
FÖP Västra Bodarna

Ändring av översiktsplanen för Alingsås kommun - Västra Bodarna

Samrådsredogörelse 2013-06-17

En ändring av översiktsplanen för Västra Bodarna (i dagligt tal kallad fördjupning) har varit ute på samråd under tiden 21 oktober till 17 december 2010. Ett samrådsmöte hölls den 23 november 2010. Anteckningar från mötet finns som särskild handling.

Kommunala nämnder och bolag, statliga organisationer, föreningar samt allmänhet har under samrådet erbjudits möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

1 januari 2011 flyttades översiktsplaneringen från Kommunledningskontoret och Kommunstyrelsen till Samhällsbyggnadskontoret och Samhällsbyggnadsnämnden. 2 maj 2011 började också en ny plan- och bygglag att gälla.

Under 2011 och 2012 har olika utredningar utförts, bl.a. av en ny planskild korsning i form av en tunnel under järnvägen.

Samrådsredogörelsen kommenterar synpunkter som inkommit på planförslaget under samrådstiden (i första hand gällande allmänna intressen) och anger om synpunkten påverkat planens utformning. I inledningen redovisas vanligt återkommande synpunkter. Därefter beskrivs de huvudsakliga ändringar som görs i planförslaget.

Länsstyrelsens hela yttrande citeras nedan. Följande skriftliga yttranden har inkommit under samrådstiden:

Myndigheter, nämnder m.fl.:

Länsstyrelsen, samrådsyttrande, 2011-01-11
Barn- och ungdomsnämnden, protokoll 2010-, § 103
Byggnadsnämnden, protokoll 2010-12-07 (2010-12-17), §210
Försvarmakten, 2010-11-09
Kommunalförbundet GR, 2010-12-17
Miljöskyddsnämnden, protokoll 2010-11-30, § 83
Räddningstjänsten, 2010-11-22
Socialnämnden, 2010-12-10 (2011-01-04)
Statens Geotekniska institut, 2010-12-17
Tekniska nämnden, 2010-12-20
Trafikverket, 2010-12-17
Utbildningsförvaltningen, 2010-11-10
Vattenfall Eldistribution AB, 2010-11-12
Vård och äldreomsorgsnämnden, protokoll 2010-11-23, §82
Västtrafik, 2010-11-03

Föreningar, politiska partier m.fl.

Arrandatorföreningen Fredrik Mossbergs donation, 2010-12-13
Folkpartiet Liberalerna Alingsås, 2010-12-17
Göteborgs stads fastighetskontor (fastighetsägare), 2010-12-13 (2010-12-17)
Hemsjöbygdens Socialdemokratiska förening, 2010-11-28
Kommunala pensionärsrådet Alingsås, 2010-11-10
Moderata Samlingspartiet i Alingsås, 2010-12-08
Miljöpartiet de gröna, 2010-12-17
Västra Bodarna vägförening, 2010-11-01 och 2010-12-17

Boende

Boende i Västra Bodarna, 2010-12-15
Boende i Västra Bodarna
Boende i Västra Bodarna, 2010-12-05 (2010-12-08)
Boende i Västra Bodarna, (2010-12-08)
2 boende i Västra Bodarna, 2010-12-17

Familj boende i Västra Bodarna, 2010-12-15
4 boende i Västra Bodarna, 2010-12-14
9 boende i Västra Bodarna, 2010-11-11
12 fastighetsägare/boende i anslutning till föreslagen ny bro över Västra Stambanan.
19 boende i Västra Bodarna, 2010-11-19
21 boende i Västra Bodarna, 2010-11-19
Boende på Bergsjödalsvägen 34, 2010-11-22
Boende på Björkängsvägen 11, 2010-11-21
Boende på Blåkullavägen 2 och 6, 2010-12-15
Boende på Gräskärrsvägen 5, 2010-12-17
Boende på Gräskärrsvägen 10 A
Boende på Gräskärrsvägen 10 B
Boende på Gräskärrsvägen 21
Boende på Gräskärrsvägen 21
Boende på Gräskärrsvägen 35, 2010-12-17
Boende i Floda, 2010-11-28 (2010-12-02)
Boende på Furutjärnsvägen 6, 2010-12-15
Boende på Furutjärnsvägen 10, (2010-12-16)
Boende på Furutjärnsvägen 18, 2010-12-01
Boende på Furutjärnsvägen 20
Boende på Hagebacken 4, 2010-11-25
Boende på Hagebacken 6, 2010-12-06 (2010-12-07)
13 boende på Hagebacken 1-6 och 8, 2010-12-06 (2010-12-08)
Boende på Högåsvägen 3
Boende på Högåsvägen 12, 2010-12-13 (2010-12-15)
Boende på Högåsvägen 14, 2010-12-17
Boende på Kantorns väg 3
Boende på Kantorns väg 3, 2010-12-17
Boende på Klöverängsvägen 3, 2010-11-10
Boende på Klöverängsvägen 6
Boende på Kyrkvägen 24
Boende på Ljungbacken 26, 2010-12-17
Boende på Ljungbacken 8, 2010-12-17 (2010-12-17)
Boende på Ljungbacken 8, 2010-12-17 (2010-12-17)
Boende på Ljungbacken 20
Boende på Mossbergs väg 6, 2010-12-16 (2010-12-17), 2010-11-23
Boende på Mossbergs väg 10, 2010-11-05 (2010-11-18)
Boende på Mossbergs väg 10, 2010-11-23
Boende på Mossbergs väg 10
Boende på Mossbergs väg 10
Boende på Munters väg, 2010-12-15
Boende på Munters väg 16, 2010-12-08
Boende på Munters väg 26, Näsetvägen 27-30 2010-12-15 (2010-12-16)
Boende på Näsetvägen 4
Boende på Näsetvägen 8, 2010-12-14
Boende på Näsetvägen 24
Boende på Prostens väg 4, 2010-12-10
Boende på Prostens väg 21, 2010-11-22
Boende på Skogsbacken 4
Boende på Skogshyddevägen 3
Boende på Smedbacken 1, (2010-12-16)
Boende på Solbergavägen 6
Boende på Soldatvägen 1, 2010-12-17
Boende på Solnåsvägen 8
Boende på Solnåsvägen 10
Boende på Sommarrovägen, 2010-11-14
Boende på Sommarrovägen 3
Boende på Sommarrovägen 4, 2010-11-30
Boende på Sommarrovägen 5, (2010-11-03)
Boende på Sommarrovägen 10, 2010-11-16
Boende på Sommarrovägen 10, Komplettering till tidigare synpunkter
Boende på Sommarrovägen 15, 2010-12-14
Boende på Sommarrovägen 17
Boende på Sommarrovägen 18, 2010-12-16
Boende på Sommarrovägen 25, 2010-12-12 (2010-12-16)
Boende på Svingels väg 5, 2010-12-14 (2010-12-17)
Boende på Svingels väg 11, 2010-11-16
Boende på Svingels väg 12, 2010-11-29
Boende på Svingels väg 18, 2010-11-01, 2010-11-17 och 2010-12-01
Boende på Svingels väg 28, 2010-11-12
Boende på Tallåsvägen 5, 2010-12-17
Arbetsgrupp Trollsjön, 17 underskrifter, insänt av boende på Trollsjövägen 36
Boende på Trollsjövägen 54
18 boende på Trollsjöv. och Furutjärnsv. 2010-12-17
Boende på Västra Bodarnevägen, 2010-12-17

Vanligt återkommande synpunkter och kommentarer till synpunkterna

Ny bebyggelse och värnad karaktär

Västra Bodarnas utveckling ska, som det står i samrådshandlingen, "utgå från den karaktär som orten har idag". Många har uttryckt oro över att den föreslagna utbyggnaden skulle förstöra områdets karaktär. Därför utvecklas karaktärsbeskrivningen i texten och vikten av hänsyn förtydligas. Samtidigt ska man alltid kunna se på en byggnad under vilken tid den byggs.

Fördjupningen av översiktsplanen är övergripande och kan inte reglera allt som påverkar Västra Bodarnas karaktär. Bebyggelsens utformning och arkitektur, som är väldigt viktig för utvecklingen av karaktären, styrs och avgörs i senare skeden (förhandsbesked, detaljplaner alternativt områdesbestämmelser samt bygglov). Planens främsta syfte är att rekommendera användningen av mark- och vattenområden och utgöra ett underlag för framtida planering.

Antalet nya bostäder föreslås minska från ca 225 till ca 175 (från ca 125 nya lägenheter till ca 85 samt från ca 100 nya småhus till ca 90). Fordjupningen av översiktsplanen för Västra Bodarna är långsiktig och utbyggnaden antas ske under en 30-årsperiod. Det innebär ca 6 bostäder per år i genomsnitt, ungefär 3 småhus och 3 lägenheter. Utbyggnadstakten beror dock på en mängd olika faktorer, t.ex. på vilket intresse olika fastighetsägare har att bygga nya bostäder (kommunen äger ingen byggbar mark). Efterfrågan på bostäder beror bl.a. på konjunkturen och en viktig utgångspunkt är också hur snabbt detaljplaner alternativt områdesbestämmelser för grupper av bebyggelse tas fram av Samhällsbyggnadsnämnden (nämnden kan avgöra vad som är lämplig utbyggnadstakt).

I en översiktlig plan är det inte möjligt att i detalj peka ut hur många bostäder som ryms. Det måste ske avvägningar mellan å ena sidan bevarandet av grönområden och kulturvärden och å andra sidan behovet av ny bebyggelse. I senare skeden sker mer detaljerade avvägningar där det bestäms exakt var och hur mycket bebyggelse som kan tillåtas. Fordjupningen av översiktsplanen anger dock i stora drag var det är lämpligt att pröva ny bebyggelse och var det är olämpligt.

Efter avvägningar har bebyggelseområde 3 strukturerats. Dels har reglerna för strandskyddsdispens ändrats, dels anses områdets natur och funktion som grönområde tillsammans med dess närhet och koppling till Mjörn som viktigare än ny bebyggelse (området markeras istället som "Prioriterad gröstruktur"). Område 6 anses inte heller längre lämpligt att komplettera med ny bebyggelse (de delarna av området markeras istället som "Övrig gröstruktur"). Område 7 minskas i väster till förmån för ett grönråk längs befintlig bebyggelse. Område 8 och 11 utökas något mot söder för att ge bättre flexibilitet i kommande detaljplanering.

Flera har framfört att det är viktigt att bevara Västra Bodarnas lantliga karaktär och att undvika en förortsmässig bebyggelse. Därför läggs större vikt i planen på rekommendationer hur ny bebyggelse kan utformas för att tillgodose detta. Strukturen på ny bebyggelse föreslås likna den befintliga, alltså en varierad och organisk struktur. Bebyggelsen föreslås vara friliggande och tomterna få en oregelbunden utformning med storlek och placering anpassad efter landskapet och befintlig bebyggelse.

Tomtstorlek

Flera har efterfrågat att endast stora bostadstomter ska tillåtas. Storleken får avgöras från fall till fall i senare skede utifrån platsen och områdets förutsättningar. Ibland kan det vara viktigare att begränsa en tomts storlek för att till exempel bevara ett viktigt grönområde. Det som ska undvikas är alltför många tätt liggande småtomter i för ordnade former. Det bör istället eftersträvas en viss gleshet i bebyggelsen. Stora tomter är dock inte det enda medlet för att uppnå detta. Stora tomter leder inte självklart till ett grönt och lummigt område utan kan bli stora gräsmatteområden. De kan även minska möjligheten till rekreation genom att för stora områden blir privatiserade. Därför är det viktigt att man skapar släpp mellan tomterna så rörligheten inte begränsas och man kan nå ut till grönområden. Det är också önskvärt att nya tomter angränsar till ett grönområde åt något håll och att grönsstrukturen mer eller mindre sammanflätas med bebyggelsen. Generellt bör det dock vara ganska stora tomter i Västra Bodarna. Det är då viktigt att det sparas grönska när det anläggs nya tomter för att få en mer lummig karaktär.

Utformning

Radhus stryks ur texten då denna bebyggelseform inte anses stämma in Västra Bodarnas karaktär, likaså föreslås att bebyggelsen får ha max två våningar (plus möjlighet att inreda vind) istället för tre som tidigare föreslagits. (Några separata lägenheter på vindar på tredje våningen kommer troligen inte att byggas eftersom detta kräver hiss). Normalt räknas souterrängvåning som våningsplan (se Svensk Standard för mätregler för när källare eller souterrängplan inte räknas som våningsplan). En översiktsplan är dock inte bindande och skulle det visa sig i senare skede att det är lämpligt med en extra våning i souterräng så får det prövas då i detaljplan, förhandsbesked eller bygglov. Utgångspunkten är dock att det skall vara småskaligt i två våningar.

Olika delområdets karaktär varierar i Västra Bodarna, likaså åldern och karaktären på bebyggelsen. Olika delar kräver olika hänsyn. Det ska ställas extra höga krav på utformning och anpassning till den värdefulla kulturmiljön och landskapsbilden väster om järnvägen. Även i övriga delar ska höga krav ställas. Området mellan Furuåsen och Trollsjön medger större frihet och möjligheter till nyskapande arkitektur då området är oexploaterat. Utformningen måste dock på något sätt förhålla sig till Västra Bodarnas övriga karaktär. Detta gäller alla områden.

När nya vägar anläggs skall säckgator och raka och breda gator undvikas. Istället ska man sträva efter smala och slingriga vägar i ett mer sammanhängande vägnät, likt Västra Bodarnas befintliga vägstruktur.

Flerbostadshus

Många har invändningar mot att det föreslås flerbostadshus. Det är dock viktigt att möjliggöra en blandning av både bostadsstorlekar och upplåtelseformer. Dels ger detta fler möjlighet att bo i Västra Bodarna. Dels gör detta möjligt att bo kvar i Västra Bodarna när man till exempel blir äldre och inte orkar ha kvar sin villa, när ungdomar flyttar hemifrån eller vid skilsmässa då en förälder vill bo i lägenhet nära sina barn. Man uppfyller också målet med ett stationsnära boende lättare genom att bygga flerbostadshus (i form av storvillor) då de tar mindre mark i anspråk. Kommunens bostadsprogram har som mål att vid planering och byggande av nya bostäder ska samtliga upplåtelseformer finnas, såväl hyresrätter, bostadsrätter som äganderätter. Vilken upplåtelseform som väljs kan dock inte kommunen styra med t.ex. detaljplan utan det är fastighetsägaren som avgör. Upplåtelseformen kan också ändras med tiden genom att ombildningar görs.

Förmodligen är det byggnadernas storlek många har invändningar mot när det föreslås flerbostadshus och att de inte skulle passa in i Västra Bodarnas karaktär. Det finns dock några befintliga flerbostadshus. Ett par av dem har blivit lite väl dominerande i landskapet. De nya flerbostadshus som föreslås ska vara av typen storvillor och visa hänsyn till landskapet och områdets karaktär. Höjden begränsas till två våningar. Oftast är det inte storleken och höjden som spelar störst roll för hur man uppfattar en byggnad utan dess kvalitet, arkitektonisk utformning och anpassning till landskapet. Det ska ställas extra krav på utformningen av ny bebyggelse i anslutning till byggnader med höga kulturhistoriska värden.

Strandskydd

En del ställer sig frågande och kritiska till att det föreslås bebyggelse inom strandskyddet. Reglerna för strandskyddsdispens ändrades i maj 2011 och bl.a. detta medför att områdena 3 och 6 stryks som tidigare föreslogs för ny bebyggelse. I övrigt föreslås förtätning i redan befintlig bebyggelse. Vid Mjörns direkta närhet tillåts ingen förtätning, ny bebyggelse föreslås ligga bakom den befintliga. Det ursprungliga strandskyddet omfattade området inom 100 m från stranden. Inom bl.a. Mjörn har strandskyddet utvidgats till 300 m, i första hand för att säkerställa möjligheterna till tätortsnära rekreativområden och tätortsnära friluftsliv. Möjlighet till dispenser i mindre områden finns dock. Motivet för vissa dispenser anser kommunen är att områdena behövs för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse, nämligen tätortsutveckling. Västra Bodarna är den enda pendeltågsstationen inom kommunen förutom staden Alingsås.

Vid Trollsjön föreslås ett nytt småhus inom strandskyddet (på en avstyckad tomt vid Trollsjövägen vilket överensstämmer med områdesplanen från 1987). Vid Furutjärn kan det eventuellt tillåtas enstaka hus på västra sidan om sjön ifall den helt övervägande delen (ca 70 m) av strandområdet hålls fri. Detta överensstämmer också med områdesplanen från 1987. Området vid Furutjärn och om strandskyddet kan upphävas får studeras närmare i samband med detaljplanering.

När detaljplaner görs intill strandskyddat område införs planbestämmelse som anger att staket eller häck ska finnas längs de privata tomtgränserna. Anledningen är att strandområdet ska särskiljas så att allmänheten tydligt ser att det är tillåtet att gå i strandområdet.

Grönområden

Flera boende befärdar att planen ska innebära minskad möjlighet till rekreation. Planens syfte är att utgöra ett underlag för planering och framtida förändringar av Västra Bodarnas mark- och vattenområden. Som en del i detta ingår att säkra viktiga grönområden och grönstråk så att de inte bebyggs. Grönområdena är också viktiga som en del i Västra Bodarnas karaktär. Planen försöker peka ut de viktigaste grönområdena och rekreativstråken och redovisar dessa i kartor och text.

Område 3 som tidigare föreslogs för ny bebyggelse markeras nu istället som "Prioriterad grönstruktur" i grönstrukturkartan. Ängen i område 6 som tidigare föreslogs för ny bebyggelse markeras nu istället som "Övrig grönstruktur". Område 7 minskas i väster till förmån för ett grönstråk längs befintlig bebyggelse.

De lite större utbyggnadsområdena 7 och 8 mellan Furutjärn och Trollsjön är inte tänkta att bestå av enbart bebyggelse och bostadstomter utan blandas upp med grönområden och rekreativstråk. Texten förtydligas angående detta.

Ädellövträd och öppna marker

Flera delar av planområdet är med i länsstyrelsens lövskogsinventering som gjordes 1985. Samtliga av de områdena har naturvärdesklass 3 vilket innebär att bebyggelse kan tillåtas. Avvägning mellan ny bebyggelse och enskilda träd får man ta ställning till i de detaljplaner som kommer att upprättas senare. Utgångspunkten ska vara att ädellövträd i största möjliga mån ska sparas. Område 3 som till viss del bestod av ädellövträd föreslås inte längre för bebyggelse utan markeras som "Prioriterad grönstruktur".

De öppna ängs- och åkermarkerna är en viktig del i Västra Bodarnas lantliga karaktär och planen föreslår ingen större bebyggelse på dessa. De områden där det kan bli aktuellt är område 2 och 4.

Trafik

Västra Bodarna är inte planerat och byggt utifrån biltrafik utan vägarna är mer eller mindre smala och följer inte sällan gamla stenmurar. Detta är också en del av Västra Bodarnas karaktär. På de smala vägarna måste man istället visa hänsyn och hastigheterna hålls därför nere. Vägarna kommer även i framtiden att hållas smala, dels med tanke på områdets karaktär och dels på grund av att det ofta inte är fysiskt möjligt att bredda vägarna. Vissa trafiksäkerhetshöjande åtgärder kopplade till gång- och cykeltrafiken kan komma i fråga. Där det anses möjligt och lämpligt kan separata gång- och cykelvägar skapas, detta gäller främst Västra Bodarnevägen, Humlevägen, Prostens väg och Soldatvägen. På de flesta sträckor kommer det även i framtiden vara blandad trafik med låga hastigheter. Nya vägar ska inte vara raka och breda

utan det ska istället eftersträvas att de blir smala och slingriga, liknande dagens vägar. Vägar bör också byggas i ett mer eller mindre sammanhängande nät. Förortsmässiga säckgator ska undvikas (undantag kan göras vid etappvis utbyggnad av områden).

Den trafikmätning som gjorts visade på låga hastigheter, liksom en trafikmätning från maj 2002 på Soldatvägen utanför skolan. Den visade på låga hastigheter, medelhastigheten låg på 22,5 km/h och 90% av bilarna körde saktare än 33 km/h. Trafikutredningen visar att dagens trafiksystem även fungerar med en föreslagen utbyggnad av Västra Bodarna.

Tillfartsvägar

Generellt bör ett sammanhängande vägnät eftersträvas där säckgator undviks. Förslag har framförts om att bygga ny tillfartsväg söder om Trollsjön till område 8. Det har också framförts att område 8 ska kopplas ihop med Gräskärrsvägen. Område 7 kan eventuellt till att börja med kopplas ihop med det befintliga vägnätet om en gång- och cykelväg anläggs längs Prostens väg. I ett senare skede vid utbyggnad av område 8 behöver en ny tillfartsväg söder om Trollsjön byggas. Det blir då ett villkor i den detaljplan som upprättas. Den nya tillfartsvägen föreslås anslutas till Skogshöjdsvägen. Eventuellt kan även en väg byggas från område 8 till Gräskärrsvägen.

Planskildhet

Planen framhåller vikten av att dagens järnvägsövergångar ersätts med planskilda korsningar, både vid stationen och vid Västra Bodarnevägen. I stället för den tidigare föreslagna bron ändras planen till att ange två alternativa lägen i norr för en biltunnel. Alt 1 är genom banvallen omedelbart norr om avloppspumpstationen med en anslutning till Humlevägen som då behöver breddas. Alt 2 är strax norr om nuvarande plankorsning. Nackdelar med en bro med ramper är dels att den blir dominerande i landskapet, dels att Trafikverket inte bestämt på vilken sida extra spår kan tillkomma i framtiden vilket försvårar eller försenar bygget av en bro. En tunnel är lättare att bygga oavsett vilken sida nya spår tillkommer på.

P.g.a. geotekniska problem kan en gång- och cykeltunnel vid stationen bli orimligt dyr och planen har därför kompletterats med ett alternativ med gång- och cykelbro.

Buller

En ny bullerutredning har gjorts för planen längs järnvägen och Västra Bodarnevägen. Utredningen bekräftar de tidigare övergripande utredningarna och utgör en utgångspunkt för var bostäder kan byggas. Västra Bodarnevägen spelar väldigt liten roll i fråga om buller jämfört med bullret från järnvägen.

En utgångspunkt är att rekommenderade riktvärden gällande nybyggnad av bostäder ska följas i detaljplane- och bygglovskeden. Avsteg från detta kan endast göras när länsstyrelsen godkänner det. Det vore önskvärt med någon form av bullerskydd längs järnvägen i Västra Bodarna. Bullerskydd för befintlig bebyggelse är dock en fråga som Trafikverket ansvarar för.

Kollektivtrafik

Det är viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv att öka andelen kollektivtrafik. Tågstationen är viktig ur ett regionalt perspektiv med pendlingsmöjligheter till både Alingsås och Göteborg och samhällena mellan Västra Bodarna och Göteborg. Pendeltågen ses som ett fullvärdigt och attraktivt alternativ till att ha en eller flera bilar. Tågtrafiken skiljer sig även från busstrafiken som är mer lokal. Det är hållbart att utnyttja redan befintlig infrastruktur och speciellt att utnyttja högklassiga kollektivtrafikstråk. Eftersom järnvägssträckan mellan Alingsås och Göteborg är mycket hårt belastad är det viktigt att ny bebyggelse tillkommer i Västra Bodarna och att tågåkandet ökar för att Västra Bodarna säkert ska få behålla sin station i framtiden.

Det är viktigt att avståndet mellan bostaden och tågstationen/busshållplatsen är kort så man med lätthet kan gå eller cykla.

För busstrafik brukar man räkna med 300 m eller max 500 m till hållplatser för att få en attraktiv kollektivtrafik. Det acceptabla avståndet till en pendeltågsstation kan vara större då det oftast handlar om en längre resa. Därför har 1000 m satts som en gräns inom vilken ny bostadsbebyggelse ska prioriteras. God kollektivtrafik har hög turtäthet, är komfortabel och är relativt snabb i jämförelse med bilen. Tre km anses inte vara gångavstånd då det tar ca en halvtimme att gå. Det kan anses vara cykelavstånd om målpunkten är just tätorten i sig eller bra kollektivtrafik. Bebyggelse tre kilometer från stationen i Västra Bodarna skulle hamna i Norsesund. Planen försöker istället lokalisera bebyggelse nära stationen för att göra det attraktivt att ta tåget och göra boendet mindre beroende av bilar. 1000-metersradien till stationen är dessutom fågelvägen, i verkligheten är avståndet till stationen något större.

Kärnan

Den utpekade kärnan ifrågasätts av vissa. Tanken med den är att lyfta fram och stärka dels det centrala området som en mötesplats, dels järnvägsstationens roll i samhället.

Fördjupningen av översiktsplanen är en långsiktig plan och även om det inte idag finns förutsättningar för någon service så kan det vara möjligt i en framtid. Det vore önskvärt att i likhet med Ingared få ett närlivs då det skulle göra Västra Bodarna mer självständigt och mindre beroende av transporter med bil till andra samhällen (någon alternativ driftsform kan dock vara nödvändigt för en så liten butik med den lokaliseringen).

Båtplatser

Flera är positiva till att det föreslås nya båtplatser. Vissa framför dock att det kan vara olämpligt ur våg- och vindsynpunkt att lokalisera båtplatser i Muntersvik. Även en lokalisering av båtplatser i Västra Bodarnaviken ifrågasätts. Nya båtplatser placering och lämplighet får utredas vidare i samband med kommande detaljplaner.

1. Länsstyrelsens hela yttrande citeras nedan:

Tidigare planering: Alingsås kommun har en gällande kommuntäckande översiktsplan, ÖP 95, som antogs den 28 januari 1998. ÖP 95 hänvisar till områdesplan för Västra Bodarna från 1987 med tillägg från 1991. Kommunen har under 2008 också antagit Vision 2019 som anger olika mål för Alingsås. Målsättningen är att Kommunen satsar på hållbarhet och livskvalitet i hela kommunen samt att Alingsås skall ha 42 000 invånare år 2019. Kommunens boendeplanering utgår från Vision 2019 och 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 (GR:s) tillväxt i enlighet med GR:s strukturbild.

Länsstyrelsens roll: Länsstyrelsen ska vid samråd om översiktsplan särskilt ta till vara och samordna statens intressen och därvid bl.a.

- verka för att riksintressen tillgodoses – 3 och 4 kap miljöbalken (MB)
- ge råd om tillämpningen av 2 kap plan- och bygglagen (PBL)
- verka för att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt
- ge råd om sådana miljö- och riskfaktorer som bör beaktas.

Länsstyrelsen ska ge till känna sin uppfattning om man befärdar att någon bebyggelse blir så olämplig att eventuellt senare ingripande med stöd av 12 kap PBL kommer att aktualiseras. En översiktsplan som vunnit laga kraft är vägledande för kommande beslut. För att den skall kunna vara vägledande i alla delar, är det viktigt att kommunen och staten är överens om sådant som berör statliga intressen.

Sammanfattning: Fördjupningen av översiktsplanen behandlar utvecklingsmöjligheterna för Västra Bodarna att bli ett attraktivt boendeområde med god anknytning till kollektivtrafiken på västra stambanan. Orten föreslås utvecklas med ytterligare ca 225 nya bostäder varav de flesta inom 500 meters gångavstånd till stationen. Länsstyrelsen ser positivt på att boende kan planeras i anslutning till stationsnära lägen med förutsättningar för ett ökat kollektivresande med järnväg och buss. Det finns en stor potential att utveckla Västra Bodarna i enlighet med Göteborgsregionens strukturbild. Detta även om det inte finns någon utvecklad kommersiell service inom området i dagsläget. En utbyggnad av bostäder kan leda till att servicen på orten ökar.

Genomförandet av planen bygger på fem uppställda mål; stationsnära boende och varierat bostadsutbud, värdnad karaktär, väl sammanhållen struktur med tydlig kärna, trygg och hållbar infrastruktur samt varm och välkomnande atmosfär. Målen ligger i linje med de nationella miljömålen och bidrar till en långsiktig hållbar infrastruktur samt varm och välkomnande atmosfär. Målen ligger i linje med de nationella miljömålen och bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling. Fördjupningen av översiktsplanen är tydlig i sitt upplägg och förslagets innebörd och konsekvenser kan utläsas utan svårighet.

Det finns dock ett antal viktiga frågor att utreda vidare för att klargöra planförslagets förutsättningar att kunna genomföras. Frågor som tillgänglighet, kollektivtrafik, buller från väg och järnväg, farligt gods-transporter med mera tas upp på ett övergripande plan men saknar till viss del den konkretisering som krävs för att den fördjupande översiktsplanen skall utgöra ett stöd för kommunens markanvändningsplanering. Även de ekonomiska förutsättningarna behöver diskuteras mer utförligt i planen.

Riksintressen för kommunikationer berörs genom att samhället Västra Bodarna ligger på ömse sidor om Västra stambanan och sydöst om E20. Västra stambanan är en av Sveriges mest trafikerade dubbelspår. I och med Väst-svenska paketet kan Västlänken gå mot ett genomförande. På lång sikt kan det därför finnas behov av att bygga ut Västra stambanan med partiella fyr-spår på sträckan Göteborg-Alingsås. Vid en utbyggnad till fyra spår skulle järnvägsområdets bredd öka med ca 15 m. Det går idag inte att säga vilken sida som är aktuell för en eventuell utbyggnad.

-
Antalet bostäder i planen minskar till ca 175 men det innebär ändå en utveckling med stationsnära boende.

-

Planen anger två nya lägen i norr för en biltunnel i stället för den tidigare föreslagna bron. En ny bullerutredning har gjorts längs järnvägen och Västra Bodarnevägen. Förslag till samfinansiering av planskilda korsningar redovisas.

-

Detta betyder att FÖP Västra Bodarna bör medge en breddning av järnvägsområdet på ca 15 meter på var sida vid planering av oplanerad mark i anslutning till spårområdet. En sådan breddning skulle säkerställa riksintresset till dess att det blir aktuellt för att ta fram en förstudie eller att på annat sätt klargöra de fysiska anspråken.

Kommunens önskemål om fler planskildheter med Västra stambanan behöver utredas vidare. Dessa behöver utformas så att de inte påtagligt skadar riksintresset. Fastställda frizoner längs E20 måste respekteras.

I huvudsak redovisas miljö- och riskfaktorer på ett bra sätt i översiktsplanen. Länsstyrelsen har dock synpunkter angående geotekniska förutsättningar, risker, översvämning, buller, VA och radon.

Riksintressen

Kommunikationer

Länsstyrelsen konstaterar att en av strategierna för genomförandet av planen är att korsningarna med Västra stambanan blir planskilda. Planförslaget innefattar två planskildheter i form av en tunnel under järnvägen i höjd med stationen och en planskild korsning mellan väg 1956 och Västra stambanan. Länsstyrelsen ser positivt på att Alingsås kommun tittar närmare på hur Västra Bodarna kan utvecklas i framtiden och att kommunen arbetar för att möta den föreslagna exploaterings behov av att minska järnvägens barriäreffekt. Det är dock mycket viktigt att genomförbarhet av föreslagna planskildheter utreds noggrant. Det gäller särskilt en tunnel under Västra stambanan då de geotekniska förhållandena är komplicerade på platsen.

Det är alltså synnerligen viktigt att studera genomförbarheten både ur perspektivet vad som är tekniskt/ekonomiskt möjligt och ur perspektivet att planförslaget i nuvarande utformning förutsätter dessa förändringar. Frågan om planskildheter påverkar även omgivande infrastruktur, se vidare i Trafikverkets yttrande daterat 2010-12-17. Utredningar om genomförbarhet bör ske innan planen går ut på utställning. När det gäller ekonomiska förutsättningar för ett genomförande är Trafikverkets förhållningssätt att kommunen och den nya exploateringen behöver bära kostnader för planskildheterna.

Avstånd mellan järnväg och ny bebyggelse

För att kunna genomföra ett effektivt underhåll, ha utrymme för räddningsinsatser i händelse av olycka samt (säkra utrymme för framtida utveckling av järnvägen) bör ny bebyggelse normalt inte tillkomma inom 30 meter från spårmit.

Väglagen § 47

Texten om väglagen § 47 behöver förtydligas. Den gäller inte inom detaljplan eller då bygglov krävs. De zoner på 12, 30 och 50 meter som beskrivs i planhandlingarna är tillståndspliktiga zoner vid tillfällen då det inte krävs bygglov eller detaljplan, till exempel ekonomibyggnader. Zonerna bör redovisas på karta. Denna tillståndsplikt gäller endast trafiksäkerhet och kan inte användas generellt för att förhindra byggnation utmed vägarna. Översiktsplanen måste klargöra förutsättningarna för byggande invid väg utifrån trafikbuller, farligt gods, skyddszon, tillgänglighet med mera.

Allmänna intressen

Strandskydd

Kommunen föreslår utbyggnads- eller utredningsområde som gör intrång i strandskyddat område. Vid planering inom strandskydd måste kommunen visa att särskilda skäl finns för åtgärder som strider mot strandskyddsbestämmelserna för att områdena ska få tas i anspråk. Strandskyddet ska trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv inom hela det strandskyddade området, inte enbart stränderna. Strandskyddet omfattar både land- och vattenområde.

Plankartan kompletteras med ett reservat för framtida breddning av Västra Stambanan.

Se nedan.

Trafikutredningen har kompletterats med dels biltunnlar i norr, dels ett alternativ med bro för gång- och cykeltrafik vid stationen. Mer detaljerade utredningar kommer att göras i detaljplaneskedet.

Eftersom Trafikverket har ett ansvar för att trafikfarliga plankorsningar ersätts är det kommunens förhållningssätt att nya planskildheter samfinansieras av kommunen, exploatörerna och Trafikverket. Planbestämelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Kostnadsfördelning och övriga genomförandefrågor får lösas med avtal i samband med kommande detaljplaner.

Med 15 m för ev framtida spår behöver totalt 45 m reserveras. Detta anges på plankartan.

Texten om väglagen § 47 förtydligas.

Förutsättningar för byggande invid väg förtydligas.

Område 3 och 6 som låg inom strandskyddsområde tas bort. Särskilda skäl redovisas.

Område 3 berörs av strandskydd. Särskilda skäl finns om bebyggelsen förläggs bakom befintlig bebyggelse, sett från vattnet, om det inte negativt påverkar växt- och djurlivet. Område 3 berör även lövskog som enligt lövskogsinventeringen har vissa värden. Påverkan på höga naturvärden i området bör undvikas så långt som möjligt och påverkan på lövmiljön behöver redovisas.

Område 3 och 6 stryks och ingen ny bebyggelse föreslås.

Även förtätningar inom strandskydd behöver dispens och särskilda skäl måste då finnas.

Särskilda skäl ska finnas.

Område 11 och 8 bör förläggas helt utanför strandskyddsområde eftersom särskilda skäl saknas enligt Länsstyrelsens bedömning. Områdena är ej ianspråktagna eller avskiljda från stranden av annan bebyggelse eller annat.

Område 11 och 8 förläggs utanför strandskyddet.

Rödlistad art

Nära område 7 och 8 har Länsstyrelsen en uppgift om en svamp som i rödlistan är klassad som "sårbar", gräddporing *Cinereomyces lenis*. Enligt artdatabanken är det en "*Nedbrytare i murken ved av tall, mycket sällsynt även på gran och sälg. Påträffas i naturskogsartad äldre tallskog, någon gång i annan barrskog*". Uppgiften är ganska gammal, men om kommunen planerar att bygga i äldre tallskog, så kan detta behöva undersökas först. Äldre tallskog är värdefull även för andra organismer.

Uppgiften noteras inför kommande detaljplanering.

Åtgärder i vatten

På sidan 20 föreslås att nya båtplatser föreslås prövas i samband med detaljplanering. Förutsättningar och konsekvenser av nya båtplatser bör utredas noggrant. Sjöns strandnära grundområden har generellt sett stor betydelse för växt- och djurlivet. Anläggning av bryggor och andra anläggningar i vattenområde är vattenverksamhet som är anmälnings- eller tillståndspliktig enligt 11 kap miljöbalken. Prövning måste även ske enligt strandskyddsbestämmelserna.

Noteras. Konsekvenser och lämplighet för båtplatser utreds när det blir aktuellt. Se Sammanfattning: Båtplatser.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen finner att planen har belyst de kulturhistoriska värdena på ett bra sätt. Hänsyn skall tas till dessa vid framtida förändringar.

Noteras.

Inom planområdet finns ett antal registrerade fornlämningar som vittnar om människors vistelse och verksamheter under förhistorisk tid. Inom några planerade utbyggnadsområden kan ytterligare, nu okända fornlämningar finnas dolda. För att klargöra den faktiska fornlämningsbilden kan Länsstyrelsen vid detaljplaneläggningen komma att ställa krav på genomförandet av särskild arkeologisk utredning. Dessa bör genomföras tidigt i planprocessen så att förutsättningar finns för att bevara och integrera kulturvärden i den framtida byggda miljön.

Noteras. Planen förtydligas angående detta.

Kraftledning

Vattenfall har en 130 kV-luftledning inom planområdet. Högspänningen är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Befintliga ledningar bör uppmärksammas och skyddas i samband med kommande detaljplanering. Se vidare yttrande från Vattenfall Eldistribution AB som bifogas.

Noteras.

Försiktighetsprincipen bör tillämpas så att på sikt minska exponeringen för magnetfält i vår omgivning. Redan vid planeringen bör man därför sträva efter att placera nya anläggningar och byggnader så att exponeringen begränsas.

Planens text redovisar skyddsavstånd för nya byggnader enligt Alingsås miljömål 2011-2019.

Kommunikationer

Trafikverket har lämnat en hel del synpunkter och kompletteringar när det gäller planförslagets förutsättningar avseende kommunikationer. Se vidare i Trafikverkets yttrande som bifogas.

-

Mellankommunal samordning

Planen redovisar mellankommunala frågor rörande mark- och vattenanvändningen på ett tillfredsställande sätt.

-

Miljö- och riskfaktorer / hälsa och säkerhet

Planen redovisar miljö- och riskfaktorer på ett bra sätt. Länsstyrelsen har dock synpunkter angående geotekniska förutsättningar, risker det kan innebära att bygga stationsnära med hänsyn till transporter av farligt gods på Västra Stambanan, översvämning, buller, VA-frågor och radon.

Noteras.

Geotekniska förutsättningar

Länsstyrelsen har erhållit yttrande från SGI daterat 2010-12-17.

SGI vill framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsett planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc vara utgångspunkten. Även förväntade effekter av ett förändrat klimat bör belysas utförligare i översiktsplanen: framförallt förväntad ökad nederbörd och förhöjda vattennivåer. Utifrån kända geologiska förutsättningar i området kan SGI preliminärt bedöma att de geotekniska förhållandena i stort är relativt gynnsamma och ev. geotekniska risker begränsade till delar av planområdet. SGI rekommenderar dock att planen kompletteras i enlighet med deras yttrande för att utgöra underlag vid strategiska val av markanvändning (se vidare yttrande som bifogas).

En översvämningsutredning för Mjörn har gjorts 2012. Ingen ny bebyggelse föreslås nära stranden.

Risker

Enligt den fördjupade översiktsplanen är strategin att bygga stationsnära. Viljan att bygga nära järnväg kan komma i konflikt med de risker det innebär med hänsyn till transporter av farligt gods på Västra Stambanan (och väg E20). I FÖP:en anges dock att kommunen kommer att följa Länsstyrelsens riskpolicy och ta hänsyn till riskhanteringsprocessen vid exploatering inom 150 meter från farligt gods-led samt att en riskbedömning alltid bör inleda detaljplanearbetet. Länsstyrelsen delar denna åsikt och tycker att detta är ett föredömligt angreppssätt. Karta med riskhanteringsområdet utritat längs lederna finns dessutom på sidan 69.

Noteras.

En skateboardpark föreslås byggas i Kärran. Denna bör inte hamna för nära järnvägen då det är olämpligt med verksamheter som bidrar till att människor uppehåller sig nära järnvägen. Det står inget i planen om hur långt ifrån järnvägen skateboardparken planeras.

Planens text kompletteras. Skateboardparken kommer att utredas vidare.

Översvämning

Vad gäller översvämningsrisker så har endast bebyggelse beskrivits på sidan 70. På sidan 34 nämns att bebyggelse i sjö nära lägen (som inte ligger på höjder) riskerar att översvämmas vid höga flöden och vattenstånd. De områden som riskerar att översvämmas skulle kunna markeras ut på karta. Länsstyrelsen hade velat se en mer utförlig beskrivning över hur denna fråga är tänkt att hanteras i detaljplaneskede och då även kopplat till de mindre sjöarna i området, inte bara Mjörn.

En ny översvämningsutredning har gjorts för Mjörn. Risk- och skyddsavståndskartan kompletteras med översvämningsrisker. Texten kompletteras angående de små sjöarna.

Buller

I de områden där buller är en faktor som måste beaktas bör lokaliseringen av nya bostäder utgå ifrån att riktvärdet på 55 dB(A) skall klaras. Avsteg från detta värde bör endast göras för bostadshus som berörs av buller från vägar, möjligtvis kan mindre avsteg från riktvärden vara aktuellt vid flerbostadshus i stationsnära läge där bullernivån från järnvägen är något mer än 55 dB(A).

Planens text förtydligas angående detta.

VA

En förutsättning för en förtätning av området är att det kommunala VA-nätet byggs ut vilket även kommunen konstaterat. Området väster om järnvägen har redan i dagsläget behov av kommunalt vatten och avlopp och en förtätning av bebyggelsen kommer enligt kommunen att kunna leda till att det ekonomiska underlaget för en VA-utbyggnad förstärks. Länsstyrelsen ser positivt på att fler får möjlighet att ansluta sig till det kommunala VA-nätet vilket i sin tur kan leda till en bättre vattenkvalitet och rening av avloppsvatten. Kommunen bör dock i fortsatt planarbete noggrannare studera vilka vatten- och avloppsresurser som behövs för planerad utbyggnad av bostäder. Krävs t ex någon ny vattentäkt eller nytt avloppsreningsverk?

Noteras. Tillräcklig kapacitet finns i pumpstationen som pumpar avloppet från Västra Bodarna (ev kan pumpar behöva kompletteras eller bytas). Någon ny vattentäkt behövs inte men eventuellt en lokal lågreservoar.

Radon

Planen bör översiktligt redogöra för radonhalter i området.

Planen kompletteras översiktligt med text om radon.

Miljö kvalitetsmål

Översiktsplanen har på ett bra och tydligt sätt redogjort för hur planen kan bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen kan uppnås. Av särskilt intresse är målet om begränsad klimatpåverkan där ett genomförande av planen kan bidra till koncentrerad bostadsbebyggelse med gång- och cykelavstånd till kollektivtrafik på väg och järnväg och därmed minskad klimatpåverkan.

Noteras.

Planförslagets konsekvenser

Översiktsplanens innebörd och konsekvenser kan utläsas utan svårighet.

-

Synpunkter av redaktionell art

Dokumentet kan ev. omdisponeras så att kapitlet om Förutsättningar kommer före Planförslag och Konsekvenser.

Dispositionen behålls eftersom kapitlet Planförslag är det som har störst intresse för flest människor.

Plantexten innehåller flera gatunamn som är svåra att lokalisera utan adresskarta.

Karta med gatunamn finns på sidan 50 i samrådshandlingen. Kartan läggs tidigare i granskningshandlingen.

Beredning / deltagande

Yttranden över planen har till Länsstyrelsen inkommit från Statens Geotekniska Institut, Försvarsmakten, Trafikverket och Vattenfall Eldistribution AB. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom.

-

Detta samrådsyttrande har beslutats efter föredragning av Eva-Lotta Bengtsson. I den slutliga handläggningen har även företrädare för enheten för skydd och säkerhet, kulturmiljö enheten, miljöskydds enheten, naturvårds enheten och vattenvårds enheten deltagit. Samrådsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planförslaget.

Barn- och ungdomsnämnden § 103

Barn- och ungdomsnämnden anser att målsättningarna är bra och strategibilden tydlig med ett bra innehåll. Utpekande av en kärna med bland annat offentlig service är en god planeringsinriktning. Nämnden är medveten om att skol- och förskoletomten har en begränsad yta för fortsatt utveckling men ställer sig bakom de föreslagna förändringarna som beskrivs i handlingen. Nämnden vill dock betona att även dessa åtgärder räcker till ett visst barn- och elevantal på orten. 100 tillkommande barn/elever, (vilket förvaltningen översiktligt antar från 100 nya småhus) innebär att kapaciteten för verksamheten bedöms överskridas.

När behovet uppstår får en ny tomt pekas ut i och med detaljplaneringen av nya områden.

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. Barn- och ungdomsnämnden föreslår att konsekvensanalysens sociala och ekonomiska dimensioner tillförs ovanstående synpunkter.

Konsekvensbeskrivningen kompletteras.

Barn- och ungdomsnämnden anser att lägen lämpliga för förskoleverksamhet i nya bebyggelse- eller förtätningsområden ska pekas ut i förslaget.

När behovet uppstår får en tomt pekas ut i och med detaljplaneringen av nya områden.

Nybyggnadsområdena i huvudförslaget 11 och 8 samt 3 ligger inom 2 km gränsen för skolskjuts. I förslaget med kraftigare utbyggnad är också samtliga nybyggnadsområden utom ett inom 2 km gränsen. Utbyggnadsområde nr 1 i det kraftigare utbyggnadsalternativet kommer innebära berättigande till skolskjuts för kommande elever.

Noteras.

Trygga och säkra gång- och cykelvägar för skolbarn blir än viktigare i en växande ort med trolig ökning av biltrafiken på ett vägnät med låg kapacitet. Därför är det bra och mycket viktigt att gång- och cykelvägnätet kommer förbättras generellt samt att utbyggnad sker när nya vägar kommer till eller rustas upp. Låga hastigheter är allmänt bra och särskilt viktigt på Soldatvägen förbi skolan.

Noteras.

Ombyggnad av E20 med bro och lokalväg kan medföra förändrat berättigande till skolskjuts från Hagtorsslätt.

Noteras, kan även gälla för biltunnel.

Alternativt kan en ny tomt för en samlad förskole- och skolverksamhet tas fram i Västra Bodarna och nuvarande tomt kan friställas för andra ändamål.

Det nuvarande läget anses lämpligt med tanke på dess centrala läge och närhet till god kollektivtrafik.

Byggnadsnämnden

Generella synpunkter:

Texter måste utformas som rekommendationer då en fördjupad översiktsplan är vägledande, inte styrande. Nuvarande planförslag är utformat som färdiga förslag med drag av detaljstyrning. Kartan måste följa standarden för kommunens tidigare fördjupningar och ange rekommendationsområden R1, R2 osv.

R-områden anges.

Sträckningen till nya föreslagna gång- och cykelstråk bör markeras på plankartan.

För att inte plankartan ska bli för komplicerad anges nya gc-stråk bara på separat karta.

För att planförslaget ska få en bättre användbarhet vid bygglovshantering måste en föp ange var enstaka nya huvudbyggnader kan provas i ansökan om förhandsbesked och var detta inte kan ske utan prövning måste ske genom upprättande av detaljplan.

Krav på detaljplan redovisas med specifik R-beteckning.

Möjligheten till viss service och stärkt kärna i Västra Bodarna är starkt kopplat till ett tillräckligt befolkningsunderlag vilket saknas i planförslagets resonemang.

Texten kompletteras.

Plankartan bör inte peka på exakta lägen för gångtunnel samt bro. Illustration i form av zoner är en lämpligare redovisningsnivå.

Zoner anges.

Verksamhetsområdet i norr, mellan E20 och järnvägen, bör studeras mer noggrant om det går att utvidga norrut.

Verksamhetsområde Verksamhetsområdet utvidgas.

Bostäder: Karta med tillhörande texter är utformade på en detaljerad nivå avseende våningsantal och boendeformer. Ett bättre stöd för kommande detaljplanearbete är att föp:en för ett resonemang kring önskad arkitektur, utformning och byggnadsstorlekar och hur dessa ska anpassas till omgivande bebyggelse.

Text om boendeformer tas bort och text om utformning förtydligas.

Trafik: Skisser som visar på specifika bro- och tunnelloösningar är svåra att redovisa i en så schematisk form. Det finns en risk att dessa ställer fler frågor än de ger svar.

Skisserna visar olika möjliga lösningar. I detaljplaneskedet kan alternativen studeras närmare.

MKB: Illustrerande och förklarande kartor som stödjer texterna saknas. Det är också svårt att överblicka skillnader mellan de tre utbyggnadsalternativen. Kanske kan en redovisning i form av tabell/matrix ge en tydligare bild av alternativen.

Det kraftigare utbyggnadsalternativet utgår.

Hänvisning avseende buller görs till Boverkets skrift från 2004 som inte är aktuell längre. Texten föreslås skrivas om med utgångspunkt från Boverkets Allmänna råd 2008:1

Texten ändras med utgångspunkt från Boverkets Allmänna råd 2008:1

Underlag miljöbedömning: En kommentar över på vilket sätt kulturmiljöer påverkas av planförslaget saknas.

Konsekvensbeskrivningen behandlar mer övergripande frågor angående vilka samråd skett med länsstyrelsen.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Noteras.

Kommunalförbundet GR

Planförslaget följer de intentioner som finns i GR:s mål- och strategidokument.

Noteras.

Västra Bodarna passar väl in i Göteborgsregionens strukturbild om ett bostadsbyggande i stationsnära lägen. Genom att förtäta och komplettera med nya bostadsområden får man en sammanhängande bebyggelsestruktur med en tydlig kärna och mötesplats kring tågstation och skola. Det är angeläget att fler upplåtelseformer än villa med äganderätt kommer till stånd då detta möjliggör det för unga vuxna, äldre och människor med förändrad livssituation att bo kvar på orten. Det förhoppningsvis ökade befolkningsunderlaget möjliggör oftast ett utökat serviceutbud, i dagsläget saknas kommersiell service i Västra Bodarna. Den lokala handeln fyller då en viktig funktion vilket kan bidra till att tydliggöra kärnan som centrumpunkt. Ett ökat befolkningsunderlag tryggar också tågstationen på lång sikt.

Miljöskyddsnämnden

En av de största miljöfrågorna för Västra Bodarna är bullret från Västra stambanan. Det är ett komplext problem och en svår miljö att hantera. Det kan krävas flera olika former av åtgärder som ska samspela för bästa möjliga resultat. En fördjupad översiktsplan ger möjlighet att hantera detta i sammanhang och ge anvisningar för kommande detaljplanearbete. Istället har man valt att hänvisa allt planeringsarbete gällande bullret till kommande detaljplaner. Det innebär att någon samlad lösning inte kan uppnås och att endast områden aktuella för att detaljplaneläggas behandlas.

Det har tagits fram en bullerutredning som förs in i planen. Utredningen ska utgöra underlag för vidare planering. Trafikverket ansvarar för planering och finansiering av åtgärder för befintlig bebyggelse. För nya detaljplaner ansvarar exploitörerna för finansiering av åtgärder.

I förslaget anges att avsteg från gällande bullerriktvärden accepteras för tillkommande bebyggelse. Det anges att framtida detaljplaner ska reglera att varje bostad får en tyst eller ljustämnad sida där exempelvis sovrums placeras. Sådana planbestämmelser har mycket begränsad betydelse för befintlig bebyggelse. Stöd för avsteg anser man finns i Boverkets publikation "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder", utgiven 2004. Det hade varit bättre att använda den mer aktuella och nu gällande Allmänna råd 2008:1 från Boverket "Buller i planeringen". Formuleringarna om avsteg gällande bullerriktvärden är något annorlunda formulerade här och situationen i Västra Bodarna är inte likvärdig med de exempel på avsteg som anges i de allmänna råden.

Texten ändras med utgångspunkt från Boverkets Allmänna råd 2008:1

Huvudalternativets konsekvenser för Västra Bodarnas natur- och friluftsvärden bedöms vara acceptabla. Alternativet med kraftig utbyggnad är oacceptabelt om man ser till natur- och friluftsvärden. Ortens nuvarande karaktär skulle försvinna. Fredande av strandzonen mot förtätning är mycket bra. Läget för båtplatser i viken strax söder om Ytterhall är mindre bra då den är utsatt för de förhärskande vindarna. Framdragande av kommunalt vatten och avlopp väster om järnvägen är mycket positivt då VA-situationen idag är problematisk i många fall.

Det kraftigare utbyggnadsalternativet utgår. Lokalisering av båtplatser och dess lämplighet får utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

Ett centrumområde med service och aktiviteter nära järnvägsstationen är positivt liksom inriktningen att skapa trygga och säkra gång- och cykelförbindelser. Det senare måste dock hanteras varsamt så att ortens karaktär inte hotas.

Noteras.

Förslaget bör förtydligas när det gäller den tillkommande bebyggelsens utformning, så att ortens karaktär inte hotas. Till exempel bör principer för byggnadsutformning, byggnadsyta, tomtstorlek och tomtutformning anges. Förtätning måste ske varsamt, med hänsyn till ortens nuvarande utformning och varierande bebyggelse samt så att lummigheten och den kvalitet som den innebär inte förloras. Kraven kan variera mellan olika områden.

Planen förtydligas något angående utformning. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär (med underrubriker).

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten vill, som det står i materialet på flera ställen, påtala närheten till transportled för farligt gods utmed järnväg och E20. Området öster om järnvägen i planområdets norra del för nyetablering av verksamheter tycks ju ligga väldigt nära spårområdet vilket förmodligen kommer att innebära en del begränsningar för området. Hur det kan användas får en riskutredning visa.

Noteras.

Socialnämnden

De föreslagna flerbostadshusen möjliggör för personer med funktionsnedsättning att bo i området utan att behöva ansvara för skötsel av sitt hus, vilket får anses positivt. Flerbostadshus ökar integrationen samt ger möjligheter för unga vuxna att bo i området.

Planens förslag ger förutsättningar för en befolkningsökning som stärker serviceunderlaget för god kollektivtrafik till en bred och varierad arbetsmarknad. Detta innebär då att orten kan fortsätta att utvecklas med trygga boendemiljöer.

Statens geotekniska institut (SGI)

Vårt yttrande över planförslaget omfattar bedömning av hur geotekniska riskfaktorer beaktas (t.ex. ras, skred, erosion, radon, översvämning samt områden med svåra geotekniska och begränsad byggbarhet):

I planen finns en översiktlig beskrivning av markförhållandena med ett utsnitt av SGU:S jordartskarta som illustration. Vidare redovisas att sluttande lermark finns i planområdets norra del i anslutning till Mjörn och att vid planering för byggnation behöver därför stabilitetsutredning göras. Beträffande översvämningensrisk bedöms denna i planen som liten för befintlig bebyggelse.

I underlag för miljöbedömning redovisas att planförslaget inte medför risk för skred och ras samt att risk för översvämning inte föreligger, vilket inte helt är i överensstämmelse med ovanstående. Vi noterar att ev. geotekniska riskfaktorer inte närmare har inventerats och redovisats.

SGI vill framhålla vikten av att vid prövning av markens lämplighet för avsatt planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten. Dessutom bör de förväntade effekterna av ett förändrat klimat beaktas. Klimatscenarierna indikerar att för de kommande 100 åren kan bland annat ökad nederbörd som kan leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i vattendrag förväntas. Detta kan öka riskerna för ras, skred, stranderosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning (för såväl befintlig som tillkommande bebyggelse). Institutet föreslår att detta belyses utförligare i översiktsplanen.

Utifrån kända geologiska förutsättningar i området kan SGI preliminärt bedöma att de geotekniska förhållandena i stort är relativt gynnsamma och eventuella geotekniska risker är begränsade till delar av planområdet. SGI rekommenderar dock att planen kompletteras enligt ovanstående eftersom god kännedom om de geotekniska förutsättningarna och eventuella riskområden är viktiga utgångspunkter vid strategiska val av markanvändning. Avslutningsvis föreslår vi att eventuella riskområden tydligt redovisas på kartor och att en strategi tillfogas planen över hur dessa områden skall utredas i samband med framtida detaljplaner eller bygglov.

Tekniska nämnden

Kommunen har sedan tidigare förvärvat mark i detta område för att kunna erbjuda möjlighet till etablering av verksamheter. Kommunens markinnehav sträcker sig norrut utefter stambanan utanför den gräns för områdesplanen som redovisas. För att kunna erbjuda större sammanhängande verksamhetsområden, bör områdesplanegränsen flyttas ca 150 m längre norrut och området mellan E20 och stambanan reserveras för verksamheter. Detta skulle ge möjlighet att detaljplanlägga ett verksamhetsområde omfattande mer än 20 000 m² på kommunal mark.

Den antagna utvecklingen i Västra Bodarna för de kommande 30 åren visar en liten ökning av bostadsbyggandet jämfört med de senaste 20 åren. Mot bakgrund av hur samhället har förändrats på grund av tillväxt av antalet bostäder hittills, bör en fortsatt tillväxt i samma takt kunna bedömas som lämplig.

För gång- och cykeltrafik föreslås att det befintliga vägnätet bevaras i sin nuvarande utformning med vissa kompletteringar avseende bredder mm.

Noteras.

-

Text om sluttande lermark revideras, se nedan. Översvämningensutredning har genomförts.

Text om sluttande lermark revideras: ingen ny bebyggelse föreslås på sådan mark. Översvämningensutredning har genomförts.

Översvämningensutredning har genomförts för ett framtida förändrat klimat med ökad tillrinning på 30% respektive 60%. Planens text kompletteras.

Riskområdena är till viss del beskrivna. Planens text kompletteras.

Plangränsen flyttas norrut och verksamhetsområdet utökas i enlighet med yttrandet. Utformningen av verksamhetsområdet är extra viktigt med tanke på det kulturhistoriska landskapet, närheten till Lilleskog och att platsen fungerar som en entré till Västra Bodarna.

Antalet bostäder i planen minskar till ca 175 vilket innebär att tillväxten blir jämförbar med de senaste 20 årens tillväxt.

-

I förslaget föreslås också att hastigheten inom Västra Bodarna begränsas till 30 km/h. För att detta skall kunna fullföljas krävs, utöver skyltning, också att vägarnas fysiska utformning anpassas till den föreslagna hastigheten.

I planen föreslås en planskild korsning med stambanan för gång- och cykeltrafik i anslutning till stationen. Detta är en strategisk placering, viktig för såväl tågresenärer som invånare i allmänhet. Eftersom grundförhållandena enligt uppgift är mycket dåliga inom detta område, är det stor risk att en gång- och cykeltunnel blir mycket dyr att anlägga. Frågan om andra sätt att korsa stambanan bör utredas vidare, liksom möjligheterna att finna ytterligare finansiärer till ett tunnelbygge

På kartorna i anslutning till texten som gäller grönstruktur vill tekniska kontoret infoga det kommunala grönområdet omedelbart sydöst om stationen i den prioriterade grönstrukturen.

I texten finns en bra beskrivning av VA-förhållandena i Västra Bodarna. Kartan som hör till texten bör kompletteras så att det klart framgår att den gräns som redovisas avser avgränsning av det område där anslutning till kommunalt VA krävs enligt kommunens nyligen antagna VA-strategi.

Trafikverket

Trafikverket ser mycket positivt på den planerade utvecklingen mot ett ökat kollektivresande med järnväg och buss. Det finns potential att utveckla Västra Bodarna i enlighet med Göteborgsregionens strukturbild. Det finns dock ett antal mycket viktiga frågor att utreda vidare för att klargöra planförslagets förutsättningar för att kunna genomföras. Frågor som tillgänglighet, kollektivtrafik, buller frågor från väg och järnväg, farligt gods-transporter med mera tas upp på ett övergripande plan men saknar till viss del den konkretisering som krävs för att den fördjupade översiktsplanen skall utgöra ett stöd för kommunens markanvändningsplanering.

Det är mycket viktigt att genomförbarhet av föreslagna planskildheter utreds noggrant. Det gäller särskilt en tunnel under Västra stambanan då trafikverket har kunskap om att geotekniska förhållanden är komplicerade på platsen. Det gäller särskilt det kärrområde med torv underlagrad gytta som finns kring dagens stationsläge. En tunnel i detta område blir mycket komplicerad att utföra och kräver betydande förstärkningar av spåren på båda sidor av tunneln. Trafikverket deltar gärna i diskussioner och utredningar kring planskildheter, genomförbarheten och möjliga lösningar i Västra Bodarna. Dessa utredningar bör ske innan planen går ut på utställning. När det gäller ekonomiska förutsättningar för ett genomförande är generellt Trafikverkets förhållningssätt att kommunen och den nya exploateringen behöver bära kostnader för planskildheterna.

I den södra delen av planområdet pekas ett viktigt rekreativstråk ut. Stråket korsar Västra stambanan flera gånger och i dess södra del korsar järnvägen i plankorsning Bergsjödal. Denna plankorsnings funktion är för berörd fastighetsägares brukning av ägor på ömse sidor om järnvägen. Det betyder att berörd fastighetsägare har servitut för ändamålet. I övrigt finns inga rättigheter för att nyttja korsningen.

Strategi 5 innefattar en utpekad kärna. Det är viktigt att beakta de geotekniska förhållandena i delar av den yta som pekas ut som kärnan då dessa kan påverka genomförbarheten.

Då planen i hög utsträckning bygger på investeringar i infrastruktur är det nödvändigt att den ekonomiska aspekten tydliggörs. Kommer exploateringen bära de kostsamma investeringar som föreslås? Om inte så måste alternativ finnas. Planen bör förtydliga de ekonomiska förutsättningarna för de föreslagna investeringarna i infrastrukturen.

En restidsanalys för de olika målpunkterna (kollektivtrafik, skola, dagis, båtplats, rekreation med mera) bör tillföras planen. Olika scenarier bör användas, både med och utan nya planskildheter.

Trafikverket arbetar med plattformsförlängningar i bland annat Västra Bodarna. Dock görs endast en kortare plattformsförlängning på grund av de svåra geotekniska förhållandena och spårens geometriska utformning.

Texten kompletteras något.

Planen har kompletterats med broalternativ. Avtal om finansiering får träffas i detaljplaneskedet.

Området behålls som en del av Västra Bodarnas kärna. Vid framtida detaljplanering får områdets status bestämmas.

Noteras. Planförslaget förtydligas.

Noteras.

Trafikutredningen har kompletterats med dels ett alternativ med bro för gång- och cykeltrafik vid stationen, dels biltunnel i norr. Mer detaljerade utredningar kommer att göras i detaljplaneskedet. Eftersom Trafikverket har ett ansvar för att trafikfarliga plankorsningar ersätts är det kommunens förhållningssätt att nya planskildheter samfinansieras av kommunen, exploatörerna och Trafikverket.

Noteras.

Noteras.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för detaljplaner väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Kostnadsfördelning och övriga genomförande frågor får lösas med avtal i samband med kommande detaljplaner.

En restidsanalys bedöms ej nödvändigt då målpunkterna är få, avstånden korta och tidsskillnaderna mellan gång-, cykel- och biltrafik är små inom Västra Bodarna.

Noteras.

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. Det går idag inte att säga vilken sida som är aktuell för en eventuell utbyggnad. Detta betyder att FÖP Västra Bodarna bör medge en breddning av järnvägsområdet på ca 15 meter på var sin sida vid planering av oplanerad mark i anslutning till spårområdet för att säkerställa riksintresset.

Utmed E20 bör buller- och farligt gods-problematik beskrivas som en planeringsförutsättning. Restidsanalyser för byggnation öster om E20 är viktiga för att beskriva tillgängligheten i praktiken. Utbyggnaden av E20 till motorväg innebär samtidigt en påtaglig kapacitetsförbättring i det lokala vägnätet, en viktig förutsättning för busstrafikeringen.

Det är angeläget att en framförhållning finns för att anpassa väg 1956 till en funktion till det framtida och högre exploaterade Västra Bodarna. Detta innebär i sin tur en regional diskussion om fördelning av medel i den regionala planen för transportinfrastrukturen. Planen ligger i linje med GR:s strukturbild men då måste också resurser finnas i regional plan för att kunna anpassa infrastrukturen. Alternativet är att exploateringen helt och hållet bär kostnaderna. I planen är det bra att de önskvärda funktionerna för att anpassa väg 1956 till de nya förutsättningarna beskrivs översiktligt. Efterhand bör förändringarna utredas noggrannare. En ekonomisk diskussion är däremot nödvändig då dessa föreslagna åtgärder är viktiga förutsättningar för planens genomförande i sin helhet.

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

Texten om väglagen § 47 behöver förtydligas. Den gäller inte inom detaljplan eller då bygglov krävs. De zoner på 12, 30 och 50 meter som beskrivs i planhandlingarna är tillståndspliktiga zoner vid tillfällena då det inte krävs bygglov eller detaljplan, till exempel ekonomibyggnader. Zoner bör redovisas på karta. Översiktsplanen måste klargöra förutsättningarna för byggande invid väg utifrån trafikbuller, farligt gods, skyddszon, tillgänglighet med mera.

Det är viktigt att beakta buller i de utpekade utbyggnadsområden som är belägna nära väg eller järnväg. Bullret från väg- och järnväg behandlas översiktligt i planförslaget. För att säkerställa en god bebyggd miljö kan uppnås rekommenderar Trafikutredningar kring buller och vibrationer utförs som är platsspecifika för Västra Bodarna. En sådan information om planen behöver innehålla särskilda rekommendationer angående utformning eller restriktioner. Om det är aktuellt med avsteg från riktvärden hänvisar Trafikverket till Boverkets allmänna råd.

Det är viktigt att beakta vibrationer från järnvägstrafiken. I planförslaget har ju redan konstateras att det i anslutning till Västra stambanan förekommer torv som kan vara mycket vibrationskänslig. Riktvärdet för vibrationer i bostad innebär att vibrationsnivån inomhus i rum för sömn och vila ej ska överstiga 0,4 mm/s vägd RMS. Trafikverket har material från befintliga byggnader som visar att vibrationsnivåer över riktvärdet för nybyggnation förekommer.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsnämndens verksamhetsområden påverkas ej. Utbildningsnämnden avstår från att yttra sig.

Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall har en 130 kV-luftledning inom planområdet. Högspeänningen är av regionnätstyp och av stor vikt för hela regionens eldistribution. Fastighetsägaren får inte ändra markanvändningen, spränga, schakta eller på annat sätt ändra marknivån eller vidta annan åtgärd, som kan medföra fara för befintliga anläggningar. Vattenfall yrkar på att befintliga ledningar skyddas med ett L-område på 20 m kring yttersta strömförande ledare. Säkerhetsavståndet till byggnad ska vara minst 10 m från yttersta fasen på en 130kV luftledning. För elektromagnetiska fält finns inga fastställda gränsvärden, men vi förutsätter att försiktighetsprincipen tillämpas vid nybyggnation i närheten av våra ledningar.

Planförslaget förtydligas angående framtida utbyggnad av spåren. Bullerberäkningar har tagits fram utifrån en utbyggnad och resultatet ska utgöra ett underlagsmaterial för kommande planering.

Riktlinjer för buller och farligt gods finns beskrivet och redovisat på karta. Ingen ny bebyggelse föreslås öster om E20.

Genomförandefrågor och ekonomiska frågor får utredas i senare skede.

Detta anges på plankartan.

Texten utvecklas.

Ny bullerutredning längs järnvägen och väg 1956 har tagits fram. Kartor och text förs in i planförslaget.

En översiktlig vibrationsutredning längs järnvägen har tagits fram. Kartor och text förs in i planförslaget.

Noteras.

Noteras. Kraftledningarna och skyddsavstånd, enligt Miljöskyddsnämndens riktlinjer, finns redovisade på karta. Till 130 kV-ledningen anges 40 m som skyddsavstånd.

L-område kan bli aktuellt om detaljplaner tas fram över området.

Om det krävs förändringar av läget för våra regionnätledningarna på grund av expolateringen innebär detta troligtvis en ny linjekoncession, vilket kan ta flera år och sannolikt innebär omprövning av ledningsrätten. Alla kostnader för ledningsflytt betalas av beställaren. Vattenfalls anläggningar måste hållas tillgängliga under alla skeden av plangenomförandet.

Noteras.

Vattenfall önskar ta del av den antagna detaljplanen.

Inga detaljplaner har påbörjats ännu.

Vård och äldreomsorgsnämnden

Planen rymmer nya bostäder med olika upplåtelseformer och nya flerbostadshus med närhet till allmänna kommunikationer. Moderna lägenheter med god tillgänglighet ger äldre ökade möjligheter till kvarboende i närmiljön. Genom att bo med närhet till kommunikationer och service förbättras förutsättningarna till ett självständigt liv och sociala kontakter även när funktioner sviktar. En sådan utveckling ligger i linje med vård och äldreomsorgsnämndens inriktningsmål att arbeta hälsobefrämjande och förebygga skador bland de äldre. Genom att uppföra nya flerbostadshus ges även förutsättningar att i ett längre perspektiv tillskapa trygghetsboende i denna kommundel. Att inom vård och äldreomsorgsnämndens ansvarsområde uppföra något vårdboende inom planområdet är däremot inte aktuellt.

Noteras.

Västtrafik

Generellt önskar Västtrafik att kollektivtrafikens behov prioriteras eftersom fler kollektivtrafikresenärer innebär minskad bilism. Egna körfält för bussar förespråkas. Västtrafik önskar en tydligare beskrivning av hur kollektivtrafiken ska vägas in och prioriteras i Västra Bodarna (exempelvis vid konflikt med bil). Västtrafik önskar ett fortsatt gott samarbete om hållplatser. Vid uppförande/förändring av hållplats ska dessa tillgänglighetsanpassas enligt Västtrafiks riktlinjer. Det är önskvärt att hållplatsen är förberedd med eldragnings för eventuella realtidssystem, utrop mm. Hänsyn måste tas till bussarnas svängradie, sikt mm. Västtrafiks infraavdelning har mallar för detta. Förändringar av kollektivtrafiken och dess infrastruktur är riktade till tidtabellsskiftena, framöver andra söndagen i december (eventuell justering i juni och augusti).

Noteras.

Arrendatorföreningen Fredrik Mossbergs donation

En exploatering enligt förslaget skulle radera Västra Bodarnas karaktär med höga kulturvärden och närheten till naturen och avskildhet.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Ingen ny bebyggelse inom Västra Bodarna bör tillåtas, speciellt inte på den västra sidan, innan planskilda korsningar mellan de olika trafiklagen skapats. Dagens situation medför långa väntetider vid järnvägsövergångar och en oacceptabelt hög risk för olyckstillbud.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Byggnation av bostäder i omedelbar anslutning till järnvägen bör villkoras ett adekvat bullerskydd längst densamma. Att bygga på höjden väster om järnvägen strider för övrigt mot Boverkets riktlinjer när det gäller både in- och utvändiga ljudnivåer.

Se Sammanfattning: Buller.

För att värna om områdets karaktär med mestadels småskaliga hus på den västra sidan bör en mycket försiktig utbyggnad bestående av uteslutande liknande bostäder vara ett krav. Nybyggnation ska begränsas till 10-15 enfamiljshus.

Planen anger inte antal bostäder för specifika områden, detta studeras mer noggrant i kommande detaljplaneskeden.

En kraftig utbyggnad i den kuperade terrängen med mycket stora höjdskillnader gör det omöjligt att bevara befintliga, slingrande vägar, och de stengårdsgårdar som omger dem. Det väg- och va-nät som krävs för att klara flera hundra nya boende skapar orimliga kostnader som troligtvis inte kan täckas utan att Alingsås kommun står som delfinansier.

Befintliga stengårdsgårdar ska bevaras. Nytt väg- och va-nät bekostas av exploatörerna och de boende och inte av Alingsås kommun.

Planerad exploatering innebär att de boende i Västra bodarna fräntas sina frekvent använda rekreationsområden – tillgång till bland annat strövområden och gångstigar reduceras kraftigt.

Planen pekar ut viktiga rekreationsstråk och grönområden. Område 3 och 6 på västra sidan om järnvägen stryks.

Vi föreslår att FÖP för Västra Bodarna återremitteras till Kommunledningskontoret och omarbetas så att mer fokus läggs på att bevara, och utveckla, de unika värden som finns i området.

Noteras.

Tillgängligheten till Mossbergiska stiftelsen är god. Fler borde njuta av de värden som finns i Västra Bodarna, det åstadkommer man genom ökad tillgänglighet, inte fler bostäder.

Folkpartiet Liberalerna Alingsås

Målbild: -Värnad karaktär.

Långsam förtätning så att karaktären bevaras.

En långsam förtätning vore att föredra. Kommunen kan avgöra i vilken takt nya detaljplaner tas fram.

-En tydlig kärna. En kärna i centrum med sociala aktiviteter välkomnas: Fotbollsplan med klubbstuga och/eller föreningslokal, en vänthall till stationen med en närlivsbutik.

Noteras.

-Trygg och hållbar infrastruktur. Vägarna tål inte högre belastning. Barnen måste ha säkra skolvägar. Sörj för matarvägar till de nya områdena. Det behövs nya tillfartsvägar till E20 och den nya lokalvägen.

Se Sammanfattning: Trafik.

Kärnan: -Redan idag är det ett stort behov av minst en ytterligare säker övergång över järnvägen. Därför är detta förutsättningen för att man ska kunna bygga ut med fler bostäder väster om järnvägen.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Bostäder: -För att det ska vara lättare att flytta till VB kan det vara bra med hus av olika upplåtelseformer. De kan inrymmas i lite större hus, dock ej tre våningar. Det skulle underlätta för t ex yngre barnfamiljer att flytta dit, möjliggöra för fler att bo kvar efter man inte orkar ha kvar sin villa samt underlätta så att människor med annan bakgrund än de som nu bor i VB kan hitta en bostad till rimlig kostnad.

Upplåtelseformer kan inte regleras i planer men byggrätter kan ges för lite större hus än villor. Hushöjden begränsas till två våningar.

-Det kan kanske finnas plats för ett 55+boende där man har hus med flera lägenheter.

Noteras.

-Vi tycker att man ska vara varsam om ädellövträd när man bygger i de områden där det finns bevarandevärda träd.

Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Grönstruktur: Inga synpunkter.

Noteras.

Trafik: -När väg-, gång- och cykelvägnätet ska förbättras måste kommunen vara med och ta ett helhetsgrepp för att säkra utbyggnaden och finansieringen. När trafikmätningar gjordes inför FÖP VB gjordes de under semesterperioden och när det var sommarlov, då är det lågtrafik. Vi ifrågasätter värdet av den mätningen. Redan idag finns farliga platser t ex vägen mellan järnvägsbommarna och skolan som behöver trafiksäkras.

Se Sammanfattning: Trafik.

Planen föreslår separat GC-väg längs Prostens väg.

Göteborgs stads fastighetskontor

Fastighetskontoret bedömer att planförslaget i stora drag har tillvartagit de intressen som kontoret ser som viktiga. Dock bedömer kontoret att vidare diskussioner förs gällande vissa gränsdragningar mellan byggbar mark och prioriterad grönstruktur längs Sommarrovägen, Mossbergs väg samt områdena väster och öster om friluftsskolan. Fastighetskontoret föreslår att detta lämpligast görs i samband med detaljplaneskedet.

Noteras. Gränsdragningar kan diskuteras i detaljplaneskedet. Vilka skäl som finns för att upphäva strandskydd är dock klara.

Kontoret bedömer att den känsliga karaktären kräver en mycket hög kvalitet ifrån alla aktörer. En utveckling av Västra Bodarnas särart i fråga om variation, hantverkskvalitet och topografisk anpassning bör eftersträvas.

Ja.

Hemsjöbygdens Socialdemokratiska förening

Kräver både planfria gång- och bilförbindelser under eller över järnvägen innan man tillåter någon exploatering väster om den. Den föreslagna tunneln vid hållplatsen är nödvändig och bra, men mastodontförslaget till vägbro är inte bra. Det är mycket bättre att göra en tunnel genom befintlig hög banvall längre norrut, nära gamla reningsverket.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. En tunnel föreslås i stället för en bro.

Om man menar att det behövs en gångförbindelse även vid platsen för föreslagen bilbro, så kan man bygga en lätt smäcker gångbro på platsen, och ansluta gångvägar till bägge ändarna på bron. De kan lätt göras handikappvänliga att de läggs i väsentligen samma plan som broändarna på bägge kullarna på ömse sidor och ansluts vägsystemen på samma höjd lite längre bort från järnvägen. Det blir nog inte dyrare att bygga tunnel genom banvallen och lätt gångbro än att bygga föreslagen vägbro. Och avsevärt mycket snyggare, trevligare och bättre för samhället.

I planförslaget har man på ett omotiverat sätt gått in i den traditionella strandzonen, 300 m från Mjörnstranden. Ingen byggnation eller förtätning bör ske i den delen av samhället. Friheten för kommunen att få bryta mot tidigare bestämmelserna om strandskydd, är ett förtroende från länsstyrelsen att hantera frågan själva och att bryta mot den regeln när det är ett starkt samhällsintresse av att göra det. Visa att ni svarar upp mot det förtroendet genom att hålla på 300-metersgränsen! Det är inget samhällsintresse i Alingsås kommun att exploatera mark nära Mjörn här, men det är ett samhällsintresse att den luftiga fina rekreativmiljön bevaras.

Det talas i förslaget om att Alingsås kommun har en vision om ett visst ökat invånarantal. En sådan sak kan inte vara ett rimligt mål för den kommunala verksamheten. Det övergripande målet måste vara att kommunen skall verka för att det är bra för kommuninvånarna i olika avseenden. Om det sedan betyder 35000, 40000 eller 50000 invånare är irrelevant. Är det lämpligt att bygga ut någonstans, så gör man det, och är det olämpligt så låter man bli. Det är stelbent betongpolitik att börja i motsatt ända.

I Västra Bodarna har man områden med fin gammal ädellövskog nedåt sjösidan och fortfarande en del öppna ängar. Slingrande stenmurar och skogskanter. Kommunen bör arbeta för att den karaktären bevaras för att det ska finnas sådant även för framtida generationer.

På flera områden sägs det att man kan tillåta flerbostadshus med 2-3 våningar (plus källare och vind?). Det bör naturligtvis vara tillåtet att bygga till exempel äldreboende, vårdhem, skola eller mindre hyreshus i något fall. Men en allmän regel om att man kan bygga hus med 2-3 våningar är förkastligt eftersom det kan antas leda till överexploatering och förstöring av områdets karaktär. Det är egentligen inte fråga om byggnadernas storlek, utan det är frågan om att behålla (och utveckla!) en luftig karaktär med stora tomter och låga hus. Att till exempel bygga om Friluftskolans gamla byggnad till hyreshus, skyddat boende eller smålägenheter för unga familjer är alldeles utomordentligt bra.

Kommunala pensionärsrådet Alingsås

Vid genomgång av handlingarna för ny översiktsplan för Västra Bodarna anser vi att planen är ambitiös och värnar förhoppningsvis om områdets speciella struktur.

Vår enda invändning är att vi ber er att beakta behovet av framtida servicebostäder och kanske även en vårdcentral.

Någon form av handelscentrum är naturligtvis önskvärt, men kanske svårt att realisera.

Miljöpartiet de gröna

Planens syfte, med inriktning på långsiktigt hållbar utveckling för Västra Bodarna idag och i framtiden utan att resurserna överkonsumeras och ortens identitet förloras, är bra.

Västra Bodarna, med sitt läge intill det ur ett i miljö- och resursperspektiv mest miljöeffektiva taget, är också en intressant ort att utveckla på vår väg mot ett miljömässigt uthålligt samhälle.

Miljöpartiet de gröna har följande synpunkter:

Planen anger två alternativa lägen för en tunnel, dels vid nuvarande plankorsning, dels längre norrut genom banvallen. Planen redovisar också ett alternativ med gång- och cykelbro. Utformning av planskildheterna får utredas närmare i detaljplaneskedet.

Område 3 som låg inom strandskyddet stryks. Se Sammanfattning: Strandskydd.

Planen tar hänsyn till och utgår till viss del från Vision 2019 då det är ett politiskt beslutat underlag för den fysiska planeringen.

Område 3 som låg inom strandskyddet stryks. Planen tar på olika sätt hänsyn till Västra Bodarnas unika karaktär.

Byggnadshöjden begränsas till två våningar. Utformning och anpassning till landskapet får utredas i senare skede. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Noteras.

Planen motsätter sig inte servicebostäder. Vårdcentral kan ingå i begreppet service i kärnan.

Noteras.

Noteras.

Tillväxtnålet i vision 2019 är för högt och när det omsätts till ca 50 % tillväxt vad gäller bostäder och invånare för Västra Bodarna så är det i sig ett problem för att skapa ett ekologiskt hållbart samhälle. En snabb strukturomvandling av samhället där människor flyttas om från olika regioner leder till att vi genom en stor miljöbelastning skapar nya bostäder. Samtidigt gör omflyttningen att det utarmar och leder till dåligt utnyttjande av fullt funktionsdugliga byggnader på andra orter. Ett hållbart samhälle bör inte skapa nya bostäder i en högre takt än vad det växer plus den takt vi utrangerar äldre bostäder. Alingsås kommun bör inte bidra till att snabba på en sådan omvandling genom att på ett expansivt göra attraktiv tomtmark lättillgänglig. Detta är ett skäl till att utbyggnaden bör begränsas till ett betydligt lägre antal än 225 bostäder.

Planen har som ett av målen att värna Västra Bodarnas (VB) särart. Detta bör ersättas med den mer progressiva termen "utvecklad särart". Vi vill inte ha ett museum utan skapa något som är bättre, men som bygger på den särart som finns.

Människor är olika och vill bo på olika sätt i olika miljöer. I VB finns något unikt som vi kan utveckla. En kraftig förtätning och kraftig expansion gör att VB riskerar att förlora det unika i sin karaktär och mer kommer att likna andra bostadsområden som vi redan har gott om. Detta är ännu ett skäl till att begränsa utbyggnaden till ett betydligt lägre antal än 225 bostäder.

Karaktären beskrivs som "särpräglad karaktär med höga kulturvärden, en värdefull landskapsbild, slingrande vägar och stenmurar. Bebyggelsen är gles och ligger mellan skogsklädda kullar."... "En värnad karaktär innebär att området fortsätter vara attraktivt för rekreation och kulturvärden bevaras, vilket ger en socialt hållbar utveckling." Till grund för planen finns sedan en strategibild där målet värnad karaktär beskrivs under några punkter. Karaktären skall värnas genom att "4. Ny bebyggelse tillåts ej närmast Mjörn." och "9. Stenmurar och viktig grönstruktur bevaras." Planens beskrivning av vad som utmärker VB:s särart är alldeles för tunn och tar i princip under måluppfyllelse bara upp en strandremsa och stenmurar. I det som beskrivits ovan finns planens största problem. För de flesta människor som vuxit upp i Västra Bodarna, eller valt att flytta dit, är en viktig del av karaktären något som kan beskrivas som en "på landet-känsla". Boendet i Västra Bodarna skiljer sig för de flesta ordentligt från att bo i en villastadsdel av Alingsås eller i Ingared. (Det finns några mindre områden som är undantag.) En stor del av bebyggelsen i Västra Bodarna ligger på ömse sidor av vägar som sträcker sig ut från stationen. Mellan dessa vägar är det mestadels icke planerad naturmark, skog ångar, haggar och åkrar. Det gör att en övervägande del av alla hus har natur på minst en sida om huset. Detta skapar en tydlig "på landet-känsla". Karaktären skapas också av att de flesta hus har ovanligt stora tomter med dagens standard som jämförelse. Det är glest mellan husen. Karaktären kan också lite beskrivas som "byn på landet där alla känner alla". Antalet invånare, ca 1 100, gör att det är möjligt att åtminstone till utseendet känna igen väldigt många människor. Detta skapar naturligtvis en stor trygghet, samtidigt som det gör det möjligt att ha en positiv kontroll. Att jag vet vems barn 15-åringen är som hänger vid stationen, avhåller naturligtvis ofta 15-åringen från att t ex klottra. Denna vidare beskrivning av särarten leder till ännu ett skäl till att begränsa utbyggnaden till ett betydligt lägre antal än 225 bostäder.

Särarten kan utvecklas i avseende "på landet-känslan" genom att undvika att bygga större sammanhållna bostadsområden och lämna mer grönytor mellan nya områden och befintliga så att samtliga får den unika "på landet-känslan". Ett exempel är område 7 och 8 i planen där det finns ett större sammanhållet bostadsområde som inte alls stämmer överens med karaktären i VB. Detta område kommer helt att förstöra "på landet-känslan" för samtliga av de ca 20 närmast liggande fastigheterna. Endast ett fåtal av de nya fastigheterna kommer att få "på landet känslan". Område 7 och 8 bör begränsas kraftigt och möjligtvis utgöras av någon rad med hus på var sin sida om skogsvägen som går igenom områdets högre del. Området bör inte tillåtas sträcka sig ända intill befintliga tomtgränser! Det kan då istället sträcka sig längre söderut. På så sätt utvecklar vi VB:s särart.

Antalet bostäder minskas från 225 till 175. Utbyggnaden antas ske under de kommande 30 åren vilket innebär ungefär samma utbyggnadstakt som under de senaste 30 åren (befolkningen ökade då med 50 %). Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planens mål "värnad karaktär" behålls. Ny bebyggelse ska enligt planen "utgå från den karaktär som orten har idag". Detta innebär att den kan utvecklas.

Antalet nya bostäder minskas till ca 175.

Karaktärsbeskrivningen utvecklas och förtydligas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär. Antalet nya bostäder minskas till ca 175.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Område 7 och 8 minskas längs den befintliga bebyggelsen och ett grönstråk införs. Grönstråk ska även finnas inom områdena vars utformning får utredas närmare i detaljplaneskedet. Område 8 utökas något mot söder för att ge bättre flexibilitet i den kommande detaljplaneringen.

Planen är starkt fokuserad på en 500 meters och 1 000 meters cirkel. Samtidigt talar vi om cykelstaden Alingsås och då om 3 km som ett mått. För att bättre kunna utveckla VB:s särart bör man i planen kunna tänka sig att bygga en bit utanför 1 000 meters-cirkeln. Då kan man utveckla bättre utan en kraftig förtätning. För en ekologiskt hållbar utveckling så finns det mer kollektivtrafik i form av bussar och busshållplatser som kan utnyttjas. Den unika "på landet-känslan" blir då lättare att utveckla.

För att kunna utveckla särarten bör skrivningen om husens höjd bli tydligare. Endast villor och storvillor bör tillåtas. Variation i upplåtelseform (hyresrätt och bostadsrätt) kan möjliggöras genom storvillor. Att ge möjligheter till fler upplåtelseformer är viktigt för att utveckla särarten. Ett enklare boende med mer service, mindre ansvar och ingen stor tomt att sköta är det idag brist på.

För att förhindra en för kraftig förtätning bör kanske en minsta tomtstorlek anges till 1 500 kvm. För storvillor ännu större. Detta kommer att bidra till att VB kan fortsätta att utveckla sin särart.

Trafiksituationen i orten är alldeles för dåligt belyst i samrådshandlingen. Utbyggnaden och expansionen skapar mycket ny trafik på små slingriga vägar. Behov finns också av planskilda korsningar av tågspåren, särskilt för gående och cyklande skolbarn. Vissa delar av utbyggnaden bör kanske villkoras av att det först finns planskilda korsningar.

En pendel-/samåkningsparkering bör ingå i planen i anslutning till E20 och busshållplatsen.

Moderata samlingspartiet

-Målbild. Det är inte en självklar slutsats att ett samhälle som inte är bilberoende är mer ekologiskt hållbart med tanke på FÖP:ens 30-åriga perspektiv. Vi reagerar mot målet stationsnära, när man i övriga kommunen även planerar utifrån närheten till bussar. 500-metersradien borde användas även från busshållplatserna. Stora delar av Västra Bodarna ligger inom 500 m från kollektiva färdmedel. Målbilden "varierat bostadsutbud" tycker vi är utmärkt. Planen ska beskriva vilken typ av markanvändning som är lämplig, inte upplåtelseform.

"Värnad karaktär" är en mycket defensiv målbild, en bättre formulering är "utvecklad särart". Den defensiva målbilden får genomslag i hela förslaget genom att man bara försvarar vissa hus och en strandlinje istället för att se till det goda i byn. Denna synpunkt framfördes av många på det tidiga samrådet, men har ej lyst igenom i förslaget. Målbilden "tydlig kärna" är bra men det är naivt att tro på närlivs, kiosk etc med det befolkningsunderlag som förslaget ger utrymme till, vilket planförfattaren vet. Den enda rimliga centrumaktivitet förutom skola och station är nog återvinningsstationen och det är nog svårt för den att ge byn stärkt identitet. Detta gör 500-metersgränsen meningslös.

Vikten av planskilda korsningar över järnvägen kan inte nog understrykas. Det är ett viktigt att dessa placeras så att de minskar järnvägens barriär och inte blir helt dominerande i byn och dess kärna. Vi vänder oss emot att separera trafiklagen, det är bättre med fartdämpande åtgärder, bl.a. med tanke på stengårdsgårdarna. Målbilden "varm och välkomnande atmosfär" är otydlig och får inte genomslag i förslaget, som inte innehåller nya mötesplatser eller utrymme för fritidsaktiviteter eller orienterbarhet.

-Kärnan. Tveksam till den föreslagna utvidgningen av skolområdet som skulle göra intrång på fotbollsplanen. En ändring av Prostens vägs sträckning är inte realistisk och bör utgå. Friluftsskolans lokaler skulle kanske kunna användas för utvidgad skolverksamhet. Förslag om markbeläggning etc har inget värde om inte huvudmannskapet ändras. Tryck bör sättas på Trafikverket vid ombyggnad av perrongen så att de blir planskilda samt att stationsområdet iordningställs. Pendelparkering för samåkning behövs nära E20.

Förtätning föreslås även utanför 1 000 meters radien, dels i sydväst och dels öster om E20. Pendlingsmöjligheterna och attraktiviteten hos tågen kan inte riktigt jämföras med bussarna där vissa linjer inte är dubbelriktade utan går i en slinga.

Hushöjden begränsas till två våningar. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär. Planen kan inte reglera upplåtelseform men uttrycker att det är önskvärt med en blandning av upplåtelseformer och boendeformer.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Trafik.

Huvudmannaskap för pendelparkering behöver utredas. Planen utgör inget hinder.

Busstrafiken kan inte riktigt jämföras med tågtrafiken som är mer regional och pendlarvänlig. Vissa busslinjer är inte heller dubbelriktade utan går i en slinga. Se Sammanfattning: Kollektivtrafik.

Noteras.

Planens främsta syfte är att bestämma användningen av mark- och vattenområden och utgöra ett underlag för framtida planering. Att planen uppfattas som defensiv kan till viss bero på den översiktliga nivån där det till stor del ingår att säkra skyddsvärda områden och bebyggelse.

Se Sammanfattning: Kärna.

Tunnel föreslås i stället för bro. Där det anses möjligt och lämpligt kan separata gång- och cykelvägar skapas. På vissa sträckor kommer det även i framtiden vara blandad trafik med låga hastigheter. Se Sammanfattning: Trafik.

Skolans utvidgning får utredas vidare.

Se Sammanfattning: Trafik.

Huvudmannaskap för pendelparkering behöver utredas. Planen utgör inget hinder.

-Bostäder. För att utveckla särarten bör endast två typer av bostäder användas i hela Västra Bodarna: villor och storvillor. Variation i utseende, skala och placering är av stor vikt i hela området. Radhus, parhus och 2-3-vånings flerbostadshus (som kan växa med sutteräng- och indragen vindsvåning) passar inte i Västra Bodarna. Området öster om E20 och höjden väster om Lärketorpsvägen kan bebyggas.

Område 1,2 och 3 bör bebyggas med en blandning av storvillor och villor. Tomtstorlekar bör vara minst 1500 m² och ännu större för storvillor. Högåsen bör kopplas samman med Mossbergs väg. Västra Bodarna präglas av att det inte finns säckvägar. Förslagen för område 4 och 5 är bra, förutom parhus som är en apart företeelse i Västra Bodarna. Tomtstorlekar enligt ovan. Område 6 bör skonas från bebyggelse, annars blir förtätningen för omfattande.

Område 7, 8 och 11 kan utökas söderut. En ny väg mellan Gräskärrsvägen och Gamla Tippenvägen är mycket viktig för utbyggnaden söderut. Byggnation kan ev. även komma till söder om denna väg. Förslaget saknar redovisning av bebyggelse i korsningen vid Gråfias väg. Det är angeläget att område 11 bebyggs för att binda samman området.

Vad gäller strandskyddet är en byggnation närmare Furutjärn på östsidan att föredra, vilket skulle öka tillgängligheten till sjön. Idag är områdena kring Furutjärn och Trollsjön avverkade och saknar rekreativvärde de kommande 20 åren. Låt våra samhällsnära sjöar i högre grad komma människorna till godo.

-Fler båtplatser behövs, men sannolikt inte i Petersvik då fastighetsägarna inte önskar sådan. En bättre plats kan finnas i planområdets norra del där kommunen äger mark.

-Trafik. En planskild korsning över järnvägen behövs även i planområdets södra del. Det är viktigt att hela Västra Bodarna får en trafikmiljö som präglas av smala vägar där alla trafikslag samsas i låga farter. Enda avsteget är Västra Bodarnevägen där Trafikverket är huvudman. En mindre dominerande lösning av planskildhet vid stationen skulle kunna göras med en ramp parallell med järnvägen på den östra sidan.

Västra Bodarna vägförening

För att underlätta för utökat användande av kollektivtrafik samt att fler bilister ska samåka föreslår Västra Bodarnes Vägförening att kommunen anlägger en pendelparkering i anslutning till utfarten på E20 från Västra Bodarna. Förslagsvis vid området söder om utfarten för södergående trafik.

Styrelsen har begränsat sig till synpunkter på det som har att göra med vägarnas betydelse och funktion för samhället, standard samt trafiksäkerhet. Dessutom anser vi att ett ökat användande av kollektiva lösningar är till nytta för såväl miljö som för de som inte har tillgång till bil.

Utformningen av de vägar som nu finns inom samhället och då särskilt de äldre är en del av det som skapar den karaktär som är utmärkande för Västra Bodarna. Det är därför viktigt att så långt som möjligt bevara utformningen av dem.

En förutsättning för en större utbyggnad är att först bygga bort den nuvarande plankorsningen över järnvägen. Det kan inte vara rimligt ur varken trafiksäkerhetsskäl eller med tanke på framkomligheten över stambanan ha kvar nuvarande korsning, än mindre om trafiken på Västra Bodarnavägen ytterligare kommer att öka.

Nuvarande vägar är på många håll slitna så till vida att vägbanan sätter sig och då oftast i kanterna. Vägkroppen har redan svårt att hålla för den trafik som trafikerar våra vägar. En förutsättning är därför att kommunen upprustar vägarnas kvalitet genom att förstärka vägkropparna inom de områden som utbyggnad kommer att ske.

Benämningen "småskaliga flerbostadshus" ersätts med storvillor. Radhus stryks ur texten och byggnadshöjden begränsas till två våningar. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Större utbyggnad öster om E20 anses inte lämpligt. Väster om Lärketorpsvägen tillåts viss förtätning, annars består området till stora delar av "prioriterad grönstruktur".

Område 3 och 6 styrks. I område 1 och 2 har fokus lagts på storvillor för att få till en blandad bebyggelse och för områdenas närhet till stationen. Se även Sammanfattning: Tomtstorlek. Att koppla ihop Högåsen och Mossbergs väg anses inte lämpligt då det skär av ett viktigt grönstråk.

Område 7/8 och 11 utökas något söderut. Kartan behöver inte redovisa alla huvud- och komplementbyggnader, då planen i första hand visar lämplig markanvändning i olika områden. Se även Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Enligt gällande lagstiftning om strandskydd är det bara väster om Furutjärn som länsstyrelsen eventuellt kan godkänna att strandskyddet upphävs för enstaka småhus när ny detaljplan görs.

Noteras. Båtplatsernas placering och lämplighet får dock utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

En planskild korsning i söder är inte aktuell utan planen fokuserar istället på föreslagna lägen. Utformning av planskildheter får utredas vidare. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Huvudmannaskap för pendelparkering behöver utredas. Planen utgör inget hinder.

Noteras.

Planen anger detta.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Noteras. Detaljerade genomförande frågor och ekonomiska frågor får lösas i och med detaljplanering.

Detta är inget som planen kan reglera.

Med koppling till föregående punkt anser styrelsen att det dessutom är viktigt att ytterligare begränsa möjligheten för tung trafik att köra på vägföreningens vägar. Begränsa nuvarande BK2-standard ännu mer.

I samband med utbyggnaden av område 8 i FÖP:en, förlängningen på Prostens väg, föreslår vi att man ansluter den vägen till Gräskärsvägen. Istället för att skapa en återvändsgata, med i huvudsak boenden som passerar ut och in, ger man möjlighet till mer varierade trafikflöden samt öppnar upp för ett aktivt rörelsemönster för fotgängare och cyklister inom området.

En väl fungerande vägbelysning är viktig att beakta med tanke på en trygg och säker trafikmiljö.

Genom att bygga en pendelparkering vid E20 skapas förutsättningar för en ökad och mer varierad kollektivtrafiks användning.

Boende i Västra Bodarna

Nu är stora saker på gång. Göteborgs stad vill sälja Mossbergiska stiftelsens stora markområde vid Mjörn. Detta är ett älskat område för alla boende i Västra Bodarna. Här promenerar, cyklar, badar och motionerar vi. Nu öppnas dammluckorna för exploatering. Göteborg vill gärna få bostäder på 35 minuters pendlingsavstånd. Alingsås vill växa och få så många nya skattebetalare som möjligt. Stiftelsens område har en betydligt större potential än att styckas upp till tomter. År 2009 talade ansvariga politiker om en varsam utbyggnad med ett mindre antal nya bostäder. Ett år senare skall nuvarande 450 bostäder i samhällets ökas till 675. Detta sammanfaller med Göteborgs försäljning av stiftelsens mark. Hur har detta gått till?

Alingsås kommun planerar även utbyggnad i skogsområdet Trollsjön – Furutjärn – Gräskär, och förtätning både här och där i samhället i sin översiktsplan. Det fina skogsområdet mellan Västra Bodarna, Hemsjö och Norsesund är marker för strövtåg, svamp och bärplockning och rekreation.

Det är troligen oundvikligt att Västra Bodarna kommer att växa på grund av läget i Göteborgsregionen.

Samhället har en helt egen lantlig karaktär, som bör bevaras. I framtids-samhället Västra Bodarna skall barnen ha det bästa. Friluftsskolan skall leva upp på nytt. Här skall det finnas skola, dagis, fritids, ungdomsgård, idrottshall, samlingslokaler för all slags mötes och föreningsliv. Här kan finnas sommaraktiviteter med sjöscouting, seglarläger, musikfestivaler, internationella ungdomsutbyten, kurser med mera. Alla slags natur och skolmulleaktiviteter och naturdagis för barnen blir en möjlighet. I framtids-samhället används jordbruksmarken i området för odling och djuruppfödning. Det vore en dröm med närproducerat kött och grönsaksproduktion. Skolans närhet till jordbruket blir en fantastisk pedagogisk möjlighet att ge barnen kunskap om växter och djur och odling.

För utbyggnad av samhället måste vägfrågan lösas. En planfri korsning är nödvändig redan i dag. För att minska trycket på småvägarna inne i samhället behövs en infart från den nya lokalvägen vid Hästeryd över skogen mot det expanderande bostadsområdet vid Trollsjön, Furutjärn och Gräskär. Om man vill spara de muromgärdade småvägarna så behövs nytänkande i vägfrågan. Sjön Mjörn är samhällets största tillgång samtidigt som försäljningen av Mossbergiska stiftelsens markområde handlar om stora ekonomiska intressen. Längs Mjörn gäller strandskyddslagen, en lag som skall förhindra privatisering av stränder. Här kan man inte bygga. Strandskyddet gäller 300 m från sjön! Allmänheten kommer däremot att behöva mer bad och båtplatsmöjligheter och en utökad strandpromenad.

Vad är alternativet, om marknadskrafterna får råda ostört? Är det dyra uppglasade lägenheter i ett högexploaterat område där ängarna och ekdungarna är bortopade och där skola, service, vägar och friluftsliv kommer i sista hand?

Vägen genom område 8 föreslås anslutas till lokalvägen längs E20.

Noteras. Vägbelysning får hanteras i senare skede.

Noteras.

Det är bebyggelsestryck i Västra Bodarna och ett antal detaljplaneefrågningar har inkommit. Delvis därför tas det fram en fördjupning av översiktsplanen för samhället. Se även Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planen föreslår ny bebyggelse mellan Furutjärn och Trollsjön. Söder om dessa föreslås ingen bebyggelse i planen. Se även Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Friluftsskolans framtid och användning kommer att prövas i ansökan om bygglov alternativt vid upprättande av detaljplan.

Planen hindrar inte lokal odling och djuruppfödning.

Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Planen försöker stärka och utveckla strandpromenaderna.

Boende i Västra Bodarna

1. Störande verksamhet, området vid stambanan

Det föreslagna verksamhetsområdet vid järnvägen strider mot planens målbilder och syfte. Planförslaget har inte ens försökt uppfylla dessa för Västra Bodarnas utveckling i detta område. Målbilderna "Varm och välkomnande atmosfär" och "Värnad karaktär" uppfylls inte. Inte heller planens syfte "att... ..utan att ortens identitet förloras".

Grönskan närmast E20, bl.a. med en ekdunge, ger idag en varm och välkomnande atmosfär, lövsprickning och vitsippor på våren och vackra färger på hösten. Verksamheterna skulle förstöra en del av VB:s karaktär och identitet redan vid entrén. Det finns dessutom relativt många bostadshus i närheten. Området på västra sidan, som är omgivet av natur, skulle också förlora sin karaktär och naturkänsla.

Förslag: Alt 1. Slopa förslaget helt och låt området vara en av grönkilarna i VB. Alt 2. Begränsa utbredningen av området så att det förändrar karaktären så lite som möjligt.

Det finns behov av verksamhetsområden och detta läge anses lämpligt för det. Utformningen av bebyggelsen och skyddande grönska är dock viktig.

Utformningen och påverkan på karaktären får studeras i kommande detaljplaneskede.

2. Infart söderifrån

All trafik leds in till VB via Västra Bodarnevägen och en stor del leds via Prostens väg. Om området Trollsjön/Furutjärn/Gräskärr byggs ut ytterligare kommer trafikmängden på Prostens väg att öka. Denna trafik passerar VB:s skola och "centrum" och fotbollsplanen vilket måste anses strida mot planens mål "Trygg och hållbar infrastruktur".

Se Sammanfattning: Trafik.

Förslag: Genom att dra en väg söderifrån till dessa områden skulle Prostens väg avlastas och miljön bli säkrare. Dessutom skulle det bli kortare bilresor för många av dem som kör söderut eller kommer söderifrån, en viktig miljöaspekt.

En väg föreslås söderifrån. Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

3. Centrum

Skolområdets kapacitet inför en växande befolkning kan ifrågasättas liksom lämpligheten att ha skola/förskola vid en "genomfartsled" och i ett starkt bullrande område. Förutsättningarna att göra något bra vid befintlig skola/dagis är dåliga.

Noteras. Skolans utveckling och framtid får utredas vidare.

Det framgår av texten att det inte finns någon tydlig eller vacker kärna. Varför behöver platsen en ökad tyngd? Måste kärnan verkligen ligga vid skolan/fotbollsplanen/järnvägsstationen när kärnan inte är tydlig? Det kanske finns bättre alternativ, tex vid Friluftsskolan.

Se Sammanfattning: Kärna. Det centrala läget vid stationen är lätt att nå från hela Västra Bodarna. Friluftsskolan ligger mindre centralt. Vad Friluftsskolan kan komma att användas till styrs till stor del av blivande fastighetsägares intentioner.

Förslag: Flytta redan från början VB:s centrum med skola och dagis till Friluftsskolan. Där finns utrymme och en fantastisk miljö där endast fantasin sätter gränser för vad som skulle kunna utvecklas.

4. Strandskydd och Mjörn som riksintresse

Stränderna är ändliga resurser som vi måste hushålla med. Det gäller att tänka långsiktigt och kombinera olika intressen på ett bra sätt och samtidigt inte skada naturen. Även kommande generationer ska kunna nyttja stränderna. Vi ska bevara den biologiska mångfalden. För det är strandområdena oerhört viktiga. (Källa: Länsstyrelsen Västra Götalands län)

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Anser att huvudförslaget påtagligt skadar Mjörns kulturmiljö och riksintresse för naturvärden enligt Miljöbalken. Förstår inte varför det inte är möjligt att lägga bebyggelsen helt utanför strandskyddsområdet. Kan inte se att det ur kommunens perspektiv skulle finnas något intresse som väger tyngre än det allmänna intresset att inte bebygga strandnära områden. Om det inte är möjligt har jag följande förslag när det gäller Mjörn:

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

· Skadan skulle vara mindre påtaglig om område 3 förblev obebyggt. Ett bebyggt område tillsammans med arrendetomten på andra sidan Solnåsvägen kommer att tjäna som en spärr och en revirmarkering. Det kommer ge en känsla av att Mjörn tillhör någon annan och öka risken för smygprivatisering av stranden.

Område 3 stryks och markeras som prioriterad grönstruktur.

· Ett annat område där planen anger "förtätning tillåten", området väster om Mossbergs väg skulle också öka känslan av att Mjörn tillhör någon annan.

· Ett tredje område där planen anger "förtätning tillåten" är området söder om Lilla vägen. Vad finns det för anledning att förtäta detta strandskyddade område? Kan den bebyggelse som genomförts här under ÖP95:s tid anses ha medfört en oförändrad kulturmiljö i området? Mitt svar på den frågan är nej. Ytterligare bebyggelse riskerar att förändra kulturmiljön ytterligare.

· Inget av ovanstående områden uppfyller kriteriet på "sammanhållen struktur", de ligger som öar i ett strandskyddat område.

"Effekterna av att strandskyddade områden tas i anspråk för förtätning av befintlig bebyggelse innebär i Västra Bodarna mindre för allmänhetens friluftsliv eftersom det i dagsläget uppfattas som stora privata tomter."

Jag håller inte med om att förtätning "innebär mindre för allmänhetens friluftsliv", detta verkar vara ett konstruerat argument. Jag vet inte någon som uppfattar det som stora privata tomter och inte heller om framtida innevägnare skulle uppfatta det så. Själva uppfattar jag områdena längs Mossbergs väg, Sommarrovägen och Näsetvägen som fria grönområden. Det ser inte ut som tomter. Att inte låta dessa vägar och fälten längs dessa vägar fortsätta att omgärdas av skärmar av träd och natur skulle ändra områdets karaktär fullständigt, från ett naturområde till ett bostadsområde.

Motivet för den föreslagna bebyggelsen i de områden jag beskrivit ovan är svagt redan idag och skulle kunna bli svagare med tiden. Om förslaget går igenom skulle det dessutom kunna innebära att ett ytterligare framtida scenario kan vara att "eftersom det redan finns bebyggelse innebär en ytterligare förtätning mindre för allmänheten". Det finns uppenbar risk för att det ena ger det andra, först tar man tummen sedan hela handen. Låt oss inte se den utvecklingen utan håll hårt på strandskyddet.

5. Båtplatser

I dag kan befintliga båtplatser i VB närmast betraktas som vild camping, stränderna försmutsas av båtar. Det föreslagna området i Muntersvik ligger i ett för vind och vågor utsatt läge. Pettersvik är en av de vikar i Mjörn där Mjörns reglering märks minst, det är en fiskevik och i inre delen finns ett fågelliv och ett fantastiskt strövområde och är därför mindre lämplig som stor båthamn.

Förslag: Eftersom många båtar redan i dag ligger i Bergsjödalsviken borde ett alternativ kunna vara att skapa nya båtplatser längs östra sidan av Bergsjödalsviken, från bryggan som tillhör bryggföreningen och sydost inåt viken. Västra sidan av viken är, ur vind- och vågsynpunkt, ett bättre läge än östra sidan, men här finns antagligen äganderätter ta hänsyn till?

Planen borde även, utgående från strandskyddslagen, klargöra var och av vem bryggor får byggas, var båtar får läggas och vem som får lägga dem där. Kan uthyrning av båtplatser godtas och i så fall hur många per fastighet? I planen borde ritas in vilka strandremsor allmänheten har tillträde till och som inte får privatiseras på något sätt.

6. 0-alternativet, Bebyggelsens påverkan på riksintresset Mjörn

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

Strandskyddet urholkas och smygprivatiseringen ökar, det är min erfarenhet av utvecklingen i VB sedan ÖP95 trädde i kraft. Vid ett "förlängt" 0-alternativ måste detta styras upp. Av den bebyggelse som skett längs stranden under ÖP95:s tid att döma behöver innebörden av "särskilda skäl" skärpas.

Boende i Västra Bodarna

Det är naturligt att majoriteten av invånarna ställer sig ganska avvisande till en förtätning av Västra Bodarna då de har valt att bosätta sig där framförallt för dess naturtillgångar och rekreationsområden.

Västra Bodarna har blivit känt för fina strövområden, rikt med naturupplevelser av skilda slag och inte minst grusvägar med stenmurar som blir alltmer sällsynt. Ett område som för tanken till vårt gamla jordbruksland, vilket uppskattas. Det finns givetvis andra som skulle uppskatta ett sådant boende. Man bör gå fram med försiktighet. Ny bebyggelse vid t.ex. Trollsjön kräver respekt för vad den specifika upplevelse som denna nejd ger.

Anledningen till att bygga inom strandskydd är tätortsutveckling. Fler bostäder i stationsnära läge anses viktigt för en hållbar utveckling. Se Sammanfattning: Strandskydd.

Anpassning och höga krav på hänsyn till natur- och kulturvärden ska ställas i senare skeden. Själva landskapet har inte betraktats som en kulturmiljö i dessa områden. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Noteras.

Noteras.

Båtplatsernas placering och lämplighet får utredas vidare. Se även Sammanfattning: Båtplatser.

En översiktsplan behandlar allmänna intressen och inte enskilda. När detaljplan upprättas görs avvägning mellan allmänna och enskilda intressen.

Det är länsstyrelsen och mark- och miljödomstolen som har sista ordet vad gäller om det finns särskilda skäl att upphäva strandskyddet.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Viktigt att låta området väster om Sommarrovägen, öster om Munters väg och området kring Mjörnviksholm vara fritt från nybyggelse, detta för att få en så lantlig vandringssträcka som möjligt.

Boende i Västra Bodarna

Anser att det man inte skall bestämma någon fast kärna och att det finns svårigheter att bygga i området intill skolan och stationen. Det är på tiden att uppsnygning sker av grusplanen vid stationen.

Fotbollsplanen är idag för liten, den behöver byggas ut och ytan jämnas till. Det saknas idag ett klubbhus. Skolan skulle visserligen kunna byggas ut på höjden. I övrigt finns det inte så mycket utrymme kvar.

Intill fotbollsplanen är antalet parkeringsplatser begränsade.

Anser att antalet planerade hus och lägenheter är för stort. Flervåningshus är inte passande. Hänsyn skall tas till strandskyddet, därför skall det inte byggas i område 4, 5 och 6.

Man skall inte planera bara för att tillgodose närheten till pendelstation utan istället utgå från att det är lämpligt i sig, oavsett pendlingsavstånd.

Vid en stor nybyggnation blir det problem att få plats på vägarna. Vägnetet räcker inte till, ska man då ta bort stenmurarna kommer karaktären förändras, är det värt det?

Boende i Västra Bodarna

Vi vänder oss mot huvudförslaget i förslaget eftersom den saknar framtidsvision.

1. Varför krymper man strandnära rekreatiomsområde?

Vi tänker då på det område som Göteborgs kommun äger i Västra Bodarna. Tror sittande politiker att man kan återskapa detta område när folkmängden är så stor i Alingsås kommun att invånarna kräver det. Det är mycket förvånande att man kan tänka sig att bygga trevånings flerfamiljshus på detta område.

2. Alingsås kommun investerar i en ny cykelväg till Västra Bodarna, man bygger ut pendeltågets hållplats och man planerar nya korsningsfria överfarter över järnvägen. Detta kommer att resultera i att invånarna i Alingsås kommun lättare kommer att kunna ta sig ut till ett område med fina badplatser, lågt trafikerade strövområden, säregen fauna och uppförda kilometerlånga gårdesgårdar efter Apotekare Mossbergs arbete i början på 1900-talet. Att då mötas av flerfamiljshus som FÖP:en föreslår i område 3 är ansvarslost.

3. Varför ger Alingsås politiker direktiv till tjänstemännen som har resulterat i huvudförslaget i den FÖP som har presenterats? Alingsås kommun behöver inte ett nytt Stadsskogen, Ingared, Tegelbruket eller Ångabo för det har man ju redan. Alingsås kommun behöver bevara och planera Västra Bodarna så att kommande generationer attraheras av att flytta till Alingsås kommun. Att förtäta Västra Bodarna är naturligtvis möjligt och rätt men ingen strandnära bebyggelse (300m) och bara enfamiljshus med tomter på 1500-2000 kvm.

4. Att dra nya avloppsledningar väster om järnvägen i Västra Bodarna är förknippat med stora påfrestningar på miljön och oerhört kostsamt. För en utbyggnad av 10-15 hus (villor) på Göteborgs kommuns område som det varit en politisk enighet om löser man lätt med ny teknik. Detta borde tjänstemännen som har varit med att utarbeta FÖP:en kunna. Förändra huvudförslaget i FÖP:en så att vi kan se en framtid i den.

Familj boende i Västra Bodarna

Vi vill kraftigt bestrida de byggnationer som föreslagits. På samrådsmötet den 2 juni talade ni om en varsam utbyggnad, ca 10-13 hus. Framförallt var det inte tal om några flerbostadshus i 2-3 plan. Sen är det plötsligt planerat för hela 225 bostäder, varav 25 flerbostadshus. Detta är inte en varsam utbyggnad.

Noteras. Se Sammanfattning: Kärna.

Noteras. Fördjupningen av översiktsplanen motsätter sig inte en utvidgning av fotbollsplanen. Skolfrågan får utredas vidare.

Noteras.

Antalet nya bostäder minskas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Strandskydd . Område 6 stryks. Anledningen till att bygga inom strandskydd är tätortsutveckling. Bostadsbyggande i stationsnära läge anses viktigt för en hållbar utveckling.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Våningsantalet begränsas till två.

Område 3 stryks.

Se Sammanfattning: Strandskydd respektive Tomtstorlek.

Utbyggnad av va-ledningar täcks av anslutningsavgifter. Planen anger inte antal bostäder för specifika områden, detta studeras mer noggrant i kommande detaljplaneskeden.

Antalet nya bostäder minskas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Vi vill absolut inte ha några bostäder på åkern vid Blåkullavägen. Ni skriver ju att ingen ny bebyggelse föreslås på odlingsmark. Och det avviker från 300m strandskydd. Ni hänvisar till att det redan finns bostäder mellan området och sjön men då skulle i så fall strandskyddet vara helt verkningslöst och man skulle i princip kunna bygga överallt. Flerbostadshus passar absolut inte in varken här eller någon annanstans i Västra Bodarna. Dessutom används åkern flitigt i rekreationssyfte vintertid. De planerade "Storvillorna" vid södra delen av Sommarrovägen passar inte in och skulle försämra vår kontakt med sjön. I området finns det också väldigt fina träd, bla bok, ek och asp. Vi vill att man ska värna om dessa fina ädellövskogar som verkligen är en bristvara idag. Detta gäller även områdena vid norra delen av Sommarrovägen, södra delen av Blåkullavägen och området mellan Friluftsskolan och järnvägen.

Det räcker inte att lämna en smal strimma skog längs med stigen mellan Friluftsskolan och järnvägen, med bostäder alldeles inpå faller trivselnivån helt.

I FÖP:en har ni skrivit att miljömålet Levande skogar bedöms uppfyllas, men att man bevarar en del skog men samtidigt avverkar en del innebär mindre skog. Tänk på den äldre befolkningen som kanske inte orkar gå till ytterområden för en skogspromenad.

Vi har inget emot att man bygger ut skolan i kärnan, men drar man ut Prostens väg över fotbollsplanen blir endast en liten del av planen kvar och en del av kärnan försvinner. Skarpebovägen/Kullagårdsvägen är ett viktigt gångstråk och stora förändringar i kärnan t.ex. nedtagning av träd kan göra att vägen inte längre blir lika trevlig att promenera längs. Att markera kärnan mer genom att skapa fri sikt genom området skulle vara negativt då de träd som finns i området skärmar av järnvägen något och höjer trivselnivån.

Det finns ingen anledning att flytta lekplatsen. Parkeringsmöjligheterna i området kring fotbollsplanen är starkt begränsade så att där även förlägga en lekplats är inte nödvändigt. Utöka istället den nuvarande parkeringen för den behövs verkligen vid olika evenemang t.ex. i skola eller på fotbollsplanen.

Vi vill ha kvar vårt kära Västra Bodarna i huvudsak som det är idag. Det skall fortsätta vara en liten mysig bygd och inte ses som en expansiv stadsdel.

4 boende i Västra Bodarna

Värnad karaktär – Många småskaliga flerbostadshus eller radhus stämmer illa med Västra Bodarnas mycket speciella karaktär.

Tydlig kärna – Vi är tveksamma till att ett så litet samhälle behöver en tydlig kärna.

1. *Nollalternativet* - I visionen kan man läsa att fram till 2010 räknade man med en tillväxt från 650 till 900 personer. Nu 2010 är vi 1100 personer vilket visar en kraftigare utveckling än vad som planerats. Nästan en fördubbling av invånarantalet på drygt 20 år. Vi förordar ändå detta alternativ men utan ingrepp på de naturvärden som finns på den västra delen av samhället.

2. *Ett kraftigt utbyggnadsalternativ* – Inget alternativ enligt vår grupp.

3. *Huvudalternativ* – Har inte tagit hänsyn till befintliga kulturvärden och har öppnat för ny bebyggelse på åkermark och inom lövskogsområden. I detta alternativ bevarar man inte karaktären dvs särarten på området och stora ingrepp i vacker och bevarande miljö måste göras för att bygga ut t.ex. infrastrukturen.

1. Vägar som fungerar som "säckar" Almvägen och Tallåsvägen ser vi som helt onödiga i framtida planering.

2. Förbindelse mellan Gräskärsvägen och Furtjärn/Trollsjön som sedan går vidare och ansluts till parallellvägen utmed E20 är mycket intressant. Det är naivt att tro att alla kommer att gå till tåget. Massor av invånare kommer att använda bilen för att de inte arbetar utmed just denna järnväg såsom i Trollhättan, Borås och många andra platser.

Område 6 stryks.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Flerbostadshus ändras till storvillor. Anpassning och höga krav på hänsyn till natur- och kulturvärden ska ställas i senare skeden. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Nya bostäders ska inte privatisera området i någon högre grad, intrång i grönområdet får studeras mer detaljerat i senare skede.

Område 3 och 6 stryks. Tillgången till skog och grönområden ska även fortsättningsvis vara god.

Skolans eventuella utvidgning får studeras vidare.

Avverkning av träd planeras inte ske i någon större grad.

Noteras. Flytt av lekplats får utredas vidare.

Planen anger inte storlekar på parkeringar.

En lantlig karaktär ska eftersträvas.

Radhus stryks ur texten. Småskaliga flerbostadshus ändras till storvillor. Se Sammanfattning: Strandskydd

Se Sammanfattning: Kärna.

Noteras.

Alternativet är inte aktuellt.

Föreslagen utbyggnad minskas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär respektive Grönområden.

Säckgator ska undvikas. Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Se Sammanfattning: Kollektivtrafik.

3. Prostens väg och korsningen Prostens väg/Trollsjövägen klarar inte en utökad trafik varför det vore bra med en sydostlig öppning av in och utfart till Västra Bodarna.

Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

9 boende i Västra Bodarna

Ny bebyggelse ska invänta färdigställande av den nya bron. Vägnetet klarar inte så många bostäder som föreslagits. Vi anser det viktigt att värna om naturen. Mångfalden av djur och växter ska skyddas. Det är två skilda karaktärer på Västra Bodarna öster och väster om järnvägen. Tätare bebyggelse och mindre tomter på östsidan och glesare bebyggelse och större andel något större tomter på västra sidan. Den karaktären bör bevaras. För karaktärens skull bör nya hus ha max två våningar. Man bör inte låsa sig vid tusenmetersgränsen, det kan ge lösningar i ett längre tidsperspektiv. Fokus bör istället ligga på goda förbindelser till E20 och stationen, både för bil, cykel och gående.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Hänsyn till karaktären på de olika sidorna får tas i senare skeden. För att bebyggelsen inte ska sprida sig allt för mycket behålls 1000-metersgränsen. Se svar bebyggelse och karaktär.

Ta bort område 2 (s 16) med störande verksamhet så får Västra Bodarna en mer välkomnande atmosfär.

Verksamhetsområdet behålls men väl utformad bebyggelse och skyddande grönska är dock viktigt.

Ingen ny bebyggelse ska förekomma inom strandskyddet. Området mellan strandskyddsgränsen och järnvägen kan varsamt utvecklas med bebyggelse enligt västra sidans karaktär. Äppelträd och gårdsgårdar får ej skymmas. De föreslagna prioriterade grönområden är bra och bevarar karaktären. Utveckling av strandpromenaden i Muntersvik är viktigt. Badplatsen nedanför tennisbanan bör utvecklas till allmänt bad med plats för cyklar men ej bilar. Hela det föreslagna området blir ett sammanhängande rekreativområde för hela byn. För att möjliggöra nybyggnation bör område 7 och 8 utvecklas så att den kan förbindas med område 11. Förbindelse behövs mellan Gräskärsvägen och lokalvägen för att öka vägnätets kapacitet. Det är viktigt att skolkapaciteten utvecklas.

Område 3 och 6 stryks. Se Sammanfattning: Strandskydd

Område 7 och 8 föreslås förbindas med lokalvägen vid E20. Se Sammanfattning: Trafik.

Noteras.

12 fastighetsägare boende i anslutning till föreslagen ny bro över Västra Stambanan.

- Västra Bodarnas bykaraktär har fått oss att flytta till Västra Bodarna. Med föreslagen förtätning och nybyggnation förtas byns speciella känsla helt. Vi vill alltså se betydligt färre nya bostäder, speciellt storvillor och småskaliga flerbostadshus.

Antalet bostäder minskas och det blir max två våningar i stället för tre. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

- Västra Bodarnas tillgång på bok- och ekskog. Det är helt fel att i så stor omfattning skövla dessa områden.

Område 3 och 6 stryks. Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

- Byggnation av planfri järnvägs-korsning. Vi förstår nödvändigheten av denna, särskilt med så mycket mer trafikanter som förslaget skulle medföra. Vi anser att denna byggnation får alltför stora negativa konsekvenser på bl.a.: -den vackra bok- och ekskogen som spolieras vid ny uppfart till bron väster om järnvägen. -Bullerförsämring på våra fastigheter, med tanke på tung trafik och branta uppfarter. -Trafiksäkerhet med tung trafik som timmerbilar och bussar och den branta och kräviga uppfarten öster om järnvägen -Försämrade fastighetsvärden. Ingrepp av denna karaktär och storlek skulle sänka fastighetsvärdena och vi skulle kräva kompensation för detta. -Ekonomiska aspekter. Det tycks vara ett mycket kostnadskrävande ingrepp till alltför dåliga lösningar varför vi föreslår:

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Befintlig tunnel under järnvägen i ett läge längre norrut byggs om för att fylla dessa vägkrav. Vägen kan ledas mellan bostäderna och reningsverket väster om järnvägen och sedan anslutas till nybyggd rondell till E20.

Vi förväntar oss att våra synpunkter skall ge effekt på kommande beslut.

19 boende i Västra Bodarna

Tjänstemän och politiker har talat om en varsam utbyggnad för att bevara Västra Bodarnas lantliga karaktär med gles bebyggelse och betydande miljövärden och kulturvärden .

En lantlig karaktär ska eftersträvas.

Bebyggelse enligt förslaget med 225 nya bostadslägenheter i bland annat flerbostadshus i två alternativt tre våningar eller parhus skulle göra att antalet invånare i byn nästan fördubblas. Bebyggelsen blir delvis stadsliknande. I Alingsås stads kärna har man hittills varit försiktig med höga hus. Karaktären kommer att förändras drastiskt. Identiteten förloras. Viktiga naturresurser kommer att utsättas för stort tryck. Till exempel öppna odlingsmarker tas i anspråk för byggande av bostäder alternativt vägar. Ådellövskog och gamla skyddsvärda träd kommer att avverkas. En betydande ökning av biltrafiken på de smala, ofta muromgärdade vägarna kommer med den stora folkökningen. Andelen grönytor kommer att minska rejält. En stor påverkan på växt- och djurliv blir nödvändigtvis följden av denna väldiga expansion.

Inte ens strandskyddet respekteras! Till exempel föreslås väster om friluftsskolan, ny byggnation i ett fint lövskogsområde inom strandskydd. Strandnära läge har en del hus, som byggdes kring 1900 och ett par årtionden framåt. Idag finns en lag om strandskydd och Sveriges befolkning är flera gånger större än år 1900. Det är alltså ytterst viktigt att skyddslagen efterlevs.

Förslaget leder till ökad trafik, som måste korsa Västra Stambanan. Eftersom vägbanan på bron måste ligga minst sju meter över järnvägen, planeras bron där markens nivå ligger högt över järnvägsbanken med långa tillfarter. Detta gör att en hel äng söder om Mossbergs väg kommer att tas i anspråk för uppfartern till bron.

Om planen sätts i verket får vi alltså stora negativa effekter på landskapet i Västra Bodarna.

21 boende i Västra Bodarna (nedkortat)

-Naturresurser, Biologisk mångfald och Ekosystemtjänster

För en hållbar utveckling behöver vi anpassa våra finansiella system efter naturresurserna och räkna med kostnaderna för utnyttjande av naturresurser och förlust av biologisk mångfald. Ekosystemtjänster är tjänster som naturen tillhandahåller. Exempel på ekosystemtjänster är produktion av syre, vattenrening, luftrening och bullerdämpning.

Förlust av biologisk mångfald kan orsaka ekosystem att bli stressade, nedbrutna och till slut kollapsa. Detta hotar i sin tur produktion av ekosystemtjänster. Utan åtgärder riskerar förlusterna av enbart landbaserad biologisk mångfald motsvara sju procent av global BNP vid år 2050. Idag är vår belastning på ekosystemen för hög för att de ska kunna tillhandahålla de tjänster vi är beroende av för en hållbar utveckling. Bevarande av biologisk mångfald ger också möjlighet till fattigdomsbekämpning genom att till exempel fiskebestånd får chans till återväxt.

-Matproduktion

Efterfrågan på mat ökar i världen och som en konsekvens av detta ökas efterfrågan på areal för matproduktion. I Sverige behöver vi tänka mer på inhemsk matproduktion och minska vårt stora beroende av andra länders produktion, eftersom andra länder kommer att behöva producera mat till sin egen befolkning. Enligt jordbruksverket blir odlingsbar mark allt mer värdefull att bevara i Sverige. Åkermarken har ett stort värde för mat-, foder- och energiproduktion och som upptagare och renare av växtnäring samt som lagrare av stora mängder vatten, alltså som en buffert mot översvämningar.

-Politik

Nu i oktober 2010 har politiska ledare globalt lagt mål om att bevara viss procent av land- och havsutrymmen i reservat för bevarande av biologisk mångfald.

Bebyggelsen ska inte vara stadsliknande. Den ska ta hänsyn till karaktären och vara småskalig. Max två våningar föreslås istället för tre. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Ådellövträd och öppna marker.

Se Sammanfattning: Trafik.

Område 3 stryks. Se Sammanfattning: Strandskydd.

Förslaget ändras och planen föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Fördjupningen av översiktsplanen för Västra Bodarna försöker peka ut och skydda bevarandevärd grönstruktur. Område 3 och 6 stryks. De områden för ny bebyggelse som föreslås ligger till stora delar i barrskog.

Några större områden åkermark tas inte i anspråk utan ny bebyggelse föreslås främst i barrskog samt som förtätning av befintliga områden.

Planförslaget har svårt att påverka globala frågor. Planen försöker dock verka i en hållbar riktning bland annat genom att föreslå bebyggelse med gång- och cykelavstånd till järnvägsstationen.

-

Med en hållbar utveckling i åtanke för Västra Bodarna och Alingsås kommun anser undertecknande att kommunen bör styra den framtida bebyggelseutvecklingen i enlighet med översiktsplanen ÖP95. Lövskog och andra grönområden, åkermark och strandnära områden bör skyddas av Alingsås kommun för att möjliggöra bevarande av biologisk mångfald, ekosystemtjänster inklusive rekreation, och matproduktion. Den cykelväg, som nu byggs in till Alingsås centrum, samt pendeltågstationen, som funnits länge i Västra Bodarna, medger miljövänliga resandeanternativ in till Alingsås centrum och till Göteborg. En byggnation utöver vad som definierats i ÖP95 innebär exploatering av värdefullt naturkapital och Västra Bodarnas särart kommer att förloras. Åkermark kommer till exempel att bli allt mer värdefull för matproduktion och därför bör förtätning ske i stadskärnor och inte runt omkring dessa.

Förslaget beskriver Alingsås Vision 2019. Undertecknade frågar sig vilka belägg Alingsås kommun har för att ett ökat invånareantal skulle bidra till en hållbar utveckling för kommunen? För en hållbar utveckling behöver vi sträva efter samhällsmodeller där mänsklig aktivitet tar ut mindre av naturresurskapitalet och detta mål kan underlättas av att vi samtidigt inte ökar vår folkmängd. En strävan efter att öka folkmängden gör det alltså svårare att utveckla hållbara samhällen.

-Småskalig odling och djurhållning för närproducerade, ekologiska produkter

Åkermark i Västra Bodarna kan användas för närproducerad mat till Alingsås kommuns invånare. Genom konsumtion av närproducerad mat kan vi minska belastningen på miljön. Området i och runt Västra Bodarna skulle t.ex. lämpa sig väl för odling av våra sädeslag, att hålla får för ull- och köttproduktion.

-Rekreations- och utflyktsområde

Rik lövskogsvegetation i en kuperad terräng med slingrande vägar och öppet landskap, vilket renar luft, minskar buller ger en lugnande miljö för rekreation och återhämtning. Växtlighet och åkermark ger stabilitet vid extrema väderförhållanden, växtligheten ger till exempel fuktighet och skugga mot brännande sol och fångar upp vatten vid kraftiga regnfall.

-Ekoturism - attraktion med unika natur- och kulturvärden och ett gammalt bondelandskap för besökare att ströva omkring i.

-Den unika miljön i Västra Bodarna kan ge glädje till Alingsås kommuns invånare samt till besökare utifrån eftersom det är tillgängligt både med cykel och lokaltåg.

-Före detta Friluftsskolan som skola, förskola, äldreboende, konferenscenter, kursgård, vandrarhem, och/eller café

Friluftsskolan kan bli ekologisk förskola och skola. Alternativt äldreboende, konferenscenter eller kursverksamhet .

-Bevarande av biologisk mångfald och ekosystemtjänster

Alingsås kommun lyfter fram de nationella miljömålen, bl.a. bevarande av levande skogar, lövskog, myllrande våtmarker, levande sjöar och vattendrag, i sin miljöplan. Västra Bodarna har sådana områden. Västra Bodarna området erbjuder en mängd ekosystemtjänster och visar upp en mångfald av arter i och med dess blandning av varierad lövskog, åkermark, öppna fält och gles bebyggelse. Området erbjuder också en kulturhistoriskt intressant miljö. Området kan bevaras och användas på ett långsiktigt hållbart sätt och kunde få en klassning som biosfärområde med höga natur- och kulturvärden. Småskalig närproducerad ekologisk odling och djurhållning, rekreation, utbildning och turism skulle kunna blomstra till gagn för Alingsås kommuns invånare. Alingsås kan vara med i denna viktiga utveckling mot hållbarhet och vara en föregångskommun.

Boende på Bergsjödalsvägen 34

Det är en stor svaghet att förslaget levereras med så kluven tunga. Budskapet lindas in i vackra ord:

ÖP95 anger inte ett slutläge utan att kommunen ska ha en lugn och kontinuerlig tillväxttakt med inriktningen 40.000 invånare år 2010. ÖP95 hänvisar också till områdesplanen för Västra Bodarna från 1987 som anger inriktningen högst 100 nya bostäder under 1987-2000. Det är en högre utbyggnadstakt än de ca 175 bostäder som föreslås för de kommande 30 åren i nu aktuell plan. En förtätning av Alingsås är också önskvärd men all bebyggelse kan inte placeras där.

Fullmäktige har antagit visionen och den är därmed en av utgångspunkterna för planen. Ökat invånarantal i Västra Bodarna tryggar tågstationens framtid och kan ge möjligheter för framtida etablering av service (minskat bilberoende). Att många människor har tillgång till kollektivtrafik minskar bilberoendet och bidrar till ekologisk hållbarhet.

Planen hindrar inte närodling av mat.

Rekreationsmöjligheterna anses inte försämrade i någon högre grad. Planen försöker lyfta fram viktiga rekreativstråk och grönstruktur.

Friluftsskolans användning kommer att prövas i kommande bygglovansökan eller detaljplaneförslag.

"I Alingsås ska landsbygden vara levande. I första hand handlar det om att bibehålla och utveckla befintliga tätorter, småorter och byar och framför allt goda kollektivtrafiklägen."

"Västra Bodarna har en särpräglad karaktär med höga kulturvärden, en värdefull landskapsbild, slingrande vägar och stenmurar...."

Detta skall ske genom "varsam förtätning och komplettering med nya områden...bebyggelsen ska samspela med en sammanhängande grönstruktur..osv". Med planen skall skapas "förutsättningar för att nuvarande och framtida generationer kan verka och bo utan att resurserna överkonsumeras och ortens identitet förloras".

Detta stämmer ej med förslaget som rymmer 125 nya lägenheter samt cirka 100 nya "småhus". Till detta kommer markkrävande ramper kring järnvägen. På sjösidan - mot den Mjörn-strand politikerna säger sig vilja värna - planeras cirka 20 stycken av de 25 planerade flerfamiljshusen, jämte ett fyrtiotal nya villor/parhus, det vill säga långt över 100 nya bostäder, jämte större marinor.

Flerfamiljshus om 2-3 våningar kommer med stor sannolikhet att innebära femplanshus om man inkluderar souterräng och -vindsvåning. I planen sticker planerna inte under stol med att miljön kommer att ta stryk av den här exploateringsplanen: [se förslagets konsekvensbeskrivning].

Det står helt klart att stora mängder av den lövskog man säger sig vilja bevara, kommer att stryka på foten.

Begreppet "huvudgator" införs och här är planerna missnöjda med standarden. Kanske de stenmurar som politikerna i Alingsås i alla år sagt sig vilja skydda och bevara - möjligtvis en bagatell i sammanhanget - nu rullas åt sidan? Den miljö man skall locka nya invånare med kommer att fällas, jämnas med marken, asfalteras och tuktas på samma sätt som skett i områdena kring Stadsskogen. Förslaget har utlösts av förändringarna inom den Mossbergiska stiftelsen. Alingsås kommun vaken vill eller har råd att köpa. Göteborg vill sälja - ingen oinsatt person vet till vem och på vilka villkor. De över 40 arrendatorerna sitter uppenbarligen på en ekonomisk vulkan.

Som skäl för den planerade exploateringen av Västra Bodarna åberopar Alingsåspolitikerna - uppenbarligen i full enighet - förhoppningar om befolkningstillväxt. Till detta kommer viljan att tillfredsställa Göteborgs-regionens kommunalförbund (med 13 kommuner), som länge kastat expansionsblickar mot det attraktiva Mjörnområdet med sin järnvägsstation. Projektet är dock av så stor betydelse att det vore oklokt att driva igenom det på detta provokativa sätt. Dessutom har kommunstyrelsen inte gjort någon långsiktig ekonomisk analys av äventyret i Västra Bodarna. Det finns således många tungt vägande skäl för Alingsås kommun att göra om översiktsplanen och återkomma med ett mer trovärdigt, småskaligt och miljövänligt förslag.

Boende på Björkängsvägen 11

Vi har flyttat till Västra Bodarna eftersom det är en glesbygd – med kort avstånd till tätort/storstad. Vi önskar att våra barn får växa upp i lugn atmosfär, med tillgång till strand, skog och mycket grönområde. Det skulle vara synd om mycket utav det här försvinner för ett flertal lägenheter och flerbostadshus – vilket innebär mindre skog, grönområde och nätverk.

Den utbyggnad av infrastrukturen som läggs fram i förslaget gällande vägar, flyttande av järnvägsöverfarten samt en utbyggnad av järnvägsstationen välkomnar vi då alla dessa punkter redan idag är underdimensionerade i förhållande till det antal bilar som använder våra vägar.

Antalet bostäder minskar till ca 175 och område 3 och 6 (nära Mjörn) som föreslogs för flerbostadshus stryks. Huvuddelen av den nya bebyggelsen kommer att lokaliseras öster om järnvägen i de nya utbyggnadsområdena. Det föreslås inga större marinor. Båtplatsers placering och lämplighet får utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

Väningsantalet minskar till två plus möjlighet att inreda vind men några separata lägenheter på vindar på tredje våningen kommer troligen inte att byggas eftersom detta kräver hiss. Oavsett om man tar i anspråk naturmark inne i eller utanför Västra Bodarna är det ofrånkomligt att naturmiljön i viss mån påverkas negativt.

Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Några större förändringar i vägnätet föreslås inte. Se Sammanfattning: Trafik.

Det råder politisk enighet om att kommunen ska ha en lugn och kontinuerlig tillväxttakt. Utbyggnaden av Västra Bodarna antas ske under de kommande 30 åren vilket innebär ungefär samma utbyggnadstakt som under de senaste 30 åren (befolkningen ökade då med 50 %). Föreslagen ny bebyggelse minskar till ca 175 bostäder.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Grönområden

Noteras.

Förslaget nämner möjlighet om att utvidga skolan i två våningar och att förskoleverksamheten inte ryms om skolverksamheten utvecklas. Förskoleverksamheten måste därmed flyttas ut i bostadsområdena. Det här tycker vi är mycket sorgligt. Våra barn knyter an kontakter till skolbarnen och får en naturlig "inskolning" inför egen skolålder.

Västra Bodarna är för oss en glesbygd med idylliska naturområden. Ett flertal lägenheter och flerbostadshus passar inte in i hur Västra Bodarna är utformat idag. Vi hoppas att förslaget inte genomförs i den storlek som framvisas. Vi vill ha kvar Västra Bodarna som det är - ett idylliskt villaområde omgivet av sjöar och natur.

Boende på Blåkullavägen 2 och 6

Förslaget bör omarbetas så att fokus läggs på att bevara och utveckla de unika värden som finns i området väster om järnvägen. Det är inte är möjligt att med förslaget att åstadkomma detta. De särpräglade naturvärden som finns i området kommer att raseras. Ångarna, ädellövskogen, stenmurarna och de smala slingrade vägarna ska bevaras och lämnas orörda samt eventuell nybyggnation på Mossbergsska begränsas till högst 15 bostadshus lokaliserade så att bebyggelsen inte inkräktar på ovannämnda naturvärden.

Det får inte påbörjas någon ny bebyggelse överhuvudtaget i Västra Bodarna innan planskilda korsningar mellan järnväg, bilväg och gående har byggts. Nuvarande korsning är inte acceptabel ur säkerhetssynpunkt och klarar i dagsläget inte trafikflödet på ett tillfredsställande sätt. Eftersom järnvägstrafiken förväntas öka blir det än mer angeläget att lösa problemet på det här stadiet.

Boende på Gräskärrsvägen 5

Tala icke med dubbla tungor!!!

1. Ta konsekvensen av det faktum att det tycks finnas en politisk vilja att Västra Bodarna ska växa och utvecklas, som en naturlig del av och i Göteborgsregionen. Det innebär att samhället kommer att förändras. Beskriv och visa hur "bra det kan bli" istället för att lägga ut dimridåer om att bevara karaktären! Varför skämmas för att karaktären förändras i delar av byn?

2. Om visionen verkligen är att fler ska åka kollektivt - vilket verkar vara en viktig utgångspunkt för förslaget - börja då omedelbart med att justera taxan på tågen/bussen, så att det blir billigare att åka kollektivt än att ta bilen in till Alingsås – åtminstone när man är bara en person! Och eftersom tågen sällan är fullsatta på denna sträcka, så finns det all anledning att söka en taxelösning, som ger någon sorts "mängdrabatt" när man är fler.

Boende på Gräskärrsvägen 10A

Vi är spontant positiva till att man satsar på Västra Bodarna och på att fler ska kunna bo här. Det är en härlig plats och vi ska inte stänga ute andra från att flytta hit, så länge man kan bygga på ett sätt som inte förfular eller förstör.

I planen talas det om olika typer av hus men det talas inte om stilen på husen. Har kommunen ingen möjlighet att styra detta. Många i byn känner oro för att det ska byggas trista flerbostadshus som inte passar här i vår lite gammaldags, lantliga by. Vi tycker att det är en självklarhet att man inte bara bygger villor. Alla ska ju ha en chans att bo här, även yngre och äldre. Men det är viktigt för byns karaktär att husen passar in. Om det är möjligt att styra husens utseende så tycker vi att det ska göras.

I samrådshandlingen framgår inte om hur stora fastigheter som planen kommer att acceptera. Det är en brist och vi anser att det är viktigt för bevarandet av byns karaktär att det inte är för tätt mellan husen.

Vi vill gärna påpeka på några naturområden som vi tycker saknas i samrådshandlingen: En mycket trevlig promenad får man om man går Grå-Fias väg från Gräskärrsvägen, korsar järnvägen och fortsätter över Tiggarevägen mot Bergsjödal. Mycket lite av dessa grönområden har markerats som prioriterade. Synd!

Noteras. Skolfrågan får utredas vidare. Se även Barn- och ungdomsnämndens yttrande.

Antalet bostäder minskas och det blir max två våningar i stället för tre. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Noteras. Synpunkten förs vidare till kommunens kollektivtrafiksamordnare.

Fördjupningen av översiktsplanen är främst översiktlig och övergripande. För att den föreslagna utbyggnaden ska vara acceptabel krävs hänsyn och en anpassning till befintlig bebyggelsens karaktär och till landskapet. Där detaljplan upprättas kan bebyggelsens utformning styras vilket vanligen görs när anpassning behövs till befintlig miljö. Vissa förtydliganden angående utformningen görs i nu aktuell plan.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Promenadvägen är markerad som viktigt rekreativstråk. Det har dock inte ansetts vara mer "prioriterad grönsstruktur" längs stråket.

I planen föreslås bygga fler hus närmare än 100 meter från Furutjärn och Trollsjön. Vi hoppas att ett strandskydd om 100 meter gäller och är det korrekta.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Söder om Furutjärn och Trollsjön är grönområdena prioriterade, men av någon anledning inte emellan dem. Idag är det ett vackert skogsområde där många promenerar och vi tycker det är synd att förvandla så stor del av området till bostadsområdet.

Noteras. Se Sammanfattning: Grönområden.

Vi läser med glädje att det finns planer på att förlänga strandpromenaden norrut. Härligt! Tanken på en stig från Bergsjödals badplats och upp till Blåkullavägen/Sommarovägen tycker vi också är mycket lockande.

Noteras.

Ny båtplatser behövs verkligen i byn. Bra!

-

Som det sägs i planen vore det önskvärt att kärnan blev mer tydlig, vackrare, trevligare, säkrare och mer av en mötesplats. Finns det något sätt att bygga så att området runt stationen känns välkomnande och trivsamt, samtidigt som man bygger bort det värsta bullret? Ett rejält bullerplank vore en bra lösning för den sträckan där vägen går alldeles intill spåret.

Kärnans utformning och användning får utredas vidare. Planen lyfter fram områdets vikt.

Se Sammanfattning: Buller.

I planen skriver ni upprepade gånger att en service vore önskvärd. Det håller vi med om! Men är det realistiskt? Har kommunen några tankar på att stötta en entreprenör som vill driva en butik/café/pizzeria på något sätt? Kan man tänka sig att bygga och hyra ett hus, att ge förmånliga lån eller på annat sätt göra företaget mindre riskfyllt?

Denna plan anger bara lämplig markanvändning och kommunen äger ingen byggbar mark i centrala Västra Bodarna. Om ett företag kan få stöd får utredas av kommunens näringslivsenhet.

Vi ställer oss frågande hur trafiksituationen ska lösas vid en så pass stor ökning av antalet invånare. Ökas trafiken ytterligare anser vi att situationen blir ohållbar.

Se Sammanfattning: Trafik.

Det är också mycket viktigt att säkerheten vid perrongen ses över. Det är många som genar över det låga och nedböjda stängslet. Det är förstås Trafikverkets ansvar men bör absolut påpekas i FÖP:en. Man bör också se över säkerheten vid byns sydligaste järnvägsgång vid Grå-Fias väg. Det är en mycket osäker övergång där man själv öppnar bommarna.

Noteras. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Vi anser också att om fler ska bo här och pendla till Göteborg bör även turtätheterna och priserna på pendeltåget ses över för att öka incitamenten att välja kollektivtrafiken.

Noteras. Synpunkten framförs till kommunens kollektivtrafiksamordnare. Frågan ägs av Västtrafik.

Vi vill påpeka att huset på Gräskärsvägen 10 inte längre används som vårdhem vilket anges på bullerkartan utan sedan tre år rymmer tre bostadsrätter.

Noteras.

Boende på Gräskärsvägen 10 B

Kan tänka oss att många kritiska röster gjort sig hörda. Oftast håller de som är positiva låg profil, hoppas det tas i beaktande ni ni utvärderar reaktionerna. Vi är övergripande positiva till den nya översiktsplanen och den process med rådslag. En egen reflektion är att det varit mest äldre boende på dessa möten som kanske inte vill ha någon förändring alls. Vi tillhör de många relativt nyinflyttade i området med småbarn, tyvärr var det få i samma ålder och familjesituation som deltagit i samråd. Då hade det garanterat blivit en mer balanserad reaktion.

-

Planen är en beskrivning hur Västra bodarna skall utvecklas, inte om. Viss kritik vill vi framföra kring detta resonemang, eftersom jag tror kommunen skulle behövt presentera vilka fördelar en utbyggnad av Västra Bodarna medför i form av infrastruktur och service (skola, barnomsorg, äldreomsorg, butiker etc).

I vårt resonemang utgår vi från att kommunen avser att investera i Västra Bodarna om befolkningen ökar? Om inte den logiken är självklar när man lägger fram en översiktsplan då blir vi direkt tveksamma till den utbyggnadstakt som är planerad. Men vi antar att detta kommer som en naturlig konsekvens och ställer oss därför övergripande positiva till utformningen.

Kommunen föreslås t.ex. stå för del av kostnaden för nya planskilda korsningar.

Det finns dock några punkter vi skulle vilja göra er uppmärksam på och möjligaste mån bestrida i rådande förslag:

- Strandskydd runt Furutjärn. Vi ser två motstridiga uppgifter i förslaget i området kring Furutjärn. Strandskyddet sträcker sig längre än 'prioriterat grönområde' och gul markering antyder byggnation innanför rådande strandskydd. Anledningen att vi uppmärksammar detta är pga markägaren har långtgående planer att avstycka tomter för nybyggnation innanför markerat strandskydd. Vi som grannar och nyttar Furutjärn är mycket negativt inställda till detta och hoppas innerligt att kommunen inte ger dispens för exploatering innanför strandskydd.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

- Typ av byggnation kring Gräskärsvägen. Markägaren avser en kraftig utbyggnad väster om Furutjärn, i område 10. När man tänker sig en förtätning utgår vi från att även denna kräver 1500 m² per bostadshus. Om inte riskerar karaktären av området att ändras avsevärt.

Noteras. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Sammanfattning: Tomtstorlek.

Boende på Gräskärsvägen 21

När förslaget till en fördjupad översiktsplan blev offentligt stod det klart att situationen för Furutjärn var komplicerad. Det används två sätt att beskriva dess status. Det ena gäller strandskyddet som skall förhindra bebyggelse. Det andra har med bybornas behov av "rekreation" och då anges Tjärnet ligga i en "prioriterad grönstruktur". Västra stranden karakteriseras så här "befintlig bebyggelse – förtätning tillåten". Hur kan det komma sig att strandskyddet både gäller och inte gäller, hur kan ett hygge vara prioriterad grönstruktur medan ett promenadstråk som nyttjas i hundra år anses lämpligt för bebyggelseförtätning?

Se Sammanfattning: Strandskydd. Om 70 m närmast stranden lämnas orört finns tillräcklig yta för promenadstråk.

Hela översiktsplanen verkar bygga på antagandet att varje samhälle bör ha en tydlig kärna. Jag tror att de flesta som flyttar till Västra Boderne gör det för att det inte ser ut som i Alingsås eller Ingared. Om man nu skall skapa en kärna av kring lokaltågets hållplats, hur går det då med den värnade karaktären? Man vill alltså ändra karaktären, inte värna den.

Se Sammanfattning: Kärna.

Jag har uppriktigt sagt svårt att föreställa mig att "orienterbarheten" är något större problem för bodarneborna (eller för dess besökare).

Text om orienterbarhet stryks.

En så stark utbyggnad som beskrivs i samrådshandlingen vore olämplig. Jag anser att strandskyddet skall respekteras, både vad gäller Mjörn och tjärnarna Trollsjön och Furutjärn. Jag tycker att de rester som finns kvar av Skogsgårdens parkanläggning, hundraåriga ekar och blodbokar, bör få stå orörda som lungor i en redan förtätad bebyggelse.

Föreslagen utbyggnad minskas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Det är ett mycket lovvärt förslag att låta Strandpromenaden löpa längs vattnet hela vägen från Bergsjödalsvägen till Munters vik. En sådan promenad skulle bli till stor glädje för alla.

-

Boende på Gräskärsvägen 21

Att kommunstyrelsen i Alingsås önskar exploatera Västra Bodarna är helt förståeligt. En rimlig och stegvis utbyggnad har de flesta invånare heller inga invändningar emot. En sådan är på gång sedan flera år, bland annat med det nya området Björkäng och de nu pågående byggnationerna längs Gräskärsvägen. Här håller en byväg med glesa villor längs ena sidan på att förvandlas till en villagata av småstadsmodell med allt mindre tomter.

-

De styrande behöver vara medvetna om att en stor exploatering för med sig en mängd investeringar i kommunal och infrastrukturell service. Ska byn växa som kommunstyrelsen skisserar måste framför allt tre stora investeringar och förändringar komma till stånd, och vissa av dem har ett högt pris, ekonomiskt såväl som för byns karaktär och boendemiljö:

1. *En ny skola och utbyggd barnomsorg.* Västra Boderne skola rymmer inte fler elever, och barnen i förskolan vistas sedan decennier i undermåliga baracker. Med den föreslagna utbyggnaden måste kommunen tänka i helt nya banor gällande skola/barnomsorg. Förslagsvis flyttas skolan och barnomsorgen till markerna runt Friluftsskolan, som renoveras och byggs ut med adekvata utrymmen även för barnomsorgen. Redan idag saknas en vettig gymnastiksal, en sådan måste byggas, alt. renoveras den befintliga som finns i anslutning till Friluftsskolan. Här har kommunstyrelsen verkligen chansen att åstadkomma något bra!

En ny förskola har byggts. Skolans utvidgning får utredas vidare.

2. *Äldreboende*. Efterhand som byn växer ökar också antalet äldre. Dessa bör ha rätt att bo kvar i ett samhälle av Västra Bodarnas framtida storlek. Här är det rimligt att bygga om den nuvarande skolan till äldreboenden av olika slag.

3. *Nytt trafiksystem*. Redan nu är trafiksituationen ytterst problematisk och det kommer givetvis öka i och med en kraftig förtätning. Vart ska alla bilar ta vägen? De två nya planskilda korsningar som föreslås räcker inte. *Vägbron över järnvägen* måste ovillkorligen breddas, så att bilar kan mötas. I nuläget blir många stående i köer på båda sidor, vilket skapar både frustration och trafikfara. På Västra Bodarnevägen behövs en breddning med refug och en extra fil för vänstersväng i södergående riktning. *Parkeringen för pendlare* måste byggas ut väsentligt, både för bilar och cyklar. Centrala trafikleder i byn (som Trollsjövägen) måste också breddas så att trafik kan mötas, och därmed måste dessvärre en del av de karaktäristiska stenmurarna rivas. Att en väsentlig del av byns särprägel därmed försvinner är ett pris kommunstyrelsen (och förstås byns invånare) måste vara beredd att betala om nuvarande planer står fast. I annat fall blir trafiksituationen helt omöjlig.

En annan trafikfråga som behöver aktualiseras med ett ökat invånarantal är kommunens dåliga deal för Västra Bodarne när det gäller *pendeltågen*. Det är helt orimligt att vi som bor här ska betala så mycket för att resa till Alingsås och Göteborg (och Norsesund!). Vi betalar alltså samma pris som alingsåsborna, vilka förutom pendeltågen har tillgång till alla region- och intercitytåg till och från Göteborg. Det är hög tid att kompensera de boende i Västra Bodarne för den långt sämre servicen genom att subventionera biljettpriset. Då kommer fler att åka kollektivt, vilket i sin tur gynnar den övergripande trafik- och miljösituationen i hela regionen.

Ställer mig frågande till att de redan tätbebyggda "centrala" delarna också är de som föreslås bli ännu mer exploaterade. Och varför ska området kring Mjörn "bevaras" (och inte heller det stämmer riktigt, eftersom ett helt nytt bostadsområde planeras vid tennisbanan), medan man på flera ställen enligt förslaget släpper strandskyddet runt Furutjärn, som är ett viktigt rekreationsområde för oss som bor på den östra sidan om järnvägen?

Västra Bodarne kommer ovillkorligen att växa, men det är viktigt att utbyggnaden sker med förnuft och med långsiktig hållbarhet för ögonen. Det är trist, för att inte säga tragiskt, att Alingsås kommun inte utnyttjar sin förköpsrätt, utan istället släpper Mossbergiska stiftelsens marker i det närmaste fria för spekulation. Vi som bor i Västra Bodarne kan nu bara hoppas att kommunstyrelsen fortsättningsvis väljer att lyssna på våra synpunkter och tar ett rejält helhetsgrepp i planeringen av byns framtida öden. Vi står vid ett vägskäl nu.

Boende på Gräskärsvägen 35

Undrar var den varsamma utbyggnaden tagit vägen. Innan överhuvudtaget en varsam utbyggnad kan ske måste en bro eller tunnel byggas över eller under järnvägen. Varsam förtätning är högst 10 hus på 25 år.

Redan nu är bilköerna långa och med flera bostäder blir det ytterligare besvärligheter. Även gångtrafiken vid stationsplanen måste säkerställas.

Undrar över de jättestora siffror på bebyggelse som presenteras, har inte kommunstyrelsen hört något av vad innevånarna i Västra Bodarne har framfört på de möten som varit?

Storvillor och flerbostäder i 2-3 våningar skulle förstöra Västra Bodarne och anses inte vara varsam förtätning.

Boende i Floda

Tycker det är ett underbart promenadområde nära Mjörn, där man absolut inte bör tillåta förtätningar så att de öppna vyerna försvinner. Speciellt illa vore att bygga höga hus i modern stil.

Noteras. Friluftsskolans användning beror till stor del på blivande fastighetsägare.

Se Sammanfattning: Trafik.

Noteras. Pendelparkering behöver byggas ut.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Noteras. Synpunkten förs vidare till kommunens kollektivtrafiksamordnare.

Område 3 stryks. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik.
Se Sammanfattning: Planskildhet.

Föreslagen ny bebyggelse minskas något från ca 225 till ca 175 bostäder under de kommande ca 30 åren.

Antalet bostäder minskas och våningsantalet begränsas till två.

Område 3 och 6 nära Mjörn stryks och kvarstår som grönområden. Antalet våningar begränsas till två.
Se Sammanfattning: Grönområden.

Boende på Furutjärnsvägen 6

Valde att flytta till Västra Bodarna på grund av den gemytliga känsla som området utstrålar. Valde huset och tomten för dess lugna läge med skog in på knuten och gott insynsskydd. Tomten är stor vilket också "håller grannarna på avstånd". Den fördjupade översiktsplanens tänkta innehåll spolieerar det mesta av vad vi räknat med för vårt boende i många år framöver. Önskade att vår lilla dotter skulle växa upp i en naturskön miljö med gott om grönytor.

Har inget emot att det sker en utbyggnad, men det bör ske så som det står i samrådshandlingen, med "en värnad karaktär".

Den planerade bebyggelsen söder om Trollsjövägen (område 7) rör sig om en helt annan typ än vad området idag har och kan knappast sägas vara att värna om karaktären i området. Vår tomt hamnar mitt i ett område med tät bebyggelse. Lugnet var en av anledningarna till att vi flyttade hit, det kommer nu säkerligen försvinna.

Varför har kommunen valt att föreslå att område 7 framförallt ska bebyggas med flerbostadshus och inte villor som området består av idag?

Skall vi dessutom bli så många fler i vårt lilla samhälle krävs att vägnätet förändras och förbättras. Dagens smala vägar är inte längre en möjlighet. För att ha ett samhälle som är säkert för våra barn, även när bilarna blir fler måste också många av de fina stenmurarna tas bort. Därmed förändras Västra Bodarna och mycket av dess charm försvinner.

Vilka planer har kommunen för Trollsjövägen - kommer den göras säkrare när trafiken ökar? Vad bygger er bedömning på att huvudsaklig tillfartsväg för område 7 och 8 kommer att gå via Prostens väg? Det faktum att ett flertal av de som kommer att flytta in i område 7 och 8 kommer ha barn i skolan, bör medföra att de har ett intresse av att begränsa trafiken utanför skolan. Att det också går snabbare eller lika snabbt att åka via Västra Bodarnevägen medför att det kommer att vara Trollsjövägen som kommer att få känna av det mesta av den ökade trafiken, enligt vår bedömning.

Anledningen till att Västra Bodarna skall byggas ut i närhet till järnvägen är tydlig: de boende skall med lätthet kunna ta sig till stationen för att med tåg kunna pendla in till Alingsås eller Göteborg. Efter vår första vinter i Västra Bodarna står det dock klart att pendeltåget ej är något pålitligt sätt att ta sig till arbetet. Skall Västra Bodarna byggas ut måste kommunen vara drivande i att pendeltrafiken är pålitlig. Man kan inte "locka hit" människor med argumentet att pendeltåget med lätthet kan ta en dit man vill.

I strategibilden framkommer det att ny bebyggelse ska prövas mot "rekreationsvärden, naturvärden, kulturvärden och andra värden". Vad åsyftas med dessa andra värden, vem definierar detta och för vem är det värden? Det faktum att en storskalig byggnation kommer till stånd vid tomtgränsen riskerar att minska värdet på de fastigheter som ligger i området, tar kommunen någon hänsyn till detta? Har kommunens invånare några påverkansmöjligheter eller väger kommunens intresse av att öka i storlek tyngre?

Boende på Furutjärnsvägen 10

Har valt att bo i Västra Bodarna tack vare de stora tomtstorlekarna och alla skogsområden. Vill inte ha något flerfamiljshus som ska gränsa till deras baksida som de nu uppskattar väldigt mycket. Kommer det ändå att bli så kommer familjen känna sig tvungna att flytta.

De anser att en ökad folkmängd skulle göra så att idyllen med att bo på landet skulle försvinna. Dessutom skulle, den redan idag fullsatta, badstranden inte räcka till flera. En utbyggnad av området skulle leda till totalstopp i trafiken på grund av de smala vägarna.

Boende på Furutjärnsvägen 18

Ifrågasätter om planen tar hänsyn till miljömålen om god bebyggd miljö med bland annat tanke på god och hälsosam livsmiljö, där natur- och kulturvärden tas tillvara och utvecklas.

Planen ändras så att ett grönstråk bevaras förbi tomten.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planen ändras så att ett grönstråk bevaras förbi tomten.

Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Se Sammanfattning: Trafik.

Trollsjövägen kommer troligtvis även i fortsättningen ha blandad trafik. Stenmurarna avses bevaras. I början av utbyggnaden av område 7 och 8 kommer Prostens väg att fungera som huvudväg (kompletterad med gång- och cykelväg). I slutet av utbyggnaden föreslås en tillfartsväg från lokalvägen längs E20.

Noteras. Synpunkten förs vidare till kommunens kollektivtrafiksamordnare.

I översiktsplanen tas politisk ställning till avvägning mellan olika allmänna intressen som t.ex. naturvärden och ökat befolkningsunderlag. I kommande detaljplaner tas även enskilda intressen upp och i den samrådsprocessen kan alla framföra synpunkter. Avvägningar görs sedan av politikerna.

Byggandet vid tomtgränsen stryks.

Planen ändras så att ett grönstråk bevaras förbi tomten.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik.

Planen anses ta hänsyn till miljömålen. Både kulturhistoriska byggnader och de två sammanhängande kulturmiljöerna bevaras.

Befarar att ortens identitet går förlorad. Många har flyttat till Västra Bodarna för att bo i en by inte en förort.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Både nollalternativet och det kraftigare utbyggnadsalternativet beskrivs i avskräckande ordalag.

Noteras.

Planskilda vägar över/under järnvägen ses som mycket viktigt innan större utbyggnad av byn sker. Utbyggnad av gång- och cykelvägar i byn är efterlängtat.

Noteras.

Hur ska man lösa trafiksituationen i expansionsplanen?

Se Sammanfattning: Trafik.

Bostäder i 2-3 våningar låter inte som en anpassning till den lokala karaktären.

Antalet våningar begränsas till två.

Av de tre beskrivna alternativen förordas planförslaget men i en utbyggnad i mindre och långsammare form. Dagens 1100 invånare kan säkert växa till 1500 men har mycket svårt att se en bibehålla bykänsla med alla 190 lägenheter samt 160 småhus byggda.

Antalet bostäder minskas till totalt ca 175.

Att hota med att stationen läggs ner känns inte professionellt.

Nedläggning är ett alternativ som utretts (Aspen och Västra Bodarna är de stationer som har längst antal resande).

Boende på Furutjärnsvägen 20

Det var för närheten till naturen som vi för snart tio år sedan vi flyttade hit och vi är naturligtvis inte glada över att denna "mitt i naturen-känsla" – och realitet – riskerar att försvinna.

Redan i områdesplanen från 1987 angavs utbyggnadsområden kring Furutjärn.

Vi oroar oss också över hur vattennivån i Furutjärn kommer att påverkas av att vegetationen i det område som dränerar till tjärnen ersätts med boningshus, vägar och gräsmattor. Redan den avverkning som gjordes för ett par år sedan har fått vattennivån att stiga avsevärt med följd att cirka 2000 m² av vår tomt under en stor del av året ligger under vatten eller är vattensjuk. Rimligtvis blir resultatet av ytterligare röjning av vegetationen än mer katastrofal.

Ett nytt grönstråk anges norr om Furutjärn. Konsekvenserna för en utbyggnad av områdena kring Furutjärn få utredas i kommande detaljplan.

Trafikmässigt sett är det redan nu trångt på Trollsjövägen där möten mellan bilar inte är möjlig på grund av de gamla stenmurar som kantar vägen. Man får ofta backa längre sträckor och ofta köra in på någon tomt för att släppa förbi en mötande – en manöver som kan vara nog så besvärlig vintertid.

Se Sammanfattning: Trafik.

Med den befolkningsökning som följer på en utbyggnad med 225 nya bostäder kommer trafiksituationen att bli ohållbar eftersom murarna är kulturskyddade och inte kan flyttas.

Utbyggnaden minskas till ca 175 bostäder och ny tillfartsväg föreslås söder om Trollsjön.

När planen presenterades utlovades en "Varsam utbyggnad med bevarande av områdets karaktär". Att bygga trevånings flerbostadshus rimmar väldigt illa med detta löfte.

Antalet våningar begränsas till två. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Boende på Hagebacken 4

På det tidiga samrådsmötet 2 juni slogs det fast att en försiktig utbyggnad av Västra Bodarna kan vara välkommen om husen inte markant avviker från vad som är typiskt för området och att tomterna bör vara minst 1500-2000 m². Därför är det mycket förvånande att förslaget innehåller 2-3-våningshus, parhus och storvillor. Det kan inte vara en kommuns uppgift att föreslå nybyggnation inom strandskyddsområde! 225 nya lägenheter betyder en befolkningsökning med ca 800 personer och om man antar att det i varje lägenhet bor 3,5 personer blir det en befolkningsökning på 75%. Detta är så långt från en försiktig utbyggnad man kan komma! Vill Alingsås politiker fullständigt slå sönder en vacker egnahemsbygd med att bygga höghus? (I Västra Bodarna räknas 3-våningshus som höghus). I så fall har politikerna missförstått sin roll!

Antalet bostäder minskas till ca 175 och våningsantalet begränsas till två. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Jag vill inte ha en utpekad kärna, utspriddheten är en del av charmen. Jag valde bort tomt på Tegelbruksängen 1974 därför att jag avskyr en sådan tät exploatering. De Västra Bodarnabor jag talar med är förskräckta över förslaget.

Se Sammanfattning: Kärna.

Det är obegripligt att förslaget går helt emot åsikterna som framfördes 2 juni. För oss som bor här är det fullständigt ointressant att GR pekat ut Västra Bodarna som lämplig utbyggnadsort. Vill Göteborgs stad sälja tomter? Det är upprörande med ett förslag som hotar att starkt försämra boendemiljön för över tusen personer! Häpnadsväckande okänsligt att offra gammal ädellövskog.

Politiker är skyldiga att vara lyhörda inför kommuninvånarnas åsikter. Det är det viktigaste uppdraget ni har från medborgarna! Jag yrkar att planförslaget dras tillbaka och att ett nytt förslag tas fram som överensstämmer med vilja hos folkflertalet i Västra Bodarna.

Boende på Hagebacken 6

Befarar att FÖP:n helt kommer slå sönder Västra Bodarna och förstöra dess unika och uppskattade karaktär.

2-3 våningar, skapande av ett centrum och en befolkningsökning på 70-80%! Detta är så långt ifrån en försiktig utbyggnad man kan komma! Finns påtryckningar från Göteborg stad?

Hur kan det läggas fram ett förslag som hotar att starkt försämra boendemiljön för över tusen personer! Lyhördhet och förmåga att planera för Västra Bodarnas bästa efterfrågas. Dra tillbaka planförslaget och ta fram ett nytt som har en rimlig chans att kunna förankras bland de boende i Västra Bodarna.

Boende på Hagebacken 1-6 och 8 (13 boende)

I samrådsmötet 2 juni stöddes vikten av att värna områdets karaktär. Det framfördes också att nybyggnation inte markant skulle avvika från den byggnadstradition som finns i framförallt det äldre byggnadsbeståndet och att fastigheter inte bör understiga 1500-2000 kvadratmeter. Detta för att bevara utspriddheten av byggnationen. Det framfördes också att vissa områden som bebyggs under senare år har blivit främmande inslag i landskapsbilden, som exempel Almvägen och Tallåsvägen. Där ligger husen tätt i raka led med små tomter.

Många har valt att bosätta sig i Västra Bodarna just på grund av den unika karaktären. Så vitt vi känner till finns ingen efterfrågan på en tydlig kärna. Orienterbarheten ses inte som något problem. Att området kring järnväghållplatsen snyggas upp har vi inget emot.

Stödjer en varsam utbyggnad som i form och storlek som ansluter till Västra bodarnas byggnadstradition och utspriddhet. Ser helst att nya hus bör vara enfamiljshus, med vissa undantag. De bör byggas med källare för att minska den ianspråktaga markytan och vara högst 1,5 våningar eller 2 våningar i souterräng.

Område 3 bör inte bebyggas på grund av att det ligger inom strandskydd, är värdefullt för rekreation och gränsar till öppna fält. Stora delar av Mjörns stränder i Västra Bodarna är bebyggda och privatiserade. Det är därför viktigt att ingen ny bebyggelse tillåts inom strandskyddslinjen.

Området 4, 5 och 6 ligger visserligen inom strandskydd men eftersom de redan är bebyggda kan en viss förtätning tillåtas under förutsättning att tomtstorlekarna hålls stora.

Uppåtelseform kan variera men det är viktigt att inte uppföra för stora huskroppar av den typ som finns vid fotbollsplanen.

Att bygga 125 nya bostäder inom 500 meter från stationen i form av flerbostadshus, radhus, storvillor, i vissa fall 2-3 våningar, rimmar illa med tanken att områdets karaktär ska värnas. Flerbostadshus är inte önskvärt.

En föreslagen utbyggnad av 225 nya bostäder skulle innebära en markant ökad trafik i området om inte alternativa vägar byggs. Anser att en planskild korsning är en förutsättning för bebyggelse på västra sidan men föreslår en biltunnel vid reningsverket i norr istället för bro.

På en regional nivå är det viktigt ur ett hållbarhetsperspektiv att bebyggelse lokaliseras utmed kollektivtrafikstråk för att hushålla med resurserna och minska bilberoendet. Detta måste förstås vägas mot Västra Bodarnas karaktär och bästa. Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Politiker ska värna om intressen från kommuninvånare i hela kommunen, även om de som vill ha nya bostäder.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Antalet våningar begränsas till två och antalet bostäder minskas. Utbyggnadstakten är ungefär samma som de senaste decennierna. Se Sammanfattning: Kärna.

Politikernas uppgift är att se till alla kommuninvånarens bästa. Förslaget ska värna om Västra Bodarnas särart och utveckla den.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Tomtstorlek.

Se Sammanfattning: Kärna. Text om orienterbarhet stryks.

Noteras. Antalet våningar begränsas till två.

Område 3 stryks.

Område 6 stryks. Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Antalet våningar begränsas till två.

Antalet bostäder minskas och våningsantalet begränsas till två. Radhus stryks. Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

Föreslagen utbyggnad mellan Furutjärn och Trolltjärn anses för brett och större område utmed sjöarna bör fredas. Området kan istället utökas söderut. I detta området plus område 11 kan tvåfamiljsvillor tillåtas. För ny bebyggelse bör en ny matarled till E20 villkoras.

Ädellövskog och öppna ängar är också viktigt för rekreation och Västra Bodarnas karaktär. Samma gäller de slingrande vägarna omgärdade med stenmurar. Dessa får inte offras på framkomlighetens altare. Skulle planens utbyggnadsvolym genomföras kommer trafikintensiteten öka markant och det skulle bli mer regel än undantag med backande bilar vid möten på de smala vägarna, med fara för oskyddade trafikanter.

Planförslaget anses vara mer ägnat åt att tillfredsställa politiska ambitioner om befolkningsutveckling än att bevara Västra Bodarnas karaktär och unika boendemiljö.

Positivt om fler båtplatser kan skapas.

Boende på Högåsvägen 3

Protesterar på det bestämdaste mot översiktsplanen. Mitt huvudförslag är att översiktsplanen dras tillbaka helt och hållet. Det ni kallar för noll-alternativet bör gälla även framöver. Att skriva om värnad karaktär, kultur- och naturvärden, visa fina bilder och samtidigt föreslå en massiv exploatering anses föraktfullt och ett spel för gallerierna.

Att bygga trevåningshus är inte att värna om karaktären för Västra Bodarne. Kan få till följd att vägarna måste breddas och att stenmurar då skulle rivas. Trevåningshus innebär att fem våningsplan skulle bli aktuella i sluttingar då suterränghus med takvåning med stor sannolikhet skulle bli resultatet.

Västra Bodarne har nästintill inga hyreshus. Att bygga en mängd sådana skulle förändra ortens karaktär så att den inte längre skulle kännas igen.

På samrådsmötet framhöll en deltagare att istället för "värnad karaktär" borde begreppet "förstärkt särart" användas. Planen uttrycker en likriktning av Västra Bodarne så att det liknar en stadsdel i Alingsås när det istället borde vara att utnyttja det unika som finns här.

I planen framhålls en väl sammanhållen struktur och tydlig kärna. Vem önskar detta? Vid samrådsmötet framkom inga sådana önskemål.

Den föreslagna bron förvandlar den aktuella platsen till en stor trafikplats. En bättre plats vore vid tunneln i norr. Förbindelse över/under järnvägen kommer ändå att finnas centralt. Ingen utbyggnad mellan Mjörn och järnvägen innan underfarter är helt klara. Det är ett relativt stort problem redan idag att ta sig över järnvägen med bil. Normalt behöver man vänta en av tre gånger då järnvägen ska korsas.

Inga flerfamiljshus på Mossbergiska stiftelsens mark. Detta är ett område som måste bevaras. Det är det enda större området i Västra Bodarne där det finns en genuin landsbygdskaraktär, att vara på landet. Att ta bort detta skulle innebära att alla som bor i Västra Bodarne på grund av sin lantliga prägel antagligen skulle fundera på om det är värt att bo kvar.

I översiktsplanen måste det tydligt framgå att bullernormer ska uppfyllas innan ny bebyggelse nära järnvägen tillåts. Det måste också tydligt framgå att det inte är fastighetsägarna som ska bekosta bulleråtgärder. Detta är helt klart trafikverkets ansvar och måste göras i anslutning till järnvägen genom bullerplank.

Tomtmark minst 1200 kvm per fastighet. Det borde framgå av översiktplanen att fastigheter ska ha stora tomter.

Boende på Högåsvägen 12

Anser att intentionerna med att skapa en mer sammanhållen bebyggelsestruktur står i konflikt med att värna om Västra Bodarnas karaktär. Likaså tankarna om att skapa en tydligare kärna. Den idag till stor del lantliga karaktären i området vill kommunen omvandla till en stadliknande miljö. Denna utveckling anses stå i direkt konflikt med målsättningen om värnad karaktär.

Bredden på området minskas. Utformning av området sker i kommande detaljplaneskede. Tillfartsväg till E20 föreslås.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Noteras.

Antalet våningar begränsas till två med möjlighet att inreda vind. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Målet "värnad karaktär" behålls.

Se Sammanfattning: Kärna.

Planen ändras så att en tunnel föreslås i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet. Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Buller. Vid nybyggnation ligger ansvaret hos fastighetsägaren.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Kärna

Områdena (1-6), som pekats ut som lämpliga för bostäder, anses vara just dessa platser som utgör en viktig del av det som utgör Västra Bodarnas kännetecken. Dessutom kan den förelagda omfattningen generera en trafikmängd som kommer att kräva att vägar breddas och därmed finns risk att stenmurar måste tas ner.

Saknar att man i FÖP:en inte bedömt att en planskild korsning över järnvägstrafiken är en förutsättning för att tillföra ytterligare bostäder väster om järnvägen.

Saknar också att man i FÖP:en inte redovisar de särskilda skäl som erfordras för att ta strandskyddad mark i anspråk för bebyggelse. Påpekas också hur man i FÖP:en har använt sig av olika alternativ till scenarier om man inte bygger ut enligt FÖP:ens huvudalternativ. Att exempelvis det kraftigare utbyggnadsalternativet skulle innebära en större fara mot strandområdena, är inget argument. Ställer sig också undrande till hur man i FÖP:en beskriver nollalternativet. I FÖP:en framhålls scenariot som att kommunen skulle släppa all form av styrning av det framtida byggandet i Västra Bodarna, inklusive de strandskyddade områdena. Är så fallet?

Man bör styra upp utformningsfrågorna hårdare i FÖP:en så att den inte lämnar det öppet för en utveckling som riskerar att ödelägga områdets karaktär. Anser att FÖP:en behöver en total omarbetning och att man i den verkligen utgår från den karaktär som Västra Bodarna har idag. Detta skulle innebära; En varsam förtätning av befintliga områden och exploatering av vissa nya områden. Strandskyddat område får ej bebyggas. Värdefulla lövskogsområden ska bevaras. Nya byggnader är av en typ som ansluter till den huvudsakliga karaktären i dagens byggnation. Tydliga anvisningar om karaktär av ny bebyggelse ges. Fokus är att områdets lantliga karaktär bevaras. Förtätning av befintliga områden begränsas så att dagens vägnät fortsatt är tillräckligt. Planskild korsning med Västra Stambanan är en förutsättning för väsentlig byggnation väster om denna.

Boende på Högåsvägen 14

Är inte intresserade av någon utbyggnad över huvudtaget. Förslaget känns väldigt dåligt planerat och framförallt väldigt dåligt förankrat hos invånarna i Västra Bodarne. Innan man överhuvudtaget skall börja planera för någon mera "varsam" utbyggnad av samhället måste den bristfälliga infrastrukturen ordnas, tänker närmast på järnvägsbommarna samt en säker bro/tunnel vid järnvägsstationen. Efter det bör något göras åt bullret från järnvägen. Detta önskas innan ni kommer med någon som helst plan på övrig förvandling.

Sedan kan man titta på en varsam nybyggnation, 10-15 hus totalt under 30 år, och definitivt inte några nya hyreshus. Mer än så klarar inte karaktären av utan den förstörs. Flyttade tillbaka hit för karaktärens skull, stora tomter och slingrande stenmurar. Har sett byns kraftiga förvandling.

Ytterligare nybyggnation på Gräskärsvägen bör nog övervägas. Vägen är helt enkelt inte dimensionerad för mer trafik. Skulle dessutom vilja se den skog som fanns förr, av gran och furu, kunde få chansen att växa upp längs vägen igen. Viktigt att bevara den sällsynt förekommande skog som finns, dels för sitt naturvärde och dels för att den är en del av det Västra Bodarne som vi vill se nu och i framtiden.

För att en eventuell utbyggnad skall kunna genomföras i samförstånd med kommuninvånarna i Västra Bodarne, så måste ni börja med att ni drar tillbaka dessa förslag och verkligen börja lyssna till den massiva kritik som har kommit fram på mötena som har hållits i skolan. Misstänker att det på mötena undanhållits information och är missnöjd med att ett av mötena inte förlängdes.

Dra tillbaka planförslaget och lyssna på den massiva kritiken.

Område 3 och 6 stryks. En anpassning till platsen måste göras.
Se Sammanfattning: Trafik.

Texten kompletteras med att planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Se Sammanfattning: Strandskydd.
Strandskydd gäller även i nollalternativet. Det kan upphävas i samband med att ny detaljplan upprättas eller så kan strandskyddsdispens beviljas i samband med bygglov. I båda fallen bevakas frågan av länsstyrelsen.

Frågor om utformning utökas till viss del i texten. Planen är dock översiktlig och inte bindande och kan inte styra utformningen i detalj. I kommande detaljplaner finns möjligheter att ha styrande bestämmelser om utformning. Planen ska värna om Västra Bodarnas karaktär och antalet nya bostäder minskas. Antalet våningar minskas till två och hustypen radhus stryks.

Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Buller.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Flerbostadshus. Det finns en politisk enighet om att kommunen ska ha en lugn och kontinuerlig tillväxttakt med inriktningen 42.000 invånare år 2019.

Nybyggnad längs Gräskärsvägen kommer att studeras noga i ett detaljplanearbete.

Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Det har inte undanhållits information. Ett nytt informationsmöte hölls i april 2013. Med anledning av inkomna synpunkter har ett antal förändringar har gjorts i planförslaget.

Boende på Kantorns väg 3

Trevåningshus förändrar VB negativt. Idag är byn lågbyggd och spännande. Max antal våningar på lägenheter bör vara två (+ eventuellt vind eller suterräng).

Det står inget om minsta tomtstorlek. De stora tomterna gör VB luftigt och unikt. Behåll minsta tomtstorleken om 1500 kvm i hela VB.

Vi håller på att bygga på Trollsjövägen och vi vill behålla skogskänslan. Förslag: lämna ett skogsparti om 15-20 meter närmast Trollsjövägen.

Vårt nya hus på Trollsjövägen 26 verkar ligga utanför va-planen.

Område 7 föreslås bebyggas med flerbostadshus och storvillor. Detta förändrar karaktären mycket för oss. Ändra förslaget till villor/småhus och enstaka flerbostadshus.

Boende på Kantorns väg 3

Planen bör tydliggöra vad som menas med varsam utveckling av Västra Bodarna. För oss betyder det att vara mycket aktsam om den unika lantliga bykaraktären. Närheten till åkrar, ängar, skogar och tjärnar, samtidigt som grannar finns på lagom avstånd ger livskvalitet. Att skolbarnen enkelt kan traska ut i naturen och ha lektion är viktigt.

Den föreslagna mängden lägenhetskomplex med 2-3 våningar inte varsamt utan en utveckling mot att se ut som alla andra små samhällen. Varken storleken på husen eller antalet är acceptabelt. Idag finns ca 4-5 st flerbostadshus i de centrala delarna av Västra Bodarna. Förslaget med 25 st innebär en ökning med 500%, vilket svårligen kan bedömas som varligt. Antalet småhus är mer modest på ca 25-30% och bör inte utgöra något hinder om tomtstorlekarna bibehålls. Det bör finnas en gräns för minsta tomtstorlek inom hela Västra Bodarna, 1500 m² är nuvarande gräns och vårt förslag är att det fortsätter att gälla. Området Björkängen som byggdes runt år 2000 har blivit väldigt bra och smälter in fint.

Vi instämmer inte med det lagda förslaget utan vill vi värna om den bykaraktär som Västra Bodarna har. Det är det som är det unika med Västra Bodarna, och gör att man vill bo och leva här. Inom Alingsås kommun finns flera olika typer av områden, där de som önskar att bo i t.ex. radhus kan göra det. Vår uppfattning är att detta inte passar in i karaktären.

Att utöka antalet hushåll med ca 50% innebär en kraftig trafikökning och en hel del nya vägar/gator. Hur dessa ska finansieras bör tydligt framgå i planen tillsammans med hur man tänker skydda stenmurarna vid de smala vägarna. Under samrådsmötet framkom att vägarna skall hanteras i detaljplanerna, men det faller på sin orimlighet att t.ex. Random Link som vill bygga ca 6 bostäder skall bekosta vägutbyggnaden, eller någon annan som bygger ett mindre antal hus. I de flesta fall när Alingsås kommun gör en fördjupad översiktsplan så äger kommunen själv ansvaret för vägarna, här är det vi som bor här som äger och bekostar vägarna genom vår vägförening.

Eftersom det finns möjlighet för kommunen att bestämma nivån på översiktsplanen, yrkar vi på att vägfrågan hanteras i den fördjupade översiktsplanen för att den inte skall hamna mellan stolarna och i knät på oss som bor här. Alternativt kan kommunen ta över skötsel och drift av vägarna.

Vi tycker att det är en fröjd att bo och promenera runt i Västra Bodarna idag och vi vill att det ska vara det för de som flyttar hit om 30 år också.

Boende på Klöverängsvägen 3

- Kommunens vision för Västra Bodarna innebär en slarvig och okänslig hantering av en kulturbild.

- Varsamhet behövs.

Våningsantalet minskas till max två (plus möjlighet att inreda vind).

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Tomtstorlek.

Planen ändras så att ett grönstråk sparas norr om Furutjärn.
Se även Sammanfattning: Grönområden.

Huset har anslutits till kommunalt va.

Flerbostadshus och småhus i område 7 och 8 kommer att studeras i kommande detaljplan. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Karaktärsbeskrivningen utvecklas.
Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär. Den lantliga karaktären ska bevaras.

Antalet bostäder minskas och våningsantalet begränsas till två.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Noteras.

Hustypen radhus stryks. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik.

Kommunen får skriva exploateringsavtal med alla exploatörer och fördela kostnader för utbyggnad av vägar i förhållande till hur många byggrätter var och en har.

Översiktsplanen är inte bindande. Exploateringsavtal som är bindande kan inte träffas förrän en juridiskt bindande detaljplan med byggrätter tas fram.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

- Området närmast Västra Bodarnavägen som kallas prioriterad grönstruktur kan ej användas för rekreation, det är en brant backe med dy, sly och berg.

- De små gamla vackra åkrarna längs Mossbergs väg får inte bebyggas. Då skulle det värdet av ett sammanhängande landskap med goda möjligheter till rekreation försvinna. Området är vackert och av stor vikt för många Västra Bodarnabor.

- Fälten vid början av Sommarovägen/Blåkullavägen är vackra, med stenmurar och har högt kulturvärde och ska bevaras.

- På området intill tennisplanen finns gammalt bestånd av ek, bok, hassel och vackra gläntor. Ingen i Västra Bodarna skulle uppfatta detta som ett privat område och inte våga ströva där. Det är okänsligt att planera bebyggelse här.

- För att kunna bygga en ny bro över järnvägen behöver ny väg dras över ett område med åkermark, stengårdsgårdar, naturliga stigar mm.

- I västra Västra Bodarna är det viktigt att behålla det befintliga strövområdet i sin helhet. Det duger inte att slå sönder gammal kulturbygd med hänvisning till att kommunen ska växa.

Boende på Klöverängsvägen 6

På sida 10 i FÖP Västra Bodarna nämns särpräglad karaktär, höga kulturvärden, värdefull landskapsbild mm. Till detta tas ingen större hänsyn i förslaget. 125 lägenheter kommer förändra landskapsbilden på ett dramatiskt sätt och Västra Bodarna kommer få en stadsliknande karaktär. Planarkitekten föreslår till och med nybyggnation av flerfamiljshus inom strandskyddet. Skolan ligger dessutom inom riskavståndet för farligt gods på järnväg.

Jag förstår att många vill ta del av denna fantastiska miljö. Detta sker bäst om området väster om järnvägen bevaras i dagens skick. Gällande planbestämmelser är inte alls föråldrade. Exploatering bör istället ske i områden runt Furutjärn och Trollsjön samt söder därom. Anslutning till E20 kan på ett behändigt och kostnadseffektivt sätt ske via nyanlagd lokalväg.

Jag föreslår att förslaget omarbetas. En FÖP är ett viktigt dokument.

Boende på Kyrkvägen 24

Vi önskar att fastigheterna Hagtorsslätt 1:3 (delen NV om E20) och Hagtorsslätt 1:68 skall ingå i planområdet i Fördjupad Översiktsplan för Västra Bodarna.

Marken på södra delen av Hagtorsslätt 1:3 bör avsättas till strövområde, då markförhållandena är mycket lämpliga för detta. - Som information nämner vi att idag har förskolan på detta område en liten rastplats med vindskydd där de varje onsdag har aktiviteter. - Från Kyrkvägen, norr om Hagtorsslätt 1:68, finns ett markområde vilket sparats som passage upp till detta skogs-/grönområde. Denna passage används även som virkesväg.

I västerslutningen mellan Hagtorsslätt 1:68 och villorna söder därom bör bostäder tillåtas, då marken ligger i anslutning till befintlig bebyggelse. Väg finns framdragen. Ljus- och solförhållandena är goda. Med två alternativt en villa blir omgivningen enhetlig och bebyggelsen utefter Kyrkvägen komplett. Idag finns i denna sluttning mest sly, ser trist ut och upplevs som tråkig.

Vi bifogar en karta och ett par bilder på sistnämnda sluttning.

Boende på Ljungbacken 26

- Stationsnära boende: Allt boende inom Västra Bodarna är stationsnära. Även bostäder nära busshållplatser har tillgång till bra kommunikationer. Det är i princip inte möjligt att bo i Västra Bodarna utan tillgång till bil, bl.a. p.g.a. möjligheter att ta sig till arbete på andra tider än 8-17, tillgång till service samt tågtaxan. Tror ej på bostäder för unga studenter eller gamla, dessa vill bo nära högskolor respektive centralt med tillgång till service. Sprid nybyggnation inom hela Västra Bodarna. Bostäder som ligger nära busshållplatser har också bra kommunikationer.

All grönstruktur måste inte användas för rekreation, prioriteringen innebär att ingen ny bebyggelse tillåts.

Planförslaget innebär en värdering av vilka de viktigaste delarna av grönstrukturen är så att det också ska vara möjligt att förtäta samhället i övriga delar.

Område 6 stryks. Se Sammanfattning: Grönområden.

Område 3 stryks.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Antalet bostäder minskas och område 3 och 6 inom strandskyddet stryks.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Ett antal förändringar har gjorts.

Fastigheterna ingår.

Området har ansetts viktigt som en större passage, till skillnad från passagen norr om Hagtorsslätt 1:68, från Kyrkvägen upp till grönområdet. Området har därför markerats som prioriterad grönstruktur.

Se Sammanfattning: Kollektivtrafik. I Västra Bodarna kan man bo med bara en bil i hushållet i stället för två.

Vill Kommunen ha flerbostadshus nära tågstationen kan man bygga flera 6 våningshus och parkeringshus på parkeringsplatserna nära Alingsås station inne i centrum.

- Värnad karaktär: Beskrivningen av västra Bodarnas karaktär stämmer inte alls med min bild av byn och märker inte alls att det värnas om karaktären i planen. I karaktären ingår även känslan av att bo på landet. Med jordbruk, ängar som slås, betande får, stora, stora tomter med glest liggande hus. Skogar, dungar med rådjur, rävar, hackspettar, spillkråkor, ugglor, skogsduvor, gök, sjöfåglar. Fält med vitsippor, liljekonvalj, nattviol, blåsippor. Lövträd såsom björk, asp, al, ek, bok, lind, fläder. Karaktären är också variationen av husen. Husen är så olika, små, stora, gamla, nya, fritidshus, permanentboende och från olika tidsepoker.

Husen är placerade utefter naturen både på höjder, i dalarna och utefter sjön. De regler som gäller för bebyggelse närmast Mjörn nu räcker. Inga extra bestämmelser förutom strandskyddet behövs.

- Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna: Har inte alls behov av "sammanhållen struktur". Varför behövs en kärna?

Varför behöver man "förbättra orienterbarheten"? Ambulanser har GPS och hittar om kommunen ser till att ha uppdaterade kartor tillgängliga. Känner mig trygg igenom att bo i ett område med vägar som inte ligger i ett "rutnät". Som försvårar för inbrottstjuvar att "övervaka" områdena. Inte ens Ingared har en attraktiv "Närlivs" och det krävs en ordentlig befolkningsökning innan Västra Bodarna kommer i närheten av samma antal invånare som Ingared. Varför ens nämna omklädningsrum, sittplatser, skateboardpark, upprustad lekplats? När kommunen tidigare endast har bidragit med att byta ut enstaka plankor på badbryggan under de 20 åren vi bott här. Ja till bättre parkeringsmöjligheter öster om järnvägen. En del av karaktären i Västra Bodarna är just att skola och förskola ligger tillsammans.

- Trygg och hållbar infrastruktur: I ca hälften av alla hushåll reser någon med tåg varje dag. Varför räknas inte de som åker buss med i statistiken? Håller med om att säkrare korsning över järnvägen behövs. Inga sammanhängande bebyggelse kan börja byggas på den västra sidan av byn innan ny planskild förbindelse över järnvägen är klar.

- Varm och välkomnande atmosfär: Hur välkomnande är det, med mark avsatt till störande verksamhet i anslutning till infarterna? Inte lämpligt för arbetsplatser eller bostäder. Ingen god miljö att arbeta eller bo i så nära järnvägen. Marken skulle kunna användas till plantskola för träd, det skulle ge en välkomnad atmosfär.

Järnvägshållplatsen, återvinningscentralen, skolan, fotbollsplanen, lekplatsen och badstranden i Bergsjödal är de platser där flest människor möts. En badplats till vore önskvärd, vid tennisbanan.

- Bostäder: Hela karaktären av Västra Bodarna förstörs om så många bostäder byggs så tätt. Utnyttja hela Västra Bodarnas yta och sprid ut bostäderna så att karaktären bibehålls. Småskaliga flerbostadshus passar inte alls in i byn. Radhus finns inte alls här innan, stämmer inte med befintlig bebyggelse. Planförslaget rymmer ca 125 nya lägenheter i ca 25 småskaliga flerbostadshus eller radhus inom drygt 500 meters avstånd till stationen samt ca 100 nya småhus inom drygt 1000 meters avstånd till stationen.

Inga nya sammanhållna bostadsområden inom strandskyddet. Hus/storvillor som liknar "Skogsgården" med flera lägenheter i är OK. Området väster om Friluftsskolan (3) skall inte över huvud taget inte bebyggas. Ligger inom 300 meter från vattnet. Stämmer inte med att bevara miljön runt Friluftsskolan som är en K-märkt byggnad. Formuleringen för omr. 4 bör gälla i hela Västra Bodarna. Men även vanliga villor. Område 9, 10 och 11 är ok. Genom att husen ligger på lagom avstånd från varandra ökas gemenskapen, tvärt emot vad planen påstår. Flerfamiljshus och tydlig "kärna" ökar inte gemenskapen.

- Grönstruktur. I huvudsak ok. Muntersvik är ej lämpligt för båtplatser. Mycket bättre att ha skyddade båtplatser bortanför Mjörnviksholm, mot reningsverket där kommunen äger mark.

Det är efterfrågan på bostäder både i Västra Bodarna och Alingsås.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Översiktsplanen anger lämplig markanvändning och kan inte ta upp alla detaljer. Den lantliga karaktären ska dock bevaras.

-

Se Sammanfattning: Kärna.

Text om orienterbarhet stryks.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Det finns behov av verksamhetsområden och läget vid E20 anses lämpligt för det. Utformningen är viktig. Plantskola är en möjlig verksamhet.

Noteras. Synpunkten om badplats förs vidare.

Bebyggelsen minskas och hustypen radhus stryks. Småskaliga flerbostadshus ändras till storvillor. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Område 3 och 6 stryks.

Noteras. Båtplatsernas placering får utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

- Infrastruktur: Genom att bibehålla de smala vägarna hålls hastigheten nere. En ny väg bör planeras så det nya området mellan Trollsjön och Furutjärn ansluts till Gräskärsvägen och även till den nya lokalvägen vid E20. Då blir det även nära till den nya busshållplatsen vid Solberga. Det bör vara tillåtet att anlägga egna reningsverk om de håller samma klass som de kommunala.

- Bostadsprogram/policy: Planförslaget stämmer dåligt med denna policy. Ägandeform hör inte hemma i ett planförslag. Var kommer ”nya bostäderna skall medverka till ett ökat energieffektivt boende” in i bilden? Nämnas inte alls.

- Miljö-och folkhälsomål: Ta hänsyn till detta och tillåt inga nya bostäder inom skyddszonen om 150 meter till E20 och järnväg och bygg ut samhället med samma takt och utformning som tidigare.

- Konsekvensbedömt nollalternativ: Tycker den gamla planen från 1987 tar hänsyn till Västra Bodarnas särpräglade karaktär mycket bättre än den nu föreslagna. Gör några nya tillägg och bibehåll utbyggnaden med 5-6 storvillor och småvillor om året. Bra med ny tillfartsväg till det nya bostadsområdet mellan Furutjärn och Trollsjön till nya lokalvägen ut med E20. Dock bra att förbättra vatten och avlopp.

- Konsekvensbedömt kraftigare alternativ: Kommer förstöra byn helt. Varför skall alla områden likna varandra när det i planen sägs att man skall tillgodose ett varierat bostadsutbud?

Det nämns inget i planen om förbättrade möjligheter för kommunikation med bredband, fiber.

Antalet hushåll som man vill utöka med, anges i planen. Varför uppges inte antalet befintliga hushåll i planen? Är det något man vill dölja?

Boende på Ljungbacken 8

Ställer sig frågande till varför en tydlig kärna behövs. I Västra Bodarna finns många kärnor beroende på väder och vind.

Att flytta lekplatsen som idag ligger vid en kulle med gräs, örter, stora träd och en rolig bäck med begränsad biltrafik vore vårslöst.

Det är motsägelsefullt att man föreslår fler parkeringsplatser vid järnvägsstationen samtidigt som man önskar nybyggnation inom gångavstånd till tågen. Varför skulle det då behövas nya parkeringar?

De flesta som tar bilen till tåget åker till Norsesund. Vill Västtrafik få fler resenärer från Västra Bodarna får de rätta till avgifterna.

Det är bra med en planskild korsning över järnvägen men tror att en övergång är olämpligt av olika skäl. Bättre med en tunnel lite längre norrut där järnvägsbanken är hög nog.

Föreslår att friluftsskolan ska renoveras till skolverksamhet eftersom den ger goda utrymmen både inne och ute.

Vem som tar på sig övertrampen för eventuella avsteg från Boverkets riktlinjer när bostäder byggs i anslutning till knutpunkter för kollektivtrafik. Varför kan nollalternativet innebära mer bebyggelse intill E20? Ifrågasätter ifall det verkligen är ett så stort bebyggelsestryck på orten. Det finns flera lediga och osålda tomter bara ett par hundra meter från stationen.

Boende på Ljungbacken 8

Innehållet i FÖP:en är en beskrivning på hur man försöker omdana en by till en förort.

Man bör inte fokusera så mycket på det stationsnära boendet eftersom en god kollektivtrafik inte gör landsbygden levande utan tvärtom. Den får istället en sovstadsliknande karaktär. En levande landsbygd kan bara uppnås genom att fler verksamheter förläggs till den.

Se Sammanfattning: Trafik. En ny väg föreslås till lokalvägen vid E20. Se Sammanfattning Tillfartsvägar.

Ägandeform kan inte styras i plan. Kommunen kan än så länge bara ställa hårdare energikrav än byggnormen när kommunen säljer mark.

Skyddszonerna kommer att studeras närmare när förslag till detaljplaner upprättas.

Planen från 1987 innehöll inte lika mycket bebyggelse eftersom den inte sträckte sig lika långt i framtiden.

Det kraftigare utbyggnadsalternativet är inte aktuellt.

Syftet med översiktsplanen är att ange var det är lämpligt med ny bebyggelse.

Antalet befintliga hushåll är ca 500.

Se Sammanfattning: Kärna.

Noteras. Flytt av lekplats får utredas vidare.

Behovet av och antalet nya parkeringsplatser får utredas vidare. En upprustning av området är önskvärd.

Noteras. Synpunkten framförs till kommunens kollektivtrafiksamordnare. Frågan ägs av Västtrafik.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Noteras.

Se Sammanfattning: Buller.

Bebyggelsestrycket är relativt stort. Planens syfte är att verka som ett planeringsunderlag.

En förortsmässig karaktär ska undvikas.

En väl utbyggd kollektivtrafik gör det möjligt för fler att bo i landsbygden. Översiktsplanen anger lämplig mark för både bostäder och verksamheter.

En sammanhängande bebyggelsestruktur är inte förenligt med att bibehålla ortens karaktär. En förtätning skulle inte medföra någon ytterligare service till orten eftersom all den service som en gång fanns i Västra Bodarna troligtvis försvann för att kommunikationerna blev bättre.

Ifrågasätter målet med att utveckla kärnan vid pendeltågshållplatsen. Stora delar av markområdet skakar kraftigt när tågen passerar och det är bullrigt. Intentionerna om att skapa en mer sammanhållen kärna är att förändra områdets karaktär som idag är något mer splittrad.

Flytta inte den kommunala lekplatsen eftersom den redan har ett bra läge.

Ställer sig undrande till planerna med att öka parkeringsmöjligheten vid järnvägen när denna aldrig är mer än halvfull. Tycker att det är motsägelsefullt att vilja minska biltrafiken i området samtidigt som man skapar fler parkeringsplatser för bilen.

Tycker inte att parhus är karaktäristiska för orten men att det är acceptabelt. Att introducera småskaliga flerbostadshus eller radhus är befängt och högst okänsligt. Om detta realiserar kommer främst den del som ligger väster om järnvägen att få sin karaktär förlorad. Flerbostadshus i 2-3 våningar ska endast tillåtas med specificerad funktion, exempelvis äldreboende. Tycker att radhus helt ska förbjudas. FÖP bör ange minsta tomtstorlekar eftersom detta är en väsentlig del av ortens karaktär. Minsta storlek bör vara 1100 m² för villa och öka ju större bebyggelsen är.

Idéerna med att bygga en bro över järnvägen är ett stort ingrepp i naturen trots befintliga höjdparter vid den angivna platsen. Föreslår istället att man flyttar korsningspunkten längre norrut till ett ställe där en underfart genom järnvägsbanken skulle vara möjlig.

Ytterligare punkter som föreslås i FÖP:en är; En förtätning av orten endast får ske varsamt med ca 5-10 nya bostäder/år. Någon detaljplanläggning får inte ske väster om järnvägen förrän det finns en planskild korsning. En förtätning väster om järnvägen får endast ske genom enbostadshus på relativt stora tomter med specificerad relation mellan husstorlek och tomt med begränsad hushöjd. Definiera hur Friluftskolan ska utnyttjas eftersom det inte bedrivs någon verksamhet där idag. Förslagsvis kan den utgöra grunden i en ny kärna. Anser att område (3) i FÖP:en bör begränsas eller så bör bebyggelse ej tillåtas eftersom det här finns ett bestånd av bevarandevärdt hasselsnår. Dessutom ligger marken inom strandskydd.

Boende på Ljungbacken 20

Vi kan inte förstå hur man kan konstruera en fördjupad översiktsplan för V bodarna som så totalt förstör ett rekreationsområde som idag används av såväl alingsåsare som göteborgare och där "visionen" totalt saknar finstämmighet med områdets karaktär. Vi bodde tidigare på Mossbergs jaktställe vilket gör att vi har en utomordentligt god insikt i de tankar som realiserades med rekreation, badplatser, lågt trafikerade strövområden, sin säregna natur och kilometerlånga gårdsgårdar.

Här vill man förtäta, anlägga flervåningshus! I närheten av stationen! Å ena sidan säger man att förutsättningen för de nya tomterna på högåsen ålägges att ha bullerplank. Å andra sidan vill man förtäta i en närhet av 500 meter från stationen. Vi kan inte förstå logiken när det finns andra områden, t.ex. vid Furutjärn och Trollsjön som i så fall vore betydligt mera lämpade. Förbindelse till stationen löses genom att införliva bussens körsträcka med ovan nämnda område.

I och med den nya cykelvägen Alingås-V Bodarna ser vi det som mycket troligt att alingsåsarna säkert kommer söka sig till V:a Bodarna för rekreation. Låt V Bodarna, i första hand området väster om järnvägen, vara ett område med enfamiljshus med tomter på 1500-2000 kvm och låt framför allt den strandnära naturen vara ett rekreationsområde.

Vi vänder oss mot fyra förhållanden:

Att man vill krympa de strandnära rekreationsområden som finns idag.

Att Alingsås kommun som redan har Stadsskogen, Ångabo, Ingared, Tegelbruket, vill skapa ytterligare ett liknande område och dessutom använda det naturkänsliga V:a Bodarne.

Det råder politisk enighet om att befolkningen ska öka i kommunens alla delar. Planen är långsiktig och anger att det är önskvärdt med service i koppling till järnvägsstationen.

Se Sammanfattning: Kärna.

Hänsyn till buller och vibrationer tas vid eventuell etablering av service.

Noteras. Flytt av lekplats får utredas vidare.

Behovet av och antalet nya parkeringsplatser får utredas vidare. En upprustning av området är önskvärd.

Noteras. Radhus stryks ur texten. Småskaliga flerbostadshus ändras till storvillor. Vid bebyggelse och planering väster om järnvägen ska extra hänsyn tas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Tomtstorlek.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Takten på utbyggnaden är svårt att reglera. Planen räknar dock med en takt på ca 6 lägenheter per år. Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär. Friluftsskolans framtid och användning får utredas vidare. Område 3 stryks.

Planerad bebyggelse minskas, område 3 och 6 stryks.

Bebyggelsen begränsas till max två våningar. Se Sammanfattning: Buller. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Västra Bodarnas lantliga karaktär ska bevaras.

Att man vill förstöra den unika karaktär som området (framför allt väster om järnvägen) genom att anlägga hyreshus av flervåningskaraktär som totalt kommer att förändra och förstöra rekreativkaraktären.

Hur man har en grundtanke i framtidsvisionen att genom exploatering anlägga centrum som överhuvudtaget inte platsar in. Vi som bor här betalar skatt till Alingsås och där anser vi att de förnödenheterna som fordras finns.

Boende på Mossbergs väg 6

Föreslår att den i FÖP:en föreslagna järnvägsövergången flyttas ca 200 meter norrut, där det finns en befintlig mindre tunnelpassage. Denna skulle troligtvis kunna breddas relativt lätt. På så sätt skulle man kunna undgå den föreslagna bron, vilken skulle bygga sönder idyllen i Västra Bodarna.

Västra Bodarne har en särpräglad karaktär med höga kulturvärden, en värdefull landskapsbild, slingrande vägar med stenmurar. Lugnet, naturen, avskildheten är av omistligt värde. Om utbyggnad väster om stambanan enligt förslaget kommer att radera Västra Bodarnas karaktär med höga kulturvärden, värdefull landskapsbild, slingrande vägar med stenmurar, lugn, natur och avskildhet.

Den kuperade terrängen gör det omöjligt att kunna bevara befintliga slingrande vägar och stenmurar.

En utbyggnad medför ökad trafikbelastning över stambanan med mycket kostsamma krav på planfria korsningar över järnvägen.

Att bygga bostäder på höjden omedelbart väster om järnvägen strider mot Boverket till följd av besvärande hög ljudnivå.

Utbyggnad av vatten och avloppsnät väster om stambanan kräver mycket höga kostnader.

Västrabodarneborna fräntas sitt fina rekreativområde som dagligen användes.

Bebyggelse väster om stambanan bör begränsas till tidigare fastställd plan.

Boende på Mossbergs väg 10

Det finns både för- och nackdelar med förslaget. Ängen inom fält nummer 2 är lekplats för mig och mina systrar. Tänker ni bygga där? Ingen i denna del av Västra Bodarna vill att vi ska bygga här. Eller i fält nummer 4. Bygg istället lite i område 11. Om det byggs nya hus måste vi ha en större skola och dagis. Hur länge ska Ängstugan och de andra provisoriska dagisen vara kvar? Nordöst om fält 9, bredvid E20 finns det väl inget som hindrar nybyggnad? Under fält 8 och 9 liksom sydväst om fält 10 och 11 och höger om järnvägen borde det också gå att bygga. Bygg helst inte i fält 1 heller.

Boende på Mossbergs väg 10

Jag tycker det är bra och dåligt. Det bra är att vi får nya grannar, men jag tycker det är lite dåligt att man inte får leka på ängen och skogen. Men jag tycker också att det är lite många hus. Jag är 6 år och går i Västra Bodarna skola.

Boende på Mossbergs väg 10

Tycker det är dumt att bebygga ängarna för de gillar att leka där. Tycker också det blir för mycket hus.

Boende på Mossbergs väg 10

Att Västra Bodarne skall utvecklas och förändras är både nödvändigt och önskvärt. En varsam och genomtänkt förändring där "natur- och kulturvärden tas tillvara och utvecklas" (Alingsås kommuns miljömål 2005-2008) måste dock vara den bärande principen.

Antalet våningar minskas från tre till två.

Se Sammanfattning: Kärna.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Område 3 och 6 stryks. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik.

Exploatörer väster om järnvägen måste bidra till finansieringen av ny bilkörning.

Se Sammanfattning: Buller

Utbyggnaden finansieras med anslutningsavgifter.

Se Sammanfattning: Grönområden

Noteras.

Exakt var förtätning ska ske bestäms i kommande bygglov och detaljplaner. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Området direkt väster om E20 är viktigt för närrecreation för boende i östra Västra Bodarna. Storleken på område 8, 9, 10 och 11 anses räcka för närvarande.

Antalet bostäder minskas. Möjligheterna till lek på ängar och i skogen kommer även i fortsättningen att vara goda.

Om ängar ska sparas bestäms i kommande bygglov/detaljplaner. Antalet hus minskas.

-

Det är inte varsamt med många flerbostadshus i flera våningar, nybyggnation inom strandskyddat område och att förstöra Mossbergiska stiftelsens karaktär som hela byns rekreationsområde.

Det är inte genomtänkt att föreslå en stor trafikplats med tillfartsvägar och bro över järnvägen i vad som i förslaget pekats ut som prioriterad grönstruktur, att föreslå omfattande nybyggnation innan avlopp, vägnät och övrig infrastruktur är mer genomtänkt och inte heller att utgå från att nybyggnation måste koncentreras runt pendeltågsstationen utan att ta hänsyn till övriga kommunikationer och infranätverk.

Västra Bodarne kännetecknas av en varm och välkomnande atmosfär. Man kan promenera på slingrande muromgärdade vägar. Man kan röra sig genom bebyggelsen utan att komma in på återvändsgator eller in i separata bostadsområden dit endast boende har anledning att ta sig. Ångar, stränder och skogsmark dominerar över bebyggelsen. Detta är vad vi menar med en varm och välkomnande atmosfär.

Vi opponerar oss mot att ny bebyggelse och kraftig förtätning planeras i just de områden som pekats ut som viktiga gångstråk/rekreationsvärden, d.v.s. nr 2,3,4,5,6,7,8,10,11.

Vi önskar en bättre genomtänkt översiktsplan som inte riskerar att exploatera Västra Bodarne på bekostnad av natur- och kulturvärden.

Boende på Muntersväg

Vill framföra följande tre synpunkter som vi önskar att kommunen beaktar i det framtida planeringsarbetet med Västra Bodarna. Till dessa synpunkter har bifogats förtydligande ritningar.

Vill få möjlighet att uppföra ytterligare ett hus på vår arrendetomt. Önskar därför att man i FÖP:en redovisar att detta är lämpligt och gulmarkerar området enligt "Befintlig bebyggelseförtätning tillåten". Vill även kunna ansluta sig till kommunalt vatten och avlopp i framtiden. Därför önskas att avgränsningen utökas beträffande området för "Kommunalt verksamhetsområde för vatten och avlopp" så att den även inkluderar vår tomt.

Ställer sig undrande till att stugan på vår tomt klassas som kulturhistoriskt värdefull. Den är i dåligt skick och behöver inom en framtid rivas.

Boende på Muntersväg 16

Det har tidigare aviserats om en försiktig utbyggnad av en 10-15 hus, inte en ny förort till Alingsås.

Det skall överhuvud tagit inte byggas något innan en planfri järnvägsövergång är löst.

Den unika ädelskogen, stenmurar, kultur landskap mm kommer att bli förstörd. Anledningen till områdets popularitet är just att det är som det är och inte enligt förslaget.

Boende på Muntersväg 26 och Näsetvägen 27-30

Anser inte att föreslagen förtätning stämmer in i befintlig miljö. Påpekar därför att kommande bebyggelse måste noggrant planeras för att passa in och att utbyggnaden måste ske i försiktig grad för att inte förstöra den genuina landsbygdsmiljö som Västra Bodarna karaktäriseras av.

Vid kommande utveckling av området önskas att; Nollvisionen förordas (försiktig utbyggnad). Den västra sidan ska bevaras som rekreationsområde. Kommande byggnation ska harmoniera med befintlig bebyggelse. Ingen tomt får vara mindre än 4000 kvm.

Önskas också att kommunen ska se över befintliga vägar och dess sträckning för att undvika trafikproblem som ökad bebyggelse för med sig. Vill påminna om att Fredrik Mossbergs testamente och donationskrav innehöll bl.a. krav på att Göteborgs stad inte fick stycka av tomter. Detta har legat till grund för Västra Bodarnas unika karaktär med stora tomter, ekskogar, ångar osv.

Antalet bostäder minskas, våningsantalet begränsas till två och område 3 och 6 på västra sidan järnvägen stryks. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Trafik.

Noteras.

Område 3 och 6 stryks. Större utbyggnadsområden ska innehålla grönområden och rekreationsstråk.

Ett antal förändringar har gjorts.

Särskilda skäl för dispens från strandskyddet bedöms inte finnas i området närmast stranden.

Beslut om verksamhetsområde för va fattas av tekniska nämnden. Även byggnader utanför va-området kan anslutas om fastighetsägaren själv bekostar ledningar fram till va-området.

Bygglov har nyligen beviljats för ersättningsbyggnad. Texten i planen ändras.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Det finns en politisk enighet om att att kommunen ska ha en lugn och kontinuerlig tillväxttakt. Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Se Sammanfattning: Trafik.

Boende på Näsetvägen 4

Vi reagerar mycket starkt mot att allt för stora områden föreslås för byggnation inom redan etablerat bostadsområde samt att flerfamiljshus överhuvudtaget föreslås inom nu bebyggda områden och att detta skulle värna om den karaktär som orten har idag.

Vi föreslår att planlägga ett helt nytt villaområde med fritt varierande boendeformer vid vårt skogsskifte utefter Furutjärn. Kommunalt VA är framdraget genom fastigheten. Det skulle tills vidare ge oss möjligheten att kunna behålla och värna om den karaktär som övrig del av Västra Bodarne har idag. Med detta skulle er förfrågan från Göteborgsregionen omgående kunna besvaras med att stora utbyggnadsmöjligheter föreligger.

Boende på Näsetvägen 8

Förslaget är otydligt när det gäller hur många och vilken typ av hus som är tänkt i respektive område. Miljökonsekvensbeskrivningen är otillräcklig då faktorerna är identifierade men inte kvantifierade, vilket inte heller är lätt att göra utan att mer precis bestämma vilken typ av hus och vilken mängd som skall byggas i respektive område. Trots detta har man dragit slutsatser om vilken mängd som skall byggas i respektive område. Trots detta har man dragit slutsatser om vilken miljöpåverkan respektive alternativ skulle få. De har inte heller gjorts en riskbedömning för utbyggnad av skolan vilken kommer bli nödvändig om huvudalternativet blir aktuellt.

Problem vad gäller byggnad av bostäder i närhet till järnvägen behandlas inte vidare ingående. I huvudalternativet är dessutom ett område (3) föreslaget för byggnation trots att det ligger inom strandskyddsområde.

Alternativen behöver vara seriösa. Det som kallas 0-alternativet har man överhuvud inte jobbat med utan använt den gamla planen, det så kallade utökade alternativet är bara huvudalternativet samt att man plussat på en massa byggnader.

Med tanke på ovanstående känns det som målet är satt innan översiktsplanen gjorts och att man sedan anpassat både planen och slutsatserna för att de skall stämma in på det förbestämda målet. Hela planen bör göras om. I planen beskrivs en utveckling av kärnan så det skall kännas som ett centrum. VB är landsbygd, vi behöver inget centrum, skall man planera områden som skall fungera som naturliga samlingsplatser skall man ta tillvara fördelarna i de förutsättningar som finns, vilket i VB är vacker natur och närheten till Mjörn. Tanken på att planera mötesplats bredvid järnvägen med det buller som ca 200 tåg/dygn åstadkommer känns märkligt ogenomtänkt för oss som bor på landet. Av någon anledning har man i planen låst sig till två cirklar runt stationen, det som kallas för kärnan. Cirklarna är på en radie om 500 resp 1000m från stationen. På sidan 41 i FÖP har man refererat till lokala miljömål:

I översiktsplan, detaljplan och vid bygglov lokaliseras ny bostadsbebyggelse, aktiviteter och verksamheter i tätorter inom gång- och cykelavstånd (3 km).

Om man istället använder dessa 3 km kan man få en plan där man kan få lika många eller fler nya bostäder som i huvudalternativet samtidigt som man inte bara bevarar karaktären i VB utan kan utveckla den och låta fler ta del av den stora förmånen det är att få bo i ett område med just denna fantastiska karaktär.

Många av de tomter som är markerade för förtätning ej tillåten är inte tillgängliga för allmänheten. Om det ligger en eller två byggnader på en sådan tomt spelar ingen roll. Alltså skall det vara möjligt att få bygglov även på de tomterna.

Störande verksamhet i område 2 rimmar illa med målet varm och välkomnande atmosfär då området är huvudinfarten till VB.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Området föreslås till vissa delar att bebyggas dock sparas rekreationsområden inom strandskyddet.

Den fördjupade översiktsplanen är främst översiktlig och övergripande och därmed även MKB:n. Hustyper och antal bestäms i kommande detaljplaner.

Se Sammanfattning: Buller.

Området 3 stryks.

Nollalternativ innebär att ingen ny planering görs utan den gamla planen fortsätter att gälla.

Planerad ny bebyggelse minskas.

Se Sammanfattning: Kärna.

I stadstrafik brukar man räkna med 300 m eller max 500 m till hållplatser för att få en attraktiv kollektivtrafik. Det acceptabla avståndet till en pendeltågsstation kan vara större då det handlar om en längre resa. 3 km anses inte vara gångavstånd då det tar ca halvtimme att gå. Det kan anses vara cykelavstånd om målpunkten är just tätorten i sig eller bra kollektivtrafik. God kollektivtrafik har hög turtäthet, är komfortabel och är relativt snabb i jämförelse med bilen.

Bebyggelse tre kilometer från stationen i Västra Bodarne skulle hamna i Norsesund. Planen försöker istället lokalisera bebyggelse nära stationen för att göra det attraktivt att ta tåget och göra boendet mindre beroende av bil. 1000-metersradien till stationen är dessutom fågelvägen, i verkligheten är avståndet till stationen något större.

Strandskyddet finns inte bara för allmänhetens friluftsliv utan också för växt- och djurlivet.

Områdets lämplighet för verksamheter har ansetts viktigare än bevarandet av området så som det är idag. Utformningen av byggnader och planeringar är viktig.

På västra sidan om järnvägen bör gamla detaljplanen gälla, då områdets karaktär skulle fördäras av stor förtätning eller nybyggnation. Vägnetet klarar inte en stor trafikökning och kan knappast byggas ut utan att fördära stenmurarna som löper jäms med stora delar av vägarna. Område 2 och 4 omgärdas av stenmurar som inte får skymmas, i område 4 ligger en skog med ädelträd och ett rikt djurliv med bl.a. ugglor och hackspettar. Skogen samt större delen av område 4 ligger dessutom inom strandskyddsområdet. Område 3 ligger inom strandskyddsgränsen och är därför olämplig för nybyggnation.

Områdena 7, 8 och 11 är utmärkta för nybyggnation och kan även utökas huvudsakligen västerut. För att behålla ett för VB karaktäristiskt drag skall vägen som går genom område 7 och 8 förbindas med vägen som går genom område 10 och 11 för att på så sätt få en slinga som man kan gå runt. Området ska också förbindas med den nya lokalvägen för att avleda så mycket pendeltrafik som möjligt genom VB.

Båtplatser mellan friluftskolans badplats och muntersvik är olämpligt med tanke på våg och vindförhållandena.

Planskilda korsningar över järnvägen är ett krav om VB skall byggas ut, det måste även ske innan nybyggnation påbörjas. Ett alternativ till den föreslagna bron kan vara en tunnel under järnvägen norr om VB där det redan idag finns en liten tunnel. I så fall måste det byggas två nya planskilda gång- och cykelkorsningar en som föreslagits och en där bilarna idag korsar järnvägen. Även bron som finns idag måste göras tvåfilig om trafiken mellan VB:s båda sidor skall fungera.

Fel att ha Prostens väg som huvudsaklig till nya området mellan Furutjärn och Trollsjön. Bör byggas en ny väg som ansluter till nya lokalvägen (se ovan).

Friluftsskolan som idag är outnyttjad och förfaller skulle vara utmärkt för nya bostäder liknande de som byggts i Bolltorps sjukhem. För övrigt skall man vara mycket försiktig med nybyggnation på västra sidan. Planera nybyggnation på framförallt de områden som ligger i utkanten av VB då kan man både behålla den unika karaktären som VB har och låta de nya områdena byggas upp i samma stil.

Hur skolan skall byggas om och en riskbedömning för denna måste vara klart redan i FÖP så det inte sedan visar sig att en så stor utbyggnad av skolan är ogenomförbar, vilket då skulle kunna leda till att hela eller delar av skolan flyttas till Alingsås.

Boende på Näsetvägen 24

Västra Boderne skall vara ett samhälle som växer och utvecklas och kunna ge invånarna service även i framtiden; skola, bra kommunikationer, fotbollsplan, bad, båtbyggor med mera.

Det är viktigt att det byggs planskilda korsningar över eller under järnvägen. Förslagsvis byggs en gång- och cykeltunnel vid stationen och en gång- och cykelbro strax söder om järnvägsbommarna samt en biltunnel intill nuvarande tunnel under järnvägen mitt emot Lilleskog.

Samtidigt är det viktigt att Västra Boderne behåller sin unika karaktär med en varierad bebyggelse på stora tomter som blandas med det gamla kulturlandskapet. När det gäller området väster om järnvägen, med undantag av stationsområdet och området öster om E20, bör endast enstaka hus byggas i framtiden, gruppbebyggelse får inte tillåtas. Dessa områden bör i huvudsak bevaras som rekreativområden. Byggnation på åkermark och i ädellövskogar bör därför undvikas och enbart i undantagsfall tillåtas. Tillgängligheten till Mjörn är en viktig del av karaktären och måste bevaras.

Det är fel att låsa sig vid 500 och 1000 m gränserna, eftersom de mest lämpade områdena att bebygga är väster om Furutjärn och mellan Furutjärn och Trollsjön. Detta i sin tur aktualiserar behovet av att det byggs en väg söder om de bägge tjärnen som förbinder Gräskärrsvägen och den nya lokala vägen vid E20.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär, Sammanfattning: Utformning, Sammanfattning: Trafik samt Sammanfattning: Grönområden.

Område 3 stryks.

Område 8 och 11 utökas något. Område 8 förbinds med den nya lokalvägen. Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Noteras. Båtplatsernas placering och lämplighet får utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Område 8 förbinds med den nya lokalvägen.

Noteras.

Den fördjupade översiktsplanen är främst övergripande. Riskbedömning för skolans utbyggnad görs i kommande detaljplan.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Grönområden.

En väg föreslås söder om Trollsjön till nya lokalvägen. Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Mossbergiska skolbyggnaden med sin unika arkitektur och läge bör bevaras för framtiden, skola, äldreboende, hyresrätter t.ex.

Noteras.

Stationsområdet behöver snyggas upp och där måste hänsyn tas även för en framtida utökning av järnvägsspår. Det behövs även tas undan mark för en eventuell flytt av fotbollsplanen om det i framtiden byggs fler järnvägsspår.

Noteras.

Boende på Prostens väg 4

VB Bykaraktär: Med angiven förtätning och nybyggnation kommer byns speciella känsla att förtas. Jag tycker att man istället skulle skapa nya områden med samma karaktär.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Rekreationsområdena som mestadels utgörs av Mossbergiska Stiftelsens gamla område är för oss alla mycket värdefulla. Därför måste nybyggnation här i stort sett bara komma i fråga med några enstaka småhus.

Område 3 och 6 stryks. Se Sammanfattning: Grönområde.

Vägnätet i byn är definitivt inte dimensionerat för att klara den trafik som bli aktuell. En utbyggnad finns det inte plats för och är inte heller önskvärd.

Se Sammanfattning: Trafik.

VB tillgång på Bok- och Ekskog: Det är helt fel att skövla dessa vackra områden.

Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Byggnation planfri korsning bil-järnväg: Jag ser att denna byggnation får allt för negativa effekter på bl.a.:

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

- Den vackra bok- och ekskogen.
- Bullerförsämringen för fastigheterna i omgivningen.
- Trafiksäkerhetssynpunkten speciellt med tanke på den tunga trafiken som då skall upp respektive nerför den kurviga och branta backen på östra sidan järnvägen.
- Försämrade fastighetsvärden. Jag är säkra på att ett ingrepp av denna karaktär och storlek kommer att inverka negativt på berörda fastigheter och vi skulle då kräva en kompensation för de samma.
- Ekonomiska aspekter har jag inte kunnat överväga dessa. Det förefaller dock vara ett mycket kostnadskrävande ingrepp till alltför dåliga lösningar varför jag föreslår:
Alternativ lösning skulle kunna vara att från nuvarande korsning (väg-jvg) fortsätta länsvägen norrut efter järnvägen västra sidan. Mellan bostadsfastigheterna och reningsverket till befintlig tunnel under järnvägen. Denna tunnel borde gå att bygga om för att fylla dessa vägkrav. Sedan enkelt att ansluta direkt till nybyggd rondell till E20.

Boende på Prostens väg 21

- Målbild. Det är inte en självklar slutsats att ett samhälle som inte är bilberoende är mer ekologiskt hållbart med tanke på FÖP:ens 30-åriga perspektiv. Jag reagerar mot målet stationsnära, när man i övriga kommunen även planerar utifrån närheten till bussar. 500-metersradien borde användas även från busshållplatserna. Stora delar av Västra Bodarna ligger inom 500 m från kollektiva färdmedel. Målbilden "varierat bostadsutbud" tycker jag är utmärkt. Planen ska beskriva vilken typ av markanvändning som är lämplig, inte upplåtelseform. "värnad karaktär" är en mycket defensiv målbild, en bättre formulering är "utvecklad särart". Den defensiva målbilden får genomslag i hela förslaget genom att man bara försvarar vissa hus och en strandlinje istället för att se till det goda i byn. Denna synpunkt framfördes av många på det tidiga samrådet, men har ej lyst igenom i förslaget, vilket ger upphov till känslan att "ingen lyssnar ändå på mig" vilket gör att flera personer inte lämnar synpunkter. Målbilden "tydlig kärna" är bra men det är naivt att tro på närlivs, kiosk etc med det befolkningsunderlag som förslaget ger utrymme till, vilket planförfattaren vet. Den enda rimliga centrumaktivitet förutom skola och station är nog återvinningsstationen och det är nog svårt för den att ge byn starkt identitet. Detta gör 500-metersgränsen meningslös. Vikten av planskilda korsningar över järnvägen kan inte nog understrykas. Det är ett viktigt att dessa placeras så att de minskar järnvägens barriär och inte blir helt dominerande i byn och dess kärna. Jag vänder mig emot att separera trafikslagen, det är bättre med fartdämpande åtgärder bla. Med tanke på stengårdsgårdarna. Målbilden "varm och välkomnande atmosfär" är snömos som inte får genomslag i förslaget, som inte innehåller nya mötesplatser eller utrymme för fritidsaktiviteter eller orienterbarhet. Finns den med bara för att luras?

Busstrafiken kan inte riktigt jämföras med tågtrafiken då tågtrafiken är mer regional och pendlarvänlig.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Kärna.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

På vissa vägar anses det bra att skilja gång- och cykeltrafik från biltrafik. Se Sammanfattning: Trafik.

- Kärrnan. Tveksam till den föreslagna utvidgningen av skolområdet som skulle göra intrång på fotbollsplanen. En ändring av Prostens vägs sträckning är inte realistisk och bör utgå. Friluftsskolans lokaler skulle kanske kunna användas för utvidgad skolverksamhet. Förslag om markbeläggning etc har inget värde om inte huvudmannaskapet ändras. Tryck bör sättas på Trafikverket vid ombyggnad av perrongen så att de blir planskilda samt att stationsområdet iordningställs. Pendelparkering för samåkning behövs nära E20.

- Bostäder. För att utveckla särarten bör endast två typer av bostäder användas i hela Västra Bodarna: villor och storvillor. Variation i utseende, skala och placering är av stor vikt i hela området. Radhus, parhus och 2-3-vånings flerbostadshus (som kan växa med souterräng- och indragen vindsvåning) passar inte i Västra Bodarna. Området öster om E20 och höjden väster om Lärketorpsvägen kan bebyggas.

Område 1, 2 och 3 bör bebyggas med en blandning av storvillor och villor. Tomtstorlekar bör vara minst 1500 m² och ännu större för storvillor. Högåsen bör kopplas samman med Mossbergs väg. Västra Bodarna präglas av att det inte finns säckvägar. Förslagen för område 4 och 5 är bra, förutom parhus som är en apart företeelse i Västra Bodarna. Tomtstorlekar enligt ovan. Område 6 bör skonas från bebyggelse, annars blir förtätningen för omfattande. Område 7, 8 och 11 kan utökas söderut. En ny väg mellan Gräskärrsvägen och Gamla Tippenvägen är mycket viktig för utbyggnaden söderut. Byggnation kan ev. även komma till söder om denna väg. Förslaget saknar redovisning av bebyggelse i korsningen vid Gråfias väg. Det är angeläget att område 11 bebyggs för att binda samman området. Vad gäller strandskyddet anser jag att en byggnation närmare Furutjärn på östsidan är att föredra, vilket skulle öka tillgängligheten till sjön. Idag är områdena kring Furutjärn och Trollsjön avverkade och saknar rekreativvärde de kommande 20 åren. Låt våra samhällsnära sjöar i högre grad komma människorna till godo.

- Fler båtplatser behövs, men sannolikt inte i Petersvik då fastighetsägarna inte önskar sådan. En bättre plats kan finnas i planområdets norra del där kommunen äger mark.

- Trafik. En planskild korsning över järnvägen behövs även i planområdets södra del. Det är viktigt att hela Västra Bodarna får en trafikmiljö som präglas av smala vägar där alla trafikslag samsas i låga farter. Enda avsteget är Västra Bodarnavägen där Trafikverket är huvudman. En mindre dominerande lösning av planskildhet vid stationen skulle kunna göras med en ramp parallell med järnvägen på den östra sidan.

Boende på Skogsbacken 4

En expansion av Västra bodarna innebär ett ökat behov av ytterligare planskilda förbindelser över eller under järnvägen. Den föreslagna lösningen för biltrafik, en bro ca 100m söder om befintlig korsning har dock en rad betydande nackdelar: Den kommer radikalt förändra utseendet av den dalgång genom befintlig järnväg löper. Bron blir ett dominerande blickfång. De långa påfartsramperna kräver stora ingrepp i naturen på båda sidor. Såväl berget på östra sidan som lövskogen på västra sidan bidrar till dalgångens karaktär. Närliggande fastigheter kommer få kraftigt ökad bullerbelastning då tung trafik passerar bron som kommer ha branta påfartsramp och snäva kurvor. En bro gör det svårt att utöka antalet järnvägsspår. Med ökad tågtrafik växer behovet att utöka dagens dubbelspår. Korsningen Prostens väg-Kyrkvägen kommer bli hårt belastad, även av tung trafik. Som alternativ till en bro föreslås en tunnel ett par hundra meter norr om befintlig korsning. Här finns idag en mindre tunnel under järnvägen och gott om utrymme att förlägga en större underfart. En sådan lösning undviker samtliga ovanstående beskrivna nackdelar med en bro. Från en av cirkulationsplatserna som nyligen byggs vid E20 kan en väg enkelt dras direkt till tunneln och på den västra sidan kan vägen löpa parallellt med järnvägen och ansluta till befintlig väg vid dagens övergång.

Boende på Skogshydevägen 3

Inga bostäder nära järnväg innan bullerfrågan är löst. En riktig uppmätning av ljudet, dvs ej teoretisk, som Banverket gjort. Bullerplank i hela Västra Bodarna.

Skolområdets utveckling får utredas vidare.

Dialog förs med trafikverket. Huvudmannaskap för pendelparkering behöver utredas. Planen utgör inget hinder.

Benämningen "småskaliga flerbostadshus" ändras till storvillor. Radhus stryks. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värdnad karaktär. Det anses inte lämpligt att sprida ut bebyggelsen öster om E20.

Område 3 styrks. I område 1 och 2 har fokus lagts på storvillor. Att koppla ihop Högåsen och Mossbergs väg är olämpligt då det skär av ett viktigt grönstråk. Se Sammanfattning: Tomtstorlek. Område 6 stryks. Område 7, 8 och 11 utökas söderut.

Se Sammanfattning: Tillfartsvägar

Strandskydd kan inte upphävas inom områden som ligger närmare stranden än befintlig bebyggelse.

Båtplatsernas placering och lämplighet får dock utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

En planskild korsning i söder är inte aktuell. Planen fokuserar istället på de föreslagna lägena. En tunnel föreslås i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Planen ändras och föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Buller. P.g.a. att väderlek alltid skiftar är mätningar inte enklare att jämföra med riktvärden än beräkningar.

Tomter min 1300 kvm (lika idag)

Planskilda korsningar järnväg.

Vad gör vi när trafikverket vill ha 4-spår?

Dyraste kommunala resan i Sverige: Västra Bodarna-Norsesund enkel och sedan Norsesund-Alingsås.

Vägnätet klarar inte fler bilar (stenmurar ska bevaras).

Boende på Smedbacken 1

Är besvikna över FÖP:ens utformning eftersom de inte tycker att kommunen har tagit till sig vad de boende anser vara det viktigaste i området, nämligen att bevara och värna om områdets karaktär.

De tycker att planförslaget mister i trovärdighet eftersom den inte redovisar de särskilda skäl som kommunen anser finnas för att ta strandskyddsområden i anspråk. Dessutom nämns det i FÖP:en att man vill bevara det öppna småskaliga odlingslandskapet men samtidigt föreslår man exempelvis att ängen öster om Bläkullavägen är ett alternativ för bebyggelse.

Tror att den unika karaktären förstörs vid en sådan kraftig utbyggnad som föreslås i FÖP:en. Tror också att det varken finns några äldre eller yngre som ska flytta hemifrån, som vill bo i Västra Bodarna. Detta eftersom området saknar all typ av service och kulturutbud. Därför skulle det inte behövas andra typer av boendeformer än de som redan finns i området.

Trafiksituationen inte är bra i området. På de smala vägarna kan inte bilar mötas och vid rusningstid behöver man ofta backa för att kunna ge plats åt en mötande bil. De välkomnar idén med att ge stenmurarna längs vägarna en skyddsbestämmelse i det framtida detaljplanearbetet men de undrar hur ett skydd av murarna är förenligt med den förtätning som föreslås. De tror att om en förtätning skulle kunna ske måste man ge avkall på det man kallar Västra Bodarnas kännetecken, nämligen de smala vägarna. De tror att om en förtätning skall kunna ske måste tomter lösas in, stenmurar rivas/flyttas och gc-vägar anläggas. I så fall befaras områdets karaktär att fullständigt förstöras.

Att låta planen utgå från tågstationen som enda kollektiva kommunikationsväg, anses vara felaktigt. Med E20:s utbyggnad och den nya lokalvägen där bussar kommer att trafikera, finns goda möjligheter att hitta alternativ till områden för boende (vilka inte tagits i beaktande i FÖP:en).

De ställer sig också undrande till hur kommunalt vatten och avlopp ska kunna anslutas utan att kostnaderna ska bli enorma. De befarar också att hus och egna brunnar ska bli förstörda vid de omfattande sprängarbeten som skulle behövas.

Föreslår endast en mycket varsam utbyggnad ska tillåtas, där vägnätet och befintligt avlopp håller en godtagbar standard. Genom att införa ett minimikrav för ytan på hustomter kan karaktären bevaras. Friluftsskolan bör omvandlas till flerfamiljshus, med krav om att bevara de värden som finns i arkitektur och miljö. Vill även betona att det måste finnas en balans mellan målsättningen om att värna en god bebyggd miljö för dem som vill flytta hit och för de som redan bor i Västra Bodarna.

Boende på Solbergavägen 6

Vi bor med utsikt över Trollsjön och skogen bakom. Vi vill behålla den utsikten och inte ha ett bostadsområde där. Dessutom är det ett strövområde mellan Trollsjön och Furutjärn för många människor.

Angående planen som helhet tycker vi att en så stor förtätning som kommunen föreslagit förstör den miljö och karaktär som Västra Bodarna har och som ni säger er värna om. Vägarna är smala och redan hårt belastade och vi anser inte att dom klarar en sådan stor utbyggnad.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

Trafikverket äger frågan.

Synpunkten framförs till kommunens kollektivtrafiksamordnare.

Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Strandskydd.
Den föreslagna bebyggelsen (område 6) stryks.

Västra Bodarnas karaktär, natur och tillgång till Mjörn och pendeltågsstation är faktorer som gör det attraktivt att bosätta sig i där. Att få till fler boendeformer är önskvärt av flera skäl. Fler boende kan leda till att service etableras. Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Se Sammanfattning: Trafik.

Tågstationen är viktigt ur ett regionalt perspektiv med pendlingsmöjligheter till ett antal samhällen. Se Sammanfattning: Kollektivtrafik.

Utbyggnad av vatten och avlopp täcks av anslutningsavgifter.

Friluftsskolans framtid och användning avgörs till stor del av ny fastighetsägare.

Noteras. Avvägningar får göras.

Området mellan Trollsjön och Furutjärn anses som den mest lämpade platsen att bygga bostäder på. Slänten ner mot Trollsjön bevaras som grönområde.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik.

Skall det byggas in emot soptippen så tycker vi att det räcker med en rad villor på var sin sida om vägen. Och då göra en ny tillfartsväg från soptippen ut emot den nya lokalvägen någonstans på Hästeryds mosse.

Se Sammanfattning: Tillfartsvägar.

Dessutom bör soptippen saneras. Där ligger olja från ett utspårat tåg och en mängd bilar med oljor och annat miljöfarligt.

Noteras. Frågan har förts vidare.

Boende på Soldatvägen 1

För fyra år sen flyttade till Västra Bodarna. Det var en stor glädje och vi tycker att andra också ska få samma möjlighet. Många är negativa till förtätning av Västra Bodarne och farhågorna är många, även vi är oroliga men vi välkomnar en välplanerad förtätning.

Noteras.

Varför ville vi flytta till Västra Bodarne? 1) Nära pendelstation och möjlighet att med acceptabel restid pendla både till Göteborg och Alingsås. 2) Nära en sjö, med en badstrand och möjlighet till båtliv, lagom stort samhälle. 3) Exklusivt – det är inte helt lätt att få bygglov, tomter. Få hus till salu och sällan. Området är vida känt för sin exklusiva miljö. 4) Vacker och varierad boendemiljö.

Vad skulle få oss att flytta härifrån? 1) Pendelstationen läggs ner eller antalet tåg som stannar här blir färre. 2) Skola och förskola försämras väsentligt eller dess område upplevs otryggt. 3) Grönområdena försvinner eller blir otillgängliga, stranden blir överbelastad. 4) Byns exklusivitet och sårart försvinner till förmån för likriktade villakvarter, villastäder, höghus. 5) Om vi börjar känna oss otrygga eller störda av mer buller än idag av E20, järnvägen, vindkraftverk eller annan störande verksamhet.

Noteras.

Vi är försiktigt positiva till förtätningen, för att det bidrar till en positiv värdeutveckling för byns bostäder och förhoppningsvis även förbättrad infrastruktur, utökad service osv. Större befolkningsunderlag tryggar pendelstationen.

Försiktigt positiva eftersom en FÖP tar inte hänsyn till vem som äger sakfrågorna eller vem som ska stå för vilka kostnader utan är endast ett måldokument och inte juridiskt bindande. Vi är oroliga att FÖP:ens vision och mål kan komma att tänjas i kommande detaljplaner p.g.a. yttre påtryckningar (t.ex. Göteborgs stad).

Vi är mycket oroliga för att utvecklingen kommer komma i otakt. Vi vill att FÖP Västra Bodarna uttryckligen ska ta höjd för att all utveckling sker *i rätt ordning*. Att skola, infrastruktur, planskilda järnvägsövergångar och en säkrare perrong utvecklas i takt med antalet hus/fastigheter/lägenheter ökar – INTE som en paniklösning efteråt.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Just nu görs en panikartad lösning för förskolan. Ängstugan är även den en "tillfällig lösning" som nu stått där i 15 år! En liknande situation i framtiden måste FÖP:en se till att eliminera. Om det av någon anledning utvecklingen inte kan följas åt, ska husbyggandet stoppas tills en lösning på problemet finns. Sen kan man tillåta en snabbare utbyggnadstakt som motsvarar de hus som stoppats under väntan på lösningen.

Ny permanent förskola har nyligen invigts. Kommunen kan välja när en ny detaljplan för bebyggelse ska göras.

• Stationsnära boende och varierat bostadsutbud:

Att bo i Västra Bodarna betyder att hushållet behöver en bil, trots pendelstation. Här finns ingen service, förutom skolan och pendeln går för sällan för att vara ett fullgott alternativ till bilen. Därför har jag svårt att se så stor efterfrågan av boende av personer som inte har råd med bil. Flerbostadshus känns främmande för VB och vi vill inte ha några sådana i området.

Noteras.

Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Boende i den yttre >500 m cirkeln använder ofta bilen till/från stationen. När man väl valt att göra så, är det lätt att ta de få extra kilometrarna in till Alingsås eller Göteborg, alternativt till Norsesund utanför taxegränsen. Då har den ekologiskt hållbara utvecklingen till viss del gått förlorad. Alltså bör nybyggnation till största delen koncentreras till den inre 500 m cirkeln. Kanske kan elstolpar sättas upp så många kallstarter kan undvikas under vinterhalvåret.

Huvuddelen av antalet bostäder föreslås byggas inom 500 m cirkeln.

Noteras. Synpunkten förs vidare.

• Värnad karaktär

Vi tycker inte att karaktären bara ska värnas, utan utvecklas. Uppvuxna ädellövträd, stenmurar, grönområden, kullar och närheten till Mjörn måste skyddas. Träden måste skyddas under byggprocessen, även mot den långsamma död som orsakas av att rotsystemet belastas av tunga fordon, grenar som bryts av kan orsaka röta. Leveranstid på ersättningsträd är ca 40-70 år.

Lägg därtill vårt blandade arkitekturvärde. Byn har utvecklats under lång tid och långsamt, därför samsas här funkishus med 80- och 90-tals hus och nyfunkis. Detta måste värnas. Det räcker inte med att välja olika slags hus i entreprenörernas huskataloger eller ens dela upp området på olika exploatörer. Byn måste få växa långsamt och över tid. FÖP:en kan reglera detta genom att ange en max tillväxttakt och sätta in tidsspärrar, tex ca 5 hus/år eller max 25 hus under en 5 års period. Det skulle också säkerställa en utveckling där befintliga bybor hinner vänja sig och acceptera förändringar.

Att tillåta likriktad arkitektur i s.k. villakvarter, långa kedje-/radhus skulle förstöra karaktären. Mardrömmen vore Stadsskogens arkitektur, där allt ser likadant ut. Största tillåtna storlek på hus bör definieras tydligt och begränsas till motsvarande enfamiljs tvåvåningshus i höjd, utan källare & vind.

Tomter i VB ska vara rejält tilltagna, kanske 1200-1500 kvm. Det enda befintliga hyreshuset som finns i VB idag och som känns väldigt udda bör utgöra något slags riktmarke för hur stort ett flerbostadshus får vara om de ens tillåts i området.

Grönområden som dämpar buller från E20 får inte tas bort. Redan ombyggnaden till motorväg har ökat bullernivåerna. Våra promenadvägar får inte förstöras. Det vore trevligt om en ljussatt slinga gjordes i ordning.

Det får absolut inte tillåtas störande vindkraft, vi har redan buller från järnväg och E20. Däremot bör solpaneler uppmuntras.

• Väl sammanhållen struktur med tydlig kärna

VB:s kärna är området pendelstation, skola & fotbollsplan. Ev utökat serviceutbud bör lokaliseras hit eller i närheten och tillåtas. Stationen behöver byggas om för säkrare övergångar och tillgänglighet. Tyvärr utgör spåren en tråkig delning av VB och för att binda ihop byn behövs säkra och trygga planskilda övergångar. Mer ordnat kring parkering och bättre väderskydd för väntande resenärer, även för bussen. Bullernivåerna behöver ses över. Den framtida, sambyggda förskolan sägs ha för höga bullervärden för att ha lekplats mot spåren vilket är bra att man tar hänsyn till. Men många barn och vuxna spenderar mycket tid på och kring fotbollsplanerna som ligger ännu närmre. Bullerplank vore på sin plats, det skulle främja det naturliga mötet. Kul idé med skejtpark och att flytta lekplatsen närmare. Prostens väg är hårt belastad och backen upp från Soldatvägen till Trollsjövägen är en viktig skolväg för barn och ungdom. Bilarna kör fort både upp och ner i backen. Det är svårt för bilar att ta sig upp på vintern. Barnen leker i backen på sommaren. En genväg mellan Kantorns väg och Prostens väg ansluter förvisso till trottoaren men, genvägen är brant och cyklister tenderar att åka rakt ut i gatan trots att det är skymd sikt. Därför motsätter vi oss nybyggnation som ytterligare belastar Prostens väg, dvs framförallt området mellan Furutjärn och Trollsjön.

I övrigt tycker vi att förslaget till FÖP Västra Bodarna är en bra start.

Boende på Solnäs vägen 8

Förslaget med flerbostadshus på västra sidan av järnvägen är helt emot bevarandet av att behålla karaktären i området.

Det är oacceptabelt att planera för någon större byggnation innan problemet med överfart över järnvägen är löst.

Den befintliga skolbyggnationen på Mossbergsska skulle på sikt kunna användas till bostäder eller alternativt plats för befintlig skola idag.

Noteras. I bygg- och detaljplaneskeden får hänsyn tas till värdefulla träd.

ÖP95 anger att kommunen ska ha en lugn och kontinuerlig tillväxttakt. Eftersom Föp:en inte är bindande kan inte tillväxttakten regleras. Den planeras dock vara som tidigare, dvs. ca 6 bostäder per år. Kommunen kan reglera hur ofta detaljplaner ska göras och hittills har främst prioriterats att göra detaljplaner i Alingsås stad.

Hustypen radhus tas bort och våningsantalet begränsas till två. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek samt Flerbostadshus.

Noteras. Grönområden längs E20 tas inte bort.

Noteras. Synpunkterna angående stationen förs vidare.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Buller.

Se Sammanfattning: Trafik.

Innan området mellan Furutjärn och Trollsjön är utbyggt ska en tillfartsväg från lokalvägen vid E20 finnas.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Noteras. Friluftsskolans användning avgörs till stor del av blivande fastighetsägare.

Solnäs vägen 10

Motsätter sig förslaget till omfattande exploatering och tätbebyggelse på Mossbergska Stiftelsens mark. Förslaget skulle förvandla det lantliga villaområdet – idag ett idylliskt natur- och rekreationsområde – till tätort. Stämmer illa med FÖP:s tal om "...varsam förtätning och byggnation... värnad karaktär...utan att ortens identitet... och landsbygdskaraktär förloras".

Exploateringen kommer drabba stiftelseområdets natur- och grönområden och dessutom framtinga såväl nya miljöförstörande vägar som förändring av de smala, slingrande stenmursomgärdade lantvägarna.

Den föreslagna bron över järnvägen kommer att medföra stora förfulande vägingrepp (breda tillfartsvägar), intensiv trafik och totalomvandling av stiftelseområdets karaktär. Likaså kommer ev. förändringar av Mossbergs väg liksom av Sommarrovägen och Munters väg att ytterligare förändra landskapsbilden negativt.

Bebyggelse på område 3 är olämpligt och okänsligt av följande skäl:
- Strandskyddsområde
- Viktigt oförstört natur- och rekreationsområde med mycket frekventerade promenadvägar ner till Mjörn
- omotiverad markexploatering med starkt förfulande nybebyggelseförslag.

Vi yrkar på återremiss av förslaget till kommunledningskontoret för omarbetning med hänsyn till ovanstående synpunkter.

Boende på Sommarrovägen

Det finns familjer här ute som är villiga att sälja om det blir som på Tegelbruket. Man har ju valt att bo så här eftersom det är nära till sjön och naturen. Hade man velat bo tätt in på andra så hade man bott på Tegelbruket eller inom något annat tätbefolkat område.

Vad är meningen med en stiftelse om man kan bryta upp den? Att någon instiftar något är ju för att man vill bevara något som det är.

Finns det verkligen underlag för en massa husbyggnationer här ute? När exempelvis bostadsområdet på Almvägen i Västra Bodarna byggdes fanns det inget större köpintresse här ute. Detta ledde till att många av de nya husen stod tomma och sedan fick hyras ut för att man skulle få boende i dessa.

Byggnationen i Stadsskogen har stoppats för att det inte finns någon efterfrågan. Varför då börja prata om nybyggnationer här ute när man inte lyckas bygga färdigt och befolka Stadsskogen?

Vägarna här ute är undermåliga. Det är ju knappt att de klarar av den trafik som idag belastar dem. Hur skall de då klara av ännu mer trafik?

Skall Västra Bodarna befolkas ännu mer så måste något göras åt järnvägsöverfarten och hur skall man lyckas med det när det visat sig att det inte är möjligt att bygga en underfart på grund av den dåliga marken som järnvägen ligger på?

Hur har man tänkt lösa det med alla stenmurar här ute? De är ju skyddade och får inte rivas.

Boende på Sommarrovägen 3

Vi har vid tidigt samrådsmöte påpekat att vi inte vill ha någon stor utbyggnad. Därför känns denna fördjupade översiktsplan lite som ett slag i ansiktet. Jag förmodar att ni känner stora påtryckningar från Göteborgs stad som vill få så bra betalt som möjligt för Mossbergska stiftelsens mark genom att man bygger så många bostäder som möjligt men ni måste faktiskt ta hänsyn till oss invånare.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik.

Planen föreslår en tunnel i stället för en bro.
Se Sammanfattning: Planskildhet.

Område 3 stryks.

Noteras. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och bevarad karaktär.

Alingsås kommun är inte inblandad i ombildningen av stiftelsen.

Bebyggelsestrycket i Västra Bodarna är relativt stort. Nya detaljplaner kommer bara att göras i den takt det finns efterfrågan på (de bekostas av de privata markägarna).

Byggandet i Stadsskogen har inte stoppats utan nya detaljplaner görs där varje år.

Se Sammanfattning: Trafik.

Alternativa lägen föreslås för tunnel. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Stenmurarna skall bevaras. På något ställe kan möjligen Länsstyrelsen ge tillstånd att flytta dem. Se Sammanfattning: Trafik.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planen tar inte någon hänsyn till om det är Göteborgs stad eller en privatperson som äger marken.

Jag förstår om ni vill utveckla kommunen och låta den växa men koncentrera er först och främst på Stadsskogen. Ni och Göteborgs stad tycker uppenbarligen att Västra Bodarna är en bra plats för nya bostäder men det känns som ni ser på Västra Bodarna lite grann som en produkt ni kan göra lite hur ni vill med. Tänk gärna lite på oss som faktiskt måste bo här bland alla dessa nya bostäder och allt som det innebär.

Istället för att tänka mycket bostäder med natur som komplement borde ni tänka naturen som den är idag med enstaka bostäder som komplement för att inte förstöra Västra Bodarnas fina karaktär.

Det blir tråkigt när man bygger många hus under kort tid då alla hus tenderar se mer eller mindre likadana ut. I Västra Bodarna samsas många olika sorters villor från flera olika tidsperioder och det är så det ska vara. En mer spridd bebyggelsestruktur behöver inte alls betyda mer biltrafik än mer kärnkongreterad byggnation.

Ni kan inte räkna med att de som flyttar in i alla dessa bostäder enbart kommer åka kollektivt bara för att det är nära till kollektivtrafik. Det finns redan stationsnära boenden men de använder också bil mer eller mindre. Ni skriver att ni vill utnyttja vägarna maximalt men våra vägar är redan hårt belastade och fler bostäder kommer leda till ökad trafik och det är inte hållbart.

I grönstruktursinventeringen står det att området väster om Bergsjödal har en stor utvecklingspotential. Jag värdesätter de mer centrala naturområdena mer, t.ex. området kring Blåkullavägen, vid Friluftsskolans fotbollsplan och området mellan Furutjärn och Trollsjön. Det räcker inte att ta hänsyn till området runt sjöarna, området där emellan är också viktigt. Hur kan man skriva att det är otydliga entréer till området?

Ni kan inte enbart tänka att bostäderna ska placeras nära järnvägsstationen och koncentrera er till ett cirkelformat område kring denna. Ni måste även tänka om det faktiskt går att bygga i området utan att förstöra karaktären för mycket. Flerbostadshus passar absolut inte in här och vill man bygga dessa hus är det fel att samtidigt säga att man värnar om karaktären.

En lite omarbetad version av "nollalternativet" tycker jag hade passat denna bygd desto bättre.

Jag tycker också att hela den fördjupade översiktsplanen är slarvigt gjord. Tror ni inte att den här översiktsplanen är viktig för oss?

Boende på Sommarrovägen 4

Område 6, ängen intill Sommarrovägen, som föreslås bebyggas ligger inom strandskydd och är absolut inte byggbart!

Karaktären måste bevaras med stenmurar och ädelträd – inga breda vägar.

Västra Bodarna har haft en Friluftsskola och är känd för sin fina luft. Förstör inte detta med breda vägar, skövling av skog och stenmurar för husbyggnation. Ha ett miljötänk istället. Vilka möjligheter finns inte med Västra Bodarna som naturreservat.

Boende på Sommarrovägen 5

Har planen över Västra Bodarna beaktat alla servitut som belastar olika tomter? Till vår tomt hör vatteninnehav/fiskerätt och servitut som belastar Mossbergs mark. I planen är ett nytt gångstråk planerat på servitutet. Fyra markägare har del i detta servitut och en äger vatten. Vad händer med marken som detta servitut belastar? Kommer Kommunen inventera servitut på övrig mark?

Planerad utbyggnad antas ske under de kommande 30 åren vilket innebär ungefär samma utbyggnadstakt som under de senaste 30 åren (befolkningen ökade då med 50 %). Antalet bostäder minskar från 225 till 175.

Se Sammanfattning: Grönområde.

En över tid utspridd bebyggelse anses önskvärd för att just få en variation. Kommunen kan bestämma när nya detaljplaner ska göras.

Med bostäder nära pendeltågsstationen ges i alla fall en möjlighet att åka kollektiv och minska beroendet av bil.

Se Sammanfattning: Trafik.

Område 6 vid Blåkullavägen och område 3 nära Friluftsskolan stryks.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Noteras.

Översiktsplanen är en avvägning mellan olika allmänna intressen som t.ex. naturvärden och ökat befolkningsunderlag. I kommande detaljplaner tas även enskilda intressen upp och i den samrådsprocessen kan de boende framföra synpunkter.

Område 6 stryks.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Trafik samt Grönområde. Naturreservat bildas vanligen för större sammanhängande strövområden.

Översiktsplanen är en redovisning av olika allmänna intressen. I kommande detaljplaner tas även enskilda intressen upp och då kommer servitut att inventeras inom planområdet.

Boende på Sommarrovägen 10

Västra Bodarna innefattar en unik miljö med av Skogsstyrelsen klassad ädellövskog. Skogsstyrelsen, Länsstyrelsen och Naturvårdsverket vill öka inslaget av ädellövskog i våra skogar. En mediakampanj bedrivs och ekonomisk ersättning erbjuds för detta ändamål. Av särskild vikt är tätortsnära natur p.g.a. rekreativvärdena.

Alingsås är en av Sveriges trevligaste och vackraste städer, vilket inte bara beror på stadskärnan utan även på grönområdena omkring staden. Det finns gott om mark runt staden som kan exploateras framöver på ett sätt så man slipper förstöra värdefulla ädellövskogar. Västra Bodarna har blivit unikt vackert genom att Mossbergska stiftelsen varit ägare i 100 år. Nu är det enligt stiftelsens stadgar fritt fram för stadsplanerare med risk att "Mariefredsidyllen" fördärvas. Apotekare Mossberg skulle vända sig i graven om förslaget skulle fastställas.

De ansvariga för markexploatering måste vara känsliga och inte förstöra det som gör Alingsås attraktivt så att resultatet inte blir utflyttning. Detta skall speglas mot det faktum att koncentration av bebyggelse alltid blir ekonomiskt fördelaktigt avseende infrastruktur.

225 nya bostäder i Västra Bodarna skulle fullständigt i onödan förstöra ortens karaktär och går stick i stäv med målen "En värnad karaktär" och "En varm och välkomnande atmosfär". Det går säkert att bygga 30-40 villor utan att förstöra karaktär eller ädellövskog, men det går ej med 3 vånings fastigheter. Jag ifrågasätter hundrametersradien eftersom människor i framtiden med all säkerhet kommer att ta cykel eller små kortdistans fordon till stationen.

Nyligen ingick jag på "frivillig" basis ett avtal med Länsstyrelsen att spara ett ädellövskogsområde inom Österbodarna, stort som halva Västra Bodarna. Att Länsstyrelsen och kommunen ser angeläget på ädellövskogen förstår man när de betalade 4,25 miljoner för att ta över skötseln. Därför är det mycket förvånande att kommunen föreslår avverkning av underbar vacker ädellövskog på grannmark i Västra Bodarna för att bygga flervåningshus. Visst är väl Västra Bodarna ädellövskog viktigare som strövområde än Slävikskogarna. Jag är mycket kritisk till förslaget. Det är provocerande att kommunen föreslår nybyggnation i ädellövskog när man vet att detta i princip aldrig godkänns av Länsstyrelse eller Naturvårdsverk. Om dessa ytor undantas blir förslaget mer rimligt. Ädellövskogen bör skyddas som Naturreservat eller Naturskyddsområde som strövområden.

Förslaget bör även revideras så att marken öster om E20 tas med. Med de nya planskilda korsningarna över E20 är det bara en tidsfråga innan dessa områden blir eftersökta för bebyggelse.

Boende på Sommarrovägen 10, komplettering

Jag konstaterar att vårt Grantorp ej är nämnda i de objekt som står angivna sidorna 54-56 av mycket höga, höga eller kulturhistoriska värden, trots att byggnaderna tillhörande Grantorp är bland de äldsta i Västra Bodarna. Äldre än t.ex. Sommarro som byggdes 1901. Grantorps tomtmark var ursprungligen större och dess stensatta vattenbrunn ligger på andra sidan Sommarrovägen, numera stiftelsens mark. Brunnen är ett intressant kulturminne och ligger i ett område där FÖP föreslår byggnation. Med tanke på planens målbild, värnad karaktär, är det viktigt att man från kommunens sida tar hänsyn till kulturhistoriska byggnader och inte blundar för att det säkert finns fler objekt som är synnerligen intressanta byggnader.

I FÖP föreslås att man skall bygga 3 våningshus på ängen sydost om Grantorp. Det torde vara uppenbart att handläggaren ej haft kännedom om Grantorps omedelbara läge intill område 6. Jag anhåller att Grantorp tas med bland de kulturhistoriskt intressanta byggnaderna i FÖP så att beslutsfattarna får kännedom om Grantorps intressanta bakgrund. Jag anser i första hand att område 6 blir grönområde. I andra hand att området bebygges med större, max 2 våningsvillor, som ges för Västra Boderne karaktäristiska större tomter om ca 2000 kvm.

Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Noteras. Huvuddelen av planering och byggande sker i Alingsås stad. Planen tas fram för att det finns ett bebyggelsestryck i Västra Bodarna som dessutom anses vara strategiskt viktigt med sin pendeltågsstation. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Antalet nya bostäder minskas till ca 175 och max antal våningar minskas till två. Planerad utbyggnadstakt är ungefär samma som de senaste 30 åren.

Flera delar av planområdet är med i länsstyrelsens lövskogsinventering som gjordes 1985. Samtliga av de områdena har naturvärdesklass 3 vilket innebär att bebyggelse kan tillåtas. Se Sammanfattning: Ädellövträd och öppna marker.

Planförslaget fokuserar på området kring stationen. Bebyggelse på andra sidan E20 anses inte så lämpligt och får utredas senare om det blir aktuellt.

Den kulturhistoriska inventeringen har gjorts färdig under 2011 och Grantorp är medtaget. Ett grundskydd finns redan med gällande plan- och bygglag. När detaljplaner påbörjas kan planbestämmelser införas som ytterligare skyddar kulturhistoriska värden. Kulturminnen som brunnen kan skyddas även om nybyggnader föreslås i området.

Område 6 styrks. Grantorp togs med 2011 i den kulturhistoriska inventeringen.

Boende på Sommarrovägen 15

Västra Bodarna har idag en särpräglad karaktär med höga kulturvärden ; en värdefull och unik landskapsbild med ädellövskog, ängar och slingrande vägar med stengårdsgårdar samt närhet och tillgång till Mjörns, Furutjärns och Trollsjöns stränder.

Mossbergiska stiftelsens mark utgör ett mycket uppskattat rekreativområde. Vägarna Blåkulla-, Sommarro-, Solnäs-, och Näsetvägen liksom strandpromenaden Kärleksstigen, Munters väg, Lilla vägen och Mossbergs väg uppskattas alla för sin fridfulla atmosfär samt för att de är lätt framkomliga och kan användas av människor i alla åldrar med olika förutsättningar. Förslaget skulle helt och för all framtid radera detta! Den föreslagna bebyggelsen har inte i tillräcklig omfattning har prövats mot rekreativvärden, naturvärden, kulturvärden och andra värden.

För att värna karaktären behövs en mycket försiktig utbyggnad med liknande bostäder. Vid samrådet 2 juni 2010 var alla eniga om att en utbyggnad med 10-15 enfamiljshus kunde accepteras på Mossbergiska stiftelsens mark. Flerbostadshus får landsbygdskaraktären att försvinna. Det blir omöjligt att bevara befintliga slingrande vägar och stengårdsgårdar. Atmosfären förstörs av den utökade trafiken. Istället bör karaktären utvecklas t.ex. genom fortsatt underhåll av strandpromenaden, rensning av sly och att Mossbergiska friluftsskolans badplats rensas från farliga bryggrester. Nya båtplatser bör inte ligga för nära Munters vik, eftersom det kan försämra vattenkvaliteten och därmed badmöjligheterna.

Friluftsskolans framtid bör utredas, eftersom där finns fantastiska möjligheter.

FÖP bör återremitteras för Kommunledningskontoret och omarbetas i enlighet med det som sades vid samrådsmötet 2 juni 2010.

Sommarrovägen 17

Västra Bodarna har idag en särpräglad karaktär med höga kulturvärden (en värdefull och unik landskapsbild och tillgång till Mjörns stränder). Lugnet, närheten till naturen och avskildheten är omistliga värden. Om en exploatering enligt föreslagen FÖP kommer till stånd raderas ovanstående bild helt.

En utbyggnad i den omfattning som föreslås på den västra sidan är inte möjlig att genomföra så länge planskilda korsningar saknas. Övergången vid järnvägen medför redan idag långa väntetider och inte minst en oacceptabelt hög risk för olyckstillbud. Lösningen med en gigantisk bro med tillhörande ramper blir ett massivt ingrepp i området. Man borde istället använda det tunnelrör som finns i norr.

Byggnation av bostäder i omedelbar anslutning till järnvägen, kräver ett adekvat bullerskydd. En byggnation på höjden väster om järnvägen strider mot Boverkets riktlinjer när det gäller både in- och utvändiga ljudnivåer.

För att värna karaktären på västra sidan bör endast bostäder liknande de som finns idag tillåtas. En kraftig exploatering skulle göra det omöjligt att bevara befintliga, slingrande vägar, och de stengårdsgårdar som omger dem. Det väg- och VA-nät som krävs för att klara flera hundra nya boende skapar orimliga kostnader som troligtvis inte kan täckas utan att Alingsås kommun står som delfinansier.

De frekvent använda rekreativområden som finns idag skulle reduceras kraftigt. Enligt förslaget skulle inte allmänhetens friluftsliv påverkas i någon större omfattning eftersom marken idag uppfattas som stora privata tomter, vilket visar på stor okunskap från de som utarbetat planförslaget. Vi som bor här ser dagligen personer som vandrar på ängar och i gläntor, ja till och med inne på enskilda arrendetomter.

När det gäller djur- och växtliv påpekas i FÖP:en att en exploatering sannolikt kommer ha en negativ inverkan. Anser man från kommunens sida att dessa värden alltid ska stå åt sidan för ett påstått "bebyggelse-tryck"? Har fredade zoner ingen plats i dagen samhälle?

Vi kräver en omarbetning och att mer vikt läggs vid att bevara och utveckla de unika värden som finns i området för att på så sätt möjliggöra att

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Grönområden.

Planen försöker värna rekreativstråk. Längs de nämnda vägarna stryks bebyggelseområde 3 och 6. Närmast stränderna tillåts ingen ny bebyggelse. Den förtätning i befintliga områden som föreslås får i senare skede mer detaljerat prövas mot natur- och kulturvärden m.m.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Trafik.

Rensning och upprustning av badplatser och strandpromenader ligger i linje med planen.

Noteras. Båtplatsernas placering och lämplighet får utredas vidare. Se Sammanfattning: Båtplatser.

Friluftsskolans användning beror till stor del på blivande fastighetsägare.

Ett antal revideringar har gjorts.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planen föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Buller

Föreslagen exploatering minskas. Se Sammanfattning: Trafik.

Väg- och VA-nät finansieras av exploateringen.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Det är en fördel om glesa tätorter kan bli tätare och grönområden kan sparas utanför tätorterna.

Ett antal revideringar har gjorts.

Mossbergiska Stiftelsens mark förblir ett uppskattat rekreationsområde. Apotekare Fredrik Mossbergs testamentet, det dokument som skapat förutsättningarna för den unika miljön väster om stambanan, respekteras. Anser att fler borde få njuta av de värden som finns i Västra Bodarna, det åstadkommer man genom främst ökat tillgänglighet, inte fler bostäder!

Boende på Sommarrovägen 18

Väster om järnvägen bör det endast ske en mycket varsam förtätning. Här är det inte acceptabelt med flerfamiljshus. Den bebyggelse som kan komma ifråga bör vara enfamiljshus. Viktigt att det blir en varierad utformning av dessa. För att värna områdets karaktär bör både små villor och lite större tillåtas, och även en varierad storlek på tomter.

Begreppet "Storvillor" är inte definierat, om det avses hus med max två våningar är det acceptabelt. Öster om järnvägen kan det vara acceptabelt med flerfamiljshus med max 4 lägenheter. Även här en varsam förtätning för att bevara samhällets karaktär.

För att en förtätning överhuvudtaget skall komma i fråga väster om järnvägen måste det till planskilda korsningar. Särskilt viktigt att beakta en säker gång- och cykelväg till och från skolan. Nuvarande korsning vid stationen utgör en risk.

Viktigt att bevara karaktären med smala vägar och då framförallt våra vackra stenmurar. Det är knappast möjligt att bygga ut i den omfattning FÖP:en föreslår och samtidigt behålla vägnätets nuvarande karaktär. Raka breda gator här inte hemma i Västra Bodarna.

Boende på Sommarrovägen 25

Fick besked under hösten 2009 att utbyggnaden i Västra Bodarna endast skulle bestå av försiktig kompletteringsbyggnation. En varsam utbyggnad, ca 10-15 hus. Är därför väldigt överraskade att det ett år senare presenteras ett förslag som motsvarar ca 125 hus, varav flera flerfamiljshus.

Kommunens underlag för dessa förslag innehåller flera direkta felaktigheter, vilka är följande; Avloppen på Mossbergiska stiftelsens mark anses vara undermåliga och påstås vara anlagda enligt gällande krav, på arrendatorernas egna bekostnad samt godkända av Miljökontoret. Felaktigt är också att det redan finns flerfamiljshus på arrendemarken. Varken Sommarro eller Mossbergiska friluftsskolan bebos av flera familjer.

Undrar också över hur kommunen kan bortse från flera av de synpunkter som framkom vid det tidiga mötet i juni 2010. Bl.a. bullernivåerna i slänten upp från järnvägen, tillgängligheten i området väster om järnvägen samt de känsliga miljöerna med det varierande trädbeståndet.

Förstår att området behöver utvecklas, men först tala om 10-15 hus och sedan ändra till hundra anses inte förenligt med 2019:s tal om hållbar utveckling. Motsätter sig användningen av ett kraftigare utbyggnadsalternativ som skrämpropaganda för att få huvudalternativet att framstå som mer rimligt. Misstycker att kommunen använder sig av uttryck som "varsam förtätning" och "värnad karaktär" men samtidigt föreslår motsatsen. Det för tankarna långt bort från demokrati och medborgarinflytande.

Boende på Svingels väg 5

Förslaget framhåller på ett förtjänstfullt sätt att: Västra Bodarna har en särpräglad karaktär och att utvecklingen framöver ska utgå från den karaktären. Detta stämmer inte med en hårdexploatering av området väster om järnvägen med 125 nya lägenheter i ca 25 småskaliga flerbostadshus eller radhus. En tydlig vinnare framstår, nämligen Göteborgs Stad, som äger Mossbergiska Stiftelsens mark, och som nu planerar att sälja hela området. Göteborgs Stad kan därmed berika sig vid en försäljning då priset på marken är kopplat till hur många hus/lägenheter som får byggas. Förlorare är alla invånare i Alingsås kommun, som förlorar ett mycket värdefullt och strandnära rekreationsområde.

Strandskyddet respekteras EJ! Varför? Vår vackra ädellövskog som idag utgör ett viktigt rekreationsområde skövlas!

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Våningsantalet begränsas till två.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Se Sammanfattning: Planskildhet.

Se Sammanfattning: Trafik.

Antalet nya bostäder minskas. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Källa: Kommunens strategi för vatten och avlopp

Något sådant anges ej i planen.

Se Sammanfattning: Buller.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Antalet nya bostäder minskas till ca 175. Planerad utbyggnadstakt är ungefär samma som de senaste 30 åren. Det är normalt att jämföra planförslaget med ett mindre utbyggnadsalternativ (nollalternativet) samt ett kraftigare.

Planen anger inte antal bostäder för specifika områden, detta studeras mer noggrant i kommande detaljplaneskeden.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Strandskydd samt Ädellövträd och öppna marker.

Slingrande vägar och stenmurar försvinner och ersätts med breda, raka asfalterade gator.

Vägarna kommer även i framtiden hållas smala. Se Sammanfattning: Trafik.

Dessa konsekvenser finns också redovisade i FÖP Västra Bodarna på s 46-47: Området är av riksintresse för naturvården. Värdefullt område enligt länsstyrelsens inventeringar. Minskande naturområde, fler människor i mindre områden medför förändrade förutsättningar för växter och djurarter i området. Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse eller bebyggelsemiljö berörs. Landskapsbilden förändras genom att särskilda skönhetsvärden försämras. Kvalitéer för friluftsliv eller möjligheterna till rekreation påverkas negativt. Förändring av grundvatten- eller ytvattenkvalitén. Risk för lokalpåverkan av Mjörn. Människor exponeras för ljudnivåer över rekommenderade gränsvärden vid byggnation nära järnvägen.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Se Sammanfattning: Buller.

Arrendatorsföreningens styrelse diskuterade den framtida utbyggnaden med ledande politiker i Alingsås under september 2009. Dels vid ett möte med gruppledarna i Alliansen, där även ordf i byggnadsnämnden Anita Skoglund deltog. Vi fick då besked att planerna för Mossbergiska Stiftelsens mark omfattade nybyggnation av 10-15 enfamiljshus i området mellan Friluftsskolan och järnvägen. Dels också vid ett möte med oppositionspartierna S och Mp med liknande besked. Vi föreslår därför att Kommunstyrelsen återremitterar FÖP Västra Bodarna till Kommunledningskontoret för omfattande justering av huvudalternativet.

Planerad utbyggnad antas ske under de kommande 30 åren vilket innebär ungefär samma utbyggnadstakt som under de senaste 30 åren (befolkningen ökade då med 50 %). Antalet bostäder minskas från ca 225 till ca 175.

Alternativt accepterar det sk "Nollalternativet" i FÖP Västra Bodarna. Mest framsynt vore dock att följa Stenungsunds kommun som planerar att göra södra Stenungsön till ett kommunalt reservat med följande motivering: "Framför allt är det tätortsnära området viktigt för friluftslivet. Målsättningen är också att ersätta delar av den nuvarande granskogen med lövträd." När nu cykelbana byggs från Alingsås, kan även övriga invånare i Alingsås kommun cykla eller åka en hållplats med pendeltåget och därmed få möjlighet att utnyttja detta fantastiska rekreationsområde.

Noteras.

Svingels väg 11

Anser att kommunens politiker har frångått inställningen om en ytterst försiktigt förtätning och istället förordat en massiv utbyggnad med bland annat flerfamiljshus. Anser att detta hotar att förstöra samhällets karaktär och särart.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Är särskilt oroad över det som planeras väster om järnvägen, i ett område som karaktäriseras av gles gammal bebyggelse, stora grönområden, små stenmuromgärdade vägar och närhet till sjö. Denna särart skulle helt förloras om omfattande byggnation och sprängning av avlopp mm skulle tillåtas. En byggnation väster om Sommarrovägen (område 3) borde vara helt utesluten.

Område 3 stryks om markeras som prioriterad grönstruktur.

Området väster om järnvägen är ett fantastiskt rekreationsområde. Ett förslag vore att anordna en mindre ridanläggning för naturnära ungdomsaktivitet. Landskapets befintliga åkrar och ängar skulle då kunna hållas öppet genom betning.

Noteras.

Planskild korsning är nödvändigt men en stor trafikapparat genom en bro anses ta för stor plats. Föreslår istället en förlängning av Humlevägen och en tunnel till Västra Bodarnemotet.

Planen föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Boende på Svingels väg 12

All kommande förtätning och nybyggnation väster om järnvägen måste föregås av planskilda korsningar över järnvägen. Förslagsvis läggs korsningen längre norrut i höjd med motorvägsmotet för att minska ingreppen i miljön. Enligt beskrivningen behövs bullerskydd längs järnvägen, vilket då måste finnas före förtätning och nybyggnation. För att bevara karaktären bör endast en viss förtätning medges väster om järnvägen, så att de slingrande vägarna och stenmurarna fortsättningsvis kan vara en acceptabel väglösning ur ett säkerhetsperspektiv.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Buller

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Trafik.

Byggnation inom området bör vara av villakaraktär och inte omfatta hus med mer än 2 våningar. Den föreslagna utökningen med ca 140 nya

Antalet våningar minskas till två. Planen anger inte antal bostäder för specifika

bostäder, varav 20 hyreshus, väster om järnvägen omöjliggör ett bevarande av karaktären.

Boende på Svingels väg 18

Det är positivt att tomter inom strandskydd inte får delas upp.

Ta bort förtättningsområden inom strandskydd, områden 3,4,5 och 6 på sid 18 i planförslaget. Då ligger förslaget i linje med ledande politikernas uttalande om försiktig utbyggnad.

Planera så att ingrepp inte behövs i vägnätet i västra Västra Bodarna. Smala, slingrande vägar med stenmurar hör till områdets karaktär.

Det är positivt med ny bro och tunnel vid korsningarna med järnvägen. Redan nu använder många barn plankorsningarna. Kommunen behöver ta sitt ansvar och involvera den säkerhetsansvarige tjänstemannen i frågan. Sätt totalt stopp för byggande väster om järnvägen tills bro och tunnel är klara.

Målbilden stämmer med dessa punkter.

Den föreslagna bron över järnvägen är kostnadskrävande och ramperna riskerar att ge halkproblem, dessutom skulle den dominera centrumbilden. Den bör ersättas av befintlig tunnel under järnvägen i ett läge längre norrut. Vägen kan följa järnvägens sträckning norrut för att sedan passera väster om ett befintligt hus för att sedan följa järnvägen igen. Öster om järnvägen kan vägen sedan anslutas till Bodarnemotet. Järnvägen går på hög bank vid tunnelplaceringen, så vägen behöver inte sänkas mycket.

Vill uppmärksamma att ett grönmarkerat område i strategibilden har markerats med ny bebyggelse (område 3) i planförslaget.

Boende på Svingels väg 28

Man får en känsla att förslaget härrör från direktiv som Alingsås kommun inte råder över. Kommunens tjänstemän och politiker har tidigare förespråkat en varsam utbyggnad för att bevara en grön och lummig karaktär. Utifrån detta måste det vara fel att bygga så många hus. En del är dessutom flerbostadshus (2-3 våningar), varav några ska byggas inom strandskydd. Vart tar då den gröna och lummiga karaktären vägen? Hur bevaras då kulturlandskapet? Hur framhävs de byggnader som idag har höga kulturhistoriska värden? Vad sker med de smala, stenmursomgärdade vägarna tillika promenadstråk när fordonsmängderna ökar? Tillåt inte den, på sina ställen väl genomarbetade fördjupade översiktsplanen, att bli Västra Bodarnas förskräckliga översiktsplan orsakad av överexploatering.

Boende på Tallåsvägen 5

Bättre ljussättning runt stationen och på vägen upp till Soldatvägen och Prostens Väg för att göra det mera tryggt att pendla på kvällar och helger.

INGEN gång- och cykeltunnel då det är en otrygg miljö utan ett övergångsställe som nuvarande med bommar och cykelhinder. Kanske handikappanpassning behövs?

Inga byggnader i 3 våningar. Det förstör miljön och "sommarstugeområde"-känslan.

Ev. lägenheter byggs på området med den gamla friluftsskolan; där finns parkering, el och vatten och det är inom gångavstånd till tåget, tennisbanan och Mjörn.

Ev. småhus byggs i trä i stil med nuvarande hus. Kommunens önskan om varierade bostadstyper passar inte riktigt in här - hade man önskat om att bo i ett område med hus i 2-3 våningar och olika typer hade vi inte valt att köpa hus i Västra Bodarna utom hade stannat i Alingsås eller flyttat till Göteborg!

Arbetsgrupp Trollsjön, 17 underskrifter. Synpunkter insända av Boende på Trollsjövägen 36

områden, detta studeras mer noggrant i kommande detaljplaneskeden.

Noteras.

Område 3 och 6 stryks. Förtätning kan prövas i område 4 och 5. Se Sammanfattning: Strandskydd

Se Sammanfattning: Trafik

Noteras. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Planen föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Noteras. I område 3 föreslås inte längre ny bebyggelse.

Planen är framtagen på uppdrag av kommunstyrelsen. Planeringen ligger nu under Samhällsbyggnadsnämnden.

Planen försöker framhäva vikten av att karaktären bevaras och att hänsyn ska tas till kultur- och naturlandskap. Antalet bostäder minskas något, två områden stryks och antalet våningar blir max två. Vid de flesta byggnader med mycket höga kulturhistoriska värden tillåts inte ny bebyggelse. Hänsyn till övriga kulturhistoriska värden förtydligas i planen. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär

Noteras. Synpunkten förs vidare.

En tunnel alternativt bro anses nödvändigt. Det är viktigt att en tunnel utformas så att den upplevs trygg.

Våningsantalet begränsas till två.

Framtida användning av friluftsskolan beror till stor del på blivande fastighetsägare.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Västra Bodarnas har en speciell karaktär som vi alla värnar om. Smala vägar med stenmurar, öppna ängar m.m. Detta kan inte bevaras med ny bebyggelse.

Att Västra Bodarna är lämpligt för bebyggelse p.g.a. järnvägsstationen tror vi inte på. De som inte utnyttjar tåget har andra anledningar än det korta avståndet till tåget.

Vi är starkt emot att exploatera området mellan våra tjärnar, Trollsjön och Furutjärn. Skogen där är ett rekreativområde och andningshål för de flesta i Västra Bodarna.

Varför har inte kommunen tagit avstånd till den bergtäkt som planeras i närområdet? Oljudet och dammet som bergtäkten för med sig är oerhört skadligt för oss människor. GÖR NÅGOT!

Vissa områden på andra sidan E20 borde ses över. Hus skulle kunna byggas där nu när det finns överfart via Kyrkvägen och om hänsyn tas till "gamla Kungsvägen".

Boende på Trollsjövägen 54

Det nämns ingenting om vägnätet mer än att stenmurar ska bevaras. Vid en sådan kraftig utbyggnad kan ej det befintliga vägnätet svälja all den nya trafiken som tillkommer, speciellt området mellan Furutjärn och Trollsjön. Där ska utfart ske via Prostens väg genom hela Västra Bodarna, är det miljötänk?

Minska antalet flerfamiljshus.

18 boende på Trollsjöv. och Furutjärnsv.

Värnad karaktär (som egentligen borde benämnas med det mer progressiva "utvecklad särart") är mycket mer än vad planen angett! Boendet i Västra Bodarna skiljer sig för de flesta ordentligt från att bo i en villastadsdel av Alingsås eller i Ingared. En övervägande del av alla hus har natur på minst en sida om huset. Detta skapar en tydlig "på landet-känsla". Det är glest mellan husen. Karaktären kan också lite beskrivas som "byn på landet där alla känner alla". Antalet invånare, ca 1 100, gör att det är möjligt att åtminstone till utseendet känna igen väldigt många människor. Detta skapar naturligtvis en stor trygghet.

Denna mycket vidare beskrivning av värnad karaktär (eller utvecklad särart) gör att det inte går att bygga ut Västra Bodarna med ca 50%!

För oss som bor på Furutjärnsvägens och Trollsjövägens södra sida är område 7 och 8 i planen extra intressant. Ett sådant större, sammanhållet bostadsområde stämmer inte överens med karaktären i VB. Dessutom berövas de ca 20 närmast liggande fastigheterna känslan av att bo nära naturen, "på landet-känslan". Utbyggnad enligt förslaget gör att många får den natur de har på minst en sida om tomten förvandlad till en bostadstomt. Utbyggnadsmålet med 225 nya bostäder bör minskas ordentligt!

Skrivningen måste bli tydligare vad gäller husens höjd. Endast villor och storvillor bör tillåtas för att möjliggöra en utveckling av särarten.

Minsta tomtstorlek bör anges till 1 500 kvm. För storvillor ännu större. Detta kommer att bidra till att VB behåller sin särart.

Område 7 och 8 i planen är ett större sammanhållet bostadsområde som inte alls stämmer överens med karaktären i VB. Detta område kommer helt att förstöra "på landet-känslan" för samtliga av de ca 20 närmast liggande fastigheterna. Område 7 och 8 bör begränsas kraftigt och möjligtvis utgöras av en rad med hus på var sin sida om skogsvägen. Inte tillåtas sträcka sig ända intill befintliga tomtgränser! Det kan då istället sträcka sig längre söderut.

Rent generellt bör man i planen kunna tänka sig att bygga en bit utanför

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär samt Trafik.

Enligt Göteborgsregionens kommunalförbund är stationssamhällena viktiga i ett framtida hållbart samhälle.

Se Sammanfattning: Grönområden.

Bergtäkten behandlas inte i denna plan.

Området öster om E20 anses inte lämpligt att bygga ut inom den tid som planen omfattar.

En tillfartsväg planeras från lokalvägen längs E20 till området mellan Furutjärn och Trollsjön. Se Sammanfattning: Trafik.

Antalet bostäder minskas.

Noteras. Karaktärsbeskrivningen utökas.

Antalet nya bostäder minskas och utbyggnadstakten planeras bli ungefär samma som de senaste 30 åren.

Planen ändras så att ett grönstråk bevaras förbi tomterna längs Furutjärnsvägens och Trollsjövägens södra sida. Områdena 7 och 8 är inte tänkta att bestå av enbart bebyggelse och bostadstomter utan ska blandas upp med grönområden och rekreativstråk. Antalet bostäder minskas.

Hushöjden begränsas till två våningar.

Se Sammanfattning: Tomtstorlek.

Se ovan. Ambitionen är att området ska utgå från Västra Bodarnas befintliga karaktär.

Förtätning kan ske i bebyggelseområdena i

1 000 meters-cirkeln för att på så sätt kunna utveckla VB:s karaktär bättre utan en kraftig förtätning. För en ekologiskt hållbar utveckling så finns bussar.

En pendel-/samåkningsparkering bör ingå i planen i anslutning till E20 och busshållplatsen.

Boende på Västra Bodarnevägen

Vi äger en fastighet på infarten till byn från E20.

Vi är oroliga och fundersamma över beteckningen "Störande verksamhet" som gäller för vårt närområde. Vad betyder det? Ska den välkomnade atmosfären och "vår skog" – våra barns lekplats, grumlas av en störande fabrik? Kanske med farliga kemikalier etc.

Den barriär som skogen ger mot järnvägen är oerhört viktig intrycks-mässigt men också för allas välbefinnande. Vi är redan mycket påverkade av järnvägen. Om nu vi skulle behöva se den förstärks olusten ytterligare. Som det är nu kan vi plocka vitsippor, barnen bygga kojor och köra cykel på stigarna. Snälla – låt den lilla remsa av skog som finns vara kvar.

Boende på Västra Bodarnevägen

Mitt föräldrahem ligger på fastigheten Västra Bodarna 1:50, vilken är en stor stamfastighet med många fina kvaliteter. Anser att det är mer lämpligt med bostadshus än verksamheter i området, både med hänsyn till grannar och miljö men även till det intresset som fastighetsägaren har.

Västra Bodarnevägen 20

Vi är i grunden positivt inställda till utbyggnad/förtätning av orter längs befintliga järnvägsstråk, så även för Västra Bodarna. Dock bör utbyggnaden främst koncentreras öster om stambanan.

Landskapet i de västra delarna är en stor tillgång för samtliga boende i Västra Bodarna och att värna detta landskapets karaktär och värden är därför viktigt för boende på båda sidor. Närheten till Mjörn och tillgången till det vackra och glesat bebyggda landskapet mellan stambanan och sjön var en stor anledning till att vi själva valde att flytta till Västra Bodarna. Den glesa bebyggelsen, de stora tomterna, den karaktäristiska variationen av små öppna åkrar och ädellövskog, de smala och slingriga stenmurs-omgärdade vägarna och de många utblickarna mot Mjörn riskerar att försvinna med den föreslagna utbyggnadsgraden och byggnadstyps-sammansättningen.

Vår åsikt är därför att Alingsås kommun i FÖP:en (trots att den inte är "genomförandeinriktad") tydligt och konkret förklarar HUR den föreslagna utbyggnaden väster om stambanan ska kunna utföras samtidigt som ambitionen om "värnad karaktär" ska kunna uppnås.

Endast marginell utbyggnad av området väster om stambanan bör tillåtas innan frågan om planskilda passager över/under västra stambanan är löst. Alingsås kommun bör redovisa en tydlig riktlinje för hur mycket utbyggnad som bedöms vara möjlig och därför kan tillåtas väster om järnvägen utan att nuvarande plankorsning åtgärdas.

Uttrycker att planeringen av FÖP:en inte stämmer överens med Europeiska Landskapskonventionen. Alingsås kommuns hantering av frågorna kring utbyggnad väster om stambanan och lokalsamhällets delaktighet i planeringen inte överensstämmer med konventionens intentioner om brukarmedverkan. Bland annat med tanke på att värden och karaktären kommer gå förlorad och de boendes önskemål om förlängd tid för gemensamma frågor/synpunkter och diskussioner vid samrådsmötet den 23/11. Alingsås kommun bör därför klargöra hur kommunen anser att ELC's intentioner uppfylls (eller ska uppfyllas) i (det fortsatta) arbetet med FÖP Västra Bodarna.

sydväst och öst som ligger utanför 1 000 meters-cirkeln. Se Sammanfattning: Kollektivtrafik.

Huvudmannaskap för pendelparkering behöver utredas. Planen utgör inget hinder.

Beteckningen ändras till Verksamheter. Utformningen av bebyggelsen och skyddande grönska är också viktig.

Det är respektive fastighetsägare som avgör om träd ska stå kvar. Om detaljplan upprättas kan skyddsbestämmelser införas.

Noteras. Det finns behov av verksamhetsområden och detta läge anses lämpligt för det. Dels på grund av att området är bullerutsatt och på så vis gör det olämpligt för bostäder och dels på grund av de goda kopplingarna till E20 och platsens skyltläge.

Huvuddelen av utbyggnaden planeras till öster om stambanan.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Område 3 och 6 stryks. Gestaltungs- och utbyggnadsambitioner förtydligas. Planen kan dock inte styra över gestaltning och utformning i detta skede.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Planeringen av Västra Bodarna tätort följer plan- och bygglagen. Ett extra informationsmöte har hållits mellan samråds- och granskningsskedet för att tillgodose brukarmedverkan.

Nuvarande plankorsning bör absolut åtgärdas om utbyggnad av området väster om stambanan alls ska tillåtas. Den redovisade lösningen med bro kommer innebära stort intrång, både fysiskt och upplevelsemässigt och utgöra en påtaglig visuell påverkan centralt i orten. Lämpligaste läge, typ och utformning av en framtida planskildhet bör självklart hanteras inom den lagstadgade vägplaneringsprocessen. Då frågan ägs av Trafikverket bör Alingsås kommun inte ta fram några planer som omöjliggör alternativa lokaliseringar/utformningar till den som presenteras i FÖP:en. Detaljplan för föreslaget verksamhetsområde bör därför inte antas innan Trafikverkets vägplaneringsprocess nått fram till lämpligaste lokalisering, en sådan detaljplan skulle kunna omöjliggöra ett tunnelalternativ i norr.

Verksamhetsområdet i norr bör samrådats med Trafikverket med avseende att anordna framtida planskildhet, säkerhetsavstånd mot stambanan, utfarter mot allmän väg (Västra Bodarnevägen) och möjlig anslutning mot cirkulation i Bodarnemotet.

Alingsås kommun bör, trots att länsstyrelsen inte framfört åsikter under samrådtiden, tydligare redovisa behovet av och vilka miljökrav som kommer att ställas på ett verksamhetsområde inom strandskyddsområde, men utanför område för kommunalt vatten och avlopp (en jämförelse mellan sid 16 och 22 i samrådshandlingen).

Den redovisade strandskyddsområdet i samrådshandlingen (sid 17) stämmer inte överens med länsstyrelsens redovisning.

Vi ifrågasätter MKB:ns "kraftiga utbyggnadsalternativ" då detta ses som ett sätt att "försköna" och mildra miljökonsekvenserna av huvudalternativet. Huvudalternativet borde istället jämföras ett alternativ med motsvarande utbyggnadsgrad, men med en annan lokalisering/utbredning av utbyggnadsområdena. Alingsås kommun bör förtydliga dels vilka krav som ställs på ett jämförelsealternativ dels hur det "kraftigare utbyggnadsalternativet" tagits fram.

Boende på Västra Bodarnevägen 29

För utbyggnad av Västra Bodarne behövs först planfri gångförbindelse bilförbindelse under järnvägen.

Den föreslagna tunneln vid hållplatsen är nödvändig och bra. Det är mindre uppseendeväckande med tunnel och måste gå att göra en sneddelad tunnel ungefär där överfarten är idag för att förena Västra Bodarnevägen från båda sidorna om nuvarande övergång. En annan möjlighet kan ju vara att lägga en tunnel i området närmare gamla reningsverket.

Flerfamiljshus med 2-3 våningar är förkastligt och skulle inte smälta in med övrig bebyggelse. Ett exempel på hus som inte smälter in är ju husen vid fotbollsplanen i Västra Bodarne.

Västra Bodarnevägen 37

Vi boende i Västra Bodarne tycker om vår hemort och vill värna dess karaktär och få till en varsam utbyggnad. I utformningen av den nu presenterade planen har man lagt grogrunden för en mycket starkt förändrad karaktär av bygden. Detta trots att man i sin egen målbild säger sig vilja värna karaktären.

Antalet planerade bostäder anses för många. Motsätter sig flerbostadshus, dess antal och dess höjd, speciellt på sjösidan av järnvägen. Ekdungarna ryker som i Stadsskogen. Strandskyddet på 300 meter runt Mjörn är tydligen inget riktigt strandskydd. På samrådsmötet sa sig samtliga närvarande vara emot denna planering av flerbostadshus.

Förslag; Den föreslagna exploateringen måste minskas och förtätning enbart tillåtas med villor/parhus och lägenheter i storvillor, för att bevara karaktären.

De föreslagna trafikapparaterna med långa ramper och de tre nya rondellerna vid infarten till byn anses för stora och den planerade bron bli som ett motorvägsbrom över den lilla dalen. Köerna vid järnvägsbommarna är redan långa och tågen kommer med några minuters intervall.

Planen föreslår en tunnel i norr i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet. FÖP:en är inte bindande och kan därför inte hindra alternativa lokaliseringar. Kommande detaljplaner samordnas med Trafikverkets vägplan/järnvägsplan.

Trafikverket har yttrat sig under samråds-skedet och kommer att göra det även under granskningsskedet.

Eventuell miljöpåverkan får utredas i senare skeden.

Noteras. Strandskyddslinjen rättas till.

Det kraftiga utbyggnadsalternativet utgår.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

De båda alternativen till tunnel föreslås. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Antalet våningar begränsas till två. Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Se Sammanfattning: Flerbostadshus.

Se Sammanfattning: Strandskydd.

Se Sammanfattning: Ny bebyggelse och värnad karaktär.

Planen föreslår en tunnel i stället för en bro. Se Sammanfattning: Planskildhet.

Förslag; Varför inte, istället för denna bro, göra en ny underfart vid reningsverket där det redan finns en liten biltunnel. Utbyggnaden på sjösidan av järnvägen bör dessutom tillåtas under villkor av att Trafikverket verkligen bygger en ny korsning.

Planbestämmelse föreslås ange att genomförandetiden för planer väster om järnvägen inte börjar förrän planskild korsning finns.

Planen tar upp bullerproblematiken från järnvägen, några synliga konsekvenser av detta saknas dock i planeringen. Stora områden där bostäder föreslås ligger inom den zon där Boverket inte accepterar nya bostäder (>55-60 dBA utomhus). Är det meningen, som Trafikverket tycks anse, att boende skall bygga små kubformade uteplatser med bullerplank där vi skall få vistas. Käckt! Är dom övriga tomtytorna bara till för att klippa gräset och visa upp för förbipasserande?

Se Sammanfattning: Buller.

Förslag; Nya bostäder borde tillåtas under villkor av att Trafikverket bygger ett rejält bullerplank, ett önskemål från byalaget i flera år.

Hela planen centreras förnumstigt med koncentriska cirklar kring ett 'tydligt' centrum som tycks vara Västtrafiks station. Någon service tycks inte planförfattaren tro på utan nämner en eventuell pizzeria eller kiosk, (den som fanns lades ner några år sedan). Där det rödmärkta centrum anges finns fotbollsplan, som skall vara kvar enligt planen. Är fotbollsplan då centrum? Tanken är då att det skall vara korta avstånd till station. Buss finns dock också. Förtätningen kan således ske utmed hela bussträckan. Man behöver således inte *offra* kulturbygden vid Mossbergsgata för att uppnå kommunens mål om förtätning.

Se Sammanfattning: Kärna.

Se Sammanfattning: Kollektivtrafik.

Förslag; Lagg undan dessa teoretiska cirklar och planera ny bebyggelse där det inte förstör den befintliga bygden och dess naturvärden.

Planerna bör istället för att ägna sig åt att tillfredsställa någon icke synlig storhet lägga grunden för ett ännu bättre område för de boende och vara till för Alingsås medborgare. Planeringsprocessen skall enligt Plan- och bygglagen vara demokratisk. Vi boende har tydligt redogjort för våra synpunkter vid samråden. Om ni har lyssnat på våra synpunkter och vill agera i demokratisk anda så bör planen återremitteras till politikerna och göras om radikalt. Hur som helst så hoppas jag att det rätar ut sig så att Västra Bodarne får behålla alla dess kvalitéer och att avsevärda naturvärden inte förstörs.

Planerade bostäder minskas och ett antal förändringar görs i planen.

Planavdelningen

Gabriella Graf
Planchef

Hans Nerstu
Planarkitekt