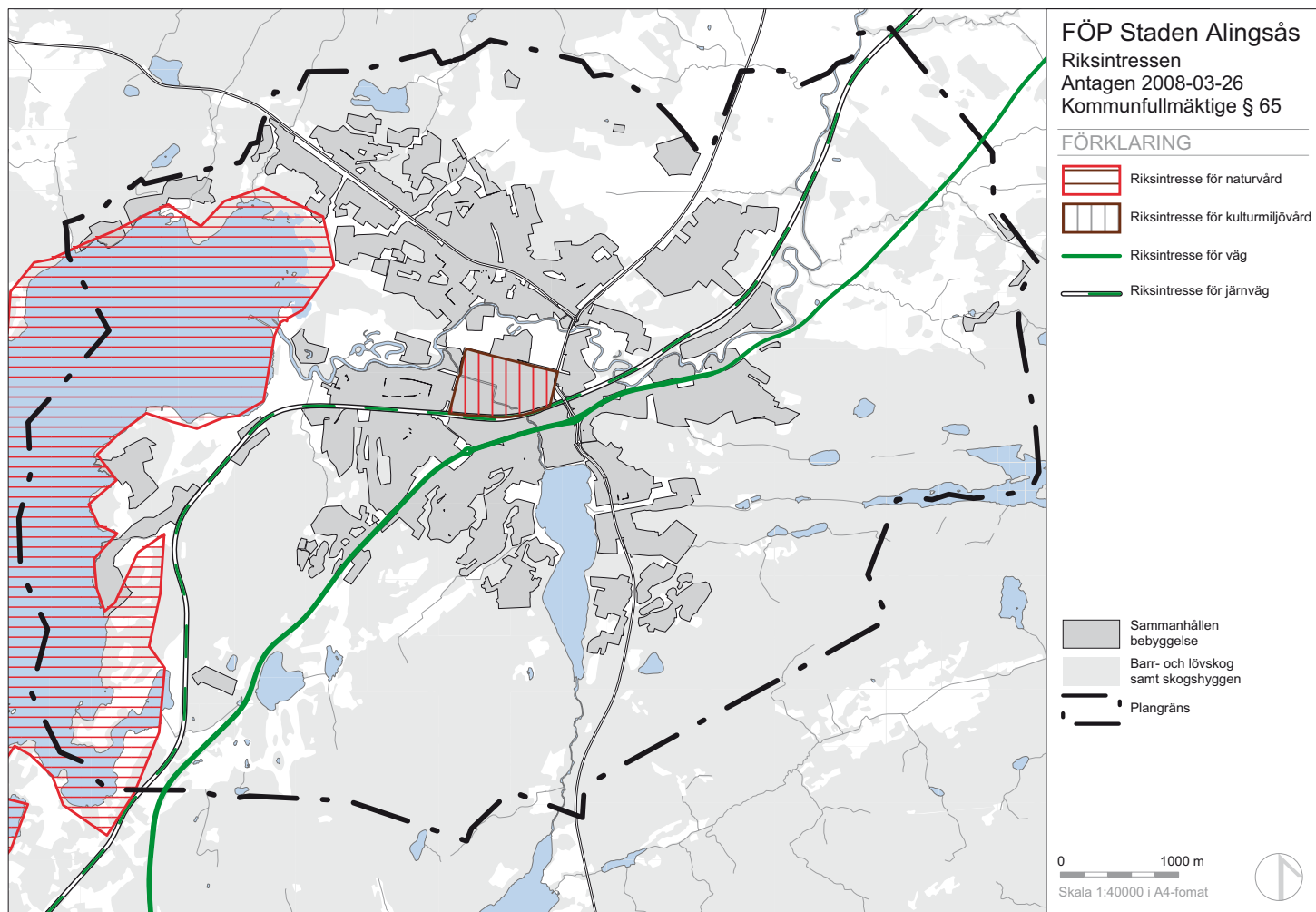
Vidare påverkas Mjörns vattenområde av föreslagen utbyggnad av camping och småbåtshamn vid Mjörnstranden. All utbyggnad i staden med avrinning mot Mjörn kan indirekt eller direkt påverka Mjörns vattenkvalitet. Föreslagna ingrepp i riksintresseområdena bedöms dock som så små att de kan genomföras utan att skada på riksintresset uppkommer. Detta kommer att belysas vidare i fortsatt planarbete på detaljnivå. Se även ovan angående länsstyrelsens bedömning av risk för påtaglig skada i Natura 2000-område samt område för riksintresse.

### *Alingsås stadskärna (Kulturmiljövård)*

Enligt värdebeskrivningen av riksintresse för kulturmiljövården i Alingsås stadskärna utgörs värdet av en ”Småstadsmiljö med välbevarad trästadsbebyggelse anpassad till stadens huvudsakligen under 1600- och 1700-talet framvuxna stadsplan och bl a förknippad med Jonas Alströmer och dennes statsfinansierade industriprojekt under 1700-talet”. Uttryck för riksintresset är: Rutnätsplan och tomtindelning som bevarar oregelbundna drag från det tidiga 1600-talet och som genom regleringar och utvidgningar under 1700-talet och 1800-talet fått alltmer regelbunden form. Kyrka från samma tid, trästadsbebyggelse med handels- och hantverksgårdar från 1700- och 1800-talet, det Alströmerska magasinet från 1700-talet, institutionsbyggnader från tiden kring sekelskiftet 1900.

Stadskärnan i en särskild fördjupning av översiktsplanen för Alingsås antagen år 2001. Inga av förslagen i FÖP staden bedöms innebära att värdena skadas på något påtagligt sätt.







## Kommunikationsanläggningar 3 kap 8 § MB

### *Västra Stambanan*

Samtliga spår och spåranslagningar i riket som tillhör stomnätets infrastruktur samt vissa länsjärnvägar utgör mark- o vattenområden av sådan betydelse för järnvägssystemet att de är av riksintresse för kommunikationsanläggningar. Västra Stambanan genom Alingsås är däri-genom av riksintresse.

I FÖP staden Alingsås föreslås att mark reserveras för ytterligare framtida dubbelspår inom obebyggda områden söder om bron mot Stadsskogen, samt att Alingsås station kan ges ett utvidgat spårområde. Med anledning av länsstyrelsens Granskningsyttrande över planens utställningshandlingar har planen efter utställningen kompletterats med reservat för järnväg även norr om Borgens industriområde. (Se vidare under kapitlet Konsekvenser). För bebyggda områden utefter Västra Stambanan genom Alingsås görs inga markreservationer.

Även en diskussion om spårutbyggnad under jord; under befintliga spår samt i tunnel under Kullingsberg, har förnyats med anledning av Granskningsyttrandet varför en beskrivning liknande den i samrådet har återinförts i planens förslagsdel.

### *Väg E20 Göteborg-Stockholm*

Väg E20 ingår i riksvägnätet och är av riksintresse för vägar enligt beslut av Vägverket och kommunen. Ombyggnad av vägen genom Alingsås ska genomföras. Vägområde reservas därför för utbyggnad av vägen ge-nom staden samt norr om den. Vägreservatet norr om staden motsvarar den korridor som förordas enligt tidigare beslut i Vårgårda och Alingsås kommuner.

Länsstyrelsen har i Granskningsyttrande över planens utställnings-handling bedömt att riksintresse kan påtagligt skadas om genomföran-det av ny E20 norr om staden, i det utförande som Vägverket beslutar, försvåras.

Med anledning av länsstyrelsens synpunkter har planen komplet-terats med en redovisning av de tre vägkorridorer som Vägverket stude-rar i pågående lokaliseringsstudie. Enbart förordat alternativ redovisas dock på plankartorna. Anledningen är dels att den i planen redovisade sträckningen (kallad alternativ skog) uppskattas ge bäst förutsättningar för en rationell markanvändning. Dels skulle ett annat alternativ inne-bära att mark- och vattenanvändningen i större delen av den nordöstra staden behöver studeras ånyo i översiktsplanesammanhang. Det inne-bär att om Vägverket efter pågående utredning beslutar att inte genom-föra det alternativ som plankartan visar utan istället genomföra något av de övriga alternativen som kallas järnväg eller befintlig väg behöver översiktsplanen ändras i den berörda delen såväl för vägreservat som för mark- och vattenanvändning.

*Bild föregående sida nedan:  
Väg E20 delen Alingsås-Vårgårda.  
Studerade korridorer i vägutredning  
september 2007. Från norr till syd  
alternativ järnväg, alternativ befintlig  
väg och alternativ skog. I FÖP staden  
Alingsås redovisas alternativ skog.*

## 05 KONSEKVENSER

### Miljökonsekvenser och övriga konsekvenser

#### Allmänt

Enligt bestämmelser i miljöbalken och plan- och bygglagen ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas för en plan om det finns risk för att genomförande enligt planens förslag kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Enligt Boverkets anvisningar för miljöbedömningar av översiktsplaner kan kommuntäckande och fördjupningar av översiktsplaner alltid antas innehålla sådana förslag till förändringar som innebär betydande miljöpåverkan, varför en MKB alltid ska upprättas till en översiktsplan.

I detta avsnitt redovisas översiktligt vilka samlade miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser ett genomförande av FÖP staden Alingsås kan medföra. Likaså redovisas avgränsningen av MKB:n, dvs. avgränsningen av på vilken nivå beskrivningen ska göras och vilka geografiska områden som miljökonsekvenserna ska behandla. Samråd om avgränsningen har skett med länsstyrelsen den 14 juni 2006.

De miljömässiga konsekvenserna är de som beskrivs mest utförligt med en samrådet om avgränsning som grund.

De sociala konsekvenserna beskrivs utifrån av kommunfullmäktige formulerade visioner och policydokument som rör vuxnas, äldres och barn och ungdomars levnadsvillkor och i tillämpliga delar också utifrån målen kommunens folkhälsoplan.

De ekonomiska konsekvenserna beskrivs kortfattat utifrån en uppskattning om var investeringar och kommunala insatser kommer att krävas för ett genomförande av förslagen i FÖP staden Alingsås.

## Miljökonsekvensbeskrivning

### Läsanvisning

Den samlade konsekvensbeskrivningen i vilken MKB:n ingår utgör en obligatorisk del av översiktsplanen. Planen redovisas i två dokument: Förutsättningar och utgångspunkter samt Planförslag och konsekvenser. Dessa dokument är inga självständiga handlingar, utan hela dokumentet bör läsas samlat. MKB:n är följaktligen inte heller ett självständigt dokument utan samtliga delar av planförslaget kompletterar varandra. För att undvika allt för mycket upprepning av sådant som tidigare redovisats i andra delar av plandokumentet har hänvisningar fogats till MKB:n.

Till en miljökonsekvensbeskrivning ska enligt bestämmelser i miljöbalken höra en särskild sammanställning som upprättas och offentliggörs när planen har antagits av kommunfullmäktige.

### Avgränsning

Fokus i miljökonsekvensbeskrivningen ska ligga på de miljöaspekter som kan leda till betydande miljöpåverkan om planen genomförs. Samtidigt ska avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen göras utifrån aktuell plannivå.

Det innebär att det först och främst är strukturella frågor på översiktlig nivå som ska uppmärksammas för FÖP staden Alingsås och de geografiska områden där det finns risk för att betydande miljöpåverkan kan uppkomma som ska identifieras. Befintliga miljöproblem och sådana som kan uppstå i framtiden ska om möjligt också identifieras.

Planförslaget ska bedömas ur miljösynpunkt utifrån minst ett nollalternativ. Nollalternativet ska spegla en trolig utveckling om det aktuella planförslaget inte genomförs. Dessutom ska utifrån planens syfte och geografiska räckvidd rimliga alternativ formuleras.

I miljökonsekvensbeskrivningen ingår en avstämning av planens förslag mot de nationella och lokala miljömålen samt mot gällande miljökvalitetsnormer.

Kommunen har den 14 juni 2006 i samråd med länsstyrelsen gjort följande avgränsning av vilka planeringsfrågor som främst ska behandlas i denna miljökonsekvensbeskrivning. I de nedan uppräknade områdena finns miljöstörningar redan idag eller så finns risk för att betydande miljöpåverkan kan komma att uppstå i samband med att planen genomförs om inga åtgärder vidtas. De områden som länsstyrelsen och kommunen anser behöver beskrivas är:

- Bostadsbebyggelse i bullerstörda lägen
- Europaväg E20 genom Alingsås
- Norra länken
- Rosendalsgatan (Södra länken)

- Västra Stambanan
- Blandstaden
- Bebyggelse vid Mjörn och andra sjöar och vattendrag
- Störande verksamheter i Bälinge
- Skjutbana vid Kvarnsjöns naturreservat
- Ny bebyggelse i anslutning till Natura 2000-områden och andra skyddade områden

## Huvudalternativ: tre strategier – en utbyggnadsstruktur

De strategier för framtiden som FÖP staden Alingsås bygger kompletterar varandra och kan därför betraktas som en strategi beskriven utifrån tre olika perspektiv. (Se vidare i plandelen Förutsättningar och utgångspunkter och i avsnittet Strategier i denna plandel). De tre strategierna är:

Alingsås – cykelstaden

Alingsås – den sammanhängande staden

Alingsås – blandstaden

### *Cykelstaden*

Alingsås – cykelstaden innebär en relativt tätt byggd stad med gång- och cykelavstånd mellan bostäder, arbetsplatser och servicefunktioner. Stadens utbredning ska vara sådan att det för de allra flesta boende och verksamheter i staden inte ska vara längre än 3 km mellan de ytterst liggande bebyggelseområdena och stadens centrala delar där Resecentrum ligger. Med så korta avstånd ges möjlighet till att cykeln kan vara ett alternativ till bilen.

I planen föreslås att gång- och cykelvägnätet byggs ut och kompletteras i de delar av nätet där framkomligheten och säkerheten för cykel behöver förbättras, och att det finns fungerande cykelparkeringar i de punkter där sådana behövs. De barriäreffekter som järnvägen, väg E20 och andra hårt trafikerade vägar medför förutsätts bli mindre genom att planskilda gång- och cykelpassager utformas så att de blir säkra och attraktiva att använda. Resultatet blir en stad som utvecklas genom förtätning och nya utbyggnadsområden inom en trekilometers radie från Resecentrum.

### *Den sammanhängande staden*

I Alingsås – den sammanhängande staden bildar bebyggelsen, trafiksystemet, grönområdena, vattenområdena etc. sammanhängande strukturer som bidrar till en stad med hög tillgänglighet till allmänna nyttigheter, mötesplatser, naturområden och liknande.

I planen föreslås att den struktur av gröna områden som redan idag är kännetecknande för staden förstärks och utvecklas genom att stadens så kallade gröna kilar säkras genom t ex att naturreservat bildas i

Hjortmarka och att de gröna kilarna och stråken knyts samman med andra grönområden, parker, vattendrag och lekplatser.

I planen föreslås vidare en sammanhängande bebyggelsestruktur längs befintliga kommunikationsstråk, där huvudstråken utgörs av Västra stambanan, väg E20, Kungälvsvägen, Boråsvägen och Vänersborgsvägen. Trafikstrukturen i staden hänger samman med ett kollektivtrafiknät som förbinder kommunens olika delar internt och externt med främst Göteborgsregionens men också med exempelvis Trollhättans, Borås, Skövde, Vänersborgs arbetsmarknader.

I trafikstrukturen ingår också som en viktig del det sammanhängande nät för gång- och cykeltrafik som enligt planens förslag ska utvecklas och knyta samman bostäder, service, arbetsplatser och grönområden med varandra.

### *Blandstaden*

I Alingsås – blandstaden strävas efter en planstruktur som innebär att bostäder, service och arbetsplatser i möjligaste mån kan blandas på ett småskaligt och ändamålsenligt sätt. Avsikten är att undvika den funktionsuppdelade staden med stadsdelar befolkade endast under delar av dygnet. I stället föreslås i planen att befintliga stadsdelar får kompletteras med verksamheter och service och att nya utbyggnadsområden utformas med en stor variation i skala och innehåll.

Idén med den helt blandade staden kan dock inte fullföljas fullt ut. Verksamheter som behöver skyddsavstånd på grund av buller och lukt eller som har ett stort transportbehov måste förläggas till områden väl avskilda från bostäder och stadens övriga verksamheter. Trafikleder för farligt gods och där trafikmängderna är höga kräver skyddsavstånd som snarare delar av än förenar stadens olika delar internt och med varandra.

### *Sammanfattande om konsekvenserna av de tre strategierna*

Sammantaget resulterar de tre strategierna i en stadsstruktur som kan antas gynna och bidra till en långsiktigt hållbar bebyggelseutveckling. Den täta blandstaden med gång- och cykelavstånd mellan bostäder, arbetsplatser och service och med Resecentrum inom 3 km från de flesta föreslagna utbyggnadsområden bör ge förutsättningar för att kollektivtrafik och cykel kan bli alternativ till bilen. Därmed bör också transportarbetet med bil totalt sett kunna minska i förhållande till om motsvarande utbyggnad skett på ett mer utglesat sätt och med sämre utbyggt gång- och cykelvägnät.

Å andra sidan medges i planförslaget att Alingsås stad kan få en omfattande tillväxt. Om planförslagets intentioner blir verklighet kommer det därför att medföra att det totala trafikarbetet ökar väsentlig från idag. Konsekvensen av ökad inflyttning blir ökad belastning på stadens befintliga trafiknät och ett större tryck på t ex den geografiskt klart avgränsade stadskärnan.



## Planförslagets konsekvenser för stadens trafikstruktur

### *Trafikutveckling och utförda trafikanalyser*

I samband med arbetet med FÖP Staden Alingsås har tagits fram ett förslag till trafiktaktik för staden (Sweco VBB maj 2007). Trafiktaktiken, som kortfattat beskrivs under avsnittet ”Stadens trafikstruktur” i plandelen Förutsättningar och utgångspunkter, och som också biläggs utställningshandlingen, utgår ifrån en modell där trafikflödena kan analyseras utifrån olika framskrivningar och antaganden. I modellens grundscenario, som kallas BAS30 är utgångspunkten en fullt utbyggd stad enligt planförslaget och att de planerade ombyggnaderna på väg E20 och övrigt huvudvägnät är genomförda. Slutsatsen i analysen av BAS30 är att resbehovet i staden år 2030 kommer att ha ökat med nästan 50% och att resavstånden ökat till följd av att nybyggande skett i stadens ytterområden. Två känslighetsanalyser har genomförts som jämförelse med BAS30 för att analysera realtrafikallsträng och vilka resrutter som väljs i kritiska gatuavsnitt. Även dessa känslighetsanalyser visar att trafikmängderna kommer att öka kraftigt och att kapaciteten i vägnätet på vissa håll kommer att vara otillräcklig även om de planerade ombyggnaderna av väg E20 och andra delar i huvudvägnätet enligt ovan kommer att genomföras. Det är framför allt i Stråhles allé och Vänersborgsvägen i tillfarterna mellan E20 och stadskärnan, som det är kritiska vägvägnitt.

Effekterna för trafiksituationen av en utbyggnad av staden enligt planförslagets intentioner skulle, om inga åtgärder vidtas, kunna bli ökad trängsel och köbildning på kritiska vägvägnitt, ökat buller för fler bostäder utefter gatorna, ökade mängder utsläpp av avgaser och partiklar och ökade koldioxidutsläpp i förhållande till idag. Effekterna av detta skulle bli att miljö kvalitetsnormerna inte skulle uppfyllas på vissa vägvägnitt med långsiktiga konsekvenser för lokal och global miljösituation och att många bostadsmiljöer i centrala Alingsås skulle upplevas som otrivsamma och ohälsosamma.

I trafiktaktiken beskrivs och analyseras två scenarier som innebär att antalet cykelresor ökar med 15% respektive 25%, och två scenarier som innebär ökat kollektivtrafikresande: En fördubblad andel (14%) i förhållande till idag, respektive en ökning av andelen till 35% som motsvarar de regionala målen i K2020. Om cykelresorna skulle öka med 25% skulle antalet bilresor minska med 6% och trafikarbetet med 3%. Vid en fördubbling av antalet kollektivresor skulle bilresorna minska med 7% och trafikarbetet med 5%, men om målet i K2020 uppfylls, skulle bilresandet minska med hela 30% och trafikarbetet med 16%.

Eftersom bilresorna idag har så stor andel av de totala resorna behövs således en stor omflyttning av bilresor till andra färdmedel för att biltrafikåkandet ska påverkas nämnvärt. Flera olika typer av samverkande åtgärder behöver genomföras för att uppfylla de nationella, regionala och lokala målen om minskat biltrafikåkande till fördel för kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

#### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Effekterna och konsekvenserna av en oreglerad ökning av biltrafiken i staden utan att åtgärder vidtas har beskrivits ovan. I FÖP staden Alingsås föreslås en övergripande utbyggnadsstruktur och också olika fysiska åtgärder i strukturen och i delområdena avsedda att bidra till möjligheten att uppfylla de uppställda målen. Förutom dessa fysiska åtgärder (som utbyggnad av säkra gång- och cykelvägar, fler och säkrare korsningar med vägar och järnväg, utbyggd kapacitet på järnvägen och fler knutpunkter för kollektivtrafiken etc) krävs också en mängd andra nationella, regionala och lokala åtgärder för att förmå till ändrad attityd och för att kollektivresandet eller att gå eller cykla ska bli attraktiva och bekväma valmöjligheter till bilen.

I det framtagna förslaget till trafiktaktik görs en sammanfattning av åtgärder som utgår från förslagen i FÖP staden Alingsås samt vilka åtgärdsplaner som kommunen behöver utarbeta för att genomföra intentionerna enligt planen och trafiktaktiken. Åtgärdsplanerna som föreslås handlar om gång- och cykeltrafiken, kollektivtrafiken, biltrafiken samt vilka påverkansåtgärder som behövs för att ändra attityder som gynnar andra resätt än bil.

Under förutsättning att de föreslagna åtgärderna i trafiksystemet genomförs; vad gäller förbättrade förutsättningar för såväl biltrafiken som för kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, kan den i FÖP staden Alingsås föreslagna utbyggnadsstrukturen som helhet bedömas uppfylla de krav som kan ställas på en planering som innebär ett långsiktigt hållbart stadsbyggande och en god hushållning med naturresurser.

## Var finns risk för betydande miljöpåverkan?

Även om strukturen som helhet stödjer en långsiktigt hållbar utveckling kan det i staden finnas enskilda anläggningar eller verksamheter som var för sig medför risk för lokala miljöproblem i större eller mindre omfattning. Dessa ska enligt lagstiftningen om miljökonsekvensbeskrivningar identifieras och beskrivas.

### Bostadsbebyggelse i bullerstörda lägen

Befintlig bostadsbebyggelse utefter delar av stadens vägnät är idag utsatt för trafikbuller. Förutom att tågtrafiken på Västra Stambanan orsakar buller finns gatuavsnitt där trafikbullernivåerna 56 dB(A) vid fasad överskrids. Dessa är: Stationsgatan, Västra Ringgatan, Norra Ringgatan, Drottninggatan, Norra Strömgatan, Magasinsgatan samt del av Lendahlgatan och Kungsgatan österut samt utefter väg E20, Boråsvägen, Nyebrogatan, Västra Ringgatan, Vänersborgsvägen, Kungälvsvägen, Hemvägen och delar av Hantverksgatan /Lärkvägen. Om Alingsås byggs enligt förslagen i FÖP staden Alingsås uppskattas att trafikmängderna utefter dessa gator ökar kraftigt om inte åtgärder vidtas för minskad trafik.

I planen föreslagna nya områden för bostäder kommer i allmänhet att lokaliseras till lägen där bullerstörningar inte ska uppkomma. För vissa föreslagna centralt belägna områden med bostäder finns däremot risk för bullerstörningar. Detta gäller t ex i områden där detaljplanearbete pågår så som i kvarteret Bryggaren i nära anslutning till järnvägen. Miljöskyddskontoret och tekniska kontoret har påbörjat en utredning som syftar till att visa trafikbullernivåerna vid stadens gator och var åtgärder har vidtagits. I utredningen ska också förslag till fortsatta åtgärder tas fram. De riktvärden för högsta tillåtna trafikbullernivåer för bostäder utomhus och inomhus som fastställts av riksdagen ska tillämpas. Avsteg från riktlinjerna ska tillämpas restriktivt, men kan komma ifråga då bostäder byggs i stadens centrala lägen och/eller i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik. Se vidare i avsnittet Miljöskydd, hälsa och säkerhet i del 1. Riktvärdena ska följas i samband med att nya detaljplaner upprättas och att bygglov provas.

#### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Effekterna av trafikbuller är att boende och arbetande utefter bullriga gator blir störda. Det kan bli svårare att arbeta koncentrerat och nattsömnen för de boende kan bli påverkas negativt. Konsekvenserna kan bli att människor som bor i bullerstörda lägen kan få hälsoproblem på grund av att de blir utsatta för långvariga bullerstörningar.

Problemen med buller i befintliga områden kan åtgärdas genom att kommunen och Vägverket utför bullerdämpande åtgärder för den befintliga bebyggelsen. Sådana kan t ex vara bullerplank utefter trafik-

lederna eller byte till nya ljuddämpande fönster. Nackdelarna av att bygga bostäder i lägen där risk för bullerstörningar finns, får vägas mot nyttan med centralt boende, som har många andra fördelar. Inför planering av ny bebyggelse som riskerar att bli bullerstörd måste bullermätningar och bullerberäkningar utföras i samband med att detaljplan upprättas. I detaljplan kan åtgärder på bebyggelsen föreskrivas, t.ex. att fasadmateriäl och fönster utförs så att de dämpar buller. Dessutom kan föreskrivas att inga bostäder får vara enkelsidigt riktade mot den bullriga sidan. Alla måste ha en "tyst" sida enligt Boverkets framtagna riktvärden.

## Europaväg 20 genom Alingsås

Väg E20 genom Alingsås stad är idag byggd som fyrfältig med mittremsa utan räcke. Samtliga korsningar är utformade som cirkulationsplatser eller som en kombination av cirkulationsplats och signalreglerad korsning i plan. I förhållande till den funktionen vägen har som förbindelseänk mellan Göteborg och Stockholm är standarden på vägvägnittet genom Alingsås stad låg.

Vägen är av riksintresse enligt 3 kap 8 § MB. Åtgärder som medför att tillkomst eller utnyttjande påtagligt försvåras får inte genomföras.

Trafikmängderna på vägen gör att vägens barriäreffekt är stor och att bullerdämpande åtgärder vid befintlig bostadsbebyggelse har vidtagits på många sträckor utefter vägen. Utbyggnad av planen enligt förslaget medför att trafikmängderna ökar totalt på stadens huvudvägnät och särskilt i korsningarna mellan väg E20 och huvudvägarna.

I planförslaget förutsätts att vägen byggs om till fyrfältig stadsmotorväg utförd försänkt i förhållande till sin omgivning på vissa delavsnitt och med flera nya planskilda trafikplatser. (Se vidare under avsnittet Stadens trafikstruktur).

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Miljökonsekvenserna av ombyggnaden av väg E20 redovisas av Vägverket i samband med förstudier och arbetsplaner.

Effekten på sikt av att vägen byggs om som planerats blir att färre bostäder blir bullerstörda av vägen än idag. Genom att flera nya planskilda korsningar byggs för både biltrafik och gång- och cykeltrafik minskas också den barriäreffekt som vägen har idag och sambanden mellan stadens norra och södra delar får möjlighet att förstärkas. En annan effekt blir att trafikeringen av vägen blir säkrare både för trafik på vägen och för korsande trafik. Likaså förbättras säkerheten för transporterna med farligt gods. De planskilda korsningarna innebär att korsningarna kan belastas med mer trafik än plankorsningar med signalreglering. En fortsatt utbyggnad av staden med nuvarande utformning av E20 och korsningarna med vägen skulle medföra större belastning med trafikmängder vid korsningarna och vid anslutande gatunät än vad det finns kapacitet för med dagens vägstandard.

Konsekvenserna av en ombyggd väg blir att de som bor och vistas i Alingsås kan uppleva stadens samband bättre, att risken för att bli skadad eller dödad i trafiken minskar, att det blir lättare att nå stadens olika delar, och att kopplingen mellan stadens centrum och grönområdena söder om vägen blir starkare.

## Västra Stambanan

Västra Stambanan genom Alingsås är frekvent trafikerad av både person- och godstrafik. Såväl snabbgående fjärrtåg som lokala tåg med varierande hastigheter angör Alingsås. Dessutom förekommer omfattande godstågstrafik. Samtliga plankorsningar mellan biltrafik eller gång- och cykeltrafik och järnvägen har byggts bort inom Alingsås stad, och järnvägstrafiken bedöms därför som relativt säker. (Se vidare i delen Förutsättningar och utgångspunkter, avsnittet Stadens trafikstruktur).

Västra Stambanan är av riksintresse enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Åtgärder som medför att tillkomst eller utnyttjande påtagligt försvåras får inte genomföras.

Banans sträckning genom Alingsås bildar tillsammans med väg E20 en kraftig barriär mellan de norra och södra stadsdelarna. Fler planfria korsningar mellan gång- och cykelvägar och järnvägen är därför önskvärda. Trots de miljöproblem som är förknippade med banans läge genom staden, innebär det centrala läget en stor fördel för Alingsås som har stationen och Resecentrum på gång- och cykelavstånd för de flesta boende i staden.

I planen föreslås att en utredning genomförs för att möjliggöra förbättrad kapacitet för järnvägstrafiken genom staden. Bland annat anges att möjligheten till ett nytt dubbelspår bör utredas. Ytterligare dubbelspår skulle förbättra möjligheten till snabb och tät pendling Göteborg. Det geografiska läget för ett sådant spår har dock inte utretts av Banverket. I planförslaget har reserverats mark för utbyggnad av dubbelspår på marken längs efter nuvarande spår i avsnittet söder om vägbron mellan Stadsskogen och Lövekulle, norr om Stynaborg i Bälinge samt inom stationsområdet i Alingsås stadskärna.

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Miljökonsekvenserna av ett nytt dubbelspår kommer att redovisas av Banverket i samband förstudier och arbetsplaner då projektet blir mer aktuellt att genomföra.

Effekten av ett nytt dubbelspår för Alingsås del skulle bli att förutsättningarna för goda kollektivtrafikförbindelser med framför allt Göteborg kraftigt skulle förbättras genom att tätare trafik skulle bli möjlig. Underlaget för nya pendeltågstationer i stadens södra och norra delar skulle öka och Alingsås skulle kunna leva upp till målet om en stad vars utveckling bygger på ett uthålligt och miljövänligt transportsystem. Trafikeringen av farligt gods genom staden skulle bli säkrare

och den snabba fjärrtågstrafiken skulle på ett bättre sätt än idag kunna separeras från den långsammare lokala och regionala trafiken.

På vilket sätt ett nytt dubbelspår kan genomföras är emellertid avgörande för den framtida miljön i staden Alingsås. Risk finns för att ytterligare dubbelspår ovan jord, särskilt om det ska dras genom bebyggelsen, kommer att medföra stora ingrepp i den befintliga strukturen. Något reservat för dubbelspår i markläge finns endast avsatt i de delar som idag är obebyggda (se ovan), och i den kommunala planeringen tas därför ingen hänsyn till ett eventuellt markförlagt dubbelspår genom Alingsås befintliga stadbebyggelse. Konsekvenserna av detta är att kommunen successivt och på sikt kan bygga bort möjligheterna till ett dubbelspår ovan jord.

Banverket bör tillsammans med kommunen snarast utreda frågan om placering av ett nytt spår. På vilket sätt ett eventuellt nytt dubbelspår ska förläggas hela vägen fram till Alingsås station kan således inte redovisas ytterligare i denna plan. Frågan kvarstår för utredning.

## Norra länken

Den i planen kallade Norra länken är en planerad förbindelseled mellan vägarna E20 och 1890 (Vänersborgsvägen) förlagd till ett läge mellan Alingsås flygplats och Sävelunds industriområde. Att en utbyggnad av vägen kommer till stånd är viktig eftersom en sådan väg skulle avlasta stadens centrala delar från tung och farlig trafik på Vänersborgsvägen.

Vägen kommer att förläggas till områden med öppen jordbruksmark, som i delen vid Bälunge och Olsgård där ett värdefullt kulturlandskap berörs. Det finns risk att träffa på fornlämningar i området. Den nya vägen föreslås passera Sävån i ungefär samma avsnitt där järnvägen passerar över ån idag. I anslutning till vägen på ömse sidor planeras verksamhetsområden för tyngre och lättare industri.

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Lokala effekter, konsekvenser och åtgärder kommer att utredas i särskild väg- MKB i samband med att projektet blir aktuellt att genomföra och då lokaliseringsutredning och arbetsplan tas fram. Med utgångspunkt från det befintliga översiktliga underlagsmaterial som finns att tillgå idag görs bedömningen att vägen kan tillkomma utan att allvarliga miljökonsekvenser kan befaras.

## Rosendalsgatan/Södra länken

Rosendalsgatan, i tidigare planering kallad Södra länken, är en framtida föreslagen gata genom det föreslagna bostadsområdet Rosendal mellan väg E20 och Boråsvägen. Gatan blir aktuell att bygga ut först i samband med en större utbyggnad i Rosendal eftersom trafikmatningen vid en utbyggnad inte kan ske endast från det befintliga vägsystemet norr om området. Beräkningar som genomförts i samband med framtagande



av bilaga 1, Trafiktaktik för Alingsås stad, (2007) visar att vägen kan komma att få relativt liten trafikbelastning med huvudsakligen lokal trafik inom stadsdelen samt viss genomfartstrafik mellan stadsdelar.

Vid kommande detaljplaneprocess av Rosendal ska gatans standard och funktion studeras för möjligheten att uppgradera den till en genomfartsled. Frågan om uppgradering har dock inte varit föremål för samråd eller utställning varför inkomna synpunkter såsom länsstyrelsens granskningsyttrande inte omfattar den.

#### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Rosendalsgatan kommer att skära av bebyggelseområdet i Rosendal från grö- och strövområdet i söder. Eftersom trafikmängderna förväntas bli små, kan dock antas att den barriäreffekt som gatan ger blir relativt liten, och att den går att kompensera med planskilda korsningar för gång- och cykeltrafikanter i de delar där behov finns. Gatan kan komma att beröra inventerade ädellövskogpartier norr om Vardsjön. Vilka konsekvenser som detta innebär behöver utredas närmare i samband med att vägen blir aktuell att genomföra. Konsekvenserna för naturmiljön, på barriäreffekten med mera kan förväntas bli högre om gatan dimensioneras som genomfartsgata.

Rosendalsgatan bedöms med nuvarande underlag som utgångspunkt inte innebära några särskilda svåra konsekvenser för miljön. Effekter, konsekvenser och åtgärder ska utredas i samband med detaljerad planering av området.

## Blandstaden

Blandstaden är en av de tre strategier som planförslaget bygger på. Att olika funktioner i en stad är blandade i stället för uppdelade i olika separata områden har många fördelar, men det kan också medföra risker. I planen föreslås dels nya verksamhetsområden och befintliga fritidsaktiviteter i anslutning till bostäder, dels att olika verksamheter av mer småskalig art kan blandas med bostäder. Vidare föreslås att verksamheter och anläggningar får tillkomma inom skyddsområde för väg E20.

#### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Risken med en allt för konsekvent genomförd blandning av funktioner är att störningar kan uppstå mellan verksamheter och anläggningar med omgivningspåverkan och t ex bostäder och verksamheter som har krav på ostördhet. Effekterna av sådan planering kan vidare medföra inskränkningar och restriktioner för de verksamheter som behöver omges av ett avstånd till bostäder och liknande för att inte störa sin omgivning. Konsekvenserna skulle kunna bli att företag med omgivningspåverkan inte kan etablera sig, eller vara kvar i Alingsås. Det kan också innebära sådana inskränkningar för fritidsaktiviteter som medför störningar för sin omgivning, att de måste flytta.

Bebyggelse och anläggningar som förläggs inom trafikledernas när-område kan få som effekt att ombyggnad och förändringar av dessa inte kan genomföras som planerat. Vidare finns risker för att olyckor inträffar med farligt gods om inte tillräckliga skyddsavstånd finns. Konsekvensen av detta kan bli att människor och egendom skadas.

I samband med att detaljplaner upprättas för de nya utbyggnadsområdena ska särskild prövning ske av markanvändningens lämplighet. I planen har införts ett riskbedömningsavstånd på 150 m på ömse sidor om transportleder för farligt gods. När förändringar planeras inom eller i anslutning till sådana transportleder eller inom vägområden med skyddsavstånd måste riskbedömningar utföras som ger svar på vilka skyddsavstånd som ska iakttas och vilka andra åtgärder som bör vidtas för godtagbar säkerhet. Kommunen avser att upprätta detaljplaner i samband med att Vägverket upprättar arbetsplan för E20. Vägens och närområdets utformning kommer då att behandlas i ett sammanhang.

## Bebyggelse inom strandskyddsområde vid Mjörn och vid andra sjöar och vattendrag

I planen föreslås utbyggnad inom strandskyddsområde vid Mjörn inom områdena Saxebäcken, Tegelbruksberget, Lövekulle och Mjörnstranden samt öster och väster om Gerdskan söder om Ängabo och inom området Rosendal. Syftet med att ta dessa områden i anspråk för tätortens bruk är att en sammanhållen och ändamålsenlig stadsstruktur ska erhållas i enlighet med målbilden i strategierna.

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Strandskyddet finns till för att trygga allmänhetens förutsättningar för friluftsliv i strandområdena och för att goda livsvillkor på land och i vattnet ska bevaras för djur och växter. För att kunna ta strandskyddade områden i anspråk för bebyggelse ska särskilda skäl finnas.

Effekterna av att strandskyddade områden tas i anspråk för bebyggelse blir att färre områden bevaras för allmänhetens friluftsliv runt stränderna och att det finns en risk för att förhållandena för djur- och växtliv försämras. Skulle en alltför omfattande exploatering med bebyggelse i strandområden ske kan konsekvensen av detta kan på lång sikt bli att vissa arter där livsmiljöerna försämras slås ut, och att det blir så trångt på de återstående strandområdena att Alingsås invånare får bege sig till längre bort belägna friluftsområden för att uppleva närhet till stränderna.

Bebyggelse i sjönära lägen (som inte ligger på höjder) riskerar att översvämmas vid höga flöden och vattenstånd. Konsekvensen av en planering som medger byggande i områden som riskerar att översvämmas kan innebära risk för olyckor och skador på människor och på byggnader och annan egendom.

Planförslaget är uppbyggt kring en struktur där stora bevarade grönska- och strandområden ingår som en betydelsefull del och där en medveten

planering genomförs av de områden som behövs för stadens utbyggnad och utveckling. Tillgången till attraktivt belägna bostäder med utsikt över vattnet kan locka fler invånare att bosätta sig i Alingsås.

Lämpliga åtgärder är att i samband med att detaljplan upprättas för de områden där strandskydd berörs, noggrannare än vad som kan göras i denna översiktliga plan, studera avgränsningarna mellan det som ska bebyggas och de strandområden som ska bevaras. Tillgängligheten till strandområdena kan förbättras genom åtgärder som fastläggs i detaljplan. Områden som inte tidigare varit tillgängliga kan öppnas genom anläggningar som t ex nya badplatser eller liknande. Vidare bör naturvärdesinventeringar utföras som grund för avgränsningen och för eventuella kompensationsåtgärder som behöver vidtas. I planförslaget har rekommenderats lägsta marknivå i olika strandnära delar där översvämningensrisk föreligger. Avsteg från rekommendationerna ska föregås av särskild utredning om riskerna och vilka åtgärder som ska vidtas för att skydda byggnader och anläggningar. (Se vidare under avsnittet Miljö, hälsa och säkerhet i plandelen Förutsättningar och utgångspunkter och under Regler och rekommendationer i denna plandel).

## Fornlämningsmiljö och störande verksamheter i Bälinge

Ett större område för verksamheter av både störande och mindre störande karaktär planeras i Bälinge inom jordbruksområdet mellan Stambanan och väg E20. Inom området som är ett vackert kulturlandskap finns en rik förekomst av kända fornlämningar som ligger placerade på lövskogsklädda kullar i landskapet. Det kan antas att det finns ett flertal icke kända fornlämningar i området, bland annat i kanten mellan berg och jordbruksmark vilka skulle kunna beröras av utbyggnaden.

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Det finns stor risk för att fornlämningsområdena (som inte avses bli bebyggda) stängs in i industriområdet. Våldade betesmarker föreslås bebyggas. Effekten av detta blir att det blir svårare att uppfatta sambanden i kulturlandskapet, och att ett stycke värdefull alingsåshistoria går förlorad. Den södra delen av området ingår i Sävåns dalgång, där också Stynaborg är belägen. Stynaborg ingår i det gröna stråk som bör utvecklas utefter Sävåns stränder.

En åtgärd bör vara undersöka fornlämningsmiljöerna och att därefter noggrannare studera hur hela området ska utnyttjas i samband med att program för detaljplan upprättas. Därefter kan en avgränsning redovisas av lämpligt bebyggelseområde mot kulturlandskap och fornlämningsmiljö där också Stynaborg kan ingå som en del.

## Skjutbana vid Kvarnsjöns naturreservat

En anläggning med skjutbanor för olika typer av skytte är belägen inom Kvarnsjöns naturreservat. Regler och tider för skjutbanornas användning finns fastställda. Ingen förändring av anläggningen planeras för närvarande.

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Skjutbanornas läge inom reservatet har inte efter att åtgärder genomförts medfört några större inskränkningar för naturreservatets användning varför konsekvenserna för reservatet kan bedömas vara begränsade. Boende i skjutbanornas närområde kan däremot tidvis bli bullerstörda, varför miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att minsta avstånd mellan skjutbanorna och ny bebyggelse bör avgöras vid en bedömning av den aktuella ljudnivån i det aktuella fallet.

En bullerutredning bör därför föregå detaljplanläggning i närområdet. Resultatet av bullerutredningen får visa på vilka åtgärder som behöver vidtas för att undvika bullerstörningar. Sådana kan vara att antingen bygga om skjutbanan eller flytta vissa delar av denna till annan plats. Även åtgärder inom bebyggelseområden kan bli aktuella.

## Natura 2000 m m

Nolhagavikens naturreservat är utpekad som Natura 2000-område i Europeiska Unionens nätverk av skyddade områden. Enligt miljöbalken, 7 kap 28a §, krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett sådant område. Innebörden av bestämmelserna är att också verksamheter som bedrivs utanför Natura 2000-området och som medför en betydande påverkan på naturområdet omfattas av bestämmelsen om tillstånd.

Länsstyrelsen har upprättat bevarandeplan för området. Viken är utsatt för övergödning som bidrar till den pågående igenväxningen. Området är därför särskilt känsligt för sådan påverkan som påskyndar igenväxningen och ändrar hydrologin. Huvuddelen av området är idag väl hävdad och har god bevarandestatus.

I planen föreslås ett utbyggnadsområde Tegelbruksberget i direkt anslutning till Natura 2000-området.

### *Effekter, konsekvenser och åtgärder*

Det finns risk för att en utbyggnad av Tegelbruksberget kan påverka hydrologin och förhållandena i Natura 2000-området på ett negativt sätt. Bland annat krävs särskilda försiktighetsåtgärder vid behandling av dagvattnet i området som inte får påverka vattnet i viken med gifter eller gödande ämnen. Effekten av sådan påverkan kan bli att områdets igenväxning tilltar eller att växter och djur skadas av utsläpp från t ex vägar och parkeringsplatser i bostadsområdet. Konsekvensen kan på sikt bli att god bevarandestatus inte kan upprätthållas och att växt- och fågelliv förändras och att känsliga arter försvinner.

Lämpliga åtgärder för att minimera påverkan på Natura 2000-området är att i ett tidigt skede av detaljplaneringen undersöka på vilket sätt dagvattnet kan tas om hand utan att området tar skada. Också andra faktorer som kan innebära att området förändras eller skadas bör identifieras och beskrivas i samband med att detaljplan upprättas. Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen kan komma att erfordras.

## Alternativ

### Nollalternativ

Ett nollalternativ ska utgå ifrån den sannolika utvecklingen om översiktsplanen inte antas och genomförs, och ska tjäna som en jämförelse med huvudalternativet. Det är för Alingsås del osäkert om den sedan länge fastlagda utbyggnadsstrategin för staden skulle ändras på något avgörande sätt om översiktsplanen inte antas. Däremot kan det för stadens utveckling ha stor betydelse om vissa större satsningar och infrastrukturprojekt inte blir av eller om det kommer att dröja mycket länge innan de genomförs.

Om inte kommunen styr den framtida bebyggelseutvecklingen efter de riktlinjer man lagt fast i översiktsplanen, ÖP95, kan resultatet bli att man får en mer spridd, splittrad och slumpmässigt tillkommen bebyggelseutveckling. Det kan medföra att det blir svårare att nyttja befintlig infrastruktur och att tillhandahålla service och kollektivtrafik inom rimliga avstånd. Det finns även en risk för att trycket på Mjörnstranden för bebyggelse ökar ytterligare med negativa konsekvenser för landskapsbilden och för områdets övriga värden som följd. En mera spridd bebyggelsestruktur bidrar till ett ökat bilresande med ökade utsläpp av växthusgaser och partiklar.

Om inte FÖP staden Alingsås genomförs och om den sammanhängande grönstrukturen inte får den uttalade betydelse den har i huvudalternativet finns risk att delar av de gröna områdena undan för undan tas i anspråk för andra ändamål som exempelvis bostäder eller verksamheter. Viktiga ekologiska samband samt grönområden och stråk med betydelse för rekreation kan då gå förlorade.

Om den sedan länge planerade ombyggnaden av väg E20 till stads-motorväg inte blir av eller försenas mycket får detta svåra konsekvenser för stadens utveckling och för miljön för stadens invånare. I planerna för ombyggnaden ingår att vägen förläggs nersänkt på vissa delsträckor med planskilda korsningar för biltrafik och gång- och cykeltrafik. Om utbyggnaden av staden fortsätter i nuvarande takt utan att genomfarten byggs om, kommer trafiksituationen på och i anslutning till vägen att på sikt bli ohållbar. Antalet olyckor till följd av sämre säkerhet skulle

öka, antalet bullerstörda boende i staden skulle bli fler och sambanden mellan stadens norra och södra delar skulle ytterligare försämrats.

Om inte en utredning snarast genomförs om hur ytterligare spår till Västra Stambanan kan placeras i Alingsås stad, kan framtida möjligheter komma att byggas bort. Dessutom kan utvecklingen av spårtrafiken komma att inskränkas betydligt vilket inte minst medför sämre möjligheter för miljövänligare pendling i regionen öster om Göteborg. Det kan i sin tur kunna innebära ökad biltrafik i östra regionen och mot Göteborg. Det ökade bilåkandet skulle leda till konsekvenser för miljön med ökade utsläpp av avgaser och växthusgaser.

## Alternativa utbyggnadsstrukturer

### *Bakgrund*

I tidigare avsnitt framgår att den valda utbyggnadsstrategin är en utveckling av tidigare planeringsstrategier, varför inte ytterligare alternativa utbyggnadsstrukturer som aldrig varit eller kommer att bli relevanta för planen redovisas och beskrivs. Som jämförande alternativ för miljökonsekvensbeskrivningen redovisas istället kortfattat det arbete med olika utbyggnadsprinciper som föregick beslut om vald utbyggnad enligt områdesplanen från 1982.

### *Alternativ A, Rosendal*

Alternativet innebar en prioritering av en stor utbyggnad i Rosendalsområdet samt något mindre i stadens norra delar och i Hedvigsberg. Rosendal föreslogs få 1 500 nya lägenheter och full utbyggnad av servicen. I Lövekulle föreslogs kompletteringar i befintlig bebyggelse. Större industriområden föreslogs i Stadsskogens södra del.

### *Alternativ B, Stadsskogen*

I alternativet redovisades en större bostadsutbyggnad i Stadsskogen och Lövekulle. I norra stadsdelarna föreslogs samma utbyggnad som i alt A, dvs. en relativt liten utbyggnad. Rosendal föreslogs bli kompletterad med bebyggelse söder om Dammen och Torvmossen. I Stadsskogen föreslogs 900 lägenheter och 600 i Lövekulle. Service föreslogs gemensamt för de båda områdena. Mark för industri föreslogs till Rothoffskärredalen.

### *Alternativ C, komplettering av befintliga stadsdelar*

I alternativet föreslogs utbyggnad av bostäder till befintliga stadsdelar. Bolltorp, Västra Tomtered och Södra Sävelund var nya områden i norr utöver redan tidigare föreslagna områden. Dessutom föresattes en komplettering av bostadsbebyggelsen i Rosendal, Stadsskogen och Lövekulle för att ge tillräckligt serviceunderlag till dessa delar. Större områden för industri skulle förläggas till Rothoffskärredalen.



### *Effekter och konsekvenser*

De båda alternativen A och B innebär en tyngdpunktförskjutning av utbyggnaden till de södra delarna av staden i relativt nära anslutning till väg E20 och järnvägen. Sådan utbyggnad skulle innebära att en stor del av bostäderna skulle förläggas längre bort från stadskärnan och järnvägsstationen än det avstånd på tre km som har ansetts vara optimalt för att gynna cykel- och gångtrafiken såsom huvudalternativets förslag. Effekterna av en sådan utbyggnad söderut skulle kunna bli att det blir naturligare att pendla till arbetsmarknaden i Göteborg med bil än med tåg. Det ökade bilåkandet skulle leda till konsekvenser för miljön med ökade utsläpp av avgaser och växthusgaser.

En utbyggnad av Lövekulle skulle kunna ge möjlighet för många att få bo i ett attraktivt läge med vattenkontakt och med utsiktsvärden över Mjörn. En så stor utbyggnad som föreslås i alternativ B skulle dock medföra en risk för stora konflikter med natur- och kulturvärden i området, och med nödvändighet innebära ianspråktagande av strandskyddsområden, med minskad tillgänglighet som följd. Konsekvenserna för natur-, kultur- och friluftsvärdena av utbyggnad i enlighet med det redovisade alternativet skulle därför kunna bli allvarliga.

## Sammanfattande bedömning

Ur ovanstående beskrivning av konsekvenserna kan konstateras att om FÖP staden Alingsås genomförs kan finnas risk för att betydande miljöpåverkan uppstår i några geografiska områden:

- Utbyggnad av ytterligare dubbelspår på Västra Stambanan, särskilt för området inom stadens centrala delar
- Utbyggnad av väg E20 genom staden
- Utbyggnad av Tegelbruksberget i anslutning till Natura 2000- området Nollhagavikens naturreservat
- Utbyggnad av område för verksamheter i Bälinge

I samband med fortsatt planering på detaljplanenivå ska miljökonsekvensbeskrivningar tas fram för de planer som kommunen bedömer kan innebära betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvenserna ska redovisas samt förslag på åtgärder hur de negativa konsekvenserna för miljön kan minimeras eller undvikas.

Även för vägprojekten E20, Norra länken och Rosendalsgatan ska miljökonsekvensbeskrivningar tas fram, i de två första fallen av Vägverket som är väghållare för det nationella vägnätet.

Utöver ovan nämnda planeringsarbeten kan även andra planer och förändringsåtgärder, som inte kan förutses på denna översiktliga nivå, medföra betydande miljöpåverkan. För varje detaljplan, exempelvis, ska alltid en behovsbedömning göras om planens genomförande kan medföra betydande miljöpåverkan.

## Avstämning mot miljömål och miljö kvalitetsnormer

### Miljömålen

*De 16 nationella miljömålen rör områdena:*

1. Begränsad klimatpåverkan
2. Frisk luft
3. Bara naturlig försurning
4. Giftfri miljö
5. Skyddande ozonskikt
6. Säker strålmiljö
7. Ingen övergödning
8. Levande sjöar och vattendrag
9. Grundvatten av god kvalitet
10. Hav i balans samt en levande kust och skärgård
11. Myllrande våtmarker
12. Storslagen fjällmiljö
13. Levande skogar
14. Ett rikt odlingslandskap
15. God bebyggd miljö
16. Ett rikt växt- och djurliv

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål som utgångspunkt för miljöarbetets inriktning i Sverige. De nationella miljömålen ligger till grund för Länsstyrelsens beslutade regionala miljömål som redovisats i rapporten Miljömålen i Västra Götaland 2003. Alingsås kommun har utarbetat lokala miljömål med de nationella och regionala som bas samt pekat ut sex mål som är prioriterade i det lokala miljömålsarbetet. De prioriterade målområdena är Frisk luft, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap och God bebyggd miljö.

Under varje prioriterat målområde har kommunen antagit ett antal delmål. Av övriga formulerade kommunala mål som har relevans i FÖP staden Alingsås är Begränsad klimatpåverkan det viktigaste. Vidare berörs miljömålet Myllrande våtmarker något av planens inriktning och förslag. Målen redovisas nedan.

Kommunen driver ett aktivt miljömålsarbete och genomför en årlig Miljöredovisning, där miljömålsarbetet utvärderas och nya miljömål formuleras. (Se vidare i plandelen Förutsättningar, avsnittet som behandlar maldokument samt i Miljöredovisning).

I kommunen har arbetet med det sextonde miljö kvalitetsmålet inletts under 2006. Redan i dagsläget finns dock ett Naturvårdsprogram vars syfte är att i olika sammanhang främja och säkra den biologiska mångfalden genom information, påverkan och vid behov, säkerställande genom exempelvis naturreservat. Av kommunens totala area på 55 460 ha är 411 ha avsatta som naturreservat. Beskrivningar av reservaten finns i kommunens Naturvårdsprogram. I kommunens naturguide beskrivs de naturgeografiska förutsättningarna och de biologiska sevärdheterna i Alingsås.

### Begränsad klimatpåverkan

Det nationella delmålet beträffande utsläpp av växthusgaser för landet som helhet är att utsläppen som medelvärde i perioden 2008-2012 ska vara minst 4% lägre än år 1990.

#### *Lokala miljömål*

2. Skapa förutsättningar för etablering av alternativa energikällor.
3. Användningen av icke förnyelsebara energiråvaror ska minska med 30%.
5. Bostäder och lokaler i Norra Stadsskogen (ny stadsdel) ska ha mycket hög energieffektivitet och uppvärmningen ska ske med förnyelsebara energiråvaror.

Sävelunds fjärrvärmeverk eldas till största delen med biobränsle från sågverksavfall och deponigas från avfallsanläggningen i Bälinge. Ett utbyggt fjärrvärmenät bidrar till minskade utsläpp av koldioxid (CO<sub>2</sub>) från uppvärmning. Den föreslagna utbyggnadsstrukturen som innebär ett koncentrerat byggande främjar möjligheterna till effektivt utnyttjande av fjärrvärmenätet.

Det koncentrerade byggandet med gång- och cykelavstånd till primära transportleder för kollektivtrafik på vägar och järnväg gynnar den vidare utbyggnaden av ett miljöanpassat transportsystem. Detta ger förutsättningar för minskat behov av privatbilen för de dagliga transporterna med minskade utsläpp av växthusgaser som följd.

## Frisk luft

### *Lokala miljömål*

6. Alla miljö kvalitetsnormer för luftföroreningar ska klaras i hela kommunen.
7. Halten av bensen ska understiga lågrisknivån 1,3µg/m<sup>3</sup> som årsmedelvärde.

Planen visar på en bebyggelsestruktur som är koncentrerad och där huvuddelen av den föreslagna utbyggnaden ska kunna ske inom en radie av 3 km från Resecentrum, och där alla ska ha gång- och cykelavstånd till stadens olika målpunkter.

Planen visar också genom de nya arbetsplatsområden som redovisas att kommunen strävar efter fler arbetsplatser för en större självförsörjningsgrad med ett differentierat näringsliv för att pendlingen ska kunna minskas.

I planen föreslås att tillgängligheten på det övergripande gång- och cykelvägssystemet förbättras och att alla nya bostadsområden planeras så att gång- och cykelvägar i lämpliga lägen prioriteras.

Genom kommunens kontinuerliga mätningar av luftens kvalitet på olika håll i Alingsås, konstateras att gällande miljö kvalitetsnormer för luft inte överskrids på någon plats inom kommunen. Den föreslagna bebyggelsestrukturen med fler arbetsplatser, bättre underlag för kollektivtrafik och utbyggda cykel- och gångvägar ger förutsättningar för minskat bilberoende och minskade utsläpp från biltrafiken. Miljö kvalitetsnormerna bedöms därför inte heller i en framtid att överskridas inom kommunen om planens förslag realiseras och de åtgärder som är nödvändiga för att nå målen genomförs.

En fråga som ibland ställs från Länsstyrelsen är om miljö kvalitetsnormerna i Göteborgs innerstad riskerar att överskridas genom ökad utbyggnad och därmed ökad pendling till Göteborg från de omringliggande kommunerna. Förutsättningarna för ett effektivt kollektivtrafikåkande från Alingsås till Göteborg är så goda att bedömningen är att någon försämrad luftkvalitet i storstaden inte uppkommer genom planens förslag. Luftkvaliteten i Göteborg beror på andra faktorer än

dem som Alingsås kommun råder över. En sådan är kvaliteten i kollektivtrafiksystemet inom Göteborg.

Det lokala miljömålet att halten av bensen ska understiga lågrisknivån bedöms inte klaras.

Eftersom förslagen i FÖP staden Alingsås innebär såväl ökad belastning för luftmiljön, som åtgärder för att förbättra den, görs sammanfattningsvis bedömningen att luftkvaliteten inte kommer att försämras genom de förslag som ställs i planen.

## Ingen övergödning

### *Lokala miljömål*

17. Vattenkvaliteten i sjöar och vattendrag som är påverkade av övergödning ska förbättras minst en tillståndsklass enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder för vattenkvalitet.
19. Arealen skyddszoner längs sjöar och vattendrag i Alingsås ska öka med 15%.

Sjön Mjörn tillförs näringsämnen i form av främst fosfor och kväve och sjön är därför övergödd. Särevid svarar för nästan 90 % av tillförseln av näringsämnen till sjön. Det pågår sedan lång tid ett samarbete mellan kommunerna runt Mjörn, Länsstyrelsen och andra organisationer i Anten-Mjörnkommittén för att rädda sjön från ytterligare övergödning. Kommittén föreslår och genomför åtgärder efter särskilt uppställda mål och program för att minska tillförseln av näringsämnen till sjön. Fosfortillförseln har minskat under 1990-talet, men ökat igen något under 2000-talet. Kvävehalterna ligger konstant på höga men stabila nivåer. (Se vidare i plandelen Förutsättningar, kapitlet Stadens trafikstruktur). (Se vidare i plandelen Förutsättningar, kapitlet Miljöskydd, hälsa och säkerhet och i dokument som publiceras av Anten-Mjörnkommittén).

FÖP staden Alingsås innebär att en utbyggnadsstruktur för staden kopplas ihop med en grönstruktur. Ett viktigt grönstråk är Särevids strandområde, där planen föreslår att åtgärder genomförs så att stranden blir tillgänglig som grönområde och grön lunga i staden. Skyddsplanteringar, våtmarker och andra åtgärder för att minska läckaget av näringsämnen bör vidtas utefter strandområdena i samband med att strandområdena iordningställs och görs tillgängliga.

Sammanfattningsvis görs bedömningen att planens förslag till utbyggnad inte kommer att medföra ökad belastning av närsalter till sjön Mjörn. Det troliga är att den mesta näringstillförseln till Särevid sker från jord- och skogsbruksområdena i avrinningsområdet ovanför staden, och att de åtgärder som kan vidtas inom staden i Särevids närhet snarare kan förbättra än försämrastillståndet i Mjörn vad beträffar övergödning.

## Levande sjöar och vattendrag

### *Lokala miljömål*

21. Vattenförsörjningsplan och uppdaterade vattenskyddsområden med skyddsbestämmelser enligt EU:s vattendirektiv ska finnas för Alingsås ytvattentäkt Färgen.
22. Utsläppen av metaller i dagvatten från bebyggelseområden ska minska med minst 20%.
23. Minst 25% av dagvatten som leds till Lillån ska ha tillfredsställande rening.
25. Lekplatser och övrig livsmiljö för Mjörnöringen ska säkerställas.
26. Vattnet i sjöarna Anten, Mjörn, Färgen, Nären, Ömmern, Ören, Kvarnsjön, Gardsken, Kvarnsjön, St Kroksjön och Sävelången ska ha tjänlig badvattenkvalitet.

Kommunen har antagit en dagvattenstrategi (tillsammans med en VA-strategi) som redovidas under kapitlet Teknisk försörjning, i plandelen Förutsättningar och utgångspunkter. Målet med dagvattenstrategin är att skapa miljöanpassade och kostnadseffektiva rutiner för omhändertagande av dagvatten. Mest kostnadseffektivt är att åtgärda föroreningars källor och att vidta åtgärder vid större förändringar. Åtgärder i befintlig miljö är dyrare. Åtgärder vid källorna och i samband med nybebyggelse bör därför prioriteras. Kortfattat innebär strategin att ett lokalt omhändertagande av dagvatten ska eftersträvas och att förorenat dagvatten inte ska nå vattendragen och sjöarna i planområdet.

I FÖP staden Alingsås föreslås nya utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter. Många av dessa områden ligger i anslutning till eller med tillrinning till vattendrag och sjöar. Det föreslagna utbyggnadsområdet Tegelbruksberget ligger i direkt anslutning till Natura 2000-området Nollhagaviken. Dagvattnet från Tegelbruksområdet får inte orsaka ytterligare försämring av Nollhagavikens vattenkvalitet.

Bedömningen är att det troligen krävs särskilda åtgärder för omhändertagande av dagvatten i första hand från området Tegelbruksberget, men också från andra föreslagna utbyggnadsområden för bostäder och verksamheter som har tillrinning mot vattendragen och sjöarna för att miljömålen och målen i dagvattenstrategin ska uppfyllas.

Dricksvatten för Alingsås stad kommer från ytvattentäkten Färgen. Nuvarande vattenskyddsområde berör planområdet till en mindre del. Arbete med att ta fram ett nytt vattenskyddsområde med särskilda föreskrifter pågår. Det saknas dock idag underlag för en bedömning om hur ett sådant utökat område med nya föreskrifter skulle påverka förslagen i översiktsplanen.

## Levande skogar

### *Lokala miljömål*

30. Rekreatiomsområdet Hjortmarka ska säkerställas för det rörliga tätortsnära friluftslivet.

Inom planområdet finns stora sammanhängande skogsområden i bebyggelsens närhet, och flera områden är utpekade i planen som viktiga områden för invånarnas rekreation. (Se vidare i plandelen Förutsättningar, avsnittet Stadens grönsstruktur). För området Hjortmarka pågår arbete med att bilda ett kommunalt naturreservat.

Två bebyggelseområden bedöms göra visst intrång i lövskogar, utpekade som värdefulla enligt länsstyrelsens Lövskogsinventering (se plandelen Förutsättningar och utgångspunkter), och som delvis utgörs av ädellöv: norra och västra delen av Tegelbruksberget samt längs järnvägen i Stadsskogen. I Stadsskogens norra del pågår detaljplanering och exploatering i skogsområden som utpekats i länsstyrelsens inventering.

I följande föreslagna bebyggelseområden kan utpekade lövskogsområden beröras om inte hänsyn tas vid planering och exploatering: i Sävelunds industriområde, i Tokebacka söder om Bälinge avfallsanläggning, i sydvästra Ängabo, i Kungegården mellan Kvarnbacken och Enehagen, i norra Tomtered, i Rosendal mot Gerdskan och mot Vardsjöarna, samt i Lövekulle med Skår och Mjörnstranden.

Miljömålet Levande skogar bedöms väl uppfyllas genom planens förslag då samtidigt som delar av skogsområden föreslås bebyggas samtidigt som stora delar av värdefulla skogsområden föreslås bevaras.

## Ett rikt odlingslandskap

Det nationella miljö kvalitetsmålet innebär att odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks. De lokala miljömålen syftar främst till att främja den ekologiskt brukade marken.

I planen föreslås att odlings- och naturlandskap runt Olstorp bevaras som värdefull odlingsmiljö bland annat på grund av de höga landskapliga värdena. Samtidigt föreslås i planen att värdefull jordbruks och betesmark i Bolltorp och Bälinge tas i anspråk för bebyggelse. Därigenom förändras också kulturmiljön kring Bolltorps gård så att gården mister sitt kulturhistoriska sammanhang. Kulturlandskapet i Bälinge förloras med ett genomförande av planförslaget. Gården Tokebacka i Bälinge som används för utbildning och som ger arbetstillfällen till utvecklingsstörda kommer att försvinna och verksamheten flyttas. Miljö kvalitetsmålet Ett rikt odlingslandskap kommer således delvis att stå i konflikt med intentionerna i FÖP staden Alingsås och kommer endast delvis att uppfyllas.



## Myllrande våtmarker

Det nationella miljö kvalitetsmålet handlar om att våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bibehållas för framtiden. De lokala miljömålen rör inte några objekt i FÖP staden Alingsås. I planen föreslås att lokalt omhändertagande av dagvatten eftersträvas och att nya våtmarksområden för detta ändamål bland annat kan tillkomma utefter Sävåns stränder. Vidare föreslås att Mjörns låglänta strandområden lämnas orörda.

Miljömålet bedöms inte motverkas genom förslagen i planen.

## God bebyggd miljö

Det nationella miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö innefattar bland annat delmålen om planering för en samhällsstruktur som främjar miljöanpassade och resurssnåla transporter, planering för kulturhistoriska och estetiska värden och skydd för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse, effektivare energianvändning i bostäder och nyttjande av förnyelsebar energi, strategier för hur grön- och vattenområden i tätorter och tätortsnära områden ska bevaras samt minskat trafikbuller och mindre radon, fukt och mögel inomhus.

### *Lokala miljömål*

- 38. Boende i tätorterna ska ha maximalt ca 500 m promenadavstånd mellan bostad och sammanhängande grönområde.
- 42. Föreslå två nya byggnadsminnen för bevarande av kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Alingsås stad.

Förslagen i FÖP staden Alingsås grundas i stor utsträckning på målet om en långsiktigt hållbar utveckling. (Se redovisning ovan om planens miljökonsekvenser och överensstämmelser med andra miljömål). Genom att den föreslagna utbyggnadsstrukturen huvudsakligen är uppbyggd kring kollektivtrafikstråk och där ett fullt utbyggt gång- och cykelvägnät ska komplettera kollektivtrafiken, kan också det nationella målet om säkra och miljövänliga transporter sägas ha fått sitt uttryck i översiktsplanen.

Planen styr inte i detalj hur de enskilda bostadsområdena ska utformas, men uttrycker en inriktning som stöd för efterföljande detaljplanering. I planen föreslås att äldre bostadsområden ska kompletteras för att få ett allsidigare utbud av bostäder och verksamheter, och för att t.ex ett ökat kvarboende ska underlättas. Nya områden ska enligt planens inriktning ges ett blandat utbud av bostäder med inslag av verksamheter och handel som inte är störande för omgivningen. (Se strategin om Blandstaden).

Kommunens satsning på att utveckla och genom olika åtgärder säkra en sammanhängande grönstruktur med tätortsnära natur, parker, strövstigar, lek- och rekreationsområden etc redovisas i planen dels

som förutsättningar och utgångspunkter, dels i det konkreta planförslaget. Stora delar av strandområdet kring Mjörn och ett grönt stråk runt Gerdskan ingår i den sammanhängande grönstrukturen. Ett naturreservat planeras i Hjortmarka, och detta ska genom olika åtgärder bindas samman med övriga gröna stråk och områden och göras tillgängligt som ett stort närströvsområde med en så kallad grön kil in i stadens centrum.

Stadskärnan är av riksintresse för kulturminnesvärden, och särskilda planeringsåtgärder har genomförts för att säkra kulturmiljön där. I övriga staden finns värdefulla miljöer där särskild hänsyn ska tas vid detaljplanering och bygglovgranskning. För Nollhaga planeras kulturreservat eller andra skydd som kan säkra områdets värden för stadens invånare.

Det kommunala miljömålet om att boende i tätorten ska ha högst 500 m från sin bostad till ett sammanhängande grönområde uppfylls väl med planens förslag.

Idag finns många bullerstörda bostäder särskilt i närheten till väg E20 och till Stambanan. Bedömningen är att om planen genomförs och vägen byggs om kommer antalet bullerstörda utefter vägen att minska.

En modell för trafikanalys ligger till grund för och redovisas i Förslag till Trafiktaktik (bilaga 1) har tagits fram i samband med arbetet med FÖP staden Alingsås. I Trafiktaktiken visas att det sammanlagda trafikarbetet i stadens olika delar kan komma att öka kraftigt om planen genomförs fullt ut och om inte kraftfulla åtgärder genomförs som motverkar ökningen av biltrafiken på vägnätet. Konsekvenserna av de resultat som redovisas i Trafiktaktiken har utvecklats i tidigare avsnitt i denna konsekvensbeskrivning.

Den sammanfattande bedömningen är dock med det underlag som finns tillgängligt idag att miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö till övervägande del kommer att uppfyllas genom de förslag som ställs i planen.

## Ett rikt växt- och djurliv

Kommunen avser att ta fram lokala miljömål för det nationella målet. Bedömningen utifrån idag kända förutsättningar är dock att det nationella miljömålet kan uppfyllas, om planen med den föreslagna sammanhängande grönstrukturen genomförs.

## Sociala konsekvenser

### Allmänt

Kommunfullmäktige har antagit ett antal mål som rör den sociala miljön i kommunen, bland annat Alingsås Folkhälsoplan (2006). I denna finns mål som rör barn- och ungdomars, vuxnas och äldres villkor med flera mål som syftar till förbättrad folkhälsa i kommunen. Dessutom finns Skolplan, Förskoleplan med flera planer och program i vilka kommunens målsättningar för sociala värden redovisas. Många av dessa har en koppling till översiktsplanen i de fall de direkt eller indirekt rör den fysiska miljön. Konsekvensbeskrivning av FÖP staden Alingsås är dock avgränsad till att enbart redovisas kopplingen mellan FÖPen och folkhälsoplanen.

### Folkhälsoplanen

#### *Innehåll och målområden*

Alingsås Folkhälsoplan ska vara vägledande för folkhälsoarbetet i kommunen. Den är en tvärssektoriell handlingsplan som kan ses som en överenskommelse i kommunen om de mest angelägna områdena att förbättra under de närmsta åren.

Folkhälsoplanen ska bidra till att uppnå kommunens vision 2010 att Alingsås är ett attraktivt, trivsamt och tryggt alternativ i regionen att bo i.

De mål och indikatorer som finns med i folkhälsoplanen ska följas upp årligen. De ansvariga nämnderna tar tillsammans med kommunstyrelsen fram underlaget för uppföljningen.

I Alingsås Folkhälsoplan anges fyra målområden:

- Främja trygga och goda uppväxtvillkor för barn och ungdomar.
- Främja vuxnas hälsa genom att skapa jämlika villkor mellan befolkningsgrupper och mellan kvinnor och män.
- Hälsosamt åldrande där förutsättningar ges för goda levnadsvanor.
- Främja sunda och säkra miljöer för hela befolkningen.

#### *Vuxna och äldre*

Under inriktningsmålet att Främja vuxnas hälsa genom att skapa jämlika villkor mellan befolkningsgrupper och mellan kvinnor och män, finns målområden för psykisk hälsa och fysisk aktivitet formulerade i folkhälsoplanen. För äldre finns inriktningsmålet Hälsosamt åldrande där förutsättningar ges för goda levnadsvanor. I översiktsplanen ska framgå om de förslag som ställs är hållbara ur ett jämställdhetspers-

spektiv. Den fysiska miljön kan missgynna kvinnors möjligheter till utveckling och delaktighet; exempelvis kan en starkt utglesad samhällsstruktur med dåligt underlag för service och kollektivtrafik innebära isolering för kvinnor och för sådana grupper som inte har möjlighet till fri rörlighet.

Förslagen i FÖP staden Alingsås innebär att småstadens kvaliteter med närhet mellan människor och till de gemensamma nyttigheterna förstärks. Även förutsättningar för utveckling av fler mötesplatser i bostadsområden och i staden gynnas. Ett väl utbyggt centrum i Alingsås på gång- och cykelavstånd för många, samt utbud av service i alla stadsdelar, ger närhet till butiker, service, fritidsaktiviteter och nöjen.

Planens förslag ger förutsättningar för en befolkningsökning som stärker serviceunderlaget och förbättrar förutsättningarna för goda kollektivtrafikförbindelser och en varierad arbetsmarknad.

#### *Fysisk miljö*

Folkhälsoplanens inriktningsmål för den fysiska miljön är att sunda och säkra miljöer för hela befolkningen ska främjas. Det innebär bland annat trygga och säkra boendemiljöer, miljöer där spontana möten mellan människor uppmuntras samt miljöer där parker och gångvägar är både väl integrerade i bebyggelsen och väl upplysta så att brott och överfall försvåras.

Sunda och säkra miljöer innebär också t ex en säker trafikmiljö och boendemiljöer med olika bostadstyper och upplåtelseformer utformade så att segregation motverkas och integration främjas. Många av de mål som finns under miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö kan också inrymmas i begreppet ”trygghet och säkerhet i boende och närmiljö” som formulerats i folkhälsoplanen.

## Ekonomiska konsekvenser

### Allmänt

För att en fullständig och väl avvägd bild av planens konsekvenser ska kunna presenteras bör också de ekonomiska konsekvenserna av planens förslag redovisas.

I denna konsekvensbeskrivning pekas på vilka delar av planens genomförande som kräver särskilt stora ekonomiska insatser och stort kommunalt engagemang. Däremot har inte gjorts någon kostnads-intäktsanalys eller annan beräkning av vilka kostnader som genomförandet av planens olika förslag kommer att medföra. Detta kommer att ske i arbetet med kommunens budget på lång och kort sikt och på andra sätt som är brukligt inom kommunen i samband med genomförande av stora kommunala långsiktiga projekt. Ett genomförande av intentionerna i FÖP staden Alingsås bör medföra ökad inflyttning av invånare i blandade åldersgrupper och kategorier, vilket i längden totalt sett kan ge ett tillskott till kommunens intäkter, dvs att satsningarna på sikt kommer att bli lönsamma och komma kommunen och Alingsås invånare tillgodo.

### Infrastrukturen

Stora samhällseliga kostnader kommer att krävas då satsningarna på förbättrad infrastruktur ska genomföras. De förändringar som medför störst kostnader kan hänföras till ombyggnaden av väg E20 genom staden och övriga om- och nybyggnader i vägnätet som behöver utföras i anslutning till detta projekt. Utbyggnad av Norra länken och av Västra Stambanan till ytterligare dubbelspår och förbättrad kapacitet på stationsområdet är andra infrastrukturprojekt som har stor betydelse för att intentionerna i FÖP staden Alingsås ska kunna förverkligas. Vägverket och Banverket är huvudansvariga för att de planerade satsningarna blir genomförda, samtidigt som kommunen kommer att behöva bidra för att önskade kvaliteter särskilt viktiga för staden i ett långsiktigt perspektiv ska uppnås.

Planering och tillkomst av övrigt vägnät; dels det befintliga inom staden, dels nytt mellan och inom de föreslagna utbyggnadsområdena kommer också att kräva ett stort ekonomiskt engagemang och deltagande från kommunen. Rosendal är sannolikt det största bebyggelseområde som kräver mest infrastrukturinvesteringar efter Stadsskogen.

I bilaga 1 till planen, Förslag till Trafiktaktik läggs ett antal förslag till åtgärder för att förbättra situationen för gång- och cykeltrafikanter och för att öka antalet kollektivtrafikresenärer. Förslagen omfattar allt från utbyggnad av gång- och cykelnätet och utveckling av knutpunkterna för kollektivtrafik med fler parkeringsplatser och bättre service, till åtgärder som ska förändra attityden till kollektivtrafik så att andelen som väljer att åka kollektivt i stället för bil blir fler. Samtliga förslag krä-

ver kommunalt engagemang med ekonomiska och personella resurser för planering och för genomförande av åtgärderna.

Kommunen har prövat ett nytt sätt att genomföra ett stort utbyggnadsprojekt i exemplet Stadsskogen, där ett partnerskap mellan kommun, förvaltare och byggare/exploatörer innebär en gemensam satsning med gemensamt risktagande. Utbyggnad har påbörjats och det är ännu för tidigt att utvärdera projektet, men exemplet visar på en möjlighet att genom att fördela insats och risk kunna genomföra stora projekt utan att kommunen ensam ska ansvara ekonomiskt för genomförandet.

## Bebyggelseområden

Det kommer att krävas noggrann kommunal planering och styrning såväl i rena nybyggnadsområden som i kompletteringsområden enligt förslagen i FÖP staden Alingsås. Olika former för genomförande likt partnerskapet i Stadsskogen kan komma att prövas. Ju mer kommunen lämnar över genomförandet till andra intressenter, ju större blir dock det kommunala engagemanget i planerings- genomförande- och uppföljningsskedena om kommunen även fortsättningsvis vill ha kontroll över hur intentionerna i planen förverkligas.

Kapaciteten i reningsverket och i vatten- och avloppsnätet är tillräcklig för en stor del av den föreslagna utbyggnaden. Vid det tillfälle då området Rosendal ska byggas ut till större omfattning, krävs om- och nybyggnadsinvesteringar i nätet som är för klen dimensionerat för den utbyggnad som föreslås i FÖP staden Alingsås.

## Service

Genom att planeringen utgår från befolkningstillväxt och nya utbyggnadsområden för bostäder, krävs också att kommunen i god tid planerar för nya skol- och förskoleenheter och annan allmän bostadsnära service som krävs för att intentionerna och målen om blandstad och närhet mellan bostad och service ska uppnås.





LÄNSSTYRELSEN  
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten  
Carolín Folkesson  
031-60 52 84  
carolin.folkesson@o.lst.se

GRANSKNINGS-  
YTTRANDE  
2007-11-17

Kommunstyrelsen  
Alingsås kommun  
441 81 Alingsås

|                |                         |
|----------------|-------------------------|
| Diarienummer   | Sida                    |
| 401-63205-2007 | 1(4)                    |
| Dossienummer   |                         |
| F 70           | Alingsås kommunstyrelse |
|                | 2007 -11- 21            |
| Önr            |                         |

## **Fördjupning av kommunens översiktsplan för staden Alingsås, Alingsås kommun, Västra Götalands län**

Utställningshandlingar daterade den 18 juni 2007

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 4 kap 9 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet är en del av översiktsplanen och skall därför fogas till planen då den antagits.

### **Sammanfattning**

Allmänt vill Länsstyrelsen framhålla att översiktsplanen på ett bra sätt redovisar kommunens vilja angående utveckling av staden Alingsås.

Länsstyrelsen kan inte utesluta att riksintressen för naturvård eller Natura 2000-område kan komma att påtagligt skadas vid utbyggnad av Tegelbruket eller vid utbyggnad av fritidsanläggningar vid Mjörnstranden. Länsstyrelsen kan inte heller utesluta att riksintresse för kommunikationer kan komma att påtagligt skadas, då utbyggnadsområden för verksamheter kan komma att försvåra genomförandet av ny E20 mot Vårgårda.

Trafikeringen av Västra Stambanan kommer sannolikt att öka mer än man hittills kunnat förutse. Detta innebär att järnvägen kan behöva byggas ut med fler spår utmed nuvarande bana genom Alingsås. Det är angeläget att järnvägens utveckling inte försvåras av tillkommande verksamheter längs spåren.

Gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB har iakttagits och Länsstyrelsen bedömer att de inte kommer att överträdas till följd av planen.

Länsstyrelsen bedömer att frågor som berör mark- och vattenområden som angår angränsande kommuner kan samordnas på ett lämpligt sätt.

Länsstyrelsen bedömer att bebyggelse enligt planen inte blir olämplig med hänsyn till boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

## Riksintressen

### *Naturvård*

Kommunen föreslår utbyggnadsområden som påverkar riksintresscområde för naturvård vid Mjörn och Natura 2000-område:

- Utbyggnadsområden för blandstaden (R1) vid Tegelbruket och Skår.
- Fritidsanläggningar som kräver särskilda hänsyn (R6), Lövekulle camping och småbåtshamn vid Mjörnstranden.

Länsstyrelsen kan utifrån översiktsplanen inte utesluta att riksintresset för naturvård eller Natura 2000-området påtagligt skadas vid utbyggnad av Tegelbruket eller fritidsanläggningar vid Mjörnstranden, varför en detaljplan kan komma att prövas enligt 12 kap 1§ PBL eller kräva tillstånd enligt 7 kap 28 A miljöbalken. I samband med upprättande av en detaljplan för småbåtshamn vid Mjörnstranden ska kommunen samråda med Länsstyrelsen enligt 6 kap miljöbalken inför ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

Utbyggnadsområdet vid Skår bedöms inte påtagligt skada riksintressets värden.

### *Kommunikationer*

Utbyggnadsområden för verksamheter (R3 och R4) mellan E20 och järnvägen i nordöstra delen av planområdet berörs av alternativa vägkorridorer för ny E20 mellan Alingsås och Vårgårda – inte enbart den korridor som planen visar. Vägutredning pågår för närvarande och val av vägkorridor har ännu inte beslutats. Den korridor som väljs kommer att hävdas som riksintresse. Det kan därför inte uteslutas att planens förslag kan försvåra genomförandet av ny E20. En kommande detaljplan som står i konflikt mot beslutad vägkorridor kan därför komma att prövas enligt 12 kap 1§ PBL.

Trafikeringen av Västra Stambanan kommer sannolikt att öka mer än man hittills kunnat förutse. Detta innebär att järnvägen kan behöva byggas ut med fler spår utmed nuvarande bana genom Alingsås. Det är angeläget att järnvägens utveckling inte försvåras av tillkommande verksamheter längs spåren. Där pågående markanvändning inte står i konflikt med en utbyggnad av ytterligare spår, bör markanvändningen inte förändras på sådant sätt att järnvägens utveckling försvåras. Föreslagna utbyggnadsområden för verksamheter (R3 och R4) i nordöstra delen av planområdet bör därför utformas så att järnvägen ges utrymme för ytterligare spår.

### *Miljökvalitetsnormer*

Gällande miljökvalitetsnormer enligt 5 kap MB har iakttagits och Länsstyrelsen bedömer att de inte kommer att överträdas till följd av planen.

### **Mellankommunala frågor**

Länsstyrelsen bedömer att den i planen föreslagna mark- och vattenanvändning som även berör andra kommuner kan samordnas på lämpligt sätt.

### **Hälsa och säkerhet**

Länsstyrelsen bedömer att bebyggelse enligt planen inte blir olämplig med hänsyn till boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser. Rekommendationen för områden med risk för skred är dock otillräcklig då den inte anger hur frågor om geotekniska förhållanden ska lösas i kommande detaljplaner. Detaljerad geoteknisk undersökning enligt Skredkommissionens anvisningar kan behöva utföras i samband med upprättande av detaljplaner inom framtida exploateringsområden.

Länsstyrelsen förutsätter att avsteg från riktvärden för buller sker restriktivt och att man vid avsteg alltid strävar efter en så god ljudmiljö som möjligt.

### **Allmänt**

De synpunkter som Länsstyrelsen tidigare framfört i ett samrådsyttrande daterat den 14 november 2006 har i stort beaktats och tillgodosetts.

### *Allmänna intressen*

Inom planområdet gäller strandskydd vid vatten. Strandskyddets syften är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv inom hela det strandskyddade området, inte enbart stränderna. Viss exploatering föreslås inom strandskyddat område. I samband med senare detaljplanering kan kommunen ansöka om upphävande av strandskydd inom kvartersmark och för viss anordning i vatten. Länsstyrelsen bedömer för närvarande att sådant upphävande inte kommer att medges för flera av de aktuella områdena, eftersom merparten av de motiv som anges i planen för att ta strandskyddade områden i anspråk, inte i sig utgör särskilda skäl enligt Naturvårdsverkets Allmänna Råd. Särskilt tveksamma är utbyggnadsområdena (R1) vid Gerdsken och Tegelbruket.

Rekommendationen F1, Naturreservat bör ange att kommunen får medge avsteg från föreskrifterna för Kvarnsjöns naturreservat eftersom det är ett kommunalt reservat.

### *Konsekvenser av planens genomförande*

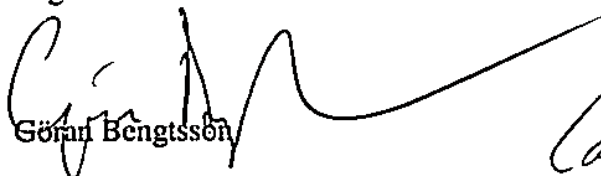
I planens konsekvensbeskrivning bör det framgå om förslaget medför några konsekvenser för lövskogar (särskilt ädellövskogar), naturliga betesmarker och slätterängar. Dessa landskapstyper hyser många hotade arter och bör så långt möjligt skyddas från exploatering.

### Beredning, deltagande

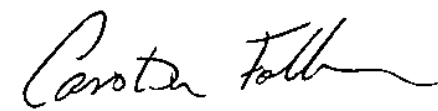
Andra statliga sektorsmyndigheter, som i samrådsskedet framfört synpunkter, har efter bearbetning av planförslaget beretts tillfälle till förnyade ställningstaganden. Nu inkomna yttranden från sådana myndigheter översänds för kännedom till kommunen tillsammans med detta granskningsyttrande.

Detta granskningsyttrande har beslutats av länsöverdirektör Göran Bengtsson efter föredragning av Carolin Folkesson. I den slutliga handläggningen har även Sten Hedelin, samhällsbyggnadsenheten, Patrik Jansson, enheten för skydd och säkerhet, Mats Herklint, kulturmiljöenheten, Annika Lundahl, miljöskyddsenheten, Ulrika Dahl, naturvårdsenheten och Dan Hellman, vattenvårdsenheten deltagit.

Granskningsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 12 kap PBL i ett senare planeringsskede.



Göran Bengtsson



Carolin Folkesson

### Yttranden för kännedom från:

Banverket daterat 2007-09-27

Statens Geotekniska Institut (SGI) daterat 2007-08-16

Vattenfall daterat 2007-07-27

Vägverket daterat 2007-08-20.

### Kopia till:

Banverket Expertstöd Samhälle

Boverket

Jernhusen AB, Region Väst

Lantmäterimyndigheten

Luftfartsstyrelsen

Skogsstyrelsen, Västra Götaland

Statens Geotekniska Institut

Vattenfall Eldistribution AB

Vägverket Region Väst, lokalkontoret i Göteborg

Kommunstyrelsen i:

Lerums kommun

Ale kommun

Trollhättans kommun

Essunga kommun

Vårgårda kommun

Bollebygds kommun

Länsstyrelsen/

Enheten för skydd och säkerhet

Kulturmiljöenheten

Miljöskyddsenheten

Naturvårdsenheten

Vattenvårdsenheten

Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditionslista



## Alfabetiskt register

|                                                 |    |                                                 |    |
|-------------------------------------------------|----|-------------------------------------------------|----|
| Alingsås stadskärna (Kulturmiljövård)           | 58 | N – Natura 2000- områden                        | 47 |
| Alternativ A. Rosendal                          | 76 | Natura 2000, 4 kap 8 § MB (7 kap 27 § MB)       | 57 |
| Alternativa utbyggnadsstrukturer                | 76 | Natura 2000 m m                                 | 74 |
| Alternativ B, Stadsskogen                       | 76 | Naturvård och kulturmiljövård 3 kap 6 § MB      | 58 |
| Alternativ C, komplettering av bef. stadsdelar  | 76 | Nollalternativ                                  | 75 |
| Anten – Mjörn (naturvård NRO 14138)             | 58 | Norra länken                                    | 70 |
| Avgränsning                                     | 62 | O – Områden med antagna områdesbest.            | 47 |
| Bakgrund                                        | 76 | Områdesbestämmelser                             | 47 |
| Bebyggelse inom strandskyddsområde...           | 72 | Planens idé – tre strategier – en struktur      | 7  |
| Bebyggelseområden                               | 25 | Planförslagets konsekvenser – trafikstruktur    | 65 |
| Bebyggelseområden                               | 88 | Planförslag och konsekvenser                    | 2  |
| Begränsad klimatpåverkan                        | 78 | R1 – Utbyggnadsområde för blandstaden           | 50 |
| Blandstaden                                     | 64 | R 2 – Utbyggnadsområde för verks. med...        | 51 |
| Blandstaden                                     | 71 | R 3 – Utbyggnadsområde för verks. utan...       | 51 |
| Bostadsbebyggelse i bullerstörda lägen          | 67 | R 4 – Omvandling/utveckling av bef. verks.      | 51 |
| Byggnadsminnen (2 kap KML)                      | 50 | R 5 – Fritidsanl. som kräver särskild hänsyn    | 51 |
| Cykelstaden                                     | 63 | R 6 – Skydd av natur-, kultur- och rekreation.  | 52 |
| D – Område med detaljplan...                    | 46 | R 7 – Nollhaga                                  | 52 |
| Den sammanhängande staden                       | 63 | R 8 – Saxebäcken                                | 52 |
| Detaljplan                                      | 46 | R 9 – Stadskärnan                               | 53 |
| Effekter och konsekvenser                       | 77 | R 10 – Områden m. risk för miljöstörn.          | 53 |
| Ett rikt odlingslandskap                        | 82 | R 11 – Reservat för utbyggn. av väg och järnväg | 55 |
| Ett rikt växt- och djurliv                      | 84 | R 12 – Område för begravningsplats              | 56 |
| Europaväg E20 genom Alingsås                    | 68 | R 13 – Skydd av kulturhist. värdefulla byggn.   | 56 |
| F 1 – Naturreservat (7 kap 4-8 §§ MB)           | 47 | R 14 – Olstorp                                  | 56 |
| F 2 – Planerat naturreservat (7 kap 4-8 §§ MB)  | 48 | R 15 – Övriga områden, huvudsakl. skogsbruk     | 56 |
| F 3 – Strandskyddsomr. (7 kap 13 – 18 §§ MB)    | 48 | Regler enligt annan lagstiftning                | 50 |
| F4 – Forn- och kulturlämningar (2 kap KML)      | 49 | Regler enligt kulturminneslagen KML             | 49 |
| F 5 – Vägar med utökat byggnadsfritt avstånd... | 50 | Regler enligt miljöbalken MB                    | 47 |
| Folkhälsoplanen                                 | 85 | Regler enligt plan- och bygglagen PBL           | 45 |
| Fornlämn. och störande verksa. i Bälinge        | 73 | Rekommendationer för markanvändningen           | 50 |
| Frisk luft                                      | 79 | Rosendalsgatan/Södra länken                     | 70 |
| FV – Skyddsområde runt vattentäkt               | 49 | Sammanfattande bedömning                        | 77 |
| Fysisk miljö                                    | 86 | Sammanf. om konsekvens. av de tre strategierna  | 64 |
| God bebyggd miljö                               | 83 | Service                                         | 88 |
| Huvudalternativ: tre strategier (MKB)           | 63 | Skjutbana vid Kvarnsjöns naturreservat          | 74 |
| Infrastrukturen                                 | 87 | Stadens bebyggelseområden                       | 17 |
| Ingen övergödning                               | 80 | Stadens gator och vägar                         | 20 |
| Inledning                                       | 7  | Stadens gestaltning                             | 16 |
| Innehåll och målområden                         | 85 | Stadens gång- och cykeltrafik                   | 22 |
| Kommunikationsanläggningar 3 kap 8 § MB         | 60 | Stadens kollektivtrafik                         | 22 |
| Kyrka, begravningsplats, (4 kap KML)            | 49 | Stadens kulturmiljöer                           | 18 |
| Levande sjöar och vattendrag                    | 81 | Stadens rekreationsområden                      | 19 |
| Levande skogar                                  | 82 | Stadens service                                 | 17 |
| Miljömålen                                      | 78 | Stadens tekniska system                         | 24 |
| Myllrande våtmarker                             | 83 | Stadens övergripande struktur och innehåll      | 15 |
|                                                 |    | Stadsdelen Kristineholm – Bälinge               | 36 |

|                                             |    |
|---------------------------------------------|----|
| Stadsdelen Nolby – Tomtered                 | 40 |
| Stadsdelen Noltorp – Kvarnbacken            | 42 |
| Stadsdelen Stockslycke – Ängabo             | 34 |
| Stadsdelen Sörhaga – Lövekulle              | 28 |
| Stadsdelen Tuvebo – Rosendal                | 32 |
| Stadsdelen Östlyckan – Sävelund             | 38 |
| Stadsdelen Kullingsberg– Stadsskogen        | 30 |
| Stadskärnan forts.                          | 26 |
| Stadskärnan med närområde                   | 25 |
| Västra Stambanan                            | 60 |
| Trafik                                      | 36 |
| Trafikutveckling och utförda trafikanalyser | 65 |
| Varför en blandstad?                        | 12 |
| Varför en cykelstad?                        | 8  |
| Varför en sammanhängande stad?              | 10 |
| Vuxna och äldre                             | 85 |
| Väg E20 Göteborg-Stockholm                  | 60 |
| Västra Stambanan                            | 69 |



## Rubrikregister

|                                                       |    |                                                      |    |
|-------------------------------------------------------|----|------------------------------------------------------|----|
| Alternativa utbyggnadsstrukturer                      | 76 | Levande sjöar och vattendrag                         | 81 |
| <i>Alternativ A, Rosendal</i>                         | 76 | <i>Lokala miljömål</i>                               | 81 |
| <i>Alternativ B, Stadsskogen</i>                      | 76 | Levande skogar                                       | 82 |
| <i>Alternativ C, komplettering av bef. stadsdelar</i> | 76 | <i>Lokala miljömål</i>                               | 82 |
| <i>Bakgrund</i>                                       | 76 | Miljömålen                                           | 78 |
| <i>Effekter och konsekvenser</i>                      | 77 | Myllrande våtmarker                                  | 83 |
| Avgränsning                                           | 62 | Natura 2000, 4 kap 8 § MB (7 kap 27 § MB)            | 57 |
| Bebyggelse inom strandskyddsområde                    | 72 | Natura 2000 m m                                      | 74 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>            | 72 | <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>           | 74 |
| Bebyggelseområden                                     | 88 | Naturvård och kulturmiljövård 3 kap 6 § MB           | 58 |
| Begränsad klimatpåverkan                              | 78 | <i>Alingsås stadskärna (Kulturmiljövård)</i>         | 58 |
| <i>Lokala miljömål</i>                                | 78 | <i>Anten – Mjörn (naturvård NRO 14138)</i>           | 58 |
| Blandstaden                                           | 71 | Nollalternativ                                       | 75 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>            | 71 | Norra länken                                         | 70 |
| Bostadsbebyggelse i bullerstörda lägen                | 67 | <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>           | 70 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>            | 67 | Områdesbestämmelser                                  | 46 |
| Detaljplan                                            | 46 | <i>O – Områden med antagna omr.best.</i>             | 46 |
| <i>D – Område med detaljplan...</i>                   | 46 | Planens idé – tre strategier – en struktur           | 7  |
| Ett rikt odlingslandskap                              | 82 | Planförslagets konsekvenser för stadens trafik.      | 65 |
| Ett rikt växt- och djurliv                            | 84 | <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>           | 66 |
| Europaväg E20 genom Alingsås                          | 68 | <i>Trafikutveckling och utförda trafikanalyser</i>   | 65 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>            | 68 | Planförslag och konsekvenser                         | 2  |
| Folkhälsoplanen                                       | 85 | Regler enligt annan lagstiftning                     | 50 |
| <i>Fysisk miljö</i>                                   | 86 | <i>F 5 – Vägar med utökat byggnadsfritt avstånd</i>  | 50 |
| <i>Innehåll och målområden</i>                        | 85 | <i>Övriga bestämmelser</i>                           | 50 |
| <i>Vuxna och äldre</i>                                | 85 | Regler enligt kulturminneslagen KML                  | 49 |
| Fornlämningsmiljö och störande verks. i Bältinge      | 73 | <i>Byggnadsminnen (2 kap KML)</i>                    | 49 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>            | 73 | <i>F4 – Forn- och kulturlämningar (4 kap KML)</i>    | 49 |
| Frisk luft                                            | 79 | Regler enligt miljöbalken MB                         | 47 |
| <i>Lokala miljömål</i>                                | 79 | <i>F 1 – Naturreservat (7 kap 4-8 §§ MB)</i>         | 47 |
| Förutsättningar och utgångspunkter                    | 2  | <i>F 2 – Planerat naturres. (7 kap 4-8 §§ MB)</i>    | 47 |
| God bebyggd miljö                                     | 83 | <i>F 3 – Strandskydds. (7 kap 13 – 18 §§ MB)</i>     | 48 |
| <i>Lokala miljömål</i>                                | 83 | <i>FV – Skyddsområde runt vattentäkt</i>             | 49 |
| Huvudalternativ: tre strategier (MKB)                 | 63 | <i>N – Natura 2000- områden</i>                      | 47 |
| <i>Blandstaden</i>                                    | 64 | Regler enligt plan- och bygglagen PBL                | 45 |
| <i>Cykelstaden</i>                                    | 63 | Rekommendationer för markanvändningen                | 50 |
| <i>Den sammanhängande staden</i>                      | 63 | <i>R1 – Utbyggnadsområde för blandstaden</i>         | 50 |
| <i>Sammanfattande om konsek. av de tre...</i>         | 64 | <i>R 2 – Utbyggnadsområde för verks. med...</i>      | 51 |
| Infrastrukturen                                       | 87 | <i>R 3 – Utbyggnadsområde för verks. utan...</i>     | 51 |
| Ingen övergödning                                     | 80 | <i>R 4 – Omvandling / utveckling av bef. verks.</i>  | 51 |
| <i>Lokala miljömål</i>                                | 80 | <i>R 5 – Fritidsanl.som kräver särskild hänsyn</i>   | 51 |
| Inledning                                             | 7  | <i>R 6 – Skydd av natur-, kultur- och rekreation</i> | 52 |
| Kommunikationsanläggningar 3 kap 8 § MB               | 60 | <i>R 7 – Nollhaga</i>                                | 52 |
| <i>Västra Stambanan</i>                               | 60 | <i>R 8 – Saxebäcken</i>                              | 52 |
| <i>Väg E20 Göteborg-Stockholm</i>                     | 60 | <i>R 9 – Stadskärnan</i>                             | 53 |
|                                                       |    | <i>R 10 – Områden m. risk för miljöstörn.</i>        | 53 |
|                                                       |    | <i>R 11 – Reservat för utb. av väg och järnväg</i>   | 55 |

|                                                      |    |                                            |    |
|------------------------------------------------------|----|--------------------------------------------|----|
| <i>R 12 – Område för bef. och utb. av begrplts.</i>  | 56 | <i>Trafikstruktur</i>                      | 38 |
| <i>R 13 – Skydd av kulturhist, värdefulla byggn.</i> | 56 | Stadsdelen Kullingsberg– Stadsskogen       | 30 |
| <i>R 14 – Olstorp</i>                                | 56 | <i>Nya bebyggelseområden</i>               | 30 |
| <i>R 15 – Övriga områden, huvudsakl. skogsbruk</i>   | 56 | <i>Rekreativsmiljö</i>                     | 30 |
| Rosendalsgatan/Södra länken                          | 70 | <i>Trafikstruktur</i>                      | 30 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>           | 71 | Stadskärnan forts.                         | 26 |
| Sammanfattande bedömning                             | 77 | <i>Rekreativsmiljö</i>                     | 26 |
| Service                                              | 88 | <i>Trafikstruktur</i>                      | 26 |
| Skjutbana vid Kvarnsjöns naturreservat               | 74 | Stadskärnan med närområde                  | 25 |
| <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i>           | 74 | <i>Bebyggelseområden</i>                   | 25 |
| Stadens bebyggelseområden                            | 17 | Varför en blandstad?                       | 12 |
| Stadens gator och vägar                              | 20 | Varför en cykelstad?                       | 8  |
| Stadens gestaltning                                  | 16 | Varför en sammanhängande stad?             | 10 |
| Stadens gång- och cykeltrafik                        | 22 | Västra Stambanan                           | 69 |
| Stadens kollektivtrafik                              | 22 | <i>Effekter, konsekvenser och åtgärder</i> | 69 |
| Stadens kulturmiljöer                                | 18 |                                            |    |
| Stadens rekreativsområden                            | 19 |                                            |    |
| Stadens service                                      | 17 |                                            |    |
| Stadens tekniska system                              | 24 |                                            |    |
| Stadens övergripande struktur och innehåll           | 15 |                                            |    |
| Stadsdelen Kristineholm – Bälinge                    | 36 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 36 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljö</i>                               | 36 |                                            |    |
| <i>Trafik</i>                                        | 36 |                                            |    |
| Stadsdelen Nolby – Tomtered                          | 40 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 40 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljö</i>                               | 40 |                                            |    |
| <i>Trafikstruktur</i>                                | 40 |                                            |    |
| Stadsdelen Noltorp – Kvarnbacken                     | 42 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 42 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljöer</i>                             | 42 |                                            |    |
| <i>Trafikstruktur</i>                                | 42 |                                            |    |
| Stadsdelen Stockslycke – Ängabo                      | 34 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 34 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljö</i>                               | 34 |                                            |    |
| <i>Trafikstruktur</i>                                | 34 |                                            |    |
| Stadsdelen Sörhaga – Lövekulle                       | 28 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 28 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljö</i>                               | 28 |                                            |    |
| <i>Trafikstruktur</i>                                | 28 |                                            |    |
| Stadsdelen Tvebo – Rosendal                          | 32 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 32 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljö</i>                               | 32 |                                            |    |
| <i>Trafikstruktur</i>                                | 32 |                                            |    |
| Stadsdelen Östlyckan – Sävelund                      | 38 |                                            |    |
| <i>Nya bebyggelseområden</i>                         | 38 |                                            |    |
| <i>Rekreativsmiljö</i>                               | 38 |                                            |    |

