



FÖP Västra Bodarna

Ändring av översiktplan för Alingsås kommun - Västra Bodarna

Antagen av kommunfullmäktige 2014-03-26

Läsanvisning

I avsnittet Översiktsplan presenteras inriktning för den framtida utvecklingen av Västra Bodarna.

I avsnittet Konsekvenser beskrivs de förväntade konsekvenserna av planen i form av en miljökonsekvensbeskrivning.

I avsnittet Förutsättningar beskrivs situationen i dagens Västra Bodarna och sådant som är planerat att ske oberoende av ändringen av översiktsplanen.

På sidan 9 finns det en karta över orten med gatunamn och funktioner för lokalisering.

Uppdragsgivare:	Samhällsbyggnadsnämnden, Alingsås kommun
Handläggare:	Hans Nerstu, samhällsbyggnadskontoret (under samrådet: AnnaKarin Fridh, samhällsbyggnadskontoret)
Projektarbetsgrupp:	Anders Löfgren, miljöskyddskontoret, Stellan Andersson och Nermina Ombasic, samhällsbyggnadskontoret, Gert-Inge Claesson, Kim Enarsson & Maria Borisson, tekniska förvaltningen, Christine Flood, barn- och ungdomsförvaltningen, Bengt-Göran Kullner, kultur- och fritidsförvaltningen
Praktikanter	Karin Darj & Sigrid Sourander, samhällsbyggnadskontoret
Konsekvensavsnitt:	Rådhuset Arkitekter AB

INNEHÅLL

INLEDNING

<i>Planens syfte</i>	5
<i>Översiktsplanering</i>	5
<i>Lagar och måldokument</i>	6
<i>Orten Västra Bodarna</i>	7

ÖVERSIKTSPLAN

<i>Målbild</i>	10
<i>Strategier</i>	13
<i>Översiktsplan</i>	16

KONSEKVENSER

<i>Allmänt</i>	27
<i>Miljökonsekvensbeskrivning</i>	27
<i>Ekonomiska och sociala konsekvenser</i>	38

FÖRUTSÄTTNINGAR

<i>Västra Bodarnas karaktär och innehåll</i>	41
<i>Grönstruktur</i>	50
<i>Trafikstruktur</i>	53
<i>Miljöskydd, hälsa och säkerhet</i>	58
<i>Tidigare planering</i>	64
<i>Referenser</i>	67

BILAGA

<i>Länsstyrelsens granskningsyttrande</i>	69
---	----

INLEDNING

Planens syfte

När man upprättar en översiktsplan för en del av en kommun ska detta enligt plan- och bygglagen heta Ändring av översiktsplan (i dagligt tal används fortfarande Fördjupning av översiktsplan eller FÖP). Syftet med nu aktuell ändring är att den ska utgöra ett underlag för kommunens fysiska planering och ge vägledning vid framtida förändringar av Västra Bodarnas mark- och vattenområden. Ambitionen med planen har varit att utforma en flexibel och långsiktig plan för utvecklingen av orten. Därför redovisas en övergripande struktur som ur tekniska, ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv ska vara långsiktigt hållbar för Västra Bodarna idag och i framtiden, närmare bestämt i 30 år eller längre. Med långsiktigt hållbar menas bland annat en ort som är robust och där det ges förutsättningar för nuvarande och framtida generationer att verka och bo utan att resurserna överkonsumeras och ortens identitet förloras.

Översiktsplanering

Enligt plan- och bygglagen ska alla kommuner ha en antagen aktuell översiktsplan som täcker hela kommunens mark- och vattenyta. Planen beskriver kommunens intentioner avseende mark- och vattenanvändningen: hur befintlig och framtida bebyggelse ska bevaras och utvecklas, hur nationella intressen ska tillgodoses och hur de gällande miljökvalitetsnormerna ska iakttas. Översiktsplanen avser också att säkerställa en hållbar utveckling. En ändring av översiktsplanen (FÖP) upprättas för en del av kommunens geografiska yta, när ett mer detaljerat underlag behövs som grund för beslut än vad den kommunomfattande översiktsplanen kan ge. En ändring av översiktsplanen utgör en del av den kommunomfattande översiktsplanen. I översiktsplanen redovisas endast allmänna intressen och vilka anspråk det innebär på mark och vatten. Den behandlar inte några avvägningar gentemot enskilda intressen. Planen utgör underlag för kommunens prövning av beslut om detaljplaner och bygglov. Den utgör också underlag för andra myndigheters tillståndsprövning. En översiktsplan med fördjupningar är rådgivande i juridisk mening, inte bindande. Planprocessen är reglerad i plan- och bygglagen och kan överklagas av enskilda genom kommunbesvär. Planförslagets innehåll kan dock inte överklagas eftersom planen inte är bindande. En översiktsplan kan endast överklagas som en del i laglighetsprövningen enligt kommunallagens regler.

Kommunens gällande översiktsplan är ÖP 95 - den är under 2014 föremål för revidering. När den nya kommuntäckande översiktsplanen antas kommer den för Västra Bodarnas del att hänvisa till nu aktuell Föp Västra Bodarna.

Lagar och måldokument

Vision 2019

Den 18 juni 2008 godkändes Alingsås kommuns nya vision av kommunfullmäktige, Vision 2019. Visionen säger att:

- Alingsås är den moderna mötesplatsen med småstadens fördelar och storstadens möjligheter.
- Alingsås har en central roll i Västsveriges utveckling och satsar på hållbarhet och livskvalitet i hela kommunen.
- Alingsås har 42 000 invånare år 2019.

Bostadsprogram/policy

Kommunens boendeplanering utgår från Vision 2019 som anger att det behöver skapas ytterligare ca 1 500 nya bostäder i Alingsås kommun under perioden 2010-2019. Alingsås tar på så sätt sin del av göteborgsregionens tillväxt i enlighet med Göteborgsregionens kommunalförbunds strukturbild. Alla som bor i Alingsås skall uppleva sina bostäder som trygga och tillgängliga. De nya bostäderna skall planeras, byggas och integreras med befintlig bebyggelse på ett sådant sätt att det skapas hållbarhet och livskvalitet i ett småskaligt perspektiv. Vid planering och byggande av nya bostäder eftersträvas att samtliga upplåtelseformer finns, såväl hyresrätter, bostadsrätter som äganderätter. De nya bostäderna bör också medverka till ett ökat energieffektivt boende. I Alingsås ska landsbygden vara levande. I första hand handlar det om att bibehålla och utveckla befintliga tätorter, småorter och byar - framförallt i goda kollektivtrafiklägen.

Miljö- och folkhälsomål

I december 2009 antog Kommunfullmäktige Alingsås folkhälsomål 2019. Det yttersta folkhälsomålet för Alingsås kommun är att: *"Skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen."* Utifrån folkhälsomålet är två övergripande mål framtagna:

- Bygga ett tryggt och säkert samhälle
- Skapa förutsättningar för en god psykisk och fysisk hälsa

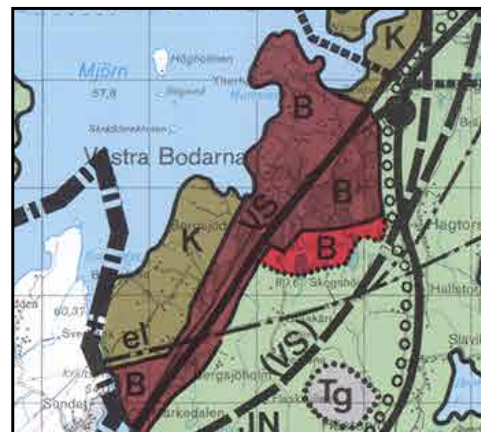
Kommunens lokala miljömål för åren 2011-2019 antogs av kommunfullmäktige i november 2010. Måldokumentet redovisar lokala miljömål, dels som övergripande mål, dels som detaljerade mål. Följande övergripande mål finns för att uppnå god bebyggd miljö: *"Den bebyggda miljön ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö också ur ett ekologiskt perspektiv, både utomhus och inomhus."*

Plan- och bygglagen och miljöbalken

Den kommunala översiktsplaneringen regleras i plan- och bygglagen och miljöbalken. Både plan- och bygglagen och miljöbalken pekar på vikten av att den kommunala översiktsplaneringen genomförs utifrån ett övergripande hållbart perspektiv.

Översiktsplan - ÖP95

I översiktsplan för Alingsås kommun ÖP 95 som antogs 1998 anges markanvändningen i Västra Bodarna som Befintlig sammanhållen bebyggelse (B). Söderut mot Trollsjön finns ett område för Ny sammanhållen bebyggelse som i första hand avser tätortsutbyggnad. Norr och söder om tätorten utmed Mjörn finns områden som anges som Kultur och fritid samt turism (K). Dessa områden avser i första hand större anläggningar och tätortsnära strövmark. I övrigt finns Jord- och skogsbruk (JN) med spridda byggnader/anläggningar för annat ändamål. ÖP 95 hänvisar till områdesplan från 1987 med tillägg från 1991. Områdesplanen finns utförligare beskriven under avsnittet om planens förutsättningar.



Utdrag ur ÖP95, markanvändningskarta

Orten Västra Bodarna

Västra Bodarna i regionen

Alingsås ingår i Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) tillsammans med 12 andra kommuner kring Göteborg. Efterfrågan på bostäder och mark för verksamheter är stor i Göteborgsregionen till följd av hög inflyttning till regionen under flera år.

I GR:s strukturbild finns Västra Bodarna inom ett av de utpekade huvudstråken. Kommunerna i GR har kommit överrens om att huvudstråken utgör ryggraden i Göteborgsregionen och ska stärkas för att alla delar av regionen ska bli långsiktigt livskraftiga. Utvecklingen av huvudstråken ska ske med stöd av en attraktiv och kraftfull pendel- och regiontågstrafik.

GR har tagit fram riktlinjer för planering i huvudstråken:

... ett bostadsbyggande i stationsnära lägen, eller i orter som med god kollektivtrafik är knutna till stationslägena, stärker förutsättningarna för en uthållig tillväxt i Göteborgsregionen.

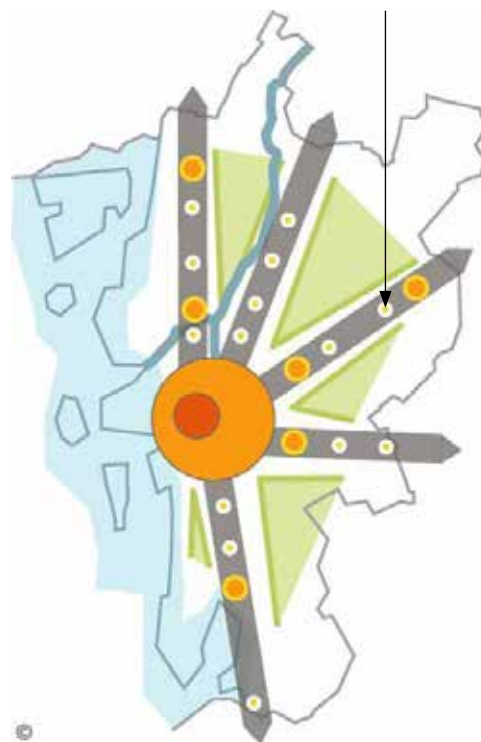
... det finns förutsättningar för att gå eller cykla till och från en pendel-/regiontågsstation om bostadsbyggandet sker inom en kilometer från stationsläget. Om bostadsbyggandet sker på större avstånd från stationen eller i orter vid sidan av huvudstråken behövs redan från första inflyttning en god kollektivtrafik som knyter samman orten med stationsläget.

... i stationsnära lägen etablera handel, arbetsintensiva företag eller serviceinrättningar som har ett större upptagningsområde än den egna orten (eller kommundelen) vilket ger tillgänglighet för alla, ökar valmöjligheterna för resande och därmed stärker förutsättningarna för en långsiktigt hållbar regional utveckling.

Utifrån dessa riktlinjer blir utgångspunkterna för planeringen i Västra Bodarna följande:

- Västra Bodarna är lämpligt för bostadsbyggande.
- Gång- och cykelvägarna till stationen bör förbättras.
- Utökad service bör placeras i stationens närhet.

Västra Bodarna i GR:s strukturbild



Västra Bodarna i kommunen

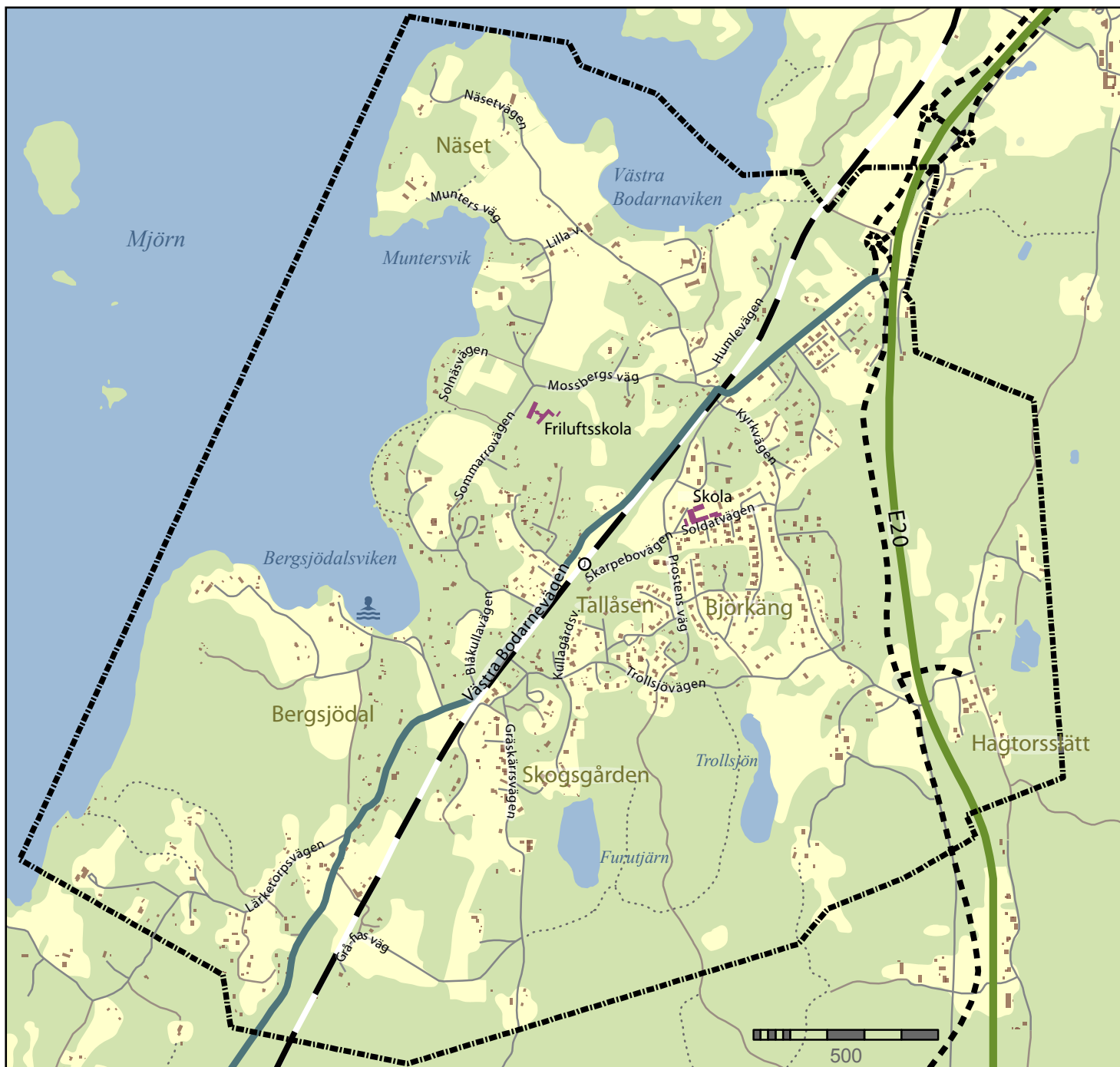
Alingsås kommun har sedan lång tid en positiv befolkningsutveckling, särskilt gäller detta i staden Alingsås och den södra kommundelen där Västra Bodarna ligger. I södra kommundelen finns förutom Västra Bodarna de två tätorterna Hemsjö-Ingared och Ödenäs. Fram till 1974 utgjorde den södra kommundelen en egen kommun, Hemsjö. Hemsjö kommuns invånarantal minskade svagt under årtiondena fram till 1960 och låg då runt 2000 personer. På sextiotalet vände trenden och befolkning ökade kraftigt och 1982 bodde ca 3500 personer i Alingsås södra kommundel. 2007 hade kommundelen ca 5000 invånare. Ökningen har främst berott på utbyggnaden av Ingared och byggande på landsbygden.

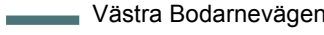
Västra Bodarna ligger vid Mjörns strand fem kilometer söder om Alingsås stad. Tvärs igenom orten går Västra Stambanan och strax öster om den huvudsakliga bebyggelsen passerar E20. I Västra Bodarna bor drygt 1100 personer. Västra Bodarna har mycket goda förbindelser med både Alingsås och Göteborg. En gång- och cykelförbindelse till Alingsås har nyligen byggts av Trafikverket i samband med att E20 byggdes om till motorvägsstandard.

Avgränsningen av området för fördjupningen av översiktsplanen följer i stort sätt avgränsningen för den områdesplan som gäller för Västra Bodarna sedan 1987. Planområdet omfattar Västra Bodarna på ömse sidor om Västra Stambanan samt Hagtorsslätt och Bergsjödal.



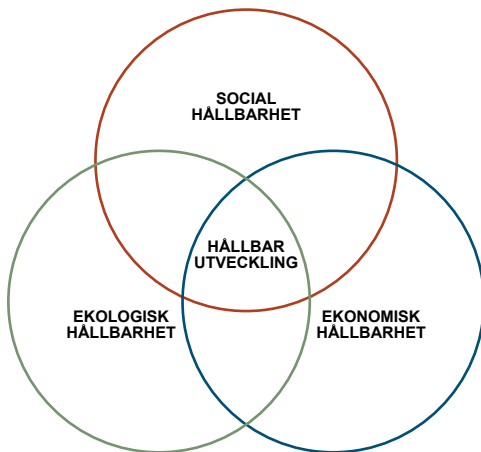
Översiktskarta, Västra Bodarna



- | | | | |
|---|---|---|--|
|  Funktion |  Västra Bodarnevägen |  Lokalväg |  Badplats |
|  E20 |  Nybyggd lokalväg |  Stig | |

ÖVERSIKTSPLAN

Målbild



Målsättningen för all utveckling i Alingsås kommun utgår från Vision 2019 som säger att Alingsås har 42 000 invånare år 2019, att Alingsås ska vara en modern mötesplats och att Alingsås satsar på hållbarhet och livskvalitet.

Det finns tre aspekter på hållbarhetsbegreppet: social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. En hållbar utveckling innebär att alla tre aspekterna uppfylls.

För att en hållbar utveckling ska kunna uppnås i Västra Bodarna har följande fem mål satts upp:

1. *Stationsnära boende och varierat bostadsutbud*
2. *Värnad karaktär*
3. *Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna*
4. *Trygg och hållbar infrastruktur*
5. *Varm och välkomnande atmosfär*



Stationsnära boende och varierat bostadsutbud

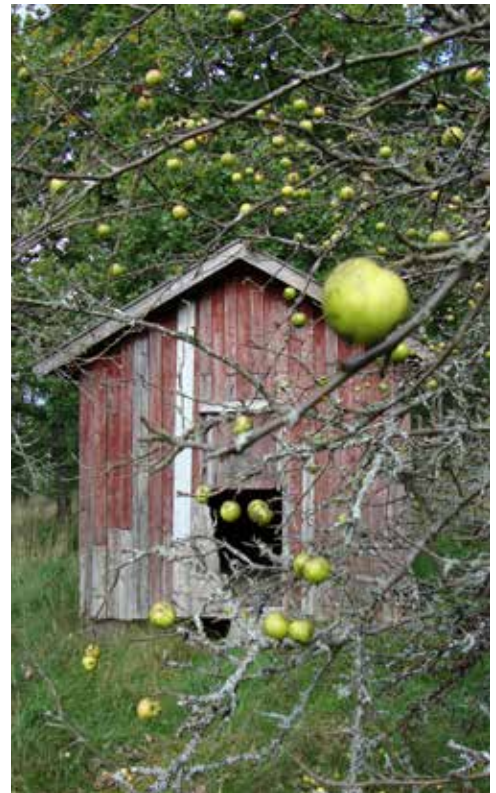
För att bygga ett samhälle som inte är bilberoende behöver ny bebyggelse lokaliseras i bra kollektivtrafiklägen. Därför är Västra Bodarna tillsammans med Alingsås stad utpekade som lämpliga för bostadsbebyggelse i Göteborgsregionens strukturbild. Ett samhälle som inte bygger på bilåkande är ekologiskt hållbart och även socialt hållbart då nya bostäder blir tillgängliga även för människor som saknar bil eller körkort. Bostadsutbudet ska vara varierat och innehålla olika former av hustyper, lägenhetsstorlekar och upplåtelseformer i hus av olika ålder, storlek och utseende. Ett bostadsutbud som innehåller andra bostadstyper än villa med äganderätt möjliggör för unga vuxna, äldre och människor med förändrad livssituation att bo kvar i Västra Bodarna vilket bidrar till social hållbarhet. Att förtäta Västra Bodarna innebär ett effektivt utnyttjande av vägar och annan infrastruktur vilket är ekonomiskt hållbart. Att öka befolkningsunderlaget i Västra Bodarna tryggar tågstationen på lång sikt.

Värnad karaktär

Västra Bodarna har en särpräglad karaktär med höga kulturvärden. Landskapsbilden präglas av slingrande vägar och gärdesgårdar medan bebyggelsen är gles och ligger mellan skogsklädda kullar. Känslan av landsbygd är påtaglig. Västra Bodarnas utveckling ska utgå från den karaktär som orten har idag. En viktig del av karaktären är kontakten med Mjörn och det är viktigt att strand- och vattenområdet även fortsättningsvis kommer vara fysiskt och visuellt tillgängligt. En värnad karaktär innebär att området fortsätter vara attraktivt för rekreation och att kulturvärden bevaras, vilket ger en socialt hållbar utveckling.

Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna

Idag splittrar järnvägen Västra Bodarna i två delar och även bebyggelsestrukturen bidrar till uppdelningen. Västra Bodarna behöver få en sammanhängande bebyggelsestruktur genom varsam förtätning och komplettering med nya områden. Bebyggelsestrukturen ska samspela med en sammanhängande grönstruktur. En mer sammanhållen struktur kan ge en starkt identitet för orten. Området kring tågstationen och skolan utgör idag ingen tydlig kärna. Platsen behöver tydliggöras och stärkas som mötesplats. Det här skulle även stärka tågstationens roll vilket i förlängningen kan leda till ökat kollektivtrafikanvändande. I ett trettioårsperspektiv kommer Västra Bodarna fortsätta att vara en mindre ort, men service, till exempel i form av pizzeria, kiosk eller närlivs, är önskvärd och kan på sikt möjliggöras om befolkningsunderlaget växer. En sådan service är det mest effektiva sättet att stärka Västra Bodarnas kärna.





En trygg och hållbar infrastruktur

Kopplingen över järnvägen behöver bli starkare och säkrare. Det leder till en ökad gemenskap mellan Västra Bodarnas olika delområden och till minskade risker vid järnvägs korsningarna. Gång- och cykelmöjligheterna behöver bli säkrare, främst till tågstationen och skolan. När fler barn och vuxna cyklar istället för att köra bil eller bli skjutsade förbättras folkhälsan och den sociala hållbarheten ökar liksom den ekologiska hållbarheten. För en ekologiskt hållbar utveckling behövs en bättre vatten- och avloppslösning för området väster om järnvägen.

Varm och välkomnande atmosfär

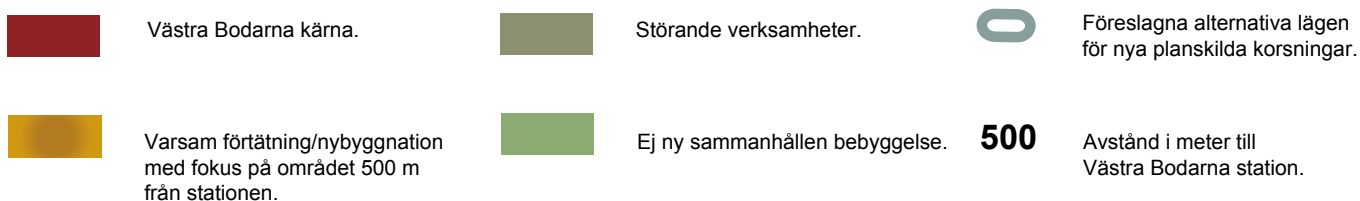
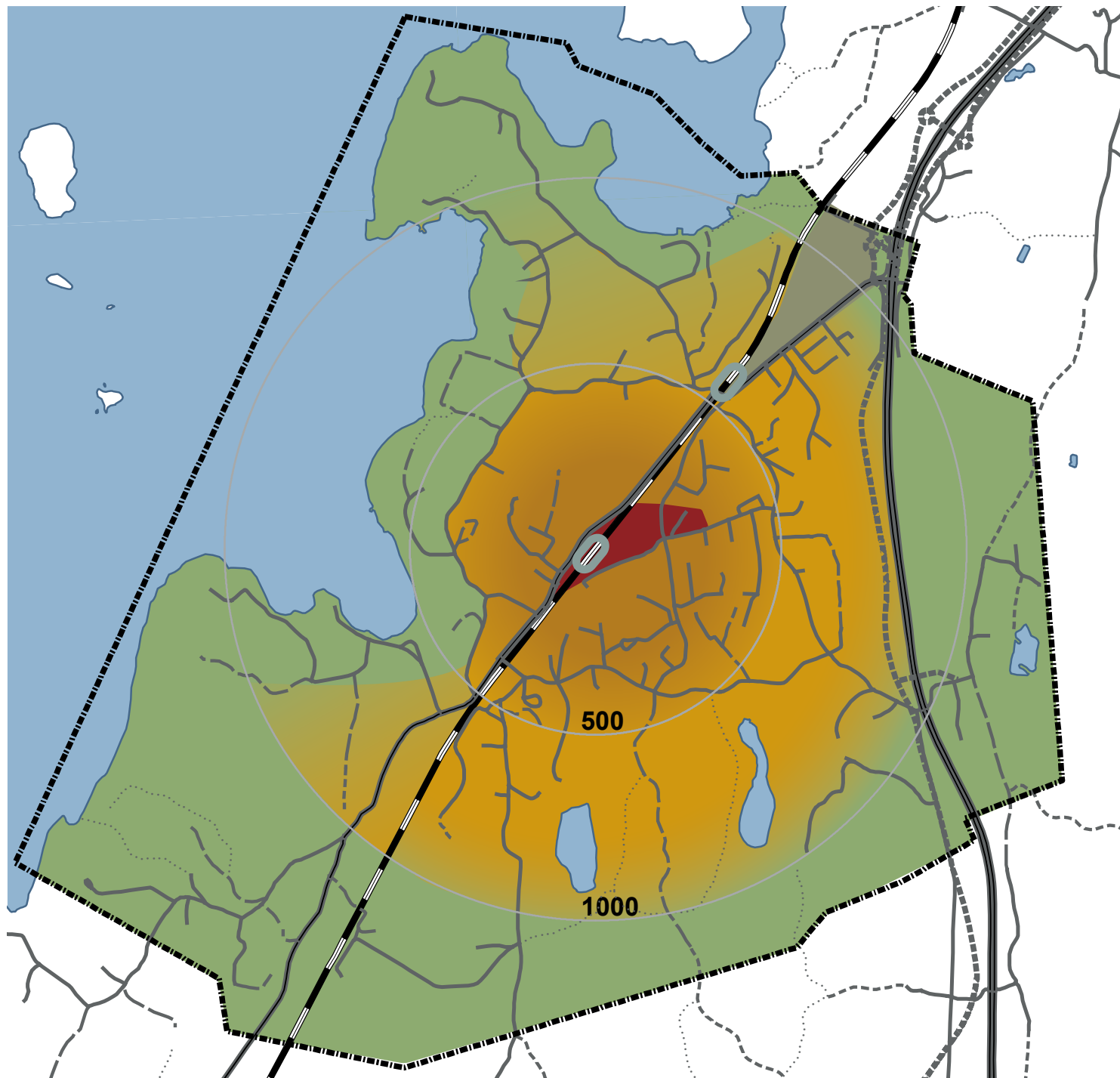
Möjligheterna till möten mellan människor i olika åldrar och livsskedet behöver stärkas. Fler mötesplatser är viktigt för att nyinflyttade ska kunna lära känna sina grannar och snabbt bli en del av gemenskapen i Västra Bodarna. I områden med bostads- och hyresrätter är marken tillgänglig för allmänheten vilket ger bra förutsättningar för mötesplatser. Ökade möjligheter till fritidsaktiviteter stärker folkhälsan. Detta är faktorer som stärker den sociala hållbarheten i Västra Bodarna.



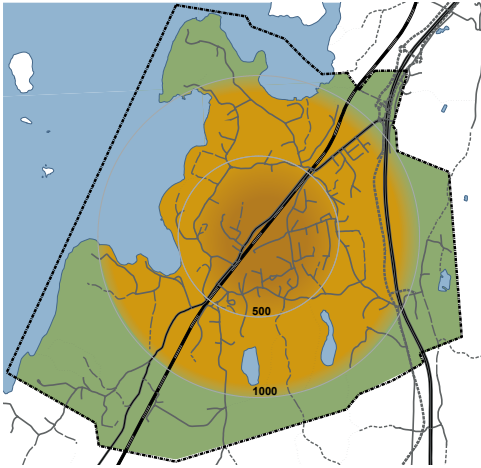
Strategier

För att tydliggöra de fem målen för Västra Bodarnas utveckling och avvägningar mellan dem har en strategibild tagits fram. Strategibilden utgör grunden för planförslaget.

På följande sidor beskrivs strategibilden och dess koppling till målen.



Strategibildens delar

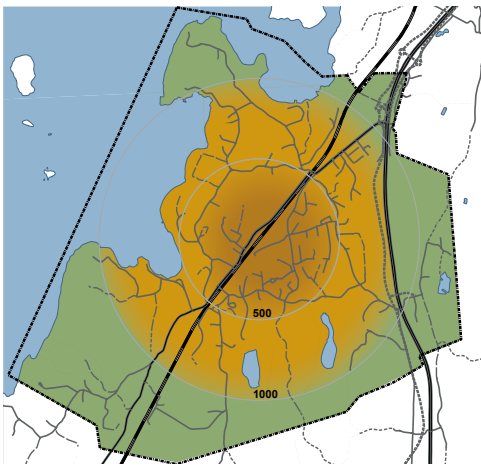


1. Utifrån målen:

- Stationsnära bostäder och varierat bostadsutbud
- Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna

Strategi: Ny sammanhållen bebyggelse ska ligga inom 1000 m från stationen. Förtätning och nybyggnation ska ske med varsamhet, fokus ska vara på området inom 500 meter från stationen.

Kommentar: Ny bebyggelse provas mot rekreationsvärden, naturvärden, kulturvärden och andra värden.

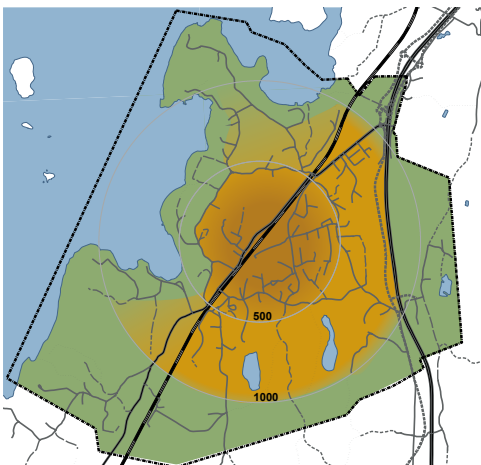


2. Utifrån målen:

- Stationsnära bostäder och varierat bostadsutbud
- Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna

Strategi: Ny sammanhållen bebyggelse tillåts ej öster om E20.

Kommentar: I praktiken ligger området mer än 1000 m från stationen.

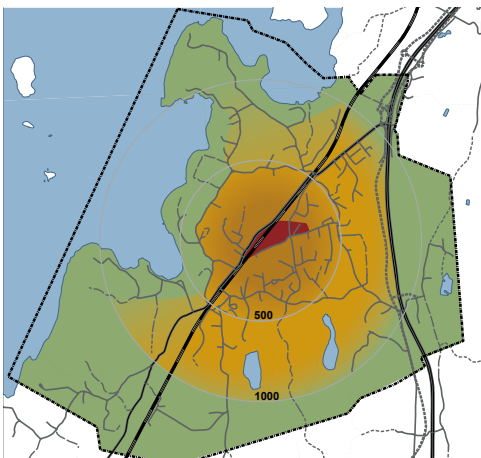


3. Utifrån målet:

- Värnad karaktär

Strategi: Ny bebyggelse tillåts inte närmast Mjörn

Kommentar: Kontakten med Mjörn är en viktig del av karaktären.



4. Utifrån målen:

Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna

- En trygg och hållbar infrastruktur
- Varm och välkomnande atmosfär

Strategi: En utpekad kärna. Platsen ska stärkas som mötesplats. Eventuell service ska lokaliseras i detta område. Säkra gång- och cykelvägar till kärnan ska prioriteras.

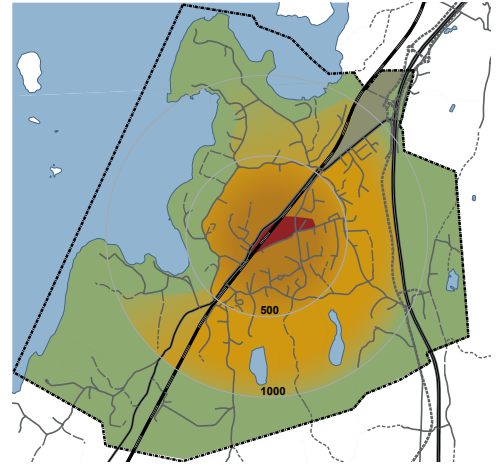
Kommentar: Kärnan rymmer idag stationen, skolan, förskolan och fotbollsplanen.

5. Utifrån målet:

- Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna

Strategi: Verksamheter mellan E20 och Västra Stambanan.

Kommentar: Området har skyltläge och är lämpligt för verksamheter men inte för bostäder eller rekreation.

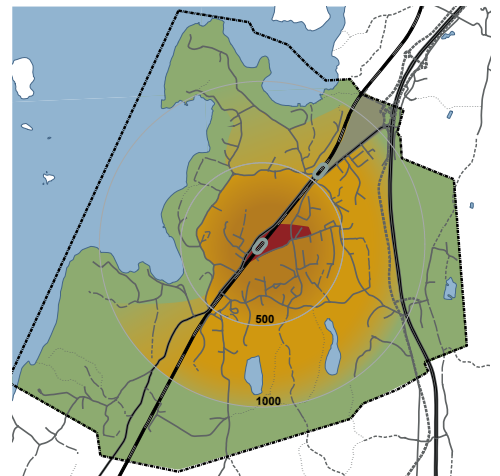


6. Utifrån målen:

- Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna
- En trygg och hållbar infrastruktur

Strategi: Korsningarna med Västra Stambanan blir planskilda.

Kommentar: Kommunen upprättar ett detaljplaneförslag och samarbetar med Trafikverket som ansvarar för järnvägen och Västra Bodarnevägen



Strategier utanför strategibilden

7. Utifrån målet:

Stationsnära bostäder och varierat bostadsutbud

Strategi: Villor, parhus och flerbostadshus i form av storvillor blandas.

8. Utifrån målet:

- Värnad karaktär

Strategi: Stenmurar och viktig grönstruktur bevaras.

9. Utifrån målet:

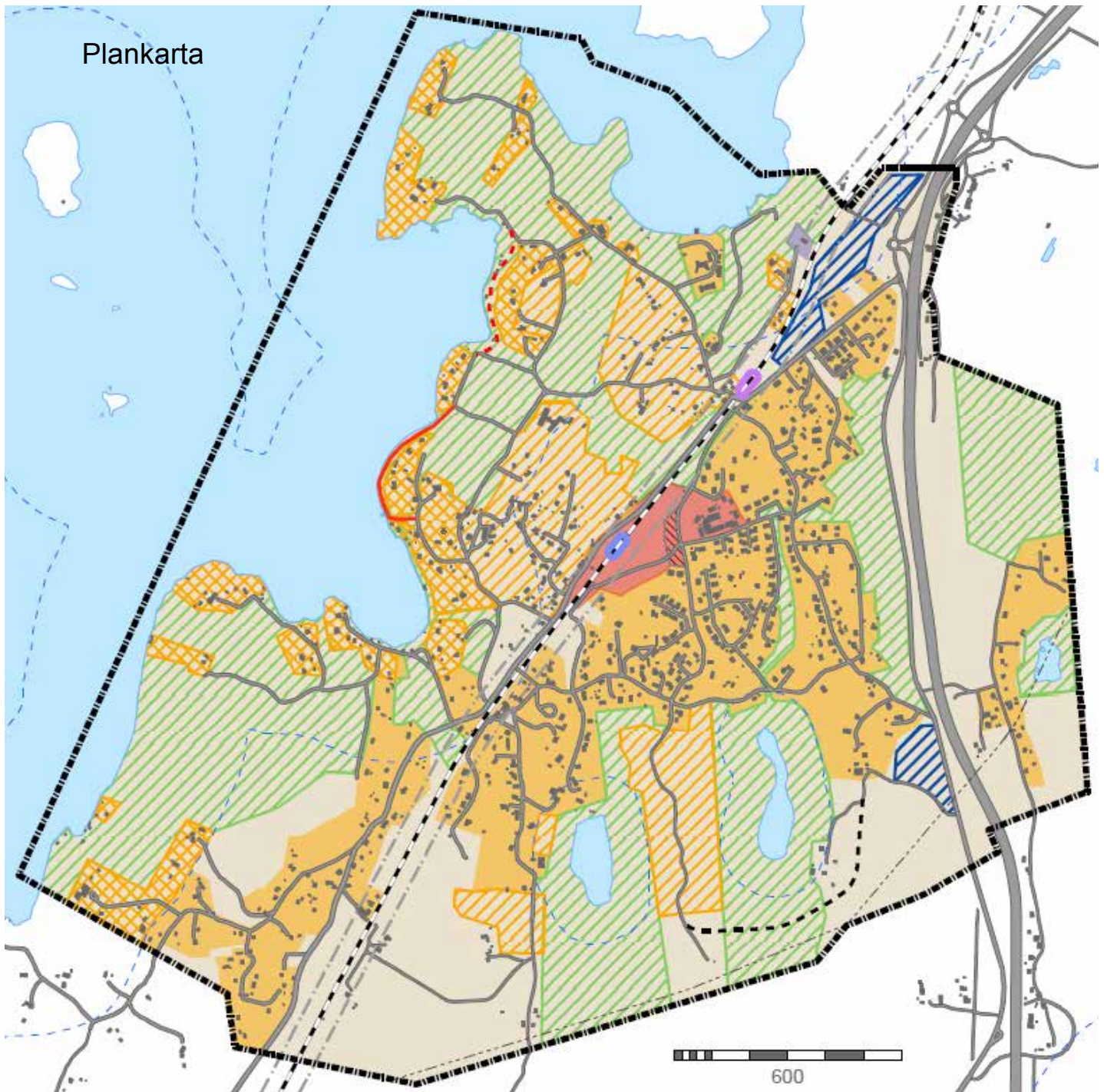
- En trygg och hållbar infrastruktur.

Strategi: Förbättrad vatten- och avloppslösning i västra delen av Västra Bodarna.

Översiktsplan

Utgångspunkter i översiktsplanen är de framtagna målen och strategierna för Västra Bodarnas utveckling. I planen beskrivs var det är lämpligt och inte lämpligt att pröva förtätning av befintliga bostäder, var nya bostadsområden och verksamheter kan prövas samt var Västra Bodarnas kärna finns. Planförslaget beskriver också den prioriterade grönstrukturen och övriga grönytor. Även framtida trafiksystem och teknisk försörjning beskrivs övergripande.

Plankarta



R1 - Område för i första hand bostäder. Ny bebyggelse prövas genom detaljplan och inte genom förhandsbesked eller bygglov för enskilda byggnader.



R2 - Område för i första hand bostäder. Ny bebyggelse prövas genom förhandsbesked, bygglov eller detaljplan.



R3 - Område med stort kultur- och rekreationsvärde. Ingen ny bebyggelse.



R4 - Område för verksamheter, befintliga



R5 - Område för verksamheter, nya. Ny bebyggelse prövas genom detaljplan.



R6 - Område för i första hand service, kultur och fritid samt en mindre del bostäder. Ny bebyggelse prövas genom detaljplan.



R7 - Område med stort rekreationsvärde. Ingen ny bebyggelse.



R8 - Område för rekreation m.m. Enskilda nya byggnader prövas genom förhandsbesked eller bygglov.



Område som reserverats för utökning av skolområdet



Ny planskild gång- och cykelkorsning samt om möjligt även biltunnel.



Alternativt läge för ny planskild bil- samt gång- och cykeltunnel.



Zon kring järnvägen där ny bebyggelse inte får förekomma (45 m från spårmitte)



Gräns för strandskydd



Föreslagen ny lokalväg



Strandpromenad, befintlig resp föreslagen



Kraftledning

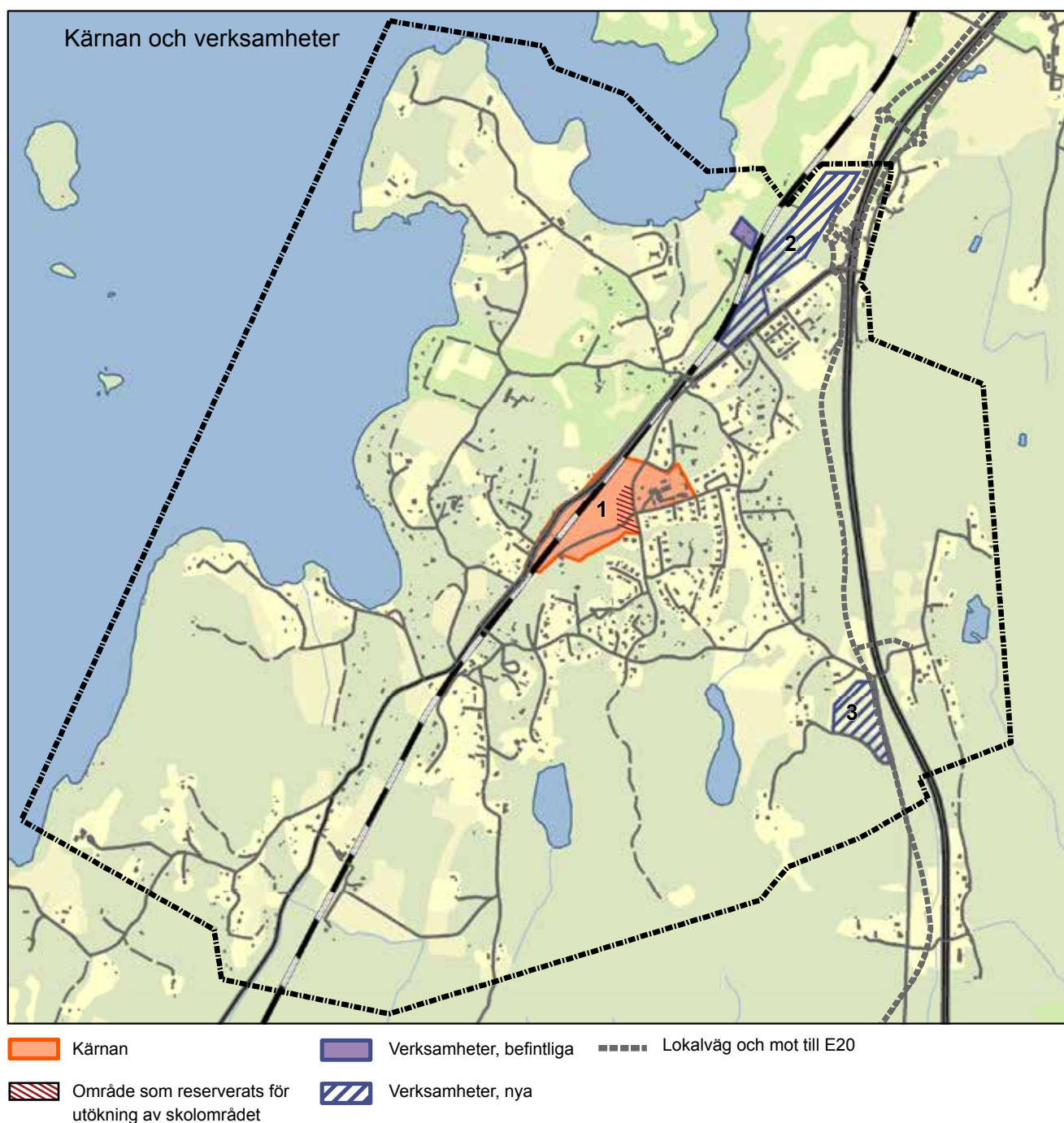


Befintlig pendelparkering

Kärnan

Västra Bodarnas kärna pekas ut (1). Kärnan ska vara en mötesplats för människor i alla åldrar, en plats för aktivitet. Här ska kommersiell och offentlig service finnas för att stärka ortens struktur. En målsättning för området är att det ska uppfattas som en enda plats och inte som flera splittrade platser som fallet är idag. Detta kan åstadkommas exempelvis genom förbättrad sikt inom området och med gemensam markbeläggning. En gång- och cykeltunnel alternativt -bro med god utformning kan också bidra till detta. Bostäder kan provas i kärnan men inte för nära järnvägen.

I anslutning till stationen finns plats för mindre serviceverksamheter, exempelvis kiosk, café eller pizzeria. Den kommunalt ägda fotbollsplanen föreslås rustas upp. Omklädningsrum och en ny klubblokal för SK Mjörn kan byggas i anslutning till servicebyggnaden. Här kan också sittplatser ordnas.



En mindre skateboardpark föreslås byggas. Skateboardparken bör inte placeras för nära järnvägen då det är olämpligt med verksamheter som bidrar till att människor uppehåller sig nära järnvägen. Den kommunala lekplats som idag är placerad strax söder om kärnan ska rustas upp. I samband med detta skulle den eventuellt kunna flyttas till kärnan men inte för nära järnvägen.

Väster om järnvägen föreslås pendelparkeringen få ligga kvar, men med en mer ordnad utformning. Närmast den föreslagna gång- och cykeltunneln bör en välordnad plats finnas i anslutning till en väderskyddad busshållplats. Öster om järnvägen föreslås utökning av parkeringsmöjligheter närmast järnvägen.

En sammanhållen och centralt belägen förskole- och skolverksamhet i Västra Bodarna är en målsättning. Dagens storlek på skoltomt medger utrymmesmässigt en utvecklad verksamhet med en fördubbling av antalet elever. Om alla bostäder som planen tillåter byggs bedöms kapaciteten för förskole- och skolverksamhet på nuvarande skoltomt att överskridas. Vid ett sådant scenario finns möjligheter att utveckla skoltomten med skola i två våningar, omdisponering av skolans tomtyta, parkeringsplatser, nyttjande av mark i anslutning till skoltomten samt utvidgning av skoltomten genom att låta Prostens väg kröka sig kring ett något utökat skolområde. Flertalet av lösningarna bedöms vara nödvändiga. En förskolebyggnad med 4 avdelningar på tomtens västra del har nyligen byggts. Utvecklad förskoleverksamhet med fler än dagens 4 avdelningar blir nödvändigt, men ryms inte om skolverksamheten utvecklas. Ytterligare nybyggnation västerut bedöms som uteslutet med anledning av utrymme och bullervärden. Tomt för ny förskola behöver därmed pekas ut vid detaljplanering av bostäder. Vid ett scenario där den utbyggda skolan inte räcker till kan det bli nödvändigt att samtlig förskoleverksamhet flyttas ut i bostadsområdena så att skolverksamheten får möjlighet att överta även den nya förskolebyggnaden. Det finns dock ett pedagogiskt och organisatoriskt värde i att samorna dessa verksamheter. Det kan också vara ett värde för många att både förskole- och skolverksamheten är placerade nära pendeltåghållplatsen.

Verksamheter

Störande verksamheter föreslås i två lägen i anslutning till E20. Det ena området ligger i planområdets norra del mellan E20 och Västra Stambanan (2). Det andra området ligger söder om bron till Hagtorslätt och utfarten till lokalvägen som går parallellt med E20 (3). Båda områdena ligger delvis inom 1000 meter från stationen, de ligger i anslutning till busshållplats och de är båda planerade för verksamheter i den befintliga områdesplanen från 1987.

Det norra området har bra skyltläge för Västra Stambanan och delvis E20 och är lättåtkomligt från E20. Utformningen av verksamhetsområdet är viktigt med tanke på natur- och kulturlandskapet och med tanke på att området ligger i entrén till Västra Bodarna. En stabilitetsutredning behöver göras för de delar av området som utgörs av svagt lutande lerlager. Det södra området har skyltläge för E20 och ligger i anslutning till lokalvägen.



Befintlig lekplats



Fotbollsplanen



Väg inom kärnan



Föreslaget verksamhetsområde i norr



Befintlig bebyggelse väster om järnvägen



Område föreslaget för komplettering med nya bostäder norr om Mossbergs väg (3)



Område föreslaget för nya bostäder mellan Furutjärn och Trollsjön (5 och 6)



Område föreslaget för nya bostäder längs Gräskärrsvägen (9)

Bostäder

Planförslaget rymmer ca 85 nya lägenheter i ca 20 flerbostadshus i form av storvillor inom drygt 500 meters avstånd till stationen samt ca 90 nya småhus inom drygt 1000 meters avstånd till stationen.

Närmast Mjörn föreslås den befintliga bebyggelsen inte få förtätas. I övrig befintlig bebyggelse där förtätning är tillåten kan enstaka enfamiljshus, parhus och storvillor byggas i högst två våningar. Om det är lämpligt m.h.t. omgivande bebyggelse kan vind få inredas (några separata lägenheter på vindar på tredje våningen kommer troligen inte att byggas eftersom detta kräver hiss).

Strukturen på ny bebyggelse ska likna den befintliga, alltså en relativt oordnad och organisk struktur. Bebyggelsen ska vara friliggande och tomterna få en oregelbunden utformning. Storleken och placeringen ska anpassas efter landskapet och den befintliga bebyggelsen. Det är viktigt att bevara Västra Bodarnas lantliga karaktär och att undvika en allt för förortsmässig bebyggelse.

I områden där förtätning är lämplig samt i nya bostadsområden kan verksamheter integreras med bostäder, till exempel hantverk och kontor. Det är en fördel med blandade funktioner då det till exempel leder till att områden befolkas under en större del av dygnet än vad som varit fallet om det bara funnits en funktion.

Det är önskvärt att nya tomter angränsar till ett grönområde åt något håll och att grönstrukturen mer eller mindre sammanflätas med bebyggelsen. Storleken på tomterna får avgöras från fall till fall utifrån platsen och områdets förutsättningar. Ibland kan det vara viktigt att begränsa en tomts storlek för att till exempel bevara ett värdefullt grönområde. Det som ska undvikas är alltför många tätt liggande småtomter i förordnade former.

Området mellan Sommarrovägen och Västra Stambanan (1) föreslås kompletteras med storvillor, liksom området söder om Mossbergs väg (2). En del av område 1 är redan detaljplanlagt för bostäder (Bostäder vid Ljungbacken 16 m fl). Mellan områdena finns ett viktigt grönområde och ett gångstråk till tågstationen, bostäderna behöver därför vara av en typ som gör att området inte upplevs som privatiserat. Storvillor i två våningar kan byggas i dessa områden.

Området norr om Mossbergs väg (3) har en annan karaktär och i detta område är en variation av bostädernas utseende och placering prioriterade faktorer, tillsammans med en låg skala. Här kan befintliga bostäder kompletteras med parhus och storvillor som rymmer flera lägenheter.

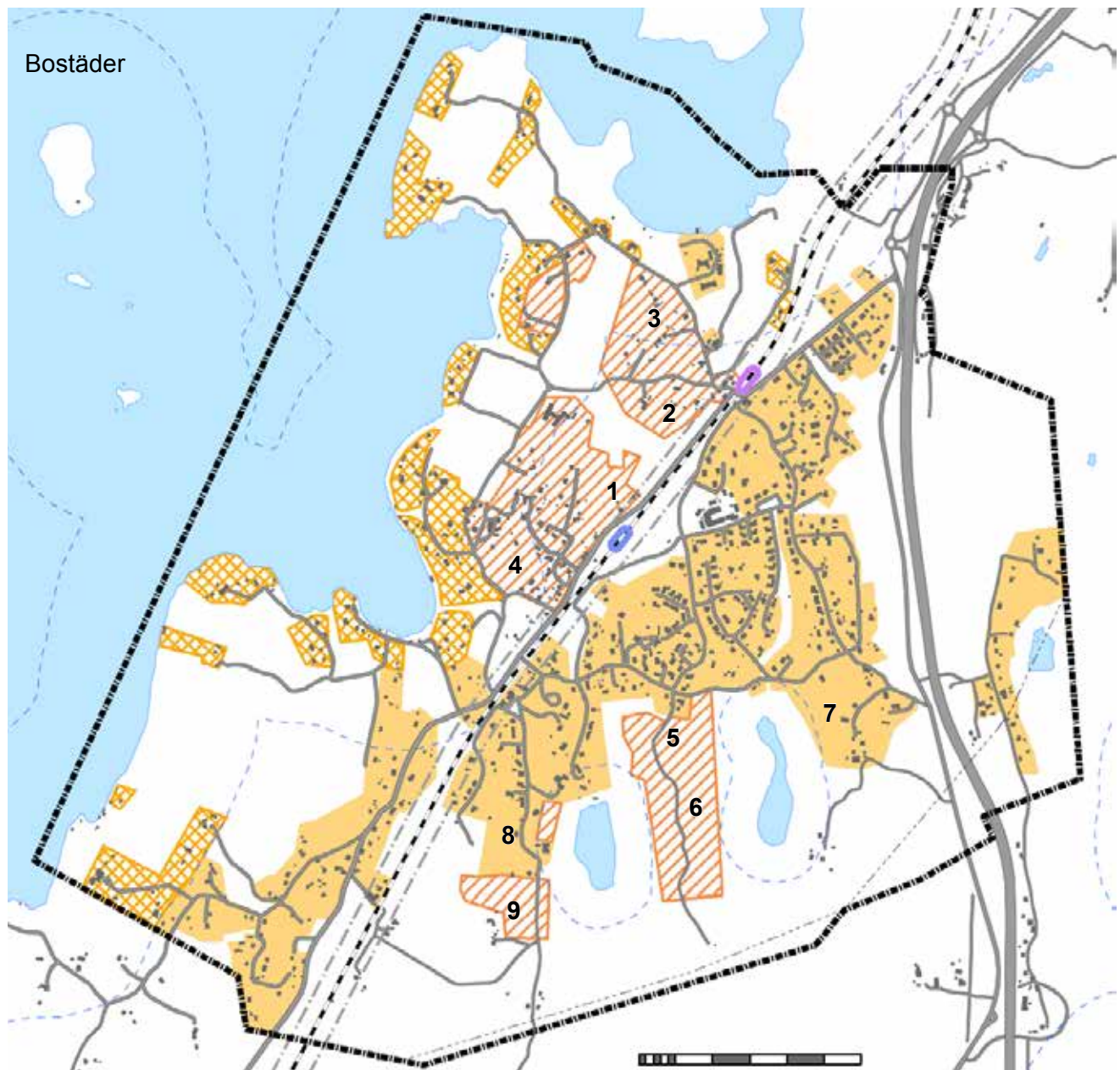
Ett område i anslutning till södra delen av Sommarrovägen (4) kan byggas med en blandning av parhus och storvillor. Variation i utseende, skala och placering är av stor vikt.

Storvillor i högst två våningar föreslås i området direkt söder om Trollsjövägen (5). En varierad bebyggelsestruktur och blandad arkitektur ska eftersträvas. Längre söderut i området mellan Furutjärn och Trollsjön (6) föreslås småhusbebyggelse, parhus eller villor. Detta område kan inte byggas ut förrän område 5 är utbyggt. I och med att området är oexploaterat medger det större frihet och möjligheter till nyskapande

arkitektur. Område 5 och 6 ska blandas upp med grönområden och rekreationsstråk.

Öster om Trollsjön (7) kan befintlig bebyggelse kompletteras med nya småhus. Variation i utseende och placering är av stor vikt. Längs Gräskärrsvägen (8) kan befintlig bebyggelse kompletteras med villor och parhus.

Längre söderut längs Gräskärrsvägen finns ett område (9) där ny småhusbebyggelse föreslås. Det är viktigt att grönsläppen ner mot Furu-tjärn bevaras.



 R1 - Område för i första hand bostäder. Ny bebyggelse prövas genom detaljplan och inte genom förhandsbesked eller bygglov för enstaka byggnader.

 R2 - Område för i första hand bostäder. Ny bebyggelse prövas genom förhandsbesked, bygglov eller detaljplan.

 R3 - Område med stort kultur- och rekreationsvärde. Ingen ny bebyggelse.

 Gräns för strandskydd

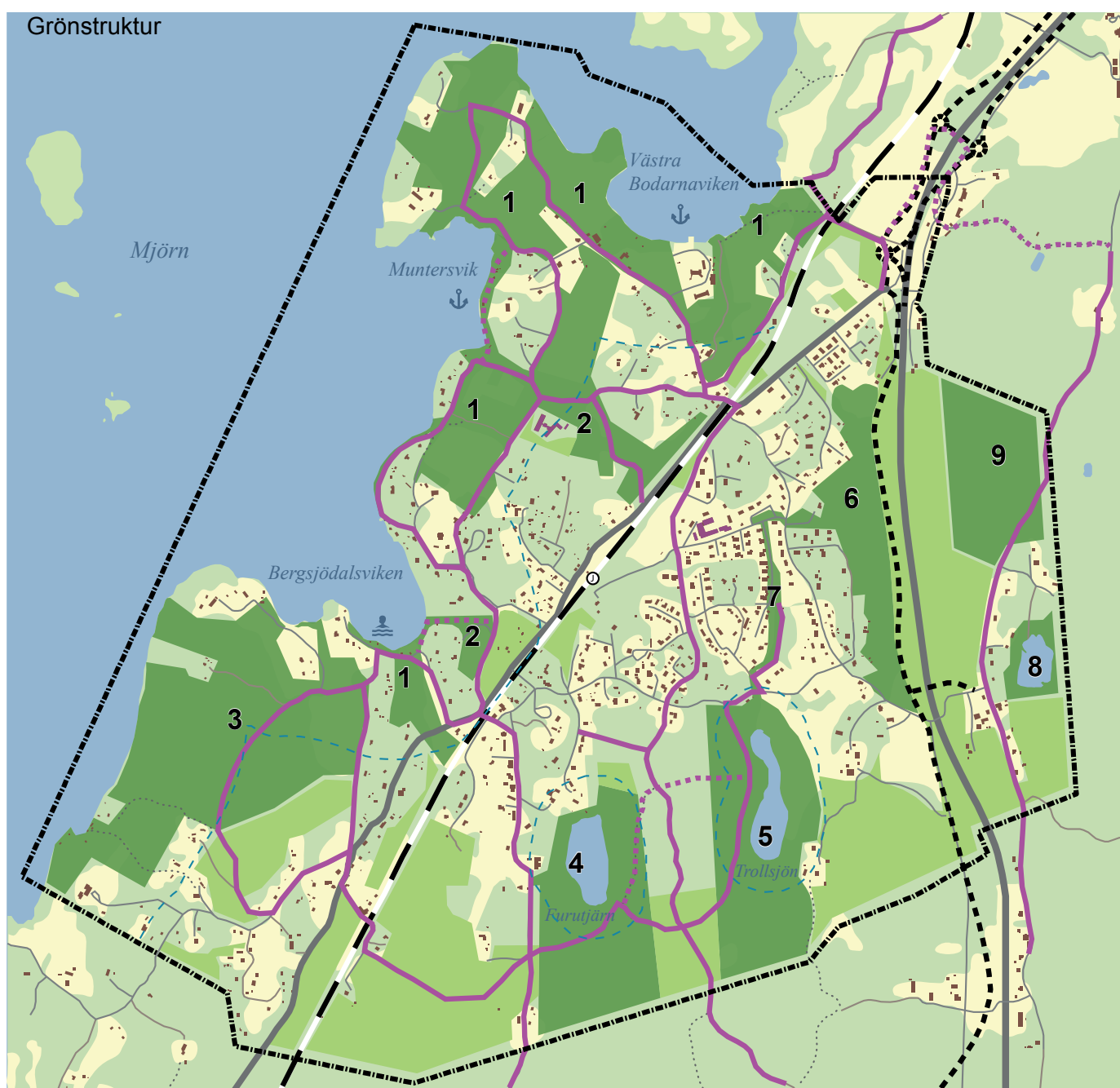


Odlingslandskap på Näset

Grönstruktur

Grönstrukturen utgörs av natur- och rekreationsområden, liksom odlingsmark och vattenområden. Grönstrukturen delas in i två klasser: områden med stort rekreationsvärde (prioriterad grönstruktur) samt övrig grönstruktur. Inom de prioriterade grönområdena föreslås ingen ny bebyggelse. I övriga grönområden kan enstaka nya bostäder provas.

Viktiga rekreationsstråk pekas ut. Nya gångförbindelser föreslås skapas längs Mjörn mellan Friluftsskolans badplats och Muntersvik, liksom mellan Bergsjödals badplats och båtbyggen 100 meter norrut. När området mellan Furutjärn och Trollsjön byggs ut behövs en förbindelse mellan grönkilarna på ömse sidor.



- Område med stort rekreationsvärde (prioriterad grönstruktur)
- Övrig grönstruktur

- Viktigt rekreationsstråk -befintligt
- Viktigt rekreationsstråk -nytt

- Strandskydd
- Förslag till placering av nya båtplatser

De prioriterade grönområdena utgör en fingerstruktur där gröna kilar sträcker sig från Mjörn och omgivande skogar in mot centrala Västra Bodarna.

Inom de prioriterade grönområdena finns friytorna närmast Mjörn (1), varav många har stor betydelse för landskapsbilden, kontakten med Mjörn och rekreation. Grönstrukturen sträcker sig i kilar (2) in i Västra Bodarna och förbinder de inre delarna med de större grönområdena längs Mjörn. Skogsområdet i Bergsjödal (3) är prioriterat på grund av den stora potential som finns för rekreation i området.

Även friytorna kring Furutjärn (4) och Trollsjön (5) ingår i den prioriterade grönstrukturen liksom gröna kilar söderut från dem.

Området direkt väster om E20 (6) och allmänningen intill Björkäng (7) är också prioriterade grönområden då de är viktiga för närrecreationen för boende i östra Västra Bodarna.

Området kring dammen i Hagtorsslätt (8) och Påskaberget (9) är del av den prioriterade grönstrukturen på grund av betydelsen för boende i Hagtorsslätt och för den ökade betydelse området fått för boende väster om E20 sedan broarna över vägen byggts.

I samband med detaljplanering av närliggande områden kan nya båtplatser prövas i Västra Bodarnaviken och längs det upprustade gångstråket mellan Friluftsskolans badplats och Muntersvik. Båtplatsernas placering och lämplighet får dock utredas vidare.



Bergsjödals badplats



Bergsjödals badplats



Mosshall



Strandpromenaden Kärleksstigen



Trollsjön

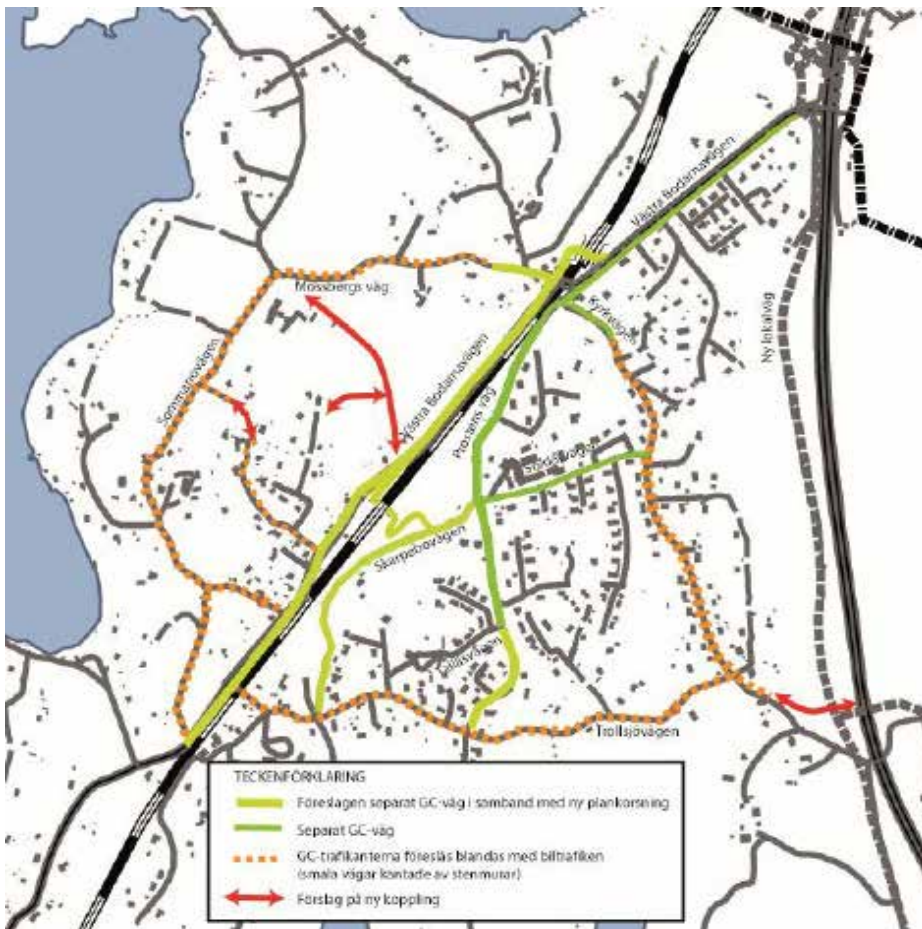
Trafik



Korsning vid Västra Bodarevägen/Västra Stambanan

Gång- och cykelvägnätet föreslås förbättras generellt. Viktiga målpunkter bör knytas samman och brister i kontinuitet och genhet åtgärdas. Korsningspunkter med vägnätet föreslås trafiksäkras med fysiska åtgärder så som förändrad geometrisk utformning (vägbredder) och förhöjda övergångsställen. Ny separat gång- och cykelväg föreslås byggas i samband med att nya vägförbindelser byggs eller befintliga vägförbindelser rustas upp. Ny gång- och cykelväg bör alltså byggas intill Västra Bodarevägen i samband med att ny planskildhet byggs. Genom att sänka hastighetsgränsen till 40 km/h eller gångfart förbättras situationen för cyklister och fotgängare på de gator där biltrafik och gång- och cykeltrafik blandas. Det kan då krävas att vägnas fysiska utformning anpassas till den föreslagna hastigheten.

Exempel på framtida GC-vägnät, utreds vid detaljplanering



— Separat gc-väg byggs när vägen byggs om

— Separat gc-väg

--- GC-trafikanter föreslås blandas med biltrafiken

↔ Eventuell ny koppling, utreds vid detaljplanering

En ny planskild gång- och cykelkorsning vid tågstationen föreslås för att förbättra trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna som korsar Västra Stambanan. Med en tunnel under spåret blir höjdskillnaderna inte lika stora som med en bro och därmed blir det enklare att hitta en lösning som erbjuder fotgängarna och cyklisterna en godtagbar tillgänglighet. En tunnel bör utformas öppen och ljus för att upplevas som trygg. Hiss behövs upp till perrongen.

Västra Bodarnevägen (väg 1956) är genomfartsväg med Trafikverket som huvudman. En anpassning behöver göras till den planerade högre exploateringen, bl.a. behöver dagens plankorsning med Västra Stambanan ersättas. Genomförandetiden för detaljplaner väster om järnvägen föreslås inte börja förrän en ny planskild korsning finns.

Samtidigt som en gc-tunnel utreds vid tågstationen ska möjligheten till en kombinerad bil- och gc-tunnel undersökas. Det centrala läget underlättar kommunikationerna mellan östra och västra delen av Västra Bodarna och det är också nära till förskola och skola som är viktiga målpunkter.

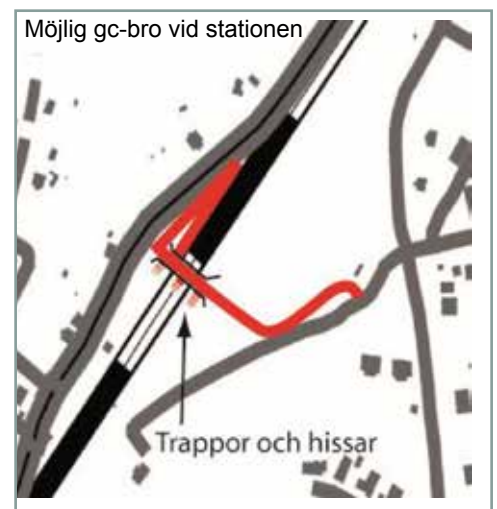
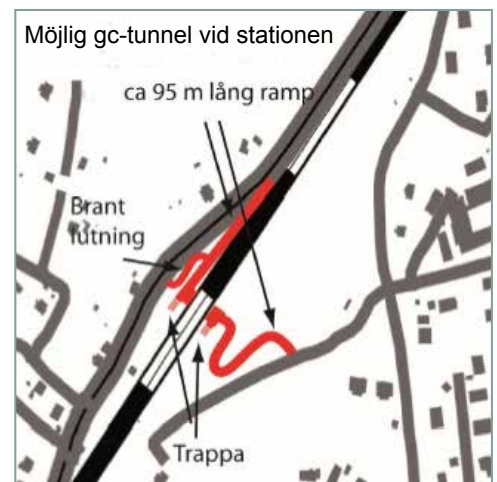
Eftersom de geotekniska förhållandena är mycket besvärliga vid tågstationen kan en tunnel bli orimligt dyr och därför behöver alternativ finnas. För gång- och cykeltrafiken kan en bro byggas vid stationen. För att komma över spår och kontaktledningar måste man högt upp och ramperna behöver då vara ca 140 m långa när de har 6% lutning. För att erbjuda god tillgänglighet för fotgängare bör hissar finnas på båda sidor om järnvägen (förutom till perrongen).

För biltrafiken finns ett alternativt läge för en tunnel strax norr om befintlig plankorsning. Här ligger vägen något högre än järnvägen vilket innebär att 120-150 m långa rampers behovs på båda sidor ner till tunneln. Samtidigt med bilvägen byggs en gc-väg. Nackdelen med detta alternativ är främst de stora schaktningsarbeten som krävs.

Geotekniska undersökningar och detaljerade miljökonsekvensbeskrivningar behöver utföras innan val av alternativ för de planskilda korsningarna kan göras.

Prostens väg föreslås bli tillfartsväg när det nya bostadsområdet mellan Furutjärn och Trollsjön börjar byggas ut, vägens södra del behöver kompletteras med separat gc-väg. I ett senare skede av utbyggnaden blir det ett krav att en ny tillfartsväg byggs från Hästerydsvägen/Skogshöjdsvägen till området. Därmed kan återvändsgator undvikas och trafiken till och från området kan fördelas jämnare.

Vägarna kommer även i framtiden att ha låga hastigheter och hållas smala, dels med tanke på Västra Bodarnas karaktär och dels på grund av att det ofta inte är fysiskt möjligt att bredda vägarna.

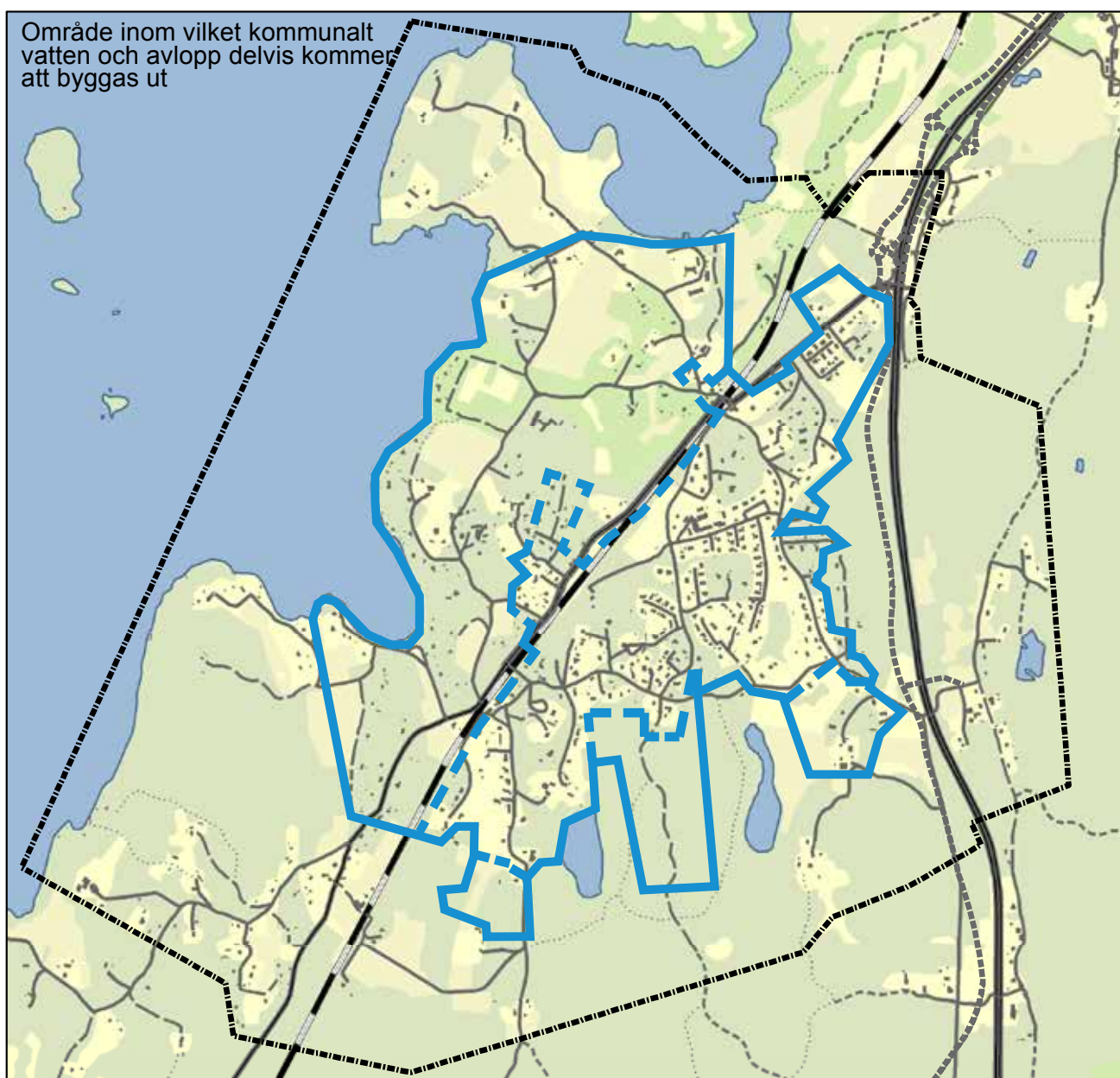




Teknisk försörjning

Idag finns kommunalt vatten och avlopp (VA) främst i de detaljplanlagda områdena öster om järnvägen. I område som anges på kartan kommer kommunalt VA att delvis kunna erbjudas. Det framtida verksamhetsområdets omfattning kommer att fastställas vid detaljplanläggning och kommande politiska beslut. Inom det beslutade verksamhetsområdet krävs anslutning till kommunalt VA

VA-lösningen i planförslaget är i enlighet med kommunens framtagna VA-strategi som syftar till att förbättra kommunens vattenmiljöer genom att minimera läckage av näringsämnen och bakterier.



Område inom vilket kommunalt vatten och avlopp delvis kommer att byggas ut

— Område inom vilket kommunalt VA delvis kommer att byggas ut

— Nuvarande kommunalt verksamhetsområde för VA

KONSEKVENSER

Allmänt

I detta avsnitt redovisas översiktligt vilka samlade miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser ett genomförande av ändringen av översiktsplanen för Västra Bodarna kan medföra. Likaså redovisas avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen, som handlar om på vilken nivå beskrivningen ska göras och vilka geografiska områden och vilka frågor som miljökonsekvenserna ska behandla. Samråd om avgränsningen har skett med länsstyrelsen den 9 september 2010.

De miljömässiga konsekvenserna är de som beskrivs mest utförligt med 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 kommunens folkhälsomål antagna 2009.

De ekonomiska konsekvenserna beskrivs kortfattat utifrån en uppskattning om var investeringar och kommunala insatser kommer att krävas för ett genomförande av förslagen i ändringen av översiktsplanen för Västra Bodarna.

Miljökonsekvensbeskrivning

Läsanvisning

Den samlade konsekvensbeskrivningen, i vilken MKB:n ingår, utgör en obligatorisk del av översiktsplanen. Planen redovisas i tre avsnitt: Planförslag Konsekvenser samt Förutsättningar. Miljökonsekvensbeskrivningen är inte ett separat dokument utan ska läsas tillsammans med övriga delar av planen. För att undvika upprepning av sådant som redovisas i andra delar av plandokumentet har hänvisningar fogats till MKB:n.

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

Miljöbedömning

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. Eftersom översiktsplaner antas innehålla sådana förslag till förändringar som innebär risk för betydande miljöpåverkan, ska en MKB i allmänhet upprättas till en översiktsplan, och en miljöbedömningsprocess genomföras.

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 Västra Bodarna 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.

I samrådet med länsstyrelsen gjordes en 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:

- Europaväg E20 med farligt gods, buller och övriga risker
- Västra Stambanan med farligt gods, buller och övriga risker
- Bostadsbebyggelse, befintlig och ny i strandskyddsområden och andra skyddade områden
- Bebyggelsens påverkan på riksintresset Mjörn

Processen hittills

Planförslaget med miljökonsekvensbeskrivningen har samrådsbehandlats. Synpunkterna som inkommit under samrådet har resulterat i att planförslaget bearbetats och kompletterats. Utredningar har genomförts, bl a gällande trafiken som beskriver olika möjligheter att tillskapa planskilda korsningar med Västra Stambanan för biltrafik respektive gång- och cykeltrafik. Av de alternativ som fanns i samrådet fanns förutom nollalternativet två utbyggnadsalternativ beskrivna,

ett planförslag och ett kraftigare utbyggnadsalternativ. Det kraftigare utbyggnadsalternativet användes som jämförelse. I denna granskningshandling miljökonsekvensbeskrivning har det kraftigare alternativet spelat ut sin roll. Förutom nollalternativet beskrivs därför endast planförslaget. Under avsnittet Planförslag redovisas de ändringar som gjorts i förhållande till samrådsförslaget.

Konsekvensbedömda alternativ

Nollalternativ

Nollalternativet är en beskrivning av den utveckling Västra Bodarna får om ingen ny plan tas fram. Då fortsätter områdesplanen från 1987, med tillägg från 1991, att gälla. Beskrivningen av nollalternativet är densamma i denna granskningshandling som i samrådet.

Kärnan

Något sammanhängande centrumområde pekats inte ut, istället anges flera platser för gemensamma anläggningar: skolan, det nu nedlagda bageriet, posten och kiosken samt bygdestugan.

Bostäder

Planen är framtagen för utvecklingen fram till 2010 och är till största del utbyggd. Inom utpekade bebyggelseområden finns plats för ca 20 lägenheter i småskaliga flerbostadshus och 40 villor, främst i området mellan Furutjärn och Trollsjön (1). Planen saknar dock strikta bestämmelser för de utpekade friområdena vilket gör att spridd bebyggelse tillkommer även där.

Verksamheter

Verksamheter föreslås i den befintliga planen liksom i planförslaget mellan E20 och Västra Stambanan (2) och söder om den nu avstängda södra utfarten på E20 (3). Dessutom är Mjörnviksholm (4) utpekad som verksamhet, liksom Friluftsskolan, handelsträdgården och Skogsgården, dessa tre företag är inte längre aktiva.

Grönstruktur

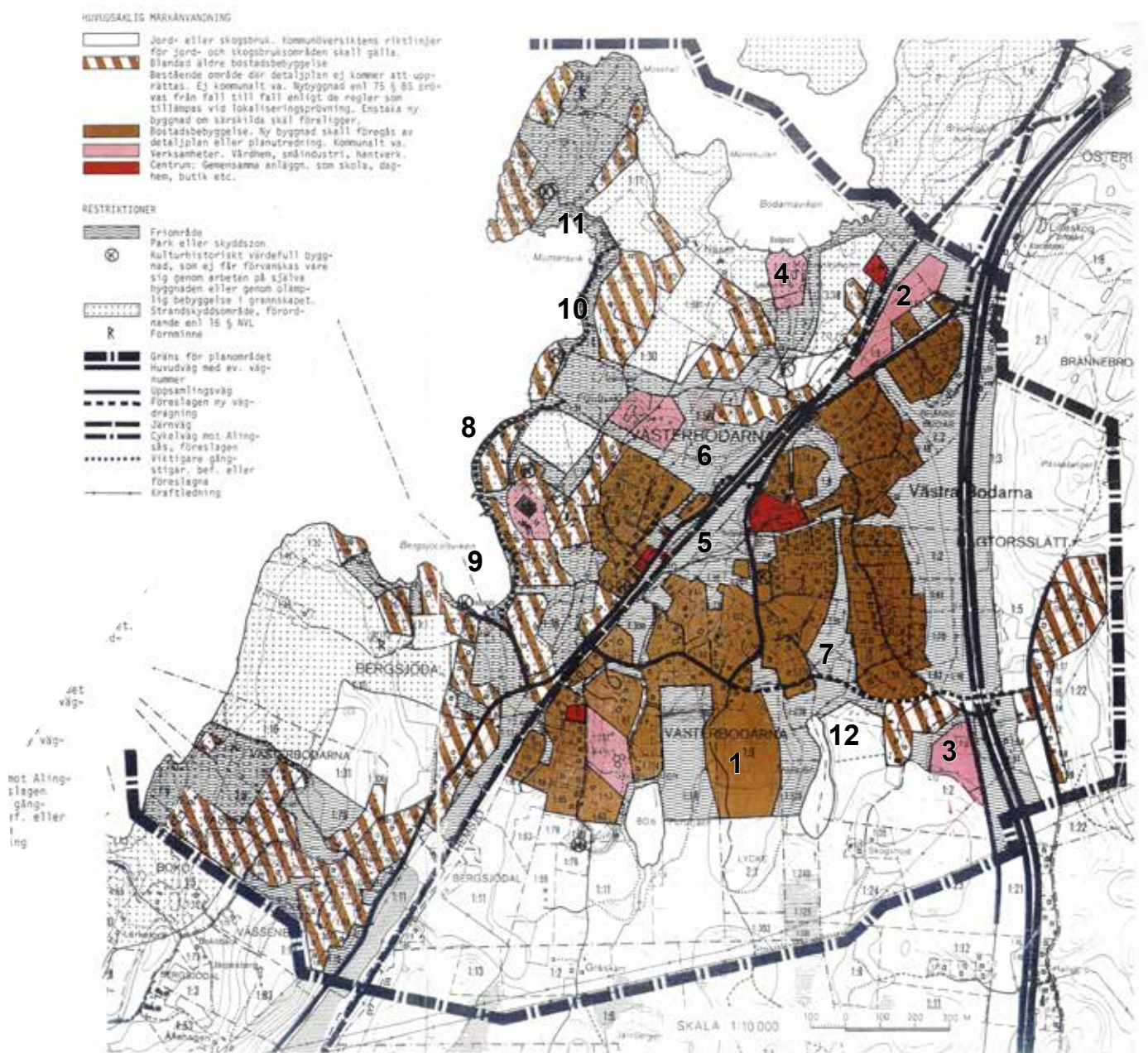
Grönstrukturen benämns som Friområde eller Jord- eller skogsbruksmark. Förutom de områden som tillhör planförslagets grönstruktur finns i den befintliga planen stora delar av kärnan (5), liksom större områden mellan Sommarorvägen och Västra Stambanan (6). Det finns även en tydlig grönkil in i östra Västra Bodarna söderifrån (7), vilken idag delvis är igenbyggd. Strandpromenaden längs Mjörn, Kärlekstigen (8), föreslås bli förlängd till Bergsjödals badplats (9) och från Friluftsskolans badplats (10) till Muntersvik (11), detta har inte genomförts.

Vägar

I den befintliga planen studeras planskildheter, men då en försiktig utveckling av Västra Bodarna valdes, bedömdes ingen ny planskildhet behövas före 2010. Som tillfartsväg till det nya bostadsområdet mellan Furutjärn och Trollsjön (1) föreslogs en ny vägsträckning av Trollsjövägen till den nu avstängda E20-utfarten (12). Den föreslagna sträckningen går söder om dagens sträckning.

Teknisk försörjning

Kommunalt vatten och avlopp finns i planen endast i de med mörkbrunt markerade områdena, främst öster om järnvägen. Övriga områden är planerade för enskilda vatten och avloppslösningar, med dagens miljökrav är dock detta svårt att klara på grund av terräng, markförhållanden och närheten till Mjörn.



Planförslag

Förändringar i förhållande till samrådet

Antalet nya bostäder som möjliggörs i planförslaget föreslås minska från ca 225 till ca 175. Utbyggnadstakten antas vara relativt låg med ca 6 nya bostäder per år. Eftersom kommunen inte är någon dominerande markägare i området är utbyggnadstakten beroende, förutom av marknaden, av vilka markägare som vill exploatera sin mark.

Bebyggelseområde som i samrådshandlingen kallades område 3 väster om Friluftsskolan har strukits helt. Vidare har ett område på öppen ängsmark kallat 6 Södra delen av Sommarrovägen tagits bort. Det södra området vid Trolltjärn har utökats marginellt liksom också området vid södra delen av Gräskärsvägen.

I samrådet har betonats vikten av att Västra Bodarnas lantliga karaktär och kulturhistoriska särdrag bevaras. Därför har bebyggelsekaraktären, bebyggelsens utformning och bevarande och förstärkning av grönstrukturen särskilt poängterats i granskningsförslaget. De områden som har tagits bort (områdena 3 och 6) ligger båda inom strandskydd, och föreslås i granskningsförslaget att ingå i grönstrukturen.

Västra Bodarna är inte byggt för någon omfattande biltrafik, utan vägnätet är smalt och hastigheterna är begränsade till låga farter. För att bevara karaktären kommer vägnätet i framtiden att behålla sin karaktär. Det behövs dock trafiksäkerhetshöjande åtgärder särskilt vad gäller passagerarna mellan bilvägar och gång- och cykelvägar och järnvägen.

Olika lösningar och lägen för planskildheter ha studerats. Två nya planskilda korsningar med järnvägen föreslås. En tunnel för bil- och gång- och cykeltrafik under järnvägen i planområdets norra del föreslås ersätta den befintliga plankorsningen. En planskild gång- och cykelväg vid stationen kan utföras antingen som bro eller tunnel.

Var finns risk för betydande miljöpåverkan?

En bostadsutbyggnad i Västra Bodarna stöder en långsiktig hållbar utveckling vad gäller läge i regionen och i kommunen, byggande i stationsnära lägen och övergripande trafik- och grönstruktur. I en framtida planeringssituation finns ändå risk för att betydande miljöpåverkan kan uppstå om bebyggelse tillkommer i anslutning till Europaväg E20 och Västra Stambanan, där det finns risker för t ex bullerstörningar och att olyckor inträffar. Vidare finns risk att bostadsbebyggelse i strandskyddsområden kan medföra betydande miljöpåverkan och att en framtida bebyggelse påverkar riksintresset Mjörn på ett negativt sätt.

Europaväg E20

Europaväg E20 är transportled för farligt gods. Länsstyrelsen tillämpar en riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods som innebär att ett riskhanteringsavstånd på 150 meter från väg eller järnväg för farligt gods ska behandlas vid detaljplanläggning. Några befintliga bostäder ligger inom riskhanteringsavståndet.

Flera bostäder i anslutning till vägen är bullerstörda idag. Bullerdämpande åtgärder vid befintlig bostadsbebyggelse har genomförts i och med ombyggnad till motorväg. Någon ny bostadsbebyggelse där det finns risk för att gällande riktvärden för buller inte uppnås är inte fö-

reslagen i planen. Endast ett nytt verksamhetsområde är föreslaget i planområdets sydöstra del.

Effekter, konsekvenser och åtgärder

I samband med att detaljplan upprättas för det föreslagna verksamhetsområdet ska en riskbedömning göras. I denna föreslås lämpliga åtgärder för att förhindra negativa konsekvenser vid en eventuell farligt godsolycka.

Effekten av att väg E20 har byggts om och bullerdämpande åtgärder utförts blir att färre bostäder bullerstörda. Genom att flera nya planskilda korsningar byggts för både biltrafik och gång- och cykeltrafik minskas den barriäreffekt som vägen haft. En annan effekt blir att trafikeringen av vägen blir säkrare både för trafik på vägen och för korsande trafik. Likaså förbättras säkerheten för transporter med farligt gods.

Västra Stambanan

Västra Stambanan är en transportled för farligt gods. Den ovan nämnda riskpolicyn ska tillämpas vid detaljplaneläggning.

Flera bostäder i anslutning till järnvägen är bullerstörda idag. Stambanan genom Västra Bodarna är frekvent trafikerad av både person- och godstrafik. Snabbgående fjärrtåg och lokala tåg med varierande hastigheter passerar. Lokaltåg stannar vid stationen. Dessutom förekommer omfattande godstågstrafik. Banans sträckning genom orten bildar till kraftiga barriärer mellan de västra och östra delarna av Västra Bodarna. Det finns plankorsningar mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik och järnvägen.

Effekter, konsekvenser och åtgärder

I planförslaget föreslås parkering, service och friytor närmast järnvägen, och utbyggnad av bostäder väster om järnvägen inom 150 meter från järnvägen. Riskbedömningar måste göras vid fortsatt planering i de föreslagna områdena. Det är sannolikt att åtgärder behöver genomföras för att undvika bullerstörningar och minska riskerna för olyckor och negativa konsekvenser om en olycka inträffar.

Västra Bodarnas skola ligger inom riskhanteringsavstånd på 150 meter från Västra Stambanan. Vid ombyggnad och nybyggnad av skolan måste beaktas vilka åtgärder som minskar buller och risker från järnvägen.

De barriäreffekter som järnvägen medför minskar när nya planskilda passager anläggs. I Nollalternativet kvarstår konflikterna och olycksriskerna mellan järnväg och övriga trafikslag eftersom inga planskilda korsningar föreslås.

Bostadsbebyggelse i strandskyddsområden

I planförslaget föreslås utbyggnad inom strandskyddsområde vid Mjörn inom området norr om Mossbergs väg, som komplettering av anläggningen i Mjörnviksholm samt i Bergsjödal. Förslaget innebär förtätning i befintlig bebyggelse. Även Furutjärns strandskyddsområde berörs genom att ett mindre område för ett fåtal tomter föreslås tillkomma. Syftet med att ta dessa områden i anspråk för bostäder är att

en sammanhållen och ändamålsenlig struktur ska erhållas.

I Nollalternativet föreslås att nybyggnad inom strandskydd prövas från fall till fall och medges endast om särskilda skäl föreligger.

Effekter, konsekvenser och åtgärder

Strandskyddet syftar till 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 strandskyddade områden ska kunna tas i anspråk för bebyggelse ska särskilda skäl finnas.

Effekterna av att strandskyddade områden tas i anspråk för förtätning av befintlig bebyggelse bedöms inte innebära några stora nackdelar för allmänhetens tillgänglighet till strandområdena och möjligheterna att idka friluftsliv. En sammanhängande grönstruktur mellan vattnet och bebyggelsen är föreslagen. Däremot kan finnas en risk för att förhållandena för djur- och växtliv försämrats till exempel om äldre lövträd tas bort och naturmark exploateras.

Lågt liggande bebyggelse i sjönära lägen riskerar att översvämmas vid höga flöden och vattenstånd. Åtta befintliga bostäder ligger mindre än 7 meter över Mjörns yta och kan möjligen vara utsatta för översvämningensrisker. Någon ny bebyggelse i strandområdena föreslås dock inte.

I Nollalternativet finns en risk för att trycket på Mjörnstranden för bebyggelse ökar ytterligare med negativa konsekvenser för landskapsbilden och för områdets övriga värden som följd.

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 byggas 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 anlagda promenadvägar, badplatser eller liknande. Vidare bör naturvärdesinventeringar utföras som grund för avgränsningen och för eventuella kompensationsåtgärder som behöver vidtas.

En konsekvens av ökad befolkning med fler småbåtar i Västra Bodarna kan bli en ökad störning i fågelskyddsområdena på öarna strax utanför planområdet. Med god information kan risken minskas.

Bebyggelsens påverkan på riksintresset Mjörn

Sjön Mjörn och dess stränder är mark- och vattenområde av riksintresse för naturvärden. Enligt miljöbalken, 3 kap 6 §, ska sådana mark- och vattenområden så långt möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Enligt samma paragraf ska behovet av grönområden i tätorter och i närheten av tätorter särskilt beaktas.

I planförslaget föreslås förtätning vid Mjörnviksholm för den verksamhet som bedrivs där men i övrigt är ingen förtätning tillåten i strandområdena inom eller i direkt anslutning till riksintresseområdet.

I Nollalternativet föreslås att nybyggnad inom strandskydd prövas från

fall till fall och medges endast om särskilda skäl föreligger. Ingen gemensam avloppslösning föreslås för områdena i närheten av Mjörn.

I planförslaget och nollalternativet föreslås ett verksamhetsområde mellan järnvägen och väg E20 norr om tätortens kärna. Dagvatten från området rinner idag direkt ut till Mjörn.

Effekter, konsekvenser och åtgärder

Det finns risk för att utbyggnad av bostadsområden väster om järnvägen kan påverka hydrologin, vattenkvalitet och övriga naturförhållanden i eller intill riksintresset. Bland annat krävs särskilda försiktighetsåtgärder vid behandling av dagvattnet från planområdet. Det får inte påverka vattnet i Mjörn 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, industrimark eller villatomter. Effekten kan på sikt bli att växt- och fågelliv förändras och att känsliga arter försvinner. Konsekvensen kan bli minskad biologisk mångfald.

Lämpliga åtgärder för att minska påverkan på Mjörn är att vid detaljplanläggning utreda och beskriva hur dagvattnet kan tas om hand på lämpligt sätt. Också andra faktorer som kan innebära att området förändras eller skadas bör identifieras och beskrivas i samband med att detaljplan upprättas. Miljökonsekvensbeskrivning till detaljplan kan komma att erfordras.

Nollalternativet kan innebära ytterligare enskilda avloppslösningar som kan påverka Mjörn negativt. I övrigt kan en mer ostrukturerad bebyggelse utvecklas eftersom de flesta föreslagna bebyggelseområden redan är ianspråktagna. Det kan innebära att värdefulla grönområden kan bli bebyggda. Viktiga ekologiska samband samt grönområden och stråk med betydelse för rekreation kan då gå förlorade.

Sammanfattande bedömning

Den översiktliga planen för Västra Bodarna är inte tillräckligt detaljerad för att en bedömning ska kunna göras om risken för betydande miljöpåverkan. Sådan kan därför inte uteslutas. Inför fortsatt planering måste närmare belysas framför allt buller och säkerhet kring järnvägen och naturvärden inom föreslagna utbyggnadsområden som omfattas av strandskydd.

I samband med fortsatt planering på detaljplanenivå måste en behovsbedömning göras där alla aspekter tas upp på ett samlat sätt. Om planens genomförande riskerar medföra betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning tas fram. Miljökonsekvenserna samt förslag på åtgärder hur de negativa konsekvenserna för miljön kan minimeras eller undvikas, ska då redovisas.

Avstämning mot miljömål och miljö kvalitetsnormer

Miljömål

Nationella och regionala miljömål

Riksdagen har beslutat om 16 nationella miljö kvalitetsmål som utgångspunkt för miljöarbetet i Sverige. Länsstyrelsen tar fram regionala miljömål anpassade och uppdaterade över tid.



De 16 nationella miljömålen som de illustreras på www.miljomal.se. Illustratör: Tobias Flygar.

Lokala miljömål

Långsiktiga och kortsiktiga mål

Alingsås kommun har lokala miljömål baserade på de nationella och regionala målen. Kommunfullmäktige antog lokala miljömål 2010, *Alingsås miljömål 2011-2019*, med detaljerade miljömål till 2013. Miljö målen är grupperade i tre huvudområden: Rik natur, Friskt vatten och Det goda samhället. Dessa inrymmer 14 av de nationella miljömålen. För de nationella målen Hav i balans och Storslagen fjällmiljö har inga mål tagits fram, eftersom de inte är direkt berörda i Alingsås kommun.

De övergripande målen för 2011-2019 anger inriktningen för miljö målsarbetet på lång sikt. Tanken är att nya detaljerade mål ska tas fram löpande för perioder om tre år i taget och att de ska vara inriktade på särskilt angelägna frågor. Miljö målen ska följas upp varje år i kommunens miljö- och folkhälsoredovisning. Senaste redovisning antogs av kommunfullmäktige i april 2011.

Nedan följer en avstämning mot de lokala miljömål som är relevanta för fördjupningen av översiktsplanen för Västra Bodarna. De lokala miljömål som saknar relevans för mark- och vattenanvändningen relateras inte i denna konsekvensbeskrivning.

Det lokala målet **Rik natur** omfattar de nationella målen:

Myllrande våtmarker

Levande skogar

Ett rikt växt- och djurliv

Skyddande ozonskikt

Ett rikt odlingslandskap

En giftfri miljö

Rik natur

Ett relevant mål fram till år 2019 är:

Bevara biologisk mångfald och traditionella natur- och kulturvärden i enlighet med Alingsås naturvårdspolicy och naturvårdsprogram.

Kommentar: Genom att en sammanhängande grönstruktur är föreslagen och ingen ny bebyggelse föreslås i strandområden kan spridningskorridorer för växter och djur upprätthållas.

Det lokala målet **Friskt vatten** omfattar de nationella målen:

Grundvatten av god kvalitet,

Levande sjöar och vattendrag

Bara naturlig förurning

Ingen övergödning

Friskt vatten

Relevanta mål fram till år 2019 är:

Samtliga ytvatten har minst god vattenstatus med avseende på artsammansättning och kemiska och fysikaliska förhållanden.

Områden där avloppssituationen enligt VA-strategin är problematisk har anslutits till kommunalt avlopp eller annan hållbar lösning.

Kommentar: Dagvattenpolicyn ska följas och ny bebyggelse ska anslutas till allmän anläggning enligt VA- strategin

Det lokala målet **Det goda samhället** omfattar de nationella målen:

Begränsad klimatpåverkan

God bebyggd miljö,

Säker strålmiljö

Frisk luft

Det goda samhället

Relevanta mål fram till år 2019 är:

Totala utsläppen av växthusgaser per invånare i Alingsås kommun ska minska med 40% jämfört med 1990.

Den bebyggda miljön ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö också ur ett ekologiskt perspektiv, både utomhus och inomhus.

En förtätad kärna med koncentrerad bostadsbebyggelse med gång- och cykelavstånd till kollektivtrafik på väg och järnväg gynnar utbyggnaden av miljöanpassade transportsystem. Detta ger förutsättningar för minskat behov av privatbilen för de dagliga transportererna med minskade utsläpp av växthusgaser som följd. Planens utformning bidrar också till en minskning av total energianvändning per invånare

Blå-grön struktur, småskalighet och bibehållen lantlig karaktär lyfts fram som kvaliteter i planen.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel i miljöbalken. Normerna beskriver den lägsta miljökvalitet för luft, mark och vatten som gäller inom ett visst geografiskt område.

Miljökvalitetsnormer finns för vattenkvalitet, föroreningar i utomhusluft, fisk- och musselvatten samt för utomhusbuller. MKN för fisk- och musselvatten är inte tillämpliga i Alingsås kommun.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft finns för kvävedioxid/kväveoxider, svaveldioxid och bly, partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a)pyren.

Bedömningen är att det inte finns risk för ett överskridande av miljökvalitetsnormerna för luft på någon punkt på grund av planens förslag.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormerna anger vilken miljökvalitet som ska uppnås i vattenförekomsterna och vid vilken tidpunkt den senast ska vara uppfylld. Målet är att allt yt- och grundvatten som lägst ska uppnå god status senast år 2015 och att ingen vattenförekomsts status ska försämrats.

Bedömning av vattenförekomster

Ekologisk status: En bedömning av bland annat kvaliteten på och förekomsten av växt- och djurarter. Den ekologiska statusen bedöms på en femgradig skala: hög, god, måttlig, otillfredsställande och dålig.

Kemisk status: En bedömning av halter av kemiska ämnen. Den kemiska statusen bedöms som ”god” eller ”uppnår ej god”

Enligt VISS, vattenkartan som administreras av Havs- och vattenmyndigheten, Länsstyrelserna och vattenmyndigheterna är beslutet att sjön Mjörn ska ha uppnått minst god ekologisk status år 2015. Enligt beslutad statusklassificering år 2009 har Mjörn god ekologisk status idag och bedömningen är att det inte finns risk för att MKN inte ska uppnås till 2015.

Den kemiska statusen är god i Mjörn, och det bedöms inte finnas risk för att MKN inte uppnås till 2015.

När planen genomförs kommer ny och befintlig bebyggelse att anslutas till kommunal vatten och avloppsanläggning. Bedömningen är att ett genomförande av planen inte medför någon negativ påverkan som riskerar att miljökvalitetsnormerna för Mjörn inte kommer att uppnås.

Ekonomiska och sociala konsekvenser

Sociala konsekvenser

Allmänt

Kommunfullmäktige har antagit mål som rör den sociala miljön i kommunen, bland annat Alingsås Folkhälsomål 2019 med delmål. Folkhälsomålen rör barn- och ungdomars, vuxnas och äldres villkor som syftar till förbättrad folkhälsa i kommunen. Det finns även andra planer och program i vilka kommunens målsättningar för sociala värden redovisas. När de direkt eller indirekt rör den fysiska miljön kan de ha en koppling till översiktsplanen. Denna konsekvensbeskrivning är dock avgränsad till att enbart redovisa kopplingen till folkhälsomålen.

Folkhälsoplanmål 2019, delmål 2010-2012

Innehåll och målområden

Det yttersta folkhälsomålet för Alingsås kommun är att "Skapa samhälleliga förutsättningar för en god hälsa på lika villkor för hela befolkningen". Detta är tillika det nationella folkhälsomålet. Utifrån folkhälsomålet är två övergripande mål framtagna och dessa är:

- Bygga ett tryggt och säkert samhälle
- Skapa förutsättningar för en god psykisk och fysisk hälsa

De övergripande målen gäller fram till 2019. För att på sikt kunna uppnå de övergripande målen finns 12 delmål formulerade. Dessa ska kunna uppnås under perioden 2010-2012.

Det finns flera planer och policys inom kommunen där folkhälsan påverkas, beaktas och berörs positivt utifrån ovan nämnda målområden. Ett begränsat antal mål har formulerats i folkhälsoplanen. Folkhälsomålen ska tillsammans med miljömålen följas upp årligen.

Bygga ett tryggt och säkert samhälle

Trygghet är en betydande faktor i välfärden. För att uppleva trygghet och tillit behövs en helhet av olika aspekter tex att känna delaktighet, hur kommunens utemiljöer ser ut och hur man trivs i sitt bostadsområde. Det här målområdet berör:

- Trygga och goda uppväxtvillkor
- Alla skall känna sig trygga att röra sig när man vill och var man vill i kommunen.
- En ökad integration i boendet utifrån demografi, socioekonomi och etnicitet.
- Tillgänglighet till bred arbetsmarknad för alla.

Planens förslag ger förutsättningar för en befolkningsökning som stärker serviceunderlaget och förbättrar förutsättningarna för goda kollektivtrafikförbindelser till en bred och varierad arbetsmarknad. Det innebär att orten kan fortsätta att utvecklas med trygga boendemiljöer även i framtiden. Möjligheten att bo kvar för unga vuxna och äldre

underlättas genom att det i planen föreslås nybyggnad av olika typer lägenheter.

Planens förslag stämmer väl överens med målbilden.

Skapa förutsättningar för en god psykisk och fysisk hälsa

Målet innebär att skapa förutsättningar för en god hälsa för alla oavsett kön, etnisk tillhörighet, social eller kulturell bakgrund, sexuell läggning, ålder eller funktionshinder. Det här målområdet berör:

- Jämlika och jämställda livsvillkor
- Goda levnadsvanor (omfattar bland annat motionsvanor)
- Möjlighet till social samvaro och stödjande sociala nätverk
- Åldrande med god livskvalitet

Ett delmål för perioden 2010-2012 ” Mål 7 Öka andelen aktiva transporter med minst 10 %” berör fysisk miljö och planeringen av denna. I FÖP Västra Bodarna föreslås målmedvetet ny bostadsbebyggelse inom gångavstånd till en kärna med bland annat kollektivtrafik. Målområdet kan vid planens genomförande påverkas positivt.

Skola

Samlade verksamheter, skola och förskola, har ett organisatoriskt och pedagogiskt värde vilket försämras vid en utveckling då förskoleverksamheten behöver flyttas ut i bostadsområdena. Verksamheter på olika platser medför försämringar med tanke på tillgänglighetsaspekten för boende i orten. Dessutom bedöms det innebära ökade kostnader för lokaler, personal, transporter och verksamhet.

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. Det har inte gjorts någon kostnads - intäktsanalys eller annan beräkning av vilka kostnader som genomförandet av planens olika förslag kommer att medföra. Detta sker i arbetet med kommunens budget och i flerårsstrategin och det kommunala tillväxtprogrammet. Ett genomförande av planförslagets intentioner bör medföra ökad inflyttning av invånare i blandade åldersgrupper och kategorier, vilket i längden totalt sett kan ge ett tillskott till kommunens intäkter och att satsningarna på sikt kommer att bli lönsamma och komma kommunen och Alingsås invånare tillgodo.

Infrastrukturen

Göteborgsregionens strukturbild visar att det är runt de prioriterade starka kollektivtrafikstråkens stationer som den mesta bebyggelseutvecklingen bör ske.

Genom att nya bostäder byggs nära stationen förstärks resandeunderlaget för kollektivtrafiken. I planen finns förslag till åtgärder för

att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten runt järnvägsstationen. Sådana är utbyggda planskilda korsningar med järnvägen för biltrafik och gång- och cykeltrafik. Planskilda korsningar med tunnlar och broar innebär stora kostnader. Trafikverket är huvudansvarigt för att förslagen kan genomföras. Förslagen medför att kommunen kan behöva bidra med ekonomiska och personella resurser för planering och för genomförande av andra åtgärder som utbyggnad av gång- och cykelnätet och utveckling av stationsområdet med fler parkeringsplatser och bättre service. Upprustning och nybyggnad av övrigt vägnät kan innebära ett stort ekonomiskt engagemang och deltagande från kommunen.

Bebyggelseområden

Befolkning – bostadsmarknad

Det kommer att krävas kommunal planering och investeringar både i nybyggnadsområden och i förtätningsområden för att genomföra planens förslag. Eftersom kommunen idag inte äger de markområden som föreslås som utbyggnadsområden försvåras kommunens möjligheter att styra och ta de initiativ som behövs.

Vatten- och avloppsnät saknas för delar i föreslagna utbyggnadsområden. Anslutning till kommunalt VA -nät krävs för all nybyggnad inom detaljplan. Förslagen planen innebär detaljplaneläggning av områden som idag saknar detaljplan. Det innebär stora investeringar i VA-nätet främst i de västra delarna och i kärnan. Genom en förtätning av bebyggelsen kommer det ekonomiska underlaget för en VA-utbyggnad att förstärkas.

Näringsliv – arbetsmarknad

Västra Bodarna är en pendlingsort. Genom bra kollektivtrafik nås en stor regional arbetsmarknad. Ett par verksamhetsområden föreslås i goda skyltlägen från väg E20. Det kan innebära fler arbetstillfällen i orten.

Service

Planens förslag att förstärka området inom gångavstånd från stationen med fler bostäder kan bidra till förbättrat underlag för en servicebutik eller liknande.

En stor utbyggnad under kort tid kan innebära att skolan blir för liten och behöver byggas ut. Med den föreslagna måttfulla utbyggnadstakten minskas dock risken för överbeläggning av skolan.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Västra Bodarnas karaktär och innehåll

Västra Bodarnas historia

Västra Bodarnas historia har beskrivits av Gustaf Ewald, 1925 och av Anders Zackrisson, 2009. 1856 öppnades Sveriges första statliga järnväg mellan Göteborg och Jonsered. 1859 var den färdigbyggd till Alingsås, men först 1897 fick Västra Bodarna en station. Runt förra sekelskiftet blev det vanligt att välbärgade göteborgare bosatte sig i Västra Bodarna under sommarmånaderna. En del gårdar köptes upp och nya stora bostadshus byggdes, medan jorden brukades av arrendatorer. Det mest betydande exemplet på detta var torpet Svingelkärr som runt sekelskiftet 1900 köptes av apotekare Fredrik Mossberg. Bostadshuset Sommarro byggdes 1910 i jugendstil och där bodde Mossberg under somrar och helger. Intilliggande gårdar köptes till och under 1900-talets första årtionde dominerar Mossberg Västra Bodarna. Apotekare Mossberg dog 1916 och testamenterade Sommarro och all mark till Göteborgs stad att användas till barnkoloni eller något liknande. Stiftelsen Apotekare Fredrik Mossberg bildades. Det dröjde dock till 1927 innan Friluftsskolan var färdigbyggd.

1925 gjorde Albert Lilienberg en plan för sommarbebyggelse på Mossbergska Stiftelsens mark. Ungefär 50 sommarstugor byggdes, vilka ligger på arrendetomter. Sommarro villa har sedan Mossbergs död främst använts som pensionat. Efter andra världskriget omvandlades många sommarstugor till permanentbostäder och en första avstyckningsplan fastställdes 1945. Många villor byggdes, främst öster om järnvägen.

Tillfälliga skolor har funnits i Västra Bodarna sedan 1800-talet, men först 1920 byggdes en permanent skolbyggnad. Friluftsskolan har använts för skolverksamhet fram till 2005. En permutation av Mossbergska stiftelsen har genomförts för att möjliggöra försäljning av egendomen.

I en första etapp har en fastighet bildats för skolbyggnaden och den är nu ute till försäljning.



Sommarro



Bostad byggd som sommarstuga på Mossbergska stiftelsens mark



Villabebyggelse öster om järnvägen



Friluftsskolan



Mjörn



Västra Stambanan och Västra Bodarnas station



västra Bodarnevägen korsar järnvägen

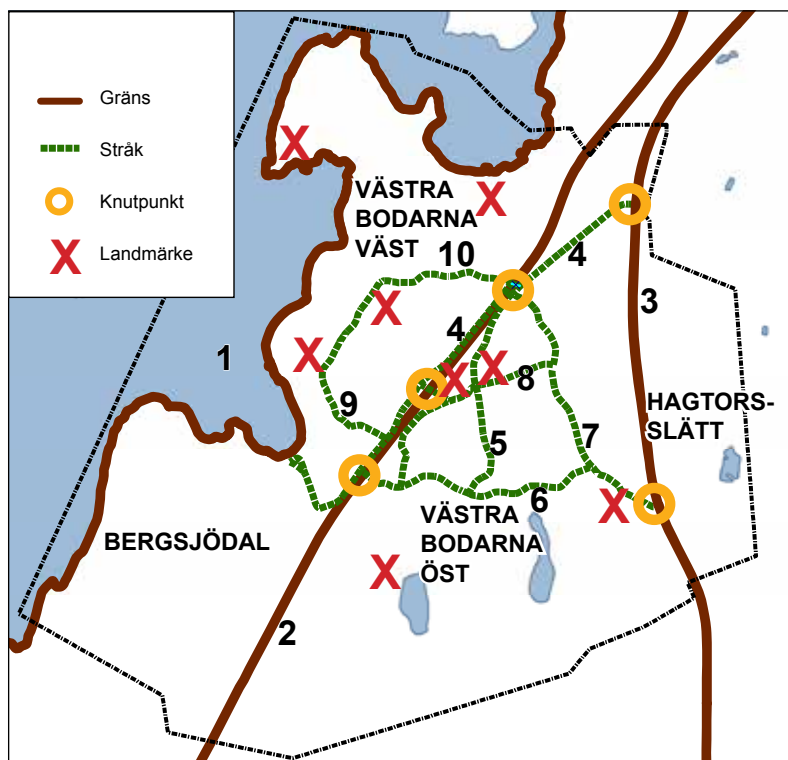


Sommarovägen

Karaktär och bebyggelse

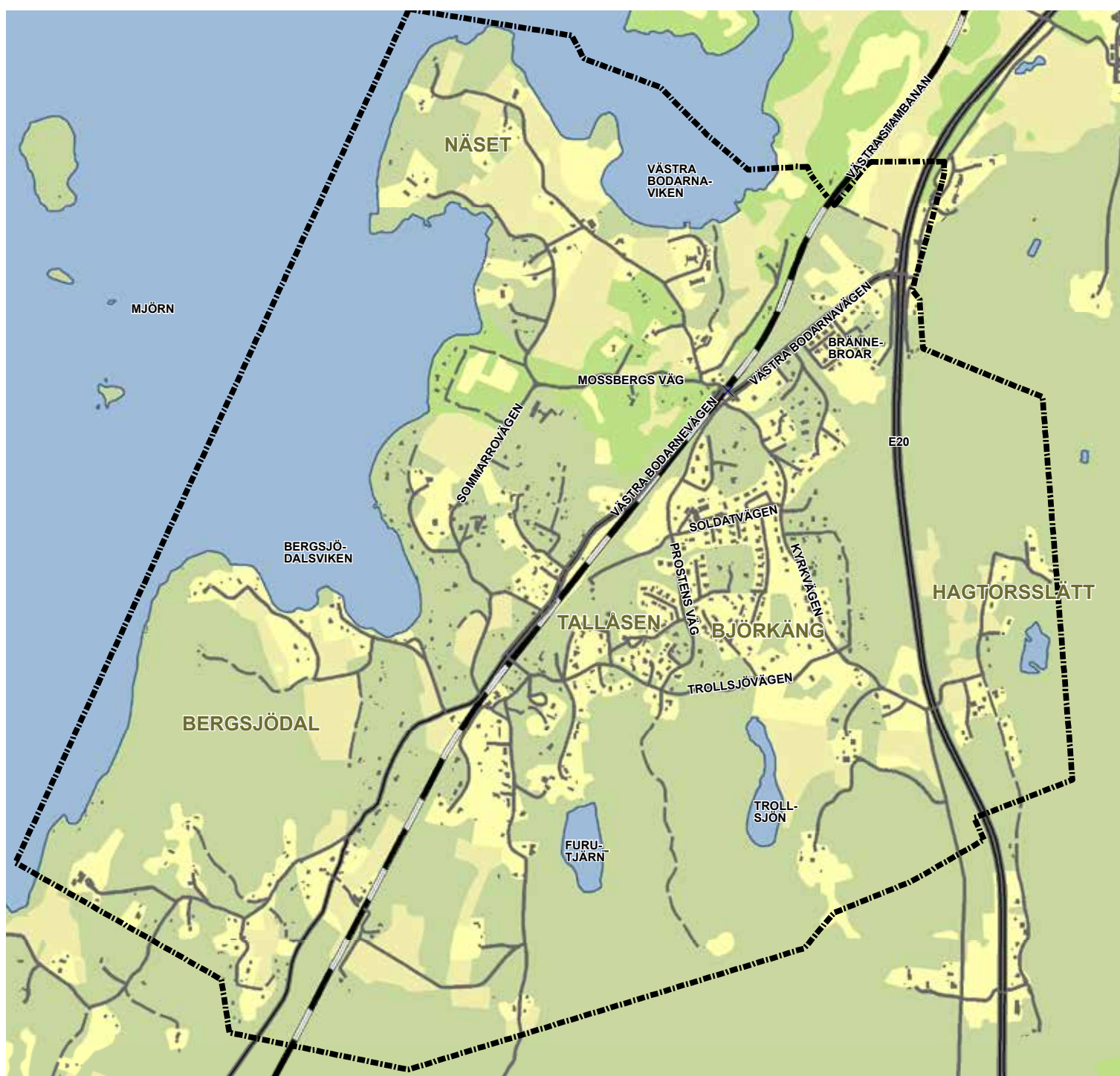
Mjörns strand (1), Västra stambanan (2) och E20 (3) är tydliga gränser och utgör den tydligaste strukturen i Västra Bodarna. Dessa gränser delar upp Västra Bodarna i fyra huvudsakliga delområden; Västra Bodarna öster om Järnvägen, Västra Bodarna väster om järnvägen, Bergsjödal och Hagtorsslätt. Viktiga rörelsestråk inom området utgörs av Västra Bodarnevägen (4) som korsar järnvägen och Prostens väg (5), Trollsjövägen (6), Kyrkvägen (7) och Soldatvägen (8) öster om järnvägen. Väster om järnvägen bildar Sommarrovägen (9) och Mossbergs väg (10) ett viktigt stråk. De tre platser där järnvägen kan korsas utgör betydelsefulla knutpunkter, liksom de två anslutningspunkterna till E20. Den södra kommer med ombyggnaden av E20 att försvinna, men fortsätta att fungera som viktig knutpunkt eftersom Kyrkvägen där ansluter till den nya lokalvägen och Hagtorsslättsbron. Landmärken i Västra Bodarna utgörs öster om järnvägen av skolan, fotbollsplanen, Skogsgården och Solberg. Väster om järnvägen finns friluftsskolan, Sommarro, Mjörnviksholm och Ytterhall.

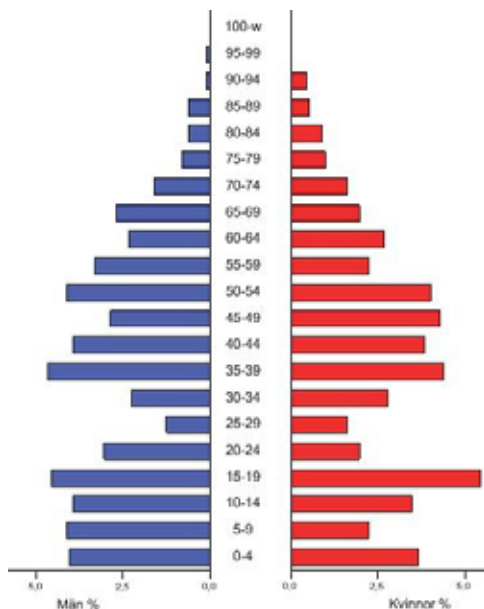
Västra Bodarna kännetecknas av smala slingrande vägar som kantas av stenmurar. De slingrande vägnätet tillsammans med den kuperade terrängen och järnvägens barriäreffekt gör att Västra Bodarna har låg orienterbarhet. I delar av området öster om järnvägen finns tätare villabebyggelse, i övrigt består Västra Bodarna av gles bebyggelse. Delar av planområdet har landsbygdskaraktär och andra delar består av skog.



Att Västra Bodarna historiskt har fungerat som sommarboendeort syns på att stora sommarbostäder och mindre sommarstugor finns spridda inom planområdet. I stora delar av området är dessa bostäder uppblandade med nyare bebyggelse. Längs Mjörns strand har bebyggelsen en tydlig sommarstugekaraktär. Öster om järnvägen finns detaljplanelagdaområden med mer enhetlig karaktär; kring skolan är bebyggelsen från 50- och 60-talet, längs södra delen av Kyrkvägen är husen byggda på 40-talet, i Tallåsen under 80-talet och i Björkäng under 2000-talet.

Västra Bodarna har en grön och lummig karaktär, öster om järnvägen främst i form av gröna kullar mellan bebyggelsen och i söder även odlingslandskap och barrskog. Väster om järnvägen finns lövskog och odlingslandskap. Bergsjödal och Hagtorsslätt omges av skog.





Befolkningspyramid. Andel kvinnor och män i olika åldrar av Västra Bodarnas befolkning. Statistik: Alingsås kommunledning.

Befolkning

I Västra Bodarna, inom planavgränsningen, bodde år 2010 ungefär 1100 personer. Då områdesplanen för området togs fram 1982 bodde knappt 700 personer i området. På 30 år har befolkningen alltså ökat med drygt 50 procent. Kraftigast ökade invånarantalet under tidigt 1990-tal, efter att områdesplanen antagits 1987. Barnfamiljer är den dominerande invånargruppen och gruppen tonåringar är mycket stor. Åldersgruppen runt pensionsåldern är även den relativt stor, medan både unga vuxna och äldre är starkt underrepresenterade.

Bostäder

Åldersspridningen i Västra Bodarnas befolkning är med största sannolikhet kopplad till bostadsutbudet som nästan uteslutande består av villor med äganderätt, vilket passar sämre för unga vuxna och äldre. Öster om järnvägen och i Hagtorsslätt är de flesta hus byggda som permanentbostäder, medan majoriteten av husen närmare Mjörn byggts som stora sommarbostäder eller enklare sommarstugor. På det stora markområde som tillhört Mossbergsska Stiftelsen finns 50 stugor på arrendetomt. De stora sommarbostäderna och många av sommarstugorna har omvandlats till permanentbostäder och en fortsatt utveckling mot färre fritidshus förväntas.

Service och sysselsättning

Kommunal service

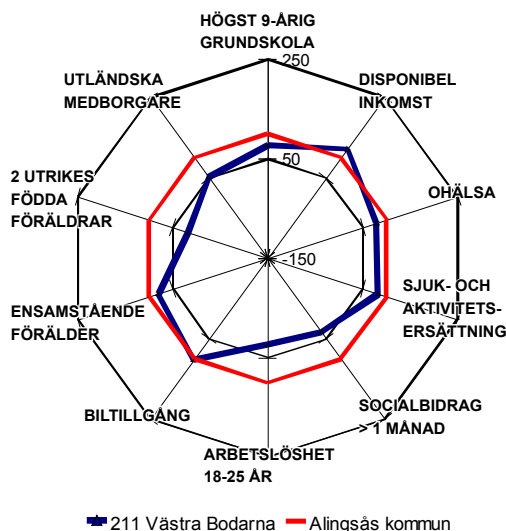
I Västra Bodarna skola går barn från förskoleklass till klass sex och upptagningsområdet följer i stort sett avgränsningen för denna fördjupning av översiktplanen. I skolan går knappt 100 elever år 2010. Ungefär 50 barn går även på fritidsverksamhet. Elever som bor på östra sidan om E20 i Hagtorsslätt och Östra Bodarna är berättigade skolskjuts. Västra Bodarnavägen, söder om järnvägsbron, är klassad som trafikfarlig väg, vilket gör att eleverna som bor i området är berättigade skolskjuts. Skolskjuts utförs med taxi. Även förskoleverksamhet finns och en ny förskola har byggas på skolområdet. I förskolan går runt 75 barn. Högstadiel elever går i Gustav Adolfsskolan inne i Alingsås.

Kommersiell service

Kommersiell service saknas i Västra Bodarna. En pizzeria fanns i området relativt nyligen. Längre tillbaka i tiden fanns postkontor, livsmedelsbutik och bageri.

Sysselsättning

Västra Bodarna är en pendlingsort. Inom Västra Bodarna finns ett fåtal arbetstillfällen främst inom skolan, förskolan och på Mjörnviksholms behandlingshem. Den genomsnittliga sysselsättningsgraden och disponibla inkomsten är högre i Västra Bodarna än i kommunen i stort.



Spindeldiagram som visar parametrar kopplade till ekonomi och folkhälsa. Genomsnittliga siffror för Västra Bodarna och Alingsås kommun. Statistik: Alingsås kommunledning.

Jordbruk och skogsbruk

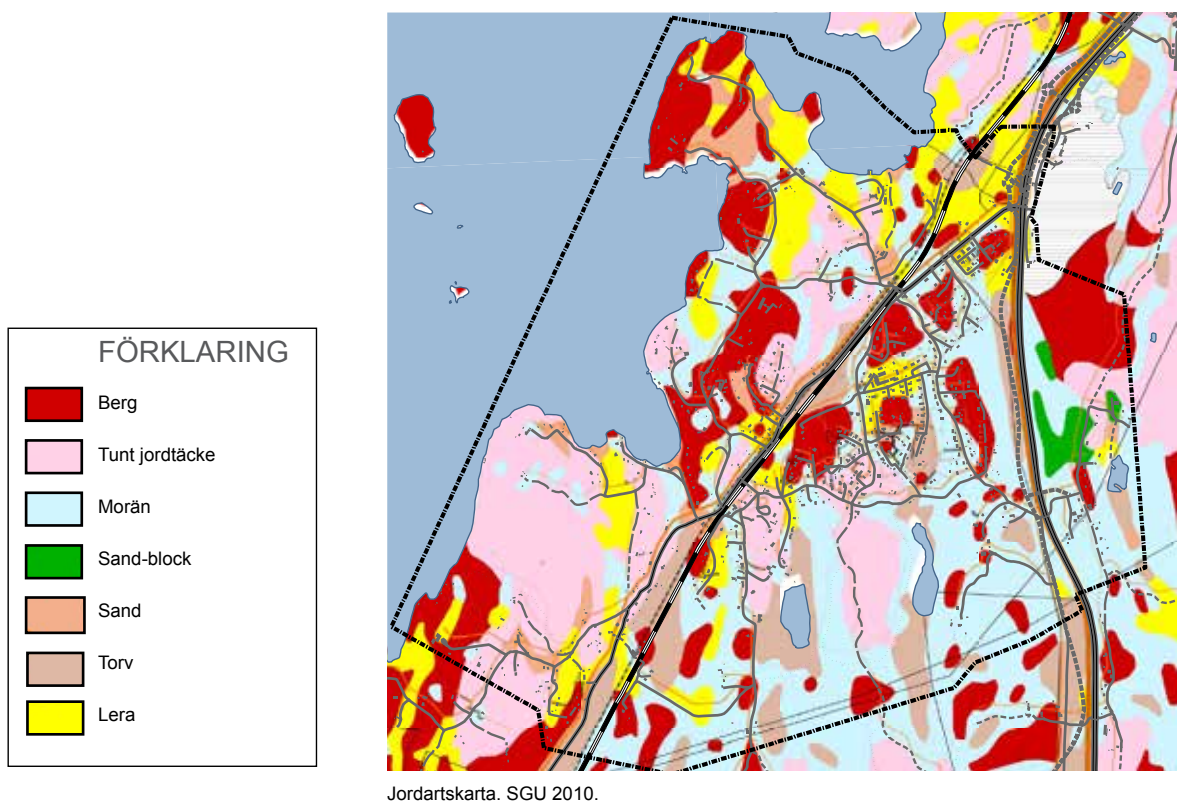
Jordbruk bedrivs på Näset, vid Bergsjödalsviken och öster om Trollsjön. Aktivt skogsbruk bedrivs i Bergsjödalen, kring Hagtorsslätt och öster om järnvägen, söder om bebyggelsen.

Markägare

Väster om järnvägen dominerar ett fåtal stora markägare, främst Göteborgs stad som äger det som tidigare var Mossbergska Stiftelsens mark som sträcker sig från Näset till Bergsjödals badplats. På Mossbergska Stiftelsens mark finns ett femtiotal hus på arrendetomter. Näset utgörs till stor del av tre olika jordbruksfastigheter och Bergsjödalen främst av en större fastighet. Kommunen äger i stort sett ingen mark väster om järnvägen. Öster om järnvägen äger kommunen marken där skola och förskola ligger, några mindre grönområden och ett område i norr mellan järnväg och E20. Kommunen äger även marken där SK Mjörns klubbstuga finns och fotbollsplanen. Trafikverket äger markområdet närmast järnvägsstationen. I övrigt är den obebyggda marken öster om järnvägen uppsplittrad på ett flertal markägare. Trafikverket är huvudman för Västra Bodarnevägen, väg 956 och E20. Övriga vägar i Västra Bodarna är enskilda och för majoriteten är Västra Bodarna vägförening huvudman.

Markförhållanden

Marken i Västra Bodarna består främst av berg och morän, med insprängda partier med lera och sand väster om järnvägen respektive lera och torv öster om järnvägen. De geotekniska förhållandena bedöms i stort vara relativt gynnsamma utifrån kända geologiska förutsättningar. Den större delen av Västra Bodarna tillhör Mjörns avrinningsområde, men delar i öster avvattnas till Färgen och i söder till Sävellången.



Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

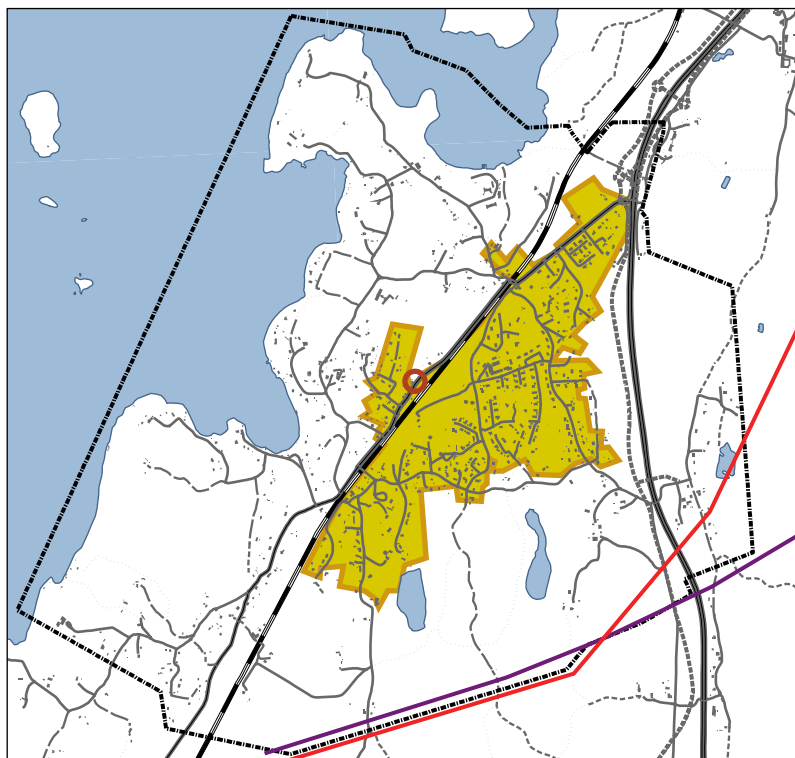
I stort sett hela Västra Bodarna öster om järnvägen har kommunalt vatten och avlopp, medan Hagtorsslätt, Bergsjödal och nästan alla bostäder väster om järnvägen har enskilda avloppslösningar. Ljungbacken ligger väster om järnvägen men är anslutna till kommunalt vatten och avlopp. I i stort sett hela planområdet råder hög skyddsnivå för enskilda avlopp, vilket betyder att organsikt material och fosfor ska reduceras med 90 % och kväve med 50 %. För områden med normal skyddsnivå gäller 90 % reduktion av organiska material och 70 % reduktion av fosfor. Markförhållandena och topografin gör att det är svårt att anlägga enskilda avlopp som uppfyller dagens miljökrav på varje enskild tomt. Området väster om järnvägen är utpekad i kommunens VA-strategi som ett område med behov av kommunalt vatten och avlopp. Många hus, särskilt utmed Mjörn, saknar tillfredsställande lösning av avloppsfrågan. Diffusa utsläpp och direktutsläpp till sjön förekommer. Det finns delområden där problem med avloppslukt och risk för förorening av dricksvattentäkter har konstaterats.

Elförsörjning

Alingsås Energi är huvudman för elnätet inom Västra Bodarna. Genom planområdets södra del går två större kraftledningar, den ena förvaltas av Svenska kraftnät och är på 400 kV, den andra ägs av Vattenfall och är på 130 kV.

Avfall

Hur avfallet från hushåll och verksamheter ska behandlas och hur ansvarsfördelningen fungerar finns fastställt i Renhållningsordning för Alingsås kommun. Frågan om återvinningsstation får hanteras i kommande arbeten med detaljplaner.

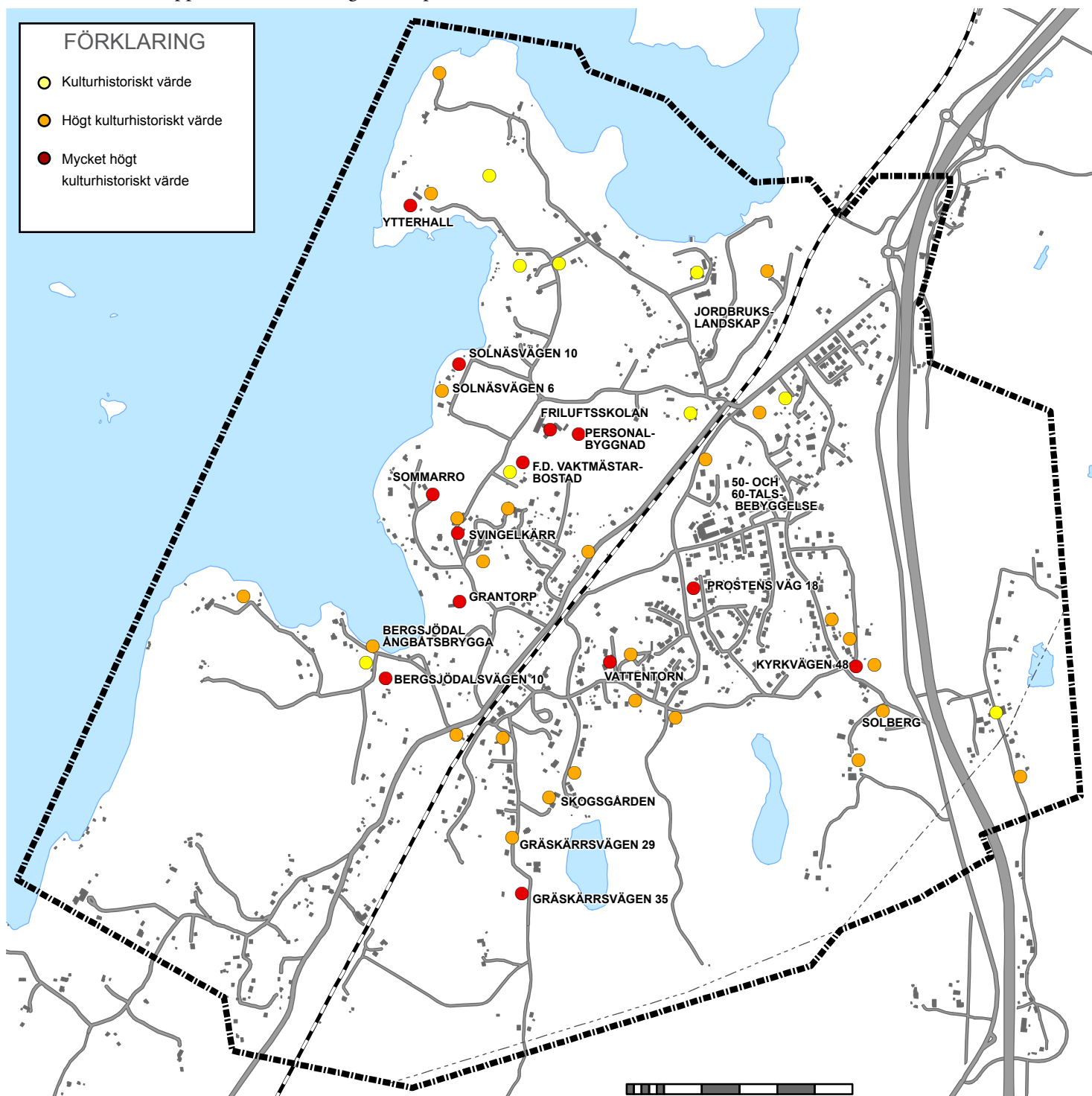


Kulturvärden

Kulturbhistoriska värden

En kulturhistorisk inventering har utförts inom Västra Bodarna under åren 2009-2011 av Regionmuséet Västra Götaland. Inventeringen kompletterar och fördjupar en inventering från 1979. Nyare och mer vardagliga byggnader tillförs och nya värderingar görs. Ett kulturmiljöprogram för hela kommunen är också under framtagande.

Kulturvärdena är värderade och indelade i tre klasser: Mycket högt kulturhistoriskt värde, Högt kulturhistoriskt värde och Övriga kulturhistoriska värden. Det finns också fornminnen. De flesta är rester från boplatser från sten-, brons- och järnåldern. Dessutom finns odlingsrösen, stenmurar, grunder m.m. i skogsområden. Det kan även finnas oupptäckta fornlämningar exempelvis fornlämnar.





Sommarro



Friluftsskolan



Ytterhall



Solnäs vägen 10



Kyrkvägen 48

Mycket höga kulturhistoriska värden

Sommarro. Apotekare Mossberg köpte en stor del av Västra Bodarna i samband med att orten fick järnväg. Mossberg köpte upp flera gårdar och han kom att prägla trakten starkt. Sommarro var Mossbergs bostad i Västra Bodarna. Huset är byggt i en panelarkitektur rik på detaljer.

Grantorp. Exklusiv putsad sommarvilla med lökkupol. Ligger i parkanläggning med sjöutsikt.

Svingelkärr. Välbevarad torpstuga samt stenkällare.

Friluftsskolan. Stor institutionsbyggnad i klassiserande stil från ca 1927. Området som tillhört friluftsskolan är stort med en park och en igenväxt fotbollsplan, tennisplan och badstrand. Byggnaden och hela området har ett mycket högt kulturhistoriskt värde som innefattar såväl arkitektoniska som samhällshistoriska kvalitéer.

Personalbyggnad till Friluftsskolan.

F.d. vaktmästarbostad till Friluftsskolan.

Ytterhall. Ursprungligen en sommarvilla. Miljön med det stora portlidret in till planen framför byggnaden ger ett herrgårdslignande och storslaget intryck. En tidig och konsekvent genomförd representant för 20-talsklassicismen.

Solnäs vägen 10. Villa som byggdes för Göteborgsutställningen 1923 och sedan flyttade hit. Huset speglar på ett konsekvent sätt den nyklassiska strömningen i 1920-talets arkitektur.

Kyrkvägen 48. Ett hus som låg i framkant för sin tids byggnadsstil (arkitekt: Erik Drake).

Bergsjödalsvägen 10. Liten sommarstuga med drag både ifrån 20-tals klassicism och funktionalism. Hela miljön ser ut att vara oförändrad sedan byggnadstiden.

Gräskärrsvägen 35. Välbevarad byggnad med jugend-/nationalromantisk karaktär.

Prostens väg 18. Välbevarad villa i funkisstil.

Genvägen 2. Litet vattentorn av granit.

Höga kulturhistoriska värden

Solberg. En stor lantegendom som användes som pensionat på 1920- och 1930-talet. Mangårdsbyggnaden i klassiserande stil är mycket väl bevarad och gårdens byggnader väl underhållna. Gården som helhet besitter ett mycket högt kulturhistoriskt värde och har haft stor betydelse i trakten.

Bergsjödal ångbåtsbrygga. Ångbåtsväntkuren ger en intressant inblick i det speciella badortsliv som levdes här i början på 1900-talet.

Gräskärrsvägen 29. Byggnaden har en tydligt avläsbar utformning som grindstuga och välbevarad nationalromantisk karaktär.

50- och 60-talsmiljö - Västerbodarna 1:314 m.fl. Enhetlig bebyggelsemiljö med välbevarade villor från 1950-60-talet. Villorna har huvudsakligen fasadmaterial av rött eller gult tegel. Många av husen har välbevarade entrésidor och någon verandatillbyggnad på baksidan. Svenska Stenhus har ritat de flesta husen.

Jordbrukslandskap i sluttning mot Västra Bodarnaviken. Fint jordbrukslandskap. Välbevarade ekonomibyggnader.

Skogsgården. Villa i klassiserande stil.

Bergsjödal 1:30. Ursprunglig sommarvilla i klassiserande stil på sjötomt.

Bergsjödal 1:66. Välbevarad suterrängvilla från 1950-60-talet.

Bergsjödal 1:72. Tegelvilla med förskjutna huskroppar och garage under.

Hagtorsslätt 1:2. Gårdsmiljö från sent 1800-tal till idag.

Hagtorsslätt 1:28. Kyrkvägen 38.

Hagtorsslätt 1:47. Enkelstuga av en typ som få finns bevarade av.

Hagtorsslätt 1:65. Välbevarad villa från 1950-60-talet.

Hästeryd 1:39. Gammal och långsträckt torpstuga.

Västerbodarna 1:11. Näset. Värdefull gårdsmiljö.

Västerbodarna 1:16. Miljöer och byggnader kring Sommarro.

Västerbodarna 1:30. Solnäs vägen 6.

Västerbodarna 1:33. Liten välbevarad villa i kuperad trädgård.

Västerbodarna 1:44. Tallåsen. Villa med nationalromantisk prägel.

Västerbodarna 1:51. Missionshus från 1900-talets början.

Västerbodarna 1:55. Gräskärrsvägen 29.

Västerbodarna 1:58. Välbevarat hus på en höjd i en lummig trädgård.

Västerbodarna 1:109. Tegelvilla med utskjutande övervåning.

Västerbodarna 1:133. Ursprunglig sommarvilla i nationalromantisk stil.

Västerbodarna 1:152. Stor villa med nationalromantisk karaktär.

Västerbodarna 1:167. Välbevarat hus vid kanten av Västra Bodarnevägen.

Västerbodarna 1:232. Tidigare barnkoloni med välbevarad paviljong.

Västerbodarna 1:367. Välbevarad och tidstypisk sommarstuga.

Västerbodarna 1:443. Välbevarad villa.

Övriga kulturhistoriska värden

Mjörnviksholm: Stor anläggning i klassicerande stil.

Bergsjödal 1:80: Ursprunglig sommarstuga på naturtomt med stenmur.

Västerbodarna 1:82. Bostadshus i trädgård med ovanlig utformning.

Västerbodarna 1:253. Funktionalistisk villa.

Gårdsmiljö som speglar en jordbruksmiljö typisk för trakten.

Utgångspunkter i planeringen

Vid förändringar ska hänsyn tas till miljöer och enskilda objekt som har kulturvärden. För bebyggelsemiljöer med mycket höga kulturvärden kan övervägas skydd genom byggnadsminnesförklaring eller skyddsbestämmelser i detaljplan. För områden med höga kulturvärden kan skyddsbestämmelser i detaljplan övervägas. Dessa byggnader och miljöer kan också skyddas indirekt genom ökad medvetenhet, t.ex. genom information om kulturvärdena från kommunen till fastighetsägaren. Det ska också ställas extra krav på utformningen av ny bebyggelse i anslutning till byggnader med höga kulturhistoriska värden.

Värdefulla fornlämningsmiljöer skall så långt möjligt ingå i den sammanhängande grönområdesstrukturen och göras tillgängliga genom röjning, stråk och stigar. För att klargöra den faktiska fornlämningsbilden kan Länsstyrelsen vid detaljplanläggningen komma att ställa krav på genomförande av särskild arkeologisk utredning.



Solberg



Bergsjödals ångbåtsbrygga



Gräskärrsvägen 35



Gräskärrsvägen 29

Grönstruktur

Kommunens målsättning

Alingsås miljömål 2005-2008 anger att biologisk mångfald och traditionella natur- och kulturvärden ska bevaras i enlighet med Alingsås naturvårdspolicy och naturvårdsprogram.

Grönstrukturen i Västra Bodarna

Anten-Mjörn, riksintresse för naturvård

Sjöarna Anten och Mjörn med omgivningar är av riksintresse för naturvård. Värde av riksintresse finns för geovetenskap, lövskog, odlingslandskap med naturbetesmark, äng och intressant flora samt sjö med värdefull fauna.

Naturvårdsprogram och lövskogsinventering

Brackegårdskullarna norr om området ingår i kommunens naturvårdsprogram. I naturvårdsprogrammet delas skyddsvärda naturvårdsobjekt in i olika klasser. Länsstyrelsen klassificerar med siffror där klass 1 anses vara mest bevarandevärd. Kommunen har istället ett klassificeringssystem med bokstäver där den mest bevarandevärda naturen har klass A. Lövskogsområdet som ingår i länsstyrelsens lövskogsinventering från 1985 har klass 3. Kommunens bedömning är klass A. Lilleskog-Stora Vardsjön som ligger nordost om området ingår i naturvårdsprogrammet. Området ingår i länsstyrelsens lövskogsinventering från 1985 och har klass 2. Kommunens bedömning är klass B. I Mjörn utanför Västra Bodarna ligger öarna Gullbringa, Rögrund och Skräddarklinten som ingår i naturvårdsprogrammet. Det är fågelskyddsområden och viktiga för häckande sjöfåglar främst olika trutarter. Från Mosshall finns en bra utsikt över Gullbringan.

Ingen del av planområdet ingår i kommunens naturvårdsprogram, men flera delar av området är med i länsstyrelsens lövskogsinventering som gjordes 1985. Samtliga områden har naturvärdesklass 3. Områdena är:

- ”Västra Bodarna”, omfattar hedekskog mellan Ytterhall och Mosshall och området runt friluftsskolan. Stort inslag av gran och tall, även björk, al och asp, enstaka ask och lind.
- ”Skogsdungar väster om Lilleskog”, omfattar Brackegårdskullarna och sträcker sig utmed järnvägen in i området. Ek-hasselskog med stort inslag av lind.
- ”Väster om Lilleskog”, sträcker sig utmed järnvägen och omfattar Brackegårdskullarna.
- ”Sluttningen väster om Hagtorsslätt”, björkskog väster om E20.
- ”Hagtorsslätt”, ekhage i norr och björkhage i söder. Inslag av gran, tall, asp. Ligger öster om E20.
- ”Utmed järnvägen mellan Norsesund och V. Bodarna”, ett smalt skogsområde som sträcker sig in i utredningsområde från Örnudden. Björksumpskog med inslag av al och gran. Delar av området är betesmark.

Natura 2000

Det finns inget Natura2000-område inom planområdet. Det närmsta Natura2000-området, Kärrbogärde, är en ekhage som ligger söder om Ingared, ca 5 km från Västra Bodarna station och ca 3,5 km från plangränsen. Nohagaviken i Alingsås stad ligger på ungefär samma avstånd från planområdet. Det utgörs av betade strandängar och en fågellokal.

Strandskydd

Strandskydd gäller 300 m från strandkanten för Mjörn. För Trollsjön och Furutjärnen gäller strandskyddet 100 m.

Skog

Skogsstyrelsen har klassat värdefulla skogsområden. Inom utredningsområdet finns en sumpskog söder om Trollsjön. Det är en tallskogsbevuxen mosse. Äldre tallskog är viktig för många organismer.

Länsstyrelsen har uppmärksammat att det finns en rödlistad svamp, gräddporing *Cinereomyces lenis*, inom planområdet. Den här svampen lever främst på gamla tallar. Enligt artdatabanken är uppgiften om att svampen skulle finnas i området gammal, men om exploatering planeras i äldre tallskog så kan detta behöva undersökas först.

Grönstrukturens sociala värden

En grönstrukturinventering har genomförts av Västra Bodarna under 2010 av Rådhuset arkitekter. Studien beskriver grönstrukturen i Västra Bodarna utifrån begreppen tillgång, närhet och kvalitet. Begreppen är hämtade ur Boverkets bok *Bostadsnära natur – inspiration och vägledning*. Som komplement till inventeringen har boende i Västra Bodarna värderat grönstrukturens delar under ett tidigt samråd 2 juni 2010. Utifrån dessa underlag har områden av betydelse för rekreation identifierats:

Skogsområde vid Mosshall (1) med fina naturkvalitéer som är relativt lätt att hitta via stigar från asfaltsvägar.

Naturområdet vid Friluftsskolan (2) har höga naturvärden och ett fint läge nära Mjörn och tågstationen. Entréer till området är otydliga.

Skogsområde söder om Bergsjödal (3) som är stort men som är lite använt på grund av otydliga stigar och entréer. Området har en hög utvecklingspotential.

Skogsområdet kring Furutjärn och Trollsjön (4) som har stora kvalitéer med sjöarna, stigar och kontakten söderut med större skogsområden.

Kungsvägen (5) som har kulturhistoriska värden och tillsammans med Påskaberget utgör rekreationsområde för boende i Hagtorsslätt. Området har fått en ökad betydelse för boende väster om E20 tack vare de två broar över vägen som byggts.

Dammen i Hagtorsslätt (6) har potential att bli en mötesplats.

Skogsområdet mellan E20 och Västra Bodarna (7) används för närrekreation av boende i östra Västra Bodarna.



Mosshall



Grönområde i anslutning till Friluftsskolan



Skogsområde i Bergsjödal



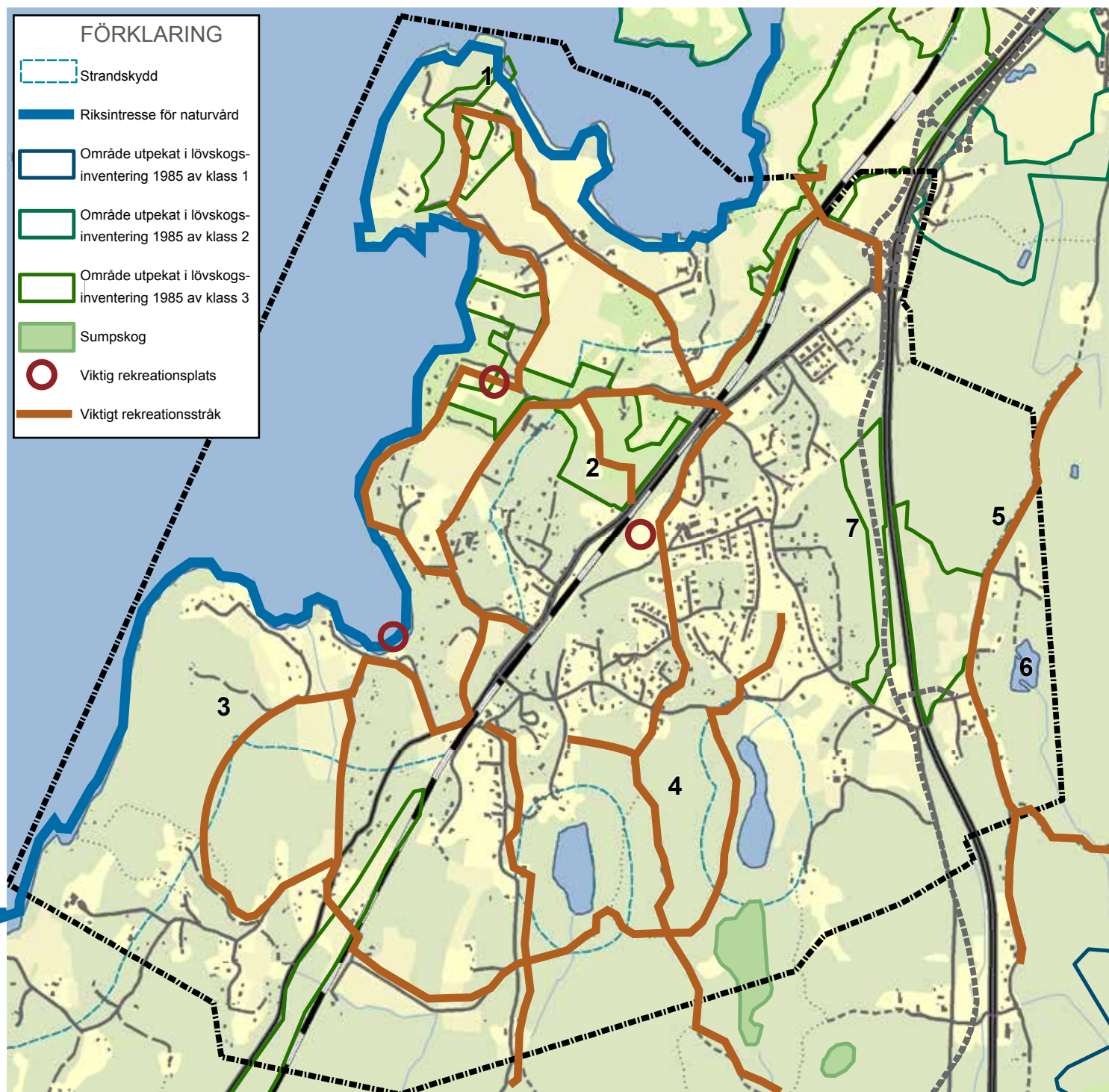
Trollsjön



Förutom de utpekade områdena finns det även många promenadstråk av betydelse för rekreation. Kulturhistoriska värden och landskapsbilden spelar ofta en stor roll för dessa stråks attraktivitet.

Utgångspunkter för planeringen

Det är viktigt att grönstrukturen i Västra Bodarna är sammanhängande. Avståndet mellan bostad och sammanhängande grönområden ska inte överstiga 300 meter. Majoriteten av de utpekade grönområdena bör bevaras och vid exploatering i värdefulla grönområden är det viktigt att hänsyn tas till natur- och rekreationsvärden genom att särskilt höga värden identifieras och säkerställs. Hänsyn bör också tas till behovet av nya grönstråk, vilka ska vara sammanlänkade med ortens övriga grönstruktur och ha en god tillgänglighet för att vara fungerande.



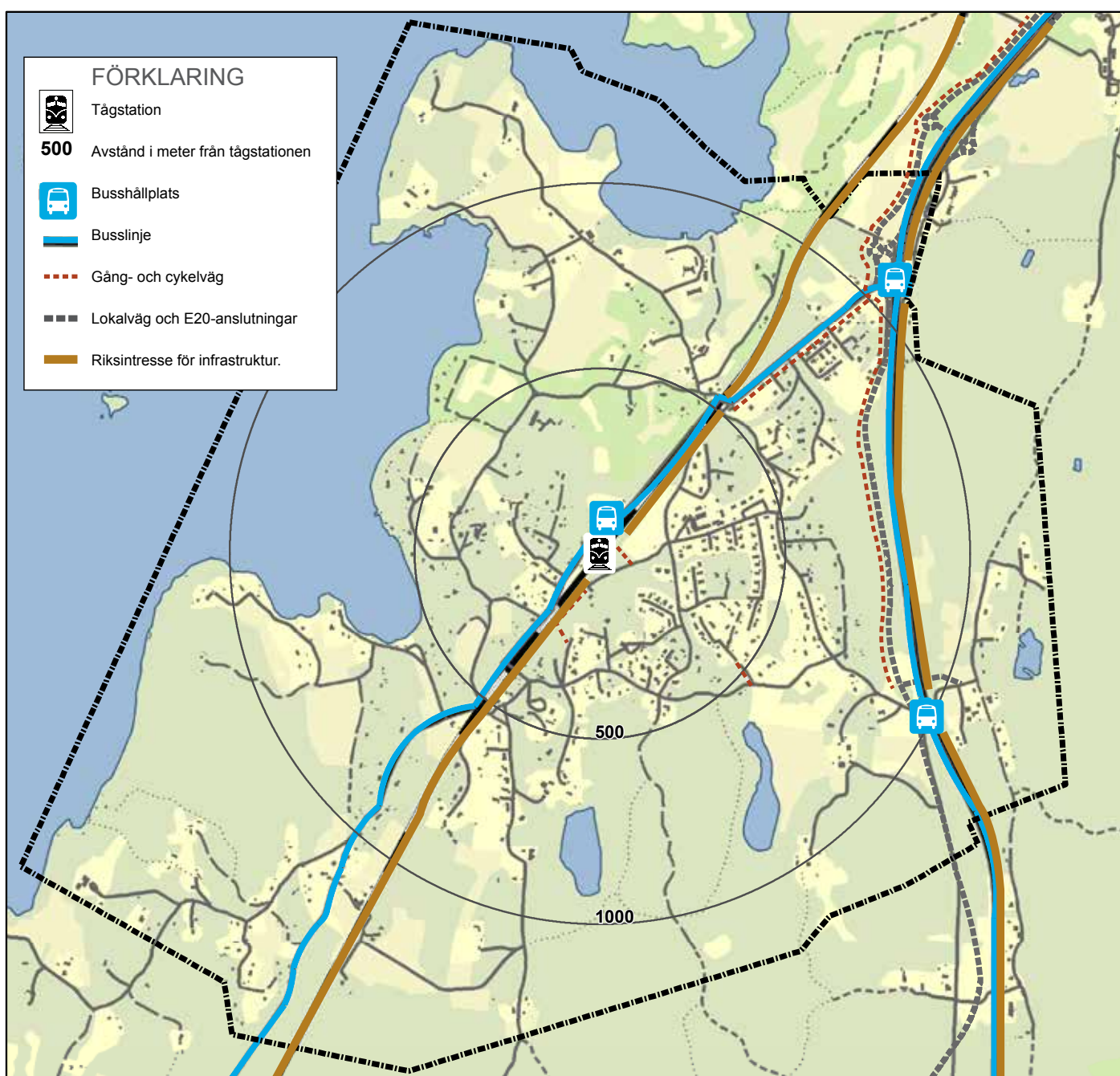
Trafikstruktur

Kommunens målsättning

I Alingsås miljösmål 2005-2008 anges att de totala utsläppen av växthusgaser per invånare i Alingsås kommun ska minska med 40% jämfört med 1990.

Utgångspunkten för kommunens kollektivtrafikplanering är K2020. K2020 innehåller fem huvudprinciper för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborgsregionen:

- Knyt samman fler områden
- Gör resan mellan dessa snabbare
- Erbjud tät trafik
- Utveckla knutpunkterna
- Säkerställ kvalitet och service



K2020 anger även att minst 40 procent av resorna i Göteborgsregionen ska göras med kollektivtrafik 2025. Mellan 2006 och 2020 ska användandet av pendeltågen fördubblas.

Kollektivtrafik

Tåg och Västra Stambanan

Västra Stambanan mellan Göteborg och Stockholm är av riksintresse och en av Sveriges mest trafikerade dubbelspår. På lång sikt kan det finnas behov av att bygga ut Västra stambanan med partiella fyrspår på sträckan Göteborg- Alingsås. Vid en utbyggnad till fyra spår skulle järnvägsområdets bredd öka med ca 15 m på någon sida av spåret. För att säkerställa riksintresset ska ingen ny bebyggelse planläggas som kan hindra en utbyggnad.

Den täta trafiken som passerar Västra Bodarna består av såväl snabbgående fjärrtåg, som regionaltåg, lokaltåg och godstrafik. De lokala pendeltågen mellan Göteborg och Alingsås angör Västra Bodarna station, under stora delar av dagen varje halvtimme.

En mycket stor del av Västra Bodarna ligger inom en kilometers avstånd från tågstationen, majoriteten av bostäderna finns inom 500 meter. Av de 1100 personer som bor inom planområdet bor ungefär 600 inom 500 meter från tågstationen, vilket innebär en mycket god tillgång till kollektivtrafik.

Västtrafiks resevaneundersökning för 2006-2007 visar att under en vardag stiger 245 resenärer på tåget på Västra Bodarnas station och 225 stiger av. Tåghållplatsen i Västra Bodarna bedöms ha god standard med väderskydd och bil- och cykelparkering i anslutning till tågstationen. Cykeltrafikanterna ges förutsättningen att ställa sina cyklar på cykelparkering med väderskydd och belysning

Buss

Två busslinjer passerar Västra Bodarna, 561 och 562. Båda går ungefär i timmestrafik i slinga så att buss 561 kör E20 norrut och Västra Bodarnevägen söderut och buss 562 kör motsatt riktning. Båda busslinjerna går mellan Alingsåsterminalen och Norsesund, 561 passerar även Ingared och Hemsjö. På helger och kvällar går inga bussar.

När den nya lokalvägen är utbyggd intill E20 kommer bussarna att trafikera den istället för E20 och framkomligheten på vägen kommer att vara god. De bussar som trafikerar Västra Bodarnevägen, vägsträckan söder om Trollsjövägen, har mindre god framkomlighet då vägen är för smal för möte mellan personbil och buss. Busshållplatsen vid tågstationen, på Västra Bodarnevägen, har dålig standard; det saknas skylt var bussen stannar och det saknas väderskydd och bussficka.



Västra Bodarna pendeltågsstation.



Busstrafik på Västra Bodarnevägen.



Gång- och cykeltrafik

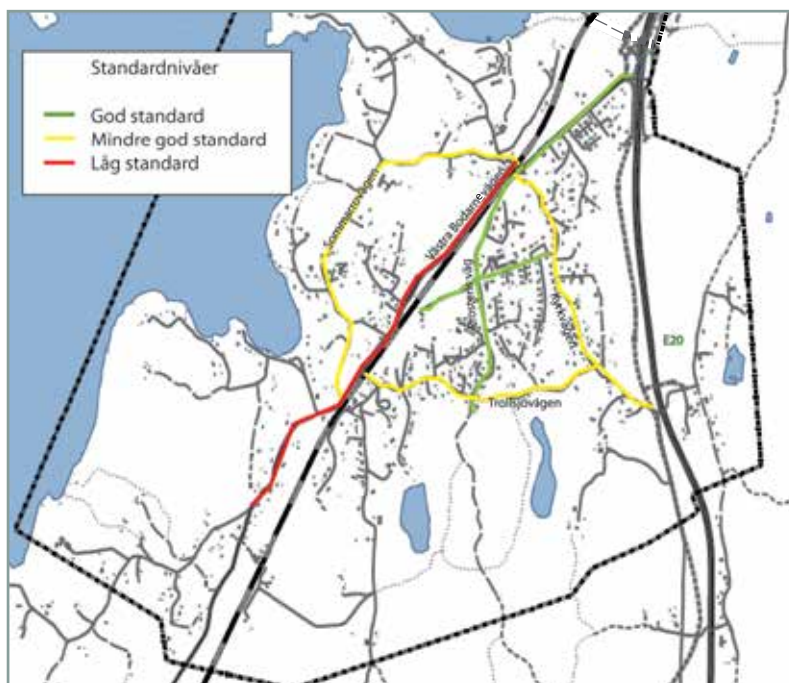
En trafikutredning har genomförts för Västra Bodarna av Norconsult under 2010. Utredningen beskriver biltrafiken samt gång- och cykeltrafiken. Västra Bodarnas vägnät består av bostadsgator och smala, slingriga landsvägar kantade av stenmurar och grönstruktur. Mjuktrafikrummet omfattar hela ortens trafiknät där bilisterna och de oskyddade trafikanterna samsas. Separata gång- och cykelvägar för transport finns nästan inte alls i Västra Bodarna. Gångstigar för rekreation finns och trottoarer finns längs Prostens väg och Soldatvägen mellan fotbollsplanen och skolan. Från fotbollsplanen går en gång- och cykelväg till tågstationen och från Trollsjövägen når man stationen delvis via en gång- och cykelväg. I samband med ombyggnationen av E20 bygger Trafikverket en gång- och cykelväg mellan Hagtorsslätt och Alingsås, dessutom får Västra Bodarnevägen en separat gång- och cykelväg fram till järnvägs korsningen.

Västra Stambanan utgör en barriär för Västra Bodarna och begränsar vägvalen till tre länkar att korsa den. Tillgängligheten för gående och cyklister behöver särskilt beaktas då den sammanfaller med trygghet. Vägar med rekommenderad hastighet 30 km/h håller medvetet nere framkomligheten för biltrafik men ökar den för gående och cyklister.

Gång- och cykeltrafikanterna har anspråk på att passagerna bör vara dels trafiksäkra och dels gena. De flesta gång- och cykelpassager är idag av låg standard. Det finns endast hastighetssäkrad gångpassage i anslutning till skolan.



Gångpassager i Västra Bodarna. Nuvarande förhållanden.



Övergripande cykelnät i Västra Bodarna. Nuvarande förhållanden.

Biltrafik

E20 och ny lokalväg



Hastighetsgränser på vägnätet i Västra Bodarna.

Väg E20 mellan Göteborg och Stockholm är av riksintresse. Trafikverket har nyligen byggt om E20 förbi Västra Bodarna. För själva E20 gjordes endast mindre åtgärder som räckeskompletteringar och viltstängsel. Parallellt med E20 har en lokalväg byggts, för bland annat långsamtgående fordon. Belastningen på lokalvägen är relativt liten eftersom det endast är lokalt genererad trafik samt långsamtgående fordon som använder den. Lokalvägen är 7 m bred och från Västra Bodarna till Alingsås finns också 3 m gång- och cykelväg.

Hastigheten på lokalvägen begränsas till 50 km/h vid Hagtorsslätt, vid busshållplats och vid anslutande enskilda vägar. För övriga delar av lokalvägnätet kan hastigheten 70 km/h bli aktuell.

Den norra infarten till Västra Bodarna har byggts om till en delad trafikplats där av- och påfartsramper på västra sidan ligger mitt för Västra Bodarna medan av- och påfartsramper på östra sidan ligger närmare Alingsås. En ny bro över E20 har byggts. Den södra avfarten till Västra Bodarna har stängts av och en ny bro förbinder Hagtorsslätt med lokalvägen och Västra Bodarna.

Biltrafik inom Västra Bodarna

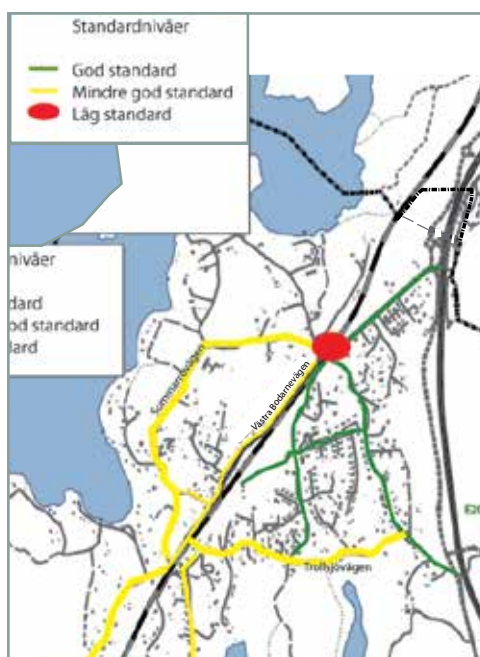
Vägnätet i Västra Bodarna består av bostadsgator och smala slingriga landsvägar kantade av träd och stenmurar. Västra Bodarnas vägnät har enligt Nationella Vägdatabasen hastighetsbegränsningen 50 km/h på de flesta vägarna, samt några 70-vägar och två 30-vägar.

Efter plankorsningen finns ingen separat gång- och cykelväg på Västra Bodarnevägen. Vägen löper parallellt med Västra Stambanan och efter Trollsjövägen i söder smalnar den av till 4 meters vägbredd och ses därefter som farlig ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Framkomlighet

Trafik- och hastighetsmätningar har utförts under perioden 2010-07-03 till 2010-07-09 (Vectura). Undersökningen visar att de mest trafikbelastade vägarna är Västra Bodarnevägen vid pendelparkeringen, Prostens väg och Mossbergs väg samt Trollsjövägen vid bron över järnvägen.

Västra Bodarnevägen klassificeras som huvudgata. Framkomligheten på vägen är dock mindre bra då vägen korsar järnvägen i en plankorsning och då vägbanan smalnar av efter korsningen med Trollsjövägen (bron över järnvägen) från 6 m till 4 m vilket ytterligare sänker framkomligheten. Trollsjövägen och Sommarrovägen klassificeras också som huvudgator. Båda vägarna är smala och slingriga och har mindre god standard med avseende på framkomlighet. Den norra delen av Prostens väg ses som en lokalgata och har som sådan god standard med avseende på framkomlighet. De lokala gatorna (bostadsgatorna) i Västra Bodarna har rekommenderad hastighet 30 km/h och har alla god standard med avseende på framkomlighet.

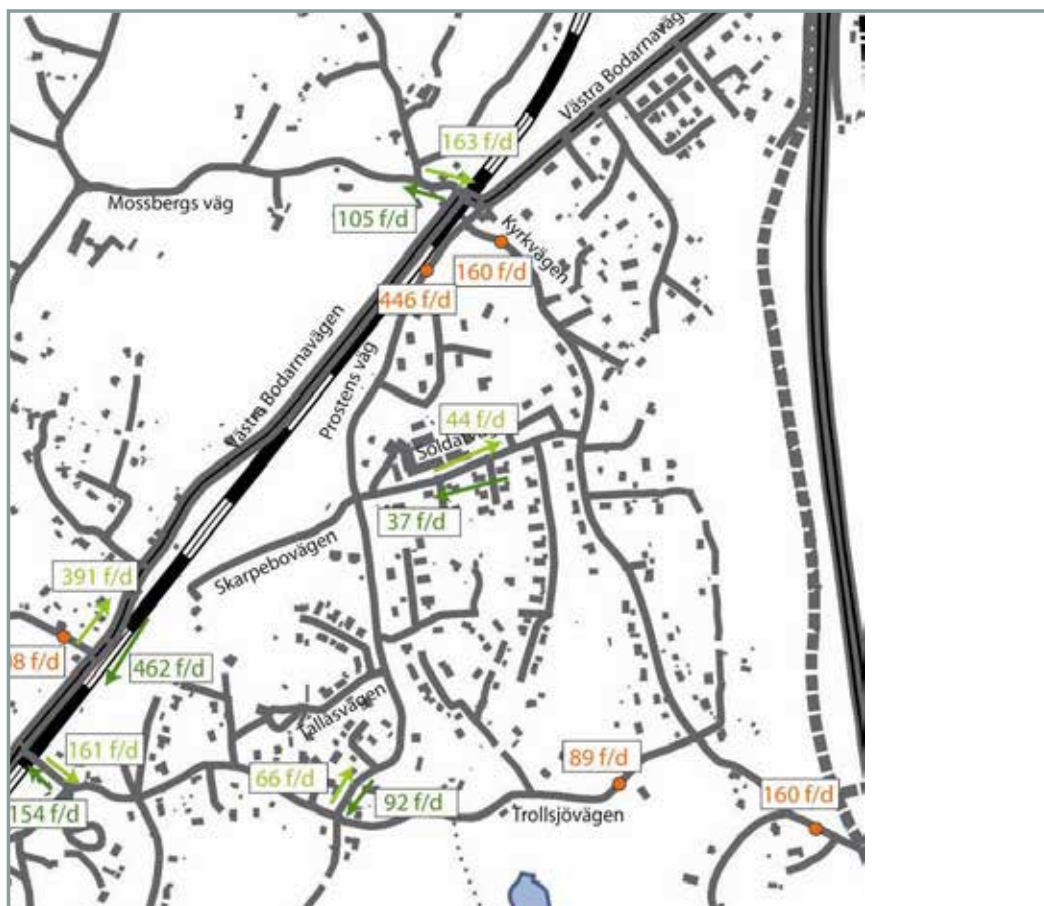


Övergripande vägnät i Västra Bodarna. Framkomlighet. Nuvarande förhållanden.

Trafiksäkerhet

Biltrafikens anspråk på säkerhet innebär att hastigheten inte bör överskrida 50 km/h i korsningar med risk för sidokollisioner. I Västra Bodarna bedöms trafiknätet avseende biltrafikens säkerhet ha god standard då den skyltade hastigheten är 50 km/h eller 30 km/h. Vecturas trafikmätning bekräftar att medelhastigheten inte överskrider 50 km/h på någon av de uppmätta trafikpunkterna.

Olycksdata från perioden 2000-2010 har hämtats ur registret STRADA, som är det samlade registret över skador och olyckor med personskador inom hela vägtransportssystemet i Sverige. Under perioden har bara en olycka i Västra Bodarna rapporterats till STRADA, en fotgängare som halkat och skadat sig.



Trafikmätning utförd av Vectura 2010-07-03 till 2010-07-09, illustrerad av Norconsult. Mätpunkterna beskriver antal fordon per dygn.

Miljöskydd, hälsa och säkerhet

Kommunens målsättning

Alingsås kommuns policy för säkerhetsfrågor, antagen av kommunfullmäktige 2006, anger bland annat:

Den kommunala Risk- och sårbarhetsanalysen omfattar alla verksamheter lokaliserade i Alingsås kommun. Genom tillståndsgivning och besiktning av bland annat Miljöskyddsnämnd, Räddningstjänst och Byggnadsnämnd regleras i största möjliga utsträckning olika risker. Det är dock viktigt att kommunen har en långsiktig planering och strategi. Säkerhetsaspekten bör beaktas redan vid översiktsplanering, detaljplanering och vid projektering.

Buller

Riksdagen har angett riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur (Proposition 1996/97:53).

Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Det tidigare Vägverket har tagit fram beräkningar för buller från biltrafik från E20. I samband med ombyggnaden av E20 utförs även åtgärder på fastigheter där bullerriktvärdena överstigs.

Utgångspunkter för planeringen

Som huvudregel gäller att riktvärden för buller antagna av riksdagen skall tillämpas vid planläggning för och vid byggande av nya bostäder.

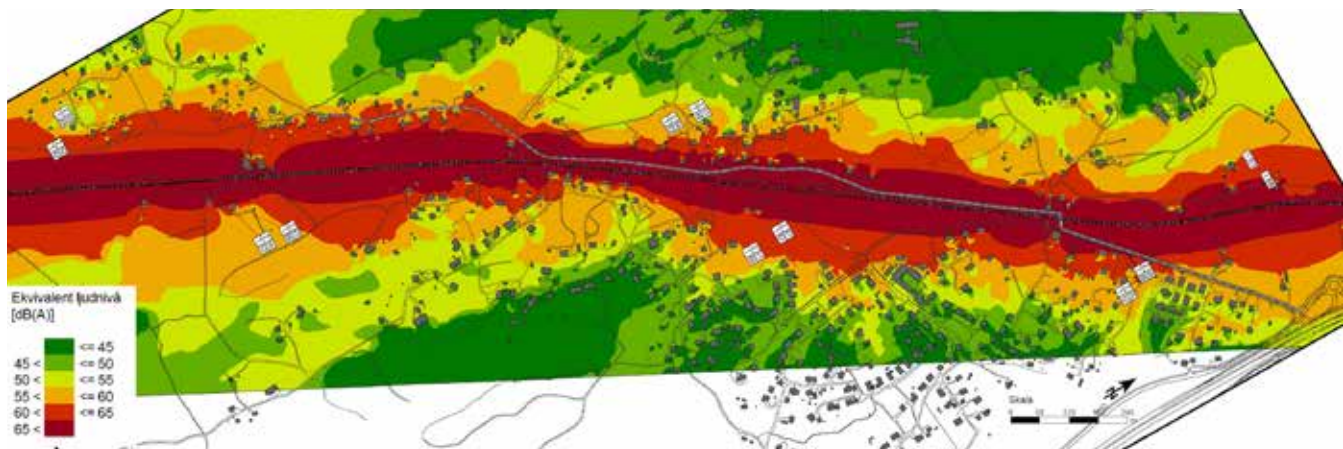
En restriktiv syn gäller för avsteg från bullerriktvärdena. Förutsättningar som anges i Boverkets Allmänna råd 2008:1 "*Buller i planeringen*", skall uppfyllas för att avsteg skall kunna göras. I korta drag innebär det att avsteg kan bli aktuellt då bostäder byggs i centrala delar av städer och längs kollektivtrafikstråk. I ovanstående fall gäller att bullernivåer mellan 55 och 60 dB(A) kan godtas vid fasad under förutsättning att en tyst sida om högst 45 dBA 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.

I och med planen har det tagits fram beräkningar för bullernivåer från tågtrafiken på Västra Stambanan och trafiken på Västra Bodernevägen (väg 1956). Beräkningar av buller från tågtrafiken baserats på trafiksiffror för prognosår 2020. Det har även gjorts beräkningar

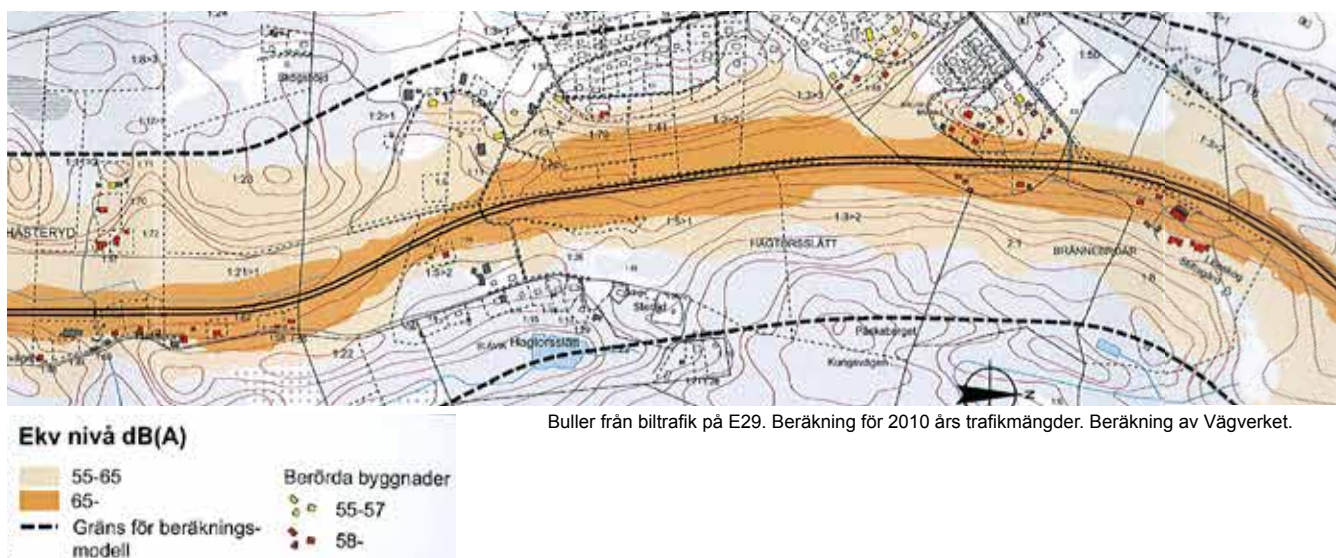
utifrån en eventuell framtida utbyggnad av järnvägen med ytterligare spår 15 m väster respektive öster om befintligt spår.

Beräkningarna visar att med befintliga spår klaras riktvärdena inom grön- och gulmarkerat område medan de överskrids för bostadshus inom orange- och rödmarkerat område. Ytterligare spår väster om befintliga spår innebär att den ekvivalenta ljudnivån ökar med omkring 1 dBA för husen väster om järnvägen och minskar med omkring 1 dBA för husen öster om järnvägen. Vad gäller maximala ljudnivån ökar ljudnivån med omkring 2 dBA för husen väster om järnvägen men förändras inte för husen öster om järnvägen. Ytterligare spår öster om befintliga spår innebär att den ekvivalenta ljudnivån minskar med omkring 1 dBA för husen väster om järnvägen och ökar med omkring 1 dBA för husen öster om järnvägen. Vad gäller maximala ljudnivån förändras inte ljudnivån för husen.

Hänsyn ska tas till att Västra Stambanan i en framtid kan komma att byggas ut till fyra spår. Dessa bullerberäkningar utifrån en framtida utbyggnad och trafik ska fungera som underlag för kommande planering och byggande.



Beräkningar av buller från järnvägstrafiken på Västra Stambanan baserat på tågtrafiksiffror för prognosår 2020 (Trafikverkets prognos). Utförd 2011-07-01 av Norconsult AB.



Buller från biltrafik på E29. Beräkning för 2010 års trafikmängder. Beräkning av Vägverket.

Vibrationer

Vibrationer från järnvägstrafik kan orsaka skador på byggnader och ge upphov till störningar och obehag för människor. Banverket och Naturvårdsverket har 2006 tagit fram riktlinjer för vibrationer som anger att 0,4 mm/s (RMS 1-80 Hz) inte bör överskridas vid permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Nivån bör därför klaras när ny bebyggelse uppförs vid järnvägen. Riktvärdet är vägledande och inte bindande. Markförhållandena påverkar vibrationernas spridning, djupa lerlager i anslutning till järnväg bidrar till ökad spridning. Lera finns bland annat i anslutning till återvinningsstationen vid Västra Bodarnas station.

Risker runt kommunikationsleder

Bilvägar

Enligt väglagen (§47) får inga byggnader, tillbyggnader eller andra anläggningar uppföras inom 12 meter från vägområde utan länsstyrelsens tillstånd. Området kan med hänsyn till trafiksäkerheten utökas till 50 meter. Bestämmelserna gäller inte inom område med detaljplan och då bygglov krävs. Enligt beslut den 11 november 2003 från länsstyrelsen ska 50 meters byggnadsfritt avstånd hållas från väg E20 i de områden utefter vägarna där markanvändningen inte bestämts i detaljplan.

Järnvägstransporter

Det saknas generella riktlinjer för hur nära bebyggelse kan förläggas en järnväg. Vid en tågurspärning är dock risken för att vagnarna skall hamna mer än 15 meter från spåret mycket liten enligt rapporten "Säkra järnvägstransporter av farligt gods" (Banverket 2004).

För att kunna genomföra ett effektivt underhåll, ha utrymme för räddningsinsatser i händelse av olycka bör ny bebyggelse inte tillkomma inom 30 meter från spårmitte.

Transporter med farligt gods

Länsstyrelsen i Västra Götaland har tillsammans med länsstyrelserna

i Skåne och Stockholm utarbetat en riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods, utgiven 2006. I policyn föreslås att ett riskhanteringsavstånd på 150 m från väg eller järnväg för farligt gods behandlas i detaljplanen. Inom riskhanteringsavståndet kan tre zoner med olika typer av markanvändning accepteras. Den minst personintensiva markanvändningen kan tillåtas närmast riskområdet och i mer personintensivt utnyttjade områden som bostäder, skolor, vård- och centrumanläggningar längst bort från riskkällan.

Avgörande för vilken markanvändning som kan tillämpas inom riskhanteringsavståndet är dock vilken riskbild som råder i det aktuella området. Det innebär att planarbetet bör inledas med en riskbedömning så att de lokala förhållandena identifieras.

Inom planområdet är väg E20 och Västra Stambanan utpekade som rekommenderade transportleder för farligt gods. Länsstyrelsens rekommenderade riskbedömningsavstånd på 150 meter skall tillämpas

då nya detaljplaner upprättas utefter och i anslutning till dessa transportleder.

Förorenade områden

Söder om Trollsjön finns misstankar om förorening i anslutning till en före detta hushålls- och schaktdeponi. Den kallas Lycke deponi och ligger på fastigheten Västerbodarna 1:303. Deponin användes mellan 1956 och 1973 och är numera övertäckt, besiktigad och skogbevuxen. Schaktningsarbeten ska anmälas till miljöskyddsnämnden.

Elektromagnetisk strålning

Effekter på människor av elektromagnetiska fält från bland annat kraftledningar, och sändare för mobiltelefoni har aktualiserats på senare tid.

Gränsvärden för allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält

saknas. Strålskyddsinstitutet har dock givit ut allmänna råd om försiktighet och hänsyn vid lokalisering av ny bebyggelse och nya kraftledningar och antenner så att exponering för magnetfält begränsas (SSMFS 2008:18).

Genom planområdets södra del går två större kraftledningar, en på 400 kV och en på 130 kV. Miljöskyddsnämnden beslutar om riktlinjer för avstånd mellan kraftledningar och ny bostadsbebyggelse. Miljöskyddsnämnden har beslutat om riktvärden för magnetfält från kraftledningar och föreslår skyddsavstånd mellan olika typer av kraftledningar och bebyggelse. Normalt bör enligt miljöskyddsnämnden följande avstånd hållas till en ledning för att riktvärdet inte skall överstigas:

10 kV luftledning 10-15 meter

40 kV luftledning 20-30 meter

130 kV luftledning 40-80 meter

220 kV luftledning 80-120 meter

400 kV ledning mer än 150 m.

Skred och erosion

Inom planområdet finns lerjord med lutande markyta >1:50 (SGU Rapporter och meddelanden nr 20). Vid byggande och förändring av mark- eller grundvattennivåer krävs stabilitetsutredning för ny bebyggelse på dessa och angränsande områden. Ingen befintlig bebyggelse är berörd och det enda sådant område där ny bebyggelse planeras är det norra verksamhetsområdet vid E20. Jordartskarta som redovisar alla lerområden finns på sid 45. Erosionsrisken längs Mjörns stränder bedöms som liten.

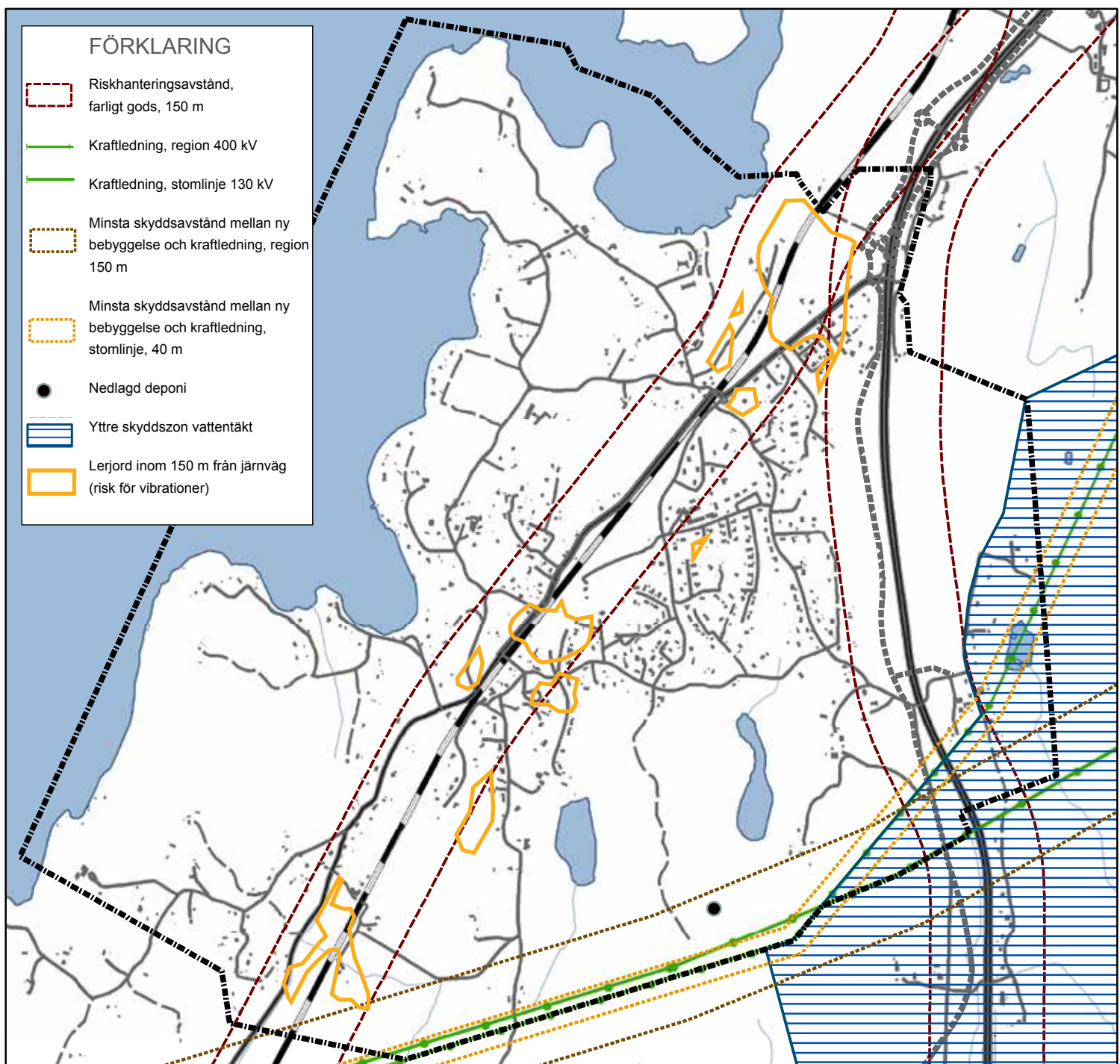
Radon

Risken för radon inom Västra Bodarna är låg till normal. Öster om E20, i anslutning till Hagtorsslätt, finns det dock ett område med lokalt hög risk.

Luft

Miljö kvalitetsnormer

Enligt miljöbalkens 5 kap skall myndigheter och kommuner vid myndighetsprövning m.m. säkerställa att fastställda miljö kvalitetsnormer inte överskrids. Vid planering och planläggning ska myndigheter och kommuner iaktta miljö kvalitetsnormerna. Miljö kvalitetsnormerna för luft klaras enligt, Alingsås miljö- och folkhälsoredovisning 2009 genom staden Alingsås, men med osäkerhet kring en punkt. Trafiken på E20 utanför Västra Bodarna är ungefär densamma som genom staden och miljö kvalitetsnormerna för luft bedöms inte riskera att överskridas. I övrigt är trafikmängderna i Västra Bodarna mycket låga.



Vatten

Miljökvalitetsnormer

Sedan december 2009 finns miljökvalitetsnormer för alla Sveriges vattenförekomster. Vattenkvaliteten bedöms för ytvatten i två kategorier, ekologisk och kemisk status, och för att fylla miljökvalitetsnormen ska en vattenförekomst uppnå minst god status. Undantag görs för kvicksilver då förändringar inte kan förväntas inom snar framtid trots Sveriges insatser för att minska utsläppen av kvicksilver. I Sverige idag överstiger kvicksilver gränsvärdet i alla ytvattenförekomster; sjöar, vattendrag och kustvatten.

De vattenförekomster som berörs av fördjupningen av översiktsplanen för Västra Bodarna är Mjörn och i viss mån Färgen och Sävelången. Mjörn uppnår god ekologisk status och med kvicksilverbärdet undantaget uppnås även god kemisk status. Sävelången status har bedömts på samma sätt som Mjörn, dock saknas mätdata för Sävelången för de biologiska faktorer som används vid bedömning av ekologisk status. Sävelången ligger inte inom planområdet, men mindre delar av planområdet avvattnas dit. Andra delar av planområdet avvattnas till Färgen som uppnår god ekologisk status och med undantaget kvicksilverbärdet även god kemisk status. På grund av att sjön är reglerad bedöms den ligga i riskzonen för att inte uppnå god status 2015 (mer information finns på viss.lst.se).

Översvämningsrisker

Generellt i området bedöms risken för översvämning för befintlig bebyggelse vara liten. Åtta bostäder i Västra Bodarna ligger mindre än 7 meter över Mjörns yta. Av dessa ligger endast en byggnad vid Solnäs vägen närmare vattenytan än 3,5 meter, detta hus ligger 1,6 meter över Mjörns yta om medelvattennivån antas vara +58,4m (RH2000). Högsta uppmätta nivå är +59,8m vilket gjordes 1951. En översvämningsutredning har år 2012 gjorts för Mjörn. Om vattenflödena ökar med 30% vid ett framtida förändrat klimat beräknas Mjörns högsta vattenstånd bli 0,4 meter högre. Med 60 % ökade vattenflöden beräknas högsta vattenstånd bli 0,9 meter högre, dvs +60,7m. I båda dessa fall är det endast huset vid Solnäs vägen som blir översvämmat. Eftersom ny bebyggelse bara kan tillkomma bakom befintlig bebyggelse, från stranden sett (och inte i närheten av Solnäs vägen), finns ingen översvämningsrisk för ny bebyggelse.

Översvämningsrisken vid Furutjärn och Trollsjön bedöms vara mycket liten då närmaste hus ligger fem meter över vattenytan.

Vattentäkt

Ett mindre område i planområdets östra del ingår i den yttre skyddszonen för Färgens vattenskyddsområde. Där gäller särskilda bestämmelser för bland annat avlopp, förvaring av petroleumprodukter och upplag av gödsel.

Tidigare planering

Områdesplan

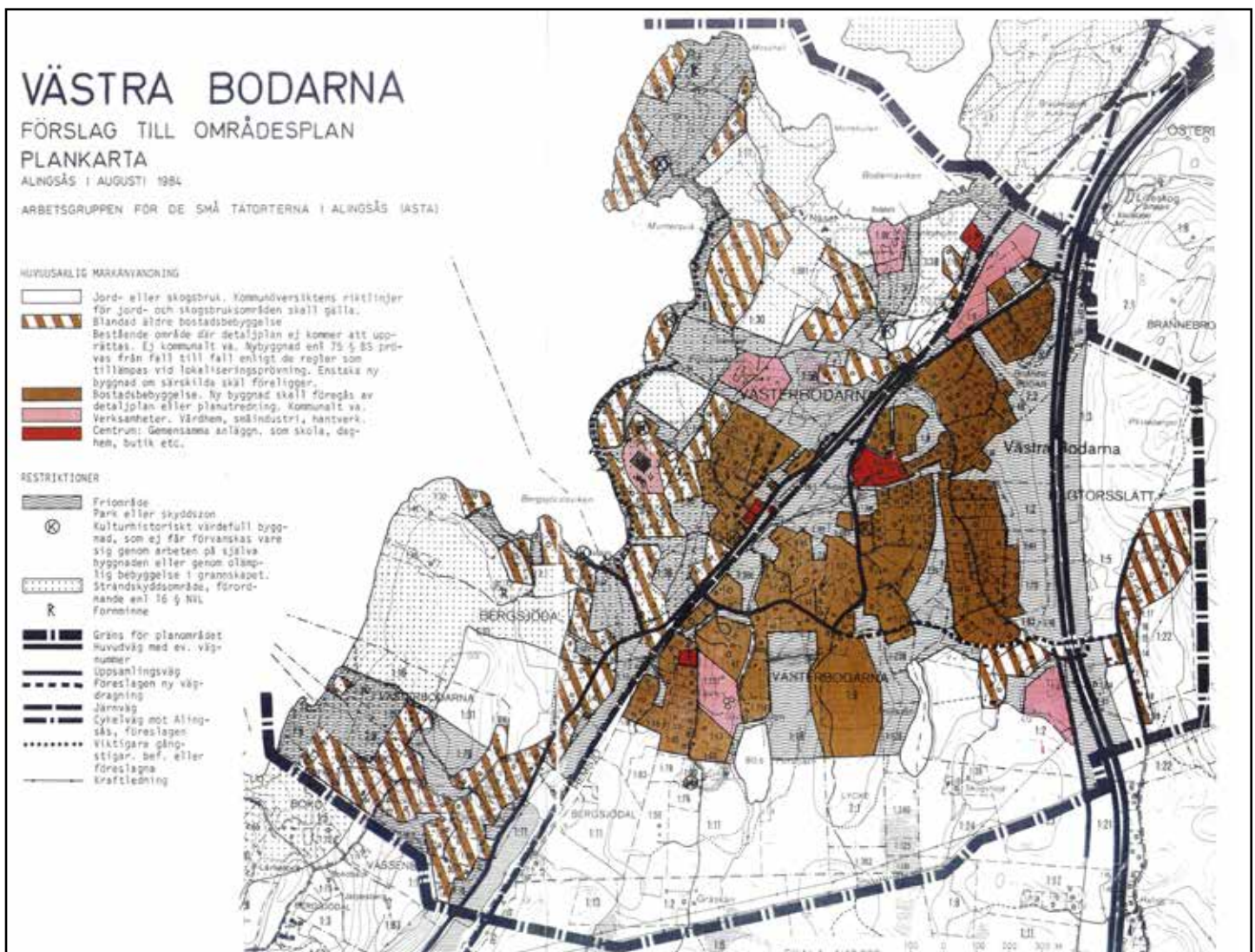
Områdesplan för Västra Bodarna finns antagen av kommunfullmäktige (1987-04-22 §74) med undantag för södra infarten från nuvarande väg E20. I arbetet med områdesplanen användes tre framtidsscenario som utgick från att Västra Bodarna på 2000-talet skulle ha vuxit från dåvarande ca 650 invånare till 900, 1500 respektive 2500 invånare. För de kraftigare utbyggnadsalternativen talade områdets goda kommunikationer och behovet av bättre underlag för service. För det försiktigare utbyggnadsförslaget talade områdets karaktär och att kostnaderna skulle bli betydligt mindre för bland annat upprustning av gator och vägar. I den antagna planen ges inriktningen ca 5 nya lägenheter per år, vilket motsvarar det försiktigare utbyggnadsalternativet. I planen finns två delområden med olika riktlinjer för nybebyggelse :

Delområde 1

Ny bebyggelse ska föregås av detaljplan eller planutredning och anslutas till kommunalt vatten och avlopp.

Delområde 2

Kommunalt vatten och avlopp saknas och detaljplan kommer inte att upprättas. Ny bebyggelse prövas från fall till fall.



Program för fördjupad översiktplan

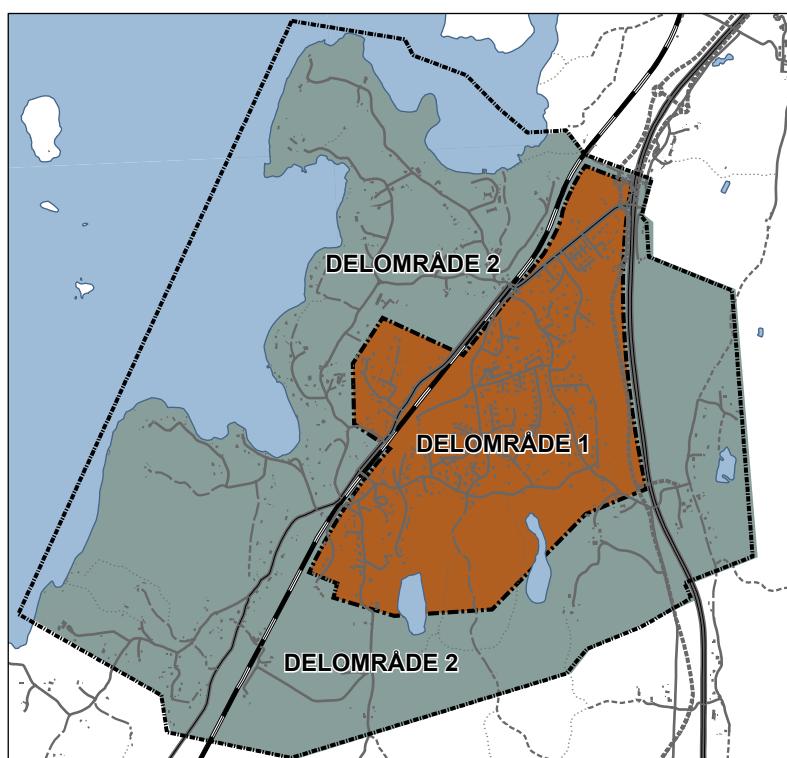
Riktlinjer för bebyggelse i Västra Bodarna – program för fördjupad översiktplan (KF 1991-01-30 §4) togs fram därför att bebyggelsetrycket gjorde att Västra Bodarna runt 1990 växte mycket kraftigare än områdesplanens inriktning om 5 lägenheter per år. Problem hade uppkommit bland annat med kapacitetsbrist inom skola och barnomsorg. Då den nytillkomna bebyggelsen främst byggts utan detaljplan hade vatten- och avloppsnätet inte kunnat byggas ut på ett planmässigt sätt. Därför antogs dessa, skärpta riktlinjer för områdesplanens delområden:

Delområde 1

- Komplettering med nya hus skall föregås av detaljplan.
- Undantag kan endast medges på lucktomter, där de planmässiga förutsättningarna samt vatten- och avloppsanslutning ej behöver utredas ytterligare.

Delområde 2

- Komplettering med nya hus skall som regel ej godtas. Undantag kan endast medges om följande kriterier är uppfyllda: Lämplig tomt om minst 1500 m² kan ordnas
- Enskild vatten- och avloppsanläggning kan ordnas på tomten
- Miljö- och hälsoskyddsnämnden samt tekniska nämnden bedömer att lokaliseringen ej bidrar till en försämring av de sanitära förhållandena eller ett framtida behov av kommunalt vatten- och avlopp.
- Skolstyrelsen kan tillstyrka lokaliseringen med hänsyn till skolkapaciteten.

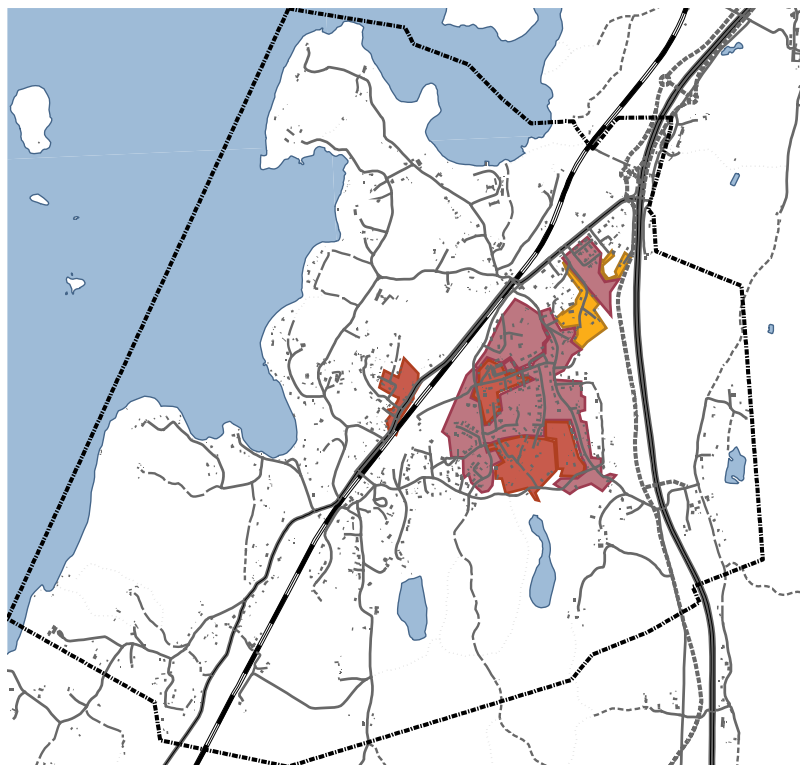
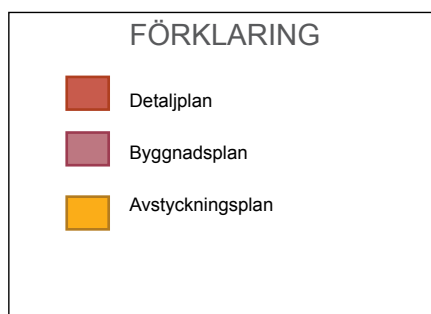


För fortsatt arbete med fördjupning av översiktsplanen togs följande frågor fram i programmet:

- Fortsatt låg utbyggnadstakt eller högre
- Lämpliga styrmedel för en låg takt
- Lämpliga styrmedel för en högre takt
- Behov av ett mer allsidigt bostadsutbud
- Behov av service och andra verksamheter
- Störningar i form av buller från stambanan och väg E3 (nuvarande E20)
- Framkomlighet för större fordon (renhållning, brand mm)
- Miljökonsekvenser och kostnader för olika alternativ
- Konsekvenser för skolkapaciteten
- Genomförande av valt alternativ

Detaljplaner

I Västra Bodarna finns en avstyckningsplan: B122A (1945) och följande byggnadsplaner: B138B (1958), Västerbodarna 1:74 och 1:103 (1963), Brännebroar 2:2 (1967), Tallåsen mm (1984) och följande detaljplaner: Västra Bodarna skola (1997), Björkäng del 1 (2003), Björkäng del 2 (2005), Bostäder vid Björkängsvägen – Kyrkvägen (2006), Bostäder vid Ljungbacken 16 m fl (2007). Inom parentes anges det år då planen blev fastställd (planer före 1987) alternativt vann laga kraft. (planer efter 1987).



Referenser

Banverket och Naturvårdsverket (2006) *Buller och vibrationer från spårburen linjetrafik. Riktlinjer och tillämpning.*

Banverket. (2004). *Säkra järnvägstransporter av farligt gods.*

Banverket. (2007). *Bullerutbredningskartor P701632-2 Bilaga 25 - Leq24h delområde 12, P701632-2 Bilaga 26 - Lmax delområde 12.*

Banverket. (2009). *Järnvägen i samhällsplaneringen. Underlag för tillämpning av miljöbalken och plan- och bygglagen.*

Boverket. (2007). *Bostadsnära natur - inspiration och vägledning.*

Ewald, Gustaf. (1925) *Beskrivning över Kullings Härad - dess pastorat, socknar och gårdar.*

Göteborgsregionens kommunalförbund. (2008). *Strukturbild för Göteborgsregionen.*

Länsstyrelsen. (1985). *Lövskogsinventering.* Tillgänglig via Sveriges Länkartor, gis.lst.se

Länsstyrelserna i Västra Götaland, Skåne och Stockholm. (2006).

Riskhantering i detaljplaneprocessen.

Proposition 1996/97:53. *Infrastrukturinriktning för framtida transporter.*

SSMFS 2008:18 *Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält.*

SGU, Sveriges geologiska undersökning. (2010). *Jordartsdatabasen.*

Vägverket. (2007). *Arbetsplan E20 Tollered- Alingsås.*

Västtrafik. (2007). *Resvaneundersökning.*

Zackrisson, Anders. (2009). *Sommarro och apotekare Mossberg.*

Underlag

Alingsås kommunledning. (2010). *Ohälsa mm.* Ursprungskälla Statistiska Centralbyrån.

Alingsås kommun (2010) *Strategi för vatten och avlopp i Alingsås kommun.*

GF Konsult. (2007). *Bullerutredning Ljungbacken Alingsås kommun.*

Norconsult. (2011). *Bullerutredning för Västra Bodarna.*

Vectura. (2010). *Trafik och hastighetsundersökning.*

Norconsult. (2010). *Övergripande trafikutredning över Västra Bodarnas trafiknät.*

Norconsult. (2013). *Komplettering av övergripande trafikutredning*

Norconsult. (2013). *Komplettering 2 av övergripande trafikutredning*

Regionmuséet Västra Götaland. (pågående utredning). *Kulturmiljöinventering.*

Rådhuset Arkitekter. (2010). *Grönstrukturinventering Västra Bodarna.*

Metron. (2011). *Vibrationsutredning för Västra Bodarna.*

Sweco. (2012). *Översvämningsutredning för Mjörn.*

Alla fotografier är tagna av: AnnaKarin Fridh, Anni Bergström, Maria Borisson, Ann Andersson eller Gert-Inge Claesson



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Torbjörn Sahl
Kulturgeograf
010-224 51 85

torbjorn.sahl@lansstyrelsen.se

GRANSKNINGS-
YTTRANDE
2013-09-24

Diarienummer
401-22728-2013
Dossienummer
Ali F137

Sida
1(6)

Alingsås kommun
Samhällsbyggnadsnämnden
441 81 ALINGSÅS

Fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Västra Bodarna, Alingsås kommun, Västra Götalands län

Handlingar daterade 2013-06-17

Detta granskningsyttrande lämnas med stöd av 3 kap 16 § plan- och bygglagen (PBL). Yttrandet är en del av fördjupning av översiktsplanen och ska därför fogas till planen då den antagits. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande ska framgå om:

1. förslaget inte tillgodoser riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB),
2. förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
3. redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära (LIS) lägen inte är förenlig med 7. kap. 18 e § första stycket miljöbalken,
4. sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
5. bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller säkerhet eller risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen har 2011-01-11 avgett ett samrådsyttrande över fördjupning av översiktsplanen. Planen har därefter bearbetats, kompletterats och förtydligats. Många samrådssynpunkter har därmed tillgodosetts. Länsstyrelsen inriktar sitt granskningsyttrande i huvudsak på de frågor, som ska tas upp enligt 3 kap 16 § plan- och bygglagen.

Sammanfattning

Allmänt vill Länsstyrelsen framhålla att fördjupning av översiktsplanen för Västra Bodarna på ett rimligt sätt uppfyller plan- och bygglagens krav på innehåll. Redovisningen är överskådligt redovisad i text och illustrationer. Länsstyrelsen ser också positivt på att översiktsplanen redovisar kopplingen till visioner och strategier för samhällsutvecklingen i Västra Bodarna samt ortens roll i regionalt perspektiv.

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen kan tillgodoses.

Bebyggelse enligt planen bedöms inte bli olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till behovet av skydd mot olyckor, översvämning och erosion om närheten tillräcklig hänsyn tas till bland annat farligt godstransporter och trafikbuller i efterföljande planering.

Fler bostäder planeras genom förtätning inom strandskyddsområde. Särskilda skäl för dispens eller upphävande av skyddet måste redovisas och utredas i kommande detaljplanearbete. Föresättningar och konsekvenser av nya båtplatser behöver utredas noggrant. Översiktsplanen föreslår inga områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge.

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

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

Riksintressen

Länsstyrelsen bedömer att berörda riksintressen kan tillgodoses. Det är dock viktigt att föreslagna planskildheter utreds noggrant. Det går i detta tidiga skede inte att säkert avgöra om det är möjligt att anlägga nya planskilda korsningar på de platser som pekas i ut förslaget. Förmodligen behöver en åtgärdsvalsstudie genomföras som underlag för den fortsatta planeringen. Se vidare Trafikverkets yttrande, daterat 2013-08-30.

Hälsa och säkerhet

Frågan om farligt gods längs E20 och Västra Stambanan och hur den är tänkt att hanteras i fortsatt planering är väl beskriven. Hänvisning finns till Länsstyrelsens riskpolicy och det riskhanteringsavstånd på 150 meter som gäller från en transportled för transporter av farligt gods.

Västra Bodarnas skola ligger inom riskhanteringsavståndet från Västra Stambanan och vid ombyggnad och nybyggnad anges att riskerna måste beaktas. Om man tittar på plankartan¹ och kartan Kärnan och verksamheter² så skiljer sig placering av planerat område för utökning av skolområdet. På plankartan ligger området mer västerut än på den andra kartan. Länsstyrelsen vill påpeka att det inte är optimalt att utöka skolområdet i riktning mot Västra Stambanan. Skola rekommenderas i den bortre zonen över möjlig markanvändning i Länsstyrelsens riskpolicy.

Det är inte entydigt om det planeras bostäder i kärnan. På plankartan så anges det området innefatta i första hand service, kultur och fritid (R6). I texten om kärnan står det dock sist i första stycket att bostäder kan provas i

¹ Sida 17.

² Sida 18.

kärnan.³ Precis som skola rekommenderas bostäder till den bortre zonen över möjlig markanvändning i Länsstyrelsens riskpolicy.

I samrådsskedet påpekade Länsstyrelsen att den planerade skateboardparken inte bör placeras för nära järnvägen då det är olämpligt med verksamheter som bidrar till att människor uppehåller sig nära järnvägen. Det har arbetats in i fördjupning av översiktsplan. Detsamma gäller även den eventuella flytten av lekplatsen, som idag ligger strax söder om kärnan, den bör inte heller ligga nära järnvägen.

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen tagit fram översiktliga bullerberäkningar för området, dessa får bli vägledande för efterkommande planering. Lokaliseringen av nya bostäder bör utgå ifrån att riktvärdet på 55 dB(A) ska klaras.

Om ovanstående hanteras på ett tillfredsställande vis bedömer Länsstyrelsen att förslaget inte medför sådana problem avseende människors hälsa eller säkerhet att de i ett senare planeringsskede ska ge Länsstyrelsen anledning att ingripa enligt 11 kap plan- och bygglagen.

Risken för olyckor, översvämning eller erosion

En översvämningsutredning för Mjörn har gjorts 2012 där högsta vattenstånd för Mjörn beskrivs i ett framtida klimat. Vad gäller översvämningsrisken så belyses frågan kopplat till den befintliga bebyggelsen. Någon redovisning hur översvämningsrisken ser ut för den planerade bebyggelsen finns dock inte. Det hade varit intressant att se en karta med utbredningen av Mjörns vattenyta vid högsta vattenstånd.

Kommunen bedömer att det finns risk för skred i planområdets norra del i anslutning till Mjörn där lera och sluttande mark finns. Risken bedöms dock som liten. Riskområdena bör markeras tydligare så att det framgår vilka av lerområdena som avses.

Kommunen har som strategi att inte planera för någon ny bebyggelse i de områden där det kan finnas risk för skred, det vill säga planområdets norra del nära Mjörn. Det kan i planen förtydligas om det finns befintlig bebyggelse som är berörd.

Rekommendationer för hur geotekniska förutsättningar ska klarläggas vid kommande detaljplaneläggning, och bygglovgivning utanför detaljplane-lagda områden, kan utvecklas i planen.⁴

Strandskydd

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen valt att inkludera område 3 och 6 i grönsstrukturen och att område 8 och 11 förläggs utanför strandskyddat om-

³ Sida 18.

⁴ Se också Statens Geotekniska Instituts yttrande, daterat 2013-09-09.

råde.⁵ Det kvarstår områden där förtätning planeras inom strandskyddsområde. Särskilda skäl för dispens eller upphävande av skyddet måste redovisas och utredas i kommande detaljplanearbete. Lämpligheten att bebygga området väster om Furutjärnen som är inom strandskyddat område behöver utredas i detaljplaneskedet.

I fördjupning av översiktsplanen föreslås att nya båtplatser ska prövas i samband med detaljplanering. Länsstyrelsen synpunkter från samrådsfasen kvarstår därmed, det vill säga förutsättningar och konsekvenser av nya båtplatser behöver utredas noggrant. Sjöns strandnära grundområden har generellt sett stor betydelse för växt- och djurlivet. Prövning måste ske enligt strandskyddsbestämmelserna. Anläggning av bryggor och andra anläggningar i vattenområde är dessutom vattenverksamhet som är anmälnings- eller tillståndspliktig enligt 11 kapitlet miljöbalken.

Områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen föreslås inte i fördjupningen av översiktsplan.

Miljökvalitetsnormer

Länsstyrelsen bedömer att ett genomförande av planen i sig inte kommer att medföra att gällande miljökvalitetsnormer överträds.

Mellankommunal samordning

Mellankommunala frågor hanteras på ett tillfredsställande sätt.

Allmänna intressen

Naturvärden

Inför respektive detaljplan behöver kommunen inventera vilka naturvärden som kan komma att påverkas samt vilka biotopskyddade miljöer som finns inom planområdet. Om biotopskyddade miljöer kommer att påverkas negativt ska biotopskyddsdispens sökas i god tid innan antagande av detaljplan. Området mellan Furutjärnen och Trollsjön behöver särskilt undersökas på hotade arter knutna till äldre tallskog.

Det är av stor vikt att vatten- och avlopp (VA) samt dagvatten hanteras så att negativ effekt på Mjörn undviks.

Kulturmiljö

Området för fördjupning av översiktsplanen berör ett område som rikt avspeglar människors användning av landskapet från äldsta stenålder fram till modern tid. Länsstyrelsen ser positivt på att man i arbetet med fördjupning av översiktsplan eftersträvar ett bevarande av ett stort antal kulturmiljöer och fornlämningar.

⁵ Områdesnumrering från samrådsfasen.

Avsnittet Kulturvärden hade vunnit på om det funnits en karta och kort beskrivning av var fornlämningar och skyddsvärda kulturlandskapsdelar finns belägna inom området. En bedömning av dessa skyddsvärda kulturlandskapsdelar hade även kunnat ingå i arbetet.

Länsstyrelsen önskar att det tas hänsyn till fornlämningar och kulturvärden i den kommande planprocessen. Inom några planerade utbyggnadsområden kan ytterligare, idag okända, fornlämningar finnas dolda. I det fortsatta planarbetet kan Länsstyrelsen komma att ställa krav på en särskild utredning i syfte att klargöra den faktiska fornlämningsbilden. Särskilda utredningar bör genomföras i ett tidigt skede i syfte att nå ökad klarhet över lämningarnas förekomst.

Kraftledning

Vattenfall Eldistribution AB har en 130 kV-luftledning samt en 40 kV-kabel inom planområdet. 40 kV-kabeln togs i drift under 2012. Ledningarna bör uppmärksammas och skyddas i samband med kommande detaljplanering. Se vidare yttrande, daterat 2013-09-03, från Vattenfall Eldistribution AB.

Övrigt

Redaktionell synpunkt

Förklaringen av R1 har fått fel färg på plankartan.⁶

Beredning och deltagande

Yttranden över planen har till Länsstyrelsen inkommit från Statens Geotekniska Institut, Trafikverket och Vattenfall Eldistribution AB.

Detta granskningsyttrande har beslutats av samhällsbyggnadsdirektör Christer Abrahamsson efter föredragning av kulturgeograf Torbjörn Sahl. I den slutliga handläggningen har även företrädare för enheten för skydd och säkerhet, kulturmiljö-, miljöskydds-, naturvårds- och vattenvårdsenheten deltagit.

Granskningsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planen vad gäller Länsstyrelsens ingripandegrunder enligt 11 kapitlet PBL i ett senare planeringsskede.

CHRISTER ABRAHAMSSON

TORBJÖRN SAHL

⁶ Se sida 17.

Kopia till:

Statens Geotekniska Institut, Karin Larsson
Trafikverket, Per Stenerås
Vattenfall Eldistribution AB, Ulla Svensson

Länsstyrelsen/
Samhällsbyggnadsenheten enligt expeditonslista
Enheten för skydd och säkerhet, Patrik Jansson
Kulturmiljöenheten, Mats Sandin
Miljöskyddsenheten, Lotta Sahlin-Skoog
Naturvårdsenheten, Linda Karlsson
Vattenvårdsenheten, Linus Andersson