

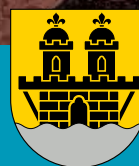
FÖP LÖDÖSE

En fördjupning av översiktsplanen

Del 4. SAMRÅDSREDOGÖRELSE



UTSTÄLLNINGSHANDLING 2014-02-25



LILLA EDETS
KOMMUN

FÖP LÖDÖSE

MEDVERKANDE

Den fördjupade översiktsplanen har utarbetats av Samhällsbyggnadsförvaltningen på uppdrag av kommunstyrelsen. Under arbetets gång har företrädare från kommunala förvaltningar, politiker, sakkunniga samt verksamma i Lödöse deltagit i planarbetet.

Arbetet har letts av:

Paul Mäkelä, samhällsplaneringschef

Daniel Åhman, mark- och exploateringschef

Cecilia Friberg, mark- och exploateringschef

Föreliggande samrådsredogörelse har upprättats av Norconsult AB genom:

Martin Nord, uppdragsansvarig planeringsarkitekt

Sofia Larsson, handläggande arkitekt

Janna Bordier, planeringsarkitekt (layout)

För illustrationer, foton, kartor och fotomontage svarar Norconsult om inte annat anges.

Omslagsfoto framsida: Invigningsfest av Lödöse station.

Foto Lilla Edets kommun.

Omslagsfoto baksida: Bilden är tagen vid invigningen av BanaVäg i Väst 9 december 2012. Fotograf Roger Sjöblom

DEL 1. PLANFÖRSLAG (separat handling)

DEL 2. FÖRUTSÄTTNINGAR (separat handling)

DEL 3. MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING (separat handling)

DEL 4. SAMRÅDSREDOGÖRELSE (denna handling)

5 INLEDNING

- 5 Hur samrådet bedrivits
- 5 Sammanfattning av inkomna synpunkter

7 MYNDIGHETER OCH GRANNKOMMUNER

- 7 Länsstyrelsen
- 15 Trafikverket
- 16 LFV, Air Navigation Services of Sweden
- 16 MSB, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap
- 16 Jordbruksverket
- 16 SGI, Statens geotekniska institut
- 17 SGU, Sveriges geologiska undersökning
- 17 SMHI, Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
- 17 Trollhättans Stad
- 17 Ale kommun
- 18 Göteborgsregionens kommunalförbund, GR

20 KOMMUNALA NÄMNDER

- 20 Individnämnden
- 20 Omsorgsnämnden

21 FÖRETAG, ORGANISATIONER, FÖRENINGAR

- 21 Svenska Kraftnät
- 21 Vattenfall Eldistribution AB
- 21 Kommunala pensionärsrådet
- 21 International Metall AB
- 22 LRF:s kommungrupp i Lilla Edet
- 23 Arbetarpartiet socialdemokraterna och Vänsterpartiet
- 23 Centerpartiet i Lilla Edet
- 24 Folkpartiet Liberalerna, Lödöse/Lilla Edet
- 25 Moderaterna i Lilla Edet

27 PRIVATPERSONER OCH ÖVRIGA

- 27 Boende på Ekebergsvägen 47, lödöse
- 28 Boende på Danskavägen 30, Lödöse
- 28 boende på dansbanevägen 8, lödöse
- 28 anställd på förskolan Blåvingen, lödöse
- 29 ägare till Tingberg 2:31, lödöse
- 29 ägare till Hönebäck 104, lödöse
- 29 ägare till Tingberg 13:5, lödöse
- 30 boende på rådjursvägen 33, lödöse
- 30 ägare till Tingberg 13:4 och Tingberg 13:1, lödöse
- 30 boende på Ekebergsvägen 51, lödöse
- 31 boende på Tingberg Gossargård 165, Lödöse
- 31 ägare till Tingberg 258, lödöse
- 31 Tingberg Gossagårdens vägsamfällighet
- 32 boende på ekebergsvägen 53, lödöse
- 32 ägare till Ale Videkärr 1:3, alvhem
- 33 ägare till Hästhagen, Alvhem
- 33 ägare till Tingberg 13:3, lödöse
- 33 ägare till Tingberg 13:1, lödöse

34 STÄLLNINGSTAGANDEN INFÖR UTSTÄLLNING

- 34 Ändringar och kompletteringar i planförslaget

35 BILAGA 1 TILL SAMRÅDSREDOGÖRELSE FÖP LÖDÖSE

- 35 Öppet hus 2013-06-11, Lödöse hus
- 35 Frågor
- 36 Synpunkter



Illustration över planprocessen. I denna handling sammanställs yttranden från samrådet

Inledning

Kommunstyrelsen beslutade den 24 april 2013 att genomföra samråd för FÖP Lödöse, en fördjupning av översiktsplanen för Lödöse. Planförslaget har varit utsänt för samråd enligt 5 kap 20§ PBL under tiden 16 maj – 26 juni 2013.

HUR SAMRÅDET BEDRIVITS

Samrådsmaterialet har funnits tillgängligt på tre utställningsplatser; Lilla Edets kommunhus, Lilla Edets bibliotek samt på Lödösehus i Lödöse. Materialet har även funnits tillgängligt på kommunens hemsida. Information om samrådet annonserades i GP, Ttela och Alekuriren den 16 maj 2013.

Öppet hus och informationsmöte för sakägare och övriga intresserade hölls den 11 juni 2013 i Lödösehus. 16 personer deltog vid mötet, där kommunen presenterade samrådsmaterialet och innehållet i FÖP Lödöse samt bjöd in till en frågestund. Minnesanteckningar, se bilaga 1

SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPKUNKTER

Under och i anslutning till samrådstitiden har 40 yttranden kommit in. Yttrandena fördelar sig enligt följande:

- 11 yttranden från myndigheter och andra kommuner
- 2 från kommunala nämnder
- 9 från företag, organisationer och föreningar
- 18 från privatpersoner och övriga

Efter en kort sammanfattning nedan följer en redovisning av samtliga inkomna yttranden. Varje yttrande kommenteras. Länsstyrelsens yttrande är nedtecknat i sin helhet. Avslutningsvis redovisas förslag till ändringar och kompletteringar av planförslaget.

Bland de inkomna synpunkterna sticker några huvudfrågor ut. Dessa frågor rör: utbyggnadsordning, tågdepå, riksintressen, skola, handel, gång- och cykeltrafik, rekreation, natur- och kulturmiljö, jordbruk samt hälsa- och säkerhet

Planförslagets huvudprincip med prioritering av tätortsutbyggnad med utgångspunkt från stationsområdet tas upp i flera yttranden. Länsstyrelsen och Folkpartiet Liberalerna förordar förtätning med utgångspunkt i befintligt centrum, medan GR och Trafikverket förordar utbyggnad med start vid stationen.

Den fråga som ifrågasätts av flest är utredningsområdet för tågdepå intill Göteborgsvägen. De boende är

mycket negativa till en sådan etablering, då denna skulle förändra förutsättningarna för boende i Lödöse. Värde av ett fåtal nya arbetsplatser till tätorten anses väga lätt mot de negativa aspekterna såsom försämrade utsiktsförhållanden och förfulad miljö. Länsstyrelsen anser att placeringen av tågdepån är minst sagt olämplig med hänsyn till riksintressena för naturvård och friluftsliv.

En fråga som många yttrat sig kring är service, och då framförallt förskola och skola. Synpunkterna handlar om placering av förskola, att man ska möjliggöra bostäder i samma byggnad som skolan, att det bör finnas flera små förskolor och att förskolan ska byggas vid befintlig bebyggelse och inte ”ensam på åkern”. Fler områden anses behövas för offentlig service och mataffären bör få en central placering.

Flera har under samrådet framfört positiva synpunkter om planförslaget. Boende i Lödöse tycker att det är roligt att se att det finns visioner och ett helhetstänk om hur orten kan utvecklas och stärkas. Kommunens fokus på rekreation samt kollektiv-, cykel- och gångtrafik uppskattas, samtidigt som det finns en otålighet kring att anläggandet av gång- och cykelväg till stationen dröjer. Flera lyfter också fram behovet av bostadsnära grönytor.

Frågor om prioritering mellan tätortsutbyggnad och jord- och skogsbruk tas också upp.

Flera myndigheter lyfter frågor om klimatanpassning, översvännings- och skredrisk, erosion, trafikbuller, vibrationer, risker med transporter av farligt gods etc.

INKOMNA SYNPUNKTER

Myndigheter och grannkommuner

LÄNSSTYRELSEN (2013-09-17)

SAMMANFATTNING

Länsstyrelsen ser positivt på att Lilla Edets kommun framställer FÖP för Lödöse och därmed banar väg för en medveten utveckling av tågstationsområdet och centrala Lödöse. Planhandlingarna är bra strukturerade och visar på ett tydligt sätt kommunens intentioner med utveckling av Lödöse. Länsstyrelsen anser också att utvecklingen av Lödöse är viktig för Göteborgsregionen (GR) och kommunens planer sammanfaller bra med GR:s strukturbild.

Det är också positivt att kommunen inser att frågor om planförslagets tidshorisont och dess övergripande planeringsmål på nytt ska tas upp och eventuellt omvärderas. Detsamma gäller för frågor om utbyggnadstakt och etappindelning som har stor betydelse för att få ett attraktivt samhälle under utbyggnadsåren.

Länsstyrelsen anser emellertid att planförslaget borde utvecklas genom konsekvensbeskrivning av olika utbyggnadsstrategier för att förebygga risk för eventuell fragmentering av den föreslagna bebyggelsen och markområdet som har högt natur- och rekreationsvärde. Andra viktiga frågor som ska bearbetas i det fortsatta planarbetet är hantering av riksintresse för natur och friluftsliv och hantering av buller från E45 och järnväg samt planering av en eventuell tågdepå. Tydligare förhållningssätt gentemot transport av farligt gods längs E45, järnväg och Göta älv är bland andra viktiga frågor som ska bearbetas.

Det finns också behov av ytterligare utredningar kring översvämningsrisker, och de geotekniska förhållandena. Detsamma gäller samarbete med Ale kommun som bör fördjupas och beskrivas i planhandlingar. Konsekvensbeskrivning av nollalternativet i miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör också utvecklas ytterligare.

KOMMENTAR:

Kommunens tillväxtmål kommer att tas upp vid kommande aktualitetsförklaring av ÖP och vägs då mot FÖP Lödöses övergripande planeringsmål.

Som kommunen uttryckt i handlingarna är det av mycket stor vikt att det finns en tydlig strategi kring

utbyggnadsordning och avgränsning av olika etapper när stationen ska knytas ihop med befintlig ort, för att få en välfungerande och attraktiv ort även under utbyggnadsåren. Resonemanget i frågan kommer att förtydligas i handlingarna. Dock kommer inte någon utbyggnadsstrategi att läggas fast i FÖP:en. Utbyggnadsordningen inom de södra tätortsutvecklingsområdena kommer att hanteras i ett parallellt strategiarbete för att inte fördröja FÖP:processen

Utredningsområdet för tågdepå utgår ur förslaget. När alla aspekter på en eventuell etablering av tågdepå vägs samman är kommunens bedömning att möjligheterna för ett framtida genomförande är så svåra och osäkra att fortsatt utredning inte är meningsfull och därför avbryts. Området föreslås istället redovisas som bibehållen jordbruksmark, med möjlighet att utvecklas som rekreationsområde på sikt. Med denna åtgärd är kommunens bedömning att riksintressena för natur och friluftsliv tillgodoses på ett bättre sätt samtidigt som risken för fragmentisering också minskar.

Översvämningsriskerna är nu kartlagda och utredningens resultat infogas i handlingarna.

Samrådet har visat att Lilla Edets och Ale kommun har en tydlig samsyn på den gemensamma utvecklingen kring kommungränsen och bägge parter ser Lödöse och Alvhem som en gemensam sammanväxt tätort på sikt. Båda kommunerna ser positivt på fortsatt samverkan.

ALLMÄNT OM FÖRSLAGET

Målformuleringar.

Utveckling av ny bebyggelse kring den nya tågstationen som ligger ca två kilometer söder om befintligt centrum i Lödöse utgör ett av de viktigaste målen i FÖP:en. Utifrån tidigare ställningstagande och platsspecifika förutsättningar har följande fyra huvudmål formulerats i FÖP:en.

1. Tillvarata infrastrukturens potential maximalt
2. Koppla samman befintligt och nytt
3. Vårda och utveckla kulturarvet
4. Stärk grönstrukturen

Enligt planhandlingar möjliggör FÖP:en uppbyggande av ca 2000 nya bostäder vilket innebär att det tar 40 till

50 år för att planförslaget ska vara fullbyggd med dagens utbyggnadstakt. ÖP 2012 har däremot som planeringsmål att i Lilla Edet ska byggas ca 1300 bostäder till 2030 varav 600 nya bostäder i Lödöse.

Det är positivt att kommunen inser att frågor om planförslagets tidshorisont och dess övergripande planeringsmål på nytt ska tas upp och eventuellt omvärderas. En tydlig redovisning av etappindelning är viktig för att säkerställa en ordnad urban utveckling särskilt med tanke på att det är långt avstånd mellan tågstationsområdet och det centrala Lödöse och att utbyggnadstakten kan variera över tid. Dessa frågor eventuella inverkan på tillväxtmålen för Lilla Edets kommun i ÖP2012 bör också tas i beaktande under kommande planarbete.

Lödöse i regionen.

Lödöse ligger utmed utvecklingskorridoren längs E45 mellan Göteborg och Trollhättan, som har utpekats i Göteborgsregionens strukturbild. Satsningar på ny dragning av E45 och Norge/Vänerbanan har skapat nya möjligheter för utveckling längs den här korridoren vilket gynnar Lödöse.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen framställer FÖP:en och därmed skapar möjligheter för ett helhetsgrepp för utveckling av Lödöse.

Överväganden om kommunens framtida mark- och vattenanvändning.

Den byggda miljön som finns i centrala Lödöse ska förtätas med bostäder och verksamheter med anknytning till Göta älv och turism. Den bärande idén i FÖP:en är emellertid att fokus på satsningar i första hand ska ligga vid tågstationsområdet vilket på sikt ska kopplas samman med centrala Lödöse.

Den här strategin står i konflikt med intresse av bevarande av jordbruksmark i Göta älvdalen och riksintresse för naturvård och friluftsliv längs Göta älv. Kommunen anser att denna negativa inverkan kan vara acceptabel i och med att planförslaget leder till utveckling av Lödöse enligt GR:s strukturbild och befrämjar användning av järnväg och kollektivtrafik.

Kommunen har med utbyggnad vid Lödöse och det nya stationsläget en unik möjlighet, där en helt ny stadsdel är tänkt att växa fram på ”jungfrulig” mark. Det är därför av största vikt att överväga i vilken ordning utbyggnads-satsningar i Lödöse ska ske. Ur ett hushållningsperspektiv finns det bra förutsättningar för att minska de negativa konsekvenserna för riksintressen och planera för en utveckling som leder till uppfyllelse av flera nationella miljökvalitetsmål genom att låta utbyggnad ske i form av förtätning och komplettering i centrala Lödöse och mot tågstationen, dvs i omvänd ordning.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att kommunens föreslagna strategi kan medföra risk för stagnation i centrala Lödöse i och med nödvändiga satsningar på samhälls-service och andra verksamheter samt byggande kan utebli, då fokus läggs på utveckling av tågstationsområdet. Detta kan, i kombination med en sviktande marknad, leda till att både bebyggelse, natur- och jordbrukslandskap samt verksamheter fragmenteras. Kommunen bör därför analysera den föreslagna strategin ur ett såväl samhällsekonomiskt, miljömässigt som socialt perspektiv och i jämförelse med andra tänkbara utbyggnadsalternativ.

KOMMENTAR:

Den överordnade prioritetsordningen för utbyggnad med utgångspunkt från Station Lödöse Södra ligger fast. Kommunen har sedan beslutet om stationsutbyggnaden i Lödöse, genom tidigare ställningstaganden i mål och styrdokument som Strategi Knutpunkt Lödöse (KF 2007) och ÖP2012 (KF2012), konsekvent och målinriktat arbetat för att svara upp mot dels den gemensamma regionala strukturbilden, där stationsområdena pekats ut som centrala för det framtida bostadsbyggandet i regionen, dels målsättningen om fördubblat kollektivtrafikresande i enlighet med K2020. För att kommunen ska klara dessa åtaganden krävs bl a stationsnära exploatering.

Den omvända principen att satsa på förtätning i centrala delarna av befintlig ort innebär för det första att kommunen inte kan svara upp mot sina regionala åtaganden enligt ovan, för det andra är möjligheterna till exploatering inom befintlig ort mycket begränsade. Skälen till detta är flera, där den arkeologiska situationen är den främsta. Kommunens bedömning är att de utvecklingsmöjligheter och behov som identifierats i de centrala delarna av Lödöse kan förverkligas först om ett antal år när det kan förväntas finnas marknadsmässiga förutsättningar för exploateringar att bära sig ekonomiskt.

Handlingarna förtydligas med ett utökat resonemang kring prioriteringen av stationsnära byggande och avvägningarna kopplat till resurshushållning och nationella miljömål.

ALLMÄNNA INTRESSEN

I detta avsnitt utvecklas synpunkter på hur kommunen har behandlat de allmänna intressen som är knutna till hushållningen med mark- och vattenområden.

FRILUFTSLIV OCH NATURVÅRD (3 KAP 6§ MB)

Påverkan på riksintresse friluftsliv – Göta älv. Det finns delar inom riksintresset där naturlandskapet i stort är bevarat och som därför räknas som riksintresseområdets mest värdefulla. Hit hör bland annat det avsnitt mellan Lödöse och Älvängen som karaktäriseras av den plana uppodlade

dalbotten, sankängarna längs älven, slättsjön Hajs sjö och av de uppstickande bergknallarna.

Ett av motiven till utpekandet av riksintresseområdet för friluftsliv är att älvdalen har en vacker och tilltalande landskapsbild. Negativa förändringar i landskapet som medför förfulande av landskapsbilden, liksom bebyggelse och anläggningar som avskärmar den visuella kontakten mellan vattendraget och intilliggande landområde, bör undvikas.

En tågdepå inom utredningsområdet skulle på ett oåterkalleligt sätt påverka landskapsbilden negativt och avskärma Lödöseborna från älven och dess tilltalande strandområde. I ett så flackt parti som utredningsområdet berör, blir sådana inslag extra utmärkande. Se vidare under rubriken ”Påverkan på riksintresse på naturvård – Göta- och Nordre älvs dalgångar”.

Påverkan på riksintresse naturvård – Göta- och Nordre älvs dalgångar.

Möjligheten att utläsa älvdalens utveckling är del av motivet bakom utpekandet av området som riksintresse för naturvården. Den föreslagna tågdepån riskerar att på ett irreversibelt sätt skada det geologiska arv som älvdalen utgör och påverka upplevelsen av områdets värden och försvåra för utläsningen av det historiska skeende som här ägt rum.

Enligt kommunens översiktsplan ska, inom områden av riksintresse för naturvården, ny bebyggelse ej tillåtas, förutom för friluftslivets behov. Inom Göta älvs dalgång anges att nya bostadshus kan få tillkomma, men att särskild hänsyn ska tas till naturvärdena på platsen och till platsens värden för friluftsliv och rekreation. Tillkommande bebyggelse eller anläggningar får ej förhindra ett lämpligt användande eller skada områdenas värden för naturvård, friluftsliv och rekreation.

Länsstyrelsen ställer sig frågande till tågdepåns förenlighet med rekommendationerna i översiktsplanen. Arbetet med riksintresseområdenas långsiktiga bevarande kan försvåras om etableringar likt denna tillåts. Det saknas dessutom en redovisning av alternativa lokaliseringar för tågdepån. Det är i nuläget inte möjligt att bedöma om denna lösning är den lämpligaste med avseende på naturvårds- och friluftslivets intressen. Om annan rimlig lokalisering finns, som inte påverkar på riksintressen eller annan skyddsvärd natur, bör denna noga övervägas.

Slutligen vill Länsstyrelsen framhäva att även om man ser positivt på kommunens intentioner att tillgängliggöra området mellan Göta älv och Göteborgsvägen, kan föreslagna etableringar av tågdepå orsaka en visuell störning som riskerar att förta värdena av att kunna röra sig i och på håll betrakta området.

Sammantagen bedömning av påverkan på riksintresseområdena är att lokalisering av tågdepån är minst sagt olämplig, av flera skäl enligt ovan.

Områdesskydd.

Utöver vad som nämns i miljökonsekvensbeskrivningen omfattas vissa biotoper i jordbruksmark av biotopskydd (7 kap 11 § MB och 5 § förordningen om områdesskydd). Inom biotopskydd får inte vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Tätorts- och verksamhetsutbyggnad på jordbruksmark kan komma att aktualisera konflikter med biotopskyddet.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen beaktar biotopskyddsbestämmelserna och så långt det är möjligt arbetar in biotopskyddade objekt i kommande detaljplaner och vidtar nödvändiga försiktighetsmått och skyddsåtgärder. Är skada på biotopskyddade objekt oundviklig ska dispens sökas hos Länsstyrelsen. Länsstyrelsen får meddela dispens om det finns särskilda skäl och om det är förenligt med skyddets syfte. En dispens förenas i regel med villkor om kompensationsåtgärder.

Vattenområden.

Gårdaån är ett vattendrag som innehåller höga naturvärden i form av både lax och havsöring. Gårdaån är också ett vattendrag som har klassats med otillfredsställande ekologisk status. Statusen ska vara god till år 2021. Åtgärder får inte vidtas som kan skada de naturvärden som finns i ån. För att minska denna risk bör också hänsyn tas till skredriskerna vid ån, vid framtida byggnation och planering, så som kommunen också uppger i underlaget. Till Gårdaån rinner också en bäck norr ifrån, som kan innehålla öring, och som därför inte får påverkas negativt av några åtgärder.

Det är viktigt att vattendraget som rinner från Göta älv strax söder om Gårdaån fortsatt utgör en bra förbindelse mellan Göta älv och Hajs sjö. Detta vattendrag får inte påverkas negativt, och fisk måste fortsatt kunna vandra igenom. Anläggande av våtmarker och eventuella omgrävningar av diken kan vara anmälnings- eller tillståndspliktig verksamhet.

Inom området för FÖP:en finns ett antal markavvattningsföretag. Åtgärder får inte vidtas som kan påverka markavvattningsföretagen, och behöver man ändå vidta sådana åtgärder så behöver företagen omprövas.

Strandskydd.

Beträffande strandskydd vid Göta älv kan åtgärder som anläggande av gång- och cykelvägar, stigar, broar och bryggor främst komma att väsentligen ändra livsvillkoren för djur- och växtlivet. Om så är fallet krävs dispens från strandskyddsbestämmelserna.

KOMMENTAR:

[Påverkan på riksintresse, se ovan.](#)

[Synpunkter angående områdesskydd noteras, avsnitt Områdesvisa rekommendationer och MKB:n kompletteras. Synpunkter angående vattenområden och](#)

strandsskydd noteras, avsnitt Områdesvisa rekommendationer kompletteras.

KULTURMILJÖ (3 KAP 6 § MB)

Översiktsplanen berör flera områden med höga och känsliga kulturhistoriska värden.

Länsstyrelsen tycker att planen visar på en medvetenhet gentemot områdets historiska dimension/dignitet och stora kulturhistoriska värde. Länsstyrelsen betonar dock vikten av att kulturmiljövärdena skall ses som en kvalitet och en resurs i planeringsarbetet som berikar miljön för de boende. Det är därför viktigt att planen ska få fungera som inspirationskälla och underlag för kommande diskussioner och idéarbeten bland framför allt Lödöseborna och andra som på olika sätt medverkar i samhällsbyggandet. De i planen utpekade kulturmiljöområdena är viktiga för förståelsen av områdets stora historiska dimension. Dessa områden representerar ett tidsgap på tusentals år och speglar ett tidsspänn som sträcker sig alltifrån det förhistoriska landskapets utveckling (med dess spår av mänskliga aktiviteter) till framväxten av en av Sveriges viktigaste medeltida städer, nämligen Lödöse. När det gäller de centrala delarna är det särskilt viktigt att kontaktytan och relationen mellan älven och omlandet (i det här fallet framför allt Gårdaåns dalgång) finns kvar relativt opåverkad från ytterligare bebyggelse och annan verksamhet. Just dessa aspekter är viktiga för förståelsen av varför just detta landskap utmärkte sig så som lämpligt för tex en tidig stadsframväxt.

Länsstyrelsen tycker att det är särskilt viktigt att entréerna in mot det gamla stadsområdet hålls så öppna som möjligt så att kopplingen mot älven bibehålls i så stor utsträckning som möjligt. Det är även viktigt att de i öster belägna höjdstråken kan anas på ett naturligt sätt vilket gör naturmarken viktig som kontrast emot bebyggelsen. Länsstyrelsen ser det också som viktigt att den nya bebyggelsen som planeras ska formges på ett sådant sätt att samhällets historiska identitet utvecklas och förstärks. Särskilt viktigt är det i de centrala förtättningsområdena. Länsstyrelsen tycker också att man kan utöka skyddsområdet något mot bebyggelse i de nordöstra delarna av Gårdaåns dalgång, särskilt i det öppna dalgångslandskapet.

Länsstyrelsen tycker att målsättningarna för att ta tillvara, bruka och utveckla kulturarvet på ett hållbart sätt kunde varit något tydligare, likaså tycker Länsstyrelsen att översiktsplanens föreslagna exploateringar och påverkan på landskapets kulturmiljö kunde ha redovisats tydligare.

Länsstyrelsen kan komma att ställa krav på arkeologisk utredning/förundersökning i samband med framtida planläggning, för att fastställa förekomst av okända/kända fornlämningar. Det innebär att kommunen i detaljplanläggningen kan komma att behöva frångå intentioner

i ÖP för att tillgodose exempelvis fornlämningsmiljöer. Länsstyrelsen vill också betona att kulturminnerslagens krav på att bevara och skydda kulturmiljöer delas av alla.

KOMMENTAR:

Kommunen håller med länsstyrelsen om att kulturmiljöfrågorna delvis kan uttryckas tydligare. Del 1 kompletteras i berörda avsnitt.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Trafikbuller.

FÖP:en tar upp att utflyttning av E45 har medfört att bullernivåerna vid befintliga bebyggelsen i centrala Lödöse avsevärt har minskat. Ny bebyggelse i södra Lödöse kan däremot bli utsatt för buller från både järnväg och E45 i om planering inte sker med omsorg. Det anses att uppförande av bullerskärm längs ett avsnitt av järnväg kan bli nödvändigt och i vissa fall kan man göra avsteg från riktvärdena för buller och tillämpa den s.k. ”tyst sida”.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att man inte skapar nya störningsproblem när man nu fått det bättre i centrala Lödöse. Målsättningen bör vara att så långt som möjligt klara riktvärde 55 dBA särskilt vid södra Lödöse där det finns en unik möjlighet att från början bygga upp en ny stadsdel.

Kommunen bör också göra en bullerutredning för att se hur stora bullernivåerna från järnväg och biltrafiken längs E45 är och vilka områden som är mest utsatta. Man bör inte ha som utgångspunkt att åberopa avsteg från riktvärden för buller och tillämpa tysta sidor och tex inglasningar särskilt i södra Lödöse. Man kan däremot placera verksamheter nära störningarna och bostäderna i mer skyddat läge.

Länsstyrelsen bedömer att bullerskydd utmed väg/järnväg nog blir nödvändig. Frågan om ansvar och kostnader för vidtagande av dessa åtgärder bör därför belysas under fortsatt arbete med FÖP:n. Placering och gestaltning av bullerskydd och dess påverkan på landskapsbilden bör också utredas närmare.

Vibrationer.

MKB, sidan 14 står att ”Genom att väg E45 inte längre går inne i tätorten och järnvägen har byggts om med bättre grundläggning har riskerna för störande vibrationsnivåer i huvudsak bortfallit”. Detta gäller för den befintliga bebyggelsen i centrala Lödöse. Utvecklingsområden i södra Lödöse och på östra sidan av planområdet, i och med närheten till E45 och järnvägen, kan bli utsatta för vibrationer.

I MKB står också att ”För bostadshus i fler än två våningsplan nära järnvägen bör dock gällande riktvärde för vibrationer beaktas vid detaljplanering”. Länsstyrelsen anser att vibrationer som alstras av biltrafik, särskilt av

tunga transporter på E45 och järnväg kan vara av en sådan karaktär som borde utredas i samband med fortsatta arbetet med FÖP:en.

Förorenad mark.

Problemet är tillräckligt beskrivet avseende hamnen. Det behövs dock en komplettering av texten för område 12 och 27 där det finns föroreningar från bensinstationer. Förslag på skrivning: ”Förorenad mark kan förekomma, vilket behöver hanteras vid förändrad markanvändning”.

Farligt gods.

Det är bra att i FÖP:en görs hänvisning till Länsstyrelsens riskpolicy för markanvändning intill farligt godsleder. Länsstyrelsen tolkar generellt materialet som att ambitionen är att tillämpa riskpolicyn, vilken säger att riskfrågan ska behandlas i samband med exploatering inom 150 meter från en led med farligt godstransporter. Man är dock inte helt konsekvent i beskrivningen av detta i de olika dokumenten.

Nedan följer ett par exempel på detta:

Del 1 sidan 36: Delområde 7 (som angränsar till järnvägen) är enligt beskrivningen lämplig för verksamheter med hög personintensitet i och med det strategiska läget nära stationen. Det finns dock ingen kommentar om att riskanalys ska genomföras och att skyddsåtgärder kan krävas. Detsamma gäller för område 17 där det på sikt föreslås verksamheter, volymhandel och fordonsservice intill E45. Nivån på en framtida riskutredning kan variera men i FÖP:n bör det framgå att alla delområden som ligger inom 150 meter från en led med farligt godstransporter att riskfrågan ska belysas.

I del 3 (MKB) står på sida 5 ”vid planering av bebyggelse nära järnvägen kan risker från farligt godstransporter behöva utredas”. Länsstyrelsen anser att texten bör omformuleras till att även inkludera E45. Samma text som på sida 5 i MKB återfinns även på sida 45 i del 1.

I del 3 första stycket under kapitel 4.4 (sida 14) står att risker från farligt gods är kopplat till järnvägen (som ligger på kortare avstånd än E45). Detta stämmer inte för alla delområden. Trots att järnvägen ligger närmare för vissa områden kan risknivån från E45 vara betydande. Detta har man dock beaktat i vissa delområden. Exempelvis beskrivs under område 2 och 22 att hänsyn ska tas till både järnvägen och E45.

Enn ytterligare kommentar är att det på sida 21 i del 2 står att en riskanalys har genomförts. Länsstyrelsen vill dock understryka att för varje detaljplan som ligger inom 150 meter från farligt godsleder kommer länsstyrelsen vilja se en platspecifik bedömning utifrån de förutsättningar som råder (planerad verksamhet, avstånd, personintensitet etc).

Geoteknik och skred.

Materialet lyfter upp SGI's rapport ”Skredrisk i Göta älv-dalen i ett förändrat klimat” och säger att hänsyn ska tas till skredrisk längs med Gårdaån där SGI's utredning visar på större risker. I SGI's yttrande till FÖP:en poängteras att ”dessa slutsatser avser befintliga förhållanden och för klarläggande av utbyggnadsmöjligheter och eventuella begränsningar av framtida markanvändning behöver de geotekniska säkerhetsriskerna avseende stabiliteten i området klarläggas mer detaljerat...”. SGI tar även upp frågor kring eventuell rasrisk och blocknedfall, erosion och effekter av klimatförändringar och höga flöden. Länsstyrelsen instämmer med alla synpunkter som tagits upp i SGI's yttrande. SGI's yttrande bifogas i sin helhet.

Översvämningsrisk.

Enligt del 2 i planhandlingarna pågår en översvämningsutredning för Lödöse och enligt del 1 bör resultaten av denna arbetas in i aktuell FÖP. Länsstyrelsen håller med om detta.

Vi vill också upplysa om dokumentet ”Stigande vatten” som är en handbok för fysisk planering i översvämningshotade områden vilket kan vara av hjälp för kommunen i det kommande arbetet.

KOMMENTAR:

I samband med järnvägsutbyggnaden gjorde kommunen ett flertal översiktliga utredningar med avseende på hälsa och säkerhet för att försäkra sig om framtida exploateringsmöjligheter i anslutning till stationsområdet. Buller, vibrationer och risker med transporter av farligt gods utreddes. Bullerutredningen medförde att fundament för framtida bullerskärm anlades utmed järnvägen närmast stationsområdet för att möjliggöra bostadsexploatering nära stationen. Vibrations- och riskutredningarna visar att det är möjligt med bostadsetablering från 50 m (vibration) och 80 m (risk).

Det är dock först i kommande detaljplaner som lämplighetsprövningen sker och eventuella åtgärder eller skyddsavstånd läggs fast. Synpunkter angående förorenad mark och farligt gods noteras och beaktas, Planförslag och MKB kompletteras.

ARELLA NÄRINGAR (3 KAP 4 § JORD- OCH SKOGSBRUK)

Jordbruk.

Enligt FÖP:en kommer jordbruksmark att tas in anspråk för bebyggelse vilket leder i sin tur att den resterande jordbruksmarken blir fragmenterad och därmed minskas möjligheter för att driva jordbruk i Lödöse.

I FÖP:en föreslås också förbättring av tillgänglighet till älven och anslutande landskapsrum, genom anläggande av

promenadslingor och parkytor. Dessa åtgärder kan också leda till ytterligare fragmentering av jordbruksmarken.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att försöka begränsa negativ påverkan på lantbruken och fragmentisering av jordbruksmarken så långt det går. Se ovan om Överväganden om kommunens framtida mark. Och vattenanvändning.

Skogsbruk.

Enligt planförslaget kan Pingstalunds sydvästsluttning bebyggas med nya bostäder vilket kan innebära att lövskog med höga naturvärden tas i anspråk för bostadsutbyggnad. Detta kan i sin tur bidra till att fragmentisera kvarvarande skogsområden.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att försöka begränsa fragmentiseringen av skogsområden så långt det går. Se ovan om Överväganden om kommunens framtida mark- och vattenanvändning.

KOMMENTAR:

Noteras. Kommunens ställningstagande avseende avvägningen mellan olika allmänna intressen, där de areella näringarna är ett viktigt intresse, förtydligas.

KOMMUNIKATIONER (3 KAP 8 § MB)

Trafikverkets samrådsyttrande, daterat 2013-07-02 tar upp på ett förtjänstfullt sätt frågor som rör Norge/Vänerbanan, E45 och farleden i Göta älv som alla är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Yttrandet tar även upp frågor om buller, vibrationer, etablering av handelsstråk och verksamheter och sammanlänkning av stationsområdet och centrala Lödöse, samt skapande av förutsättningar för offentlig service i närheten av stationen i Södra Lödöse. Pendelparkering för bilar och cyklar samt gång- och cykelvägar tas också upp i yttrandet.

En annan viktig fråga som tas upp i yttrandet är ett resonemang kring ett eventuellt övertagande av huvudmannskapet av Göteborgsvägen samt eventuellt behov av elektrifiering av en del av spåret mellan Norge/Vänerbanan och den eventuella tågdepån.

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverkets yttrande vilket i sin helhet bifogas.

Länsstyrelsen anser dock att det finns behov av några tillägg i resonemanget kring kommunikationsfrågor. Det är viktigt att planering sker på ett sådant sätt så att detta inte resulterar i en fragmenterad bebyggelse vilken i sin tur skulle förstärka barriäreffekten av E45 och järnvägen.

Vid omformning av Göteborgsvägen från bilväg till en huvudgata är det viktigt att ta hänsyn till relationen mellan den planerade bebyggelsen och Göteborgsvägen.

Illustrationen på sid 26 i FÖP:n kan tolkas så att kollektivtrafiken kommer att dras genom den tilltänkta

handelsgatan. Om så är fallet då bör man beakta eventuella konflikter som kan uppstå mellan kollektivtrafiken och den tilltänkta handelsgatan som kommer att utformas som en gårdsgata.

Lödöse Resecentrum finns i gällande nationell plan för genomförande 2016-2018 något som kunde beaktas i FÖP:n. I det nya förslaget till Nationell plan som Trafikverket nu lämnar över till regeringen, omnämns för Västsveriges del planering av uppställningsplatser och depåer för person- och godstrafik. Inga lokaliseringar nämns utan endast behovet tas upp.

Planering av järnvägsdepån är en angelägen fråga. Från ena sidan är det svårt att få till lämplig mark för depåer i länet. Från andra sidan kan man ställa sig frågan om den föreslagna platsen i FÖP:n är den rätta lokaliseringen för en tågdepå med tanke på dess negativa inverkan på riksintresse för natur och friluftsliv. Samtidigt bör man beakta andra aspekter så som risker för översvämningar i framtiden i och med den föreslagna marken är låglänt. Det bör påpekas att en tågdepå kan vara av riksintresse för transport infrastruktur så som Göteborgs verkstad och depå är. Detta gör att valet av lokalisering av en depå bör väljas med särskild omsorg.

KOMMENTAR:

Kollektivtrafiken föreslås inte dras genom den planerade handelsgatan som är tänkt att utformas som en gångfartsgata.

PRODUKTION OCH DISTRIBUTION AV ENERGI M.M. (3 KAP 8 § MB)

I planhandlingar del 2 står under rubriken Energi om bl.a. transformatorstationer, ställverk och kraftledningar tillhörande Vattenfall, som finns i Lödöse. Från Vattenfalls samrådsyttrande, daterat 2013-06-17, framgår att utöver dessa finns det ett antal andra ledningar som tillhör regional- och lokalnät. Det finns risker att bygga nära kraftledningar med tanke på bl.a. starka elektromagnetiska fält. Länsstyrelsen anser att den här frågan borde ses över närmare för att kunna ha en överblick över eventuella risker samt kostnad- och ansvarfrågor vid eventuell flytt av ledningar.

KOMMENTAR:

Noteras.

VATTENFÖRSÖRJNING (3 KAP 8 § MB)

Intag från Götaälven till vattenverket i Lilla Edets tätort försörjer Lilla Edet inklusive Lödöse med dricksvatten. I MKB står att ”planerade utbyggnader bedöms inte påverka

Göta älv i egenskap av ytvattentäkt”. Länsstyrelsen instämmer med denna bedömning förutsatt att FÖP:ns riktlinjer kring lokalt omhändertagande av dagvatten fullföljs i kommande detaljplanarbeten.

KOMMENTAR:

Noteras.

BEBYGGELSEPLANERING

En viktig utgångspunkt i FÖP:n är att integrera det nya området nära tågstationen med centrala Lödöse och Alvhem i Ale kommun. Det bör uppmärksammas att Norge/Vänerbanan skär genom utvecklingsområdet och kommer att fungera som en barriär. Säkerhetsavstånd mellan bebyggelse och järnvägen kan också förstärka järnvägens barriäreffekt.

Det ska dessutom finnas pendelparkeringar i anslutning till tågstationen. Dessa parkeringsplatser ska kunna utvecklas om behov av ytterligare parkeringsplatser uppstår. Detta innebär att stora ytor kommer att allokeras av pendelparkeringar vilket kan bidra till splittring av bebyggelsen särskilt i utvecklingsområde nr 1, stationsområdet i södra Lödöse, där planeras för en blandad tät småstadsbebyggelse i en ”småskalig kvartersstruktur med ett finmaskigt gatunät”. Det är också viktigt att beakta hur den tänkta småstadsbebyggelsen ska rymma handel och kontor samt livsmedelshandel som tenderar att bli storskaliga byggnader.

KOMMENTAR:

Noteras. I dagsläget finns det totalt ca 100 pendelparkeringsplatser vid stationen, ca 60 på västra sidan och ca 40 på östra. På västra finns utrymme för en dubblering av antalet platser. När efterfrågan ökar ytterligare är kommunens avsikt att utöka pendelparkeringen på östra sidan där det finns gott om utrymme att expandera och där parkeringarna inte heller konkurrerar med den planerade småskaliga bebyggelsestrukturen.

DAGVATTENHANTERING

Kommunens avsikt att dämpa dagvattenvolymer genom lokalt omhändertagande av dagvatten är positivt. Kommunens ambitioner om att mängden föroreningar i det omhändertagna dagvattnet inte ökar är positivt och bör följas. Åtgärderna bör däremot preciseras närmare vid framtidadetaljplanarbeten såsom det anges.

KOMMENTAR:

Noteras.

MELLANKOMMUNAL SAMORDNING

Lilla Edets kommun tar upp vikten av samarbete med Ale kommun kring FÖP:n i och med Alvhem ligger några hundra meter söder om tågstationen. En annan viktig samarbetsfråga är utveckling av den befintliga mot i södra Lödöse.

Det är positivt på att Lilla Edets kommun vill ha samarbete med Ale kommun inom ramen av planarbete för FÖP:n. Utifrån de föreliggande planhandlingarna kan Länsstyrelsen däremot inte uttala sig om hur samarbetet mellan kommunerna ser ut. Den frågan bör fördjupas och beskrivas under det fortsatta planarbetet med FÖP:n.

KOMMENTAR:

Lilla Edets och Ale kommun ser båda vikten av samverkan kring den gemensamma utvecklingen av områdena kring kommungränsen. Lilla Edets kommun ser fram emot kommande samarbete med Ale kommun. Samverkan kommer att fördjupas i kommande planarbeten, dock inte inom ramen för FÖP Lödöse.

MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN (MKB)

Länsstyrelsen anser att beskrivning av konsekvenser av nollalternativet i den MKB som finns i planhandlingarna är för summarisk. Beskrivning av konsekvenserna för bebyggelseutveckling och påverkan på riksintressena för natur och friluftsliv samt kultur görs utan ett underbyggt resonemang kring orsak och verkan. Det samma gäller utnyttjande av transportsystemet.

Utän FÖP:n, alltså med nollalternativet, behöver inte alls den fortsatta utvecklingen av Lödöse bli ”vildvuxen” som det påstås i MKB:n. Lödöse skulle fortfarande ha omfattats av ÖP 2012 och kommunen skulle fortfarande ha haft ansvar för planeringsfrågorna. Det finns dessutom betydligt mindre problem med buller och luftföroreningar i centrala Lödöse i och med E45 redan har flyttats därifrån.

Det står också i MKB:n att ”Hänsynstagande till de övergripande riksintressena beträffande natur, friluftsliv och kultur kan också komma att bli mer splittrat, med bristande samordning”. Vad finns för grund för den här slutsatsen? Den pågående markanvändningen har exempelvis betydligt mindre negativa effekter på riksintresseområdet för natur och friluftsliv.

När det gäller utveckling av Lödöse i riktning mot ett hållbart transportsystem borde det också finnas ett resonemang om det faktum att tågstationen vid södra Lödöse redan är byggd och kan nyttjas bl.a. av Lödösebor och andra i och utanför Lilla Edets kommun i nuläget.

Länsstyrelsen anser att avsnittet om ”Konsekvenser av nollalternativet” bör kompletteras så att det framgår tydligt hur dagens mark- och vattenanvändningar påverkar naturen, bebyggelsestrukturen och transportsystemet. Denna

beskrivning har en avgörande betydelse i sammanvägande av positiva och negativa konsekvenser av planförslaget genomförande på riksintresse för natur och friluftsområdet.

För övrigt när det gäller avgränsning av riksintresseområden och deras värdebeskrivning är det viktigt att man beaktar olika utbyggnadsscenarioer och därmed försäkras sig att man har valt det bästa alternativet.

KOMMENTAR:

Noteras och beaktas. MKB:n revideras och kompletteras i valda delar.

MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)

I MKB:n bedöms att den föreslagna bebyggelseexploateringen medverkar att gällande miljö kvalitetsnormer för luftkvalité och omgivningsbuller och vattenkvalitet klaras. Länsstyrelsen instämmer med denna bedömning när det gäller MKN för luftkvalitet och vattenkvalitet.

Beträffande MKN för omgivningsbuller vill Länsstyrelsen avvakta med sin bedömning i väntan på att ett mer utvecklat resonemang kring hantering av buller från E45 och järnvägen vid nybyggnationer i södra Lödöse.

KOMMENTAR:

Noteras.

MILJÖKVALITETSMÅLEN

Enligt MKB:n innebär den föreslagna bebyggelseexploateringen ”vissa konflikter” med de nationella miljö kvalitetsmålen ”levande skogar”, ”ett rikt odlingslandskap” och ”ett rikt växt- och djurliv”. Det bedöms dock att konflikterna sammantaget är måttliga. I MKB:n bedöms också att planen är positiv i förhållande till miljö kvalitetsmålet ”begränsad klimatpåverkan” i och med den medverkar till ett hållbart transportsystem. Kommunen håller helt med dessa bedömningar.

Länsstyrelsen anser att det bör finnas ett utvecklat resonemang kring hur dessa konflikter ser ut och varför man bedömer att dessa konflikter är måttliga. Det borde även finnas ett sådant resonemang kring de ovan nämnda miljö kvalitetsmålen i samband med nollalternativet. Detta är viktigt dels för att få ett bättre underlag vid val av olika åtgärder som kan gynna miljö målen och dels för att kunna bedöma på vilket sätt planen medverkar eller motverkar uppfyllelsen av de nationella kvalitetsmålen.

KOMMENTAR:

Beaktas. Texter i MKB och planförslag förtydligas.

PLANFÖRSLAGETS KONSEKVENSER

Länsstyrelsen anser att konsekvenser av planförslaget redovisas i stora drag på ett bra och tydligt sätt i samrådshandlingen.

Länsstyrelsen anser dock att konsekvenser av byggande av en eventuell tågdepå med tillhörande bangård samt elektrifiering av järnvägsspåren borde tas upp i beskrivning av konsekvenser för landskapsbild. Beträffande trafikbuller anser Länsstyrelsen att ”tyst sida” inte borde tillämpas i planområdet. Resonemanget kring dagvattenhantering borde också kompletteras så att det ska framgå vad som menas med ”bra” omhändertagande av dagvatten och vilka typer av rening av dagvatten kan vara möjliga. När det gäller påverkan på friluftsliv och naturmiljö anser Länsstyrelsen att den föreslagna bebyggelsen har stor påverkan på dessa värden i och med landskapsbilden ändras markant. Beträffande påverkan på fågellivet och värdefulla arter och naturtyper anser Länsstyrelsen att dessa frågor borde utredas ytterligare i och med stora delar av natur- och åkermark kommer att tas i anspråk för byggande. Resonemanget kring miljö kvalitetsnormer och miljö kvalitetsmålen bör också utvecklas ytterligare (se under rubriker Miljö kvalitetsnormer (MKN) och Miljö kvalitetsmålen i detta yttrande).

KOMMENTAR:

Beaktas eller noteras.

GENOMFÖRANDE

Kommunen presenterar en prioritetsordning som ska vägleda utbyggnaden av planförslaget som kommer att ske över en lång tid. Det medges också att utbyggnaden inte enbart beror på kommunens initiativ utan också påverkas av marknadsläge och efterfrågan. Kommunen vill också att frågor om planförslagens tidshorisont och dess övergripande planeringsmål på nytt ska tas upp och eventuellt omvärderas. Detta gäller även frågor om utbyggnadstak och etappindelning som har stor betydelse för att få ett attraktivt samhälle under utbyggnadsåren.

Länsstyrelsen anser att det är bra att kommunen vill se över dessa viktiga frågor som har stor betydelse för ett lyckat genomförande av FÖP:ns intentioner. I detta sammanhang bör kommunen se om det finns behov av omvärdering av prioritetsordningen i och med den hänger samman med det övergripande planeringsmålet och hur alternativa etappstrategier för utbyggnaden ser ut.

KOMMENTAR:

Noteras.

TRAFIKVERKET (2013-07-02)

SAMLAD BEDÖMNING

Trafikverket ser positivt på kommunens ambition att utveckla området kring stationen och knyta ihop det med Lödöse, och det är bra att stationsområdet prioriteras först bland utvecklingsplanerna. Det är en fördel att samla detaljhandeln eftersom det skapar förutsättningar att minska antalet bilresor. Trafikverket håller med om att det är viktigt att handelsstråket exploateras innan eventuella etableringar vid Nygårdsmotet för att ta vara på det goda läget vid stationen, och att eventuella etableringar vid motet får en annan inriktning.

Att etablera verksamheter närmast järnvägen ligger i linje med Trafikverkets rekommendationer. Det är viktigt att från början planera för att riktvärdena för buller och vibrationer nås, så att man inte bygger in sig i ett problem med bullerstörda lokaler och bostäder intill den nya järnvägen. Den föreslagna tätortsutbyggnaden söder om stationen hamnar mellan två bullerkällor vilket ställer höga krav på utformningen av området för att kunna skapa en god boendemiljö. Om verksamheter byggs närmast vägen och järnvägen som bullerskydd för bostäder, behöver de vara på plats innan bostäderna är redo för inflyttning.

Intill stationsområdet finns idag pendelparkeringsplatser. Det är klokt att lämna utrymme för möjligheten att utvidga med fler parkeringsplatser för bil och cykel samt lämna utrymme för busstrafik, i takt med att resandet med tåget ökar.

Det är positivt att planens inriktning är att gång, cykel och kollektivtrafik har en viktig roll i Lödöses utveckling och att ny bebyggelse ska främja användandet av hållbara resor. Beträffande gång- och cykelväg öster om Norge/Vänerbanan, vilken kopplar ihop Alvhem med stationen och handelsstråket, så behöver tillräckligt med utrymme finnas för att trafikera och underhålla både cykelbanan och järnvägen.

Det är bra att kommunen förutser att barnomsorgen behöver utvidgas när befolkningen ökar och föreslår att den placeras i ett centralt läge inom den stationsnära tätortsutbyggnaden. Det kan även vara bra att tänka över vilken annan service som kan efterfrågas av invånarna för att klara vardagen i olika skeden, exempelvis tillgången till vårdcentral, äldreomsorg och mindre livsmedelsbutiker.

RIKSINTRESSEN OCH ANNAN STATLIG INFRASTRUKTUR

Inom planområdet finns Norge/Vänerbanan, E45 och farleden i Göta älv, som alla är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt miljöbalken 3 kap 8 §. Exploateringen som föreslås i planen får inte hindra drift,

underhåll och framtida utveckling av järnvägen, vägen eller farleden. Kommande utredning om att skapa ett rekreationsområde på ön i Göta älv behöver stämmas av med Trafikverket och Sjöfartsverket.

Trafikverket tipsar om studien av Göta älv och Vänerstråket som Trafikverket har gjort tillsammans med andra myndigheter och organisationer. Studien fungerar som ett underlag till ett eventuellt beslut om nya slussar i Trollhätte kanal innan 2030.

Inom planområdet finns även järnvägen mellan Alvhem och Lilla Edet samt vägarna 2002 (Göteborgsvägen), 1994, 1995 och 1996.

Trafikverket är positiva till att kommunen planerar för godstågsjärnvägens framtida funktion. Den fortsatta utredningen angående tågdepå behöver stämmas av med Trafikverket och Västtrafik, till exempel kring behov av att elektrifiera delen mellan Norge/Vänerbanan och tågdepån.

Flera av gångstråken som kommunen föreslår passerar järnvägen. För att skapa attraktiva stråk bör plankorsningarna vara trevliga att passera och de kan därför behöva rustas upp genom att röja vegetation, bygga gångfällor där det saknas med mera. Om depån byggs leder det till mer tågtrafik vilket kan medföra behov av att korsningar förbättras med exempelvis bommar eller ljud- och ljussignal.

I planen föreslås att Göteborgsvägen på sikt förvandlas från en bullrig barriär till en vacker och sammanlänkande huvudgata genom att bland annat smalna av vägen och sänka hastigheten. Eftersom det finns krav på utformning, drift och hastighet på statliga vägar bör kommunen överväga att ta över väghållaransvaret för att möjliggöra en sådan omvandling. För att kunna ta över vägen behöver kommunen vara huvudman för allmän plats.

STÖRNINGAR OCH RISKER

Trafikverket anser att den föreslagna exploateringen inte motiverar att avsteg görs från riktvärdena för trafikbuller utan att dessa böra klaras. För att säkerställa att riktvärdena utomhus klaras bör de anges som planbestämmelse på kommande plankartor.

Riktvärdet för vibrationer är 0,4 mm/s vägd RMS i utrymmen där människor stadigvarande vistas, främst i rum för sömn och vila. Om vibrationsstörningar förekommer samtidigt med bullerstörningar innebär det totalt sett mer störningar än om bostaden bara belastas med det ena eller det andra. Vid exploatering närmare än ca 300 meter från järnvägen behöver kommunen undersöka de geotekniska förhållandena under den planerade byggnationen samt under järnvägen.

E45 är utpekad som primär transportled för farligt gods. Järnvägar är generellt att betrakta som transportled för farligt gods. Enligt riskpolicyn för markanvändning intill transportleder för farligt gods som länsstyrelserna i Västra Götalands län, Stockholm län och Skåne län har

tagit fram, ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från en farligt godsled.

Trafikverket ser fram emot ett fortsatt deltagande i planprocessen.

KOMMENTAR:

Påpekande angående pendelparkering, vibrationer, riskhantering, service och gång- och cykelväg öster om Norge- Vänerbanan noteras inför fortsatt planarbete.

Fortsatt dialog med Trafikverket och Sjöfartsverket kommer att ske angående rekreativ område på ön i Göta älv när ett eventuellt projekt kan bli aktuellt.

Området för tågdepån utgår, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan.

En fortsatt dialog med Trafikverket kommer att ske angående eventuellt behov av upprustning av korsningspunkter.

LFV, AIR NAVIGATION SERVICES OF SWEDEN (2013-05-20)

LFV har som sakägare av CNS-utrustning (utrustning för kommunikation, navigation och radar) inget att erinra mot den fördjupade översiktsplanen. LFV betonar dock att de i sitt yttrande inte har analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser inom ett avstånd om 60 meter, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. De meddelar att berörda flygplatser ska tillfrågas om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer eller om flygplatserna av annan anledning kan påverkas av en etablering.

KOMMENTAR:

Noteras.

MSB, MYNDIGHETEN FÖR SAMHÄLLSSKYDD OCH BEREDSKAP (2013-05-27)

MSB har inga synpunkter på FÖP Lödöse. De vill dock poängtera vikten av att hänsyn tas till översvämningsrisk som en följd av framtida förhöjda vattennivåer i Göta älv och ökad nederbörd. Skredrisker är också viktiga att beakta vid planering och byggande.

MSB uppger även om att de för närvarande framställer en uppdaterad översvämningskartering utmed Göta älv som kommer att färdigställas under sommaren.

KOMMENTAR:

En översvämningsutredning för Lödöse har tagits fram efter samrådet. Resultatet av utredningen integreras i planförslaget. För delar av befintlig bebyggelse i Lödöse samt för delar av föreslagen ny bebyggelse kommer åtgärder att krävas på sikt för att klara framtida högvattensituationer.

JORDBRUKSVERKET (2013-07-22)

Jordbruksverket meddelar att de avstår från att yttra sig över FÖP Lödöse.

KOMMENTAR:

Noteras

SGI, STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT (2013-06-19)

Statens geotekniska institut (SGI) yttrande över förslag till översiktsplan för Lödöse omfattar bedömning av hur planförslaget beaktar geotekniska säkerhetsfaktorer t.ex. ras, skred, erosion samt geotekniska säkerhetsfrågor i samband med åtgärder mot översvämnning.

I översiktplanen finns en översiktlig karta med geotekniska förutsättningar, grovt indelad i fastmark, lera och lera med skredrisk. Det finns även redovisat en mycket översiktlig geoteknisk beskrivning för olika delområden. I handlingarna hänvisas till slutsatser från SGI utredning: "Skredrisker i Göta älv dalen i ett förändrat klimat – Slutrapport" och att det där för Lödöse anges "låg risknivå och liten klimatpåverkan, förutom längst i söder där måttlig klimatpåverkan redovisas". SGI vill poängtera att dessa slutsatser avser befintliga förhållanden och för klarläggande av utbyggnadsmöjligheter och eventuella begränsningar av framtida markanvändning behöver de geotekniska säkerhetsriskerna avseende stabiliteten i området klarläggas mer detaljerat, främst kring Göta älv och Gårdaån men även i så kallade bakslänter upp mot fastmarkspartier samt där jordskärning kan bli aktuellt. Likaså behöver geotekniska säkerhetsrisker avseende erosion och som även påtalats risk för bergras/blocknedfall utredas vidare där det kan påverka markanvändningen.

SGI vill betona att prövning av markens lämplighet med hänsyn till geotekniska säkerhetsfrågor senast vid detaljpanelläggning utförs för avsett planändamål och

livslängd hos bebyggelse och anläggningar med hänsyn taget till förväntade klimatförändringar och omgivningspåverkan. De geotekniska förutsättningarna kan vara styrande för markanvändningen inom utbyggnadsområdena varför det är viktigt att detta beaktas tidigt i planarbetet.

Det omnämns att en utredning av översvämningsriskerna utmed Göta älv pågår. SGI samtycker till att slutsatserna i denna utredning bör ge förhållningssätt inför kommande detaljplanering avseende miniminivåer. I detta hänseende bör även effekter av klimatförändringar och höga flöden beaktas samt eventuella översvämningsåtgärder som kan påverka stabiliteten i området.

KOMMENTAR:

Fortsatta utredningar angående stabilitet, erosion och bergas/blocknedfall kommer att ske i samband med fortsatt detaljplanering.

Beträffande översvämningsrisker, se kommentar till MSB's yttrande ovan.

SGU, SVERIGES GEOLOGISKA UNDERSÖKNING (2013-06-27)

SGU meddelar att de inte har några synpunkter i ärendet.

KOMMENTAR:

Noteras

SMHI, SVERIGES METEOROLOGISKA OCH HYDROLOGISKA INSTITUT (2013-06-18)

SMHI:s yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

Framtida klimatet. Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. Havsvattennivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. Förändrade risker för översvämningar bör också tas hänsyn till.

SMHI hänvisar i sitt yttrande till mer kunskap från Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning och Klimatanalys för Västra Götalands län (SMHI 2011).

Översvämningsrisker. I översiktsplanen bör översvämningskänsliga områden tydligt utpekas och riktlinjer finnas för områdenas användning. SMHI anser att kommunen ska vara mycket restriktiv med att tillåta ny bebyggelse i översvämningskänsliga områden. Förändrade översvämningsrisker i framtida klimat bör även beaktas.

KOMMENTAR:

Beträffande översvämningsrisker, se kommentar till MSB's yttrande ovan.

TROLLHÄTTANS STAD (2013-06-27)

Trollhättans Stad har genom Byggnads- och trafiknämnden låtit meddela att man inte har något att erinra.

KOMMENTAR:

Noteras.

ALE KOMMUN (2013-08-21)

Ale kommun ställer sig positiv till samrådshandlingen av FÖP Lödöse och lämnar följande synpunkter:

1. Ale kommun ser positivt till att koppla samman Alvhem med stationsområdet och att den nya tätortsexpansionen utvecklas till en blandstad.
2. Ale kommun är positiv till att gång-, cykel- och ridvägar kopplas samman.
3. Ale kommun vill verka för att trafikplatsen söder om station Lödöse Södra blir en hel trafikplats med av- och påfarter för både norr och södergående trafik. En förutsättning för att kunna utnyttja infrastrukturen optimalt.
4. Störningssituationen, främst buller, kring trafikplatsen och en framtida gemensam tätort bör ses över gemensamt.
5. Ale kommun ställer sig positiv till reglering av kommungränsen och ser fram emot samverkan.

Orterna Lödöse och Alvhem på var sida kommungränsen har förutsättningar att växa samman till en och samma tätort. För att området ska kunna utnyttjas på ett rationellt sätt behöver Lilla Edet och Ale kommun samverka i frågan kring och planering av utbyggnad och sammanlänkning av Alvhem till den nya stationen Lödöse Södra och utvecklingen kring stationsområdet. En administrativ utmaning i arbetet är hanteringen av kommungränsen som går i sicksack genom området.

I Ale kommuns gällande översiktsplan, ÖP07, redovisas två utvecklingsområden för bostäder respektive

verksamheter som gränsar till föreslaget planområde i söder. B19 Gläntevi är utbyggnadsområde för bostäder med nära anslutning till stationsområdet för Lödöse Södra samt till den nya infrastrukturen. A7 är utbyggnadsområde för verksamheter i direkt anslutning till järnvägen och Alvhem tätort.

Ale kommun ser positivt på en samverkan med Lilla Edets kommun kring en utbyggnad av den befintliga ”halva” trafikplatsen söder om station Lödöse Södra till en framtida komplett trafikplats med av- och påfarter för både norr- och södergående trafik. En förutsättning för att kunna utnyttja infrastrukturen optimalt.

Ale kommun föreslår att det föreslagna utredningsområdet för tågdepå flyttas och placeras mellan E45 och järnväg, där marken i stor utsträckning inte kan bebyggas på grund av risker och buller. Genom att flytta tågdepån kan området användas för att expandera tätortsutvecklingen för Lödöse Södra och Alvhem mot väster och älven. Ale kommun bifogar två sidor ur utredningen ”Riktlinjer för riskhantering – Transport av farligt gods på väg och järnväg, Ale kommun” (WSP 2013-05-29), som visat på svårhanterliga riskzoner för väg och järnväg, se bilaga.

Ett flertal andra mellankommunala frågor är:

- Hantering av störningar såsom buller, vibrationer och riskavstånd för transporter av farligt gods.
- Översvämningsrisken.
- VA inklusive dagvatten.
- Kollektivtrafik, hållplatser (Västtrafik).
- Göta älvdalens riksintressen för friluftsliv och naturvård.
- Sammankoppling av interkommunala gång-, cykel- och ridvägar.

KOMMENTAR:

Lilla Edets kommun ser positivt på ett framtida samarbetet med Ale kommun och ser det som en förutsättning för en stark och hållbar utveckling av Lödöse och Alvhem.

Utredningsområdet för tågdepå utgår, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan. Annan placering mellan E45 och järnväg är prövad tidigare i en överordnad lokaliseringsutredning och visade sig då omöjlig.

GÖTEBORGSREGIONENS KOMMUNALFÖRBUND, GR (2013-09-05)

I de regionala överenskommelserna ”Hållbar tillväxt – mål och strategier med fokus på regional struktur”, som antogs av GR:s förbundsfullmäktige den 11 juni 2013 och ”Strukturbyggande” (2008) pekas stationssamhällena ut som centrala för det framtida bostadsbyggandet i regionen. GR

ser det därför som mycket positivt att Lilla Edets kommun lyfter fram Lödöse som en strategiskt viktig tätort för utvecklingen av strukturbilden. Samtidigt är det en stor utmaning att låta ett samhälle växa med kanske 6 000 invånare. Det innebär att Lödöse blir ett nytt samhälle i Göteborgsregionen. Varje samhälle behöver finna sin identitet och detta bör präglade den fortsatta planeringen. Vilken roll skall nya Lödöses ta i regionstrukturen?

GR arbetar med att utveckla strukturbildens stations-samhällen i en projektidé inom Mistra Urban Futures under namnet ”Det Urbana Stationsområdet”. Syftet med projektet är att dels skaffa kunskaper kring förutsättningarna för att utveckla ett stationssamhälle och dels att stödja kommunerna i deras arbete. Flera stationsområden är på gång att utvecklas i regionen och som tar stöd i GR:s strukturbild. GR ser det som positivt om ett givande erfarenhetsutbyte och gemensam samverkan kan etableras i det fortsatta arbetet inom projektet det urbana samhället.

I den fördjupade översiktsplanen framgår det att kommunen avser bygga samman det gamla Lödöse med stationen som ligger ca 1,5 söder om samhället. Detta görs genom utbyggnadsområden på båda sidor om den ombyggda Göteborgsvägen som förbinder samhället med stationen. Det är viktigt att denna planering genomförs och att det buller och de övriga riskfaktorer som finns vid byggande nära järnväg och väg kan hanteras. Alltså är det av avgörande betydelse att byggnationen påbörjas vid stationen för att etablera ett resandebeteende bland de boende och verksamma och som sedan kan utvecklas vidare när station och samhälle kopplas samman. Även viktigt att gång, cykel och lokal kollektivtrafik stöder tillgängligheten i området från första början. Hur kan man i det fortsatta planarbetet visa på möjligheterna att etablera attraktiva funktioner och en god boende- och verksamhetstäthet nära stationen? Hur kan man redan från början etablera ett nät för cykelresande och gående inom samhället och till och från stationen?

Göta Älv som vatten- och transportled innebär både utmaningar och möjligheter i närområdet. Samtidigt behöver tillgängligheten till rekreation säkerställas och bevarandenaspekter och översvämningsrisker beaktas. Hur kan de kvaliteter som finns i form av natur och kulturvärden bli en tillgång för hela regionen?

Ale kommun angränsar stationsområdet söder om järnvägen. Tätorten Alvhem i Ale kommun ligger 6-700 meter sydväst om stationen. GR anser att det är viktigt att de båda kommunerna samverkar i exploateringen av hela området så att inte en administrativ gräns utgör en begränsande faktor. Hur kommer planeringen att samordnas mellan Ale och Lilla Edets kommuner?

GR anser för övrigt att samrådsförslaget för den fördjupade översiktsplanen för Lödöse är välskrivet och

förtjänstfullt tar tillvara på förutsättningar för regional utveckling nu när nya investeringar tillkommit.

KOMMENTAR:

De punkter som GR pekar på i sitt yttrande, såsom Lödöses identitet, möjligheterna att ta sig fram till fots och med cykel, etablering nära stationen, samverkan med Ale och att tillvarata den utbyggda infrastrukturen maximalt är frågor som kommunen anser vara centrala i Lödöses utveckling och bärande delar i FÖP:en. Parallellt med FÖP:en bedrivs ett varumärkes- och marknadsföringsarbete som är en viktig del av arbetet med ortens identitet.

Kommunala nämnder

INDIVIDNÄMNDEN (2013-06-28)

Individnämnden anser att skola, barnomsorg, fritidsgårdar samt gatlykter och andra trygghetsaspekter ska beaktas i det fortsatta planarbetet.

KOMMENTAR:

Frågorna gällande kommunal service är en viktig del av den kommande utbyggnaden. Även frågor som berör det sociala livet i Lödöse, såsom trygghetsaspekter, där gatlykter spelar en roll, kommer att hanteras i den fortsatta planeringen.

OMSORGSNÄMNDEN (2013-06-24)

Omsorgsnämnden meddelar att de har beslutat att notera information om FÖP Lödöse.

KOMMENTAR:

Noteras.

Företag, organisationer, föreningar

SVENSKA KRAFTNÄT (2013-07-05)

Svenska Kraftnät har inget att erinra.

KOMMENTAR:

Noteras.

VATTENFALL ELDISTRIBUTION AB (2013-06-17)

Vattenfall har inkommit med ett yttrande samt en karta som visar deras anläggningar inom och i närheten av det aktuella området. Ur regionnätet redovisas 130 kV-, 40 kV-, och 20 kV-luftledning samt transformatorstationer. Även lokalnätets 10 kV-ledningar och nätstationer redovisas.

Vattenfall meddelar att deras ledningar och kablar till viss del är lokaliserade inom områden som enligt markanvisningskartan angetts som utvecklingsbehov eller möjlighet. Flytt eller kablifiering av anläggning till följd av exploatering bekostas av exploitör.

KOMMENTAR:

Noteras. En fortsatt dialog kommer att ske med Vattenfall i kommande planarbeten.

KOMMUNALA PENSIONÄRSRÅDET (2013-06-24)

Kommunala pensionärsrådet meddelar att de har beslutat att notera information om FÖP Lödöse.

KOMMENTAR:

Noteras.

INTERNATIONAL METALL AB (2013-06-19)

International Metall AB motsätter sig planförslaget i de delar det berör föreslagen markanvändning inom deras industriområde Lödöse varv. De anser att samrådstiden för förslaget är anmärkningsvärt kort, för ett så omfattande översiktsplanearbete som bedrivits under lång tid.

Förhållandena idag. Lödöse Varv Näringspark AB är ägare till fastigheten Klostret 4:1, som ligger inom det industriområde där tidigare bedrivits varvsverksamheten Lödöse varv. På området bedriver de idag verksamhet i företaget International Metall AB som är en mekanisk industri som bl a bygger och reparerar pannor för industri, kraftverk, förbränningsstationer etc. Företaget har ca 10 anställda. Området inrymmer också andra småindustrier och verkstäder. Bl a är kommunen hyresgäst för yrkesinriktad skolverksamhet på gymnasienivå. Inom området finns sedan länge en internationellt klassad hamn, med tillstånd för 50 anlöp per år, denna är för oss en värdefull resurs som måste hållas fri från turism/friluftsliv.

Klostret 4:1 omfattas av en byggnadsplan från 1955 där huvudändamålet är "Industriändamål". Också fastigheterna söder om Klostret 4:1 har samma beteckning. Den norra delen av fastigheten är i planen utlagd som allmän plats, park - plantering. Planen är inte genomförd i det aktuella området. Området, vilken är bebyggd med två industribyggnader av god kvalitet, är en före detta deponi, och marken är till följd av detta förorenad. Hela varvsområdet där varvsverksamhet bedrivits i hundratals år, samt deponiområdet är inventerat enligt MIFO fas 2 och har tilldelats riskklass 1, som är den högsta riskklassen. Ingen förorenande verksamhet har dock förekommit där sedan 1987. International Metall förvärvade området år 2002.

Begäran om planbesked. I december 2008 skickades en förfrågan till kommunens gällande önskemål om planändring för att i en detaljplan få de nuvarande förhållandena bekräftade så att hela fastigheten och tillika hela verksamhetsområdet kan betecknas som Industri. I juni 2009 kom ett negativt besked om ändring av detaljplanen med hänvisning till kommunens pågående översiktsplanearbete.

Synpunkter på förslaget. Nu efter fyra år är översiktsplanen på samråd med en samråd tid på ca 6 veckor. I

förslaget är delar av fastigheten där det bedrivs industri idag föreslagen som ett framtida område för turiständamål. Området söder om aktuellt industriområde, som också utgör industri enligt detaljplanen föreslås som ett område som är lämpat för utökning av befintligt centrum. Under hela den tid som planarbetet pågått har ingen från kommunen tagit kontakt med oss för att diskutera förslaget som berör det aktuella området som International Metall är ägare till samt verksamheten i området.

International Metall ställer sig mycket undrande till förslagen i översiktsplanen som helhet och till de som berör deras område med närområde i synnerhet. International Metall lyfter i sitt yttrande fram frågan om prioriteringsordningen för utbyggnaden. Då deras område ligger inom ”Prioritet 2” så befarar de att detta först aktuellt på mycket lång sikt.

International Metall anser att planförslaget på många sätt illustrerar en dröm om framtiden och menar att genomförandefrågorna över huvud taget inte berörs. För dom som verksamhetsidkare är det nuläget som är det mest relevanta att förhålla sig till. Deras önskan är att hela deras verksamhetsområde ska kunna förbli och utvecklas som ett sådant och att det område som idag är parkmark i detaljplanen och där deras bästa industribyggnader står prövas för industriändamål genom ändring av detaljplanen. International Metall vill påtala att de önskar att detta sker skyndsamt eftersom de redan väntat i fyra år på besked. Den markanvändning till turiständamål som föreslås i planförslaget ställer de sig mycket frågande till. Dels är området förorenat och därför i sig olämpligt för sådan verksamhet, dels finns det en inbyggd konflikt i att förlägga turistanläggningar intill verksamhetsområden av det slag som Lödöse Varv är. Så som förslaget är redovisat, ska varvsområdet i framtiden ligga inklämt mellan ett utökat centrum och en turist- och fritidsanläggning. Eftersom genomförandet av planens förslag inte beskrivs i planen ställer de sig frågan: Viken typ av turistverksamhet är tänkt? Vem ska genomföra och vem ska bekosta? Eftersom det är International Metall som är ägare till marken, undrar de om det är kommunen som kommer att stå för genomförandet och lösa in deras mark. De framför att de har svårt att förstå att kommunen inte vill ta vara på det som finns och de företag som verkar i kommunen. Varvsområdet har onekligen en stor utvecklingspotential i sig själv, men då krävs det att det får finnas kvar som verksamhetsområde i sin helhet, och att man är försiktig med att föreslå markanvändning som kan komma i konflikt med den eller de verksamheter som kan utvecklas där.

International Metall motsätter sig således helt den redovisade inriktningen som planförslaget har att det område som de äger ska utredas för en framtida utveckling för turism. Vidare motsätter de sig att industriområdet Lödöse Varv ska begränsas både vad gäller den geografiska omfattningen och verksamheternas art på området som kan

bli fallet om det blir omgärdat av turistverksamheter och utökat centrum. De förutsätter vidare att ansvariga tjänstemän och politiker i kommunen tar kontakt angående; en diskussion om planerna för området, fortsatt handläggning av översiktsplanen och när en ändring av detaljplanen kan bli aktuell.

KOMMENTAR:

En översiktsplan, som FÖP Lödöse, är ett strategiskt dokument där kommunen pekar ut en långsiktigt önskvärd framtida utveckling av orten. Översiktsplanen kan ses som en plan för samhällsbyggandets olika aktörer såväl kommunala som privata. Ytor som i planens markanvändningskarta redovisas som områden med utvecklingsbehov eller utvecklingsmöjlighet redovisas också med pågående markanvändning. Syftet med detta är att visa att kommunen bedömer att nuvarande situation kommer att bestå i det korta perspektivet, men att det är önskvärt med den föreslagna förändringen på sikt.

Hänsyn tas inte till markägoförhållanden och andra enskilda intressen, utan i FÖP:en görs endast avvägningar mellan olika allmänna intressen. Ett fungerande näringsliv är ett allmänt intresse som här främst ställs mot behovet av att stärka ortens kontakt med älven. Förslaget är en kompromiss. Verksamhetsområdet föreslås kunna utvecklas inom de centrala delarna av området medan ortens kontakt med älven prioriteras norr och söder därom. Exakt gränsdragning mellan områdena bestäms vid framtida detaljplaneläggning. Någon utveckling av industriverksamhet inom det område som i gällande detaljplan är planlagd som park, är dock inte aktuellt.

LRF:S KOMMUNGRUPP I LILLA EDET (2013-06-26)

LRF:s kommungrupp i Lilla Edet är mycket tveksam till mycket av det som står i planförslaget.

I planförslaget beskrivs åkermark som ett värdefullt landskapsrum, och inte som värdefull åkermark, dvs som produktionsareal för livsmedel och foder. En del av åkermarken inom utredningsområdet beskrivs inte ens som åkermark utan som kulturmiljö. Förutsättningen för denna kulturmiljö bör dock vara att jordbruken här finns kvar.

I konsekvensbeskrivningen står det att åkermark endast i undantagsfall får tas i anspråk för exploatering. I strid med detta menar planförfattarna att ur en allmän resurshushållningsynpunkt är det befogat att prioritera exploatering av jordbruksmarken till tätortsutbyggnad framför fortsatt jordbruk. Inom planområdet är merparten av all planerad exploatering placerad på bra åkermark. Åkermark som ur ett globalt perspektiv, för att kunna mätta jordens växande befolkning, kommer att bli en

stor bristfaktor inom några få decennier. Betesmark har ett visst lagskydd som skyddsvärd miljö, men åkermark har inget skydd utan ses mer som en samhällslig resurs. LRF har samma synsätt som konsekvensutredningen, att åkermark endast i undantagsfall får tas i anspråk för exploatering.

Planförfattarna föreslår att bördiga och plana åkrar antingen exploateras eller ses som grönområden - t ex våtmarkspark på åkrarna väster om lilla järnvägen mot Lilla Edet, medan de mindre och lutande åkrar och kuperade betesmarker som finns inom området ska vara kvar som jordbruksmark – sannolikt för att de senare markerna är svåra att exploatera. I likhet med föregående stycke ska exploatering på åkermark undvikas, och när det sker ska den plana och bästa jorden skyddas.

Temaboende med häst är föreslagna på några områden där det redan finns befintliga gårdar. Det är inte vettigt att bryta ner befintliga gårdar i mindre enheter som inte har möjlighet att producera sitt eget foder. Kännetecknande för en hästgård är att inget vinterfoder normalt produceras utan all åkermark används som betesmark. Varifrån ska vinterfodret till dessa hästgårdar komma?

Spetalsbergen beskrivs i planförslaget som rekreativområde och inte som produktionsskog. Planförfattarna utgår från att det är lämpligt att anlägga ridstigar på Spetalsbergen och norrut – vilket nog kan betraktas som uteslutet då dessa marker ägs och brukas av jord- och skogsbrukare som sannolikt inte vill ha någon ytterligare ”hästtrafik” genom skogen, med utökad risk för skador på träd och rötter som följd.

KOMMENTAR:

Kommunen säger i den kommunomfattande ÖP:n att jordbruksmarken är en viktig resurs som ska bevaras. Samtidigt slås det dock fast att undantag från denna huvudregel accepteras där åkermark behöver tas i anspråk för bebyggelse och infrastruktur utmed huvudstråken i GR:s strukturplan. Se även kommentar till Länsstyrelsens yttrande.

I kommunens kulturarvsplan är Gårdaåns dalgång utpekad som en viktig kulturmiljö. Kommunen håller helt med om att fortsatt betesdrift eller annat aktivt jordbruk inom Gårdaåns dalgång är en förutsättning för bevarandet av kulturmiljön. Det är bl a därför som kommunen ser det som en önskvärd utvecklingsmöjlighet att området norr om väg 1996 vid förändrad markanvändning på sikt kan ge utrymme för en glesare landsbyggsbebyggelse med småskalig djurhållning som bl a kan bidra till fortsatt bete kring Gårdaån. Temaboende med häst ska endast ses som ett exempel. Huvudsyftet med områdesrekommendationen är att området ska bibehålla sin lantliga karaktär. Ytor som i planens markanvändningskarta redovisas som områden med utvecklingsbehov eller utvecklingsmöjlighet redovisas också med pågående

markanvändning. Syftet med detta är att visa att kommunen bedömer att nuvarande situation kommer att bestå i det korta perspektivet, men att det är önskvärt med den föreslagna förändringen på lite sikt.

Eventuella ridstigar får studeras vidare i en kommande planläggning.

ARBETARPARTIET SOCIALDEMOKRATERNA OCH VÄNSTERPARTIET (2013-06-20)

Arbetarpartiet socialdemokraterna och Vänsterpartiet har inkommit med ett gemensamt yttrande där de betonar att upprättat förslag till FÖP för Lödöse är väl genomarbetat och strukturerat. Det som skall behandlas i en FÖP är väl belyst.

Fördjupade Översiktsplanen har god förutsättning att på ett bra och tydligt sätt verka som en pådrivande kraft för Lödöse och kommunens utveckling genom att peka ut tydliga utvecklingsområden och förtätningar av Lödöse, samtidigt som natur- och kulturvärden tillvaratas.

De vill dock belysa vikten av att landskapsbild och utsikt från planerad bebyggelse öster om planerad tågdepå måste studeras samt att höga krav ställs på gestaltning av byggnader inom området för tågdepå.

De anser också att det är viktigt att ett planprogram arbetas fram som ska ligga som grund för arbetet med de kommande detaljplanerna.

KOMMENTAR:

Området för tågdepån utgår, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan.

Efter FÖP:arbetet och som ytterligare grund för kommande arbete med tätortsutvecklingsområdena mellan stationen och befintlig ort, kommer olika etappstrategier och scenarios att tas fram och studeras vidare.

CENTERPARTIET I LILLA EDET (2013-06-26)

Centerpartiet i Lilla Edet ser positivt på utvecklingen av Lödöse men framför en del frågor som de anser bör ändras i förslaget:

- Ingen tågdepå i Lödöse. En utredning visar att det är fullt möjligt att lägga en tågdepå längs järnvägen i Nygård. Skärma inte av älven från det planerade bostadsområdet.
- När kommunen utvecklas och ett helt nytt bostadsområde planeras mellan järnvägsstationen och det befintliga samhället gäller det att tänka på helheten. Lödöse

ligger vid Göta älv och älven är en viktig del i både historien och identiteten. Därför gäller det att knyta an till vattnet när samhället utvecklas.

- Vatten står för många positiva värden som borde utnyttjas bättre.
- Möjligheten att anlägga ett område för husbåtar för boende men även serverings- och restaurangändamål bör finnas med.
- Platsen för en skola bör inte definieras så entydigt. Det bör vara möjligt att bygga skola och bostäder i samma byggnad.

KOMMENTAR:

Området för tågdepån utgår,, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan. Lokaliseringsalternativet i Nygård har förkastats av Jernhusen främst pga att området inte är tillräckligt plant, vilket skulle kräva alltför stora markarbeten.

Handlingarna kompletteras så att älvens potential lyfts fram och hur det ska tillvaratas beskrivs på ett tydligare sätt.

Endast en plats för skola finns utpekad i markanvändningskartan. Detta för att säkerställa att den marken hålls tillgänglig för ändamålet. Platsen bedöms som strategiskt belägen i stadsdelen med bra koppling till grönområde/idrottsområde och gång- och cykelstråk som ger möjlighet till bra skolvägar. Det finns dock möjlighet att även inom andra utbyggnadsområden uppföra skolor och förskolor, i större eller mindre enheter, som friliggande eller i kombination med andra funktioner.

FOLKPARTIET LIBERALERNA, LÖDÖSE/ LILLA EDET (2013-06-25)

Folkpartiets synpunkter utgår i första hand från samrådsunderlagets del 1, planförslag, medan del 3, miljökonsekvensbeskrivning bara berörs perifert, och del 2 inte alls.

SAMMANFATTANDE SYNPUNKTER

Folkpartiet ställer sig tveksamma till bostäder i järnvägens omedelbara närhet, där risken är stor att bullerstörningar och vibrationer är så betydande att området inte kommer att vara attraktivt för boende. Inom zonen 300 meter från järnväg anser Folkpartiet att bostadsexploatering bör vara lågprioriterat och inte komma ifråga så länge andra, mindre exponerade områden finns att ta i anspråk. Inom detta område anser vi att man istället i första hand bör eftersträva etablering av verksamheter som i liten utsträckning störs av buller.

Folkpartiet befarar också att den i sig önskvärda etableringen av tågdepån i område 24 kommer att medföra att intresset för boende i stationens och tågdepåns omedelbara närområde minskar drastiskt.

Mot bakgrund av detta förordar Folkpartiet att fokus för bostadsbebyggelse till en början utgår från befintligt centrum i Lödöse. Prioriteringsordningen som beskrivs på s. 48 - 49 bör därför revideras.

Folkpartiet önskar också att den fördjupade översiktsplanen innehåller tydliga riktlinjer för riskanalyser i kommande detaljplanering med avseende på transporter av farligt gods längs motorväg och järnväg.

DETALJERADE SYNPUNKTER

DEL 1 PLANFÖRSLAG

Områdesvisa rekommendationer. 1, 2. Folkpartiet ställer sig tveksamma till bostadsbebyggelse i järnvägens och motorvägens omedelbara närhet. Områdesbeskrivningen bör innehålla tydliga rekommendationer för riskanalyser och åtgärder med avseende på buller, vibrationer och skydd mot olyckor, med särskild hänsyn till transport av farligt gods. Folkpartiet anser att området inom 300 meter från järnvägen i första hand bör utnyttjas för etablering av verksamheter. Varför det är olämpligt med livsmedel/detaljhandel inom område 2 framgår inte av samrådsunderlaget och bör förklaras i handlingen.

3. Hänsyn bör tas till planerad tågdepån i direkt anslutning till området. Folkpartiet avråder från bostadsetablering i randområdet mot den planerade depån och föreslår att det anläggs ett parkområde med lämplig bredd utmed hela depån, vilket ger möjligheter med växtlighet, dammar, näridrottsplats m.m. Detta kan öka intresset för att bosätta sig här, eftersom det minskar kopplingen till tågdepån och förstärker det lantliga intrycket. Alternativt bör området närmast depån reserveras för verksamheter.

5. Folkpartiet föreslår att detta område flyttas till norra delen av område 3 för att bättre kunna nyttjas vid en etappvis utbyggnad av bostäder från norr till söder.

11. Folkpartiet har inga invändningar, men vill tillägga att området runt ICA Matkassen bör kunna utvecklas för mer handel samt tillskapas större ytor för bättre torgkänsla. Detta möjliggörs om xx-gatan stängs för genomfartstrafik parkeringsytorna skapas på andra sidan yy-vägen.

12. Folkpartiet föreslår att vägen genom Tingbergsskolan stängs för genomfart för att öka säkerheten för skolans elever samt ge goda möjligheter att bygga ut skolan.

14, 23...temaboende med häst, ... ändras till ... boende med småskalig djurhållning... Även brödtext ändras på flera ställen.

16. Varför formuleringen Rekreation/tillfällig användning finns med framgår inte tydligt av underlaget.

Folkpartiet önskar en förklaring.

20. Broar över Gårdaån för gående bör skapas för att knyta ihop Pingstalund och Spetalsbergen.

21. Ridstigar och vandringsleder/gångstigar bör separeras på ett tydligt sätt för att undvika konflikter mellan ridsport och övrigt friluftsliv.

24. ... måste studeras... ändras till ... kommer att starkt påverkas.

Fortsatt arbete. Texten om Scenarios och etappindelningar samt Genomförande måste förtydligas så att det i samma dokument blir tydligt hur utbyggnaden av Lödöse skall ske. Folkpartiet förordar att bostadsbebyggelse sker från nuvarande centrum och söderut.

Övrigt. De inledande sidorna tar upp bra tankar kring vägledande värdeord för Lödöse. I planförslaget saknas dock idéer om var och hur det skall skapas mötesplatser för kulturevenemang, fritidsaktiviteter eller bara en oas att vara i. Tätortsnära natur och möjlighet till rekreation nära boendet bör då beaktas vid planering. Detta är viktigt att förtydliga för att verkligen lyckas marknadsföra Lödöse som en plats som skapar välbefinnande.

DEL 3 MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING

I MKB:n önskar Folkpartiet en ordentlig genomlysning av risker och säkerhetszon kring väg och järnväg med avseende på transport av farligt gods och skydd mot olyckor. En konservativ utgångspunkt i detta sammanhang bör vara att flerbostadshus inte bör förekomma inom 150 m från järnvägen (70 m för gles småhusbebyggelse) om inte särskilda omständigheter medger detta.

Folkpartiet önskar också se en noggrann kartläggning av nuläget vad gäller buller och vibrationer i järnvägens och vägens närhet i MKB:n, och anser inte att det faktum att järnvägen fått bättre grundläggning räcker för att avfärda risken för vibrationsstörningar.

TANKAR OM SAMRÅDSUNDERLAGETS GENERELLA UTFORMNING

Texterna är bitvis otydliga med både tyckanden och påståenden som upprepas på flera ställen. Det gör underlaget svårpenetrerat, och gör att det är svårt att få en helhetsbild av vad det är man har att ta ställning till.

I framställandet av framtida fördjupade översiktsplaner önskar Folkpartiet en större tydlighet i samrådsmaterialet, som gör det lättare för oinsatta läsare att ta till sig. En enkel och översiktlig sammanfattning (en "executive summary") bör alltid tas fram.

KOMMENTAR:

Angående störningar från väg- och järnväg, så som buller, vibrationer, risker med transporter av farligt gods samt föreslagen utbyggnadsprioritering, se kommentarer till länsstyrelsens yttrande.

All handel som riskerar att konkurrera med handelsetableringar inom område 1 i rekommendationskartan bör undvikas. Handlingarna förtydligas avseende detta.

Placering av området för offentlig service med exempelvis förskola/skola ska ses utifrån att utbyggnaden i Lödöse kommer att ske över lång tid. I den fördjupade översiktsplanens slutbild kommer Lödöses invånarantal kanske vara så mycket som femdubblat och merparten av dessa kommer att bo inom området mellan Ekeberg och stationen. Den föreslagna lokaliseringen av område 5 har skett med detta i åtanke, så att verksamheten får en strategisk central placering i den framtida stadsdelen.

Synpunkter angående handel och trafik i centrala delarna av Lödöse noteras inför mer detaljerade studier i kommande planarbeten.

Övriga synpunkter avseende de områdesvisa rekommendationerna beaktas.

I det fortsatta arbetet efter FÖP:en när förslaget på utbyggnad av de södra utvecklingsområdena blir mer detaljerat kommer förslaget också kunna svara upp mer konkret mot värdeorden i varumärkesplattformen.

MODERATERNA I LILLA EDET (2013-06-24)

Bilaga 1 Markanvändningskarta. Område markerat idag Offentlig service utgår. Hela det området blir tätortsutbyggnad (med bostäder, handel, kontor, icke störande verksamheter och offentlig service). Offentlig service läggs till området tätortsutbyggnad.

I texten Lödöse i Framtiden vill Moderaterna att det står i texten "att ett helt utbyggt mot södra Lödöse är mycket viktigt för utvecklingen i hela området." Det södra motet är helt bortglömt, viktigt att trycka på detta.

Område 2, söder om järnvägen och väster om motorvägs påfarten, bör kunna användas för verksamheter, handel och kontor. Det är bra om vi får in arbetsplatser i kommunen. Det gör kommunen mer attraktiv för bosättning.

I anslutning till detta bör det halva motorvägs motet byggas om till helt mot för att göra det lättare att nå södra Lödöse, för att göra område 2 mer tillgängligt och för att därigenom ytterligare öka Lödöses attraktion.

Områdena 6, 17 och möjligen delar av område 35 vid Nygårdsmotet bör också upplåtas för handel. En större livsmedelshandel och bensinstation bör kunna locka både

förbipasserande och boende i Lödöse-Nygård-Prässebo. Det skulle skapa fler arbetstillfällen i kommunen och ytterligare öka områdets attraktionskraft, särskilt om detta skulle föra med sig fler etableringar av handelsföretag.

KOMMENTAR:

För frågan angående offentlig service, se kommentar till yttrande från Centerpartiet i Lilla Edet ovan.

Rekommendationerna för område 5 kompletteras med beskrivning om möjlighet att integrera bostäder och andra verksamheter ihop med offentlig service.

Planhandlingarna förtydligas avseende behovet av ett helt utbyggt mot i södra Lödöse.

Synpunkter angående handel se kommentar till yttrande från Folkpartiet Liberalerna, Lödöse/Lilla Edet ovan.

Privatpersoner och övriga

BOENDE PÅ EKEBERGSVÄGEN 47, LÖDÖSE (2013-06-11)

Den boende uttrycker sig i positiva ordalag kring kommunens plan för södra Lödöse och uttrycker att det är roligt att se att det finns visioner och ett helhetstänk om hur orten kan utvecklas och stärkas.

Underbart för oss boende att se att ni vill bygga gångstråk längs älven och fler rekreations-/friluftsområden, liksom att ta tillvara varvet, rusta upp och göra turistvänligt.

Jättebra förslag också med gång- och cykelbanan till stationen, längs berget i ett grönstråk skilt från fordons trafik. Det kommer att bli ett stort lyft för oss som dagligen tar tåget till stan och det kommer också att göra att man inte skäms att bjuda hem vänner till Lödöse längre, när de kan promenera tryggt på gångbana till/från stationen.

Skola/förskola har fått en bra placering, nära naturen och längs vägen till stationen. Dessutom har man tänkt på att folk kommer att skjutsa barnen till dagis med bil och försökt minimera negativa effekterna av det. Bra.

Fastighetsägaren har även två synpunkter på förslaget; dels den 11 meter höga och 200 meter långa tågdepån och dels bristen på grön infrastruktur i Ekeberg.

Lägg inte tågdepån mellan södra Lödöse och älven

- Den unikt vackra Gårdaåns dalgång fick offras när man skar tvärs genom den med motorväg och järnväg. Istället vann man tillgång till älven. Lödöse är den enda av orterna mellan Göteborg och Lilla Edet som fortfarande har tillgång till älven. De andra har pendeltåg – men vi har älven! Närhet till vatten är vårt så mycket för en ort, under oöverskådlig framtid.
- De satsningar man gör på rekreations- och friluftsområden längs älven motverkas direkt av den barriär som tågdepån kommer att innebära. Ingen kommer att tycka att det är mysigt att ha picknick eller åka till Lödöse och fiska i det fina friluftsområdet under tågdepåns skugga. Inte alls lockande att promenera ned till vattnet när större delen av promenaden går förbi ett industriområde.
- Vem ska lockas att flytta in i de nya bostäderna runt stationen när de är inklämda mellan järnväg/motorväg och tågdepån?

- Hur ska Lödöse med trovärdighet kunna säga att det här är orten för oss som gillar livskvalitet och gott om tid – när alla som kommer hit möts av den entrén - en 11m hög och 200 m lång industrifastighet?
- Hur tror ni att vi som redan lockats att flytta till Lödöse känner oss när kommunen ett år senare föreslår en tågdepå precis intill? Vi hade hoppats på lite mer modernt tänk och lite mer självkänsla från kommunen – Jernhusen kan ha sin depå någon annanstans – inte på bästa, finaste platsen mitt i vårt samhälle där vi ska bo.

Spara lite grön infrastruktur på Ekeberg

- Bygg inte villor och tomter på precis hela den ytan som föreslås i FÖP:en, spara en remsa till nytta för alla invånare, längs Boplatsvägen, i backen ned mot älven och en remsa längs gångvägen som finns idag nedför backen mellan Ekebergsvägen och Pingstalundvägen.
- En sådan remsa behöver inte vara särskilt bred – men för att vara effektiv behöver den hänga ihop med de maffiga ekarna längs gångvägen på andra sidan Ekebergsvägen och framför allt med Tingbergs strövområde.
- Genom att spara några remsor natur (och fornlämningar) mellan nya villor och radhus på Ekeberg kan man vinna ökad biologisk mångfald, bättre klimat (svalka på sommaren, skydd på vintern), gladare och friskare barn, bättre kultur för grannsamverkan och gemenskap (naturligt att mötas), ökat värde på tomtmark och fastigheter och ett stärkt varumärke för hela Lödöse.

KOMMENTAR:

Området för tågdepån utgår, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan.

De utbyggnadsområden som redovisas i planen kommer utöver tomtmark för nya bostäder också att innehålla grönytor och annat som behövs i anslutning till bostadsmiljöerna. Pingstalunds sydvästslutning har höga naturvärden som kommer att ha stor betydelse för täthet och utformning av ny bebyggelse inom område 4 i rekommendationskartan. Vissa grönstråk bevaras och förstärks. Planhandlingarna förtydligas.

BOENDE PÅ DANSKAVÄGEN 30, LÖDÖSE (2013-06-26)

I yttrandet framhålls att området för utveckling av verksamhetsområde vid Lödösemotet ska utökas med ca 100 meter mot Nygård. Närheten till rondellen och det strategiska läget på denna mark gör att det blir ett väldigt attraktivt läge. Storleken på marken, samt att det ligger i en slänt, gör att denna mark inte är attraktiv för jordbruk. Ett dike öster om område vore en naturlig avgränsning till jordbruksmark.

KOMMENTAR:

Aktuellt område är känsligt ur landskapsbildssynpunkt. Hur mycket mark som tas i anspråk påverkar upplevelsen av det omgivande jordbrukslandskapet. Biflödet till Gårdaån som rinner strax öster om området är också känsligt för påverkan. Kommunen bedömer därför ytterligare utökning av aktuellt område som olämplig.

BOENDE PÅ DANSBANEVÄGEN 8, LÖDÖSE (2013-06-26)

De boende har framfört följande synpunkter:

1. Ej bygga tågdepå i område 24 pga att den försämrar naturmiljön i närheten av älven och därmed riskerar att minska attraktionskraften för området. Område 10 som ligger precis väster om 24 är tänkt att vara en våtmarkspark och utmarkerat som ett "viktigt grönområde", det passar inte ihop med en tung industri. Ska man ändå ha en depå måste man tänka över villkoren för dess utseende och framförallt höjd, man kanske skulle kunna upplåta långsidan på byggnaden för konst. Alltså att kommunen skriver in i avtalet krav på de estetiska kvaliteterna både hos byggnader men även hur man tar hand om området, så att det inte ser ut som vid tågdepåerna vid Göteborgs central. De är ingen vacker syn.

2. Förslag att ny förskola/skola ej hamnar i område 5 utan istället i den nordöstra delen av område 3. Anledningen till det är dels kopplingen till befintlig bebyggelse och en bättre direkt anslutning till närliggande grönområden.

3. Gångstig från Hedevägen ner till ån precis väster om motorvägen. Anslutande grusväg på andra sidan ån finns redan.

4. Ej bebygga grönområdet/kullen mellan Dansbanevägen och området för Smålandsvillan/Myresjöhus. Bevara detta och gör något av det, nu är det bara sly. Det är en högpunkt och skulle kunna vara en utmärkt utsiktsplats med bänkar och stigar till och från.

5. Gång/cykelbana nere vid älven som förbinder samhallena längs med älven.(kanske redan är tänkt så)

6. Bra att man vill se över och rusta upp åtminstone en slinga i Spetalsbergen inom en snar framtid. Bra promenadstråk saknas i samhället, de som finns är korta och dåligt underhållna.

KOMMENTAR:

Området för tågdepån utgår, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan.

Angående förskola/skola, se kommentar till yttrande från Centerpartiet i Lilla Edet.

Illustrerade gångvägar i planhandlingen ska inte ses som exakta lägen för nya sträckningar. Slutliga läget avgörs när kommunen genomför utbyggnad av nya stigar i överenskommelse med markägarna i området.

Området vid höjdryggen i centrala delen av Ekeberg som föreslås som utsiktsplats är redan planlagd med byggrätt för bostäder i gällande detaljplan för Ekeberg.

Angående gång- och cykelväg längs älven, så planerar kommunen för ett alternativt stråk till detta längs Göteborgsvägen. I Ale kommun kommer den gamla banvallen kunna användas som ny gång- och cykelväg. I Lilla Edets kommun viker banvallen av i riktning mot Nygård och förutsättningarna för att fortsätta stråket längs älven är andra än i grannkommunen. Ett enklare gångstråk kopplat till friluftsliv och rekreation till fots föreslås dock längs älven.

ANSTÄLLD PÅ FÖRSKOLAN BLÅVINGEN, LÖDÖSE (2013-06-25)

Förslaget från Blåvingen är att den skall ligga i etapp2, "i hörnet rakt fram när du kommer upp för backen", alltså i det befintliga området. Skogen utanför grinden, längre ifrån vägen, och chans till skugga eftersom träd redan finns i området.

Bygg den inte mitt på en åker. Ingen chans till skugga. Jobbigt och svårt att bedriva verksamhet i stekande sol. Blir det placerat utanför missar man miljötänket.

Regnar det en dag tar föräldrarna bilen och lämnar sina barn eftersom ingen går med två barn i regn. Men om den ligger nära lämnar föräldrarna barnen och kan ta cykeln till stationen. Då behöver dom bara tänka på sig själva.

Blir även bra med förskola i befintligt område med tanke på en eventuell lekplats. Familjerna kan gå till förskolan och leka på kvällar och helger och kommunen behöver inte bygga en annan lekplats för ca 100 000 kr.

Det är ju trots allt vi som skall jobba på förskolan och önskar därför att ni tar till vara och tänker igenom våra förslag.

KOMMENTAR:

Se kommentar till yttrande från Folkpartiet Liberalerna, Lödöse/Lilla Edet ovan.

ÄGARE TILL TINGBERG 2:31, LÖDÖSE (2013-06-25)

Den yttrande anser att översiktsplanen ser väldigt bra ut på många punkter, men planeringen av tågstationen för att serva tågagnar ser ut att hamna fel.

Kommunen måste tänka på dom tilltänkta tomterna, befintliga husen att vi kommer att få en mindre vacker utsikt. Kommunen kommer att få svårt att sälja tomterna när en 11 meter hög byggnad kommer att dölja den redan fina utsikt vi har. Ni måste tänka på landskapet, djurlivet, utsikten och närheten att promenera till älven.

Har ett förslag om att lägga byggnaden jäms med motorvägen och tågspåret istället. Vi uppe på berget 5st hushåll tycker att ni får tänka om angående läget ni vill lägga tågbyggnaden. Vi vill gärna diskutera detta innan beslut fattas om översiktsplan, bygglov fattas.

KOMMENTAR:

Se kommentar till länsstyrelsens och Ale kommuns yttrande ovan.

ÄGARE TILL HÖNEBÄCK 104, LÖDÖSE (2013-06-24)

Boende inom Hönebäck 1:30 har inkommit med yttrande. Fastigheten ligger vid Lödösemotet (Nygårdsmotet) inom område som i FÖP:en är markerat som område för verksamheter.

De boende framför följande synpunkter, vilket även framfördes vid informationsmötet:

Har fått besked av kommunen att vår fastighet kommer att lösas in OM och NÄR en detaljplan EVENTUELLT träder ikraft om nya verksamheter vill etablera sig vid Lödösemotet. Vi önskar få vår fastighet inlöst NU då den är osäljbar och vi inte orkar bo kvar i vårt hus. Det finns ingen möjlighet att vi kan bo kvar här ett par år till pga av massor av olika privata skäl. Finns det ingen möjlighet att förinlösa fastigheter för människor som blir så hårt drabbade av kommunens planer och dels Trafikverkets byggnation av ny motorväg? Kan inte kommunen och Trafikverket tillsammans hjälpa oss? Dessutom ligger Svenska Kraftnätets hot om en ledningsgata rakt över vår fastighet som en extra sten på våra redan hårt tyngda axlar.

Vi har framfört önskemål till Trafikverket om att det byggs en rastplats i anslutning till Lödösemotet då massor av bilister kör upp på vår uppfartsväg (som är skyltad med "Privat väg" och "Motorfordonstrafik förbjuden"). Vi har sedan motorvägen öppnade den 8 december förra året haft snart 300 bilar som kört upp och "rastat". T o m stora turistbussar och husbilar kör upp! Det stora felet är att Trafikverket beslutade (trots våra protester!) att bygga vår utfart rakt ner i rondellen. Detta är så otroligt störande då vi störs så mycket redan av trafiken på nya motorvägen E45, rondellen, Nygårdsbron samt på- och avfarter. Det är ett evigt buller! Så skall människor inte behöva bli tvingade att bo!

Nu får kommunen och Trafikverket ett väldigt bra förslag från oss:

- Bygg en rastplats på vår fastighet! Läget kan inte bli bättre då alla bilister redan hittar till platsen och behovet är stort. Bilister från hela landet kör upp till oss och även de lokalt boende stämmer träff på vår väg. Det behövs en rastplats här och nu! Får ingen respons från Trafikverket i denna fråga.
- Dessutom så bör trafikmotet i Alvhem byggas ut till en hel avfart. Lödöse kommer att dö ut om inte bilister kan ta av mot Lödöse i Alvhem.

KOMMENTAR:

Planförslaget ändras. Område 6 utgår och övergår i område 17. Ytor som i planens markanvändningskarta redovisas som områden med utvecklingsbehov eller utvecklingsmöjlighet redovisas också med pågående markanvändning. Det innebär alltså här att befintliga bostäder med omgivande jordbruksmark finns kvar i det korta perspektivet, men att kommunen bedömer att området på sikt kan vara lämpligt för verksamhetsutveckling.

Kommunen instämmer i frågan om behovet av ett helt utbyggt trafikmot söder om Lödöse. Lilla Edet och Ale kommun samarbetar i frågan i diskussionen med Trafikverket.

ÄGARE TILL TINGBERG 13:5, LÖDÖSE (2013-06-23)

De boende vill protestera mot planering och byggande av den järnvägsdepå som planeras på mark söder om Lödöse mellan gamla RV 45 och industrispåret till Lilla Edet. Vi har hört att den kommer att vara ca 1000 meter meter lång och ca 11 meter hög! Om denna koloss kommer att byggas kommer det att förstöra det vackra älvrummet som är en förutsättning för att samhället ska kunna utvecklas i sydlig riktning mot pendelstationen.

De boende menar att ingen kommer att vilja köpa tomter och bygga hus som har utsikt rätt in i en plåt- eller

betongkoloss som kommer att täcka hela den idag vackra utsikten mot älven och bergen i Västerlanda. Tänk igenom detta en gång till innan beslut fattas i denna fråga. De negativa konsekvenserna kommer att vida överskugga de fåtal arbetstillfälle som detta kommer att ge.

KOMMENTAR:

[Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.](#)

BOENDE PÅ RÅDJURSVÄGEN 33, LÖDÖSE (2013-06-23)

De boende uppskattar väldigt mycket närhet till naturen i Lödöse och en ostörd bild av den vackra naturen i området, därför tycker de först och främst att planerad placering av tåggarage vid älven kommer att förstöra den bilden. Det behövs istället satsas på utveckling av promenad stråk vid älven för att göra Lödöse ännu mer attraktiv för uppstressade unga och medelålders människor som söker efter natur nära område där de kan bosätta sig och skapa de bästa förutsättningar för sina barns framtid.

Ytterligare en sak oroar. Kommunen försöker marknadsföra Lödöse bland familjer som söker efter plats för sitt drömboende men lockas även av stora satsningar som ska göra Lödöse till en attraktiv knutpunkt där företagare, barnfamiljer känner sig välkomna och ser sin framtid just i Lödöse. Ni kan inte förvänta er att vi som enskilda individer ska satsa, sätta vår och våra barns framtid genom att flytta hit men samtidigt ser man att kommunen vill inte satsa i barnomsorg (med små barngrupper), snabb utveckling av infrastruktur, m.m. Innan vi flyttade hit fick vi veta från kommunens representanter att promenad stråk från Ekeberg etapp II till Lödöse tågstation ska vara klar höst 2013... nu plötslig får vi veta att inte kommer ske i år (färdigställande)!!! det försämrar vardagsliv kvalitét speciellt för de som försöker lämna bilen hemma och använda sig av västtåget. Det är väldigt besvärligt att ta sig till tåget utan bil och då vill jag inte ens tänka på vinterperioden.

Hur vill kommunen se att familjer flyttar hit när man inte satsar just i service för boende i området. Hur kan vi lägga ett gott ord när vi ser att man inte planerat i tid för utveckling av barnomsorg och till höst planeras det finnas över 30 barn på kanske 3-4 fröknar som inte ens jobbar heltid? Vi hoppas att kvalitét på utbildningen i F-9 blir bara bättre och bättre för det är också en av faktorer som påverkar attraktivitet av Lödöse.

Vi vill ju också att fler och fler flyttar hit men då måste vi ha några starka argument för att kunna bevisa kommunens framtidstänkande med snabba åtgärder för de boende.

Flyttar inte flera familjer hit då ser inte entreprenörer meningen med att flytta/expandera sina affärer just i Lödöse.

- Bevara vackra naturen, gör den mer tillgänglig vid älven

- Bättre framkomlighet till tågstation
- Förbättra tillgång till service (BVC, VC med hög standard, Tandvård, apotek,)
- Hjälpa frivilliga med utveckling av friidrottsarena
Om man ska utveckla Lödöse och göra den attraktiv för alla i närliggande kommunen kan man inte backa med beslut som kanske skapar konkurrens mot Lilla Edet. I Lödöse finns det stor potential, vi får inte försumma den.

KOMMENTAR:

Området för tågdepån utgår, se kommentar till länsstyrelsens yttrande ovan.

Projektering av gång- och cykelstråk mellan Ekeberg och stationen pågår. Avvaktar beslut i Samhällsbyggnadsnämnden.

FÖP:en redovisar lämpligt läge för offentlig service såsom skola/förskola, När de ska byggas styrs dock inte av FÖP:en.

ÄGARE TILL TINGBERG 13:4 OCH TINGBERG 13:1, LÖDÖSE (2013-06-23)

Fastighetsägaren anser att planerad järnvägsdepå söder om Lödöse är totalt felplacerad och kommer att avsevärt försämra planerad utbyggnad av bostäder i området samt totalt stänga av grönområdet vid älven.

KOMMENTAR:

[Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.](#)

BOENDE PÅ EKEBERGSVÄGEN 51, LÖDÖSE (2013-06-23)

De boende anser att cykelvägen mellan Lödöse samhälle och Lödöse station ska gå i förlängningen av Tingbergsvägen över fälten till stationen, vilket är kortaste vägen mellan Lödöse centrum och stationen. Den kan då effektivt serva ny bostadsutbyggnad i område 3 samt ny förskola. Eftersom Ekeberg inte heller har någon gång och cykelväg till Lödöse centrum kan den serva Ekerbergare för transport in till Lödöse centrum.

Område nr 24, för tågdepån är helt fel val. Man riskerar att lägga en död hand över hela bostadsutbyggnaden Lödöse. Vem vill bygga hus i område nr 3 om man får titta in i en jättelik tågdepå. Dessutom förstör man kontakten med älven och inkräktar på stora naturtillgångar. Lödöse är den enda orten längs älvdalen som har kvar kontakten med älven förstör inte det och lägg en död hand över den

fortsatta utvecklingen av Lödöse. Tågdepån kan väl läggas i närheten av motorvägen och nuvarande järnvägen tex område 22. Det området är ju redan förstört av infrastrukturen. De boende meddelar att de kommer överklaga detaljplaner och bygglov upp till regeringsrätten.

Det måste finnas fler område för offentlig service då de måste växa med att Lödöse växer. Behovet är redan nu stort för en ny förskola. Den måste byggas i anslutning till befintligt samhälle samtidigt som den ligger nära Lödöse södra och ny mark för bostadsutnyttjande. Det perfekta läget är nedanför Ekeberg alltså mellan område 3 anslutning till grönområden och kan serva ny bebyggelse i område 4 och 3.

Område 4 ska bli grönområde, det finns gott om mark att bygga bostäder på i område 3 och 1. Generellt sett är det väldigt dåligt med grönområden mellan de olika områdena.

KOMMENTAR:

Kommunen instämmer i förslaget om en cykelväg i Tingbergsvägens förlängning. Två huvudcykelspår föreslås förbinda befintliga samhället med tågstationen, där intentionen är att det ena är ett lite snabbare stråk för cykelpendling längs Göteborgsvägen och det andra ett kombinerat gång- och cykelstråk i Tingbergsvägens förlängning. Stråkens exakta dragning och utformning slås inte fast i den fördjupade översiktsplanen utan arbetas vidare med i projektering eller i detaljplan.

Området för tågdepån utgår, se länsstyrelsens och Ale kommuns yttrande ovan.

De områden som är utpekade som utbyggnadsområde och tätortsutbyggnad innefattar även grönområden. Hur fördelningen blir inom områdena slås fast i kommande detaljplanearbete. Planhandlingarna förtydligas.

Angående service och placering av skola, se kommentar till Centerpartiet i Lilla Edet och Folkpartiet Liberalerna, Lödöse/Lilla Edet.

BOENDE PÅ TINGBERG GOSSARGÅRD 165, LÖDÖSE (2013-06-22)

Den boende framför att hen inte vill att Järndepåerna ska byggas i Lödöse och lyfter vidare att de som bor i Tingberg kommer att förlora utsikten ner till Göta älv mm. Det blir inte trevligt att titta in i en tråkig vägg som är 12 meter hög. Den boende är inte intresserad av att bo kvar här i så fall. När kommunen vill sälja tomter på Ekeberg med omnejd, blir det ingen bra reklam med denna stora byggnad som utsikt. Det kommer säkert också att bli mycket störade ljud från tågen som ska dit. Det är inget bra för Lödöse alls!

KOMMENTAR:

Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

ÄGARE TILL TINGBERG 258, LÖDÖSE (2013-06-24)

De boende skriver i sitt yttrande att de har fått information om Jernhusens planerade byggnationer och att de har diskuterat vidare med de flesta berörda grannarna i området. Man känner sig förvånade över huvudbyggnadens storlek (11 meter hög och 1,3 km lång) samt en förfäran av vad denna skulle göra för miljön, boendekvalitet och utsikten för nuvarande och framtida fastigheter i Tingberg.

Denna byggnad kommer att effektivt blockera all utsikt mot älven, dramatiskt öka bullret från trafiken och försvåra avvattningen av området, speciellt vid vårflojd och häftiga regn. Redan idag har man problem med effektiv dränering av marken väster om gamla 45:an. ”Partediket” väster om Edsbanan är idag översvämmad i ett antal dagar efter regn vilket gör marken extra svår att bruka och medför att man även tvingas så minst två veckor senare på våren.

De tilltänka områdena för nybyggnation öster om gamla 45:an måste dessutom sjunka drastiskt i värde samt bli mycket svårsålda om den planerade byggnaden kommer till stånd. Även det angränsande och mycket ”värdefulla landskapsrummet av riksintresse” ner mot älven måste beaktas under framtagandet av den nya detaljplanen över området.

Enligt rykten skall det endast skapas mycket färre arbetstillfällen än de 100 – 120 personer som tidigare nämnts, och man kan undra hur många av dem som kommer att bosätta sig i vår kommun.

De boende anser att det är mest lönsamt för kommunen att inte genomföra den planerade byggnaden och istället utöka antalet småhus eller mindre industrifastigheter.

KOMMENTAR:

Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

TINGBERG GOSSAGÅRDENS VÄGSAMFÄLLIGHET (2013-06-25)

Tingberg Gossagårdens vägsamfällighet förstår inte valet av placering av depån. Med tanke på framtida bebyggelse, försäljning av tomter, samhällsbebyggelse etc, störs hela vyn av området och det kommer inte att bli attraktivt.

Om depån istället placeras mellan stationen/ dubbelspåret och motorvägen så kommer den inte att störa på

samma sätt. Denna placering vore mer naturlig för ett sådant bygge. Tingberg Gossagårdens vägsamfällighet hoppas att kommunen tar hänsyn till deras synpunkter.

KOMMENTAR:

Se kommentar till länsstyrelsens och Ale kommuns yttrande ovan.

BOENDE PÅ EKEBERG SVÄGEN 53, LÖDÖSE (2013-06-25)



I yttrandet lämnas synpunkter som rör de områden på kartan som visas i FÖP på sidan 34. En karta har bifogats med områden markerade där en förändring föreslås ske, markerat med nummer 38 och 39.

Inledningsvis vill fastighetsägaren föreslå att det föreslagna område 5 flyttas till det nya område som i den bifogade kartan är angivet som område 38. Denna förändring med anledning av att det föreslagna område 5 gränsar till ett område med "förorenad mark" (se ÖP karta 3) som inte är lämplig för barn att vistas i närheten av och att ytan inte direkt gränsar till markområde med naturmark.

Genom att flytta område 5 till område 38 kan man på ett enkelt sätt knyta ann mellan gammal och ny bebyggelse (istället för att bygga mitt på åkern) och samtidigt skapa möjlighet för barnen att få tillgång till naturmark som i förlängningen minskar kommunens kostnader genom att barnen kan leka i naturmarken istället för på anlagda lekplatser som kräver underhåll och skötsel. Att förlägga förskola/skola i område 38 underlättar för cykelpendling till och från stationen och även för de som pendlar söder

ut med bil och skapar där igenom ett naturligt flöde i vardagen.

Ytterligare fördelar är att barnen slipper vistas i närheten av område 1 som under en lägre tid kommer att vara under uppbyggnad. Dessutom vistas barnen i område 38 längre ifrån E45 och järnvägen vilka ger upphov till buller och försämrad luftkvalitet.

Att planera för att flytta område 5 till 38 kommer även göra att område 27 och 28 kommer bli mer attraktivt och förhoppningsvis få fart på byggandet i område 28 som hittills varit relativt sparsam.

Vad avser område 39 anser fastighetsägaren att man istället för att bebygga denna yta åter ska anlägga naturmark på ytan för att på ett naturligt sätt knyta ann till den naturyta som finns i område 31 och 30. Detta kommer att mer enhetligt skapa ett naturrum längs åsen och en yta som kompenserar för den östra delen av område 28 som beretts för tomtmark.

Fastighetsägaren framhåller även att denne är mycket positiv till förslaget avseende område 8 då förbättrad tillgänglighet till älven värdesätts högt.

KOMMENTAR:

Se kommentar till yttrande från Centerpartiet i Lilla Edet och Folkpartiet Liberalerna, Lödöse/Lilla Edet.

ÄGARE TILL ALE VIDEKÄRR 1:3, ALVHEM (2013-06-25)

Fastighetsägarna framför att de av en tillfällighet fick reda på att det pågår en planprocess om fördjupad översiktsplan för Lödöse. Då de är rågrannar till planområdet med sin fastighet Ale Videkärr 1:3 ser de det som anmärkningsvärt att de inte informerats om planprocessen. Fastighetsägarna bor på Gotland och meddelar att de inte läser några lokaltidningar i Lilla Edets kommun!

Vad som är ännu mera anmärkningsvärt är att Lilla Edets kommun inte har en enda person tillgänglig för frågor dagen före fristen för inlämnande av synpunkter går ut. Daniel Åhman som skall svara för Paul Mäkelä (sjuk) har inte varit tillgänglig eller ringt upp under hela dagen den 25 juni 2013.

Fastighetsägarna kontaktade ordförande i samhällsbyggnadsnämnden i Ale för att få uppgifter vilka synpunkter Ale Kommun lämnat. Kanske inte så överraskande meddelades det att man fått remisstiden förlängd med en månad på grund av för kort varsel om processen.

Enligt uppgift ingår ett projekt med Jernhusen för uppförande av en reparationshall 1300m lång och 11 m hög. Finns det någon substans i detta?

Fastighetsägarna yrkar på att få remisstiden förlängd med 1 månad från den dag Lilla Edets Kommun svarar på deras mail.

KOMMENTAR:

Samrådet är utlyst i enlighet med kraven i plan- och bygglagen (PBL), genom annons i lokala dagspressen och kommunens hemsida.

Önskemålet om förlängd remisstid har tillgodosetts.

Området för tågdepån utgår, se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

ÄGARE TILL HÄSTHAGEN, ALVHEM (2013-06-19)

Den yttrande meddelar att han är markägare i området och därför berörs av förslaget.

I byggnadsplan från 1971 samt i översiktsplanen från 2012 är område 8 planerad, delvis för bostadsbebyggelse och delvis för småindustri. I förslaget till fördjupad översiktsplan vill man i stället göra detta område till grönområde, med hänvisning till att bostäderna öster om gamla E45 skall kunna nå älvmrådet. Markägaren anser att man kan uppfylla denna önskan utan att ändra tidigare års planer eftersom det går en väg i södra delen av område 8. Om kommunen köper in sig i denna väg, som idag är privatägd kan den förbinda bebyggelsen öster om gamla E45 med älvmrådet utan att den tidigare planeringen för resten av området ändras. Detta blir ingen merkostnad för kommunen eftersom man ändå måste ha tillgång till denna väg då kommunens pumphus för avlopp är förlagd till denna väg. Markägaren är positiv till att ett område, t ex 6 meter brett, sätts av längs bäcken (norr om) ner till älven för att denna skall kunna nås. Här kan man t ex göra en cykelbana eller promenadstig.

Markägaren anser att område 24 är olämpligt att bebygga med en så stor tåghall som planeras. Detta skulle göra att de nordvästra delarna av område 1 samt södra delen av område 3 skulle få stora störningar av verksamheten samt störas av den höga byggnaden. Om grundplanen att bebygga hela området öster om gamla E45 från nuvarande Lödöse tätort till den nya tågstationen skall kunna förverkligas bör ingen tåghall byggas på område 24.

KOMMENTAR:

Tätortskartan för Lödöse i ÖP 2012 är ingen färdigavvägd förslagskarta, den redovisar olika anspråk och intressen. Att aktuellt område redovisas som verksamhetsområde i ÖP 2012, är för att gällande stadsplan reglerar det. Stadsplanen är dock inte genomförd i denna del och genomförandetiden har gått ut. Med dagens kunskap om framtida höjda vattennivåer anser inte längre kommunen att det är lämpligt med industriändamål här. Därför föreslås att stadsplanen ska upphävas och att området ska användas för rekreatiönsändamål istället.

ÄGARE TILL TINGBERG 13:3, LÖDÖSE (2013-06-22)

De boende framför att de angående järnhus vill protestera mot att de bygger i södra Lödöse.

KOMMENTAR:

Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

ÄGARE TILL TINGBERG 13:1, LÖDÖSE (2013-06-25)

Den boende protesterar mot placeringen av den planerade järnvägsdepån då den skulle innebära en alltför stor störning av utsikten för de boende i området.

KOMMENTAR:

Se kommentar till Länsstyrelsens yttrande ovan.

Ställningstaganden inför utställning

ÄNDRINGAR OCH KOMPLETTERINGAR I PLANFÖRSLAGET

- Utredningsområde för tågdepå utgår (omr 24). Området redovisas istället som bibehållen jordbruksmark med möjlighet att utvecklas som rekreationsområde på sikt. Planhandlingen revideras i berörda delar.
- Område för bilanknuten verksamhet utgår (omr 6). Området redovisas som bibehållen jordbruksmark med möjlighet att utvecklas för verksamheter, bilservice och volymhandel på sikt.
- Markanvändnings- och rekommendationskartan kompletteras med reservat för framtida översvämningsbarriär enligt översvämningsutredningen. Planhandlingarna kompletteras med utgångspunkt från översvämningsutredningen.
- Resonemangen kring utbyggnadsstrategi och kommunens avvägningar kopplat till resurshushållning och nationella miljömål kompletteras och förtydligas i planhandlingarna.
- Planhandlingarna kompletteras och förtydligas med avseende på länsstyrelsen synpunkter angående naturvård, kulturmiljö, hälsa och säkerhet, areella näringar i MKB.
- Handlingarna kompletteras så att älvens potential lyfts fram och tillvaratas på ett tydligare sätt.
- Handlingarna förtydligas avseende ställningstaganden angående handelns lokalisering.
- De områdesvisa rekommendationerna revideras i enlighet med Folkpartiet Liberalernas yttrande.
- Rekommendationerna för område 5 kompletteras med beskrivning om möjlighet att integrera bostäder och andra verksamheter ihop med offentlig service.
- Planhandlingarna förtydligas avseende behovet av ett helt utbyggt trafikmot i södra Lödöse.
- Planhandlingarna förtydligas med att grönytor etc ingår i utbyggnadsområdena.

Härutöver kommer mindre revideringar och kompletteringar att göras för att öka planens tydlighet.

Paul Mäkelä

**Samhällsplaneringschef,
Lilla Edets kommun**

Martin Nord

**Planeringsarkitekt,
Norconsult AB**

Bilaga 1 till Samrådsredogörelse FÖP Lödöse

ÖPPET HUS 2013-06-11, LÖDÖSE HUS

Presentation av förslaget samt tid för frågestund. På plats från kommunen var Daniel Åhman och Ulrika Ankel och från Norconsult, Sofia Larsson. Det kom 16 personer till öppet hus för FÖP Lödöse. Sofia Larsson från Norconsult hade en övergripande presentation av FÖP:en, därefter inbjöd hon till kort frågestund.

FRÅGOR

Den diskuterade tågdepån blir som en barriär mellan Göta älv och Lödöse, hur passar den in i de 4 huvudmålen?

Området som diskuteras för tågdepån är ett utredningsområde i FÖP:en. Politiken har inte tagit ställning till det än. Det finns både krafter för och emot.

- + skapar arbetstillfälle

- + det blir dagbefolkning i Lödöse, folk ska pendla dit, äta, handla.

- + Jernhusen är en stor aktör och om de vill bygga får de ansvara för att riksintresset inte skadas på ett påtagligt sätt samt att betala/genomföra åtkomst till älven.

- Att bygga tågdepån går helt emot varumärket gott om tid.

Finns det någon annan plats att bygga tågdepån på?

Det som talar för att bygga tågdepån i Lödöse är att platsen finns, tågväxeln finns och det är nära till Älvängen.

Vad kostar en tågväxel?

Cirka 200 miljoner kronor.

Finns det garanti för att arbetstillfällena som depån skapar går till arbetsföra i Lilla Edets kommun?

Nej, det finns ingen garanti, men de som kommer att arbeta för Jernhusen ger ett underlag för dagbefolkning i Lödöse. Det blir ett lyft så att det inte bara blir boendebefolkning på orten.

För man diskussioner med andra näringsidkare/verksamheter?

Inget konkret, men intresse finns.

Kommer det andra byggnader i angränsningen till depån?

Det som nu diskuteras är en kontorsbyggnad, en hall för att serva tåg och en byggnad för att svarva hjul, men inga andra verksamheter.

Har man haft med sig trafikflödena när man har tagit fram FÖP:en?

I FÖP:en finns endast en övergripande struktur och disposition i den framtida markanvändningen. Hur de framtida trafikflödena kommer att bli har funnits med som en förutsättning i framtagandet av förslaget.

Det blir livsmedel inledningsvis i centrum av Lödöse, men på sikt en utveckling i områdena vid stationen och ett tillskott av service även där.

Tillsammans med Ale jobbar kommunen aktivt för ett helmot i Lödöse.

Tidsbegreppet är med i planeringen. Det ska vara lätt att ta sig mellan olika funktioner i samhället.

Hur ska man lösa det för gång- och cykeltrafikanterna under den mörka årstiden?

Lilla Edets kommun har haft diskussion med Trafikverket. Tanken var att sänka hastigheten från 90 till 70 på Göteborgsvägen, smalna av vägen och sätta upp ett räcke. Just nu ingår inte det i Trafikverkets planer. Tekniska avdelningen på kommunen jobbar med en tidplan för att anlägga gång- och cykelbana enligt FÖP:en, dvs längs Kyrkvägen, men de kommer inte hinna göra det klar till hösten.

Handlar utbyggnaden av halvmot till helmot om pengar?

Ja. Trafikverket ska även stå för utbyggnaden av motet och kommunen får förfoga sig efter deras prioriteringar.

Finns det några intressenter för/vid Lödösemotet?

Nej

Finns det planer för en rastplats vid Lödösemotet?

Daniel tar med sig frågan till Trafikverket.

Om en intressent anmäler intresse ska det stämmas av mot kommunens intentioner och sedan fattas det beslut. En detaljplan för ändamålet ska tas fram och därefter blir det diskussion om inlösen.

Utredningsområde för rekreation (Nygård/Lödöse) vad betyder det?

Det är ett område/fråga som kommunen inte råder över. Trafikverket har lagt massor från vägbygget. Det blir en plan yta som kan lämpa sig för utsikt och eventuellt som någon typ av aktivitetsområde kopplat till friluftslivet. I ÖP:en är det ett område för verksamheter, men i FÖP:en har man ändrat inriktning eftersom den tidigare tänkta inriktningen inte längre är möjlig.

När kommunen tar fram område för nya bostäder, kommer det att bevaras grönytor?

Områdena är inte klara, de är under utveckling. Det som i FÖP:en är angivet som område för bostadsutbyggnad kommer i den framtida planeringen att indelas efter behov och vad som är lämpligt i exempelvis privat tomtmark, gatemark, eventuella verksamhets- och serviceytor samt grönytor.

Varför lägger man inte skolområdet i norra delen i område 3?

Då knyter det an till befintlig bebyggelse och dessutom kommer man från området med förorenad mark i södra delen av område 13.

Anledningen till att skolan ligger i område 5 är för att knyta an till grönområdet i område 13. Diskussioner har först med bildningsförvaltningen och i FÖP:en är deras tankar med om att avsätta en område för skola.

Väster om Hedebron fanns en arbetsväg under bygget samt en provisorisk bro, idag är den igenrävd, men kanske kan det återupprättas?

Tanken är med i FÖP:en. Förbindelse över vattnet saknas.

SYNPUNKTER

Ett ställningstagande som måste göras är hur depån påverkar försäljningar av tomter i Lödöse, därav att det är ett viktigt beslut. (Daniel Åhman)

Jag tycker att kommunen ska ha mer is i magen. Lödöse är unikt, det är den enda orten som har tillgång till älven. (Pia Ahnlund)

Många tar sig till stationen via banvallen, en bit är inte grusad. (besökare)

Pingstalund rekreation – det är inte tyst en sekund. (återberättad kommentar)

NÄRVARANDE

Pia Ahnlund

Johan Mörk

Ingrid Olofsson

Marie Åhrman

Bror Sandström

Ann- Marie Karlsson

Bengt Karlsson

Nils-Börje Nilsson

Markus Hallman

7 till som kom in efter startat möte



FÖP Lödöse är på utställning!

Den fördjupade översiktsplanen för Lödöse visar kommunens planerade utveckling för tätorten på lång sikt. I FÖP:en tas ställningstaganden kring hur inriktningen kommer att vara för olika delområden över lång tid.

SYNPUNKTER.

Du är välkommen att lämna in synpunkter på förslaget för att vara med och påverka hur Lödöse kommer att utvecklas. Tillsammans skapar vi din framtid!

LILLA EDETS KOMMUN
463 80 LILLA EDET

Tel 0520-65 95 00
www.lillaedet.se

kommunkontor:
Järnvägsgatan 12

Göta Älv passerar genom Lilla Edets kommun, från norr till söder. Det ger oss en vacker dalgång med laxfiske och båtliv. Vi har skog och ängsmark med bär, svamp och utmärkta vandringsleder. Våra 12.800 invånare är fördelade på sju orter och en levande landsbygd. Lilla Edet är centralort med kommunledning, administration och butiksliv.

Omslagsfoto framsida: Roger Sjöblom