

# SAMRÅDSHANDLING

## 060622



**FORMA LERUM FÖR FRAMTIDEN**  
**PROGRAM FÖR LERUMS CENTRUM**  
**LERUMS KOMMUN**



Arbetet med detta planprogram har genomförts av en projektgrupp från samhällsbyggnadsförvaltningen i Lerums kommun bestående av: Lennart Dahlberg planchef, Mathias Rantanen chef för mark- och kartavdelningen och Petter Lindencrona handläggande planarkitekt.

I projektgruppen har även Måns Hallén (Space studio, fd stadsbyggnadschef), Björn Marklund (Svefa, projektledare) och Göran Wiman (Wiman exploateringskonsult, ekonomi) deltagit.

Från ett tidigt stadium har samarbete skett med WSP (övergripande trafik- och infrastrukturfrågor), white arkitekter (gestaltningsfrågor) och Meter Arkitekter (Dergårdsområdet).



INNEHÅLL	3	Telestationen	32
INLEDNING OCH SYFTE	5	Västra och östra åbrinken	32
PLANERINGSPROCESSEN	5	Gamla Konsumtomten	32
Gällande och pågående planering	5	Dergården	34
BAKGRUND	6	Rosengården	34
NULÄGE	6	Röda huset	35
Programområdet	6	Åmiljön	35
Bebyggelse- och vägmönster/historik	8	MILJÖKONSEKVENSER	36
Naturvärden	11		
Fornlämningar	13		
Risker och buller	14		
Geoteknik och radon	15		
FÖRSLAG	16		
Workshop och torgutställning	16		
Resonemang och visioner	17		
Behov	17		
Hur kan Lerum förtätas	17		
Lerums intryck för resenärer	17		
Stadssilhuett och entréer	20		
Förbättrad tillgänglighet	20		
PROJEKT	20		
Ny avfart till motorvägen	20		
Gatunätet	22		
Parkering	26		
Resecentrum	28		
Bagges torg	30		
Stationsplatsen	31		
Stationsvägen blir Stationsgatan	31		
Solkatten	31		



## INLEDNING OCH SYFTE

Lerums kommun har en vision att utveckla Lerum Centrum till en vital och mångfasetterad förstad snarare än en sovstad. I tätortskärnan ska Kommunens planering fokuseras på åtgärder som underlättar förbindelserna (tillgängligheten) och därmed ger förutsättningar till ett mer attraktivt centrum. Kommunstyrelsens arbetsutskott har därför uppdragit åt samhällsbyggnadsförvaltningen att upprätta ett program för kommuncentrats utveckling.

I lägesrapporten Forma Lerum för framtiden (januari 2004) står bl.a. följande:

*"En utveckling mot ökad stadsmässighet och mångfald skulle sannolikt gynnas av att förbindelserna in mot centrum blev fler och genare. Bättre kommunikationer till centrumets omgivning kan även ge möjlighet för centrumbebyggelsen att växa ur det snäva område som begränsas av järnvägen i söder och Sävveån i norr. Om det inte finns någon beredskap för hur tätorten skall hantera tillväxten finns risk att centrumverksamheter glesas ut och i stället etableras på annat håll."*

## PLANERINGSPROCESSEN

Planprogrammet utgör den första delen i planarbetet och syftar till att ge ett beslutsunderlag som ska ligga till grund för kommande detaljplaner. I programskedet ska länsstyrelsen, berörda myndigheter, sakägare, företagare, enskilda föreningar mfl ges möjlighet till insyn och påverkan innan kommunen tagit ställning till planläggningen. Synpunkter på programmet lämnas till kommunen under samrådet. Efter samråd och sammanställning av inkomna synpunkter fattas beslut om fortsatt planarbete av kommunstyrelsen.

Programområdet planeras delas upp i flera enskilda detaljplaner. Parallellt med planprogrammet påbörjas arbetet med den första detaljplaneetappen. Ett flertal förutsättningar inom området behöver emellertid belysas och lösas gemensamt i detta planprogram innan några detaljplaner kan antas. Programmet ska godkännas av kommunstyrelsens arbetsutskott. Därefter påbörjas arbetet med nya detaljplaner. Samordnat med planprocessen pågår arbetet med nödvändiga fastighetsrättsliga förändringar som ska underlätta ägande- och nyttjandeförhållandena.

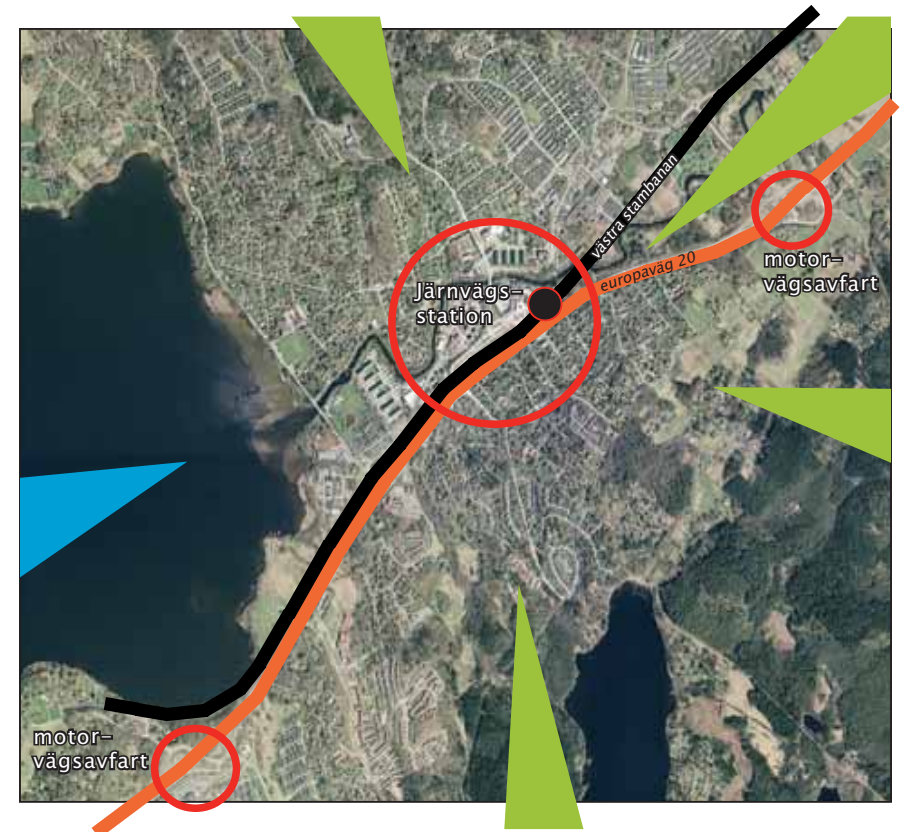
### Gällande och pågående planering

En ny översiktsplan för kommunen håller på att ta form (Lerums framtidsplan, ÖP 2006, utställningsförslag).

Gällande översiktsplan, ÖP 2000 beskriver att centrum utvecklas med bättre tillgänglighet genom fler parkeringsplatser och en attraktivare miljö. Sävveån skall göras mer tillgänglig och ett visst lokaltillskott för service och handel är möjlig. Nybyggnader bör planeras så att den låga skalan bibehålls. Möjlighet att ansluta Stationsvägen med ny bro över Sävveån till Alingsåsvägen hålls öppen.

### Förslag till utvecklingsstrategi enligt Lerums framtidsplan ÖP 2006:

- Bygg nytt motorvägsnät centralt i Lerum för ett mer tillgängligt centrum och mindre sårbar trafikstruktur.
- Öka tillgängligheten mellan norr och söder med fler broar och möjliggör överdäckning av järnväg och motorväg.
- Bygg om centrum i en mer stadslig struktur med täthet, högre exploatering, god tillgänglighet och fler parkeringsplatser.
- Förtäta bebyggelsen så att impediment och barriärer försvinner. Utveckla den traditionella kvartersstrukturen. Bygg samhället inifrån och ut.
- Ta vara på Sävveåns vackra vattenspegel i en stadsparksmiljö.
- Tillåt trafik, men bygg trånga gator med vackra och hållbara material.
- Öka variation och upplåtelseformer i bebyggelsen för att minska segregationen.
- Utveckla former för lokal kollektivtrafik.





Det aktuella programmet följer intentionerna i ÖP 2006. Planområdet ingår i pågående fördjupningsstudie över hela Lerums tätort. För Säveån med omgivningar pågår en fördjupningsstudie för att kartlägga förutsättning för framtida markanvändning.

Hela planområdet är sedan tidigare detaljplanlagt. Inom området gäller följande detaljplaner:

LS 3, LS 11, LS 25, LS 26, LS 33, LS 34, LS 36  
LD 110, LD 118, LD 127, LD 129  
LB 7, LB 9, LB 20, LB 30, LB 32

## BAKGRUND

I november 2003 hölls en workshop för att diskutera Lerums centrums framtida utveckling. Företrädare för centrumföreningen och företagarförening, gymnasieelever samt politiker och tjänstemän från Banverket, Vägverket, Västtrafik och kommunen deltog (se sid 13 för sammanfattning). Med utgångspunkt i slutsatserna som drogs vid workshopen har samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram förslag på hur bebyggelsen i centrum kan förtätas och en trafikstudie med förslag på hur tillgängligheten kan förbättras.

I september 2005 arrangerades under en vecka en stor offentlig utställning på Bagges torg där förslag till förtätning och trafikförändringar presenterades på affischer och en stor modell över centrum. Politiker och tjänstemän fanns på plats och det fanns möjlighet att lämna in synpunkter. Utställningen blev mycket välbesökt. Uppåt ett par tusen besökare kom under veckan.

## NULÄGE

### Programområdet

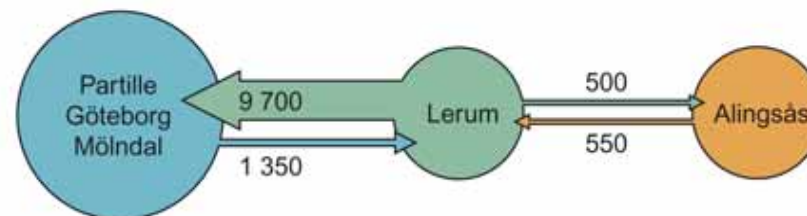
Kommunen utgör en del av storstadsområdet, Göteborgsregionen. Lerum är kommunens centralort. Här bor ca 17 000 invånare i en varierad bebyggelse med dominans av villor och radhus. I centrum med järnvägs- och busstation finns även kommunhus med samlad kommunal förvaltning och ett brett utbud av kommersiell och offentlig service såsom apotek, vårdcentral, livsmedelsbutik och specialbutiker, caféer och restauranger. I centrumets omgivningar finns gymnasieskolan, bibliotek, biograf och badhus. Tätorten ligger vackert placerad i Säveåns dalgång med sjön Aspen mot väster och omges av skogiga höjder.

Centralt ligger bussterminal och tågstation med pendeltågtrafik mellan Alingsås och Göteborg. Avfarter till centrum från motorvägen sker antingen vid Hulan eller kastenhofsmotet vilka ligger utanför centrum.

Den totala pendlingen ut från Lerum var år 2002 enligt SCB 11 500 personer. Pendling till Göteborg, Partille och Mölndal dominerar som framgår av figuren. Tillgängligheten till Lerums centrum med kollektiva färdmedel är mycket god. I dag är bilpendlingen emellertid helt dominerande.



Workshop november 2003



Arbetspendling år 2002 enligt SCB.



Programområdet



## Bebyggelse- och vägmönster/historik

Det tidiga Lerum växte fram omkring platsen där kyrkan idag ligger. I början av 1800-talet bestod byn av ett 15-tal gårdar.

Fram till mitten av 1800-talet passerade landsvägen mot Göteborg platsen där dagens centrum ligger och vidare över Wamme bro. Då utgjordes Lerums by av ett par torp vid sidan av vägen. Makarna Bagge donerade mark till socknens första skola (klar 1813) intill Brobacken. Bagges torg fick senare sitt namn till minne av de båda makarna. Det mest avgörande beslutet för framväxten av Lerum var Nils Ericssons beslut 1858 att förlägga järnvägsstationen till det nuvarande läget.

Byggandet av Aspenäs Villastad och villautställningen 1929 kan sägas vara nästa mer avgörande händelse eftersom detta kan ses som startskottet för Lerums utveckling som förstad till Göteborg. Då påbörjades uppförandet av permanentbostäder i Lerum för människor som i första hand arbetade i Göteborg men som önskade bo året om i lantlig miljö.

Direkt efter andra världskriget uppfördes de första flerfamiljshusen och området norr om Sävåån bebyggdes med villor, flerfamiljshus och skolor. 1959 uppfördes Bagges torg med kommunhus, butiker och bostäder. Ett par år senare 1963 byggdes motorvägen. När den nuvarande centrumbebyggelsen uppfördes var tilltron till järnvägstrafikens framtid som effektivt färdmedel svag. Den nya bebyggelsen vände baksidan mot järnvägen och stationen och öppnade sig istället mot genomfartsvägen genom samhället.

Sedan 1960-talet har tätortens befolkning mer än fördubblats. Gatunätet har endast genomgått några få förändringar de senaste seklet. Bron över järnvägen (och senare motorvägen) uppfördes under 1930-talet. På Wamme bro gick så sent som 1958 rikstrafiken mellan Göteborg och Stockholm då Häradsbron öppnades.



Flygfoto över Lerum. Sjön Aspen överst i bilden, omkring 1930



1935 års generalstabskarta. Riksvägen som passerar Lerum och Wamme bro utgör huvudgatan dit bebyggelsen är samlad. Den enda järnvägsbron har samma läge som idag.



1962 års ekonomiska karta. Motorvägen är under färdigställande och bostadsbebyggelsen har spridit sig norr om Sävåån.

Torget tillkom utifrån en önskan från kommunen att åstadkomma ett centrum med bostäder, handel, samlings-salar och kontor, bl a för den egna förvaltningen. En byggnadsplan upprättades av stadsbyggnadskontoret och en arkitekttävling anordnades 1955. Huvuduppgiften i tävlingen var främst den planerade förvaltningsbyggnaden men även utformning av torget och en helhetslösning för centrum ingick i tävlan.

Tävlingen vanns av SAR Lennart Söderberg från Örebro. Det kom dock att bli tvåan i tävlingen, SAR Nils Andréasson, som fick uppdrag att rita förvaltningsbyggnaden och den västra delen av husen kring torget. Hans förslag hade måttet "Vaken sovstad". Bebyggelsen uppfördes av byggmästare Valfrid Flodén och stod klar 1958–59. Torgbildningen fullbordades 1964 då samma arkitekt och byggmästare uppförde de östra delarna.

Bakom förvaltningshuset uppfördes 1970 det sk "Hälsohuset" som sammanbyggdes med förvaltningsbyggnaden med en glasad gång. Arkitekt var åter igen Nils Andréasson. Byggnaden innehåller idag delar av kommunens förvaltning samt butiker i bottenplanet.

1974 kompletterades torgbebyggelsen med affärshuset Solkatten med inomhustorg och hyresbostäder. Centrumhusets uppförande i början av 90-talet föregicks av en entreprenadtävling. Byggnaden som också den är samman länkad med Hälsohuset genom en glasgång innehåller kontor med butiker i bottenplanet.

Bagges torg med tillhörande byggnader finns upptagen som en bevarandevärd miljö nr 12 i kommunens kulturmiljöprogram. Motivet är "konsekvent genomförd centrumplan i 1950-tals stil med många tidstypiska detaljer. Välbevarad modernism." Byggnadernas placering ramar in torget och bidrar till dess höga kvaliteter. Detta var något som även juryn i arkitekttävlingen fastnade för. De skriver i en kommentar till förslaget:

*"Förslagsställaren har genom sin byggnadsplacering lyckats samkomponera kommunalhuset med gruppen av övriga allmänna byggnader och med det enligt byggnadsplanen föreslagna till en klart disponerad tilltalande stadsbild".*

Fasaderna mot torget har i huvudsak behållit sin strama och tidstypiska utformning med putsade fasader, och fina detaljer i form av butiksentréer och stora skyltfönster i klarlackat trä och smidesräcken på de franska balkongerna, minimal takfot och flacka plåttak. Trapphusentréerna har ersatts av nya material. Fasaderna mot Solkatten och Stationsvägen har genomgått större förändringar.

Det nuvarande skärmtaket som uppfördes i början av 90-talet med sina pelare tar idag bort lite av den ursprungliga karaktären där bostad och affärer upplevs som en integrerad helhet, vilket var en grundtanke i utformningen av husen.

Torget med omgivande byggnader tillmäts ett stort kulturhistoriskt värde. Därför



Vykortet visar hur Bagges torg såg ut på 1970-talet.



Flygfoto från 1970-talet.



är det viktigt att förändring görs med stor eftertanke, varsamt och med respekt för befintliga värden och kvaliteter. Det är emellertid viktigt att miljön hålls levande och att ursprungliga funktioner kan bibehållas. Ett bevarande av den byggda miljön måste vägas mot de befintliga funktionernas (främst handel och annan kommersiell verksamhet) möjlighet att bedriva verksamhet.

Torgytan har genomgått en hel del förändringar under årens lopp. För att inte förstöra dess öppenhet och ta bort den omslutande karaktär som husen utgör är det viktigt att inte skärma och därmed dela upp torgytan med en eller flera byggnader.

Förvaltningsbyggnaden har genomgått få exteriöra förändringar. Marmorskivorna mellan fönsterpartierna har bytts ut mot plåt på västra och södra sidorna. Den västra balkongen har byggts in. Byggnaden är tidstypisk genom det strama formspråket med emaljerade fyllningar, marmor och kontrasterande rött tegel samt den centrala trapphallen och med detaljer av hög kvalitet. Byggnaden utgör idag en symbol för Lerums kommun.

Större förändringar av byggnadens fasadutformning och det stora trapphuset bör utföras med varsamhet. Övriga utrymmen kan tåla förändringar utan att byggnadens kulturhistoriska värde drastiskt minskar.

Hälsohuset fick ett stramt och symmetriskt utseende i likhet med 70-talets funktionalism med detaljer i naken betong. 1997–98 byggdes bottenvåningen om för butiker och restauranger. Fasaden fick då en indelning och ett skärmtak i den tidens anda. När detta program skrivs förändras fasaden med större fönster och en balkong i samband med en interiör ombyggnad. Då byggnaden inte har en lika central roll på torget tillmäts inte denna byggnad något större kulturhistoriskt intresse.

Affärs- och bostadslängan kring torget betraktas idag som en byggnad även om den är uppdelad på flera fastigheter och genomgått lite olika förändringar. 1970 gjordes en fasadrenovering och den nuvarande färgsättningen tillkom med indelade fält. Fasaden som vetter mot Stationsvägen har blivit tilläggsisolerad.



*Röda huset med hälsohuset i bakgrunden.*

## Naturvärden

*"Säveåns sträckning genom Lerum, mellan sjöarna Aspen och Sävelången, är en unik företeelse och i trakten en klassisk naturresurs. Till Säveån är sedan långa tider olika typer av mänskligt nyttjande knutet, men det är först idag som skyddet och upplevelsen av Säveåns natur i sig blivit det kanske viktigaste nyttjandet. Naturområde, område för sportfiske och rekreation, vattenkraftsproducent, recipient för spillvatten och dagvatten, källa till visuella upplevelser mm. Ja, Säveåns funktioner är många och ännu fler kan spåras historiskt."*

Så inleds Säveån, En naturinventering i Lerums kommun, (Länsstyrelsen i Älvsborgs län, rapport 1997:1).

Säveån utgör riksintresse för naturvård, framförallt för dess fiskebiologiska värden. På sträckan upp till Hedefors finns bland annat lax, havsöring och färna. Inga av dessa är rödlistade men har ändå ett högt skyddsvärde. Laxen i Säveån är genetiskt unik och utgör ett av skyddsobjekten i Natura-2000 området i nedre delen av Säveån (från Aspen till Göta älv). Laxbeståndet uppströms Aspen är detsamma som skyddas i Natura 2000-området.

Färna är en relativt ovanlig karpfisk som har ett av sina bättre vatten i västsverige just i den här sträckningen av Säveån. Ål förekommer rikligt på vissa sträckor och är en rödlistad art sedan maj 2005. Även havs- och flodnejonöga skulle kunna finnas i systemet och är rödlistade.

I dag är tillgängligheten till naturen omkring Säveån till stor del begränsad. Med undantag för de befintliga broarna och ett mindre parkområde mellan Missionskyrkan och Tingshuset är ån mycket svårtillgänglig. Detta beror bl a på de bitvis branta slänterna, men även pga tät och snårig växtlighet.

På stora delar av Säveåns sträckning inom planområdet har erosionsskydd utförts genom strandskoning med krossat stenmaterial. De sträckor som inte är strandskodda har ofta träd växandes i strandlinjen och ett marktäcke av gräs och buskar.

När förändringar planeras i Lerums centrum finns möjligheten att lyfta fram Säveåns vattenrum som en rekreativ resurs och del i stadslivet. Vid gestaltning av stråket och nya miljöer bör de befintliga kvaliteterna bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

### Risk:

- Utgallringen av träd längs strandlinjen kan påverka skuggningen av vattenytan. När stranden gallras aktivt upphör den naturliga gallringen som bidrar med grenar och trädstammar.
- Eventuella erosionsåtgärder kan minska antalet ståndplatser för fisken.



Säveån med Häradsbron i bakgrunden.



### Naturresurser

Inga naturresurser tas i anspråk enligt hushållningsbestämmelserna i miljöbalken (MB) kapitel 3.

programförslaget bedöms inte medföra betydande påverkan på naturresurser enligt 3 och 4 kapitlet i miljöbalken.

### Strandskydd

Programområdet berörs inte av strandskyddsförordnande.

### Påverkan enligt miljökvalitetsnormerna

Enligt plan- och bygglagen (PBL) 2:2 skall miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken (MB) 5:3 iakttas vid planering och planläggning. Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta miljökvalitet som ska finnas. Miljökvalitetsnormerna gäller tillåten halt av bla kvävedioxid, bensen och partiklar i luften (PM10).

Enligt en tidigare utförd utredning för Hulan centrum (Beräkning av kvävedioxidhalten i Lerums kommun, Uppdragsrapport nr: 2004:12) är kvävedioxidhalterna i Lerums kommun högst i närheten av E20 och avtar ju längre från vägen man kommer. Utredningen visar att halterna i direkt närhet till E20 inte riskerar att överskrida gällande miljökvalitetsnormer. För PM 10 och bensen finns inga färskta mätningar eller beräkningar. En bedömning gjordes i ovan nämnda rapport, baserad på "Partikel- och bensen-situationen i Göteborgsregionen" från Göteborgsregionens luftvårdsprogram och rapporten "Lufttätning i Partille". Bedömningen gjordes att risken att halten PM10 överskrids i området är liten. Mätningar av bensen i Göteborg visar att inte ens hårt trafikerade och dåligt ventilerade områden överskrider miljökvalitetsnormen, vilket skulle innebära att riskerna att normen skulle överskridas i centrala Lerum är små.

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att tillskottet av bebyggelse och fordonstrafik, som följer ett genomförande enligt planen, inte medför risk för att gränsvärdena kommer att överskridas.

När det gäller de regionala trafiklederna i centrala delen av Göteborgsregionen, medför en utökning av regionens befolkning i stort att biltrafikarbetet sannolikt ökar även i de centrala delarna av Göteborg. För att motverka ökningen av biltrafiken, görs en regional satsning på kollektivtrafik. Utökningen av bebyggelsen i centrum är inte ensidigt inriktad på bilåkande. Eftersom kollektivtrafik försörjningen är mycket god inom det aktuella området hoppas man kunna förändra resvanor till att övergå från biltrafik till kollektivtrafik.

### Miljökvalitetsmålen

De femton nationella, de för Västra Götaland regionala miljökvalitetsmålen och de fyra lokala delmålen syftar till att uppnå en ekologisk hållbar utveckling som ytterst är att säkerställa en god folkhälsa och en god livsmiljö inte bara nu utan också för kommande generationer.

### Nationella mål

Begränsad klimatpåverkan  
Frisk luft  
Bara naturlig försurning  
Giftfri miljö  
Skyddande ozonskikt  
Säker strålmiljö  
Ingen övergödning  
Levande sjöar och vattendrag  
Grundvatten av god kvalitet  
Hav i balans samt levande kust och skärgård  
Myllrande våtmarker  
Levande skogar  
Ett rikt odlingslandskap  
Storslagen fjällmiljö  
God bebyggd miljö

Av de nationellt ställda 15 miljökvalitetsmålen är det fyra av målen som tydligast berör planen:

*Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft, God bebyggd miljö.*

En ökning av bebyggelsen i centrum och nya motorvägsavfarter bidrar sannolikt till mer trafik och därmed med buller och utsläpp på den lokala nivån.

En förtätning i de punkter där trafikapparaten och kollektivtrafiken möts ger ett ökat underlag till kollektivtrafiken som är mycket god i Lerums centrum. Detta ger förutsättningar för minskade transporter på en regional och global nivå.

Programmet ger förutsättningar för att minska transporter mellan dagens motorvägsavfarter och centrum tack vare en mer centralt belägna avfarten.

Genom att förtäta centralt i samhället används redan utbyggda strukturer och tekniska system. På så sätt effektiviseras utnyttjandet av befintliga resurser.

Genom att uppföra skyddande bebyggelse och andra åtgärder förbättras minskas buller och risker från motorväg och järnväg.

*Levande sjöar och vattendrag.*

Genom att göra årummet mer tillgängligt bidrar man till att öka medvetenheten om vattendraget och dess omgivning som del i det naturliga kretsloppet. Ingrepp i åmiljön i samband med ny bostadsbebyggelse och broförbindelse bedöms inte påverka miljökvalitetsmålen negativt.

### Lokala delmål

*–Från år 2005 planeras ny bebyggelse med ett läge och en struktur så att resandet med kollektivtrafiken och cykeltransporter ökar.*

Planområdet ansluter och utvecklar det befintliga vägsystem och cykelstråk och effektiviserar det befintliga kollektivnät som idag är väl fungerande.

*–Från och med 2004, via program, exploateringsavtal och byggprojekt sätta krav på energieffektivtbyggande och en hållbar energiförsörjning.*

I den energiworkshop som genomfördes med politiker och tjänstemän våren 2006 kom man fram till att höja kraven på energiförbrukningen av ny bebyggelse i kommunen.

Tillkommande bebyggelse inom programområdet ska utföras energieffektivt. Detta är den mest väsentliga delen i arbetet med att minska bebyggelsens energiförbrukning. För bostäder gäller: max 90 kwh/m<sup>2</sup> BRA, år på totala energitillförseln.

Resterande värmebehov ska täckas genom anslutning till fjärrvärmennätet. Hela Lerums centrum är idag fjärrvärmeanslutet. Lerum Energi är beredda att öka produktionen och eventuella dimensioneringar.

Varmvattenbehov ska i första hand täckas av solfångare.

*–År 2006 grundas samhällsplaneringen på en strategi för att säkerställa ytor för rekreation i kommunens tätorter samt tätortsnära områden.*

Planen syftar till att skapa och förbättra rekreatiionsstråken i årnumret.

*–Från och med år 2005 skall, om möjligt, dagvattenhanteringen i nya planområden vara lokal och ekologisk.*

Den föreslagna detaljplanen innebär en förtätning av befintligt område, vilket innebär att en begränsad yta påverkas. I området finns idag ett fungerande dagvattensystem till vilket utbyggnaden avses anslutas.

### Miljökonsekvensbeskrivning och miljöbedömning

Miljökonsekvensbeskrivning ska enligt 5 kap 18 § Plan- och bygglagen upprättas om en detaljplan redovisar användning av mark eller byggnader eller andra anläggningar som innebär en betydande påverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med mark, vatten och andra resurser.

Kommunen har utfört en behovsprövning enligt PBL 5 kap 18§ och miljöbalken 6 kap 11 § för aktuellt planprogram. Kommunen har bedömt att området ur allmän synpunkt är lämpligt för en utbyggnad av butiker och bostäder. Vidare har kommunen bedömt att programmet medför en viss miljöpåverkan med avseende på ändrat trafiksystem genom Lerums centrum vilket påverkar buller och luftföroreningar. Vid behovsprövningen har kriterierna i MKB-förordningens bilaga 4 särskilt beaktats och inte ansetts vara uppfyllda. Programförslaget medger inte användning av

programområdet för ett av de ändamål som räknas upp i PBL 5 kap 18 §, varför kriterierna i MKB-förordningens bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av programmet:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt 7 kap 28 § MB.
- Anger inte förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningens bilaga 1 och 3. Programförslaget ger möjlighet till utbyggnad av ny vägbro, bryggor och strandpromenad utmed Sävån. Vissa av åtgärderna kan bli föremål för tillstånd av vattenverksamhet. Däremot bedöms inte åtgärderna ge upphov till betydande miljöpåverkan.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål
- Inte bedöms ge upphov till stor miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ge upphov till risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljö kvalitetsnormer överskrids.
- Inte påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Kommunen har bedömt att en miljöbedömning enl. MB 6 kap inte tas fram för aktuellt programförslag. En särskild sammanställning i form av en miljökonsekvenser som beskriver programmets områdespåverkan har tagits fram samt en redovisning av programmet gentemot miljö kvalitetsnormer och miljömål. Beskrivning av eventuella miljökonsekvenser behandlas under kapitlet MILJÖKONSEKVENSER.

Kommunen avser att i den fortsatta planprocessen utreda den mindre miljöpåverkan som bedöms uppstå till följd av aktuellt planförslag samt åtgärder för uppföljning och övervakning.

### Fornlämningar

En fyndplats (nr 128) i fornlämningsregistret där en skrapa och avslag av flinta funnits ligger i närheten av det södra brofästet till bron över järnvägen och motorvägen. Lämningen ska undersökas i kommande detaljplanearbete.

Wamme bro (nr 31) är en sten bro från mitten av 1800-talet med tre valv och järnräcke i brösthöjd. Bron bedöms inte påverkas negativt av de föreslagna förändringarna. I samband med att årnumret tillgängligörs med promenadstråk etc kommer den vackra bron att synliggöras ytterligare.

I övrigt finns inga kända fornlämningar inom planområdet.



## Risker och buller

Lerums läge utmed E 20 och Västra stambanan utgör grundläggande förutsättningar för orten. Det finns mycket goda förbindelser mot Göteborg i väster och mot Alingsås och Stockholm i öster. Men transportlederna delar även av kommunen och bidrar till olägenheter som buller, ökade utsläpp och risker vid transporter av farligt gods. Samhällsbyggnadsförvaltningen arbetar mycket aktivt i dessa frågor.

I Lerums centrum ökar riskerna ytterligare eftersom en koncentration av befolkningen bor och arbetar i närheten av riskkällorna. Dessutom lockar centrum dagligen en mängd besökare.

I planeringen av centrum är ett av målen att öka antalet människor som befinner sig i centrum vid olika tider på dygnet. Bland annat för att få ett mer livaktigt och attraktivt centrum där man har nära till service. Närheten till station och resecentrum ökar benägenheten att använda kollektivtrafiken vilket är en målsättning för att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle.

Utvecklingen av centrum ska bidra till ett säkert kommuncentrum med acceptabla bullernivåer som dessutom har närhet till ett utmärkt kollektivtrafikutbud.

### Transporter av farligt gods

En riskanalys har utförts av ÅF konsult på uppdrag av samhällsbyggnadsförvaltningen. Utredningen ska klarlägga riskerna som uppstår under transporter av farligt gods på E 20 och Västra stambanan i samband med att ny bebyggelse planeras i närheten av transportlederna.

Utredningen föreslår följande åtgärder för att begränsa konsekvenserna vid en eventuell olycka:

- För planerade byggnader närmare än 80 m från närmsta järnvägsspår bör fasaden mot järnvägen utformas utan stora fönsterytor och utan balkonger.
- Utformningen av det nya resecentrum bör utredas avseende materialval och liknande för att motverka skador på byggnaden vid en olycka.
- Parkeringshus kan i vissa fall fungera som skydd för bakomliggande bostäder vid en farligtgoodsolycka. Konstruktion och utformning bör utredas.
- För nya och tillbyggda fastigheter rekommenderas översyn av ventilationssystemet och avstängningsmöjligheterna.
- Utrymningsvägar bör placeras så att människor i händelse av olycka leds bort från järnvägen.
- Gåendes passager över spårområdet bör ses över för att undvika obehörig spårbehandling.
- Markförhållandena i anslutning till omstigningsytorna vid planerat resecentrum bör ses över så att risken för att ett eventuellt utsläpp skall ledas ned mot dessa ytor minskas.
- Räddningstjänstens framkomlighet i området skall beaktas i det fortsatta arbetet med planområdet.

De i riskanalysen föreslagna åtgärderna föreslås användas och utredas vidare det kommande detaljplanearbetet.

### Buller

I Lerums kommun upplevs bullret vara ett stort problem. Man har satt som mål att minska bullerstörningen i kommunen till en nivå som säkerställer god hälsa och en bra levnadsmiljö. I linje med detta beslöt man 2005 att kartlägga bullret i kommunen. Man gjorde två olika undersökningar. Den ena koncentrerade sig på de faktiska, uppmätta och beräknade nivåerna. I den studien ingick också uppdraget att föreslå ett åtgärdsprogram. Den andra studien fokuserade på de upplevda störningarna och deras medicinska effekter, baserad bl.a. på intervjuer.

Det finns för närvarande inga bindande krav på lägsta bullernivåer i Sverige, men riksdagen fastställde i samband med infrastrukturpropositionen (1997), riktvärden för trafikbuller. Dessa riktvärden, som normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder eller vid nybyggnad (eller ombyggnad) av trafikleder, är:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus  
 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid  
 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)  
 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad  
 (Ekvivalentnivå är ett medelvärde på ljudnivån, medan maxnivån är ett värde på ljudnivåtopparna)

Lerum centrum är idag bullerstört av både järnvägstrafik från Västra stambanan och från vägtrafiken från E 20. Vid den planerade utbyggnaden av centrum med fler bostäder, arbetsplatser och mer handel kommer även trafiken och därmed även trafikbullret inom centrumkärnan att öka.

Vid nybebyggelse ska de befintliga riktlinjerna uppnås i inomhusmiljön. Idén med avskärmande bebyggelse utefter stationsgatan förväntas förbättra bullersituationen för bakomvarande områden. En grundtanke är att trafiken i centrum ska färdas långsamt vilket bidrar till mindre buller.

Planerad bebyggelse kan på olika sätt anpassas för att minska störningarna. Åtgärder som kan komma att krävas är:

- Hög grad av ljudisolering av fönster och andra fasaddelar.
- inglasning av balkonger och uteplatser.
- Placering av balkonger och uteplatser till en "tyst" sida.
- Placering av sovrum till en "tyst" sida.

Andra typer av möjliga åtgärder är:

- Olika typer av bullerskärmar eller avskärmande bebyggelse som anpassas för centrummiljön.
- Sk. "tyst asfalt" som utförs i nya beläggningar på motorväg.

Buller från flygtrafiken över centrum överskrider inte gällande riktvärden.



Nyligen utförda trafikmätningar ska ligga till grund för buller- och utsläppsberäkningar i det fortsatta planarbetet.

### Geoteknik och radon

WSP har tagit fram en översiktlig geoteknisk utredning över planområdet vilken indikerar kommande behov av insatser för föreslagen bebyggelse och vägåtgärder. Ytterligare undersökningar håller på att genomföras vid området vid den planerade bron över Sävån och området vid de planerade avfarterna till motorvägen.

Marken inom planområdet klassas som låg/normalrisk för markradon.



## FÖRSLAG

### Workshop och torgutställning

I den workshop som hölls i november 2003 diskuterades Lerums centrums framtida utveckling.

Workshopen sammanfattades med fem "stadsbyggnadsbegrepp" som beskriver en viljeinriktning i det strategiska arbetet med att utveckla centrum (Forma Lerums Framtid, Lägesrapport 2005.02.07, Lerums kommun, stadsbyggnadskontoret, Måns Hallén). De fem stadsbyggandsbegreppen tydliggör de väsentliga delarna för programidéns helhet.

#### 1. Bättre tillgänglighet:

*Öka tillgängligheten till centrum med nya mer centralt belägna på- och avfarter från motorvägen. Förbättra tillgängligheten mellan norra och södra sidan av centrum genom fler planskilda passager eller överbyggnader av motorväg och järnväg.*

#### 2. Nytt stationsläge:

*Nytt läge för stationsbyggnad/terminal för resecentrum mer centralt belägen åt sydväst i Lerums centrum. Maximal tillgänglighet för alla fordonsslag till stationen: tåg, buss, cykel och gående.*

#### 3. Högre exploatering av bebyggelse:

*Tillåt högre exploateringsgrad för bebyggelsen i centrum. Förtäta och försköna i en mer stadslik struktur.*

#### 4. Tillskapa bra handelslägen:

*Tillskapa fysiska bebyggelsemiljöer som attraherar handelsetableringar (a-lägen). Differentiera handelslägen i A-B-C lägen. Avskärma motorvägen och järnvägen från centrum med hjälp av byggnader utmed järnvägen.*

#### 5. Utnyttja årummet:

*Utforma stadsplaner och bebyggelse mer i samspel med årummet och skapa mer av stadspark i detta parti av centrum.*

Med utgångspunkt i slutsatserna som drogs vid workshopen har samhällsbyggnadsförvaltningen tagit fram förslag på hur bebyggelsen i centrum kan förtätas för att ge plats för fler bostäder, arbetsplatser och handel samt hur årummet kan göras mer tillgängligt. En trafikstudie med förslag på hur tillgängligheten till centrum kan förbättras har genomförts.

Förslagen presenterades under en vecka i september 2005 på en stor offentlig utställning på Bagges torg där förslagen presenterades på affischer och en stor modell över centrum. Politiker och tjänstemän fanns på plats och det fanns möjlighet att lämna in synpunkter. Utställningen blev mycket välbesökt. Uppåt ett par tusen besökare kom under veckan.

I samband med tältutställningen inkom 120 skriftliga synpunkter på förslagen vilka sammanstälts i en bilaga till programmet. 20 st av synpunkterna är generellt positiva till föreslagen centrumomvandling. 3 st av synpunkterna är däremot negativa utan att närmare förklara varför. Övriga kommentarer handlar om mer specifika områden inom förslagen.

Det föreslagna höghuset generade flest enskilda kommentarer. Kommentarererna gällde lämpligheten såväl som utformningen. Övervägande del var negativa och berörde både de presenterade höghusens utseende samt om höghus passar in över huvud taget.

Många av synpunkterna kommenterar även föreslagna alternativ till ett nytt trafikmot nära Lerums centrum. 3 st kommentarer förespråkar alternativ 1, det vill säga en enkelriktad lösning för trafik till/från Göteborg. 2 st kommentarer förespråkar alternativ 2, en dubbelriktad lösning. Alternativ 3 innebär en överdäckning av motorvägen och järnvägen. 9 st synpunkter är positiva till en överdäckning, medan 2 st är negativa.

Flera av de inkomna synpunkterna handlar om buller från järnväg och motorväg och efterfrågar bullerdämpande åtgärder. Dessutom finns synpunkter som är rädda för att förslagen kommer att innebära mer buller.

6 personer vill inte att HSB-husen på Haegerströms väg ska byggas på med fler våningar.

3 personer är negativa till ny bostadsbebyggelse längs med Sävveån. Istället framhålls området som rekreativstråk. Tre personer är uttryckligen positiva till bostadsbebyggelse här.

5 personer vill ha kvar korvkiosken vid busstationen (Moset).

Några av synpunkterna föreslår fler funktioner i anslutning till centrum. De vill till exempel ha ett kulturhus, en skatepark och en moské. Även fler butiker efterfrågas, till exempel fler klädbutiker, byggvaruhus och Lidl.

Bland de synpunkter där man kommenterar vilken typ av upplåtelseformer man vill ha för tillkommande bostäder, säger två personer att man vill ha bara hyresrätter. En annan person säger att man vill ha blandade upplåtelseformer. En person säger att det bör byggas bostäder till ungdomar som vill bo kvar i kommunen. En annan åsikt är att det bör byggas lägenheter för dem som inte är förmögna, ungdomar och fattiga pensionärer.

Det finns både kommentarer som vill ha ett småskaligt, mysigt centrum, och kommentarer som vill ha ett mer storskaligt, modernt centrum. Sammanfattningsvis kan konstateras att andelen positiva synpunkter överväger i antal. Negativa synpunkter berör främst ett eventuellt höghus eller dess utformning.