
FÖP Västra Bodarna, Ändring av översiktsplan för Alingsås kommun

Granskningsutlåtande 2013-11-18

Samrådsskede

Förslag till rubricerad plan har under hösten 2010 varit föremål för samråd. Länsstyrelsen, lantmäteriet, sakägare och övriga berörda gavs tillfälle till samråd genom utskick av handlingar samt en kallelse till ett samrådsmöte 2010-11-23. De kommunala nämnder som yttrade sig var Barn- och ungdoms-, Byggnads-, Miljöskydds-, Social-, Tekniska- samt Vård- och äldreomsorgsnämnden. Dessutom inkom skrivelser från Räddningstjänsten och Utbildningsförvaltningen samt ca 85 skrivelser från boende i Västra Bodarna. Inkomna synpunkter sammanfattades i en Samrådsredogörelse daterad 2013-06-17.

Granskningskede

Efter revidering har förslaget varit tillgängligt för granskning under tiden 27 juni – 9 september 2013. Samhällsbyggnadskontoret har nedan sammanfattat de skriftliga synpunkter som kommit in (Länsstyrelsens yttrande återges dock i sin helhet). Kontorets förslag till revideringar framgår också. Följande skriftliga yttranden har inkommit:

Myndigheter, nämnder m.fl.:

1. Länsstyrelsen, granskningsyttrande 2013-09-24
2. Trafikverket, skrivelse 2013-08-30
3. Statens Geotekniska Institut, skrivelse 2013-09-09
4. Vattenfall, skrivelse 2013-09-03
5. Kommunstyrelsen, protokoll 2013-10-14, § 126
6. Tekniska nämndens au, protokoll 2013-11-11, § 36
7. Miljöskyddsnämnden, protokoll 2013-09-16, § 41
8. GR, skrivelse 2013-09-08
9. Västra Götalandsregionen, skrivelse 2013-09-17

Fastighetsägare

10. Boende på Humlevägen 5, skrivelse 2013-09-04
11. Boende på Humlevägen 6, skrivelse 2013-08-28
12. Boende på Ljungbacken 26, skrivelse 2013-07-31
13. Boende på Munters väg 4, skrivelse 2013-09-09
14. Boende på Munters väg 10, skrivelse 2013-09-08
15. Boende på Munters väg 14, skrivelse 2013-09-08
16. Boende på Näsetvägen 4, skrivelse 2013-09-02
17. Boende på Näsetvägen 12, skrivelse 2013-09-09
18. Boende på Sommarrovägen 25, skrivelse 2013-08-17
19. Boende på Sommarrovägen 27, skrivelse 2013-08-20
20. Boende på Svingels väg 5, skrivelse 2013-09-09
21. Boende på Svingels väg 18, skrivelse 2013-09-24
22. Boende på Svingels väg 28, skrivelse 2013-09-04
23. Boende på Västrabodarnav 37, skrivelse 2013-09-05

Övriga

24. Vägföreningen, skrivelse 2013-09-08
25. Arrendatorföreningen, skrivelse 2013-09-08

1. Länsstyrelsen: 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.

-

-

-

-

-

Särskilda skäl för dispens eller upphävande av skyddet kommer att utredas och redovisas.

Förutsättningar och konsekvenser av nya båtplatser behöver utredas noggrant. Översiktsplanen föreslår inga områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge.

Gällande miljö kvalitetsnormer 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 tranportled 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 plankartan (sid 17) och kartan Kärnan och verksamheter (sid 18) 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 borte 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 prövas i kärnan (sid 18). Precis som skola rekommenderas bostäder till den borte zonen över möjlig markanvändning i Länsstyrelsens riskpolicy.

Nya båtplatser kommer att utredas.

-

-

En åtgärdsvalsstudie med mer detaljerat underlag kommer troligen att genomföras i samband med att detaljplanearbete påbörjas.

-

Kartan på sid 18 har ett felaktigt skikt medan plankartan på sid 17 visar rätt. Det planerade området ligger 50-160 m från befintlig järnväg vilket innebär att delar av det ligger inom den borte zonen. När detaljplanering blir aktuellt får en riskanalys avgöra om hela området eller bara delar av det kan utnyttjas för skolverksamhet.

Området planeras i första hand för service, kultur och fritid men ett tillägg görs "samt en mindre del bostäder" för att förtydliga rekommendationen. Området sträcker sig till ca 150 m från befintlig järnväg så bostäder kan placeras inom den borte zonen.

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 klargöras vid kommande detaljplaneläggning, och bygglovgivning utanför detaljplanelagda områden, kan utvecklas i planen (se också Statens Geotekniska Institutets yttrande, daterat 2013-09-09).

Strandskydd

Länsstyrelsen välkomnar att kommunen valt att inkludera område 3 och 6 i grönstrukturen och att område 8 och 11 förläggs utanför strandskyddat område (områdesnumrering från samrådsfasen).

Texten om lekplatsen kompletteras.

Utgångspunkten är att riktvärdena ska klaras. Om enstaka undantag kan accepteras får utredas i kommande detaljplaner.

-

Översvämningsrisk finns endast för en byggnad och denna ligger 2 m lägre än övrig bebyggelse. Dispens från strandskyddet kan bara beviljas för ny bebyggelse om den placeras bakom befintlig bebyggelse, från stranden sett. Eftersom det inte finns någon översvämningsrisk för den övriga befintliga bebyggelsen finns det inte heller det för ny bebyggelse. Texten förtydligas angående detta.

Stabilitetsutredning krävs bara öster om järnvägen för norra delen av det planerade nya verksamhetsområdet. Texten förtydligas.

Det finns ingen befintlig bebyggelse på de sluttande lermarkerna nära Mjörn. Texten kompletteras.

Texten under rubriken "Skred och erosion" kompletteras angående behov av stabilitetsutredning.

-

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.

Utredning kommer att ske 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.

Utredning kommer att ske i detaljplaneskedet.

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 Furutjärn och Trollsjön behöver särskilt undersökas på hotade arter knutna till äldre tallskog.

Utredning kommer att ske i detaljplaneskedet.

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

Ja, utredningar kommer att utföras i detaljplaneskedet.

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.

-

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 (sid 17).

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.

2. Trafikverket ser mycket positivt på att kommunen vill minska järnvägens barriäreffekt. Åtgärder i Trafikverkets anläggningar kräver att det finns en överenskommelse mellan Trafikverket och kommunen avseende genomförande, finansiering och framtida ansvar för åtgärderna. På grund av de tekniska svårigheterna i att anlägga planskildheter finns dessutom ett behov av djupare utredningsarbete. Det går därför i detta tidiga skede inte att garantera att det är möjligt att anlägga nya planskilda korsningar på de platser som pekas ut i planförslaget.

De två skyddsvärda kulturlandskapsdelarna finns angivna på kartan och bedömningen av dem finns under rubriken Höga kulturhistoriska värden. Fornlämningar kommer att beskrivas i kommande detaljplaner.

Om särskilda utredningar behövs kommer de att genomföras i ett tidigt skede

Ledningarna kommer att skyddas i samband med kommande detaljplanering.

Färgen ändras.

-

-

-

Djupare utredningar kommer att utföras i samband med kommande detaljplanering.

Förmodligen behöver även en åtgärdsvalsstudie genomföras som underlag för den fortsatta planeringen.

Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog med kommunen kring planskildheterna. Det är viktigt med god framförhållning eftersom ledtiderna för att kunna bygga i spårområdet samt för att anlägga ny statlig väg kan vara långa.

3. Statens Geotekniska Institut anger att de geotekniska förhållandena har i stort bedömts vara gynnsamma men att det kan finnas risk för skred i planområdets norra del i anslutning till Mjörn där sluttande mark och lera förekommer. Erosionsrisken längs Mjörns stränder bedöms i underlaget som liten. För redovisning av riskområden hänvisas till jordartskartan (sid 45). SGI ser gärna att riskområdena 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, dvs planområdets norra del i anslutning till Mjörn. Det framgår inte av handlingen om det finns bebyggelse där idag som kan vara berörd. Förtydligande rekommenderas.

Vi ser gärna att en strategi tillfogas planen över hur de geotekniska förutsättningarna för utbyggnad måste klarläggas vid framtida detaljplanläggning eller bygglovsgivning även utanför detaljplanlagda områden.

Det bör tydligare framgå att vid upprättande av planer ska prövning av markens lämplighet utföras med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor och med hänsyn tagen till förväntade klimatförändringar och omgivningspåverkan.

4. Vattenfall 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 (förslag till planbestämmelser anges).

5. Kommunstyrelsen tillstyrker förslaget med tillägg av kommentarerna i kommunledningskontorets yttrande.

Kommunledningskontorets yttrande: Planförslaget bedöms följa de fem mål som enligt beskrivningen ska vara vägledande för utvecklingen av Västra Bodarna. Dock är förslaget inte helt i linje med GR:s strukturbild som fastslår att regionens stationssamhällen ska utvecklas och förtätas i strävan efter en hållbar, regional tillväxt.

En åtgärdsvalsstudie planeras att genomföras.

-

Stabilitetsutredning krävs bara öster om järnvägen för norra delen av det planerade nya verksamhetsområdet. Planens text förtydligas.

Det finns ingen befintlig bebyggelse på de sluttande lermarkerna nära Mjörn. Texten kompletteras.

Texten under rubriken "Skred och erosion" kompletteras angående behov av stabilitetsutredning.

Geotekniska säkerhetsfrågor och förväntade klimatförändringar behandlas alltid i detaljplaneförslag.

Ledningarna kommer att skyddas i de kommande detaljplaner som de blir berörda av.

-

De två föreslagna bebyggelseområden som tagits bort utgör strandskyddat område enligt miljöbalken.

Genom förtätning ökar möjligheten till miljövänlig kollektivtrafik. Ett ökat underlag skulle också säkra pendelstationen på sikt. Alingsås ingår i en regional arbets- och bostadsmarknad och har ett ansvar att motverka den omfattande bostadsbristen som råder i Göteborgsregionen. Det bör finnas potential för ytterligare förtätning inom planområdet utan att för den sakens skull inkräkta på ortens karaktär.

I övrigt bedöms planförslaget vara i linje med kommunens ambitioner om att nya bostäder ska planeras, byggas och integreras med befintlig bebyggelse på ett sådant sätt att det skapas hållbarhet och livskvalitet i ett småskaligt perspektiv. M.h.t. ortens särskilda karaktär är det positivt att gestaltning av ny bebyggelse beskrivs utförligt i planförslaget. Det är också positivt att en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer eftersträvas. Vidare bedöms planen skapa förutsättningar för att fler resor görs med cykel vilket är i linje med Vision 2019 samt med kommunens folkhälsomål.

6. Tekniska nämndens au föreslår att text om befintlig återvinningsstation tas bort och att frågan får hanteras i kommande detaljplaner.

På sid 24 ändras hastighet från 30 till 40 km/h.

På sid 26 ändras rubriktexten till "område inom vilket kommunalt verksamhetsområde för VA delvis kommer att byggas ut". Texten under rubriken ändras enligt följande: Framtida verksamhetsområdes omfattning fastställs vid detaljplanläggning och kommande politiska beslut. Inom det beslutade verksamhetsområdet krävs anslutning till kommunalt VA.

7. Miljöskyddsnämnden anger att nämndens synpunkter under samrådet i stort sett blivit tillgodosedda. Följande punkter bör behandlas ytterligare:

Om ett område, eller del av område, med väg- eller järnvägsbuller över 55 dBA ekvivalent värde ska användas för bostäder, ska bullerbegränsande åtgärder vidtas.

Det ursprungliga alternativet för en planfri korsning med bro för biltrafik bör vara ett alternativ som studeras innan man slutligen väljer alternativ.

Miljöskyddskontorets yttrande: Tunnelalternativet som kräver att Humlevägen breddas är mindre lämpligt eftersom Humlevägens omgivning är värdefulla ur natur- och kultursynpunkt och borde skyddas.

Det antal planerade bostäder som angivits är ungefärligt. I samband med kommande detaljplaner får utredas om ytterligare förtätning är möjlig inom de kvarstående områdena.

-

Texten ändras till att frågan om återvinningsstation får hanteras i kommande detaljplaner.

Hastigheten ändras.

Texten justeras.

-

Om några flerbostadshus kommer att planeras där bullernivån är över 55 dBA är det en förutsättning att bullerbegränsande åtgärder vidtas. Om avsteg från riktvärdet ska kunna göras ska detta godkännas av länsstyrelsen.

Om tunnel i närheten av nuvarande plankorsning inte går att genomföra kan bro bli aktuellt.

Alternativet med tunnel via Humlevägen utgår.

8. GR, Göteborgsregionens kommunalförbund, anger att Västra Bodarna är beläget i ett av de utpekade huvudstråken i GR:s strukturbild. Stråken ska stärkas i form av bostadsbyggande i stationsnära lägen för att få en långsiktig hållbar regional utveckling. GR noterar att antalet planerade bostäder i Västra Bodarna har minskat vilket innebär ett mindre befolkningsunderlag som försvårar möjligheterna till god kollektivtrafik.

9. Västra Götalandsregionen anger att planförslaget är välarbetat och lättöverskådligt.

Västra Götalandsregionens långsiktiga mål är att uppnå en högre marknadsandel för kollektivtrafiken. En fördubbling av antalet resor är ett av delmålen fram till 2025. En grundläggande faktor för ett ökat resande är att invånarna i allt större utsträckning bor nära de gemensamt prioriterade kollektivtrafikstråken. Bostäder och vardagsverksamheter bör därför i största möjliga utsträckning planeras i närhet till järnvägar, större vägar och kommunikationsstråk.

Att våra transporter idag använder mycket energi samt ger stora utsläpp av koldioxid och andra emissioner är delvis en konsekvens av vår utspridda bebyggelsestruktur. Mer hållbart är att koncentrera ny bebyggelse till befintliga orter och att bygga längs stråk. Det möjliggör att välja bort bil och istället använda cykel, gång och kollektivtrafik på fler resor.

Västra Bodarna är en stationsort som ligger utmed ett av våra utpekade stråk. Det är mycket positivt att ny bebyggelse planeras nära stationen. För att skapa ett större underlag till kollektivtrafiken hade det varit en fördel med ytterligare förtätning och att Alingsås prioriterar ett sådant läge före områden som kräver nya stationslägen.

Västra Götalandsregionen antog i juni 2013 en målbild för tåg. I denna beskrivs ett framtida upplägg med en utökning av snabbare tåg mellan Alingsås och Göteborg. För Västra Bodarna planeras fortsatt två tågförbindelser i vardera riktning per timme. På sikt finns behov av att bygga ut till partiella fyrspår. Riksintresset för järnvägen är beaktat i planen.

10. Boende på Humlevägen 5 anser att det enda rimliga tunnelalternativet är strax norr om befintlig plankorsning. Det andra alternativet med utbyggnad av Humlevägen har ett antal nackdelar: strandskyddat område tas i bruk, rekreationsområde förstörs, stenmurar rivs, djurliv påverkas mycket negativt, närboende får en orimlig boendemiljö, lång omväg från centrum för att ta sig från en sida till den andra.

De två föreslagna bebyggelseområden som tagits bort utgör strandskyddat område enligt miljöbalken. I samband med kommande detaljplaner får utredas om ytterligare förtätning är möjlig inom de övriga områdena.

-

-

-

I samband med kommande detaljplaner får utredas om ytterligare förtätning är möjlig.

-

Alternativet med tunnel via Humlevägen utgår.

Har det ursprungliga alternativet med bro över järnvägen utretts tillräckligt?

Vi anser att Västra Bodarna inte är lämplig för den utbyggnad som föreslås. Istället bör den natursköna miljön tas tillvara för rekreation och friluftsliv för kommunens invånare. Ska kommunens mål med 42000 invånare till 2019 nås till varje pris?

11. Boende på Humlevägen 6 påpekar att fastigheten i planen benämns "sommarvilla" men sedan 70-talet har den varit åretruntbostad med temporärt uppehåll de senaste 5 åren.

Biltunnel via Humlevägen delar orten i två halvöar och medför extra långa körsträckor. Det innebär inskränkning av strandskyddat område med rekreativt värde samt jordbruksmark med högt kulturhistoriskt värde. Humlevägen är idag återvändsväg för biltrafik.

Förslaget med biltunnel strax norr om befintlig plankorsning tycker vi är ett acceptabelt alternativ som till stor del berör obebyggd mark.

Varför har det tidigare redovisade broförslaget tagits bort? Det finns många lösningar som inte är dominerande och förfulande.

12. Boende på Ljungbacken 26 anger att inom Västra Bodarna vägförenings vägnät finns inga cykelvägar även om detta uppges i trafikutredningar. Det finns en gc-väg från E20 till järnvägsbommarna som trafikverket ansvarar för.

Ett antal bra saker redovisas i Samrådsredogörelsen: nya tomter till grönområde åt något håll, radhus stryks ur texten, det ska ställas extra höga krav på utformning av ny bebyggelse, viktiga grönområden ska säkras så att de inte bebyggs, det planeras fler nya tillfartsvägar, antalet nya bostäder minskas m.m. Vill ha så få hus som möjligt, på så stora tomter som möjligt.

Breddning av järnvägsområdet med 15 m på var sida innebär att buller- och vibrationsutredning också behöver utöka sina områden med 15 m.

Sammanfattningsvis: Har inget emot att enstaka hus byggs på "lucktomter". Vill inte ha några områden som liknar Almvägen med många identiska hus. Bostäder på nya områden i söder kan byggas mer fritt då de inte påverkar redan befintliga bostäder.

Om tunnel i närheten av nuvarande plankorsning inte går att genomföra kan bro bli aktuellt.

För att få ett mer hållbart och miljövänligt resande bör nya bostäder i första hand tillkomma i goda kommunikationslägen.

I avsnittet om kulturvärden benämns byggnaden "sommarvilla" eftersom det var som sådan den byggdes (i nationalromantisk stil). Vissa kompletteringar av texterna görs.

Alternativet med tunnel via Humlevägen utgår.

Alternativet kvarstår.

Om tunnel i närheten av nuvarande plankorsning inte går att genomföra kan bro bli aktuellt.

Vissa trottoarer har felaktigt angivits som gc-vägar i trafikutredningar men dessa utgör bara underlag. Texten i planförslaget är riktig.

-

Mer detaljerade utredningar som tar hänsyn till detta kommer att göras i samband med kommande detaljplanering.

De senaste 20 åren har inget byggts som liknar Almvägen (där fanns en gammal byggnadsplan som antogs av Hemsjö kommun 1967). Områdena i söder medger större frihet och möjligheter till nyskapande arkitektur.

13. Boende på Munters väg 4: Den tänkta förlängningen av strandpromenaden är omöjlig att utföra över min tomt. Jag äger ett båthus, en bastu samt ett badhus i direkt anslutning till strandlinjen. Dessutom finns en uppmurad terrass. Det finns inte plats för en promenad mellan hus och vatten. Att lägga promenaden ovanför husen innebär att den inte längre är en "strandpromenad".

En småbåtshamn är planerad inom området, ett dåligt förslag då den skulle vara utsatt för de ständiga västervindarna. Mossbergiska skolans badplats skulle också förlora mycket i värde.

14. Boende på Munters väg 10: Det finns inritat ett område på min arrendetomt där det planeras nybyggnation vilket jag på inga villkor kan acceptera.

15. Boende på Munters väg 10 o 14 anser att antalet planerade bostäder är för många, speciellt på Mossbergiska stiftelsens mark där det helt skulle förstöra områdets unika karaktär. I början av dessa diskussioner gällde för detta område 10-12 nya hus!

Förslaget med småbåtshamn i Munters vik förefaller inte helt genomtänkt med tanke på hur utsatt det är för väder och vind. Det finns bättre ställen, t.ex. Petters vik.

Den tänkta förlängningen av strandpromenaden ser vi som omöjlig att genomföra. Det finns fyra arrendatorer, varav vi är två. Här finns byggnader och bryggor som skulle behöva rivas, vilket inte kan accepteras. Vi skulle inte kunna utnyttja våra tomter som hittills och värdet på våra fastigheter skulle också påverkas.

16. Boende på Näsetvägen 4 kräver ett tillbakadragande av båda föreslagna planfria järnvägs korsningarna vid Humlevägen. Information om senaste trafikutredningen har endast skett i dagstidning under semesterperiod och vid vårt besök fanns ingen utställning, endast några lösa blad.

Om intrång görs på vår jordbruksfastighet kommer vi att avsluta vårt arbete med landskapsvård. Intrånget medför minskad odlingsareal och därmed förloras Jordbruksverkets gårdsstöd helt.

Planen anger ett allmänt intresse av en strandpromenad. I kommande detaljplan får avgöras om och i så fall hur en sådan promenad kan utföras.

Lämplig plats för småbåtshamn får studeras närmare i kommande detaljplaner.

Planen anger område där bebyggelse kan prövas genom detaljplan. Framtida ägare eller arrendatorer kan komma att vilja bygga.

En storvilla med 4 lägenheter är inte mycket större än en stor villa, det är fortfarande ett hus men det innehåller 4 bostäder. I kommande detaljplan får placering och utformning studeras närmare.

Lämplig plats för småbåtshamn får studeras närmare i kommande detaljplaner.

Planen anger ett allmänt intresse av en strandpromenad. I kommande detaljplan får avgöras om och i så fall hur en sådan promenad kan utföras.

Plan- och bygglagen har ändrats för att förenkla planprocessen och koncentrera yttranden till det inledande samrådsskedet. Någon utställning behövs inte längre när en del av översiktsplanen ändras. Det är tillräckligt att kommunen annonserar i dagstidning och håller förslaget tillgängligt för granskning. När detaljplaner sedan görs kommer nya samråd att hållas.

När yttranden från myndigheter m.fl. nu kommit in angående de planskilda korsningarna kan det nordöstra alternativet med tunnel genom banvallen strykas. Humlevägen behöver därmed inte breddas och någon odlingsareal behöver inte tas i anspråk.

I det bristfälliga utredningsmaterialet framgår att "ett mindre höjdparti undanröjs". Detta är en biotopskyddad åkerholme på upp till ca 3 m höjd som utgör effektivt bullerskydd framför fastighetens bostadshus.

Vi kräver att trafikutredningen görs om på området mellan järnvägsstationen och nuvarande järnvägs korsning. Det är ett eftersatt område där inga natur- och kulturvärden existerar. Att skylla på dåliga markförhållanden är inget hinder utan mer bevis på kortsiktighet. Vi begär att beslutsfattare besöker aktuella områden.

17. Boende på Näsetvägen 12: Vi är emot en förtätning runt vår bostad samt på närområdets ängs-/jordbruksmarker vid Mossbergs väg och mellan Mjörviksholm och Munters väg. Vi valde vår bostad för det lantliga, lugna läget. Förstör inte det genom att förtäta, exploatera och öka fordonsfrekvensen på våra vägar. Varför inte bevara, vårda och utveckla rekreationsområden?

Granskningshandlingen är svår att tyda p.g.a. avsaknad av områdesnumrering i plankartan. På sid 17 finns en karta med numrering. Vi föreslår att ni lägger ut en korrigerad version av dokumentet på er hemsida samt förlänger tiden för inlämnande av synpunkter!

Vi är emot att flerfamiljs-/radhus byggs runt vår bostad samt på närområdets ängs-/jordbruksmarker. Dessa passar inte in i den lantliga miljön. Att utnyttja Friluftsskolan till boende eller förskola tycker vi däremot är ett lysande förslag.

Om det ska byggas en planskild korsning med järnvägen, säkerställ att samhället inte upplevs som två olika. Tillse att man enkelt kan ta sig till skola, barnomsorg och pendlingsstation utan att behöva ta långa omvägar mot idag.

Värna om grönområdena, de vackra stengårdsgårdarna och de smala byvägarna! Värna om strandskyddet!

Mer bebyggelse innebär ökat tryck på befintliga vägar, vilket vi är emot. Men skulle det ändå bebyggas – glöm inte att värna om trafiksäkerheten för fotgängare och cyklister!

Trafikutredningen anger att det "i området ligger också mindre höjder som man måste schakta sig genom för att kunna bygga en tunnel". Om hela eller del av höjden mellan Humlevägen och järnvägen behöver schaktas bort får utredas mer noggrant i samband med kommande detaljplanearbete (samt om korsningen behöver flyttas något). Höjden får i så fall ersättas med bullerplank.

På jordartskartan har detta område beteckningen "Torv, kärr". I samband med kommande detaljplanearbete ska utredning göras för en eventuell gångtunnel vid stationen och då kan även biltunnel utredas (skrivs in i planens rekommendationstext). Alternativet med tunnel strax norr om nuvarande järnvägs korsning behöver dock behållas.

Planen anger att förtätning kan ske på vissa ställen så att även andra fastighetsägare kan få bygga på sin mark. Norr och öster om Näsetvägen 12 föreslås ingen ny bebyggelse.

Kartan på sid 17 har numrering. Länsstyrelsen framhåller att planen är överskådligt redovisad i text och illustrationer.

Radhusen togs bort efter samrådet. Storvillor kan passa in eftersom en variation av bostädernas utseende prioriteras, utformning avgörs dock i kommande detaljplan. Norr och öster om Näsetvägen 12 föreslås ingen ny bebyggelse.

Det nordöstra alternativet med tunnel genom banvallen och lång omväg stryks.

Utgångspunkten är att värna om detta i största möjliga utsträckning. Enligt planen ska vägarna hållas smala, delvis på grund av att det ofta inte är fysiskt möjligt att bredda vägarna.

I kommande detaljplaner kommer trafiksäkerheten att studeras.

18. Boende på Sommarrovägen 25 ställer sig frågande till att koppla ihop uppfarten till Sommarrovägen 25 och 27 med Högåsvägen. Vägen är privat och anlagd på tomtmark. På andra sidan från huset sett har vi hönshus, förråd, sopsortering, odlingar och infiltrationsbädd. Backen inleds med en nittiograders sväng och är mycket brant. Det är problem att köra upp på vinterhalvåret. Vem vill möta plötsligt utsvängande cyklar och barnvagnar på Sommarrovägen? Hur ska vi kunna köra upp till våra hus om vi möter någon som är på väg ner?

19. Boende på Sommarrovägen 27 ställer sig frågande till att göra en gång-cykelväg mellan Sommarrovägen och Högåsvägen. Vägen är privat, anlagd på tomtmark och tillhör inte vägföreningen. Det är omöjligt att mötas bil och cykel p.g.a. bredden. Mycket dålig sikt där vägen ansluter mot Sommarrovägen och farligt om cyklister svänger ut. Hur ska vi säkert använda vår uppfart när vi plötsligt kan möta cyklister?

20. Boende på Svingels väg 5 är arrendatorer på Mossbergiska stiftelsens mark sedan 1987. Vi uppskattar Västra Bodarnas särpräglade karaktär med höga kulturvärden. Att föreslå en hårdexploatering av området väster om järnvägen går helt på kollisionskurs med "Värnad karaktär". Planen föreslår 85 nya bostäder inom 500 m från stationen. Detta är eoner från det politiska löftet från 2009 om 10-15 enfamiljshus mellan Friluftsskolan och järnvägen. Behåll istället området som ett rekreationsområde.

Göteborgs Stad kommer att sälja sin mark till högstbjudande byggherre och denne vill då bebygga marken så snabbt som marknaden tillåter och knappast bara 5-6 hus per år. Att tro att de smala vägarna ska bevaras är naivt. Dessutom ska inkoppling ske till det kommunala VA-nätet vilket kommer att kräva en hel del sprängningsarbete. Minireningsverk är en bättre lösning väster om järnvägen.

Göteborgsregionens kommunalförbund idkar tydligen tryck på Alingsås vad gäller utbyggnad och kollektiv pendeltrafik. Detta innebär inte att politikerna behöver "offra" det värdefulla rekreationsområdet väster om järnvägen. Vi uppfattar planen som ett stort svek mot oss kommuninvånare.

Enligt planförslaget ska en koppling utredas i samband med kommande detaljplanering. Om inte en trafiksäker lösning kan hittas då kommer ingen koppling att föreslås.

Enligt planförslaget ska en koppling utredas i samband med kommande detaljplanering. Om inte en trafiksäker lösning kan hittas då kommer ingen koppling att föreslås.

Planen anger inget exakt antal men ca 55 nya bostäder kan tillkomma väster om järnvägen (se trafikutredningen). Enskilda politiker kan inte ge löften fem år innan en plan antas – en plan formas under en planprocess med yttranden från bl.a. olika politiska partier, kommunala förvaltningar, myndigheter och övriga berörda. Eftersom vissa av husen föreslås bli storvillor med 4 lägenheter innebär 55 bostäder inte lika många hus.

Efterfrågan på marknaden har de senaste decennierna inte varit större än 5-6 hus per år. Enligt planen ska vägarna hållas smala, delvis på grund av att det ofta inte är fysiskt möjligt att bredda vägarna. Det finns minireningsverk som drivs av privata föreningar men oftast brukar intresset för att sköta reningsverken avta och man ber istället kommunen ta över. Kostnads- mässigt bör en egen anläggning kunna jämföras med en kommunal anslutning, då egna interna ledningar, inköp av reningsanläggning samt drift- och skötselkostnader vägs in.

Om en fastighetsägare vill bygga på sin mark har kommunen att ta ställning till om det är lämpligt eller inte. Planen har ansetts som en lämplig avvägning mellan intressena att bygga och att bevara grönstruktur.

Varför kan inte kommunen istället: köpa marken av Göteborgs stad, låta dagens arrendatorer friköpa sina tomter, bygga om den äldre vackra delen till ett 55+ boende, satsa på minireningsverk i stället för kommunalt VA samt leva upp till tidigare givna löften om 10-15 villor mellan Friluftsskolan och järnvägen?

21. Boende på Svingels väg 18: Plan- och bygglagens §6 säger "Innan översiktsplanen eller ändring av den antas, ska kommunen ställa ut planförslaget under minst två månader. Den som vill lämna synpunkter på förslaget ska göra det skriftligen under utställningstiden." Förslaget till Föp har presenterats med små otydliga kartor som funnits tillgängliga i Samhällsbyggnadskontorets vestibul. Anser nämnden att detta uppfyller plan- och bygglagens krav om utställning?

Har översiktsplaner för centralorten presenterats på samma dåliga sätt?

22. Boende på Svingels väg 28: Det är svårt för läsaren att utifrån en delvis suddig granskningshandling få en rättvisande bild av hur ett framtida Västra Bodarna kommer att gestalta sig. Varför saknas en riktig utställning?

Vad beträffar trafiken föredrar jag en vägtunnel under järnvägen i närheten av nuvarande korsning.

Ta bort förslaget att gc-förbinda Högåsvägen med Sommarrovägen. Det blir alltför brant och mycket halt vintertid. Det är dessutom på privat anlagd väg.

Dagens vägnät är inte och bör inte bli dimensionerat för en omfattande exploatering. Viktiga historiska-, kultur- och naturområden ska behandlas pietetsfullt.

Vad beträffar kommunalt vatten och avlopp så kanske det i nuläget behövs på en del ställen. Men bygger vi fast oss i ett dyrt system som inom en snar framtid kommer att betraktas som förlegat?

Kommunen har som policy att aldrig köpa mark med bebyggelse för att bara sedan sälja vidare. 55+ boende finns bara som privata föreningar och inte som kommunalt äldreboende. Se i övrigt svar ovan.

Citatet är från en äldre version av plan- och bygglagen som inte gäller längre. Den har ändrats med syftet att förenkla planprocessen. Nuvarande lydelse av 3kap 24§ är "Om ett förslag till ändring avser endast en viss del av kommunen, får kommunen, i stället för att ställa ut det enligt 12 §, anslå en kungörelse om förslaget på kommunens anslagstavla och föra in kungörelsen i en ortstidning. Kommunen ska hålla förslaget, samrådsredogörelsen och i förekommande fall miljökonsekvensbeskrivningen tillgängliga för granskning."..."den som vill granska förslaget och lämna synpunkter får göra det inom en viss tid (granskningstid) som ska vara minst sex veckor". Kravet på att hålla förslaget tillgängligt för granskning har uppfyllts.

Översiktsplanerna för centralorten togs fram innan plan- och bygglagen ändrades och de ställdes ut enligt den då gällande lagen.

Plan- och bygglagen har ändrats för att förenkla planprocessen och koncentrera yttranden till det inledande samrådsskedet. Någon utställning behövs inte längre när en del av översiktsplanen ändras. Det är tillräckligt att kommunen annonserar i dagstidning och håller förslaget tillgängligt för granskning. När detaljplaner sedan görs kommer nya samråd att hållas.

Det nordöstra alternativet med tunnel genom banvallen och lång omväg stryks.

Enligt planförslaget ska en koppling utredas i samband med kommande detaljplanering. Om inte en trafiksäker lösning kan hittas då kommer ingen koppling att föreslås.

Utgångspunkten är att värna om detta i största möjliga utsträckning. Enligt planen ska vägarna hållas smala, delvis på grund av att det ofta inte är fysiskt möjligt att bredda vägarna.

Det finns minireningsverk som drivs av privata föreningar men oftast brukar intresset för att sköta reningsverken avta och man ber istället kommunen ta över. Kostnadsmässigt bör en egen anläggning kunna jämföras med en kommunal anslutning, då egna interna ledningar, inköp av reningsanläggning samt drift- och skötselkostnader vägs in.

23. Boende på Västrabodarnavägen 37 anger att en av planens målbilder är "Värnad karaktär". Ändå föreslår planförfattaren flerbostadshus och parhus väster om järnvägen trots att det inte finns sådana där idag. Typiskt för bebyggelsen är 1½plans villor.

Något oklart är dokumentet Kompletterande trafikutredning 2013-05-29. I detta dokument föreslås ånyo ett alternativ med vägbro över de centrala delarna. Det är ett förödande alternativ för bebyggelsen med stora påfarter och ramper och vi hoppas de inte är aktuellt. Det presenteras inte i granskningshandlingen 2013-06-17. I trafikutredningen presenteras en möjlig vägförbindelse mellan område 1 och 2 och Västrabodarnavägen. I planen anges området som grönområde. Detta område är en fotbollsplan där det firas midsommar varje år. En vägförbindelse i detta läge är olämpligt både ur terrängsynpunkt och om man menar att det ska vara ett grönområde.

Bullerdämpande plank utmed järnvägen är i framtiden nödvändigt med tanke på den ökande trafikmängden och tonnaget.

24. Västra Bodarnes Vägförening begränsar sig till att endast lämna synpunkter på den planskilda trafiklösningen. Förslagen med tunnlar anser vi inte är optimala. Trafiken försvåras i och med att tunnelförslagen ligger så långt från den centrala delen av samhället.

Vi föreslår istället att en kombinerad bil- och gc-tunnel utreds mellan järnvägen och fotbollsplanen. Detta skulle fördela trafikflödena bättre mellan den nya tunneln och den befintliga bron söder om stationen. Med tunnel norr om järnvägsbommarna riskerar trafikflödena kraftigt öka över befintliga bron in i områden som inte är anpassade för ökad trafik.

25. Arrendatorföreningen Fredrik Mossbergs donation anger att Västra Bodarna idag har en särpräglad karaktär med höga kulturvärden. Om en exploatering enligt planen kommer till stånd, riskerar man att förstöra ett unikt bostadsområde och resterna av ett gammalt odlingslandskap.

Vi anser att man inte lagt tillräcklig vikt vid avgivna löften. Vid möten med ansvariga politiker har 10-15 hus på området Sommarro angetts. Det är inte korrekt sätt att bete sig mot sina uppdragsgivare, vilket vi boende i Västra Bodarna är.

Målbilderna gäller hela Västra Bodarna och det finns några flerbostadshus i orten. En annan målbild är "Stationsnära boende och varierat bostadsutbud" och ett planförslag är en syntes av alla målbilder. Dessutom finns Alingsås Vision 2019 om att ha 42000 invånare år 2019. Det är inte bara en planförfattares förslag utan ett beslut av politikerna i Samhällsbyggnadsnämnden.

Trafikutredningen redovisade bara tidigare förslag på planskilda korsningar för att ge en överblick. Bron och vägen mellan område 1 och 2 och Västrabodarnavägen är inte aktuella. De alternativ som var aktuella angavs i granskningshandlingen. Nu stryks det nordöstra alternativet med tunnel genom banvallen och lång omväg. Kvar finns biltunnel nära plankorsningen eller stationen.

Bullerplank är helt och hållet Trafikverkets ansvar.

Det nordöstra alternativet med tunnel genom banvallen och lång omväg stryks. Det andra tunnelförslaget ligger strax norr om nuvarande plankorsning. Eftersom denna fungerat i alla år bör också det tunnelalternativet göra det.

På jordartskartan har detta område beteckningen "Torv, kärr". I samband med kommande detaljplanearbete ska utredning göras för en eventuell gångtunnel vid stationen och då kan även biltunnel utredas (skrivs in i planens rekommendationstext). Alternativet med tunnel strax norr om nuvarande järnvägs korsning behöver dock behållas.

Planförslaget är en kompromiss mellan de fem olika målbilder som finns för Västra Bodarna.

Enskilda politiker kan inte ge löften fem år innan en plan antas – en plan formas under en planprocess med yttranden från bl.a. olika politiska partier, kommunala förvaltningar, myndigheter och övriga berörda. Politikernas uppdragsgivare är alla invånare, även de som skulle vilja flytta till en ny bostad i Västra Bodarna.

Vi anser inte heller att våra åsikter tillvaratagits i någon högre utsträckning. De boendes farhågor tas inte på allvar. Själva exploateringen av området kan man givetvis ha skilda åsikter om men större vikt vid bevarandet av den unika miljön är ett måste om man inte ska orsaka irreversibla skador!

Man har presenterat en "lösning" för att få bort områdets enskilda avlopp och därigenom påtvinga de boende en väldigt dyrbar tvångsanslutning. Sprängning krävs och därigenom stora och dyra ingrepp i området. Framtiden verkar dessutom ligga i nya moderna minireningsverk och pipelines till centrala reningsstationer känns förlegat.

Vi kräver att en planfri korsning med järnvägen ska finnas på plats innan någon som helst exploatering sker av områdets västra sida. I valet mellan bro och tunnel förespråkar föreningen förslaget som kallas "bil-tunnel alt 2"

Vi ifrågasätter vissa dragningar av gång- och cykelvägar. Det är positivt att man tänker på att separera de olika trafikslagen. Dock bör man fråga de boende i området innan sträckningarna spikas.

Planförslaget är en kompromiss mellan de fem olika målbilder som finns för Västra Bodarna.

En översiktsplan är inte bindande och var gränserna för verksamhetsområdet för VA ska gå kommer att beslutas av tekniska nämnden och kommunfullmäktige när mer detaljerade studier har gjorts. Det finns minireningsverk som drivs av privata föreningar men oftast brukar intresset för att sköta reningsverken avta och man ber istället kommunen ta över. Kostnadsmässigt bör en egen anläggning kunna jämföras med en kommunal anslutning, då egna interna ledningar, inköp av reningsanläggning samt drift- och skötselkostnader vägs in.

Planen anger redan "Genomförandetiden för detaljplaner väster om järnvägen föreslås inte börja förrän en ny planskild korsning finns". "Bil-tunnel alt 1" genom banvallen i norr stryks.

Enligt planförslaget ska kopplingar utredas i samband med kommande detaljplaneringar. Dessa kommer att gå ut på samråd till berörda boende.

Sammanfattning och revideringar

Med anledning av framförda synpunkter föreslår samhällsbyggnadskontoret följande revideringar:

Plankarta (sid 17):

- Bil-tunnel alt 1 genom banvallen i norr stryks

Rekommendationer (sid 17):

- R6 (kärnan) kompletteras med att även en mindre del bostäder är tänkbart
- Ny planskild gång- och cykelkorsning vid stationen kompletteras med att om möjligt även biltunnel ska byggas

Planens text:

- Kompletteringar görs angående återvinningsstation, högsta tillåtna hastighet, vatten och avlopp, lekplatsen, kulturvärden, stabilitetsutredningar samt översvämningsrisker (se ovan).

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsnämnden godkänner revideringarna av planförslaget samt föreslår kommunfullmäktige besluta att anta Föp Västra Bodarna, Ändring av översiktsplan för Alingsås kommun.

Planavdelningen

Gabriella Graf
Planchef

Hans Nerstu
Planarkitekt