

Kommunstyrelsen i Alingsås  
kommunstyrelsen@alingsås.se

## Yttrande över FÖP staden Alingsås

Naturskyddsföreningen i Alingsås har deltagit i tidigare samråd och nu också studerat utställningshandlingen FÖP staden Alingsås. Föreningen vill framföra följande synpunkter avseende förslaget som det presenteras i handlingarna:

Föreningen vill fortsatt framhålla att helheten i den föreslagna planen, baserad på de tre strategierna: cykelstaden, den sammanhängande staden och blandstaden, är ett bra sätt att tillvarata naturgivna förutsättningar och tidigare ”historia” beträffande Alingsås stad och dess successiva utbyggnad till nuvarande struktur. Inför framtiden står dock staden och dess invånare inför delvis nya utmaningar; Allt mer uttalade krav på att utsläppen av den viktigaste klimatpåverkande gasen, koldioxid, drastiskt måste minskas, tydliga krav och önskemål för att bygga ett hållbart samhälle och sist men inte minst ett uttalat mål om att den biologiska mångfalden inte skall minska. Detta kräver genomtänkta lösningar inte minst för att minimera utsläppen av koldioxid från transportarbete, väl genomtänkta och långsiktiga lösningar avseende byggande och boende. I planen finns många tankar i olika avseende som på ett bra sätt tar fram en del av det som behövs. Samtidigt finns i vissa avseenden planering och förslag som motverkar eller i varje fall inte stödjer den nödvändiga utvecklingen. Exempel finns bl.a. beträffande kommunens miljömål. Kanske är detta också vad som kan förväntas i ett dokument som i många fall saknar konkretisering ned till åtgärder. Planeras inte utvecklingen med sikte på att uppnå specifika mål så uppnås de inte. Att åtgärda en miljöstörning eller en viss icke önskvärd utveckling sker inte per automatik utan det måste ske via en väl genomtänkt strategi och handlingsplan.

### Transporter och trafikstruktur

Lokaliseringen av den huvudsakliga bebyggelsen inom en trekilometers radie ger underlag för ett samhälle där bilen inte nödvändigtvis måste användas för att ta sig till olika aktiviteter inom staden. För att detta skall realiseras måste dock cykelvägar (och även gångvägar) ges en sådan utformning och sträckning att de verkligen används. Dessutom måste det skapas en kollektivtrafik värd namnet som verkligen utgör ett alternativ, både turmässigt och prismässigt, till att åka bil, vilket inte är fallet i nuläget.

Specifikt vill föreningen peka på att innerstaden (innanför ringgatorna) i möjligaste mån bör göras bilfri. De som bor inom denna sfär ges boendekort och för övriga, som av något skäl behöver ta bilen in till centrum, ordnas godas parkeringsmöjligheter i periferin till detta område. En huvudsaklig ”centrumanknuten” parkering (ordentligt med platser genom byggande av flera parkeringsdäck) bör ordnas dels i anslutning till Resecentrum dels genom en utbyggnad av befintlig parkering vid Nolhagaskolan.

Vidare är det angeläget att cykelvägarna från stadens ytterområden in till centrum förbättras, särskilt bör detta beaktas och tidigt åtgärdas i samband med att bebyggelse i

nya områden planeras. Mycket av detta finns behandlat i planen för stadens gång och cykeltrafik där ett antal sträckningar pekas ut som i särskilt behov av åtgärder. Vidare pekas på sådana behov av utbyggda gång- och cykelstråk speciellt i genomgången av de olika stadsdelarna. Föreningen vill i tillägg att cykelvägar snarast byggs ut till Brobacka respektive till Lygnared.

Vidare vill föreningen framföra krav på att det verkligen skapas goda möjligheter att "parkera" cykeln på ett säkert sätt på olika håll i centrala staden.

I utställningshandlingarna omnämns på ett flertal ställen kollektivtrafik som ett alternativ för att säkra att bilåkandet minskar. Tyvärr verkar det av planer och diskussionsunderlag i stor utsträckning främst gälla jobbpendling till Göteborg. När det gäller konkreta förslag som rör kollektivtransporter inom staden saknas de helt och hänvisningen till en kollektivtrafikpolicy löser inte problemet. Dessutom är det så att de nuvarande trafikproblemen i anslutning till E20 och järnvägsunderfarterna naturligtvis löses genom fler planfria korsningar, med påföljd att än fler bilar på kortare tid kan komma in i centrum. Här krävs följaktligen ett ordentligt skifte i synsätt om framtida trafikinfarkter ska kunna undvikas i centrala staden (jfr ovan om bilfritt respektive icke helt centralt belägna parkeringsplatser).

Föreslagen lösning av trafikstrukturen i stort med det nationella vägnätet, järnvägen och hur dessa barriärer överbryggas genom byggnation av planfria/säkra korsningar kan med god planering få acceptabla lösningar vilket är välkommet. Skapandet av en "norra länk", som en del av väg 42, finner vi vara bra då tung trafik delvis med farligt gods undandras från stadens mer centrala delar. Dessa aspekter är också viktiga att beakta beträffande väg E20 och dess framtida passage genom staden.

Föreningen vill dock framhålla att när det gäller den framtida sträckningen av E20 bör alternativet med en förflyttning så att alternativkorridoren parallellt med järnvägen borde vara det som stör minst och ger minst "barriäreffekter"

Vidare vill föreningen åter föra fram kravet på att trafikfrågorna prioriteras vid byggande av nya bostadsområden. Genom att lämpliga lösningar finns till hands redan då områden byggs, så undviks de problem som skapats i Stadsskogen. Innan en ändamålsenlig korsning med E20 byggts kommer huvuddelen av den trafik som genereras att utnyttja Konduktörsgatan eller Viktoriagatan och på så sätt hamna direkt i centrum. Detta bör t.ex. uppmärksammas i samband med att den "södra länken" projekteras. Om den utöver att vara en lokal ut/tillfart till Rosendalsområdet ansluten till E20, sammanbinds med Boråsvägen kommer det naturligtvis att genereras ren genomfartstrafik (oavsett om det skyltas eller icke). Är denna väg dessutom inte på plats när området börjar exploateras så kommer all trafik att dräneras ut via Köpmansgatan och Prästerydsvägen.

Framtida utbyggnad av järnvägen med fler spår mot Göteborg är osäker men önskvärd om den kan ske på ett ur buller- och säkerhetssynpunkt acceptabelt sätt. Utbyggnad av kollektiva hållbara trafiksystem är ur många synpunkter nödvändigt inom en snar framtid.

Föreningen tycker därför att kommunen enskilt eller inom GR arbetar och pressar på Vägverk och Banverk för att åstadkomma planerade utbyggnader inom rimlig framtid.

### **Bostäder och verksamheter**

Exploateringen med bostäder, dels inom mindre "förtättningsområden" dels i norr inom Bolltorp och Tomtered dels i söder inom Stadsskogen och Rothoffskärr - Rosendal samt i östra Ängabo bidrar till att den övergripande strukturen baserad på de tre strategierna fullföljs. Fördelningen av de olika upplåtelseformerna är också rimlig, men det kan ibland tyckas som lokaliseringen av de olika boendeslagen är skev. Även hyresrätter bör kunna byggas i de mest attraktiva delarna av staden med god utsikt över vatten och liknande, en del av dessa bör också kunna vara lågbudgetboende i enlighet med kommunens egen policy. Byggs inte de olika upplåtelseformerna i rimlig balans inom olika områden åstadkommes på sikt en segregering i boendet vilken förhoppningsvis ingen önskar.

I de områden där en blandning av bostäder och verksamheter ska lokaliseras är det viktigt att tillse att verksamheterna verkligen är av en sådan art att de ej blir "störande". Störande i detta fall kan ju vara betydligt mer subjektivt än det som går att mäta som en viss nivå av buller- eller andra föroreningar, som exempelvis en kraftigt utökad biltrafik.

Områdena Saxebäcken och Mjörnstranden – Lövekulle definierades tidigare som utredningsområde, men nu som områden för bebyggelse.

I Saxebäcken förefaller det rimligt att en försiktig utbyggnad kan ske, dock måste beaktas att den för allmänheten viktiga tillgängligheten längs Mjörn inte hindras och ett krav är naturligtvis att områdets avlopp anslut till kommunens system.

Beträffande Mjörnstranden bör den lämpligen i huvudsak få behålla sin öppna karaktär och en ordentlig detaljplanering ske innan en exploatering riskeras baserat på vaga överväganden i översiktsplaner.

Inom Lövekulle – Skår bör en försiktig utbyggnad i enlighet med planen kunna ske, gärna även med hyresrätter i flerbostadshus. Det är därvid viktigt att alla sådana utbyggnader sker på ett sätt anpassat till områdets specifika terrängförutsättningar.

Föreningen vill uppmärksamma att förtätningen med bostäder inom stadens områden inte får gå ut över väsentliga närreklamationsområden. Ett exempel på ett sådant område som tyvärr exploaterats är Floraskogen. I planen finns ett par sådana områden utpekade: i anslutning till Alingsåsparken, längs Skolgatan. Denna typ av områden, vare det blott en bergknalle med några träd, utgör viktiga primära lekområden för barn i de yngsta åldrarna.

Ett annat område där föreningen bestämt avråder från planerad bebyggelse är Tegelbruksberget. Närheten till Nohlagavikens naturreservat och Natura 2000 område gör det olämpligt att bygga här. Beroende på hur själva utbyggnadsområdet lokaliseras riskerar t.ex. dagvattenhanteringen att bli ett problem. En byggnation riskerar dessutom att ytterligare "privatisera" Mjörnstranden med den vandringsled som trots allt går här.

Föreningen vill åter poängtera att skjutbanan vid Kvarnsjöns naturreservat på tämligen omgående bör omlokaliseras till någon plats längre från staden. Det är inte rimligt med denna typ av störande verksamhet i anslutning till ett naturreservat - rekreationsområde och all den mycket nära belägna befintliga och planerade bostadsbebyggelsen.

### **Grönområden, natur och miljö**

Definieringen av grönkilarna och de sammanbindande grönstråken tar på ett utmärkt sätt tillvara det unika med Alingsås: överallt i staden är det gångavstånd till sammanhängande större skogsområden eller som i väster till Mjörn.

I sitt samrådsyttrande framförde föreningen kritiska synpunkter på den södra grönkilens betydelse och utnyttjande, dessa kvarstår.

Söder om södra Stadsbogen påpekas att ett område för rekreation blir kvar. Detta är bara delvis sant eftersom den lokalväg från Västra Bodarne som planeras parallellt med motorvägen kommer att skära genom delar av området. Denna lokalväg styckar också det utpekade odlingslandskapet runt Österbodarne och Bryngenäs som innehåller flera rödlistade arter. Lokalvägen borde inte ha kommit till, utan biltrafiken gått via E20.

Föreningen påpekade att beträffande befintliga och möjligen tillkommande förbindelsestråk av grönområdeskaraktär kring åarna bör varsamhet iakttas då det gäller befintliga större träd längs stränderna. Dessa träd bidrar till den biologiska mångfalden och skapar mycket av karaktären kring åarna. Eftersom dessa områden i stort finns inom detaljplanlagda områden (undantag Nolhaga) så är strandskyddet sannolikt upphävt. Det vilar alltså på kommunen att i planarbetet ev. föreskriva att träden bevaras!

I detta sammanhang finns det anledning att lite reflektera över strandskyddet i allmänhet och hur det påverkar tillgängligheten av stränderna. Skrämmande exempel finns i Lövekulle och Skår på hur det kan gå när områden planläggs och stränderna fullständigt privatiseras genom tomter och husbyggande helt nere på stranden. Förhoppningsvis kommer så inte att bli fallet när Saxebäcken bebyggs med permanentbostäder fullt ut.

Utpekandet av ett antal gröna oaser inom stadens bebyggelse är mycket glädjande, och föreningen förutsätter att dessa områden ges ett "adekvat skydd" genom att de utpekas i planen. Denna typ av områden ligger annars nära till hands att exploatera i samband med olika förtätningar eller specifika byggnationer vilket flerstädes tyvärr redan skett. I planen finns sålunda även "planlagt" ingrepp i en del sådana områden (se under bostäder) vilket föreningen bestämt avråder från. Närheten till denna typ av skogsområden med fåglar, djur och växtlighet är viktigt för framförallt barnen som bor i närområdena. Ibland uppkommer ett "slitage" som dock bör kunna accepteras i många fall och genom "skötselåtgärder" kanske kan minimeras. I sammanhanget blir områdets storlek viktigt, ju större området är desto större spridning av ev. påverkan. Genom kanalisering via stigar

kan ev. påverkan ytterligare minimeras, samtidigt som inom ”större” områden typ Klockaregårdskullen en ”motionsslingor” åstadkommes via stignätet.

I staden finns dessutom ett antal mindre skogsområden som utpekats som nyckelbiotoper, d.v.s. här finns en miljö och en biologisk mångfald (rödlistade arter) som är värdefull. Nyckelbiotoperna har inget formellt skydd, men är viktiga för mångfalden och som sådana ändå mycket intressanta och borde värnas. Tyvärr så har ju den befintliga nyckelbiotopen i Norra Stadsskogen inte åtnjutit detta utan delvis naggats, och blir kvar som en liten men mycket värdefull ädellövskog i ett totalt exploaterat område. Detta är inte acceptabelt. Även i övrigt så riskerar de planerade grönstråken i Stadsskogen att i stor utsträckning bli ”värdelös parkmark” för dagvatteninfiltration.

Alingsås är begåvat med en delvis unik vattenmiljö vilket genom framsynt planering gör det möjligt att utnyttja dessa naturelement utan stora ingrepp. Som påpekades i samrådsyttrandet att till Gerdsken och uppströms sjön bör inget förorenat dagvatten kunna bräddas, utan ledningsnätet byggas ut på lämpligt sätt.

Den ”ekologiska” dagvattenhantering som eftersträvas via lokalt omhändertagande av dagvattnet, bör snarast ges en klarare utformning genom antagande av en policy som kan styra planeringen. I anslutning till detta behöver också hela ledningsnätet ses över för att kunna möta framtida, av klimatförändringen, ökade extrema nederbördssituationer. Gör inte detta kommer problemen med bräddning att bli mer frekventa i framtiden och t.ex. kunna äventyra Gerdsken som badsjö. För övrigt saknas en mer övergripande diskussion om ev. konsekvenser av just sådana mer extrema händelser, vilka förväntas bli fler inom en inte alltför avlägsen framtid. Detta gäller t.ex. riskerna för översvämning där ett extremt regntillfälle i samband med redan extremt högt vatten i Mjörn sannolikt skulle få allvarliga konsekvenser i åarna (ett tusenårs perspektiv, men detta kan inträffa ”när som helst”).

Förorenat dagvatten från diverse hårdgjorda ytor måste renas, men vissa typer av sådant ”förorenat” dagvatten bör efter en primär rening kunna ”shuntas om” som avrinnande ytvatten för naturlig infiltration. Vidare rening kan därefter eller som primärt alternativ erhållas via transport/uppehåll i ”bäck” samt damm/kärssystem vilka kan förläggas till naturliga eller tillskapade ”våtmarker”.

Planen bör tydligare ta fasta på att de mest förorenade dagvattnet som idag går till Lillån och Sävån omhändertas på ett acceptabelt sätt. Föreningen vidhåller att reningen av framförallt Lillån bör kunna drivas ganska långt och manifesteras t.ex. genom att åtgärder vidtas så att Mjörnöringen kan vandra upp i ån och leka på tillskapade ytor. Detta skulle vara ett led i uppfyllandet av ett uttalat miljömål.

Föreningen tycker att planen lite för lätt avfärdar riskerna med att en (ökad) trafik som lättare når centrum kommer att ge upphov till luftvårdsproblem. Sannolikt är det så att under vissa förhållanden och tider överskrids gränsvärden för luftkvalitet i anslutning till E20 – rondellerna och järnvägsunderfarterna. Problemet är alltför mycket bilar och löses lättast och billigast genom minskat bilåkande.

Föreningen finner det mycket glädjande att kommunen äntligen tillskapar reservatet Hjortmarka i ett område som har mycket stor betydelse för stadens friluftsliv och de många människor som bor nära området. I sammanhanget vill föreningen trycka på att det finns delområden som inte bör beröras av skötsel, men det finns också områden där det mycket väl kan förekomma skogsbruk, men då i form av ett lågintensivt naturskogsbruk som garanterar en fortsatt skoglig kontinuitet.

Föreningen vill avslutningsvis framhålla att vi anser det vara värdefullt att planarbetet med samråd och utställning pågått under en lång tid. Samtidigt kan konstateras att alltför liten publik uppmärksamhet sannolikt gjort att många medborgare inte vet om att arbetet pågår. Ett ur lekmannasynpunkt viktigt förhållande är också att planen i huvudsak utgör en prolongering av mycket tidigare planarbete och intentioner, vilket medför en rigiditet som förhindrar nytänkande och att nya fakta får ett genomslag. Detta medför generellt att många som möjligen annars skulle intressera sig finner att synpunkter inte beaktas, ibland med konstiga motiveringar. Kommunens "visioner" och policy dokument ska naturligtvis vara styrdokument, men kanske inte till den grad som vision 2010 har tjänstgjort och använts för att "rättfärdiga" än det ena, än det andra.

Beträffande alternativ och nollalternativ så finner föreningen att argumenteringen något schablonartat konstaterar att utan FÖP:en skulle förhållandena vara mycket sämre. Detta är naturligtvis inte sant, kommunen har ett planmonopol som innebär att det inte kan byggas hur som helst och dessutom, som konstaterades ovan finns det en kontinuitet i mångt och mycket. Detta exemplifieras t.ex. i Stadsskogen där exploateringen i stort sker enligt långt tidigare gjorda planer, dock med andra intressenter inblandade. Eftersom konkretiseringsgraden när det gäller konsekvenser och annat ibland inte är tillräcklig kan dock "överraskningar" uppstå. Byggnad m.m. kanske inte alltid kan ske som planerat. Det är därför viktigt att kommunen satsar mer på att få många människor involverade i planprocessen och kanske den politiska vägen också påverka, byggande och utveckling i den stad som vi bebor.

Naturskyddsföreningen i Alingsås,

Ingvar Andersson, ordf.