

# FÖP Nödinge 2030

Översiktsplan för Ale kommun, en fördjupning för Nödinge

## Sammanställning av inkomna samrådsyttranden

### INLEDNING

*FÖP Nödinge 2030 – Översiktsplan för Ale kommun, en fördjupning för Nödinge*, samrådshandling 2015-09-28, var utställd för samråd mellan den 1 oktober till den 30 november 2015. Under samrådstiden hölls informations- och dialogmöten för allmänheten den 20 och 24 oktober 2015. Under samrådet genomfördes också särskild dialog med elever och ungdomar i Nödinge.

Denna handling inleds med en förteckning av inkomna yttranden samt en sammanfattning av dessa. Yttranden från myndigheter, kommuner, organisationer, politiska partier och företag sammanfattas specifikt. Yttranden från privatpersoner sammanfattas ämnesvis. Slutligen följer en sammanställning från elev- och ungdomsdialogen.

Utifrån inkomna synpunkter och genomförda dialoger kommer ett flertal ytterligare studier avseende bland annat sociala frågor, barnperspektiv och påverkan på riksintressen att genomföras.

Samrådsförslaget till fördjupning av översiktsplanen för Nödinge kallas fortsättningsvis för ”förslaget”, ”planförslaget” eller ”FÖP”.

### INKOMNA YTTRANDE

#### Statliga och regionala myndigheter

1. Fortifikationsverket	2015-11-30
2. Försvarsmakten	2015-11-19
3. Lantmäteriet (Lm)	2015-10-27
4. Länsstyrelsen Västra Götaland	2015-11-30
5. Post- och telestyrelsen	2015-10-09
6. Sjöfartsverket	2015-10-09
7. Skanova	2015-10-27
8. Skogsstyrelsen	2015-10-22
9. Statens Geotekniska Institut (SGI)	2015-11-03
10. Statens Geologiska Undersökning (SGU)	2015-11-17

11. Svenska Kraftnät	2015-10-06
12. Trafikverket (Tv)	2015-11-03

## Grannkommuner och kommunförbund

13. Bohus Räddningstjänstförbund	2015-11-27
14. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)	2015-11-06
15. Göteborg Energi, fjärrvärme och GothNet	2015-11-06
16. Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret	2015-11-06
17. Göteborgs Stad, kretslopp och vatten	2015-11-18
18. Kungälv kommun	2015-11-30
19. Lerums kommun	2015-10-13
20. Trollhättans Stad	2015-10-06

## Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

21. Alebyggen AB (AAB)	2015-11-30
22. Ale kommun, Arbetsgruppen för tidigt samordnade insatser	2016-02-17
23. Ale kommun, Mark och exploatering	2016-02-19
24. Ale kommun, Omsorgs- och arbetsmarknadsnämnden	2015-11-12
25. Ale kommun, Sektor utbildning, kultur och fritid	2015-11-19, 2016-02-23
26. Ale kommun, Utbildningsnämnden	2015-11-18
27. Ale kommun, Utvecklingsavdelningen	2016-06-01
28. Ale kommun, Verksamhet miljö	2016-02-19
29. Ale kommun, Verksamhet teknik	2015-11-30, 2016-02-24, 2016-03-03

## Organisationer och politiska partier

30. Aledemokraterna (AD)	2015-11-30
31. Backa Säteri IF	2015-11-30
32. Kommunala Pensionsrådet	2015-11-11
33. Kristdemokraterna Ale (KD)	2015-11-30
34. Liberalerna Ale (LA)	2015-11-25
35. Ordförande i Nödinge Vägförening	2015-11-14
36. Sverigedemokraterna Ale (SD)	2015-11-25

## Företag

37. Fastighets AB Balder	2015-11-30
38. Företagarföreningen Ale Torg	2015-11-27

## Privatpersoner

Totalt har 115 yttranden från privatpersoner inkommit.

Av dessa har 6 yttranden bifogade namnlistor med totalt 712 namnunderskrifter:

- Boende vid Säterivägen 14 namn.
- Boende vid Fyrklövergatan 23 namn.
- Boende vid Ivars kulle 18 namn.
- Fastighetsägare inom Backa Säteri 273 namn.
- Boende vid Smedjans väg 12 namn.
- Boende Överstegården och Klöverstigen 372 namn.

33 yttranden är förtryckta brev, underskrivna och i några fall med egna kommentarer.

## REDOGÖRELSE AV INKOMNA YTTRANDE

Nedan redovisas sammanfattat huvuddragen av samtliga inkomna yttranden var för sig med undantag för yttranden från privatpersoner som sammanfattas ämnesvis. Länsstyrelsens yttrande redovisas i sin helhet.

### Statliga och regionala myndigheter

#### 1. Fortifikationsverket

Ingen erinran.

#### 2. Försvarsmakten

Ingen erinran.

#### 3. Lantmäteriet

Lantmäteriet ställer frågan om det i fördjupningen av översiktsplanen är möjligt att ange kommunens viljeinriktning vad gäller huvudmannaskap i kommande detaljplaner.

#### 4. Länsstyrelsen Västra Götaland

Yttrandet återges nedan i sin helhet:

Det material som yttrandet gäller består av fyra dokument:

Del 1- Planförslag

Del 2- Förutsättningar

Del 3- Konsekvenser

Bilaga 1- Begreppsförklaring

Bilaga 2- Markanvändningskarta

## Tidigare planering

Ale kommuns översiktsplan (Ale ÖP 07) antogs 2007-09-24. Sedan dess har E45:an samt Norge/Vänerbanan byggts om och Nödinge som pendlingsort har stärkts betydligt. Tätorterna i Ale med sina pendlingsstationer har i många avseenden idag helt andra planeringsförutsättningar än vad som har angetts i den kommunövergripande översiktsplanen. Länsstyrelsen vill därför särskilt framhäva att Länsstyrelsen ser mycket positivt på att kommunen har tagit fram förslag till en fördjupad översiktsplan (FÖP) för orten där kommunen tar ett mycket nödvändigt och samlat grepp kring hela ortens utveckling. Framtagande av FÖP ökar förutsättningarna för en långsiktigt och hållbar utveckling av Nödinge. FÖP underlättar också kommande detaljplanering och annan planering som rör infrastruktur och mark och vattenanvändning för orten.

## Länsstyrelsens roll

Länsstyrelsen skall vid samråd om översiktsplan särskilt ta till vara och samordna statens intressen och därvid bl.a.

- verka för att riksintressen tillgodoses – 3 och 4 kap miljöbalken (MB)
- verka för att mellankommunala frågor samordnas på lämpligt sätt
- verka för att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken (MB) följs
- ge råd om sådana miljö- och riskfaktorer som bör beaktas
- ge råd om tillämpningen av 2 kap plan- och bygglagen (PBL)

Länsstyrelsen skall ge till känna sin uppfattning om man befärdar att någon bebyggelse blir så olämplig att eventuellt senare ingripande med stöd av 11 kap PBL kommer att aktualiseras. En fördjupad översiktsplan som vunnit laga kraft är vägledande för kommande beslut. För att den skall kunna vara vägledande i alla delar, är det viktigt att kommunen och staten är överens om sådant som berör statliga intressen.

## Sammanfattning

Länsstyrelsen anser att framtagandet av FÖP ökar förutsättningarna för en långsiktigt hållbar utveckling av Nödinge till en attraktiv småstad. FÖP stämmer också överens med intentionerna i Vision Västra Götaland - Det goda livet och Göteborgsregionens strukturbild. Planhandlingarna är bra strukturerade och visar på ett tydligt sätt kommunens intentioner med utveckling av Nödinge.

Det framgår också tydligt av samrådshandlingarna att kommunen har arbetat med sammanvägning av en rad olika frågeställningar i planförslaget. Kommunen vill å ena sidan planera för bl.a. bostäder vilket det råder stor brist på i Göteborgsregionen. Kommunen vill samtidigt nyttja Nödinges bra läge längs den så kallade Älvstråket. Pendlingstågsstationen i Nödinge skapar bra och miljövänliga pendlingsmöjligheter för dagens och framtida Nödingebo.

Å andra sidan finns frågor som måste hanteras på ett bra sätt för att FÖP intentioner ska kunna förverkligas. En viktig fråga i sammanhanget är en eventuell flytt av den södra avfarten från E45. Den frågan berör bl.a. Trafikverket och motorväg E45 som är av riksintresse för kommunikationer. Förutom kostnadsfrågan kan en eventuell flytt drabba framkomlighet och trafiksäkerhetsakerhet på E45 på ett negativt sätt. Placering av ny cirkulationsplats söderut kan också ha negativpåverkan på naturvärden i och kring Hålldamsbäcken och Lodingebäcken som är av riksintresse för Naturvård. Kommunen har visserligen lyft dessa frågor i FÖP. Länsstyrelsen anser dock att dessa frågor bör bearbetas vidare under det fortsatta arbetet med FÖP.

Frågor som berör naturvärdena i och omkring områden av riksintresse för naturvård är bland andra viktiga frågor som påverkat övervägandena. Länsstyrelsen ser positivt att kommunen har lyft upp dessa frågor i sitt planförslag. Det finns dock vissa frågor som ska bearbetas vidare i detta sammanhang. Geotekniska

förutsättningar behöver exempelvis beaktas tidigt i planprocesserna, så att skadliga ingrepp i vattendragen kan undvikas.

En annan viktig knäckfråga är buller från biltrafiken på E45 och järnvägen. Kommunen har en strategi för att skapa en ”stadsfront” mot E45 med en bebyggelsestruktur i form av slutna kvarter. Länsstyrelsen ser positiv på kommunens idéer men vill dock att kommunen utreder bullerfrågan vidare. (se under rubriken buller)

En annan viktig fråga de mellankommunala frågorna. Länsstyrelsen saknar kommunens ställningstagande kring den här frågan. Den här frågan är sär-skilt viktigt med tanke på att den regionala aspekten är en viktig utgångspunkt för förslag till FÖP och att planförslaget gränsar till Kungälv.

## **Allmänt om förslaget**

### Målformuleringar

Förslag till FÖP utgår från Ale kommuns ambition att skapa förutsättningar för en långsiktig hållbar utveckling av Nödinge till en ”attraktiv småstad där bostäder, kommersiell och offentlig service kan ges möjligheter att utvecklas och där det ska vara lätt att leva”. Kommunen siktar på att för-dubbla antalet invånare i Nödinge till 11000 personer till år 2030. FÖP syftar också till att möjliggöra utveckling av goda boendemiljöer och attraktiva offentliga rum samt fungerande trafik- och parkeringslösningar. Ett annan viktigt syfte med förslaget är att motverka den funktionsuppdelade strukturen nära pendelstationen.

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen har tydliga mål och höga ambitioner med planförslaget. Det är också positivt att kommunen vill tillvarata Nödinges bra läge längs Älvstråket och satsa på ett ambitiös bostadsbyggande och utveckla Nödinge inte bara som en pendlingsort utan som småstad.

### Nödinge i regionen

I planförslaget beskrivs Nödinges läge i kommunen och regionen på ett bra och tydligt sätt. Där kan man bl.a. läsa om hur den nya pendelstationen som togs i bruk 2012 har förbättrat pendlingsmöjligheterna och har kraftigt utvidgat arbetsmarknads- och utbildningsregionen för Nödingeborna inom Storgöteborg och Trestadsområdet Trollhättan, Uddevalla och Vänersborg. I planförslaget står bl.a. att, ”Genom att satsa på stationsnära utveckling i Nödinge tar kommunen också ett viktigt ansvar för den regionala utvecklingen.” FÖP utgår också bl.a. från den regionala utvecklingsplanen Vision Västra Götaland- Det goda livet och Göteborg regionens strukturbild.

Länsstyrelsen delar kommunens ställningstagande om det regionala perspektivet. Hållbar utveckling av Nödinge gynnar inte enbart Nödinge och Ale kommun utan den bidrar också till bra utveckling av Göteborgsregionen. Kommunen bör dock förtydliga mellankommunala frågorna i det fortsatta arbetet med FÖP. (se under rubriken Mellankommunal samordning)

## **Allmänna intressen**

I detta avsnitt lämnas synpunkter på hur kommunen har behandlat de allmänna intressen som är knutna till hushållningen med mark- och vattenområden m.m. – d.v.s. i huvudsak tillämpningen av 3 och 4 kap MB.

## **Naturvård (3 kap 6§ MB)**

### Påverkan på riksintresse naturvård- Göta och Nordre älvs dalgångar

Planförslaget berör områden i och omkring Göta älv och Hålldammsbäcken samt Lodingebäcken som har höga naturvärden och ligger inom riksintresse för naturvård, Göta och Nordre älvs dalgångar. Det är posi-

tivt att kommunen har intentionen att bevara naturvärdena i dessa områden. Därvid är det som kommunen själv anger i riktlinjer vid fortsatt planering viktigt att geo-teknik och dagvattenhantering särskilt studeras vid planering i områdena. Som framgår i samrådshandlingen och framför allt i MKB:n behöver särskild naturhänsyn tas vid åtgärder i anslutning till vattendragen. Vattendragen är redan idag påverkade av olika typer av exploatering. Kommunen behöver exempelvis visa att övergångar över vattendragen kan uppföras utan att risk för påtaglig skada på riksintresse för naturvärden uppstår.

Geotekniska förutsättningar behöver också beaktas tidigt i planprocesserna, så att skadliga ingrepp i vattendragen kan undvikas. Exploatering som, även på sikt, kan komma att kräva stabilitetsåtgärder i vattendragen bör undvikas. Exempel på stabilitetsåtgärder som kan skada vattenmiljön är omgrävning av vattendragsfåror, kulverteringar och erosionsskydd. Det är viktigt att inte exploatera områden i närheten av vattendragen, på sådant sätt att det i förlängningen kommer att behövas förstärkningsåtgärder i vattenområdena. När det gäller ändrad södra avfart E45 bör denna utformas på sådant sätt att negativ påverkan på Hålldammsbäcken och Lodingebäcken undviks.

#### Naturvärden

Länsstyrelsen anser att fördjupade utredningar kommer att behövas i samband med kommande detaljplanarbeten, vilket även kommunen själv påtalar i underlaget. I de områden där naturmark ska exploateras behöver kommunen göra naturvärdesinventeringar och då inkludera inventering av skyddade arter som är upptagna i artskyddsförordningen, biotopskyddade miljöer och skyddsvärda träd.

Skogsstyrelsen skriver i sitt yttrande över FÖP, daterat 2015-10-22, att det finns skogsområden med höga naturvärden inom planområdet. I yttrandet står det att, ”Skogsstyrelsen anser att största möjliga hänsyn bör tas till dessa värden”. I yttrandet står det också om ett objekt med höga naturvärden i delområde G och en nyckelbiotop i delområden G enligt markanvändningskartan i FÖP.

Länsstyrelsen delar Skogsstyrelsen synpunkter. Skogsstyrelsens yttrande skickas i sin helhet.

#### Strandskydd

Kommunen behöver ta ställning till strandskyddet om exploatering planeras inom strandskyddade områden eller där strandskydd återinträder när en gammal detaljplan upphävs till förmån för en ny, till exempel i delområdena 15 och 25 som har markerats på markanvändningskartan.

#### Vattenfrågor

Vattendragen Göta älv, Hålldammsbäcken och Lodingebäcken är känsliga recipienter. Det är viktigt att dimensioneringen av lokala fördröjningsmagasin blir tillräcklig för att säkerställa vattenkvaliteten i vatten som leds till recipienterna. Kvaliteten behöver sedan kontrolleras löpande.

Ingrepp i vattendragen kan kräva anmälan eller tillstånd enligt 11 kap miljöbalken (vattenverksamhet).

Frågan om MKN för vatten har tagits upp längre ner i yttrandet.

#### **Friluftsliv (3 kap 6§ MB)**

Planförslaget berör direkt ett område av riksintresse för friluftsliv som består av Göta älv och dess östra strand. På markanvändningskartan har delområde 29-Småbåtshamn och delområden A-Strandängarna. Kommunen vill studera möjligheten att bevara och utveckla småbåtshamnen och skapa en mötesplats för allmänheten i dessa delområden. Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen tar upp hänsyn till höga naturvärden som riktlinjer för fortsatt planering i dessa områden. Dessa planer kan också vara positiva för friluftsvärdena. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma att en del intressekonflikter bör sammanvägas i kommande planeringsstudier. Det kan exempelvis gälla hur utökad båttrafik kan påverka fågellivet och fågelskådningsaktiviteter.

Det andra området av riksintresse som berörs indirekt av planförslaget är Vättlefjäll som ligger strax utanför planområdet. Länsstyrelsen delar kommunen uppfattning om att utbyggnad av bostäder i de södra delarna av Nödinge kan innebära tillgänglighet till Vättlefjäll. Länsstyrelsen vill dock uppmärksamma att tillgänglighet till Vättlefjäll bör vara en utgångspunkt i kommande detaljplaneringsarbeten.

### **Särskilda geografiska bestämmelser enligt 4 kap MB**

#### Påverkan på Natura 2000-området Göta älv-Nordre älvs dalgång

Det finns ett Natura 2000-område enligt EU:s fågeldirektiv (SE05620035, Göta älv-Nordre älvs dalgång) på den västra sidan av Göta älv. Natura 2000-området gränsar till planområdet enligt FÖP. Området har stora natur och friluftsvärden och utnyttjas bl.a. som rast och övervintringslokal av många fågelarter.

Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte påverkar Natura 2000-området eftersom ”inga omfattande åtgärder planeras i strandängsmiljöerna och planområdet ligger på ganska stort avstånd från Natura 2000-området”. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning.

### **Riksintresse Kommunikationer (3 kap 8§ MB)**

Norge/Vänerbanan, E45 och farleden Göta älv är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Planförslagets genomförande får inte medföra påtaglig skada på riksintressena eller hindra drift, underhåll och utveckling av anläggningarna.

#### E45

Trafikverket skriver i sitt yttrande, daterat 2015-11-03, följande, ” Planförslaget innebär att den södra avfarten från E45 flyttas söderut för att skapa mer yta för stadsutveckling. Trafikverket är tveksamma till förslagets lämplighet av flera skäl. För att det ska vara möjligt måste retardationssträckan, avfartens längd, ha motsvarande längd som idag. Annars finns risk för kö-bildning och påkörningar och därmed risk att riksintresset för kommunikationer påtagligt skadas. En flytt av avfarten skulle även kunna medföra att Nödingevägen behöver flyttas för att göra plats åt avfarten samt att befintliga bullerskydd behöver flyttas. Detta medför både störningar för trafiken på E45 och höga kostnader för kommunen. ”

Trafikverket skriver också följande beträffande de två alternativen till huvudförslaget att flytta avfarten söderut, ” När det gäller alternativ 1 så behöver kapaciteten i den nya östra korsningen ses över för att säkerställa att kapaciteten klaras. När det gäller alternativ 2 så tolkar vi skissen som att avfarten övergår i en korsning med Nödingevägen, där trafikanter på avfarten har väjningsplikt. Trafikverket befärar att alternativ 2 skulle kunna skapa köer ut på E45 och att riksintresset för kommunikationer därmed riskerar påtaglig skada. Oavsett om kommunen väljer att gå vidare med huvudförslaget eller något av de två alternativen anser Trafikverket att påverkan på E45 behöver utredas till nästa skede.”

Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket synpunkter och anser att frågan om eventuell flytt av den södra avfarten från E45 ska utredas under kommande planeringsarbete med FÖP.

Länsstyrelsen håller också med Trafikverket angående frågan om buller från E45. (Se under rubriken buller)

Trafikverkets yttrande bifogas i sin helhet.

#### Göta älv

Varken Sjöfartsverket eller Trafikverket har något att erinra angående Göta älv. Länsstyrelsen delar deras synpunkter och har inget att tillägga.

## Areella näringar (3 kap 4§ jord- och skogsbruk)

### Jordbruk

Länsstyrelsen anser att i områden som ligger inom regionalt värdefulla odlingslandskap behöver kommunen göra en avvägning mellan exploateringsintresset och intresset att bevara och utveckla odlingslandskapet. Detta påtalar kommunen själv i planförslaget. Det nämns dock inget om odlingslandskapet för delområdena 23, 24 och J på markanvändningskartan. Utredningar i kommande detaljplanearbeten får avgöra hur omfattande exploatering som kan tillåtas.

### **Kulturmiljö**

Planförslaget kan komma, förutom i de centrala delarna, att beröra ett flertal fornlämningar och kulturmiljöer som på ett synnerligen rikt sätt avspeglar människors nyttjande av landskapet och älven, från äldsta stenålder till långt fram i historisk tid. På senare år har också en kraftig exploateringstakt inom och i anslutning till det aktuella planområdet lett till att ett flertal fornlämningar och kulturmiljöer har påverkats negativt framför allt inom stråket Lahällaåsen-Backadalgången och österut mot västra och södra Vimesjön. Dock har arkeologiska utredningar/undersökningar i dessa delar genererat mycket ny kunskap som ännu mer förstärkt områdets förhistoriska/historiska potential. Påverkan på de fornlämningar och kulturmiljöer som finns kvar inom planområdet kan därför komma att bli påtaglig, i vilken grad visar sig först i detaljplaneskedet. Det är därför viktigt att man redan i detta skede planerar för att undvika exploatering i områden med fornlämningar och kulturmiljöer.

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 FÖP för att tillgodose exempelvis fornlämningsmiljöer. Länsstyrelsen vill också betona att ansvaret att leva upp till kulturmiljölagens krav på att bevara och skydda kulturmiljöer delas av alla.

### **Allmänna intressen – bebyggelseplanering**

I detta avsnitt lämnas synpunkter på hur kommunen behandlat de allmänna intressen som ska beaktas i samband med bebyggelseplaneringen – d.v.s. i huvudsak tillämpningen av 2 kap PBL.

Planförslaget utgår från ledorden, ”Trygghet- Närhet- Identitet”. Utöver det har kommunen satt upp följande principer för utveckling av Nödinge:

- Stationsnära utbyggnad
- Prioritera gående och cyklister
- Sammanhängande trafikstråk
- Koppla ihop norr och söder
- Attraktiva mötesplatser
- Sammanhängande grönstruktur

På det viset vill Ale kommun att ”Nödinge ska utvecklas till en hållbar, mer stadsmässig och levande småstad”. Länsstyrelsen ser det som positivt att kommunen har en genomtänkt strategi för att uppnå sina uppsatta mål. Det är också positivt att markerade delområden på markanvändningskartan har föresett med riktlinjer för framtida planeringsarbete.



### Bostadsbebyggelse

Planförslaget vill möjliggöra utveckling av olika typer av bostäder såsom småhus, radhus och flerbostadshus som huvudsakligen ska byggas i form av kvartersbebyggelse. Ambitionen är att skapa en trivsamt småstadsmiljö med sammanhängande gatustruktur och gröna struktur. Länsstyrelsen ser positivt på planförslaget i dessa avseenden.

Länsstyrelsen vill emellertid uppmärksamma att vissa frågor bör utredas vidare för att planens målsättningar ska få bättre möjligheter att förverkligas. En avgörande fråga är frågan om eventuell flytt av den södra avfarten från E45. Den här frågan har en avgörande betydelse utveckling av delområde 1-Ale Torg som i sin tur har en central betydelse för Nödinge. Frågor om buller, anpassning till naturvärdena är bland andra frågor som bör bearbetas vidare under både arbetet med FÖP och framtida detaljplaneringsarbeten.

### Verksamhetsområden

Inga nya verksamhetsområden planeras i Nödinge men planförslaget medger kompletteringsmöjligheter på Röjdans vägen. Länsstyrelsen ser positivt på att kommun vill blanda olika funktioner i en tät blandstadsbebyggelse i centrala delar av Nödinge. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att en blandning av olika funktioner skapar bättre möjligheter för att skapa mer stadsmässig bebyggelse i Nödinge.

### Grönstruktur och fritidsmiljö

Länsstyrelsen ser positivt på att frågan om utveckling av grönstruktur har kopplats samman med frågan om utveckling av det offentliga rummet och sociala aspekter. Kommunen har tydligt redovisat principer för utveckling av den gröna strukturen. Det är också positivt att kommunen siktar på en varsam hantering i områdena med hög naturvärden, såsom Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken. Det behövs en viss förtydligande i dessa avseende i det fortsatta FÖP-arbetet. (se under rubriken Geoteknik)

### Trafikförsörjning

Länsstyrelsen ser positivt på att en av målsättningar med FÖP är att ”dagens trafikstruktur som ger ett stort utrymme till bilen ska ändras till en struktur som istället prioriterar gående och cyklister”. Särskilt bra är idén med att skapa den så kallade ”cykelboulevard” som både erbjuder bra cykelförbindelse och samtidigt erbjuder ”aktivitetzoner”. Det är också positivt att kommunen vill med minskat parkeringsnorm i de centrala delarna motverka allt för stort bilåkande. Detsamma gäller tanken med att ”parkeringsköp”, ”samnyttjande” och att parkeringshus ska ersätta markparkeringar.

Länsstyrelsen vill dock påpeka att en särskilt viktig fråga när det gäller gatustrukturen är frågan om eventuellt flytt av den södra avfarten från E45. Länsstyrelsen anser att den frågan ska utredas under nästa sked av arbetet med FÖP. (se under rubriken Riksintresse Kommunikationer i detta yttrande)

### Teknisk försörjning

I planförslaget står bl.a. att, ”För att effektivt ta hand om dagvattnet och samtidigt utnyttja det som en resurs föreslås dagvattnet i största möjliga mån hanteras ovan jord i öppna system”. Utöver det har det tagits upp ett antal principer för hantering av dagvatten. Länsstyrelsen anser att en konsekvent användning av dessa principer som utgångspunkter för kommande detalj-planeringsarbete skulle vara mycket positivt.

Länsstyrelsen anser dock att frågan om Vatten och avloppssystem bör hanteras förtydligas bättre i nästa skede av FÖP-arbetet.

## Hälsa och säkerhet

### Luft

Se längre ner i yttrandet under rubriken MKN för luft.

### Buller

Länsstyrelsen ser positivt på kommunens idé om att bygga en ”stadsfront” närmast E45 och att bebyggelsen i bullerutsatta lägen mestadels utformas som slutna kvarter. Länsstyrelsen anser dock att den tilltänkta stadsfronten inte lämpar sig för bostäder utan kan rymma parkering, kontor och liknande. Det är också positivt att man tänker sig en bebyggelse på max 3-5 våningar, då högre bebyggelse kommer att bli väldigt utsatt ut bullersynpunkt.

Länsstyrelsen anser att det behöver göras en övergripande bullerutredning för planområdet till utställningsskedet av FÖP. En sådan utredning bör ge svar på om det kommer vara möjligt med bostäder så nära E45 som förslås, eller om skyddsavståndet behöver vara betydligt längre. Kommer stadsfronten att ge tillräckligt skydd så att man kan skapa skyddade miljöer innanför som klarar riktvärdena i Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216)? Hur kommer ”bullerregnet” från E45 att påverka bostäder i zonen närmast vägen?

Även bullersituationen utmed Norra Kilanda vägen behöver utredas närmare för att se om det är möjligt med bostäder i närheten av vägen.

I Trafikverkets yttrande ges rekommendationen att kommunen även tar fram en övergripande bullerutredning för den nya bebyggelsen på en skissartad nivå. En sådan bullerutredning kan fungera som bra underlag inför kommande detaljplanering och val av lämpliga platser att utveckla. Vid exploatering i bullerutsatta lägen behöver detaljerade bullerutredningar tas fram för att säkerställa att en god boendemiljö kan skapas.

Trafikverket framhäver även att det kan vara värt att fundera på utformningen av eventuella nya gator i centrum parallellt med Nödingevägen, så att nya bostäder inte blir bullerstörda från flera håll. Även Länsstyrelsen ser att en sådan något mer detaljerad utredning kan vara användbart.

För ingångsdata när det gäller prognos för tåg- och vägtrafiken kan kontakt tas med Trafikverket.

### Vibrationer

Med tanke på markens beskaffenhet och de vibrationsalstrande verksamheter (väg och järnväg) som förekommer inom planområdet är risken för vibrationsstörningar en viktig fråga att beakta i den fortsatta planeringen. Kommunen har tagit fram riktlinjer för vibrationer i Nödinge (Metron, daterat 2015-05-29). I dokumentet beskrivs olika riskzoner beroende på geologi samt avstånd från väg och järnväg, inom vilka vibrationsutredningar ska tas fram. Trafikverket och Länsstyrelsen ställer sig bakom riktlinjerna. Länsstyrelsen anser att all nybyggnation av bostäder åtminstone ska klara riktvärdet 0,4 mm/s vägd RMS (komfortvärde). Länsstyrelsen anser också att samma riktvärde ska eftersträvas även för skolor och förskolor.

### Farligt gods

Det är positivt att man planerar för en icke-känslig bebyggelse längs med E45 som då utgör en skyddande barriär mot bakomliggande bebyggelse. Riskutredning behöver tas fram vid exploatering intill transportleder för farligt gods.

Ale kommun hänvisar till det lokala dokumentet ”Riktlinjer för riskhantering intill transportleder för farligt gods”. Länsstyrelsen lämnade synpunkter när detta dokument var på remiss där det bland annat framgick att det inte går att utesluta att Länsstyrelsen i vissa enskilda planer kan behöva begära in utredningar ifall Länsstyrelsens bedömning är att situationen kräver det.

Bland annat anges i Ales riktlinjer att befintlig bebyggelse inte är berörd av riktlinjerna. Länsstyrelsen vill poängtera att vår uppfattning är att upprättandet av en ny detaljplan kräver att dagens regler och riktlinjer för bl. a. hälso- och säkerhetsaspekter beaktas vid prövning av markens lämplighet, även om det finns befintlig bebyggelse inom planområdet. Länsstyrelsen anser att det ska göras en bedömning av risker för att visa hur risknivån ser ut i området även i detta fall. Utifrån riskbedömningens resultat får man sedan se vad som är lämpligt att reglera i detaljplan. Vid ny markanvändning i befintlig bebyggelse kan det bli nödvändigt att vidta riskreducerande åtgärder på befintliga byggnader. Även vid fortsatt pågående markanvändning kan det bli aktuellt med riskreducerande åtgärder som regleras med planbestämmelse. Planbestämelsen gäller sedan vid bygglovspliktiga åtgärder avseende byggnader inom planområdet.

En ny lokal trafikföreskrift för Ale kommun är under utarbetande men är ännu inte beslutad av Länsstyrelsen. Den nu gällande lokala trafikföreskriften innebär ett generellt förbud mot transporter av farligt gods men medger ett undantag från det generella förbudet vad gäller transporter av eldningsolja, dieselolja samt bensin, d.v.s. klass 3, enligt ADR. Det innebär att dessa transporter är tillåtna överallt.

### Översvämning

En kartläggning över vilka områden som berörs av höga flöden i Göta älv har gjorts. Likaså har instängda områden identifierats. Kommunen uppger att särskild hänsyn ska tas vid höjdsättning av byggnader för att undvika översvämning av exploateringsområdena. Länsstyrelsen vill även upplysa om att kommunen i kommande detaljplanering beaktar tillgängligheten och kommunalteknisk försörjning så att funktionen som byggnaden har kan upprätthållas.

### Geoteknik

Statens Geotekniska Institut (SGI) har lämnat ett yttrande, daterat 2015-11-03, över planförslaget. SGI anser att planförslaget ger en översiktlig, men fullgod bild av de geotekniska förutsättningarna inom planområdet, men att det saknas en beskrivning av erosionsförhållandena längs Hållsdams- och Lodingebäcken och hur detta påverkar kommande exploatering. Med tanke på att bäckravinerna har utpekats som särskilt känsliga beträffande ras och skred föreslår SGI att planen kompletteras med en beskrivning avseende erosionsförutsättningarna längs dessa bäckfåror, samt hur erosionen påverkar risken för ras och skred.

Vidare kommenterar SGI den översvämningsskartering som har gjorts i planen. SGI instämmer i kommunens slutsats att det vid nybyggnation är viktigt att hänsyn tas till markytans nivå och höjdsättning, men vill även fram-hålla att översvämningförebyggande åtgärder, som t.ex. uppfyllnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket måste beaktas i sam-band med detaljplanering. SGI upplyser också om att i samband med detalj-planering alltid ska utföras bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL.

Länsstyrelsen instämmer med alla synpunkterna i SGI:s yttrande och vill samtidigt tillägga att geotekniska förutsättningar bör beaktas både i det fort-satta arbetet med FÖP och kommande detaljplanarbeten. (tidigt i planprocesserna) så att skadliga ingrepp i vattendragen kan undvikas (se under rubriken Naturvård (3 kap 6§ MB)

SGI:s yttrande bifogas här i sin helhet.

### **Mellankommunal samordning**

Länsstyrelsen har inte hitta några ställningstagande kring mellankommunala frågor i samrådshandlingarna. Länsstyrelsen undrar om kommunens ställningstagande i den här frågan särskilt med tanke på att den regionala aspekten är en viktig utgångspunkt för förslag till FÖP och att planförslaget gränsar till Kungälv.

## Miljökvalitetsnormer (MKN)

### MKN för vatten

Preliminär vattenförekomst Göta älv – Älvängen till förgreningen med Nordre älv SE642741-127770 ersätter bl.a. vattenförekomsten Göta älv – Nordre älv/Kungälv till Sköldsån/Nol –SE642486-127660. Statusklassning och MKN för vattenförekomster håller på att revideras och nytt beslut tas av Vattenmyndigheten i slutet av 2015. Det är dock sannolikt att de preliminära bedömningarna kommer att antas. MKN ekologisk potential bedöms vara otillfredsställande för vattenförekomsten. MKN skall dock uppnå god ekologisk potential 2027. Statusen sätts utifrån en rad kvalitetsfaktorer varav en är konnektivitet i vattendraget. Konnektiviteten i sidled till närområde och svämplan i vattenförekomsten bedöms som måttlig utifrån att delar av den naturliga strandzonen är påverkad av rensningar, strandskoningar eller andra hinder som människan har anlagt. Ytterligare sådana åtgärder i Göta Älv kan medföra att MKN inte kommer att uppnås. Det är därmed viktigt att den typen av åtgärder undviks.

### MKN för luft

Generellt är luftkvaliteten i Ale kommun mycket god. I Del 3 – Konsekvenser beskrivs att den största källan till luftföroreningar i Ale, inklusive Nödinge, är E45 och sannolikheten för att utsättas för höga luftföroreningshalter är därför störst för boende nära väg E45.

Eftersom det i FÖP för Nödinge planeras bostäder mycket nära E45 anser Länsstyrelsen att Nödinge behöver göra en luftkvalitetsutredning för området närmast E45, ca 0-200 meter.

Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>) skulle ha klarats redan 2006 respektive 2005. I FÖP för Nödinge anser därför Länsstyrelsen att man ska sträva efter att klara miljökvalitetsmålets preciseringar på platser där bostäder, förskolor, skolor och vårdinrättningar planeras.

Under knappt fyra månader 2014 utförde Göteborgsregionens luftvårdsprogram mätningar av kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>) i Bohus. Länsstyrelsen instämmer i att dessa kan användas för att ge en bild av haltnivåerna även i Nödinge. Mätningarna visar att 160 meter från E45, i skydd av en centrumbyggnad, klaras miljökvalitetsnormerna för både NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> under mätperioden. Uppmätta halter av NO<sub>2</sub> var även lägre än miljökvalitetsmålets preciseringar. Länsstyrelsen konstaterar dock att uppmätta halter av PM<sub>10</sub> (medelvärde: 20 µg/m<sup>3</sup>, 90-percentil för dygnsmedelvärde: 33 µg/m<sup>3</sup>) var högre än preciseringarna för det nationella miljökvalitetsmålet (medelvärde: 15 µg/m<sup>3</sup>, 90-percentil för dygnsmedelvärde: 30 µg/m<sup>3</sup>).

Mätvagnen var placerad ca 160 meter från E45 och i rapporten dras slutsatsen att halterna avtar väldigt snabbt med avståndet från E45. Det noteras även att 2014 var ett år med, ur luftkvalitetsperspektiv, gynnsamma väderleksförhållande och relativt låga halter av både NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub>. Det råder fortfarande osäkerheter om haltnivåerna närmast E45. Då man i FÖP för Nödinge planerar för bostäder mycket nära E45 behöver en luftkvalitetsutredning göras i syfte att undersöka hur nära E45 bostäder kan placeras utan att riskera människors hälsa.

### **Miljökvalitetsmålen**

I del 3 – konsekvenser redogör kommunen för planens inverkan på miljökvalitetsmålen som är relevanta för planen. Kommunen bedömer att planens genomförande inte strider mot miljömålen i stort, utan bidrar till en ökad förutsättning för måluppfyllelsen vad gäller god bebyggd miljö samt frisk luft. På det stora hela instämmer Länsstyrelsen i kommunens bedömning, med undantag för slutsatsen kring miljömålet frisk luft längs med E 45:an 0-200 meter in i orten.

### **Planförslagets konsekvenser**

Planförslagets sociala, ekonomiska och miljömässiga konsekvenser redovisas i del 3 – konsekvenser. Tyngdpunkten i denna del ligger främst på de miljömässiga konsekvenserna. I den sociala konsekvensanalysen saknar dock Länsstyrelsen ett särskilt avsnitt om barnperspektivet och jämställdhetsperspektivet. Länsstyrelsen kan förvisso utläsa att det finns många aspekter i planeringen som gynnar dessa perspektiv, men det vore önskvärt att kommunen belyser frågorna mer explicit.

### **Genomförande**

I FÖP under rubriken Genomförande presenteras en prioritetsordning som ska vägleda utbyggnaden av planförslaget som kommer att ske till 2030.

Kommunen medger också att utbyggandet inte enbart beror på kommunens initiativ utan också marknadsaktörers vilja och intresse av att genomföra exploateringen.

### **Beredning / deltagande**

Yttranden över planen har till Länsstyrelsen inkommit från Trafikverket, SGI, Göteborgsregionens kommunalförbund, Swedegas. Kopior av yttrandena överlämnas till kommunen för kännedom.

Detta samrådsyttrande har granskats av Paula Franco de Castro efter före-dragning av planhandläggaren Saeid Erfan. I den slutliga handläggningen har även företrädare för Miljöskydds-enhet, Enhet för skydds och säkerhet och Naturvårds-enhet samt Vattenvårds-enhet deltagit. Samrådsyttrandet utgör statens samlade uppfattning om planförslaget.

## **5. Post- och telestyrelsen (PTS)**

Post- och telestyrelsen anser att även IT-infrastrukturen måste in i samhällsplaneringsprocessen på region-nivå samt i alla kommuner. Om inte IT-infrastruktur beaktas i samhällsplaneringen finns risken att de tjänster som är beroende av infrastrukturen inte når ut till användarna. Lagändringen o Plan- och byggla-gen (PBL) från maj 2011 stärker även detta.

PTS har inte tillgång till detaljinformation om operatörer och andra ledningsägares nät utan hänvisar till de operatörer och ledningsägare som blir berörda inom aktuellt område att besvara remissen. I detta fall torde det vara lämpligt att kontakta Telia Sonera, Skanova, Tele2, Telenor, Tre, NET 1 samt Teracom. Även kommunen bör ha en förteckning över vilka ledningsägare som blir berörda. PTS hänvisar till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se), ett system som kan användas för att identifiera vilka som är berörda ledningsägare.

PTS påpekar att om planen innebär uppförande av vindkraftverk kan dessa ibland påverka mottagningen av radiosignaler på ett negativt sätt. De rekommenderar därför att ett samrådsförfarande genomförs mellan vindkraftsbolag och de radiolänkoperatörer som blir berörda av vindkraftsetableringen.

## **6. Sjöfartsverket**

Ingen erinran.

## **7. Skanova**

Ingen erinran. Skanova upplyser om att de har ett antal kabel-/kanalisationsanläggningar o en telestation inom FÖP-området. Påverkan på dessa bedöms i kommande detaljplanarbeten.

## 8. Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen upplyser om att det inom planområdet finns skogsområden med höga naturvärden, lövskogsmiljöer och kulturmarker. De hänvisar till lövskogsinventering för Ale kommun ("Lövskogar i Ale kommun, Länsstyrelsen"). Inom område 9 och 23 enligt markanvändningskartan finns lövskogsmiljöer som kommer att beröras av eventuell bebyggelse enligt förslaget. Inom område G finns ett objekt med höga naturvärden och inom område C en nyckelbiotop. Dessa två områden ska enligt planen vara grön-område/naturområde. Skogsstyrelsen upplyser om att nyckelbiotopskarteringen inte är geografiskt heltäckande och att områden med nyckelbiotopskvaliteter som ännu inte är kända kan finnas inom planområdet.

## 9. Statens Geotekniska Institut (SGI)

SGI anser att planförslaget ger en översiktlig men fullgod bild av de geotekniska förutsättningarna inom planområdet. Dock saknas en beskrivning av erosionsförhållandena längs Hållsdamms- och Lodingebäcken och hur detta påverkar kommande exploatering. Bäckravinerna har pekats ut som särskilt känsliga för ras och skred och SGI anser därför att översiktsplanen bör kompletteras med beskrivning om erosionsförutsättningar samt hur erosion påverkar risk för ras och skred.

Kommunen har med hänsyn till genomförd översvämningskartering framfört i planhandlingen att det vid nybyggnation är viktigt att hänsyn tas till markytans nivå och höjdsättning. SGI instämmer och upplyser om att översvämningsförebyggande åtgärder kan medföra geotekniska konsekvenser vilket måste beaktas i samband med detaljplanering.

SGI upplyser om att det i samband med detaljplanering alltid ska utföra bedömning av ras, skred och erosion i enlighet med PBL. Vid prövning av markens lämplighet för avsatt planändamål måste livslängden hos bebyggelse, anläggningar etc. vara utgångspunkten och därför behöver förväntade effekter av ett förändrat klimat beaktas.

## 10. Statens geologiska undersökning (SGU)

SGU anser att det är ett omfattande arbete som genomförts med tydliga förslag. De framför följande kompletterande synpunkter utifrån sitt ansvarsområde.

SGU anser att grundvattenfrågorna behöver belysas mer ingående i underlagen. Grundvatten bör belysas som en naturlig del av vattencykeln. Ett sätt att göra detta på är att markera var det finns inströmningsområden för grundvatten och vart utströmningsområden föreligger. SGU anser att det är mycket bra att det under "Mark- och grundvatten" i del 3 omnämns att det finns ett mindre grundvattenmagasin väster om Vimmersjön, men SGU beklagar att "Aspekten grundvattenmiljö beskrivs inte i denna MKB". Att miljö-kvalitetsmålet "Grundvatten av god kvalitet" är ett av de fåtal miljö-kvalitetsmål som inte ingår i beskrivningen är enligt SGU i linje med att grundvatten inte ses som en väsentlig fråga.

SGU noterar att radon inte omnämns alls i planen. Radon i inomhusluft ingår i miljö-målet God bebyggd miljö och bör ingå under avsnittet om människors hälsa.

Angående karta på sid 26 del 2 vill SGU se ett förtydligande att det är en jordartskarta samt en källhänvisning att kartan tagits fram av Sveriges geologiska undersökning.

SGU bifogar ett dokument, "SGUs generella synpunkter angående geologisk information i översiktsplanering". Där finns samlade synpunkter från SGU om vad de anser är relevant att ta upp i översiktsplanen och när geologiskt underlag behövs.

## 11. Svenska Kraftnät

Ingen erinran. Hänvisar till ”Perspektivplan 2025”.

## 12. Trafikverket

Trafikverket ser positivt på att kommunen vill förtäta i stationsnära läge eftersom det skapar bra förutsättningar för hållbart resande och för att befintlig infrastruktur utnyttjas. Eftersom området närmast stationen är bullerutsatt anser Trafikverket att det är bra att planförslaget innehåller parkeringshus och kontor närmast E45 och Norge/Vänerbanan som bullerskydd, och att en sluten kvarterstruktur ska eftersträvas i bullerutsatta lägen och längs huvudstråk. Frågan om lämplig placering av bebyggelse och bullerskydd behöver fortsatt utredas för att säkerställa att förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader klaras. Trafikverket anser att avståndet mellan den skyddande bebyggelsen och statlig infrastruktur behöver samrådats med Trafikverket.

Trafikverket tycker att det är bra att en övergripande trafikutredning har tagits fram. De framför att för det kommande detaljplanearbetet är det viktigt att känna till att Trafikverket har tagit fram ett PM om när de anser att kommunen behöver ta fram trafikutredningar. PM:et är bifogat till yttrandet.

Trafikverket anser att genomförbarheten av förslaget att flytta den södra avfarten från E45 måste utredas vidare i det fortsatta arbetet med FÖP Nödinge och inte lämnas till senare detaljplaner. Förslaget får inte medföra att riksintresset för kommunikationer påtagligt skadas. Eftersom E45 och avfarten nyligen är ombyggda är Trafikverkets bedömning att det inte finns något regionalt eller statligt intresse i att flytta avfarten och därmed ingen möjlighet till finansiering via nationell eller regional infrastrukturplan. Trafikverket är tveksamma till förslagets lämplighet av flera skäl. För att det ska vara möjligt måste avfartens längd ha motsvarande längd som idag. Annars finns risk för köbildning och påkörningar och därmed risk att riksintresset för kommunikationer påtagligt skadas. En flytt av avfarten skulle också enligt Trafikverket kunna medföra att Nödingevägen behöver flyttas för att göra plats åt avfarten samt att befintliga bullerskydd behöver flyttas. Detta medför både störningar för trafiken på E45 och höga kostnader för kommunen. Trafikverket tycker att kommunen bör fråga sig om vinsten med förslaget överstiger kostnader och konsekvenser eller om det är möjligt att utveckla Nödinge med avfarten i befintligt läge. När det gäller alternativ 1 av de två alternativ som föreslås för flytt av avfarten så anser Trafikverket att kapaciteten i den nya östra korsningen behöver ses över för att säkerställa att kapaciteten klaras. När det gäller alternativ 2 så tolkar Trafikverket skissen som att avfarten övergår i en korsning med Nödingevägen, där trafikanter på avfarten har väjningsplikt. Trafikverket befarar att detta alternativ skulle kunna skapa köer ut på E45 och att riksintresset för kommunikationer därmed riskerar skadas påtagligt.

För en långsiktig utveckling av Nödinge tycker Trafikverket att det vore en fördel om samhället även utvecklas bort från E45, i väst-östlig riktning. Trafikverket föreslår att kommunen överväger att skapa ett stråk för kollektivtrafik med hög turtäthet som snabbt för ner de boende till centrum och stationen och som staden kan utvecklas och förtätas kring. Genom att utveckla området kring ett sådant kollektivtrafikstråk med service, handel, verksamheter och andra målpunkter minskar också behovet att resa med bil.

Trafikverket påpekar att trafikutredningen visar att det kan bli en stor trafikökning på Nödingevägen. Det är viktigt att tänka på framkomligheten för busstrafiken på Nödingevägen intill torget/stationen samt att det finns tillräcklig kapacitet i cirkulationsplatserna söder och norr om torget. Förslaget att gångbron från järnvägsstationen förlängs över Nödingevägen behöver samrådats med Trafikverket i det fortsatta arbetet gällande påverkan på Nödingevägen samt med Västtrafik som äger gångbron.

När det gäller Norra Kilandavägen så anser Trafikverket att det vore bra med en övergripande trafikutredning i det fortsatta arbetet efter FÖP som ser över korsningspunkter, busshållplatser och passager för oskyddade trafikanter.

Gällande förslaget till utbyggnad av gång- och cykelvägen längs en sträcka på Norra Kilandavägen anser Trafikverket att kommunen bör kontakta Västra Götalandsregionen för möjlighet till medfinansiering i regional plan. Trafikverket brukar i regel utföra byggnation av gång- och cykelvägar längs statliga vägar.

Trafikverket påpekar att planförslaget innebär stora och strukturella förändringar av Nödinge. De tycker att det är viktigt att kommunen har en strategi för hur visionen ska kunna förverkligas. Kanske ingår en sådan strategi i genomförandeplanen som kommunen ska ta fram i det fortsatta arbetet? Trafikverket tycker också att det är positivt att kommunen har gjort en prioriteringsordning för utvecklingen av de centrala delarna av orten.

Trafikverket tycker att det är bra att kommunen ska uppdatera den övergripande bullerkartläggningen med framtida trafik till nästa skede. För ingångsdata när det gäller prognos för tåg- och vägtrafiken går det bra att kontakta trafikverket. De rekommenderar att bullerutredningen även inkluderar den skyddande bebyggelsen (parkeringshus/kontor) som föreslås intill E45 och Norge/Vänerbanan samt ny bebyggelse på en skissartad nivå. Vid exploatering i bullerutsatta lägen anser trafikverket att detaljerade bullerutredningar behöver tas fram för att säkerställa att en god boendemiljö kan skapas. De anser också att det kan vara värt att fundera på utformningen av eventuella nya gator i centrum parallellt med Nödingevägen, så att nya bostäder inte blir bullerstörda från flera håll.

Trafikverket ställer sig bakom de riktlinjer för vibrationer i Nödinge som kommunen tagit fram. De framför att det i dokumentet Konsekvenser (del 3) på sid 21 står att ”Riktvärdena bör tillämpas vid nyetableringar av vid ny bebyggelse”. Trafikverket anser att det är riktlinjerna som beskrivs i första stycket som ska klaras vid ny bebyggelse, alltså 0,4 mm/s vägd RMS (komfortvärde).

Trafikverket anser att det är viktigt att länsstyrelsens och räddningstjänstens eventuella synpunkter om kommunens riktlinjer för riskhantering intill transportleder för farligt gods beaktas.

## Grannkommuner och kommunförbund

### 13. Bohus Räddningstjänstförbund

Räddningstjänstens sammantagna bedömning är att översiktsplanen med tillhörande dokument på ett tydligt och överskådligt sätt redogör för hur kommunen avser att bedriva framtida etableringar.

Räddningstjänsten ser positivt på förslaget om öppen dagvattenhantering. Räddningstjänsten bedömer att det är avgörande att det finns möjlighet att stoppa dagvattenflödet alternativt leda om det i händelse av olycka så att inte föroreningar når vattendrag där naturvärden eller egendom riskerar att skadas. Detta anses särskilt viktigt i områden där dagvatten kan nå Göta Älv som är vattentäkt.

Räddningstjänsten ser även positivt på att kommunen identifierat vilka delar som är känsliga för översvämning av Göta Älv. Det är bra att planförslaget kopplar detta till utförande i byggprocessen så att bebyggelsen blir robust mot risken för översvämning.

Angående transportleder för farligt gods så påpekar räddningstjänsten att den mest riskreducerande åtgärden alltid kommer att vara avstånd till transportled.

Räddningstjänsten framför att det hade varit möjligt att under avsnittet om risk och säkerhet i dokumentet om konsekvenser tydliggöra kommunens ambition kring riskhänsyn i den fysiska planeringen.



## 14. Göteborgsregionens kommunalförbund (GR)

GR anser att planförslaget är väl genomarbetat och lättläst samt i stora drag följer intentionerna i GR:s regionala mål- och strategidokument *Hållbar tillväxt* och *Strukturbild för Göteborgsregionen*. De framför att stationsnära utveckling skapar förutsättningar för av transportsnåla samhällen där människor vill bo och leva samtidigt som det bidrar till regionala mål om förstörad arbetsmarknadsregion. Denna ambitionsnivå i kombination med planens inriktning på stationsnära utveckling gör att kommunen tar tydligt ansvar för den regionala utvecklingen. Ambitionen att utgå från stationen i planeringen och definiera målpunkter är mycket bra och i linje med *Strukturbild för Göteborgsregionen*.

GR påpekar dock att det är viktigt att ha i åtanke att avstånd som 600 meter, 1 200 meter och 2 000 meter, som anges i planen, inte är absoluta utan starkt sammankopplade till upplevelse av sammanhang. Rumsliga lösningar och hur staden utformas kan både stärka och minska känslan av närhet till stationen. Befolkningstätheten i den mellersta zonen (som är 18-21 personer/ha att jämföra med 90-110 personer/ha i den innersta zonen) kan t ex höjas avsevärt för att nyttja det stationsnära läget. GR är också tveksamma till en spridning av bebyggelse, även på lång sikt, i de sk utredningsområdena som inte på ett naturligt sätt kopplar till strategiska trafikstråk och pendeltågsstation.

Enligt GR:s *Handelsstrategi för Göteborgsregionen* bör handel lokaliseras i befintliga stråk med stationsnära lägen och god kollektivtrafikförsörjning. Nödinge har här goda möjligheter att nyttja sitt läge nära stationen. GR ser positivt på att planen eftersträvar en tätare funktionsblandad småstad där bostäder med olika upplåtelseformer, service och handel samt rekreation blandas inom samma område och kvarter.

GR anser att det är mycket positivt att förslaget på ett tydligt sätt prioriterar gång och cykeltrafikanter genom tydliga stråk. Det planerade gång- och cykelvägnätet är väl genomtänkt. Det faktum att cykelparkeringar prioriteras högre än ytor för bilparkering anger en tydlig inriktning att främja ett hållbart resande. Det är emellertid viktigt att kommunen i den fortsatta detaljplaneringen med utformningen av cykelboulevarderna och huvudstråken klargör vilken funktion cykelstråken ska ha. Om det är möjligheten för cyklister att transportera sig snabbt som prioriteras är det viktigt att säkerställa att utformningen möjliggör just detta. En placering av cykelbana mellan två ytor som domineras av gående kan leda till att möjligheten till snabb framkomlighet med cykel minskar.

Trots ambitionen kring gång och cykel tilldelas parkeringsfrågan för bil stort utrymme i planen. Med denna stora parkeringsansats anser GR att det är tveksamt om man tar tillräcklig höjd för en hållbar mobilitetsnorm och ger tillräckligt goda förutsättningar för gång och cykel. GR instämmer i konstaterandet att accepterat gångavstånd till parkering kan jämföras med accepterat gångavstånd till hållplats för kollektivtrafik och det synsättet bör vara vägledande.

Det är positivt att planen integrerar gröna värden och dagvattenhantering i stadsmiljön i samband med förtätning. Att planen ställer upp ett antal principer för dagvattenhantering som utgår från att dagvatten i största mån ska hanteras ovan jord i öppna system gör att dagvattenhanteringen på ett naturligt sätt integreras i utformningen av offentliga miljöer. Nödinges läge intill Göta älv innebär att kommunen redan nu måste ta höjd för framtida översvämningsrisker. Riskerna måste hanteras tidigt i planprocessen och ses som en självklar del i samhällsplaneringen. Ökad nederbörd kan också innebära att områden drabbas av översvämningsrisker till följd av höga vattenflöden i övriga vattendrag och överbelastning av dagvattensystemet.

Parker liksom torgytor är extra viktiga inslag i en tätbebyggd stadsmiljö. Samtidigt är det angeläget att tillgodose tillgängligheten till Vättlefjäll, som är ett betydelsefullt regionalt rekreationsområde.

Förtätning i stationsnära lägen har många fördelar och en ökad befolkning är en förutsättning för god kollektivtrafik. Emellertid innebär ökad trafikering på såväl väg som järnväg högre bullernivåer som påverkar människors liv och hälsa negativt. Staten och kommunen måste ha ett helhetstänk och ta ett gemensamt ansvar för att hantera bullerproblematiken.

Delar av befintlig hyreshusbebyggelse kan eventuellt renoveras och kompletteras, men stora delar föreslår man ska ersättas för att kunna skapa en tätare och mer inramande bebyggelse utmed huvudstråken. GR saknar en social konsekvensanalys kring en sådan omvandling. Ökande boendekostnader kan komma att påverka både den lokala och regionala boendestrukturen och ha en negativ påverkan på den sociala hållbarheten.

I det fortsatta planeringsarbetet är det viktigt att visa hur den lokala planeringen påverkar och/eller påverkas i ett större regionalt sammanhang.

## 15. Göteborg Energi och GothNet

Göteborgs energi framför att det finns fjärrvärme i området men att det är för tidigt för dem att yttra sig i detta ärende. De väntar på att detaljplanearbetet kommer igång och vill få fortlöpande information om hur det går och tidplaner för utbyggnad.

Även GothNet framför att de vill bli informerade längre fram i planarbetet samt bifogar en karta med läge för befintliga kablar och rör. I övrigt inget att erinra.

## 16. Göteborgs Stad, Stadsbyggnadskontoret

Ingen erinran.

## 17. Göteborgs Stad, Kretslopp och Vatten

Kretslopp och vatten ser det som positivt att Göta älv i översiktsplanen beaktas som vattentäkt och att det under exploateringen inte kommer tillåtas några åtgärder som påverkar vattenkvaliteten. Att tidigt i planarbetet planera in dagvattenhanteringen och göra den till en del av stadsbilden ger bra förutsättningar för fungerande rening och hantering av dagvatten. Kretslopp vatten anser att dagvattenutredningen som tagits fram för planen bör följas men med mer fokus på rening av dagvatten. För större parkeringar bör oljeavskiljare anläggas innan övrig rening med infiltration. Dammar och diken bör ha avstängningsbara utflöden för möjlighet till uppsamling av förorenat vatten efter brand eller olycka. Det bör också tydligt framgå vem som ansvarar för underhållet och för avstängning av dammar och diken vid eventuella utsläpp. Vid hårt trafikerade vägar kan kompletterande filter behövas för att avskilja föroreningar. Underhåll och kontroll av reningssteg och dagvattenanläggningar, tillsammans med provtagning på dagvattnet, bör ske kontinuerligt.

I enlighet med VA- och dagvattenutredningen anser kretslopp och vatten att beräkningar och kontroll av kapacitet och tillförsel på spillvattennätet bör uppdateras, då det är mycket viktigt att undvika bräddning och nödavledning och att spillvatten på så sätt når Göta älv.

Inför byggskede bör marken undersökas avseende föroreningar. Om föroreningar hittas bör säkerhetsåtgärder tas vid schaktning och förorenade massor ska omhändertas. Återfyllnad får endast ske med rena massor.

Kretslopp och vatten vill ha möjlighet att yttra sig om kommande detaljerade handlingar gällande dagvattenhantering och även beräkningar och dimensionering av spillvattennätet.

## 18. Kungälv kommun

Ingen erinran.

## 19. Lerums kommun

Ingen erinran.

## 20. Trollhättans Stad

Ingen erinran.

## Kommunala nämnder, förvaltningar och bolag

### 21. Alebyggen AB

#### **Allmänt om befolkningsutveckling i Nödinge och Ale**

Alebyggen framför att det av kommunfullmäktige satta målet för befolkningsutvecklingen i Ale på 1,5% per år är väl avvägt och att det sannolikt är baserat på erfarenheter från andra kommuner i regionen som visar att högre tillväxtnål riskerar att skapa kommunal ”växtvärk”.

Alebyggen resonerar att ovan nämnda befolkningsutveckling motsvarar ca 450 innevånare per år över tid. Under 15 år, till 2030, innebär detta en total befolkningsökning i Ale mellan 6500-7000 innevånare. Nödinges befolkning skall enligt planförslaget öka med 100% eller ca 5500 innevånare under samma tid. Det uttalade målet för utvecklingen i Älvängen är detsamma och Älvängens befolkning ska därmed samtidigt öka med ca 4500 innevånare. Tillsammans innebär det ca 10 000 personer. Befolkningsökningen bara i Älvängen och Nödinge överstiger således målet för hela kommunen med 3000-3500 personer.

Med kännedom om detaljplaneläget i Nödinge antar Alebyggen en utbyggnad av max 200 lgh fram till 2020 innebärande en befolkningsökning på mellan 400-450 personer. Resterande befolkningsökning, ca 5000 personer, skall då ske under de 10 återstående åren fram till 2030. Detta innebär en genomsnittlig befolkningsökning i Nödinge med drygt 9% per år och således nästan dubbelt mot i översiktsplanen angivna 5%.

Alebyggen framför att frågan måste ställas om detta är en utveckling som är socialt- och samhällsekonomiskt hållbar och marknadsmässigt möjligt. Det senare baserat på den ensidiga tillkommande bebyggelsestruktur som föreslås. Redan vid 5% årlig befolkningsutveckling måste frågan om social- och samhällsekonomiskt hållbar utveckling ställas. Planförslaget saknar enligt Alebyggen sådana bedömningar.

Alebyggen är dock allmänt positiva till en markant och tydligt uttalad befolkningsökning och bostadsbyggnation i Nödinge och vill delta i denna. Särskilt för att skapa bättre blandning av nyare och äldre bostadsbestånd och variation i upplåtelseformer samt inte minst förutsättningar för en utveckling och ökning av det kommersiella serviceutbudet på orten, till gagn även för invånarna i omkringliggande orter. De anser dock att utvecklingen måste ske på ett socialt-, samhällsekonomiskt-, fastighetsekonomiskt- och privatsekonomiskt ansvarsfullt och hållbart sätt. Samt med hänsyn till de socioekonomiska förutsättningar som finns i Nödinge.

Alebyggen anser därför att planeringshorisonten måste flyttas bortom 2030. Kanske till och med bortom 2040.

#### **Allmänt om övriga orter i Ale**

Alebyggen framför att 15 förskoleavdelningar i Nödinge enligt förslaget kommer att rivas och ersättas med nya samtidigt som minst lika många sannolikt måste tillföras till befolkningsökningen, totalt således 30 nybyggda förskoleavdelningar. Skolsystemet måste också tillföras betydande nyinvesteringar för att klara befolkningsutvecklingen. Samtidigt riskerar befintliga förskolor och skolor i kommunens övriga orter att stå oanvända eller med begränsad nyttjandegrad till följd av låg eller ingen befolkningsutveckling.

Alebyggen framför att denna parallella utveckling av offentlig service inte kan vara ekonomiskt försvarbar.

Enbart den befolkningsutveckling kommunen inte styr över, naturlig in och utflyttning, kommer att vara underlag för nyttjandegraden av den kommunala servicen i kommunens övriga orter.

AB Alebyggen som allmännyttigt bostadsbolag ser både specifika innevånarbehov och allmänt stark efterfrågan i flera av dessa orter som kan tillgodoses genom kompletteringsbebyggelse, vilken också medverkar till en ökad omsättning i ortens befintliga bostadsbestånd. Detta kan indirekt och i någon mån bidra till att kommunala anläggningar i dessa orter inte behöver stå underutnyttjade eller stängas.

Alebyggen vill medverka till och genomföra viss planerad bostadsbyggnation även på övriga orter i Ale, närmast för att avlasta en alltför stor planerad inflyttning under för kort tid i Nödinge och Älvängen. Tyngdpunkten skall dock fortfarande vara i Nödinge och Älvängen.

Det finns 5 pendeltågstationer i Ale. Alebyggen menar att det inte kan ha varit samhällets avsikt att inte utnyttja den potentiella kapaciteten i tätorterna vid tre av dem.

### **Allmänt om begreppet ”stad”**

Redan i inledningen av planförslaget läggs fast att Nödinge skall utvecklas till en småstad. Alebyggen ställer frågorna hur, när och av vem just denna målsättning blev fastställd och framförallt varför och grundat på vad? Vilken analys ligger till grund för ställningstagandet att det är just ”stad” som skall byggas.

I strukturstudien från 2008 anges inte begreppet ”stad” som en bärande idé. Det talas bara om stadliknande struktur i anslutning till södra delen av Ale Torg. I motsvarande studie i Älvängen anges dock småstad som ett bärande begrepp.

Alebyggen ifrågasätter om det verkligen är så att staden, som den beskrivs i förslaget, är en funktionell och fungerande vardagsmiljö för en befolkning huvudsakligen bestående av stressade pendlare och deras familjer. Fyller ”stadens” handelsstruktur invånarnas behov av effektiv vardagslogistik och fungerar den för handeln? Har extern sakkunskap inom handel deltagit i arbetet? Enligt Alebyggen går redan etablerade innerstäder kräftgång i det moderna samhället.

Länsstyrelsen skriver i sitt dokument om social hållbarhet ”Att planera en tät stad ligger i tiden” och pekar på såväl fördelar som nackdelar med detta. Alebyggen ifrågasätter om det är så att målet att Nödinge skall bli en ”stad” är en del av den för stunden förhärskande modetrenden bland samhällsplanerare och ett politiskt mantra. De ställer också frågan om ifall det är så att det på grund av att begreppet ”stad” används genomgående i planförslaget blir mycket stora, inte minst ekonomiska, konsekvenser. Begreppet ”stad” blir enligt Alebyggen uppfordrande.

Enligt Alebyggen anger planförslaget att det i en stad skall finnas:

- Stadsmässig fysisk struktur
- slutna stadskvarter,
- stadspark,
- boulevarder,
- rutnät och stråk
- torg,
- boendekontakt med livet på gatan,
- lokaler i alla gatuplan
- aktiva fasader
- blandad funktionalitet i hela ”staden”
- varuleveranser genom butiksentréer.
- parkeringshus och parkeringsavgifter

För att uppnå detta krävs enligt Alebyggen ofattbart stora investeringar och stora ingrepp i tätorten. Bland annat framför de att en konsekvens är att mer än hälften av Alebyggens befintliga bostadsbestånd i centrala Nödinge föreslås rivas.

Alebyggen anser att en ”stad” i Nödinge stadsbyggnadsmässigt och arkitektoniskt kommer att ge ett onaturligt och konstlat intryck. Utan förankring, vare sig i historien eller geografin. De menar att det därmed finns en risk att FÖP:en istället för att vara en vision, blir en illusion som försenar befolkningsutvecklingen alternativt helt kommer att sakna betydelse för kommande detaljplanarbeten.

Ale kommun ingår i ett projekt finansierat av Vinnova med GR som projektsamordnare. Namnet på projektet är ”Hållbara och attraktiva stationsambällen”. Bara genom denna fokusändring (från stad till stationsambälle) menar Alebyggen att det skapas helt nya bilder, tankar och infallsvinklar på hur framtidens Nödinge kan utvecklas. Detta utan att för den skull förringa behovet av en kraftfull befolkningsutveckling, med betydande förnyelse, förändringar och expansion av såväl boenden som handel vilket Alebyggen är stark tillskyndare av.

### **Planförslaget. Del 1**

Alebyggen framför att planförslaget, för att vara en FÖP, är mycket detaljerat och målande beskrivet. De utgår därför ifrån att dessa detaljerade beskrivningar också kommer att vara starkt vägledande i kommande detaljplanarbeten. Deras yttrande är av den anledningen på samma detaljerade nivå.

De föreslår att planförslaget revideras kraftigt så att det i detaljplane-, projekterings- och exploateringskedet, kvarter för kvarter, etapp för etapp finns stort utrymme att forma bebyggelsen med flera arkitektoniska alternativ och utifrån ekonomisk genomförbarhet. Krav på att våningshöjden i gatuplan skall vara förhöjd för att kunna inrymma handel och verksamheter är enligt Alebyggen bara en fördyrande åtgärd som skapar problem vid utebliven efterfrågan. Det är tveksamt om detta kommer att efterfrågas av någon. De menar att det finns flera avskräckande exempel på detta. Sådana krav måste därför tas bort och hänskjutas till detaljplaneskedet. Offentlig verksamhet som skolor och förskolor i bottenplan menar de kan vara möjligt men det går att genomföra även om det inte detaljregleras i FÖP. Det är en typisk detaljplane-fråga och ett samverkansprojekt redan i projekteringskedet. De framför också att föreslagna krav på placering av byggnaden i gatuliv undantar möjligheten att inrymma bostäder på bottevåningen. Även sådana krav anser de måste utgå ur förslaget.

Alebyggen anser att FÖP:en måste begränsas till att innehålla måltal i lägenhetsantal, maximal våningshöjd samt slag av bebyggelse (ex.vis flerbostadshus, radhus, skola etc) för olika delar av tätorten.

Ett genomförande av ortens expansion måste ske med flera exploatörer och byggherrar för variation, konkurrens, och olika upplåtelseformer men det finns en risk att kommunen, med alltför styrande, fördyrande och detaljerade krav redan i översiktsplanen, kommer att möta tveksamheter från exploatörerna.

Alebyggen framför att det föreslagna ”stadskvarteret ” tyvärr är byggnadsekonomiskt dyrt per kvm bostadsyta (= hög hyresnivå). Detta beror på lågt relationstal mellan BOA och BTA och litet lägenhetsantal per installerad hiss jämfört med bostadseffektiva byggnader. Som regel menar de att ”punkthuset” är effektivast. Punkthuset kan med fördel också tillåtas ha fler våningar än ett stadskvarter eftersom ”fotavtrycket” är mindre.

Alebyggen framför att det tyvärr är svårt att avge ett yttrande om planförslaget som är helt kronologiskt då samma frågor och beskrivningar med succesiva konkretiseringar återkommer under flera rubriker i planförslaget. De gör ändå ett försök som tar sin utgångspunkt i rubriken Mark och vattenanvändning med i förekommande fall återkoppling till vad skrivits och beskrivits tidigare i förslaget:

### Område 1, Ale Torg (sid 44)

Alebyggen instämmer med planförslaget beskrivningar vad gäller att Nödinges utbud av handel (=Ale Torg) har stor betydelse även för omlandet och intilliggande orter. Liksom att befolkningstillväxt är en förutsättning för vidareutveckling och nyetablering av handeln samt att handeln är beroende av förbipasserande. De framför att kunskaper om handel, handelns villkor, inköpsbeteenden mm inte getts något utrymme i planarbetet vilket de anser kommer att få negativa konsekvenser för såväl handel, sysselsättning som befolkningsutveckling, då dessa går hand i hand.

Alebyggen ifrågasätter formuleringar i planförslaget som *”Service och handel skall fortsatt lokaliseras synligt från väg och järnväg”* och att *”det goda skyltläget vid väg och järnväg finns kvar”*. De ställer frågan att i förslaget göms väl snarare serviceutbudet och handeln på Ale Torg bakom den nya stadsfronten och i förslagen kvartersstruktur? De menar att stadsfronten möjligen kan innebära det positiva att möjlighet till bostadsbyggnation kan ske närmare motorvägen än de 100 meter som Länsstyrelsen satte som gräns vid upprättandet av den nu gällande detaljplanen ”Ale Torg syd”. Alebyggen utgår ifrån att denna fråga varit föremål för överläggningar underhand med länsstyrelsen under arbetets gång.

Den kvartersstruktur på torget som föreslås är enligt Alebyggen inte förenlig med en fungerande handel i en ort som Nödinge eller kommun som Ale.

Alebyggen menar att planförslaget utstrålar ”bilfientlighet” vilket de menar inte understödjer handelns möjlighet att utvecklas. Tillgången till och placeringen av Parkeringsplatser anser de är helt avgörande för en fungerande handel. Särskilt dagligvaruhandeln som är ”dragarna” till övrig handel i alla handelsplatser av Nödinges karaktär. Detta är enligt Alebyggen särskilt viktigt om handelsplatsen skall vara ett alternativ för omlandet, intilliggande orter och förbipasserande då det handelsunderlaget är till nästan 100% bilburna.

Alebyggen anser att P-normen måste vara minst 40 platser/1000 kvm med ett tillägg på minst 10 platser/1000 kvm för dagligvaruhandel enl. HUI's definition av dagligvaror. Parkeringarna måste till minst 60% baseras på butiksnära markparkering för att uppfylla kundernas krav på enkelhet och effektivitet. I annat fall riskerar handelsplatsen att förlora köpkraft till sådana anläggningar som erbjuder just detta. Alternativen är många inom 1-1,5 mils avstånd från Nödinge.

Ett stort inslag av bostäder i samma kvarter som handel skapar enligt Alebyggen två problem vid beräkning av det totala P-platsbehovet:

1. Möjligheten till samnyttjande mellan handel och bostäder är mycket begränsat då behoven överlappar varandra påtagligt sent på e.m. och tidig kväll.
2. Merparten av de boende har bil även om de åker tåg till jobbet. Detta innebär att bilen står kvar vid bostaden hela dagen och försvårar därmed samnyttjandet.

Detta menar de måste studeras närmare i detaljplaneskedet för att inte P-platsantalet skall bli för litet vilket är den största risken för befintlig och tillkommande handel.

Om det är totalekonomiskt genomförbart för fastighetsägaren tillstyrker Alebyggen att södra delen av Ale Torg förändras i grunden och där det är möjligt med hänsyn till buller och säkerhet, vid sidan av en effektiv handelslogistik, också tillföres bostäder.

Alebyggen avstyrker omvandling av inlastningsgatan (i planen kallad Södra Klöverstigen) till ett allmänt stråk. Tyvärr kommer handelsverksamhet även i fortsättningen att behöva inlastningsplatser på butikernas baksidor liksom för borttransport av betydliga mängder sopor, huvudsakligen återvunnet material. Lastgatan är för sitt ändamål väl dold genom dels nedsänkning från omgivande marknivå och dels genom uppförda garage öster om gatan. Ytterligare åtgärder för att dölja gatan och/eller för att hindra ”smittrafik” kan göras om så anses erforderligt.

Alebyggen tillstyrker att gångbron förlängs från stationen över Nödingevägen liksom flyttning av södra avfarten söderut så att den av kommunen nyinköpta industritomten på sikt och naturligt kan inlemmas i centrumanläggningen. Val av alternativ bör anstå till detaljplanarbetet vilket också förmodligen är planförfattarens avsikt.

#### Område 2 (sid 47) samt cykelboulevarderna

Alebyggen tillstyrker behovet av en snabb och säker cykelförbindelse genom tätorten. Föreslagna stråk för detta förefaller lämpliga. Även om Rödklövergatan saknar entydig målpunkt får väl Ale Torg, lite mer ospecifikt än pendelstationen för Vitklövergatan, anses vara målpunkten.

Alebyggen menar dock att cykelboulevardernas utformning är kraftigt överdimensionerade och motverkar till och med i viss omfattning snabb och säker cykelförbindelse. Störst negativ effekt ur säkerhetssynpunkt har den aktivitetsyta som ligger i mitten av stråket. För att nå denna yta måste man korsa snabbcykelbanan. Denna yta anser de bör utgå även av skälet att den helt enkel inte behövs då antalet ”mötesplatser” i planförslaget är långt mer än tillräckligt. Att skapa för många mötesplatser innebär risk för öde ytor och en ”utglesning” av mötena. Upplevelsen av ”folkliiv”, som i sig självt har viss dragningskraft, förts.

Även biltrafik i kombination med gångtrafik i två separata körbanor menar Alebyggen är kraftigt överdimensionerat och innebär risk för höga hastigheter. De menar att planen försöker skapa en idealbild av mänskligt uppträdande utan avvikande beteenden och påpekar att mopeder inte omnämns överhuvudtaget.

Alebyggen menar att kombinationen bilar och gående på samma yta alltid sker på bilens villkor. De gående viker undan för bilen. En spikrak, bred och mötesfri bilväg leder alltid till för höga hastigheter oavsett vad som står på skylten. De framför också att åtgärder så som markbeläggningar som görs obekväma för bilister att köra på tyvärr också innebär att det blir obekvämt och en skaderisikfaktor för gående. Särskilt för personer med gånghjälpmedel. Sannolikheten är därför stor att de gående kommer att välja snabbcykelbanan som gångbana vilket blir ytterligare en säkerhetsrisk och ett hinder för snabb framfart med cykel. Alebyggens förslag är att gångtrafik och biltrafik separeras på gängse sätt och att bilgatan utförs trång, dubbelriktad och med hastighetsdämpande beläggning.

Aven med de åtgärder som Alebyggen föreslår menar de att stråken kommer att bli tydligt markerade i orten och den funktionalitet som eftersträvas kommer att fullt ut bibehållas.

#### Bebyggelse och gestaltning längs Rödklöver och Vitklövergatan

Alebyggen menar att de föreslagna boulevarderna innebär ett mycket stort ingrepp i Alebyggens befintliga bostadsbestånd. Alebyggen utgår ifrån att FÖP:en skall vara styrande för kommande detaljplaner och med den höga detaljeringsgraden redan i översiktsplaneskedet lämnas inget större utrymme för avvikelser i detaljplaneskedet. Enligt deras beräkningar skulle detta få omfattande konsekvenser som beskrivs detaljerat i yttrandet. Detaljeringsgraden avseende byggnads- och kvartersutformning i planförslaget innebär enligt Alebyggen att det med enkelhet går att översätta förslaget till en karta i större skala och läsa av konsekvenserna. De bifogar en sådan karta med yttrandet. Gränserna i denna karta överensstämmer enligt Alebyggen med redan inlagda kvartersgränser på sid 45 och 69 i planförslaget.

Sammanfattningsvis bedömer Alebyggen att konsekvenserna blir att 394 - 455 lägenheter av totalt 734 (inkl. några ägda av Rikshem) samt nuvarande IFO och AME kontor behöver rivas. Detta framför Alebyggen innebär dramatiska ekonomiska konsekvenser samt en omfattande omställning för dagens hyresgäster långt utanför vad som kan anses vara socialt acceptabelt.

De framför också att rivningar av befintliga och efterfrågade bostäder i grunden är ett ineffektivt sätt att skapa befolkningsutveckling då nettotillskottet i varje ny bygge blir litet. Till detta kommer de sociala effekterna för de redan boende som inte kan efterfråga de nya lägenheterna. De menar dock att rivning kan vara effektivt om det innebär att yta skapas för ett betydande nettotillskott av lägenheter, vilket ibland kan vara fallet även inom Norra och Södra klöverstigen.

De menar att den nya föreslagna kvartersstrukturen generellt inte är så mycket ”tätare” än den befintliga och samma täthet i antal lägenheter kan uppnås genom att tillföra lägenheter i befintligt bestånd, också påskyndar befolkningsutvecklingen.

Dessutom påtalar de att marknadsvärdet på rivna hus innebär mycket höga ingångskostnader för nyproduktionen.

#### Område 4 Klöverstigen, sid 48 (eller snarare del av Klöverstigen)

De två områdena 4 innehåller tillsammans 278 lägenheter eller ca 40% av det totala beståndet inom Norra och Södra Klöverstigen. I förslaget anges att områdena bör innehålla det dubbla, ca 600 lgh.

Det förefaller Alebyggen svårt att ”bevara” och ”varsamt renovera” enligt 1:a stycket samtidigt som lägenhetsantalet fördubblas. Volymen kan dock stå kvar eftersom beskrivningen i detta fall är av ”FÖP-karaktär”. Det faktiskt möjliga antalet ger sig självt i kommande detaljplaner och/eller bygglovsgivning.

Alebyggen framför att texten i övrigt överensstämmer väl med deras vilja och ambitioner att de närmaste 15 åren renovera, förnya, förtäta, komplettera och ersätta inom sitt befintliga bestånd. De vill också medverka vid nyproduktion inom nya områden i Nödinge som skall exploateras och bebyggas.

AB Alebyggen föreslår att hela texten i 1:a stycket och texten i 2:a stycket på sid 48 fram till och med ”.....mindre verksamheter i området.” anges att vara inriktningen på HELA Södra och Norra Klöverstigen. Gärna med tillägget att *vissa byggnader kan komma att ersättas med nya.*

#### Område 5. Område vid Bobollplan samt stadsparken

Bobollplanen kan inte anses vara den ”grönlunga” i orten som var avsikten när den skapades för över 30 år sedan och ger idag ett ödsligt och övergivet intryck i samhället.

En stadspark bör enligt Alebyggen förläggas med ett tydligt anslag av ”ortsgemensam”. En felaktig placering menar de kan komma att göra att den uppfattas som tillhörig ett visst kvarter av såväl närboende som övriga ortsbor. Parken bör därför förläggas i tydlig kontakt med ett annat, otvetydigt offentligt rum även om den i övrigt inramas av bebyggelse. Genom kontakt med annat offentligt rum ökas också den löpande och dagliga visuella kontakten med parken av fler innevånare.

I planmaterialet del 3, konsekvensbeskrivning, framgår att den nyligen anlagda näridrottsplatsen kommer att få ge vika för bebyggelse men att man anser att detta kompenseras på annat sätt. Detta anser Alebyggen kan ifrågasättas då näridrottsplatsen är en mötesplats för en tydlig, nästan homogen, grupp av Nödingebor och innehåller särskilda funktioner/aktiviteter för denna grupp. Någon så tydlig mötesplats i något annat offentligt rum har Alebyggen inte kunnat finna i materialet och inte heller att näridrottsplatsen föreslås flyttas.

Alebyggen föreslår att Stadsparken förläggs så att den inkluderar befintlig näridrottsplats och sträcker sig fram till Vitklövergatestråket. Härigenom menar de att det skapas en tydlig både visuell och fysisk koppling till annat offentligt rum och parken får en tydligare ortsgemensam karaktär. Att passera en fin och anlagd park i övrigt omgiven av bostadsbebyggelse på sin färd längs Vitklövergatan borde snarast uppfattas som ett positivt inslag oavsett hur man passerar.

I första meningen på sidan 49 står att skolors utemiljöer skall kunna nyttjas av allmänheten utanför skoltid. I Alebyggens förslag menar de att ”allmänhetens uteplats” enkelt kommer kunna utnyttjas av skolor under skoltid vilket gör att parken nyttjas under fler timmar av dygnet, eller åtminstone någon del av dygnet.

Bortfallet av bostäder menar Alebyggen kompenseras av möjlighet till ökad bebyggelse vid den i förslaget redovisade stadsparken. Etablering av stadsparken omgiven av modern bebyggelse görs heller inte avhängig rivning av Alebyggens och Rikshems 58 bostäder. Parken kan etableras tillsammans med nyproduktion av bostäder och på obruten mark redan nu.

Alebyggen föreslår att Bobollplanen bebyggs i den omfattning som redovisas i förslaget med de korrigeringar som föranleds av deras förslag till placering av stadsparken.



Alebyggen vill dock aktualisera frågan om en delvis annan typ av bebyggelse inom detta område. Hela planförslaget innehåller enligt Alebyggen i princip enbart flerbostadshus. De framför att även i mer perifera delar av förslaget används ofta ordet ”mindre flerbostadshus” som lämplig bebyggelse, även inne i villaområden på rymliga tomter. Alebyggen ställer frågan om hur marknaden och efterfrågan, även centralt, ser ut för så många lägenheter i flerbostadshus även om de byggs i olika upplåtelseformer. Risken är att utbyggnaden, på grund av snabbt mättad efterfrågan på ett alltför ensidigt utbud tar lång tid att genomföra. Befolkningsutvecklingen kan därmed ta längre tid än önskvärt samtidigt som det kan finnas god efterfrågan på annat boende. Alltså sådant boende som lockat mer än hälften av den nuvarande befolkningen att bosätta sig i Nödinge.

Alebyggen anser att stadsradhus bör övervägas inom området så att även unga barnfamiljer som inte vill bo i flerbostadslägenheter också kan välja att bo centralt med cykel- och gångavstånd till pendeln. I annat fall kommer de enbart att kunna hänvisas till Södra Backa/Stenkil.

#### P-normen och bilpooler

Alebyggen anser att P-normen för bostäder även fortsättningsvis måste vara 0,7 per lgh oavsett lgh-storlek, även inom de centrala delarna av Nödinge. Även om kollektivåkandet för arbetsresor ökar minskar inte bilinnehavet märkbart. Bilen behövs fortfarande för andra delar av livet.

Erfarenheter av bilpooler från likartade bostadsområden som Alebyggens i Nödinge visar inte heller att bilinnehavet minskar. Däremot har bilpooler inneburit att hushåll som av ekonomiska skäl inte har råd att ha bil, får möjlighet att vid tillfälliga behov få tillgång till bil. Härigenom får bilpoolen en viktig social funktion genom att möjligheten erbjuds.

Det finns bostadsområden med annan befolkningsstruktur än i Nödinge där bilinnehavet är markant lägre med hjälp av bilpooler men detta är i den större staden centralt belägna ”boendekluster” som lockar och riktar sig till särskilt medvetna hushåll. Ofta unga, välutbildade och allmänt samhälls- och miljöengagerade.

Alebyggen avser att genomföra försök med bilpooler i Nödinge under 2016.

#### Grönstråk

Genom Backa Säteri löper ett grönstråk med namnet Kristoffers led. Detta finns också helt korrekt utmärkt på kartan sidan 37. Detta stråk föreslår Alebyggen bör överföras även till markanvändningskartan sid 45 som ett ”viktigt grönstråk”. Skälet till detta är enligt Alebyggen att Kristoffers led när det gäller nyttjandet redan idag är betydligt mer frekvent än föreslagna Patron Ahlmans Allé. Detta menar de beror på att Kristoffers led är bilfri och att stråket leder direkt ut i naturmiljön runt golfbanan. Möjligen kan det också ha en inverkan att leden har en gångbroförbindels över ån vid kyrkan.

#### Målpunkten skola

Alebyggen framför ett förslag till lösning när det gäller målpunkten skola.

Alebyggen ser att förslaget att tillåta biltrafik längs Vitklövergatan innebär en risk för minskat cyklande från bostadsområdena numrerade med 12-13, 21-22 och 25. Idag väljer man enligt Alebyggen cykeln till pendelstationen på grund av att det är så omständligt och långt att åka runt samhället på Norra Kilandavägen. Med en bilsmitväg från bostaden till pendeln raka spåret genom samhället finns risk för att cykeln står kvar hemma. Ännu större och påtaglig risk är det att man tar bilen raka spåret genom samhället till Ale Torg för att handla istället för att välja ringleden.

I förslaget ingår att bygga en ny bro över bäcken i förlängningen av Patron Ahlmans Allé. Denna åtgärd anser Alebyggen är mycket viktig. Det blir en trygg och säker gång- och cykelväg för barnen till skolan. Alebyggen förutser dock stora opinionsyttringar mot möjligheten att även tillåta biltrafik på bron.

Alebyggen föreslår att biltrafik förhindras förbi skolorna genom att göra en avstigningsplats eller mindre rundkörningsplats i närheten av korsningen Gamla Kilandavägen/Fyrklövergatan så nära skolan som möjligt. Då kan man från de östra radhus- och villaområdena köra bil ner till och släppa av barnen vid denna avstigningsplats och vidare via Fyrklövergatan ut på ringleden. I dag kör man runt hela samhället, in på Vitklövergatan vänder och kör Vitklövergatan ut igen. Anledningen till detta beteende är att det är stopp för bilkörning mellan Gamla Kilandavägen och Fyrklövergatan. Samtidigt menar de att detta minskar risken för att bilen används till pendeln förbi skolorna istället för cykeln under regniga dagar.

Alebyggen föreslår att biltrafik inte bör tillåtas i förlängningen av allén i Backa. Backaborna kan nyttja ovanstående lösning genom att köra Backavägen- Prästvägen till Gamla Kilandavägen och Fyrklövergatan ut till ringleden. Boende i Lillbacka kommer nog tyvärr fortfarande att välja Nödingevägen – Vitklövergatan liksom boende på Norra Klöverstigen och Gulklövergatan. Skolstråket bör enligt Alebyggen på samma sätt och med samma lösning stängas av för biltrafik strax väster om men så nära skolan som möjligt. Enda viktiga åtgärden väster om skolområdet är att arrangera en säker rundkörning som alternativ till dagens situation.

Alebyggen medger att de inte har några som helst belegg för att detta kommer att fungera och leda till minskad tur- och returtrafik till skolan via Vitklövergatan. De menar dock att kommunen har tillgång till extern expertis som kan beräkna och bedöma detta. De känner sig dock säkra på att bilen inte blir något alternativ till cykeln rakt genom samhället till pendeln och att skolstråket inte blir något alternativ till ringleden för inköpsresor till Ale Torg då detta blir fysiskt omöjligt

## **Planförslaget Del 2 förutsättningar**

Alebyggen framför att de i denna del saknar en närmare redovisning av befolkningsstrukturen i flera viktiga avseenden inom tätorten såsom geografiska skillnader i socioekonomiska förhållanden, inkomster och bidragsberoende, segregation och utanförskap, härkomst och kulturer, arbetslöshet och ungdomsarbetslöshet, utbildningsnivå, sjuktal och sociala spänningar. Detta har stor betydelse i flera avseenden för såväl planförslaget som inte minst i konsekvensbeskrivningens avsnitt om social hållbarhet.

Som en fotnot framför Alebyggen att det saknas två st befintliga bostadsrättsföreningar i del 2 sid 9. En på Lillbacka, 40 lägenheter, och en på Backa Säteri, 29 lägenheter. Båda HSB-föreningar.

## **Planförslaget Del 3 – konsekvenser**

### Sociala konsekvenser

Under delrubriken sociala konsekvenser anser Alebyggen att väsentliga analyser saknas. Det socioekonomiskt idag uppdelade Nödinge måste dels belysas och konsekvensanalyseras med avseende på den rent fysiska förändringen enligt förslaget. För Alebyggens del tycks det som om dessa frågor närmast skall lösas genom en omfattande gentrifiering. Konsekvenserna för de undanträngda måste i så fall också beskrivas. Särskilt med hänsyn till rådande stora bostadsbrist.

Alebyggen menar att det inte finns någon allmänt vedertagen definition på begreppet ”social hållbarhet.” Det som beskrivits under rubriken ”sociala konsekvenser” menar de hör hemma inom den vetenskapliga disciplinen sociologi, vilken i och för sig kan vara en viktig del i begreppet social hållbarhet, men inte den enda. Alebyggen menar även att det kan ifrågasättas om planen och planprocessen gett lika möjligheter att påverka innehållet. Har alla i realiteten, utifrån sina resurser, kunnat vara delaktiga i processen så att rummet blir gemensamt och inkluderande eller har enbart de resursstarka i realiteten getts ”rätt till staden” och rätt att definiera den? De menar att Nödinge inte kännetecknas av *”möten mellan olikheter på lika villkor”* (som omnämns på sid 36 i del 2) som är ett villkor för en interaktiv dialog och process. Nödinge, menar de, kännetecknas istället av *”möten mellan likheter på olika villkor”*. Alebyggen framför att det akademiska och sociologiskt betingade resonemanget i materialet riskerar att exkludera många innevånare från processen.

### Ekonomiska konsekvenser

Alebyggen framför att det är symptomatiskt att av ett nästan 150 sidor långt dokument ägnas inte ens en halv sida åt ekonomiska konsekvenser. De menar att krav och önskemål i samhällsplaneringen lever sitt eget liv skilt från kostnaderna vilket inte är rimligt.

I redovisade kostnader upptas en del av de kostnader som kan komma att falla på kommunen. Alebyggen framför att det saknas flera kostnader i uppställningen. Sammanfattningsvis består dessa av:

- Kostnaderna för 2-3 broar (beroende på avfartslösning)
- Parkeringshus (bedöms generera vissa intäkter men sannolikt inte för full kostnadstäckning)
- Omfattningen av kostnaderna för nödvändiga markköp beskrivs som blygsamma
- Kostnader för omfattande rivning och återuppförande av förskolor som planförslaget innebär

Alebyggen anser att dessa kostnader åtminstone överslagsmässigt borde ha beräknats och redovisats, oavsett vem som i slutändan bär dem.

Den del av kostnaderna som vältras över på exploatörer menar Alebyggen i realiteten begränsas av gränserna för privatpersoners betalningsförmåga och betalningsvilja i Nödinge vilken utifrån dagens betalningsvilja troligen kommer innebära att stora delar av kostnaderna kommer att bli kvar på kommunen. Alebyggen ser en påtaglig risk i att byggnationen och befolkningsutvecklingen avstannar på grund av detta.

## 22. Ale kommun, Arbetsgruppen för tidigt samordnade insatser

Arbetsgruppen för Tidigt Samordnade Insatser framför följande synpunkter:

Under rubriken Sammanhängande trafikstråk står följande att läsa: ”Det ska vara enkelt att orientera sig och ta sig mellan olika platser i småstaden. Dagens återvändsgator minskar inte biltrafiken men gör orten svårorienterad och svårtillgänglig. Gatunätet ska knytas samman och blir tillgängligt för alla trafikslag. Längs huvudstråk för gång- och cykel sker biltrafiken på gåendes och cyklisters villkor, så kallade gåfarts-gator. Fler människor och färdstätt delar på gaturummet. Den snabba och enkla vägen för biltrafiken är fortsatt på Norra Kilandavägen”.

Brottsförebyggaren vill påpeka att ur ett brottsförebyggande perspektiv finns det fördelar med återvändsgränder och väldigt många villaägare uppskattar att bo vid just en sådan, eftersom inbrottstjuvar då inte bara kan ”förvinna” efter uträttat förvärv utan måste ta samma väg tillbaka, vilket kan göra att upptäcktsrisken ökar betydligt. En del kriminella avstår därför för att göra inbrott i områden med återvändsgränd. Att bygga bort dessa kan alltså underlätta för folk med onda avsikter och göra samhället mer sårbart och otryggt.

Den andra synpunkten är att ur ett folkhälsoperspektiv i de offentliga rummen tänka på att placera aktiviteter riktade till alla åldersgrupper, då man vet att detta har en lugnande och positiv effekt på den sociala samvaron.

## 23. Ale kommun, Mark och exploatering

Sektor Kommunstyrelsen, Mark- och exploateringsavdelningen, (MEX) delar målsättningen med den fördjupade översiktsplanen för Nödinge (FÖP). Det vill säga att möjliggöra en långsiktig hållbar utveckling av Nödinge där bostäder, kommersiell och offentlig service kan ges möjligheter att utvecklas samt att fördubbla dagens befolkning i orten fram till år 2030. MEX delar också målet att fokusera utvecklingen av orten i stationsnära lägen. Fokuseringen kring pendelstationen kommer att medföra att fler av kommunens medborgare kan nyttja regionens utbud och det kommer att stärka ortens roll i regionen vilket är fördelaktigt för hela kommunen. MEX förespråkar en högre bebyggelsehöjd i stationsnära lägen. Genom att höja exploateringsgraden i centrala Nödinge kommer fler boende ha nära till kommersiell- och offentlig service och till pendeln. I FÖP föreslås en bebyggelse på 3-5 vån. Tre våningar innebär krav på hiss och för att bebyggelseprojekt med hiss ska bli lönsamma behövs troligtvis en bebyggelsehöjd om minst 4-6 våningar.

MEX bedömer inte att Nödinge är i behov av två cykelboulevarder. Det är många funktioner som ska inrymmas i ett begränsat område. Cykelboulevarden längs med Vitklövergatan har pendelstationen som målpunkt och utgör därför ett viktigt huvudstråk men behöver ej vara så ytkrävande som förslaget. För att sträva efter en stadsmässig utformning bör inte en ort i Nödinges storlek ha två huvudstråk (två cykelboulevarder) som konkurrerar med varandra om att upplevas som huvudgata. Att skapa ett tydligt samlat stråk skapar bättre förutsättningar för ett befolkat stadsrum och därmed ökar också möjligheterna för etablering av kommersiella funktioner. Hur cykelstråket ska utformas över Ale Torg måste också studeras närmare då det är viktigt att handelsområdets huvudfunktion som handelsplats inte störs. Eventuellt kan cykelvägen behöva ledas om eller ledas upp på en ramp.

Det läge som i planförslaget föreslås för stadspark är värdefull mark för bebyggelse. MEX föreslår att stadsparken istället placeras intill Hållsdamsbäcken. Området kring bäcken kan inte bebyggas med bostäder och att placera parken där skulle göra det möjligt att utveckla den natur som redan finns och det skulle vara möjligt att leda bäcken genom parken. Att placera stadsparken vid Hållsdamsbäcken skulle också bidra till att binda ihop norra och södra delen av Nödinge. I planförslaget står det angivet att stadsparken ”bör vara allmän platsmark”. Detta bör ändras till ”ska vara allmän platsmark”. Alla offentliga parker och platser ska vara allmän platsmark. Gällande konceptet ”grannskapspark” går det ej att garantera tillgänglighet för allmänhet om grönytan planläggs som kvartersmark.

MEX ställer sig positiva till att arbeta fram strategier för att minska marken som parkeringsplatser tar i anspråk samt att minska behovet av antalet parkeringsplatser. Däremot anser MEX att de föreslagna parkeringstalen för område 1-5 sannolikt är orealistiskt låga och inte stämmer överens med hur bilanvändandet ser ut i Nödinge idag och inom närmaste framtid. Att bygga bostäder utan möjlighet till parkering kommer att minska attraktiviteten i området. Sänkning av parkeringstalet måste i så fall kombineras med mobilitetstjänster, det vill säga att de boende kan nyttja exempelvis bilpool.

MEX har under hösten tagit fram en handelsutredning för Ale kommun. Handelsutredningens rekommendationer för en gynnsam utveckling av handeln i Nödinges är att koncentrera ytterligare handel på eller i samband med handelsplatsen Ale Torg för att undvika en fragmenterad handelsstruktur.

Varuleveranser bakom handelslängan längs Södra Klöverstigen är en förutsättning för flera av de befintliga butikerna. Den förändring som föreslås kommer ej att vara genomförbar förrän de verksamheterna flyttat. Att förlänga Södra Klöverstigen och koppla gatan till Norra Kilandavägen väster om Lidl är ej i enlighet med påbörjat planärende för det området. Placeringen av trafikstråket måste ses över.

En stadsfront längs motorvägen innebär en utmaning för befintlig handel och service som använder lättillgängligheten från motorvägen som en del av sin marknadsföring. Utvecklingen av stadsfront kräver en nära dialog med fastighetsägare och verksamma i området.

Illustrationskarta på sidan 49 och grönstrukturkartan synkroniserar inte med MEX pågående arbete med bostadsutveckling på området söder om entrén till Kulturum och bör revideras.

## 24. Ale kommun, Omsorgs- och arbetsmarknadsnämnden

Sektor arbete, trygghet och omsorg vill lyfta fram att kommunen har ett stort behov av boendeplatser inom funktionshinderverksamheten, både i nuläget och längre fram i tiden. I detaljplanearbeten framöver behöver detta tas i akt så att framtida detaljplaner möjliggör för bostäder med särskild service.

I den fördjupade översiktsplanen önskar sektorn därför att en framtida detaljplan för området skapar förutsättningar för bostad med särskild service samt att lämpliga tomter inom planområdet avsätts för detta ändamål i samråd med aktuell entreprenör. Sektorn föreslår därför även att kommunen ställer krav på att en viss andel lägenheter avsätts till personer med sociala kontrakt eller motsvarande vid bebyggelse av hyresrätter.

Omsorgs- och arbetsmarknadsnämnden förutsätter att tillgänglighet för äldre- och funktionshindrade samt den funktionshinderpolitiska planen som finns upprättad tas i beaktande vid fortsatt planering.

## 25. Ale kommun, Sektor utbildning, kultur och fritid (UKF)

Sektorn framför att den fördjupade översiktsplanen för Nödinge medför diverse förändringar men även nya möjligheter utifrån ett kultur- och fritidsperspektiv. Utgångspunkten i yttrandet berör den centrala förtätningen men hanterar även kopplingen till andra delar av nämndens intressen som endast i periferin berörs av den fördjupade översiktsplanen.

Sektorn är positiv till att de offentliga rummen utformas och möbleras utifrån att de skall vara generationsövergripande och bestå av beständigt material. Att tidigt lyfta in vikten av belysning och ljussättning upplevs också som ett fördelaktigt tillvägagångssätt. Placering av aktivitetsytor är viktig för att uppnå framförallt trygghetsaspekten men även ur nyttjandesynpunkt då en alltför avlägsen placering inte inbjuder till att bli de mötesplatser som de är tänkta att vara.

Det finns i den fördjupade översiktsplanen ett förslag till stadspark där det är beskrivet att denna skall utgöra en grön lunga i småstaden och utformas för att möta flera behov vad gäller aktiviteter och upplevelser. Lämpliga aktiviteter som beskrivs är lek, och sällskapslek, mötesplatser, sittplatser.

Utifrån en så bred beskrivning så tycker UKF att det känns som att den uppritade ytan för stadsparken är väldigt liten. Den saknar dessutom till stora delar naturlig grönska i form av större träd vilket gör att känslan av en grön lunga svårligen kan infinna sig. Kultur- och fritidsnämnden anser att stadsparken bör utvidgas i storlek så att fler funktioner kan få plats. I centrala Nödinge finns det väldigt få större träd med undantag av den norra delen av dagens näridrottsplats vilket syns tydligt på fotografiet på försättsbladet. Detta bör vara utgångspunkten för var en stadspark planeras. Det innebär i så fall att delar av dagens näridrottsplats kan bevaras.

Kultur- och fritidsnämnden önskar att området runt Hållsdammsbäcken görs mer tillgänglig för att på detta sätt skapa en mer parkliknande miljö och promenadstråk i nära anslutning till de centrala delarna i Nödinge. Området runt Ale kulturrum har i samband med en ökad tillgänglighet en enorm potential att utvecklas till en kulturell utomhusscen och en mötesplats för invånarna i andra sammanhang.

De föreslagna torgen och de övriga centrala mötesplatserna är viktiga ur samhällssynpunkt. Fler platser i kommunen som inbjuder till att invånare uppehåller sig på och omkring dessa ytor bidrar till att öka tryggheten i samhället. Det finns redan idag i Nödinge starka positiva krafter i form av föreningsliv samt de olika kulturaktiviteter som fortlöper kontinuerligt. I planeringen av det framtida Nödinge är det oerhört viktigt att dessa båda samhällsaktörer ges plats och utrymme att utvecklas. Det kräver också att deras behov av lokaler, öppna ytor och andra mötesplatser för deras ändamål beaktas i planeringen av småstad Nödinge.

Det finns en stark önskan från kultur- och fritidsnämnden att förstärka kopplingen från de centrala delarna av Nödinge till de större natur- och rekreationsområdena. Ett av de förslag som nämnden anser vara prioriterat att genomföra är ett tillgängligt gångstråk runt Vimmersjön. Ett annat förslag som nämnden vill belysa är möjligheten att via en enklare gångväg koppla samman motionsanläggningen i Dammekärr med de södra delarna av Nödinge för att öka tillgängligheten dit samt även uppmuntra till andra transportsätt utöver bilen.

### **Social hållbarhet**

Rätt till staden handlar om rätten att definiera den. Det handlar om att befästa eller påverka en allmän accepterad föreställning om platsen, vad platsen har för mening och hur och av vem den ska användas. Kultur- och fritidsverksamheten kan erbjuda många möjligheter ur detta perspektiv. Hållbarhet behöver inkludera samhällets alla funktioner. Darryl Macer, grundare av Eubois Ethics Institute, har skapat metaforen ”den hållbara stolen” som förklarar hur. Stolen har fyra ben för balans och stabilitet mellan ekologisk, ekonomisk, social och kulturell utveckling. Till det kulturella benet hör biblioteken. Att låta sig inspireras av böcker hör ihop med bildning. Bildning ska inte bara utveckla kunskap och förståelse, utan också personlighet och mognad. Biblioteken samarbetar med andra verksamheter i kommunen och fungerar ibland som arena för aktiviteter, men personalen deltar också i olika projekt. Biblioteken fyller också en stor social funktion - en plats där alla är välkomna utan krav. Ett högt förtroende finns av gammal tradition för bibliotekspersonal, som ofta får fungera som samtalspartners, vägledare och problemlösare för mindre problem.

Genom att tillgängliggöra biblioteken i form av meröppetfunktion skapas förutsättningar för medborgare att utforma sina bibliotek utifrån sina egna unika behov. Mötesplatser för kommunens unga ska utgå från ungdomarnas egna behov. Kommunens unga ska ges förutsättningar för att själva planera, genomföra och styra medel till sin verksamhet. Det är inte alltid så att den egna fritidsgården är självklar i alla delar och det är viktigt att ungdomsverksamheten kan dela lokaler med andra verksamheter i kommun. Dessa lokaler bör vara flexibla för att tillgodose nya behov som kan uppkomma i och med nya sociala eller kulturella strukturer som ständigt skapas i inkluderande rum.

Kulturen är en viktig faktor för att nå social hållbarhet, den har en överbryggande funktion i samhället. I ett långsiktigt hållbart samhälle har kultur stor betydelse. Det är inom kulturen människors rätt till förkovran, insyn, samtal och möjligheter till påverkan kan ta avstamp. Ett aktivt kulturliv, där medborgarna kan mötas, är därför ett fundament för en förankrad demokratisk utveckling. Den professionella konsten ger inte bara konstnärliga upplevelser utan kan också vara bärare av samhällskritik. Det är därför viktigt att värna den konstnärliga friheten och kulturens egenvärde. Att få ta del av konstnärliga upplevelser och själv ges möjlighet att uttrycka sig konstnärligt är grundläggande mänskliga behov.

Sektorn ställer sig helt bakom en komplettering av FÖP med en social konsekvensbeskrivning. Segregations- och integrationsfrågan är viktig för sektorns planering av framtida lokaler och den bör gå hand i hand med en samhällsplanering som är införstådd med frågans komplexitet. I samband med dialog om planförslaget har det nämnts att det finns ett behov av ett generationsperspektiv som princip för planen med hänvisning framförallt till trafikplaneringen. Detta anser sektorn vara ett bra initiativ men den bör även belysa andra aspekter ur ett generationsperspektiv vilket inbegriper framförallt den upplevda tryggheten i Nödinge.

Trafikfrågorna är viktiga för sektorns verksamheter och kräver med all sannolikhet ett mer detaljerat arbete för att tydliggöra de möjligheter och konflikter som förslaget medför. I sektorns arbetsmaterial för framtida skolstruktur så ligger skolorna för de yngre åldrarna i utkanten av zon 2 med en placerad i söder och en i norr. Detta för troligen med sig att de elever som fortsatt har sin skolgång i centrala Nödinge kan transportera sig själv dit vilket minskar trafiken avsevärt.

Förskolans behov är snarare att de bör finnas där merparten av familjer med behov av barnomsorg är bosatta. Detta går enligt sektorn självfallet inte att tillgodose fullt ut men i den mån det lyckas så underlättar detta för vårdnadshavare att välja alternativa transportsätt utöver bil. Behovet av barnomsorg i centrala Nödinge kommer dock även i framtiden att behöva tillgodoses vilket är en utmaning att hantera i framtidens Nödinge då det ställer krav på parkering, transportvägar till och från förskolan samt en utemiljö som uppfyller kraven på tillgänglighet, säkerhet samt ändamålsenlighet.

### **Bebyggelsestruktur samt gestaltning**

Sektorn anser att kvarterstruktur och bebyggelseskala och likande frågor har ytterst lite med utbildningsnämndens frågor att göra, undantaget i de fall där förskola i bottenplan kan bli aktuellt. De frågorna kommer att hanteras när det finns något konkret förslag. Däremot finns det ett intresse för kultur- och fritidsnämnden att vara delaktiga i ett framtida gestaltningsprogram.

Skolstråket i Nödinge finns där idag och sektorn ser ingen anledning till att det skall flyttas i någon större utsträckning. Däremot så bör en planering av verksamheten ske med viss eftertänksamhet för att inte förstärka de bilder som målas upp i form av monokulturer. Enligt förslaget som nämns ovan kring den framtida skolstrukturen så kommer detta förmodligen att minska trafikkoncentrationen vid de centrala skolorna.

Sektorn ser positivt på förskolor i bostadsnära lägen då detta kan bidra till minskad trafik och det förenklar vardagen för barn i behov av barnomsorg. Det är dock av stor vikt att de boende i området faktiskt har behov av barnomsorg vilket ställer krav på planering och placering av förskolor i kombination med vilken typ av bostäder som skall byggas. Förskolor i bottenplan på högre byggnader kan vara en tänkbar lösning men den blir inte per automatik bra enbart av den anledningen och det är inte heller självklart att det leder till en hög flexibilitet. Precis som med planering av andra förskolor så innebär en förskola i bottenplan att alla parametrar kring säkerhet, tillgänglighet och ändamålsenliga lokaler skall vara uppfyllda. Utöver detta tillkommer krav på tillräckliga ytor för utemiljön vilket kan vara mer besvärligt att lösa i ett centralt läge.

### **Stråk, trafik och parkering**

Sektorn anser att det bör räcka med en cykelboulevard i Nödinge och anser att det finns ett behov av att ta fram ett gestaltningsprogram vilket föreslås. Det finns dock vissa tveksamheter kring att möjliggöra stråk för snabbare cykeltrafik då detta kan föranleda att även mopedburna utnyttjar detta på ett felaktigt sätt. Sektorn ställer sig även tveksam till att blanda gångtrafik och biltrafik, det skickar fel signaler kring vilket transportmedel och transportsätt som prioriteras.

Sektorns ståndpunkt gällande biltrafik i närheten av skolor och förskolor är att det bör vara så lite trafik som möjligt i nära anslutning till de olika enheterna. Biltrafik för med sig avgaser, buller samt påverkar barn- och elevers transporter till och från skolorna.

## 26. Ale kommun, Utbildningsnämnden

Nämnden framför att den fördjupade översiktsplanen är ett otroligt viktigt dokument som pekar ut riktningen för Nödinges fortsatta utveckling. Den ger också utbildningsnämnden och sektorn verktyg för planeringen av den framtida verksamheten. Det finns dock självklart en del aspekter i den fördjupade översiktsplanen som bör belysas utifrån utbildningsnämndens horisont. Den fördjupade översiktsplanen tar under rubriken offentlig service upp hur skolstråket i Nödinge är tänkt att fungera samt förskolornas tänkta roll i ett framtida förtätat Nödinge. Sektorn har tidigare under 2015 tagit fram ett arbetsmaterial kring en framtida skolstruktur i Nödinge som till stora delar överensstämmer med vad som föreslås, nämligen att skolor för de äldre barnen bör placeras i de centrala delarna. Detta medför att barnen i större utsträckning än idag transporterar sig själva till skolan vilket medför en minskad trafik i området kring skolan. Detta är under förutsättning att skolorna för de yngre eleverna flyttas ut från de centrala delarna av Nödinge till mer naturnära lägen. Det finns i dagsläget två förslag till placering av framtida F-3 skolor i Nödinge, det ena förslaget är den redan detaljplanelagda fastigheten på Norra Kilandavägen (område 11) och den andra finns i det planerade exploateringsområdet i Södra Backa/Stenkil (område 23).

Det finns idag två stycken förskolor som hanterar merparten av behovet av barnomsorg för de centrala delarna av Nödinge, det är Rödklövergatans förskola samt Vitklövergatans förskola. Tillsammans erbjuder de båda förskolorna ca 150 platser inom barnomsorgen. Utöver detta finns det även en tillfällig förskola i anslutning till Rödklövergatan, Nygårdens förskola med mellan 60-70 platser. Den tillfälliga förskolan används inte enbart för Nödinges behov utan fungerar även som avlastning för andra orter med brist på förskoleplatser.

Den stadsplanering som presenteras gällande både förtätning och gestaltning av de centrala delarna i Nödinge innebär troligtvis att dagens förskolor i förlängningen har ersatts med alternativa lokaler utifrån en ny samhällsstruktur. Utvecklingen av befolkningen i den mest centrala zonen går från 1822 st 2013 till mellan 5000-6000 personer år 2030. Detta innebär att merparten av befolkningsökningen i Nödinge fram till 2030 kommer att ske i de centrala delarna enligt FÖP. Bostadstyper, boendeformer samt satsningar på specifika målgrupper kommer att påverka hur det framtida behovet av barnomsorg kommer att se ut i de centrala delarna. Utifrån dagens sammansättning och demografi i de centrala delarna i Nödinge samt med hänsyn taget till hur behovet av barnomsorg är fördelat på samtliga förskolor i Nödinge så kommer en befolkningsökning enligt ovan att kraftigt påverka behovet av barnomsorg i närområdet. Utmaningen med att placera förskolor i de centrala delarna i Nödinge består framförallt i att tillgodose behovet av en tillräckligt stor utemiljö samt att erbjuda tillräckligt stora lokaler för att förskolorna inte skall bli allt för småskaliga och därmed svårare att driva ur en ekonomisk synvinkel. En förskola kan med fördel ha sin utemiljö i nära anslutning till en stadspark som kan bidra med synergieffekter för både verksamhet och allmänhet.

### **Trafik**

De föreslagna stråken för cykel- och gångtrafik ses som ett välkommet inslag i Nödinge då det underlättar för invånarna att transportera sig mellan olika målpunkter på ett smidigare sätt än idag. Cykelboulevarden bör dock utformas på ett sådant sätt att det inte uppmuntrar till höga farter under skolornas och förskolornas verksamhetstid då den södra cykelboulevarden passerar alldeles utanför dagens skolstråk. I dagens Nödinge finns det en viss problematik kring mopedkörning som bör beaktas i det fortsatta arbetet med cykelboulevarderna. Vilket ställer höga krav på planeringen och utförande av det stråk som går förbi våra verksamheter.



## 27. Ale kommun, Utvecklingsavdelningen

Utvecklingsavdelningen ser det som positivt att planförslaget pekar ut prioritering av gående och cyklister som viktigt. De framför att planförslaget på många sätt ger förbättrade möjligheter att förflytta sig med gång eller cykel. Samtidigt menar de att förslaget också underlättar för bil, inte minst vid skolstråket, vilket uppmuntrar till bilkörning och inte ger säkra skolvägar. Detta särskilt då gående och cyklister ska samsas om samma utrymme och då trafiken på stråket kommer vara stor vid hämtning och lämning. Trafiksituationen utanför skolan menar de ofta är ett argument till att skjutsa barn med bil. Detta anses inte vara förenligt med de strategiska mål kommunen har om att öka andelen barn som tar sig till skolan på egna ben. Att underlätta för föräldrar att lämna sina barn med bil menar de också minskar resandet med kollektivtrafik.

Utvecklingsavdelningen noterar att cykelboulevarderna ska vara en gångfartsgata och efterfrågar studier om hur bilister beter sig på sådana gator och ifrågasätter om hastigheten hålls. De framför att elcykel blir allt vanligare och är ett realistiskt alternativ till många bilresor där den vanliga cykeln kanske inte är det och ställer frågan om hänsyn tagits till detta vid beräkning av rimligt cykelavstånd och parkeringsnormer.

Utvecklingsavdelningen framför att sociala frågor borde få ett mer tydligt utrymme i FÖP:en. De framför att exploatering och renovering av området ska ske så att det överbryggas sociala skillnader och inte ökar dem och att det är viktigt att det finns bostäder med hyror som passar alla. Trygghetsboenden och gruppboenden är också viktigt att få med.

De påpekar också att om förskolor ska ordnas i bottenplan i flerbostadshus måste det säkerställas att tillräckliga uteytor kan ordnas utan att konflikter uppstår med de boende i enlighet med Boverkets vägledning ”Gör plats för barn och unga!” (Rapport 2015:8). Lokalerna måste också vara tillräckligt rymliga för att uppfylla de pedagogiska kraven.

Utvecklingsavdelningen påtalar att för att stadsparken verkligen ska fylla den funktion som beskrivs bör ytan för parken vara väl tilltagen. Man bör även se till att den tillgänglighetsanpassas så att äldre och personer med funktionshinder kan nyttja parken. Motionsanläggningar bör placeras i närhet av skolor för att nyttjas bättre.

## 28. Ale kommun, verksamhet miljö

Verksamhet miljö framför att den nya bro som i planförslaget föreslås över Hållsdammsbäcken och som föreslås vara anpassad för biltrafik riskerar innebära betydande skador på bäckmiljön. Om det skall byggas en ny bro framför de att den måste konstrueras på ett sådant sätt att påverkan på bäcken minimeras.

De framför också att den flytt av södra avfarten från E45 som föreslås innebär stor risk för skada på riksintressen framför allt vid Lodingbäcken men också vid Hållsdammsbäcken. Förslaget bör anpassas så det inte kräver några ingrepp i bäckarna, som båda utsattes för omfattande omgrävningar i samband med utbyggnaden av E45. Framför allt Lodingebäcken menar de tappade flera års produktion av fisk i samband med det.

Verksamhet miljö framför att markanvändningskartan bör anpassas mer efter kartläggningen av sociotopvärden då flera områden med höga eller påtagliga sociotopvärden ligger inom utbyggnadsområdena.

De anser också att det bör göras en övergripande bullerutredning som bör visa om den planerade stadsfronten vid E45 ger det bullerskydd som är avsikten och hur nära E45 det ur bullersynpunkt är möjligt att ha bostäder. Även möjligheten att placera bostäder vid Norra Kilandavägen, så som det föreslås i planförslaget anser de bör utredas ur bullersynpunkt.

I yttrandet framför verksamhet miljö synpunkter på mark- och vattenanvändningen områdesvis utifrån områdesindelningen i planförslaget. Dessa sammanfattas nedan.

Område 1. Hållsdammsbäcken är starkt meandrad på sträckan genom området och det är därför viktigt att lämna en rejäl buffertzona eftersom bäcken flyttar på sig genom erosion. Befintlig bebyggelse inom det intilliggande område 17 är redan idag hotad av dålig geoteknik eftersom den är anlagd för nära bäcken.

Område 7. Den del av området som är möjlig att förtäta är en brynmiljö till område E och eftersom området är ganska brant skulle de få hus som går att få in innebära stora ingrepp i naturmiljön. Dessutom växer en del större träd i området som är värda att bevara. Ur naturvård- och friluftslivssynpunkt bedömer verksamhet miljö därför att det är olämpligt att förtäta området eftersom det innebär att värdet av område E riskerar att minska i stor utsträckning.

Område 8. Liksom för område 7 så bedömer verksamhet miljö att en förtätning inom detta område är olämplig för naturvård och friluftsliv då det blir väldigt lite kvar av grönområdet.

Område 9. Verksamhet miljö noterar att Döskullen och kullen vid Rödjans väg båda ligger som föreslagna utbyggnadsområden enligt planförslaget. De påpekar att båda områdena har naturvärden, visst sociotopvärde och betydelse för landskapsbilden. Med tanke på den branta terrängen så bedömer de att anläggande av vägar och hus kommer att innebära stora ingrepp i naturen och att det ur naturvård- och friluftslivssynpunkt därför är olämpligt att förtäta området.

Område 14 och 15. Verksamhet miljö uppmärksammar allergener i området. Om det gröna sambandet mellan Hållsdammsbäcken och Gallås som redovisas i förslaget ska bibehållas så kan inte de södra delarna av område 14 eller den västra delen av område 15 bebyggas ytterligare. En utbyggnad i område 15 innebär också en påverkan på Hållsdammsbäckens ravin då branta slänter och erosion gör att byggnation i området kommer ställa krav på åtgärder i ravinen, samt att förhållandena i området gör att det blir svårt att undvika påverkan från dagvatten på bäcken. De påtalar också att landskapsbilden skadas av byggnation genom att man bygger för utsikten längs dalgången. De anser att byggnation i område 15 därför bör begränsas till den östligaste delen av nuvarande område.

Område 19. Byggnation i området innebär stor risk för påverkan på bäcken. Detta på grund av pågående erosion och att det kommer krävas geotekniska åtgärder i bäckravinen samt genom påverkan från dagvatten med mer.

Område 22. Det är viktigt att man vid förtätning av området inte begränsar möjligheten att nå område I och C.

Område 24. Brynet i öster bör bevaras och inom området finns en fågata (väg kantad av stenmurar) omgiven av träd som bör bevaras.

Område F. Det är inte sannolikt att det går att spara natur mellan husen i område 23 med nuvarande planutformning, texten bör därför ändras.

## 29. Ale kommun, Verksamhet teknik

Antalet parkeringsplatser per bostad föreslås minska mycket under nuvarande norm. Som minst 0,3 på vissa platser. Verksamhet teknik framför att det är ett ganska lågt satta tal och för att det ska fungera behöver parkeringsefterfrågan studeras och beskrivas bättre. Det är viktigt att det finns en strategi för parkering och att det görs en ”parkeringsplan” över Nödinge som pekar ut möjliga parkeringsytor. Det är viktigt att det finns bra argument och lösningar för exploitörer samt att exploitörer vet vad som krävs för att kunna ha så låga parkeringstal (Mobility Management-åtgärder, cykelvänliga bostäder och verksamheter, bilpooler, lastcykelpooler, rabatterade kollektivtrafikkort m.m.). Kommunen behöver sannolikt också ha parkeringsytor där parkering kan spilla över eftersom bilinnehavet i början sannolikt kommer vara större än det tänkta p-talet säger. De ytor kommunen förfogar över har fördelen att parkeringsefterfrågan kan anpassas med gångavstånd till parkeringsplatsen och med hur mycket det kostar att stå på där. En annan fördel är att samutnyttjande av parkering underlättas. Parkeringshus med samnyttjande ger effektivt markutnyttjande utan att försämra tillgängligheten. Delar av sådana ytor kan med fördel vara kvartersmark då det ger större

möjlighet att styra parkering med tillstånd. Det räcker dessutom inte att enbart nya etableringar får låga p-tal. Åtgärder krävs även för att hålla nere parkeringsefterfrågan i befintlig bebyggelse i de fall där boende och verksamma redan i dag parkerar gratis på allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Sannolikt behöver kommunen engagera sig i ett aktivt Mobility Managementarbete för att analysera och sätta in de insatser som är effektivast för att nå målen. Detta arbete bör med fördel påbörjas i närtid. Analyser kan visa på hur många bilar för verksamma och för bostäder som parkerar nu så det går att skapa sig en uppfattning om hur stor förändring som krävs för att nå de låga p-talen. Cykel och kollektivtrafik bör främjas gentemot bilanvändning genom längre avstånd till parkering för vissa målpunkter/funktioner.

En ökad befolkning i Nödinge kommer att innebära att det kommer finnas mer bilar i Nödinge och det ställer högre krav på infrastrukturen inklusive vägarna. FÖPen bör ta höjd för att folk kommer fortsätta att transportera sig med bil och därför är det viktigt att alla stråk granskas noga.

Verksamhet teknik föreslår att endast cykel- och gång tillåts på cykelboulevarderna och vänta med att låta bilarna köra där. Entréerna planeras i direkt anslutning till boulevarderna och det kan upplevas som otryggt och osäkert att möta biltrafik precis utanför entrédörren.

Skolorna i Nödinge har ett stort upptagningsområde vilket leder till att många åker till skolan med kollektivtrafik eller bil. Det ställer krav på att i ett tidigt skede studera hur trafiken ska matas fram till skolstråket.

För att få en bra utveckling av grönstrukturen behövs ett gestaltungsprogram. FÖPen redovisar mycket grönt på befintliga gator och vägar vilket kräver skötselplaner och en tidig dialog med drift- och underhållspersonal. Det gör även att man behöver göra kostnadsbedömningar för ökade drift- och underhållskostnader.

I VA- och dagvattenutredningen framgår Nödinges befintliga VA-försörjning samt vad som krävs för en framtida VA-försörjning. Utredningen pekar på att en modellering av kommunens ledningsnät behöver tas fram för att kunna påvisa vilka åtgärder och förnyelser som krävs på VA-systemet för att tillgodose behovet av vatten och avlopp för en befolkningsökning och exploatering i enlighet med intentionen i FÖP Nödinge. Modelleringsarbetet planeras att påbörjas under 2016.

## Organisationer och politiska partier

### 30. Aledemokraterna (AD)

Aledemokraterna framför att planförslaget i delar har likheter med rapporten ”Strukturstudie för centrala Nödinge” som godkändes av kommunfullmäktige 2008. Planförslaget menar man dock utgår från ett annat perspektiv, underifrån, samt är mycket mer detaljerat i sina förslag. AD välkomnar att en ny studie gjorts men är mycket tveksamma till om förslaget kommer att leda till mer än delar av vad som föreslås. AD anser inte att förslaget är en fördjupning av översiktsplanen utan mer ett förstadium till detaljplan med spikade förutsättningar. De ser hellre att dokumentet bör utgöra en vision för Nödinge för att göra störst nytta. De menar att det inte blir möjligt att gå direkt till detaljplan från denna FÖP.

AD ser planförslagets målsättning att Nödinge skall bli en småstad med en fördubblad befolkning fram till 2030, som ingick som förutsättning till FÖP, som fullständigt utesluten. De menar att detta mål kan medföra en överexploatering av orten med hög förtätad bebyggelse, sämre trafiklösningar samt stora exploateringskostnader.

AD menar att utredningen har beretts utan någon politisk ledning vilket gjort att den delvis hamnat fel. De påpekar också att nästan samtliga deltagande i arbetet bor utanför Ale kommun. Utifrån vad som framgår av förteckningen av medverkande i FÖP-arbetet menar AD också att det verkar ha saknats sakkunnighet vad gäller handelns utveckling. De framför att när Ale Torg byggdes föregicks besluten av fleråriga handelsutredningar av externt anlitate sakkunniga.

Konsekvenser av detta anser de är sämre anslutning till naturen, grönytor som tas i anspråk för bostadsändamål, omfattande rivningar av befintliga bostadshus, ett nytt och kostsamt genomgående trafiksystem som är främmande för området samt en fördubbling av den kommunala servicen med skolor, förskolor och vård. Planeringen menar de tar sin utgångspunkt från ett tidigare planeringsideal där biltrafik av dagens omfattning inte förekom. De anser att begreppet "småstad" inte skall användas i dessa sammanhang.

Nödinges ansikte mot E45 kommer i och med förslaget om en stadsfront mot E45 enligt AD ge ett torftigt intryck av en överexploaterad förort till storstaden samt dölja butikerna från vägen. Förslaget vid Ale Torg menar de förutsätter att hela nuvarande Ale Torg rivs. Parkeringsdäck föreslår de ska samlas dels söderut, vid nuvarande pendelparkering, och dels norrut i höjd med McDonalds.

AD framför att cykelboulevarderna som är raka och långa med blandad bil- och gångtrafik nära bostadscentrerna riskerar trafikeras av bilar i högre hastigheter än den tänkta gåfarten om 7 km/h. De dubbla och enkelriktade cykelbanorna medger cykling i hög fart. Den genomgående biltrafiken menar de ökar olycksrisken och belastar miljön i de centrala delarna av Nödinge. Den sociala kontrollen av biltrafiken i de befintliga återvändsgatorna upphör och möjlighet till bostadsinbrott underlättas av de genomgående flyktvägarna. AD tror inte på idén om cykelboulevarder där cykeln tros överta bilens roll som transportmedel. De framför att det trots allt är kallt, regnigt, snöigt, isigt och blåsigt större delen av året och den stora majoriteten inte cyklar till köpcentrat för att handla, därför är bilen en nödvändighet.

Resultatet av det i handlingen föreslagna låga riktlinjerna för parkering menar AD troligen blir att halva parkeringsbehovet inte täcks, att gångavstånden blir långa samt att kostnaden för parkering blir hög till följd av den ska ske i parkeringsdäck. Utbyggnad av kostsamma parkeringsdäck som krävs för att möjliggöra ökad exploatering menar de gestaltningssmässigt kan komma att upplevas som främmande inslag i den yttre miljön mot E45.

AD ser det som positivt att det centrala grönområdet vid boboll-banan och större delen av golfbanan m.fl. områden tas i anspråk för bebyggelse under förutsättning att det sker med marknära boende. En överexploatering av dessa grönområden menar de riskerar ge lägre kvalitet med avseende på god tillgång till natur, idrott och lek.

AD påtalar att när Nödinge byggdes på sextioalet så avbröts produktionen av 1035 planerade lägenheter och ca 300 av dessa ersattes med radhus i den nuvarande Överstegården av marknads- och uthyrningsskäl. De framför också att hyresbostäderna i Nödinge har bra planlösningar, en god och bilfri yttre miljö och en bra tillgänglighet till centrum och kommunikationer. De ifrågasätter om det nu finns en marknad för 2000-2400 lägenheter i Nödinge, hur många lägenheter som måste rivas, vad nettotillskottet blir, och vilka som kommer flytta till Nödinge. AD tror inte att det blir de höginkomsttagare som Ale kommun såväl behöver. De tror inte heller att Göteborgare flyttar ut på "landet" till exakt samma stadsmiljö man lämnar!

AD tror inte heller på förslagen att komplettera befintliga villaområden med flerbostadshus i form av stadsvillor, de ser detta som typisk storstadsexploatering.

De menar också att för att behålla det centrala läget vad gäller skol- och vårdlokaler, som också måste utökas när befolkningen fördubblas, så måste dessa byggas i flera våningar och på ett kostsamt sätt. De ifrågasätter om folk vill ha det så.

AD ifrågasätter att de ekonomiska förutsättningarna för den stora utbyggnaden i Nödinge ej har behandlats i förslaget mer än på ett par rader och har skjutits på framtiden. De efterfrågar en ekonomisk redovisning av investerings- och driftkostnaderna för såväl exploateringsföretagen som för kommunen då de bedömer dessa som stora. Grovt beräknat uppemot 2 miljarder i de uppräknade förslagen. De menar också att de ekonomiska lösningar som diskuteras i förslaget (så som gatukostnadsbidrag, som anses vara ett omöjligt system i en liten landsbygdskommun) tidigare har förkastats i kommunen.

De ifrågasätter om det är rimligt från såväl ekonomisk som social synpunkt att till stor del riva en väl fungerande tätort för att bygga en ny stad. De framför dock att de är medvetna om att flera av de gamla hyreshusen, som idag i och för sig ger mycket hög avkastning, inom planperioden förmodligen ändå måste rivs alternativt byggas om för stora belopp.

AD ser gärna en standard- och kvalitetshöjning av centrala Nödinge och menar att FÖP kan bli en uppslagsbok för exploitörer som tillsammans med näringslivet vill höja utbudsnivån inom alla områden (kommersiellt, boende, närrökreation, idrottsligt, grönområden etc.). De ser det inte som ett självändamål att Ale kommun startar upp detaljplaneläggning med ny FÖP som bas och utgångspunkt utan ansvarig exploitör.

AD anser att det är fel att planförslaget avgränsas norrut vid samma gräns som idag. De föreslår att utvecklingen ska gå vidare norrut genom att spränga bort bergknallen omedelbart norr om rondellen. Där blir ett perfekt och billigt utbyggnadsområde som direkt kan nås från E45:an. De föreslår också att en ny motorvägsavfart skall anläggas söder om Ale Torg (strax söder om Bättre Bil), för omedelbar infart från Göteborgshället till de stora bostadsutbyggnadsområdena i Backa och Lahall mm.

AD framför en egen vision för den fysiska utvecklingen av Ale kommun. Denna utgår ifrån att tätorterna utmed Göta Älv snart växer samman till en enda sammanhängande tätort. De goda kommunikationerna även på landsbygden underlättar pendling till arbete och utbildning dels inom Ale men även i Göteborg och Trollhättan. Den fortsatta utbyggnaden i Ale menar de bör ske i alla delar av kommunen och på ett naturligt sätt genom att addera ny bebyggelse till den befintliga och i en barn- och familjevänlig miljö. En viss förtätning i centrala lägen med 4-5 våningshus men med beaktande av tillgänglig kommunal och övrig service. Beslut om lokalisering och omfattning av bostadsutbyggnaden förutsätter enligt AD en lämplig fysisk planering och upprättande av bostadsbyggnadsprogram där de lokala förutsättningarna för utbyggnaden sammanställs. Den tidigare strukturen i Ale kommun med bruksorter där arbete och samhällsliv koncentrerades har enligt AD ersatts av arbete i olika småföretag och pendling till andra verksamheter i regionen. Man kan bo i en del av kommunen, handla, åka i skidbacken, rida och motionera mm i en annan del. Aleborna har nära tillgång till hela sin kommun. Den goda kontakten med såväl småstäder i regionen som Göteborg via E45 eller NorgeVänerbanan menar de innebär att man kan arbeta i den framtida storstaden Göteborg och bo i en god och naturskön miljö i någon av de orter som kompletta med närservice ligger som i ett pärlband i Göta älvs dalgång.

### 31. Backa Säteri IF (BSIF)

Backa Säteri IF, BSIF, noterar att det står i FÖP Nödinge 2030 att golfbanan i Nödinge är en av de viktigare platserna i den offentliga miljön som på olika sätt används och upplevs av människor, en plats med sociala värden. BSIF ser fantastiska och oprövade möjligheter att driva en multifunktionell fritidsanläggning som ligger så nära ett boende och en tätort som de tror skulle kunna ge nationell uppmärksamhet och dragkraft till Ale kommun. De anser dock att förslagen i FÖP Nödinge till viss del fördunklar dessa visioner.

BSIF framför att man bör se över vilka utvecklingsmöjligheter golfbanan får om man förtätar på områden som enligt detaljplan och planprogram är avsedda för golfbana och rekreation. Om förslaget med ny bebyggelse vid Backa Säteri som medför att två golfhål och övningsfältet måste flyttas genomförs, så menar BSIF att man samtidigt förgör chanserna till en utökning av golfbanan från 9 hål till 18 hål. De menar att det innebär en stor risk att golfbanan trängs ihop till en amputerad golfanläggning och tynar bort.

Föreningen är djupt oroade för att övningsområdet behöver flyttas till ett mindre attraktivt läge och därmed äventyrar möjligheterna till ungdomsverksamhet, vilket utgör golfbanans framtida grund för nyrekrytering och långsiktig överlevnad.

De ser att nybyggandet i Södra Backa kommer att ge fler golfare och medlemmar till Nödinge. Föreningen bedömer att det inom ett par års tid kommer att finnas fler aktiva golfare i Nödinge än någonsin. De menar att antalet golfare i Sverige sedan 2014 har ökat igen och att den negativa trenden har brutits.

BSIF erbjuder sektor samhällsbyggnad inblick i sina ambitioner, visioner, erfarenheter och kunskaper kring Backa Säteris möjligheter och framtid genom möten och diskussioner. De beskriver sina långsiktiga visioner vilka samtliga bygger på att Backa Säteri golfbana finns kvar i sin nuvarande utformning eller motsvarande. Dessa utgår ifrån en utökad golfverksamhet med ca 500 medlemmar varav minst 350 ungdomar. De vill på sikt kunna erbjuda andra former av tränings- och friluftsutbud, som löparspår, utomhusgym, tillgängliga omklädningsrum m.m. i direkt anslutning till golfanläggningen.

BSIF är övertygade om att deras visioners uppfyllande ligger helt i linje med Ale kommuns önskan om verksamhet som stärker en av huvudorterna i kommunen. En verksamhet som de menar bidrar till att barn och ungdomar får ytterligare en trygghet i tillvaron och på ett positivt sätt engageras i idrottslig verksamhet.

## 32. Kommunala Pensionsrådet

Det kommunala pensionsrådet framför följande synpunkter på det aktuella förslaget till Översiktsplan Nödinge 2030:

Det är viktigt att det tillskapas former av mellanboende, som möjliggör för äldre som vill flytta från villa-bebyggelse till bostäder i servicenära lägen med god tillgänglighet. Detta kan lämpligen åstadkommas genom trygghetsbostäder i likhet med sådana som planeras i Älvängen. Därigenom stimuleras flyttkedjor som positivt kan påverka inflyttning i kommunen. Viktigt att sådana bostäder planeras i nära anslutning till allmänna kommunikationer och annan service.

Ett aktivt föreningsliv har behov av att kunna nyttja lämpliga möteslokaler under såväl dag som kvällstid, varför vi emotser att planen kan redovisa sådana behov.

## 33. Kristdemokraterna Ale (KD)

Kristdemokraterna är positiva till förslaget att utveckla Nödinge och att förtäta orten. De anser dock att den kraftiga befolkningsökning som redovisas för Nödinge på en beräknad tid fram till 2030 är alldeles för stor för att gå att hantera på ett socialt och ekonomiskt hållbart sätt, men också med tanke på utbyggnad av service till allmänheten. "Måltiden" 2030 måste enligt KD flyttas framåt med kanske 20 år till 2050.

KD anser att det är rimligt att även övriga orter i Ale växer under samma tid. De menar att det inte är rimligt att av Ales fem samhällen som har fått pendeltågstationer så ska bara två orter (Nödinge och Älvängen) växa. De anser också att begreppet stad leder fel och förespråkar att stationsnära samhälle används som begrepp för Nödinge. Oavsett befolkningstillväxt kommer inte Nödinge att uppfattas som en stad i framtiden.

KD framför att det är en mycket detaljerad FÖP. Om man läser den bokstavligen menar de att man kan läsa ut att den talar om att riva stor del av Alebyggens lägenheter (50-60%) för att ge plats åt nya stadsliknande kvarter och en stadspark. De menar att det inte kan vara rimlig ekonomi att riva befintliga bostäder för att bygga nya. De utgår därför från att FÖP inte ska tolkas bokstavligen och att förslaget därför inte förutsätter att en stor del av befintligt bostadsbestånd ska rivas. Om sådana tankar finns ställer de frågan om hur det då är tänkt att de boende ska ha råd att bo kvar? Nybyggnation riskerar väl innebära en kraftigt ökad hyresnivå? Bostadssociala synpunkter måste vägas in och analyseras och det menar KD saknas i förslaget.

KD avstyrker boulevarderna i den storlek som föreslagits på upp till 25 meters bredd. De anser att det är bra med förbättrade cykelmöjligheter ner till pendelstationen men att de föreslagna boulevarderna är överdrivna. De kan kraftigt bantas och kallas för cykelstråk. De är också negativa till att släppa in trafik i området på det sätt som redovisats och att blanda gående med bilar. De anser att möjlighet att släppa in biltrafiken ökar riskerna för barnen i ett område där det idag är bilfritt och att barnperspektivet saknas i förslaget.

Kristdemokraterna anser att hela förslaget utstrålar en negativ inställning till bilen som inte är realistisk. De menar att förslaget ökar genomfartstrafiken i området med motivet att minska biltrafiken genom att slippa köra runt samhället på ringleden. Detta tror de är en felbedömning. Möjlighet att köra genom området på ett enklare sätt tror de kommer innebära att många vid dåligt väder kommer ta bilen ner till pendelstationen eller torget för att handla. De motsätter sig också den kraftiga minskningen av parkeringsplatser både för boende och för handeln som de anser bygger på en tro på att bilen inte behövs eller kommer att vara relevant i framtiden på samma sätt som idag. Detta anser de inte är en riktig tolkning. Bilbehovet tror de kommer vara lika stort som idag och är viktigt att tillgodose om planerna ska vara realistiska. De noterar också att ordet moped inte finns med i förslaget.

KD anser att näridrottsplatsen inte ska försvinna utan att den tänkta stadsparken placeras ihop med näridrottsplatsen. De anser också att handeln på Ale Torg är oerhört viktig inte bara för Nödinge utan för flertalet av Ales tätorter. För att handeln ska fungera menar de att det måste finnas ett stort antal platser (även markbundna) som inte är avgiftsbelagda annars riskerar man att konsumenterna vänder sig till närliggande orter som erbjuder dessa möjligheter.

KD är positiva till förslaget om att förlänga gångbron till pendelstationen samt att flytta avfarten från E45 söderut.

### 34. Liberalerna Ale (LA)

Liberalerna Ale är mycket positiva till den planerade utvecklingen/utbyggnaden av Nödinge. De förväntar sig en liknande utveckling/utbyggnad av Älvängen.

De framför dock att det inte är realistiskt att tro att lokala resor ska ske till fots eller med cykel. Ska invånarna handla tar de bilen och då kommer inte parkeringsplatserna att räcka till. De anser att ytor för cykel- respektive bilparkering ska prioriteras lika högt. Brist på parkeringsplatser samt parkeringsavgifter menar de kommer att drabba den lokala handeln då folk kommer att göra sina inköp på andra ställen, kanske i andra kommuner.

LA framför att cykelboulevarderna bör utformas på ett sådant sätt att den inte uppmuntrar till höga farter under skolornas och förskolornas verksamhetstid. De framför att det är olämpligt att vägbanan längs boulevarderna delas mellan gående och biltrafik. Säkrare lösningar krävs för oskyddade trafikanter. Att sänka hastigheten för biltrafik med hjälp av underlaget skulle leda till att området blir otillgängligt för t.ex människor med rollatorer. De anser också att antalet planerade bilplatser per lägenhet/handel/skola är alldeles för lågt beräknade. Vidare framför de att förskolor inte ska byggas i bottenvåning av ny bebyggelse då det blir svårt att tillgodose tillräckligt stora utemiljöer.

LA är positiva till att Ale Torg och torg vid pendeltågsstationen ska göras attraktiva med träd, buskar, sittplatser och uteserveringar etc.

### 35. Nödinge Vägförening

Nödinge Vägförening representerar ca 700 fastighetsägare. Ordföranden i föreningen framför att hen får dagliga samtal från främst boende i centrala Nödinge och Backaområdet. Samtalen gäller främst oro för genomfartstrafik på Klockarevägen/Kullens väg och Patron Ahlmans allé. Ordföranden har fått uppfattningen från de samfällighetsföreningar som verkar i området att det är ett kompakt motstånd till denna del av FÖP:en som anses vara helt obegriplig och en kursändring som modern forskning anser vara helt fel väg att gå.

Ordföranden ställer sig positiv till utvecklade cykelleder och anpassad kollektivtrafik i form av mindre elbussar, men absolut inte biltrafik.

Ordföranden menar att tjänstemännen har glömt att ställa frågan om Nödingeborna vill ha en utveckling mot småstad och uppfattar att svaret på den frågan är nej. Hen är positiv till en försiktig expansion som i huvudsak bygger på tillbyggnad i höjddled på befintlig bebyggelse och en expansion på de berg som omger centrum – berget ovanför panncentralen norr om Ale Torg samt berget mellan Ale kulturrum och Hållsdammsbäcken. Att som föreslagits öka befolkningstätheten till det tredubbla inom zon 1 anser hen inte är realistiskt. Det skulle leda till att än fler ungdomar tillbringar sin fritid med att hänga på Ale Torg. Ordföranden anser också att det är jätteviktigt att bevara befintliga grönområden för alla barn och ungdomar.

Ordföranden menar att det borde satsas på att kulvertera Hållsdammsbäcken mellan Nödingevägen och E45:an. Det skulle innebära en sammanhängande yta för expansion av handel etc. Kommunhusets placering menar hen kan lösas genom att bygga på en våning på befintlig länga där kommunhus idag finns. Då störs inte befintlig handel.

Att minska antalet parkeringsplatser och dessutom avgiftsbelägga dem menar ordföranden blir förödande för handeln på Ale Torg vilket blir till nackdel för bl.a. Nödingebor som vill göra sina inköp lokalt.

Ordföranden ser gärna parkeringshus nära 45:an men det bör då byggas på höjden så det inte bildar en mur mot 45:an - gärna en estetiskt tilltalande rund byggnad.

Hen anser att kommunen måste tänka om och att förslagen måste vara i Nödingebornas anda och inte ”arkitekternas lekstuga”.

### 36. Sverigedemokraterna Ale (SD)

Sverigedemokraterna anser att Nödinge inte ska utvecklas till en småstad. Invånarna har enligt SD inte valt att bosätta sig i Ale för att några politiker och tjänstemän vill bygga en småstad av Nödinge. De flyttar snarare ifrån staden ut på landsbygden och småskaliga samhällen med naturen och miljön inpå knuten.

SD ifrågasätter att det i planförslaget (avsnittet om medborgardialog på sid 10) påstås att:

”Majoriteten vill att Nödinge utvecklas till en småstad med utökad service och handel. Medborgarna värnar om naturen och vikten av att behålla närheten till denna. Många efterfrågar fler sociala mötesplatser som större allmän lekplats, ett torg och en park samt mer grönt i centrum.”

Att småstad nämns anser SD vara intolkningar till fördel för de tankar som ligger till grund för förslaget. De framför att utökad service och handel inte per automatik innebär att alla vill ha en småstad.

Vidare anser SD att gångtrafikanterna och bilister inte ska blandas genom så kallad gångfartsväg. De anser att separerade vägar för cyklar, gående och bilister är det bästa ur säkerhetssynpunkt. De anser inte att genomfart genom Nödinge ska ske utefter gång- och cykelvägar.

SD anser att den tidigare skoltomten i område 11 ska omvandlas för bostadsbebyggelse. Skolområdet ska fortsätta att utvecklas kring nuvarande skolområde.

SD anser att P-normen ska vara 1,0 för lägenheter och 2,0 för villor. Kommunen är fortsatt en kommun utanför storstaden där folk är beroende av bilen. De anser också att alla parkeringar i kommunen ska vara fria ifrån parkeringsavgifter samt att det ska finnas rejält med parkeringsmöjlighet i markplan på nuvarande parkering. All yta ska inte bebyggas.

SD anser att utsikten ifrån nuvarande affärsläge inte ska skymmas totalt. Förbiresande ska kunna se in på affärerna och orten ifrån vägen. De säger därför nej till en mur av parkeringshus ut mot E45. De anser också att nuvarande bebyggelse inte ska rivras då de anser att det vore samhällsekonomiskt fel och en miljömässig förlust. En komplettering av byggnader menar de dock kan göras, framförallt i de södra delarna i anslutning till pendeltågsstationen.

Bilderna på sidan 46 i planhandlingen (Illustrationer som visar principer för möjlig utformning av Ale Torg) anser SD är utopiska och saknar verklighetsförankring.



SD anser också att bensinstationerna ska ligga kvar i nuvarande läge. De anser att det är viktigt att bensinstationer ligger vid fullskaliga mot. Synlighet ifrån vägen är viktigt för att förbiresande ska välja att stanna till.

Generellt anser SD att hus högre än 5 våningar inte ska tillåtas. De anser också att dagens naturliga grönområden för spontanaktivitet, rekreation och strövområden för husdjur är viktiga att bevara och bejaka.

## Företag

### 37. Fastighets AB Balder

Balder äger och förvaltar fastigheten Nödinge 38:14, Ale Torg. De framför att fastigheten förvärvades som en befintlig handelsanläggning för långsiktig förvaltning. De framför också att de har intentionen att behålla fastigheten i förvaltning och genom utveckling och förnyelse bidra till den spännande omvandling Nödinge står inför.

Balder ställer sig positiva till kommunens vision om utveckling och bostadsförtätning i Nödinge och vill vara en del av detta progressiva arbete. De kan dock konstatera att den vision som Balder givit uttryck för under de dialoger som förts med kommunen beträffande handelsplatsen Ale Torg stämmer illa med visionen i FÖP:en. De kräver fortsatt utveckling tillsammans med kommunen. Balder ser idag inga legala eller ekonomiska förutsättningar för att förändra markanvändningen så dramatiskt som FÖP:en föreslår. Däremot ser de goda förutsättningar för att utveckla och förnya handelsplatsen.

Balder anser att den befintliga handelsanläggningen i sin nuvarande utformning fungerar väl. Mot bakgrund av att handelsaktörer ställer allt större krav på utformning och tillgänglighet menar de dock att handelsplatsen kommer behöva förändras och förnyas.

Balder framför att en viktig förutsättning för utvecklingen av Ale Torg för deras del är att ICA visat ett starkt intresse för en utveckling av den befintliga butiken. ICA och handelsplatsens utveckling förutsätter dock enligt Balder att tillgängligheten för alla trafikslag (inkl gångtrafikanter) förbättras. Tillsammans med ICA diskuterar Balder olika alternativ och placeringar inom fastigheten.

Balder framför följande synpunkter på förslaget:

- Att Nödinge stärks som boende ort är bra
- Fördubbling av befolkningen till 2030 kommer kraftigt stärka kundunderlaget för Ale Torg
- Stärkt knutpunkt vid pendeltågstationen är bra
- Förtätning med bostäder kring Ale Torg kommer stödja utvecklingen av handel och service
- Förbättring av av- och påfarter från leden ökar tillgängligheten till Ale Torg
- Minskning av tillgängligheten för biltrafik och minskning av antalet parkeringsplatser är direkt motstridigt med Balders ambition att utveckla Ale Torg som en modern handelsplats
- Förslaget att skapa en ”gata rakt genom Ale Torg” ställer Balder sig direkt avvisande till
- Dagens varuförsörjning till den långa handelsbyggnaden vill de behålls i sin nuvarande funktion

### 38. Företagarföreningen Ale Torg

Företagarföreningen framför att handeln inte får bli bilfientlig. Kunderna måste ha tillgänglighet.

Cykelboulevard genom Ale Torg anser föreningen inte behövs eftersom både Vitklöver- och Rödklövergatan fungerar alldeles utmärkt idag. De skriver:

*”Boulevarder i all ära, men ska kunderna använda lådcyklar när de handlar? Alla småhandlar inte. Bilarna ska gå i max 7 km, vilket ger mycket avgaser, cyklarna, elcyklarna som är på frammarsch går fortare och mopederna ännu fortare – hur går detta ihop med gående?”*

Föreningen framför också tveksamhet till förslaget med "Bostadskvarteren med handel i botten". De menar att exempel så som innerstaden i Alingsås, Kungsbacka, Kungälv och Trollhättan håller på att dö ut till fördel för ett samlat köpcentrum. De framför också att det visat sig att butiker i markplan i framförallt nya bostadskvarter oftast har för höga hyror som gör att de små butikerna har svårt att överleva.

Föreningen framför att invånarna helst ser en extern närhandelsplats som Ale Torg, där utbudet är samlat, tillgängligt, enkelt, lätt, smidigt och personligt. De framför att all handel är till för allas behov. Utrymme finns enligt föreningen att utöka torget med ytterligare butiker i anslutning till befintlig handel. De framför att kunderna inte vill åka in i parkeringshus, och att det finns utredningar som visar att det finns visst motstånd till parkeringshus. Föreningen framför att Parkeringshus kommer att skymma torget och sikten för det perfekta skyltläge som finns idag. De kunder som pendlar till eller förbi Nödinge får inte glömmas bort. De anser också att parkeringsavgifter är tabu och hänvisar till att det finns flera handelsplatser i närområdet som inte tar betalt för parkering för att inte förlora kunder. De förordar ett stort antal Parkeringsplatser på marken.

De framför också att de inte tror att det kommer att fungera att göra om lastgatan bakom torget till en dubbeltrafikerad gata. Detta på grund av lossning och lastning av gods med lastbilar ofta med släp.

Föreningen skriver "*Att flytta södra infarten till Stora Viken och utfarten till Tudor, är alldeles för lång in- och utfart på lokalväg, inget som gynnar handeln, tvärtom de som pendlar för att handla kommer att susa förbi och vi behöver de kunderna för att kunna erbjuda våra invånare en bra service.*"

Föreningen är positiv till byggnation av kommunhus och bostäder vilket de ser kommer att gynna inflyttning till en expansiv kommun.

De förespråkar ett Ale Torg som "*är Ale kommuns köpcentrum med personliga butiker under ett tak, ett ställe dit alla våra kommuninvånare och deras familjer, vänner, bekanta vill följa med för att handla, shoppa, äta, fika, träffas och trivas. Det personliga köpcentret som är tillgängligt, enkelt, lätt och smidigt. "Det lilla köpcentret med det fantastiska utbudet". Köpcentret som sparar miljön för ingen vill eller behöver åka till en annan kommun för att shoppa.*"

## Privatpersoner (sammanfattas ämnesvis)

Totalt har 115 yttranden inkommit från privatpersoner. Sex av dessa är namnlistor med totalt 712 namnunderskrifter. 33 är yttranden utifrån förtryckta brev, underskrivna och i några fall med egna kommentarer.

Nedan sammanfattas de synpunkter som framförts i de individuella yttrandena ämnesvis. Namnlistorna och de förtryckta breven sammanfattas under en särskild rubrik längre ner i dokumentet.

## Befolkningsutveckling, exploateringsgrad, utvecklingstakt och principer för bebyggelse

Många yttranden ställer sig positiva till huvuddragen i förslaget till FÖP Nödinge. Befolkningsökning och utveckling av orten ses som något positivt i flertalet av de inkomna yttrandena. Även förslaget att koncentrera befolkning, handel och service till centrala Nödinge och ett pendeltågsnära läge omnämns övervägande som positivt. Några yttranden framför dock att målen för befolkningstillväxten är för höga eller att utvecklingstakten är för hög. Dessa framför en oro för vad den höga utvecklingstakten får för konsekvenser för orten och tillgången och kvalitén på främst offentlig service.

Flera yttranden berör förslagets ambition att Nödinge ska utvecklas mot en "småstad". Detta omnämns såväl som positivt och negativt. Vissa beskriver hur landsbygdkänslan förtas av för mycket stadskaraktär och att Nödinges karaktär bör förbli lantlig. Några yttranden beskriver allmänt att det är karaktären av landsbygd och närheten till naturen som gjort att man valt att flytta till Nödinge. Dessa menar att en utveckling av Nödinge mot "småstad" skulle göra att motiven för att bo i Nödinge försvinner. Vissa menar

också att en utveckling mot småstad riskerar att minska den trygghet och småskalighet som de anser karaktäriserar Nödinge idag. Några framför att de överväger att flytta om förslaget blir verklighet. Andra yttranden omnämner dock förslagets mål om förtätning, blandad bebyggelse och stadsmässighet som något positivt som kan ge förutsättningar för en mer blandad och levande ort. I enstaka yttranden ser man hellre att FÖP:ens inriktning bör vara mer av villabebyggelse än blandad bebyggelse. Ett yttrande framför att för mycket stadslig bebyggelse ökar risken för översvämningar.

Ett fåtal yttranden framför att Nödinge inte behöver fler hyresrätter utan snarare färre. Andra menar att förslaget förespråkar blandad bebyggelse men inte föreslår någon ny villabebyggelse. Det framförs av vissa att Nödinge behöver mer villabebyggelse för att locka fler välutbildade höginkomsttagare till orten. Andra framför att de är positiva till en blandning av olika upplåtelseformer.

Några framför att de vill att Nödinges karaktär ska bevaras utan att precisera vad denna karaktär består av.

Några yttranden ställer sig generellt kritiska till en förtätning av orten. Vissa av dessa förespråkar istället en fortsatt expansion av orten på nya, sedan tidigare obebyggda, områden i ortens utkanter.

Några yttranden berör bebyggelsen vid Klöverstigarna. Vissa är positiva till en utveckling av detta område med kompletterande bebyggelse och/eller ombyggnation/påbyggnation av befintlig bebyggelse. Andra menar att det inte kan vara ekonomiskt försvarbart att riva och bygga nytt. Några är också oroliga för de sociala konsekvenserna av en utveckling av detta område då det finns en risk att hyrorna stiger och att de som bor där idag då kanske inte har möjlighet att bo kvar.

Ett fåtal yttranden berör frågan om höjd på bebyggelsen. Såväl positiva som negativa åsikter om bebyggelse högre än 3-4 våningar har framförts. Enstaka yttranden är oroliga för ökad insyn från ny högre bebyggelse, att högre bebyggelse inte passar i Nödinges karaktär eller kan komma att konkurrera visuellt med kyrkan. Andra menar att högre bebyggelse är positivt då det är ett mer effektivt nyttjande av marken vilket innebär att grönytor kan bevaras. Enstaka yttranden förespråkar stadsradhus i de centrala delarna av Nödinge som ett bra komplement till befintlig bebyggelse och ett alternativ till högre bebyggelse som anses mer anpassat till Nödinges skala och karaktär men ändå medger högre befolkningstäthet.

Ett fåtal yttranden framför att de är negativt inställda till högre bebyggelse vid höjderna. Särskilt områdena omkring område E i planförslaget och ”Joel i svängen” omnämns i detta sammanhang. Ett par yttranden menar dock att man bör bygga högt öster om Fyrklövergatan.

Ett yttrande ställer sig negativt till förslaget att skapa passager för allmänheten genom bebyggelsen längs med höjderna för att öka tillgången till naturområdena på höjderna med motiveringen att de inte vill ha passage för allmänheten omedelbart utanför eller över sin fastighet.

Flera yttranden innehåller synpunkter på innehållet vid och utformningen av Ale Torg och de områden som ligger närmast pendeltågstationen. Några framför att de är positiva till en mer blandad bebyggelse i dessa centrala lägen. Liksom till att skapa torgmiljöer som ger möjlighet till ett mer levande centrum. Enstaka yttranden framför att de tycker att det är ett bra förslag att förlänga gångbron vid pendeltågstationen över Nödingevägen och bygga ihop den med en bussterminal/resecentrum och/eller kommunhus. Ett par yttranden tycker att en galleria borde skapas på Ale Torg eller att delar av dagens Ale Torg borde byggas in, gärna med glas.

Några yttranden berör förslaget om att skapa en ”stadsfront” mot E45 och järnvägen samt förslagen om förändring av Ale Torg. Flera av dessa är negativa till stadsfronten som de menar riskerar bli en skymmande, otrevlig och oinbjudande mur. Enstaka yttranden är dock positiva till densamma. Enstaka yttranden framför att ett nytt kommunhus bör ligga i stadsfronten, vara öppet för allmänheten och tilltalande utformat.

Ett par yttranden framför att man tycker det är bra att det planeras för bebyggelse i södra Nödinge (Södra Backa/Stenkil, område 23 i planförslaget). Andra framför att planerna för byggnation på höjden i nordöstra Nödinge (Ale höjd) bör återupptas och ingå i FÖP Nödinge.

## Stråk och trafik

Ett stort antal yttranden berör trafikfrågor och FÖP:ens förslag om stråk. Många är generellt mycket kritiska till att öppna upp nya stråk för biltrafik genom orten. Några stråk omnämns särskilt ofta i kritiska ordalag. Dessa är framförallt förlängning av Klockarevägen till Prästvägen och Patron Ahlmans Allé över Hållsdammsbäcken. Men även sammankoppling/förlängning av Fyrklövergatan, samt Rödklövergatan, Vitklövergatan, Gamla Kilandavägen, Ängarnas väg och Lövåsvägen. Huvuddragen i den kritik som framförs är:

- Barnperspektivet. Att tillåta genomgående biltrafik genom samhället på gator som idag inte tillåter biltrafik medför en trafikfara. Särskilt för barn och unga. Nödinge anses idag vara en mycket trygg och säker plats för barn och unga eftersom det inte går biltrafik genom samhället. Detta riskerar gå förlorat.
- Befintliga gator och bebyggelse i Nödinge är anpassade efter att det inte går biltrafik genom orten. Hus ligger ofta nära gatorna med utfarter där man backar ut direkt mot gatan. Att förändra utformningen av gator och bebyggelse är svårt, dyrt, inte möjligt eller inte önskvärt.
- Miljöfrågor. Att tillåta biltrafik genom samhället ökar luftföroreningar, buller och vibrationer i orten. Bebyggelsen är inte anpassad för detta och det skulle innebära en försämring av miljön och en risk för skador på befintlig bebyggelse.
- Flera menar att genom att tillåta biltrafik genom orten på fler ställen så underlättar man och uppmuntrar till att ta bilen även inom orten. Detta motverkar målet att minska bilanvändandet och få fler att gå och cykla.

Många yttranden, även bland de som är negativa till biltrafik genom orten, är dock positiva till fler och mer sammanhängande stråk för gång- och cykel genom orten. Flera av dessa tar upp förslaget om ny överfart över Hållsdammsbäcken i förlängningen av Patron Ahlmans Allé som ett bra förslag så länge det endast trafikeras av gång- och cykeltrafik.

Några yttranden föreslår en utveckling och utbyggnation av ”ringleden” (Norra Kilandavägen, Nödingevägen, Backavägen) eller att en ny ringled skapas som kan mata trafiken in till orten istället för att tillåta biltrafik genom samhället.

Ett fåtal yttranden framför att de är tveksamma till att Backavägen klarar ytterligare trafik då den redan idag är hårt belastad och inte utformad för de trafikmängderna.

Enstaka yttranden framför att de tror att ökad biltrafik genom orten skulle minska marknadsvärdet för deras fastigheter till följd av att det blir ett mindre attraktivt läge.

Ett fåtal yttranden framför att de är positiva till att tillåta genomgående biltrafik på fler gator genom orten. Dessa framför främst ökad tillgänglighet och att trafiken fördelas på fler gator vilket minskar belastningen på befintliga gator som huvudargument.

Ett fåtal yttranden ställer sig negativa till prioritering av gående och cyklister och/eller förslag som syftar till att minska biltrafik eller försvåra för bilister. Förslaget uppfattas av några av dessa som bilfientligt vilket anses vara negativt. Huvudargumentet för detta är att Nödinge är och kommer att förbli en liten landsbygdsort där bilberoendet kommer vara fortsatt stort.

Flera yttranden är också kritiska till de föreslagna ”cykelboulevarderna”. Kritiken handlar främst om den skisserade utformningen av dessa som uppfattas som överdimensionerade. Vissa anser också att de är onödiga då dessa stråk fungerar bra som de är. Prioriterade cykelstråk som uppmuntrar till höga hastigheter är enligt vissa onödigt i Nödinge då avstånden inom orten är så korta. Några yttranden är också tveksamma till gåfartsgata och att blanda olika trafikslag vilket de inte tror kommer att fungera då de oskyddade trafikanterna (särskilt barn och unga) riskerar att bli undanträngda av bilar, mopeder och cyklister i höga hastigheter. Mopeder som kör snabbt anses av flera vara ett stort problem redan idag. Ett fåtal ytt-

randen ställer sig positiva till förslaget med cykelboulevarder men några av dessa anser att det inte bör tillåtas biltrafik på dem.

Några yttranden efterfrågar utökning av kollektivtrafik (buss) inom Nödinge och önskar att kollektivtrafiken ges större utrymme i förslaget. Ett stråk från pendeltågstationen österut mot Vimmersjön efterlyses särskilt. Ett yttrande föreslår att Nödingevägen (där bussarna går idag) endast ska trafikeras av bussar och stängas för biltrafik.

Ett fåtal yttranden berör förslaget att flytta den södra avfarten från E45. Såväl positiva som negativa synpunkter har framförts. Av vissa anses det vara positivt med en flytt då mer av genomfartstrafiken då hålls längre utanför orten och mer plats frigörs för utveckling av centrum. Andra anser att en flytt riskerar påverka bäckmiljöerna negativt och/eller att det knappast kan vara ekonomisk rimligt att genomföra flytten.

Ett par yttranden framför att de motsätter sig förslaget att skapa ett gång- och cykelstråk över höjden centralt i Nödinge (område E). De framför att stråket går rakt över deras tomter där de inte vill ha något allmänt stråk.

Enstaka yttranden framför att ett stråk runt Vimmersjön endast bör tillåta gång- och cykeltrafik, att en cykeltunnel under E45 och järnvägen bör anläggas centralt i Nödinge och att befintlig cykelbro över Hållsdammsbäcken vid skolorna bör öppnas även för biltrafik.

## Parkering och parkeringshus

Några yttranden är positiva till att minska de stora parkeringsytorna och bygga parkeringshus. Andra är dock tveksamma till en minskning av ytor för parkering och en minskad parkeringsnorm och anser att det är orealistiskt att räkna med minskat bilinnehav och bilberoende i Nödinge. Vissa framför en oro för att det blir avgiftsbelagda parkeringsplatser vilket de inte tycker är rimligt i Nödinge och riskerar påverka handeln negativt.

En del konkreta förslag och önskemål framförs när det gäller parkering. Någon tycker att det ska byggas ett stort samlat parkeringshus centralt i Nödinge. Någon annan att parkeringsplatser ska byggas på älvsidan om E45 och järnvägen. Någon efterfrågar fler och bättre cykelparkeringar vid pendeltågstationen.

## Offentliga rum och grönstruktur

Några yttranden framför att de är allmänt positiva till hur frågorna om grönstruktur, parker och naturområden har hanterats i förslaget och uttrycker att det är positivt att dessa frågor har fått ta stort utrymme. Förslag om att skapa varierade torg-, parker-, och mötesplatser anses av dessa som positivt. Några framför önskemål om fler idrottsplatser, fotbollsplaner och platser för motionsaktiviteter, bättre motionsstråk samt bättre stråk för att som gående och cyklist ta sig ut till natur- och rekreationsområden utanför orten.

Många yttranden är allmänt negativa till de förslag som innebär att grönområden, parker, naturområden och idrottsplatser tas i anspråk för bebyggelse. Särskilt omnämns "Bobollplanen" av många som anser att denna inte bör bebyggas. De menar att den fyller en viktig funktion som mötesplats, för rekreation och som motionsanläggning i dagens Nödinge, inte minst för barn och unga, och bör bevaras och/eller utvecklas för detta ändamål. Det är en av få platser i centrala Nödinge där det finns större träd vilket bör värnas. Ett mindre antal yttranden är dock positiva till byggnation på bobollplanen som de menar är en ganska öde plats som inte används så mycket och som kan användas mer effektivt.

Förslaget till stadspark är en annan fråga som behandlas i flera yttranden. De flesta av dessa är positiva till förslaget om stadspark men några framför att den är för liten. Andra är tveksamma till den föreslagna placeringen. Vissa menar att man bör utveckla den befintliga grönytan vid Bobollplanen till stadspark. Där finns redan en del uppvuxen vegetation samt flera aktiviteter som näridrottsplats och motionsbana. Flera tycker också att den ligger bra och centralt till i närheten av skolor och förskolor. Andra tycker att stadsparken bör ligga i anslutning till Hållsdammsbäcken och att bäckmiljön kan integreras som en del av parken och göras mer tillgänglig. Ett fåtal yttranden är negativt inställda till förslaget om stadspark. De anser att den är onödig för en så liten ort som Nödinge och att det redan finns mycket grön- och naturområden i orten.

Ett annat område som omnämns av många yttranden är område 19 i planförslaget (gräsyta/bollplan vid Klockarevägen väster om Äppelgårdens förskola). Yttrandena är mycket kritiska till förslaget att bebygga området och menar att platsen är den enda öppna tillgängliga lite större grönytan i området och att fotbollsplanen nyttjas mycket och fyller en viktig funktion. Flera framför att det inte finns någon möjlighet att bevara eller ersätta fotbollsplanen i närområdet om området bebyggs så som föreslaget.

Några yttranden efterfrågar en stor centralt belägen lekplats, motsvarande Plikta i Slottsskogen i Göteborg, som kan fungera som en samlingsplats för barn, unga och föräldrar.

Enstaka yttranden framför önskemål om bättre koppling till älven, att älven förs in i orten genom att en kanal anläggs från älven in i Nödinge och fler träd i orten.

## Golfbanan

Många yttranden framför stark kritik mot förslaget att bebygga delar av golfbanan (främst område 24 i planförslaget). De ger uttryck för en stark oro för golfbanans framtid och menar att byggnation på dessa områden ytterligare undergräver golfbanans fortlevnad. Flera framhåller golfbanans värde främst för orten men även för hela Ale kommun och regionen. Värdena som beskrivs består av dess funktion som fritids-, motions- och rekreationsanläggning liksom de sociala värden som den bidrar med, inte minst för barn och unga, då det bedrivs en omfattande verksamhet för dessa grupper. Flera framhåller också att golfbanan håller landskapet öppet och att de bostadsområden som ligger i anslutning till golfbanan är utformade särskilt med tanke på att möjliggöra utblickar och stråk mot landskapet omkring golfbanan. Enstaka yttrandena framför också att golfbanan på sikt kan tas i bruk som jordbruksmark om behovet skulle uppstå i framtiden eller om golfbanan inte längre nyttjas för golf. Om området däremot bebyggs så försvinner den möjligheten för alltid.

Ett yttrande anser att kommunen bör köpa och driva golfbanan då den medför ett så stort mervärde för orten.

Ett yttrande framför att Backa säteri bör utvecklas till hotell med konferens och restaurang kopplat till golfbanan.

Enstaka yttranden framför att man är positiva till byggnation på golfbanan (område 24) och att golfbanan inte fungerar som grönyta/rekreationsområde som är tillgängligt för allmänheten under större delen av året. Vissa av dessa anser att golfbanan tar för stort område i anspråk, att den inte är en kommunal angelägenhet och att den får för stort inflytande. Ett yttrande ställer frågan om vad kommunen tycker om golfbanans placering.

Ett yttrande föreslår att i stället för att bygga på delar av golfbanan bör villor byggas, lika befintliga, söder om golfbanan.

## Sociala frågor och barnperspektivet

Många yttranden framför en oro för att förslaget kommer att få negativa konsekvenser för barn och unga. Flera av de som yttrat sig tycker att Nödinge idag är en mycket trygg och barnvänlig ort. Flera framför att det är av huvudorsakerna till att de trivs i Nödinge och/eller flyttade dit. Förslag som att tillåta biltrafik på fler gator i Nödinge, bebygga grönytor och idrottsplatser som till exempel bobollplan, cykelstråk som uppmuntrar till höga hastigheter samt tätare och högre bebyggelse är sådant som många är oroliga för kommer få negativa konsekvenser för barn och unga, framförallt när det gäller trygghet och rörelsefrihet.

Några yttranden är också oroliga för att en utveckling av befintlig bebyggelse och omfattande nybyggnation medför att markpriser och hyror stiger. Detta menar de kan innebära att vissa av de som idag bor i Nödinge kan få svårt att bo kvar och att Nödinge förlorar i attraktivitet då de hittills låga markpriserna och hyrorna är en av ortens attraktionskrafter.

I ett yttrande framförs att man inte tror att ökad trygghet kan skapas genom ökat folkliv och att folk ser varandra i större utsträckning.

## Övriga sakfrågor

Ett yttrande framför kritik mot förslaget att koppla ihop Nödinge med Nol genom ett nytt stråk i nordost genom område 11 i planförslaget samt att detta område föreslås utredas för bebyggelse. Yttrandet framför att det i området går en ridväg som är välutnyttjad och som är viktig att bevara. De äger också stor del av marken i området som de bedriver jordbruk på och de framför att de inte har för avsikt att sälja.

Flera yttranden framför olika önskemål och förslag på vad som bör finnas i Nödinge eller platser som bör bebyggas. Dessa listas här:

- Ett par yttranden efterfrågar studentbostäder, gärna centralt/pendeltågsnära
- Ett yttrande önskar ett högskolecampus ihop med ett gymnasium och studentlägenheter
- Ett par yttranden tycker att gymnasiet ska öppnas igen
- Ett par yttranden efterfrågar kontorslokaler och arbetsplatser i centrala Nödinge
- Ett yttrande tycker att man ska bebygga de tre stora parkeringsplatserna bakom norra Klöverstigen
- Ett yttrande önskar en gästhamn
- Ett yttrande önskar ett badhus med simhall och kanske ett äventyrsbad
- Ett yttrande tycker att man ska bygga närmare älven, gärna på älvsidan av E45 och järnvägen

## Namnlistor och förtryckta brev

Utöver de individuella yttranden som inkommit har också sex namnlistor samt 33 förtryckta brev som undertecknats och ibland kompletterats med ytterligare kommentarer inkommit. De synpunkter som framförts i dessa redovisas nedan.

### **Boende vid Fyrklövergatan, 23 namn**

Boende på Fyrklövergatan framför kraftiga protester mot delar av FÖP Nödinge som de anser innebär oacceptabla försämringar av boendesituationen. De framför att en förlängning av Rödklövergatan innebär en vägdragning istället för fritidsområde i direkt anslutning till bostadshus, att förstärka Vitklövergatan till ett stråk där biltrafik tillåts i direkt anslutning till skolornas entréer inte kan accepteras, att tillåta biltrafik på de gåendes villkor inte kommer att garantera att hastigheterna hålls nere vilket redan idag upplevs som ett problem i Nödinge och att cykelboulevarderna kommer medföra mopedåkning i hög hastighet. De boende ställer sig även emot en ökning av trafiken på Fyrklövergatan och en förändring av dess sträckning. Problem som utsläpp av avgaser, buller, otrevlig närmiljö och bristande trafiksäkerhet för boende, besökare och barn lyfts fram.

De boende kan inte heller acceptera att fritidsområdet (bobollplanen och de gröna områdena runt omkring) ersätts med stadslik bebyggelse då fritidsområdet haft stor betydelse vid val av flytt till området. Fritidsområdet nyttjas flitigt av barn, unga, skolor, motionärer, hundägare, idrottsklubbar och för annan rekreation. Näridrottsplatsen har blivit succé och multisportarenan är oerhört populär. De boende är missnöjda med kommunens skötsel av området och föreslår ett vidareutvecklande med t.ex. gräsytor, konstgräsplan och naturlekplatser. Planerad stadspark menar de är en otillräcklig ersättning i fall befintligt fritidsområde bebyggs då den är mycket mindre, invånarantalet samtidigt kommer öka och att sport inte kommer ges utrymme. Förändringen av närområdet befaras ha negativ påverkan på den fysiska och psykiska hälsan samt på fastigheternas värden. Vid planläggning av Nödinge 1:31 hänvisade kommun till grusplanen och dess omgivningar som nu föreslås bebyggas när boende klagade på förlust av öppna ytor, vilket de tycker visar på kommunens problematiska inställning i frågan.

De boende framför att Nödinge naturligtvis ska fortsätta växa och utvecklas men på ett balanserat sätt och inte på bekostnad av de nuvarande invånarnas livskvalitet och välmående.

### **Boende vid Ivars kulle, 18 namn**

I planförslaget är målet att Nödinge skall vara ett samhälle där det ska vara "lätt att leva" och särskild vikt läggs vid att utveckla "goda boendemiljöer, attraktiva offentliga rum, fungerande trafik- och parkeringslösningar." Ledorden för planen är närhet, trygghet och identitet. I rapporten från medborgardialogen 28 april 2015, är grönområden och parker bland de två viktigaste punkterna som medborgarna vill ha kvar och ha mer av i Nödinge. "Natur och friluftsliv" är det näst viktigaste som man vill att Nödinge skall förknippas med efter "trevlig småstad". Grönområdet och närheten till naturen var en bidragande orsak till val av ort för de boende på Ivars Kulle och för övriga nyinflyttade till orten, framför allt för de som inte tidigare haft någon koppling till Nödinge. Ju längre bort från Göteborg man kommer behöver samhällena kunna erbjuda något utöver det vanliga. Nödinges mervärde är just närheten till naturen.

De boende anser att fördelarna med att bevara befintliga rekreationsområden inte nyttjas i den föreslagna planen. Det som tidigare använts som argument för att marknadsföra orten föreslås nu byggas bort. Grön- och rekreationsområden flyttas längre bort, vilket försvårar för äldre, barn och småbarnsfamiljer att ta sig till naturnära områden. I förlängningen leder det till att invånarna kommer att ta bilen för att komma till ett grönområde. Effekten befaras bli motsatsen till FÖP:ens mål om Nödinge som ett gång- och cykelsamhälle.



### *Bebyggelse inom område 24*

Det befintliga närrekreationsområdet med golfbanan och Säterimiljön i område 24 (enligt markanvändningskartan) föreslås bebyggas med bostäder. För de närboende innebär det att Säterimiljön blir sämre tillvaratagen och att lugnet och närheten till naturen går förlorad.

Golfbanan ger Säteriområdet en öppen och tilltalande känsla och möjligheter till närrekreation och idrottsutövande. Miljön blir därmed tillgänglig för fler än de som bor allra närmast. Då grönområden är viktiga för fysiskt och psykiskt välbefinnande samt återhämtning från stress ger detta område Nödinge ett stort mervärde. Barn och ungdomar som vuxit upp i området har blivit så stora att de börjar kunna nyttja golfbanan.

I den gällande detaljplanen (Plan 244 - Golfbana vid Backa säteri) betonas vikten av att bevara naturnära miljöer som en grundförutsättning för ett attraktivt Nödinge. Bebyggelsen runt Säteriet är i plan 240 markerat som f1 - *särskild hänsyn skall tas till säteri miljöns karaktärsdrag. Området har ett stort värde som rekreations- och friluftsområde och bör som sådant bevaras och förmedlas till bl. a. de boende i området.* Miljöerna är välbevarade och utgör ett betydelsefullt kulturarv. Byggnaderna har ett antikvariskt värde och utgör en intressant helhetsmiljö

I "Bostäder & golf på Backa Säteri - underlag till planansökan 2014-04-17" redovisas tankar om ca 180 bostäder inom område 24, de boende framför att om bostäderna trafikmatas via Säterivägen enligt planansökan innebär det ökad trafik och försämring av boendemiljön med kraftigt förhöjda bullervärden och utsläpp. Ett bullerplank skulle enligt akustiker inte hjälpa då husen är för höga och ligger för nära vägen. Hus som ligger mot Säterivägen har vistelserum, friskluftsventiler samt uteplatser mot vägen. Dragningen av matarväg till bostäderna på nuvarande driving range ska enligt planansökan gå rakt igenom den kulturmiljön.

De boende ger följande förslag:

- Spara rekreationsområdet runt Backa Säteri och utnyttja istället mark söderut för bostäder. Att ta bort befintliga grönska- och rekreationsområden för att bygga nya är kostsamt.
- Ta hänsyn till befintlig kulturmiljö och håll bebyggelsen låg ifall område 24 bebyggs. Samma restriktioner ska gälla för nybyggnation som gällde för Svens och Ivars kulle i plan 240 (f1, B1 och B2).
- Trafikmata området söderifrån för en jämnare fördelning av biltrafiken i Nödinge och en lägre belastning på Backavägen. Fokusera på cykeltrafik mot Nödinge centrum.

### *Trafiksituationen*

Idén om Nödinge som en cykelstad för ett mer levande samhälle med mindre biltrafik välkomnas. Detta ger en hållbar utveckling för samhället, fler mötesplatser och ökad trygghet. En principillustration för område 5 (enligt markanvändningskartan) visar att biltrafiken till Nödingeskolan och Kyrkbyskolan förs via Patron Ahlmans Allé och Klockarevägen. Biltrafiken befaras komma i konflikt med cyklande skolelever från Backaområdet. De boende menar att planen innebär att man underlättar för biltrafik och hämtning/lämning av barn i motsats till idag då många väljer cykel eftersom det tar ungefär lika lång tid som att köra bil hela vägen runt. Ökad biltrafik leder också till sämre trafiksäkerhet och färre barn som cyklar själva till skolan.

Förslag:

- Behåll Patron Ahlmans Allé som kvartersgata med grönyta för lek och cykelled för skolbarn. Om gatan öppnas för biltrafik kommer den att bli Nödinges huvudled söderifrån och körhastigheten kommer att öka. Konsekvensen blir ökat buller och otrygga skolvägar. Förläng istället gatan med en gång- och cykelbro över Hållsdammsbäcken som utlovats av Socialdemokraterna.
- Bygg enkelriktad väg från Da Vinci-skolan, över Hållsdammsbäcken, via vårdcentralen till Klockarevägen eller motsatt riktning. På så sätt kan dagens ringmatning behållas och det blir ett naturligt flöde förbi skolan.

#### *Övriga grön- och rekreationsområden*

Yttrandet menar att Nödinge är byggt som ett samhälle med små tomter som inte uppmuntrar barn och ungdomar till rörelse och aktivitet i vardagen. Exempel är ytkrävande aktiviteter som bollekar och jage. Därför är det extra viktigt att se till att ytor för spontanlek finns tillgängliga utanför gatumiljön. I FÖP:en ser det ut som om man vill bygga bort hela näridrottsplatsen och grusplanen och ersätta detta med en park. De boende ställer sig frågande till vart alla skolans elever skall ta vägen på sina idrottslektioner, fritids och på sin fritid?

Förslag:

- Bevara näridrottsplatsen, aktivitetsområdet och lägg till en idrottsplan för skolan. Viss bebyggelse välkomnas för att ta bort den ödslighet som vilar över området kvällstid.
- Bebygg inte gräsytan väster om Äppelgårdens förskola då den är områdets enda grönyta som kan användas för bollsporter och spontanlek och därför är av stor vikt.

#### **Fastighetsägare inom och kring Backa Säteri, 283 namn**

Yttrandet ställer sig positivt till att vidareutveckla Nödinge som bostadsort och intentionerna om sammanlänkning av Nödinge med gång- o cykelstråk, utveckling av centrummiljöerna och att trygghet och säkerhet ligger som grundvärdering för kommunen. Önskan framförs om att nya och befintliga områden utvecklas samtidigt som ortens kvalitéer bevaras. Ökad inflyttning och tillväxt bör ske med bevarande av dagens statusvärde och upplevelse samt med krav på att ny exploatering baseras på dagens tilltalande värden som småskalighet, låg bebyggelse samt rekreativ möjlighet och öppna grönytor i anknäytning till bostäder. Grundvärden för områdets attraktionskraft är natur och rekreation, småskalighet, familjevänlighet och kvalitet.

I FÖP:en föreslås bebyggelse inom område 24 (enligt markanvändningskartan) som är område för golf. De boende framför oro för minskad attraktionskraft och värdeerosion av bostadsorten Nödinge och fastigheterna i Backa Säteri vid en sådan planering. Yttrandet anser att planeringen gagnar en ensam fastighetsägars intention att öka värdet på sin fastighet och sker på bekostnad av övriga fastighetsägare i området.

Tre huvudargument framförs.

- Närhet till grönområde för idrott och rekreation. Närheten gör området tillgängligt för gående och cyklister. Bostadsbebyggelse på område 24 motverkar detta, inskränker på knatte- och ungdomsidrotten och försvårar att grönområdet kopplas samman med Vättlefjäll.
- Områdets öppna utformning. Bebyggelse högre än två våningar motverkar områdets öppna karaktär planerat för siktlinjer mot landskapet. Att rama in befintlig villabebyggelse med högre hus kommer skapa instängdhet och insyn. Sådan bebyggelse bör istället placeras i anknäytning till Denofas bebyggelse.
- Känslan av kvalité på bostäder och grafiska och materialmässiga val. Större och enklare bebyggelse som 2-4 våningars punkthus motverkar detta.

Som förslag lyfts istället att utveckla villabebyggelse på andra sidan grönområdet. Avstånd till kommuniker och Nödinge centrum uppfattas som försumbart jämfört med den kraftiga försämring av området som en utbyggnad i direkt anslutning skulle innebära.

### **Boende vid Smedjans väg, 12 namn**

Yttrandet behandlar området där Klockarevägen övergår till gång och cykelväg förbi Smedjans väg och Äppelgårdens förskola. Bostäderna på Smedjans väg ligger söder om gång och cykelvägen med små tomter och byggnader placerade mycket nära tomtgräns. Bostadsområdet anses tilltalande på grund av dess en- och tvåvånings villor och radhus, grönytor, förskola och golfbana.

De boende protesterar kraftigt mot en ombyggnad av gång- och cykelvägen till bilväg då det skulle innebära passerande bilar mycket nära sovrumsfönstren och förskolans staket. Motivet att förbinda västra och östra Nödinge för att sprida ut trafiken gör de boende upprörda. Om bilvägen blir verklighet kommer de lämna Ale kommun för gott.

De boende framför också kritik om att bostäderna söderut uppförts som högre bebyggelse än vad som var tänkt, och placerats mycket nära gatan. Detta ger ett trångt och tråkigt intryck.

### **Boende Överstegården och Klöverstigen, 372 namn**

Boende som undertecknat namninsamlingen motsätter sig följande delar av den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Nödinge:

- De s.k. cykelboulevarderna som innebär förlängningar av Rödklövergatan upp mot Fyrklövergatan och av Vitklövergatan förbi skolorna och över bäcken, båda med biltrafik tillåten.
- Att man tillåter ökad biltrafik på och/eller förändrar sträckningen av Fyrklövergatan.
- Att man bebygger grusplanen och de omgivande grönområdena och tar bort den nyanlagda rundbanan, träningsstationerna, multisportarenan, löparbanan och hundrastgården.

De boende anser att förändringarna skulle innebära en stor ökning av biltrafik och avgaser i området. Barn på väg till skolor och förskolor skulle få korsa eller gå utmed vägar där det förekommer biltrafik. Det skulle också innebära en kraftig minskning av möjligheterna för alla, inte minst barn och ungdomar, att utöva lek, sport och annan rekreation i närområdet. Den mycket dåligt underhållna grusplanen bör istället rustas upp, t.ex. genom att den delvis omvandlas till grönområde, för att vidareutveckla hela området som fritidsområde.

### **Boende vid Säterivägen, 14 namn**

De boende framför att de inte vill ha nybyggnation på golfbanan då många har flyttat till Nödinge tack vare närhet till natur, gröna ytor och rekreationsområde. De anser att närhet till golf är ett viktigt kärnvärde för Nödinge. I yttrandet framförs att golfidrotten ligger på tredje plats gällande högst omsättning i Sverige samt topp tre då det gäller självfinansieringsgrad och eget kapital. De boende frågar vad Nödinge har att locka med och erbjuda invånare och nyinflyttade om golfbanan prioriteras ned och exploateras bort till förmån för nya bostäder?

De föreslår en sammanhängande ringled med utfart till E45 i södra Nödinge för att minska biltrafik på smågator. Möjlighet måste skapas för barnen att på ett tryggt och säkert sätt ta sig runt i sitt närområde till skola, lekplatser och fritidsintressen. Om befintliga vägar breddas och byggs om för att svälja en ökad trafik är det bara en tidsfråga tills någon olycka sker med förödande konsekvenser för den enskilda individen, närstående och samhället i stort.

Yttrandet förespråkar ett bevarande av grönområden, ekskogar, lekplatser och bollplaner finnas kvar för barns nyfikenhet, utforskarglädje och fritidsaktiviteter. Vilka signaler sänds till barn och ungdomar om grönytor och bollplaner ersätts med höghus, bredare småvägar utanför husknuten och överfarter på befintliga grönytor för att knyta ihop norra och södra Nödinge? Med vilka aktiviteter ersätts barnens fotbollsspelande med?

### **Patron Ahlmans Allé och Klockarevägen, 33 yttranden**

33 individuella yttranden har inkommit med ett förtryckt brev där man protesterar mot att Patron Ahlmans Allé och Klockarevägen öppnas upp för biltrafik. Oro framförs över vad som kommer hända med de fina stråken, att boende och barn inte kommer kunna röra sig tryggt i centrala Nödinge eller ta sig till förskola och skola till fots eller med cykel. Patron Ahlmans Allé är en trygg oas där barn kan leka och bör bevaras för framtiden. De boende ser att allt fler går och cyklar till affär och pendeltåg och menar att genomfartstrafik skulle äventyra den uppbyggda trafiksäkra miljön.

Yttrandena påpekar även att området är byggt på blålera som gör området känsligt för vibrationer. Redan idag finns sättningar och sprickor. Ökade sättningar och skador befaras på grund av ökad trafik och man frågar var ansvaret för detta ligger. Vidare frågar de boende vad som händer om framtida bullernivåer överskrider tillåtna värden? Kommer bullerplank att byggas eller kommer förbud mot genomfartstrafik likt dagens situation?

I dessa yttranden redovisas alternativa lösningar: gång- och cykelbro över bäcken, att använda, förbättra och bygga ut befintlig ringled, att bygga ny ringled i södra Nödinge samt att uppföra korttidsparkering väster om Äppelgårdens förskola där Klockarevägen tar slut idag. Det underlättar hämtning och lämning där föräldrarna kan gå den sista biten med barnen.

I ett yttrande är man starkt kritiska till att den befintliga ridvägen Bohus-Skepplanda-Alvhem i FÖP:en beskrivs som "ett viktigt trafikstråk Nödinge-Nol".

## **ELEV- OCH UNGDOMSDIALOG**

Under samrådet genomfördes särskild dialog med elever i årskurs 6A och 6C på Kyrkbyskolan, ungdomar på fritidsgården Ungkan och representanter från Ungdomsrådet. Dialogen med eleverna på Kyrkbyskolan skedde vid upprepade tillfällen och resulterade i en vernissage i Nödinge bibliotek där eleverna presenterade sina visioner för Nödinge. Dialogmaterialet är sammanställt tillsammans med beskrivningar och reflektioner om dialogens genomförande i rapporten *Elever och ungdomars tankar om framtidens Nödinge, 2015-11-26*.

Nedan följer en sammanfattning av materialet.

### **Klass 6A och 6C**

Eleverna i klass 6A & 6C tycker att konstgräsplanen är väldigt viktig att bevara. Där spenderar de många raster och mycket fritid. De vill också bevara grusplanen för lek samt stallet och de omkringliggande ridvägarna. De vill att man bevarar en del skog så att man kan fortsätta promenera med sin hund.

Eleverna tycker att det finns bristfällig belysning på flera ställen i Nödinge. De ger exempel som grusplanen, badplatsen vid Vimmersjön, kyrkan och på gårdarna omkring Södra Klöverstigen. Eleverna upplever att det finns en del otrygga platser i Nödinge. De nämner lastplatsen bakom ICA, torget om kvällarna, Kyrkogården, Norra och Södra Klöverstigen.

Under diskussionerna om Nödinge lyfte flera elever problem med att cyklar och gångtrafikanter delar på samma yta eller ännu värre när det inte finns någon cykelbana och eleverna måste cykla på gatan. Det mest omdiskuterade området är Vitklövergatan där många bilar, gångtrafikanter och cyklister passerar. Där har många elever egna upplevelser av otrygga trafiksituationer.

Flera av eleverna vill att man åtgärdar den smutsiga bäcken som rinner förbi Kyrkbyskolan.

För att skapa ett tryggt Nödinge i framtiden tycker eleverna att det behövs tobak- och alkoholfria platser, ungdomsgård för yngre, separerade gång och cykelbanor, fler busstider, nattvandrare, polisstation, fler aktiviteter för unga, bra utomhusbelysning och bra sjukvård.

För att skapa en känsla av närhet i framtidens Nödinge behövs en tydlig och fin välkomstskylt till Nödinge, fler broar över bäcken, fler övergångsställen - gärna ett vid Ale djurklinik, fler och större cykelbanor, fler trafikljus, styr och ställ cyklar för uthyrning, fler busskurer som underlättar väntan på bussen, mer och bättre utomhusbelysning, ett samlingsställe som ungdomsgården Ungkan fast för yngre, parker, konstgräsplan, lekplatser, en trampolinpark och fler butiker.

För att stärka Nödinges identitet behövs ett modernt och stadsmässigt centrum, att man bevarar och utvecklar Nödinges grönområden, ett större centrum och en stor sportverksamhet gärna med ishall, simhall och golf.

Förslag för cykelboulevarderna innefattade bland annat kiosker, caféer, uteserveringar, grillplatser, bänkar och viloplatser, parker, dammar, gång- och cykelvägar och cykelställ. En del ville endast ha plats för boulevards och lugna sporter medan andra ville ha alla sporter som fotboll och utegym. Färg lyftes fram som en viktig aspekt.

Förslag för Ale torg innefattade bland annat blandning av lägenheter, skola och butiker för att fler ska se vad som händer. Utegyms som också kan användas av skolelever, lekplatser, badminton, pingis, studsmattor, cykelställ med tak, restaurang och kiosk där ungdomar kan sommarjobba föreslogs. Belysning och färg lyftes fram för att skapa glädje och energi. Av en grupp föreslogs torget bytas ut mot galleria. Parkeringshus ansågs vara en dålig idé då ännu färre kommer att handla om det kostar pengar att parkera.

Förslag för bostäder innefattade bland annat färgglada fasader, naturinspirerade lekplatser för att barn ska upptäcka naturen, träd som sol- och bullerskydd, centrala soprum, separerade gång- och cykelvägar, öppna gårdar, slutna gårdar så att endast boende kan ta sig in, högre lägenhetshus, 3-6 våningshus, ”vanliga” tvåvåningshus, varierade byggnader, fotbollsplaner, träningsredskap, bänkar, belysning, broar över bäcken och bostäder nära bäcken.

### *Ungdomar på Ungkan*

Ungdomarna hade flera olika åsikter om Nödinges framtida bostäder. Vissa ville att man skulle bygga högt medan andra tyckte att 3-5 våningar skulle passa bättre in i den befintliga stadsbilden. De oroade sig för hur det skulle påverka de befintliga bostäderna som finns i centrum, kommer man kunna bo kvar där? Kommer man bygga på gårdarna till de befintliga flerfamiljshusen på Södra Klöverstigen? Idag används många av gårdarna för lek som pulkaåkning. Det fanns starka åsikter om att inte bygga på innergårdarna, en av ungdomarna sa att ”Man vill inte gå ut på sin balkong och titta rakt in i någons vardagsrum”.

Ungdomarna hade flera erfarenheter av otrygga trafiksituationer i Nödinge. Ett exempel är längs Vitklövergatan vid Ale kulturrum och Da Vinciskolan där gång, cykel och biltrafikanter idag tvingas samsas om utrymmet. En annan sådan plats var vid Ale torg där Vitklövergatan via en rondell övergår till parkering.

Ungdomarna efterfrågade mer cykelparkeringar vid pendeltågsstationen, flera ungdomar hade erfarenheter av att cyklar och mopeder blivit stulna.

Flera ungdomar tyckte trygghet var viktigt. ”Skapar man trygghet i Nödinge kommer närhet och identitet på köpet”. Ungdomarna lyfte att belysningen behöver förbättras, vid och omkring grusplanen är belysningen undermålig.

När vi pratade om Nödinges identitet kom frågan om det kommer hända något längs Göta Älv? De uppskattade förslagen som lagts fram i FÖP Nödinge och ville understryka möjligheten att kunna fiska.

#### *Ungdomsrådet*

Om Nödinges befolkning ska fördubblas anser ungdomarna att Nödinge kommer behöva "extra allt". De menar att det kommer behövas en till skola, förskola och mer vård. De tycker om dagens upplägg där skolorna ligger i en axel från Da Vinciskolan till Kyrkbyskolan.

De ser stora möjligheter till utveckling av bostadsområdena längs Södra Klöverstigen. De föreslår att man renoverar och bygger fler våningar på de befintliga byggnaderna kanske i kombination med förtätning. I vissa fall kan det kombineras med rivning och nybyggnation. Ungdomarna vill att det ska finnas billiga hyresrätter i Nödinge, ingen skall behöva flytta som konsekvens av hyreshöjningar. De tycker att det ska byggas fler hyresrätter.

Ungdomarna känner sig generellt positivt inställda till högre hus. De tycker att grusplanen är en bra plats för högre hus i kombination med en park. På berget bakom grusplanen skulle man kunna anlägga gångstigar där folk kan promenera, springa och rasta sina hundar.

Representanterna från ungdomsrådet tycker att man kan riva byggnaderna vid Ale torg med undantag för huset som huserar Svensk Fastighetsförmedling som de tycker är lite fint. De vill att de nya byggnaderna ska rama in torget, att det ska finnas möjligheter för riktiga restauranger.

Representanterna ur ungdomsrådet tycker att det är viktigt att cykelboulevarderna blir tillräckligt breda så de upplevs som luftiga och öppna. De ser gärna att man använder platsen mellan cykelbanorna på ett bra sätt. Ett förslag är att skapa inglasade uteserveringar eller café verksamhet där. De föreslår att man kan använda utrymmet mellan cykelbanorna för sprinterbanor, där barn kan tävla.

Ungdomsrådet tycker man ska bygga parkeringshus, det kan fungera som bullerskydd mot E45 söder om pendeltågsstationen.

Ungdomarna ser en stor möjlighet att stärka Nödinges identitet genom att lyfta fram fågeltornet som finns längs Göta älv och utreda möjligheten att skapa en badplats längs älven.

Ungdomsrådet tycker att Nödinge känns grått och tråkigt, de vill använda färger i gestaltningen genom blommor/natur, på husfasader och lekplatser.

Ungdomarna tycker det ska finnas mer dagvattenhantering, de gillar exempel i FÖP Nödinge och skulle gärna se något sådant i Nödinge.