



Vänersborgs kommun

UTREDNINGSDDEL MED KONSEKVENSBESKRIVNING FÖP Brålanda



SAMRÅDSHANDLING

Samrådsförslaget framtaget maj 2022 av Vänersborgs kommun, miljö- och byggnadsförvaltningen.

FÖP Brålanda består av följande handlingar:

- Huvuddokumentet - beslutsdokument
- Rekommendationskarta - beslutsdokument
- Utredningsdel med konsekvensbeskrivning (detta dokument)
- Bilaga: Översiktlig trafik- och infrastrukturutredning Brålanda, Tyréns AB, 2022-01-26

Projektledare:

Freddie Carlson, miljö- och byggnadsförvaltningen

Pål Castell, kommunstyrelseförvaltningen

Tidigare har projektet även letts av Frida Svensson.

Arbetsgrupp:

Björn Magnusson, samhällsbyggnadsförvaltningen

Patrik Jatko, kommunstyrelseförvaltningen

Lars Rudström, kommunstyrelseförvaltningen

Elisabet Rex, miljö- och byggnadsförvaltningen

Dokumenttyp Rapport	Dokumentnamn Utredningsdel med konsekvensbeskrivning – FÖP Brålanda	Antagen -	Antagen av -
Dokumentägare Kommunstyrelseförvaltningen, hållbar utveckling	Dokumentansvarig Översiktsplanerare	Reviderad	Giltighet -
Dokumentinformation Underlag till fördjupad översiktsplan för Brålanda		Diarienummer KS 2018/371	
Ämnesområde Mark- och vattenanvändning		Intranät <input checked="" type="checkbox"/>	Hemsida <input checked="" type="checkbox"/>
Andra styrande dokument som omnämns Fördjupad översiktsplan för Brålanda			

Innehållsförteckning

Inledning och utgångspunkter	4
Inledning	4
Utgångspunkter	8
Nuläge, utveckling och konsekvenser	19
Mångfunktionell bebyggelse.....	19
Verksamheter och industri	28
Transportinfrastruktur.....	30
Teknisk anläggning	43
Areell näring	46
Grönområde och park.....	47
Natur och friluftsliv	50
Vatten.....	53
Samlad konsekvensanalys.....	54
Jämförelsealternativ, metod och avgränsningar.....	54
Riksintressen	56
Klimatpåverkan.....	59
Jordbruksmark.....	60
Naturmiljö.....	68
Friluftsliv och rekreation	71
Kulturmiljö.....	72
Vattenmiljö.....	74
Luftmiljö	77
Klimatrisk.....	78
Buller	82
Risk för olyckor	85
Markmiljö.....	88
God bebyggd miljö	92
Regionala och mellankommunala intressen.....	93
Slutsatser.....	95
Bilagor.....	96
Aktivitetslista	96
Innehållsmässig avgränsning MKB.....	96
Nationella, regionala och kommunala mål/styrdokument.....	100

Inledning och utgångspunkter

Denna rapport utgör underlag till fördjupad översiktsplan (FÖP) för Brålanda. Den innehåller viktiga delar som har betydelse för förståelsen av FÖP:ens målbild och rekommendationer. I detta inledande avsnitt förklaras vad en FÖP är, syfte, avgränsningar, arbetsmetoder, upplägg och innehåll i dokumenten. Dessutom beskrivs arbetets utgångspunkter utifrån tidigare beslut och Brålandas historiska utveckling.

Inledning

I samband med framtagandet av ny översiktsplan för Vänersborg – ÖP 2017 – fastslogs behovet av en fördjupad översiktsplan (FÖP) för Brålanda tätort. Den tidigare områdesplanen för Brålanda från 1984 behöver uppdateras för att spegla dagens och framtidens utvecklingsmöjligheter. Målsättningen är att, kopplat till översiktsplanens grundstrategier och utvecklingsprinciper, peka ut förslag till långsiktiga strategier för tätortsområdets utveckling. Miljö- och byggnadsförvaltningen i Vänersborgs kommun fick av Kommunstyrelsen uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) för tätorten Brålanda i november 2020.

Vad är en FÖP/ÖP?

FÖP är en förkortning för fördjupad översiktsplan. Kommunens översiktsplan från 2017 (ÖP2017) behandlar användningen av mark- och vatten i hela Vänersborgs kommun. FÖP Brålanda är en mer detaljerad strategisk plan för Brålanda som utgår från de långsiktiga politiska ställningstagandena om kommunens utveckling i ÖP2017.

Efter antagande blir FÖP Brålanda en del av kommunens översiktsplan. De rekommendationer som finns i FÖP kommer att gälla som *förtydligande av* och *komplement till* tidigare rekommendationer i ÖP2017.

Den översiktliga planeringen ska vägledas av relevanta nationella och regionala styrdokument och redovisa hur kommunen tar hänsyn till utpekade riksintressen och uppställda miljö kvalitetsnormer. Utifrån det presenterar ÖP och FÖP kommunens riktlinjer för hur den byggda miljön, natur- och vattenområden ska utvecklas och bevaras. Till skillnad från detaljplanernas bestämmelser är rekommendationerna i ÖP och FÖP inte juridiskt bindande, men de har stor betydelse som vägledning i detaljplanering, bygglovsprövning och andra ärenden som berör mark- och vattenanvändning utanför detaljplanelagt område. De används som bedömningsunderlag av såväl kommunens egna tjänstemän som handläggare på exempelvis länsstyrelsen och domstolar när ärenden om mark- och vattenanvändning behandlas. Samtidigt ska planen fungera som ett dokument där möjligheter och konfliktpunkter görs tydliga för politik och allmänhet. Det är viktigt för att den demokratiska processen ska fungera.

Syfte och avgränsning

I ÖP2017 är en av de 16 utvecklingsprinciperna att *utveckla befintliga och nya stations-samhällen*. Som ett led i det fortsatta arbetet ska fördjupade översiktsplaner eller motsvarande planeringsunderlag tas fram för Brålanda, Frändefors och Väne Ryr. FÖP Brålanda är först ut av dessa.

Syfte och huvuddrag

FÖP Brålanda har till syfte att skapa goda förutsättningar för utveckling på landsbygden. Brålanda fyller en viktig funktion bland annat utifrån dess funktion som serviceort och det ligger i kommunens intresse att den stärks för att även långsiktigt kunna serva sitt omland.

Den fördjupade översiktsplanen för Brålanda utgör en samlad vägledning för mark- och vattenanvändning som syftar till en miljömässigt, social och ekonomiskt hållbar utveckling. Arbetet med att ta fram planen har haft följande delmål:

- Att väga samman och redovisa de förslag till utbyggnad och hänsynstaganden som tidigare tagits fram i planer och program.
- Att konkretisera hur översiktsplanens grundstrategier och utvecklingsprinciper påverkar mark- och vattenanvändningen i Brålanda.
- Att identifiera ytterligare frågor med stor betydelse för utvecklingen av planområdet och göra strategiska val när det gäller framtida infrastruktur och bebyggelse.
- Att stämma av ovanstående förslag med kommunens invånare och statliga myndigheter.

Geografisk avgränsning

Brålanda ligger ca två mil norr om Vänersborg och kommunens tredje största ort efter Vänersborg och Vargön. Planområdet utgår ifrån det område som har markerats för tätortsutveckling i ÖP2017, men har justerats något för att också visa övergången till de natur-, vatten- och jordbruksområden som omger tätortsområdet. Planområdet avgränsas genom Frändeforsån i öster. I söder går gränsen utanför Toppfrys verksamhetsområde. Västerut tas det första större skogsområdet med, i anslutning till elljusspåret. I norr följer planområdet mer eller mindre Tånvägen.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgår från FÖP-områdets yttre gräns. Förändrad markanvändning inom planområdet kan medföra konsekvenser även för kringliggande områden. Således kommer konsekvenser avseende vatten och övergripande strukturer för jordbruksmark och kommunikationer hantera ett större område.

Tidsmässig avgränsning

Den planeringshorisont som den fördjupade översiktsplanen tar riktning mot är år 2040. Dock är det svårt att avgöra om planen kommer vara helt genomförd fram till dess. Utbyggnadstakten styrs av många faktorer som inte kommunen kan råda över, exempelvis nationella infrastruktursatsningar. Planen ska fungera både kort- och långsiktigt.

Det är svårt att precisera vilken tidshorisont som kan användas för att förutse framtida behov av bostäder, verksamhetsområden, vägar med mera, men det är rimligt

att anta att planen med marginal täcker de behov av utbyggnad som kan uppkomma fram till 2040. Planen är ett underlag som gäller ”tills vidare” efter antagandet och omarbetas vid behov. Samhället förändras ständigt och det är troligt att planen behöver göras om innan den är fullt genomförd.

Planprocess

Arbetet med den fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Brålanda följer planprocessen för översiktsplanering som anges i plan- och bygglagen (2010:900). Processen ska ske med insyn och stor möjlighet till inflytande från medborgare, myndigheter, företag och organisationer. Detta avses bidra till ett bättre beslutsunderlag och stärkare förankring i de beslut som fattas, vilket i sin tur ger förbättrade möjligheter för målbilden och strategierna att genomföras.

Strukturen i FÖP Brålanda utgår från Boverkets rekommenderade ÖP-modell 2.0/2.1. Vissa justeringar har gjorts avseende rubriksnamn i utvecklingsinriktning för att bättre stämma överens med det avgränsade planområdet. I samrådsskedet utgörs FÖP Brålanda av PDF:er, med målsättningen att inför antagande presentera materialet som en interaktiv internetsida med text och kartor integrerade.

Politiska beslut

Den formella processen inleddes med att kommunstyrelsen den 4 november 2020 beslutade att ge miljö- och byggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta ett förslag till fördjupad översiktsplan för Brålanda.

Kommunstyrelsen beslutade den 8 juni 2022 att samråda planförslaget.

Hur arbetet bedrivits

Samrådsförslaget till FÖP Brålanda har tagits fram av en förvaltningsövergripande arbetsgrupp med funktioner som planhandläggare, kommunekolog, trafikingenjör, utvecklingsledare, näringslivsutvecklare och stadsträdgårdsmästare under ledning av en mindre projektgrupp på miljö- och byggnadsförvaltningen.

Uppstart – dialogrundor

I arbetet med den kommunövergripande översiktsplanen genomfördes en bred dialogprocess, där värdefull kunskap togs fram om hur kommuninvånare, företagare, politiker och tjänstemän ser på kommunens utvecklingsmöjligheter. En träff inriktad på Brålanda och landsbygden runt om kring hölls i november 2014. Materialet finns sammanställt i ÖP-bilagan *Tyckt om Vänersborgs framtid*. Fem ord som identifierades som viktiga var: VATTEN, NATUR, MÖTESPLATS, CENTRUM och BOENDE.

Under 2019 genomfördes olika dialoginsatser för att samla in viktig kunskap för den fördjupade översiktsplanen. I ”Tyck till om Brålanda”, som var en digital enkät om Brålandas utveckling, inkom ett fyrtio-/femtio-tal värdefulla svar från bland andra boenden, företagare, fastighetsägare och föreningsmedlemmar. Det har även varit riktade dialoginsatser med Brålandas företagarförening, företagarföreningens infrastrukturgrupp, Brålanda Väntjänst och med näringslivet i området Brålanda-Frändefors. Det hölls även workshops med elever i årskurs tre, fyra och fem på Brålanda

skola. Eleverna inkom med förbättringsförslag på allt från fler restauranger, bio och klädaffärer till skötsel av allmänna platser och otrygghet längs Storgatan.

Under 2020 genomfördes Medborgarlöftet för Brålanda där synpunkter framkom genom bland annat en förbättringsvandring. Kommunens målsättning har inom ramen för medborgarlöftet varit att ta fram trygghetsskapande åtgärder utifrån infrastruktur, belysning, fysisk miljö, grönytor samt bebyggelse.

Samråd, granskning och antagande

När kommunen upprättar ett förslag till fördjupad översiktsplan ska den samrådas med länsstyrelsen, berörda kommuner och regionala organ som har ansvar för regionalt tillväxtarbete och planering av transportinfrastruktur. Kommunmedborgarna och enskilda i övrigt, andra myndigheter och sammanslutningar som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget ska ges tillfälle att delta i samrådet. Syftet med samrådet är att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan.

Efter samrådet revideras planförslaget utefter inkomna synpunkter och resultatet av samrådet redovisas i en samrådsredogörelse. När planförslaget är reviderat ska planförslaget granskas under minst två månader där ovan nämnda myndigheter och medborgare ges en ny möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter. När granskningstiden löpt ut revideras planförslaget på nytt och ett granskningsutlåtande tas fram som redovisar resultatet av granskningen. Det är sedan upp till kommunfullmäktige att anta den fördjupade översiktsplanen.

FÖP:ens struktur och innehåll

Följande handlingar hör till den fördjupade översiktsplanen för Brålanda:

Huvuddokumentet

Dokumentet med titeln *Fördjupad översiktsplan för Brålanda* är den egentliga beslutshandlingen som kommunfullmäktige antar. Den innehåller en målbild samt rekommendationer för markanvändning främst i form av texter.

Rekommendationskartan

Huvuddokumentets rekommendationer illustreras i en rekommendationskarta som finns både som pdf och som en digital karta på webben. Alla rekommendationer ska finnas med i webbkartan.

Utredningsdel med konsekvensbeskrivning (detta dokument)

Utredningsdelen innehåller många viktiga delar som har betydelse för förståelsen av såväl målbilden som rekommendationerna. Först följer en rubriksindelning som är anpassad efter Boverkets ÖP-modell där nuläge, utveckling och kortfattade konsekvenser beskrivs. I avsnittet därefter kommer en samlad konsekvensanalys som beskriver hur planens genomförande skulle kunna påverka samhället och naturen på olika sätt. Det förs diskussion om planens påverkan på bland annat naturvärden, kulturmiljö, miljö kvalitetsnormer, riksintressen och jordbruksmark.

Översiktlig trafik- och infrastrukturutredning Brålanda, Tyréns AB.

Det har tagits fram en översiktlig trafik- och infrastrukturutredning av Tyréns. Utredningen är ett stöd vid formulering av problembeskrivning och åtgärder för av infrastrukturen inom planområdet.

Viktiga begrepp och förkortningar

FÖP	Förkortning av fördjupad översiktsplan
ÖP	Förkortning av översiktsplan
ÖP 2017	Den gällande översiktsplanen i Vänersborgs kommun, antagen 2017
Planområdet	Den geografiska avgränsningen för FÖP Brålanda
MKB	Förkortning av miljökonsekvensbeskrivning

Utgångspunkter

Vi står idag inför stora utmaningar. Det finns ur ett globalt perspektiv utmaningar och farhågor om klimatförändringar och artutrotning tillsammans med oro över världskrig, pandemier och kärnkraftsolyckor. Det finns ett stort antal utgångspunkter i form av mål och strategier på global, nationell, regional och kommunal nivå att ta hänsyn till i den övergripande samhällsplaneringen, i syfte att skapa förutsättningar för en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling. Dessa program påverkar även planeringen av framtidens Brålanda. Den fördjupade översiktsplanen för Brålanda tar sin utgångspunkt i befintliga styrdokument, med fokus på infrastruktur, bebyggelseutveckling, tillväxt och miljö.

Från globalt till lokalt

För att minska påverkan av mänsklig aktivitet måste det internationellt ske en gemensam kraftsamling där vi förvaltar resurser på ett strategiskt och hållbart sätt. Vid FN:s toppmöte 2015 togs Agenda 2030 fram med 17 globala mål, en gemensam global agenda för ett arbete mot ett hållbart samhälle som alla världens länder åtagit sig att bidra till. De globala målen är odelbara och har fokus på ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Målen ska aktivt arbetas med lokalt, regionalt, nationellt och globalt. Regeringens ambition är att Sverige ska vara ledande i genomförandet av Agenda 2030.

Sveriges riksdag antog 1999 målet att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Till generationsmålet hör 16 nationella miljömål. Det nationella målet för folkhälsopolitiken, antaget av riksdagen 2018, är att skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Målet delas upp i åtta målområden varav ett innefattar boende och närmiljö. Samma år antog riksdagen även för första gången en nationell arkitekturpolicy – *Politik för gestaltad livsmiljö*. Där konstateras att väl gestaltade och funktionella livsmiljöer, med framträdande estetiska och konstnärliga värden och beständiga material, ökar trivseln och därmed människors livskvalitet.

Hur städer och bostadsområden är utformade påverkar hur man arbetar, lever, umgås och förflyttar sig, vilket i sin tur påverkar människors hälsa, miljö och ekonomisk hållbarhet. För att i så stor utsträckning som möjligt säkerställa en hållbar framtid ska Vänersborgs kommuns arbete med fördjupad översiktsplan för Brålanda ta hänsyn till ekonomisk, social, kulturell och miljömässig hållbarhet.

Koordinerat arbete för hållbar utveckling

Vänersborgs kommun antog 2016 ett miljöprogram som innehåller målbilder för kommunen år 2030 utifrån de globala och nationella målen. Målbilderna är högt satta, och för att nå dessa måste den fysiska planeringen anpassas och ta hänsyn till hållbarhetsperspektiven och ett framtida förändrat klimat. Det är en nödvändighet att planering av infrastruktur ska skapa möjlighet att utforma olika klimatanpassade lösningar samt ta hänsyn till ekosystemtjänster och inte påverka den biologiska mångfalden negativt. Infrastrukturen har länge planerats efter bilens behov och idag behöver vi både byta ut våra fossila drivmedel och minska vårt bilåkande för att minimera påverkan på klimatet. Samhällsplaneringen har därför en central uppgift för att öka andelen fotgängare och cyklister. Brålanda har möjligheter för detta, där en överföring av resor från bil till cykel både kan öka hälsan hos invånarna och skapa mer levande stadsmiljöer. Det är även viktigt att arbeta för att möta upp med attraktiv kollektivtrafik.

”Arkitektur, form och design ska bidra till ett hållbart, jämlikt och mindre segregerat samhälle med omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer, där alla ges goda förutsättningar att påverka utvecklingen av den gemensamma miljön.”

(Nationella målet om gestaltad livsmiljö, antaget av riksdagen 2018)

Samhällsplaneringen bör också motverka segregation och exponering för skadliga miljöfaktorer. Med ett hållbarhetsperspektiv inom samhällsplanering kan positiva förändringar åstadkommas som påverkar människors levnadsvillkor, miljön och minskar ojämlikhet i hälsa.

En ekonomi som är hållbar resulterar i att människans livsbetingelser förbättras samtidigt som miljörisker och de ekologiska belastningarna minskar. En hållbar ekonomi har låga kolutsläpp, utnyttjar resurser effektivt och är socialt inkluderande. Ekonomiska satsningar som bidrar till att uppnå de globala målen är långsiktiga investeringar för en hållbar framtid.

Kommunens vision

”Vänersborgs kommun – attraktiv och hållbar i alla delar, hela livet”

Kommunens vision ska genomsyra all verksamhet i kommunen. Den är också en övergripande utgångspunkt för FÖP Brålanda. Tätortsutvecklingen ska bidra till att göra Vänersborgs kommun mer attraktiv och hållbar.

Översiktsplan 2017

Vänersborgs kommun växer, vilket ger möjligheter till nya spännande bostadsprojekt och andra tillägg som kan berika tätorterna. I denna tillväxt- och utvecklingsprocess har kommunen som målsättning att planera på ett sådant sätt, att det som

idag upplevs som Vänersborgs styrkor kommer att finnas kvar, stärkas och utvecklas.

I dialogprocessen under arbetet med ny översiktsplan togs värdefull kunskap fram om hur kommuninvånare, företagare, politiker och tjänstepersoner ser på kommunens utvecklingsmöjligheter. Ett av de viktigaste tillfällena var en bred dialogträff som hölls i Folkets hus 2 oktober 2014. Då jobbade ett hundratal personer i blandade grupper bland annat med framtidsbilder för Vänersborg. De fem ord som användes mest i gruppernas presentationer var: VATTEN, NATUR, MÖTESPLATS, CENTRUM och BOENDE.



Samad bild av Vänersborgs framtida identitet, från dialogträff 2 oktober 2014.

Tankarna som samlades in under dialogprocessen i ÖP-arbetet användes bland annat för att formulera sju grundstrategier som tillsammans anger inriktningen på kommunens utvecklingsarbete. Dessa presenteras i pyramiden nedan.

Pyramiden visar översiktsplanens sju grundstrategier



Några av de punkter som tas upp under grundstrategierna (GS) och som har särskild betydelse för FÖP Brålanda är:

- Förbättrade tågkommunikationer för kommunens tätorter är avgörande för en stark position i regionen (GS 1)
- Utveckla närheten till vatten som en resurs (GS 2)
- Utveckla det offentliga stadsrummet med olika funktioner och skapa fler mötesplatser (GS 2)
- Småorter och lokala noder ska stärkas (GS 3)
- Samhällsplanering ska ske i dialog med boende och verksamma (GS 4)
- Föreningar och företag ska ses som viktiga samarbetspartners (GS 4)
- Bebyggelsen ska planeras så att kommunens invånare vistas i säkra och trivsamma miljöer (GS 5)
- Närhet till grönområden och olika rekreationsmöjligheter ska finnas för alla (GS 5)
- Planering och byggande ska sträva efter att minska beroendet av bilåkande, genom bland annat samlad bebyggelse, bättre möjligheter för kollektivtrafik och satsningar på cykling (GS 6)
- Stadsodling och regionala livsmedelsmarknader ska stimuleras (GS 6)
- Skapa förutsättningar för att bevara och utveckla ekosystemtjänster och grönområden i och i närheten av våra orter (GS 7)
- Skapa förutsättningar för bevarande och utveckling av ekosystemtjänster (GS 7).

ÖP:s utvecklingsprinciper

Den mest detaljerade och tydligast styrande nivån i ÖP 2017 är rekommendationerna i kapitlet om utvecklingsprinciper. Samtliga utvecklingsprinciper utom en berörs mer eller mindre av arbetet inom FÖP-området för Brålanda. Några av utvecklingsprinciperna är mer direkt kopplade till de särskilda satsningsområden som lyfts fram i beslutsdokumentets målbild: *Utveckla befintliga och nya stationssamhällen (nr. 6); Utveckla centrum för mötesplats för alla (nr. 9); Satsa på cykling och kollektivtrafik (nr. 10); Utveckla näringsliv och verksamheter (nr. 11); Bevara och bruka värdefull jordbruksmark samt Bevara och utveckla grönområden och rekreativsmöjligheter (nr. 3 och 4).*

En del av utvecklingsprincipernas rekommendationer är kopplade till markeringar i rekommendationskartan. Till exempel pekas områden ut där särskild hänsyn ska tas till natur-, kultur och friluftsvärden (utvecklingsprinciperna 1,2 och 4). Det finns också områden markerade som kan vara lämpliga för nya verksamheter och vägdragningar (utvecklingsprinciperna 11 och 14). Många av ÖP-kartans markeringar är kopplade till sista utvecklingsprincipen, bland annat olika buffertzoner kring vägar, järnvägar och kraftledningar.

Merparten av ÖP:s rekommendationer är dock inte knutna till ÖP-kartan. Till exempel finns generella rekommendationer om att bevara jordbruksmark, odlingslotter och gröna stråk i tätorterna, gångstigar och siktlinjer till vattnet, byggnation i anslutning till befintlig bebyggelse och kollektivtrafikstråk, blandad stadsbebyggelse, lokaler och aktiva fasader längs centrumgator, tillgänglighet i stadsmiljön, prioritet till fotgängare och cyklister i tätort, och hållbara dagvattenlösningar.

Till stor del har även dessa konkretiserats i FÖP:ens rekommendationer och rekommendationskartan i FÖP Brålanda ger i flera avseenden en fördjupad och mer detaljerad vägledning för FÖP-området.

Brålanda

Här sammanfattas förutsättningar specifika för Brålanda.

Brålandas historia

Brålanda har en lång historia. Orten har varit bebodd sedan stenåldern. Det finns lämningar, hållkistor och gravrösen från sten- och bronsåldern samt lämningar från järnålderns gravfält och fornborg. Brålanda var en utpräglad jordbruks- och skogsbruksbygd fram till mitten av 1800-talet med säte i Östebyn (nordost om Brålanda

Utvecklingsprinciperna i ÖP 2017

1	Skydda värdefull naturmark och vatten
2	Bevara och utveckla värdefullt kulturarv
3	Bevara och utveckla värdefull jordbruksmark
4	Utveckla och bevara grönska och rekreativsmöjligheter
5	Underlätta kontakt med vatten
6	Utveckla befintliga och nya stationssamhällen
7	Bygg blandad och sammanhängande tätortsbebyggelse
8	Utveckla landsbygden varsamt
9	Utveckla centrum som mötesplats för alla
10	Satsa på cykling och kollektivtrafik
11	Utveckla näringsliv och verksamheter
12	Skapa hållbara dagvattensystem
13	Utveckla hållbara system för teknisk försörjning
14	Stärk en god infrastruktur för transporter
15	Utvinn berg och jordarter hållbart
16	Skapa säkra och hälsosamma miljöer

tätort) där bygdens kyrka, tingsställe och gamla gästgiveri fanns. Spannmålsproduktionen med havre var under denna period blomstrande. Därefter började stationssamhället att byggas upp och järnvägen var viktig för Brålandas utveckling.



Lantmäteriet, häradsekonomska kartan från 1890–97.

Stationssamhället växer fram

Under mitten på 1800-talet började järnvägarna i Sverige att byggas ut när statliga stambanor skulle länka samman större städer. Även privata aktörer påbörjade järnvägsutbyggnader i andra sträckningar. Bergslagens Järnvägsaktiebolag, BJAB, beslutade för att bygga en linje mellan Falun – Göteborg för att behålla Bergslagen, med dess gruv- och skogsprodukter, inom hamnstaden Göteborgs ekonomiska region. Järnvägen skulle gå på den västra sidan om Vänern och således förbi Dalboslätten, vilket var positivt – i Brålanda kämpades redan då för att få en station och ett tågstopp. Den 21 juni 1879 invigdes järnvägen mellan Öxnered- Mellerud och i Brålanda stannade tåget. Järnvägssträckningen och stationens placering innebar att samhället förflyttades från sin dåvarande plats vid Östebyn och Brålanda gick från att vara landsbygd till att bli en tätort.

Brålanda som tätort och stationssamhälle

Brålanda växte alltmer både befolkningsmässigt och stadsmässigt med järnvägen som en central och viktig knutpunkt, vilken även hade stor betydelse för kommunikation och handel. Samhället utvecklades mot ett varierat och omfattande service- och tjänstesamhälle som med affärsverksamhetens omfång tyder på att Brålanda var

en viktig centralort för omgivande landsbygd. Runt 1900-talet etableras många mindre specialbutiker för att täcka upp behov hos invånarna, exempelvis fanns skomakare, järnhandel, bagare och bokhandel. Det var även under denna tid som industriverksamhet börjar etablera sig på orten, i huvudsak mejerier, slakteri och snickerier. Livsmedelsindustrin och hantverkaryrken satte prägeln på Brålanda.

I början av 1900-talet växte ett relativt starkt föreningsliv fram där flera av de stora folkrörelserna, idrottsrörelsen, nykterhetsrörelsen och väckelserörelsen etablerade sig. Även mer intresseavgränsade föreningar etablerades som integrerade människor med olika bakgrund.

I takt med att tätorten utvecklades tillkom andra behov och polistjänst inrättades 1925 och brandkår på 1910-talet, elledningarna drogs fram 1910 och avloppsfrågan stod länge olöst.

Tätorten hade vid denna tidpunkt ännu ingen beskattningsrätt och anslagen från landskommunen ansågs vara låga. Mycket av behoven löstes genom frivillighet. Konflikterna mellan tätorten och landsbygden ledde till diskussioner om att frigöra tätorten från landsbygden.

Municipalsamhälle

Diskussionerna ledde till att Brålanda stationssamhälle övergick till att bli ett municipalsamhälle. Ett municipalsamhälle bestod av ett tätortsområde som särskildes från sin moderkommun genom att en stadsplan utarbetades och en eller flera av stadsstadgorna infördes. Stadsstadgorna var byggnads-, hälsovårds-, brand- och ordningsstadgan. Tillsammans med landskommunen sköttes övriga samhällsätaganden, som skola och fattigvård.

Befolkningen fortsatte att öka i stationssamhället under municipalsamhällstiden, medan den minskade i landskommunen, trots att boende i stationssamhället fick dubbel beskattning.

Kommunreformer

Inför kommunreformen 1952 beslöts att municipalsamhällen succesivt skulle upphöra. Detta resulterade i att Brålanda municipalsamhälle upplöstes vid 1956 års utgång. Tätorten fördes således samman med det som sedan 1952 kallades Brålanda storkommun, som utöver Brålanda innefattade Gestad och Sundals Ryrs kommuner. De sistnämnda var kommuner som till stor del bestod av jordbruksbygd med näringar från jord och skog, ofta områden med rik avkastning och bördiga marker.

Vid nästa kommunreform 1974 ombildades dåvarande Vänersborgs stad, Frändefors kommun, Brålanda kommun och Västra Tunhems kommun till Vänersborgs kommun. Vänersborgs kommun utvecklades då till ett samhälle med stad och land, mindre samhällen och mer omfattande omkringliggande jordbruksbygd.

Slutet på dåvarande stationssamhällseran

Ett par år efter den senaste kommunreformen, 1976, slutade tågen trafikera Brålanda. Brålanda tätort hade då cirka 1 500 invånare.

Under 1900-talet präglades Brålanda av verksamheter så som jordbruk, handel, livsmedel, möbelsnickeri, transport, entreprenad och maskin vilket man även kan se spår av idag. Brålandas företagsamhet lever än idag.

Brålanda idag (2022)

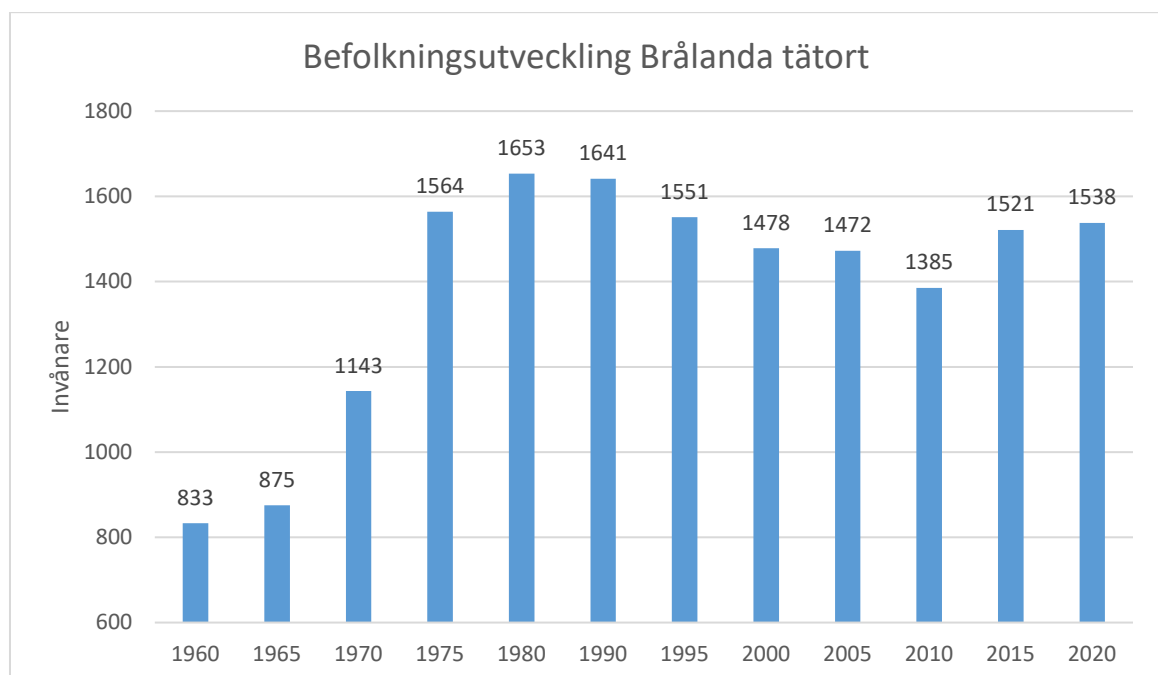
Brålanda är idag den tredje största orten i Vänersborgs kommun som med bygdens driv utvecklas och stärks. Brålanda är ett välfungerande samhälle med serviceutbud och mötesplatser, så som fritidsgård och bibliotek. Här finns ett centrum med mataffär, kiosk, galleria, pizzeria och annan kommersiell service. Det finns även vårdcentral, apotek och folktandvård koncentrerat kring ortens särskilda boenden. Förskola och grundskola (F-6) finns koncentrerade till ortens aktivitetsområde.

Brålandas företagarförening är stark och det finns över 500 företag registrerade med postnummer Brålanda inom bolagsformerna aktiebolag, enskild firma samt handels- och kommanditbolag. Den största branschen är jordbruk, skogsbruk och fiske med knappt hälften av alla registrerade företag. Det finns även många företag inom branscherna byggverksamhet, handel och tillverkning.

En utförligare beskrivning av nuläget återfinns inom respektive användningstyp i följande avsnitt.

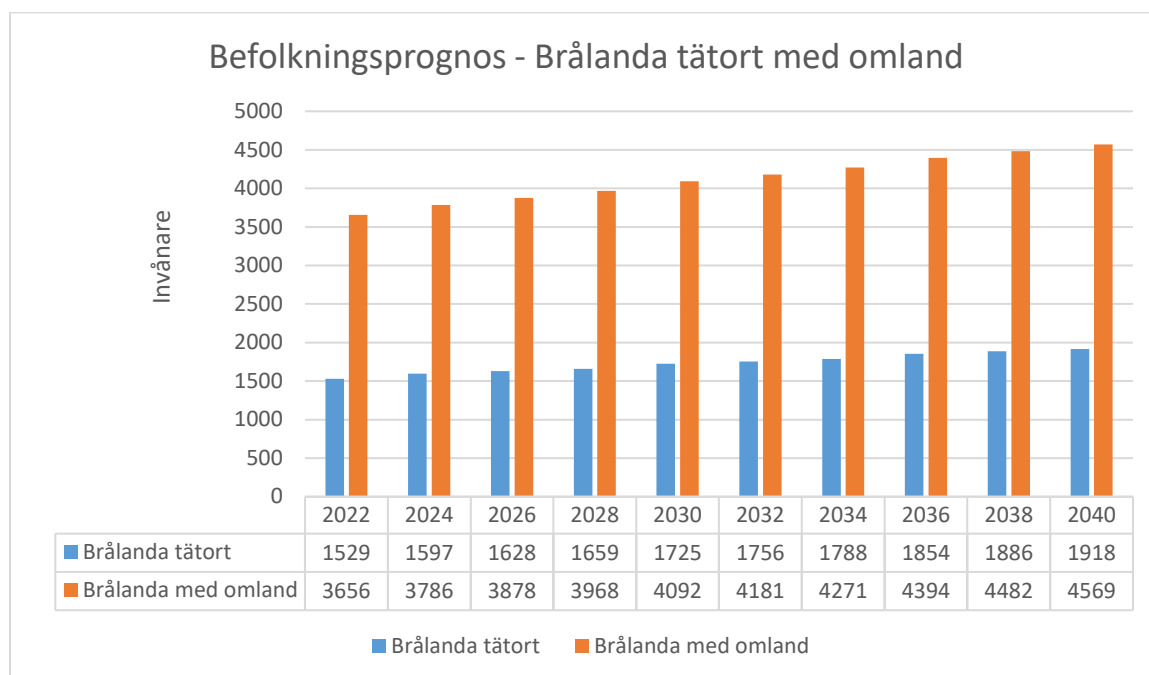
Befolkningsutveckling

Befolkningen i Brålanda tätort har varierat genom åren. Toppnoteringen var under 1980-talet och efteråt sjönk det med cirka 250 invånare innan kurvan vände uppåt på nytt. År 2020 bodde 1538 personer i Brålanda tätort. I Brålandas närmaste omland, inräknat Brålanda, Sundals-Ryrs och Gestads församlingar, var befolkningen 3606 invånare samma år. Den ökade folkmängden kan delvis förklaras av att den landareal som tillräknas tätorten ökade med cirka 30 hektar 2015.



¹ Folkmängd per tätort efter region och vart 5:e år, Statistiska Centralbyrån.

Befolkningsprognosen för Brålanda tätort med närmaste omland visar, likt kommunen i stort, på en befolkningsökning. Fram till år 2040 spås tätorten ha ökat med cirka 400 invånare, och tillsammans med omland cirka 950 invånare.



2

Bostadsbestånd

Bostadsutbudet i Brålanda består främst av villor med äganderätt, men det finns även en del flerbostadshus med hyresrätter.

Stora delar av Brålanda tillkom under 1960- och 1970-talet vilket har format tätortens karaktär genom mycket villabebyggelse.

Det kommunala bolaget AB Vänersborgs bostäder har 42 lägenheter i Brålanda, på Hagtornsgatan och Villagatan. Det finns även ett antal privata aktörer som har hyreslägenheter.

Tidigare planer

Brålanda har omfattats av samhällsplanering i olika former sedan 1940-talet.

Områdesplan

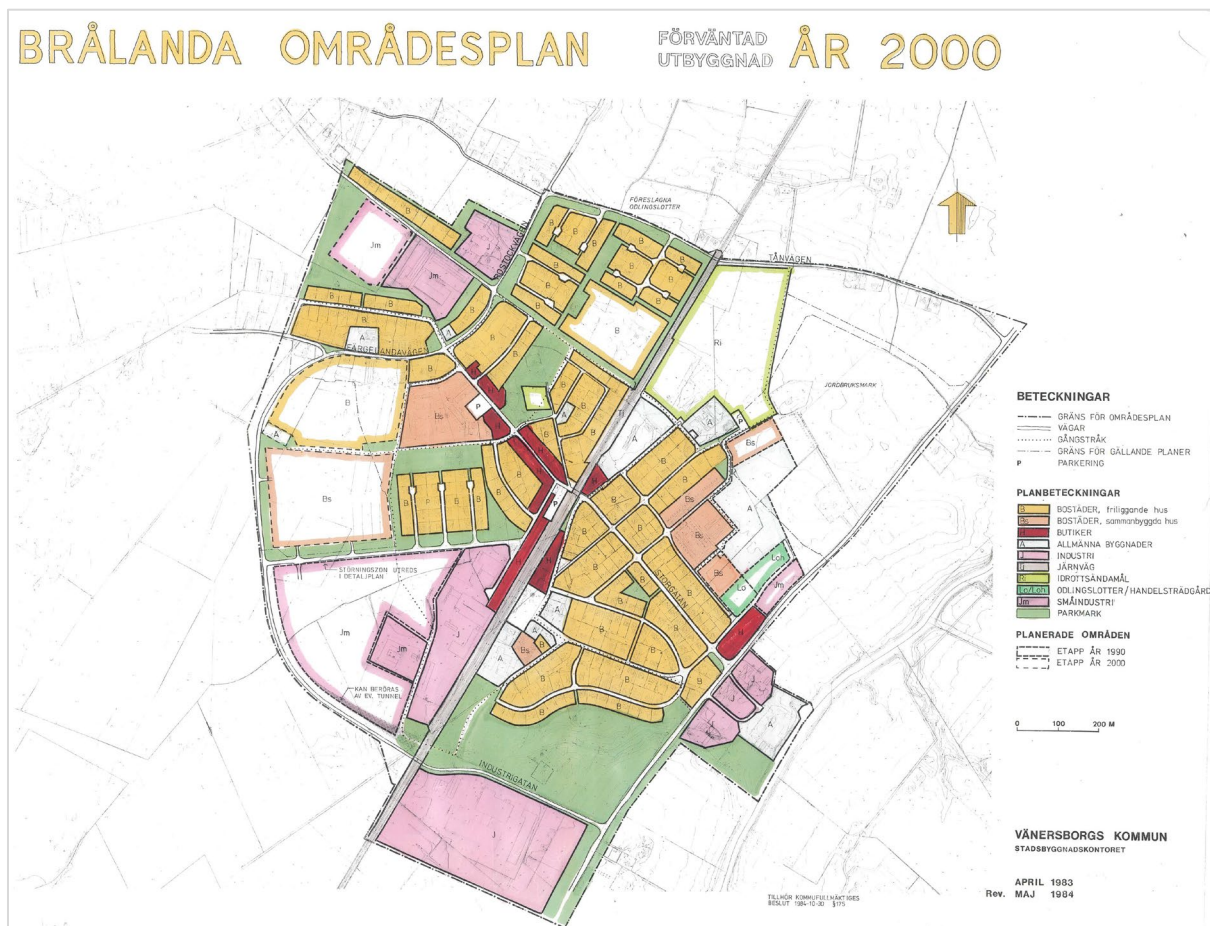
Det finns en områdesplan för Brålanda (kan likställas med dagens fördjupade översiktsplaner), antagen av kommunfullmäktige den 30 oktober 1984, § 175. Enligt gällande ÖP 2017 är områdesplanen till viss del fortfarande aktuell men delar av planen har inte förverkligats. Områdesplanen visar på den förväntade utbyggnaden för tätorten år 2000 och där den största utvecklingen förväntades ske mellan järnvägen och Färgelandavägen med bostadsområden och mark för småindustri. Runt dessa områden löper en ringled som ansluter mellan Industrigatan och Färgelandavägen. I princip är samtliga av dessa intentioner utom till viss ringleden numer detaljplane-lagd, men inte utbyggd, genom detaljplan för *Källeberg 1:205 m. fl* (laga kraft 2021-09-

² SCB.

14) och Ändring och utökning av stadsplan för delar av Källeberg, Höga, Sörbyn och Esslingetorp (laga kraft 1970-03-18).

I områdesplanen föreslås även odlingslotter norr om Tånvägen.

En diskussion kring att bygga på jordbruksmark görs redan 1984, ett konstaterande i områdesplanen är att Brålanda är omringat av jordbruksmark och för en tätortsutveckling krävs att jordbruksmarken tas i anspråk.



Områdesplanen från 1984.

Urval av detaljplaner

Det finns inom planområdet många tidigare planer som idag gäller som detaljplaner. Nedan redovisas några, utöver de som omnämns under *Områdesplan*, som delvis inte förverkligats och som påverkar utvecklingsinriktningen i FÖP Brålanda.

Ändring av stadsplan för kv Kniven, Sågen, Släggan samt del av kv Yxan (laga kraft 1973-10-08) ligger i planområdets västra del, väster om Brålanda Industri, och möjliggör för ytterligare utveckling av småindustrier. Det obebyggda området omfattar cirka 27 000 kvadratmeter mark och är reglerad med en planbestämmelse som möjliggör för en tomt att bebyggas med en tredjedel.

Ändring i och utökning av stadsplanen för del av Brålanda tätort, Idrottsområdet (laga kraft 1974-06-26) ligger i planområdets nordöstra del och möjliggör för ytterligare utveckling av idrottsområdet samtidigt som det är planlagt för en omdragning

av Tånvägen genom en uträtad väg och troligen trafiksäkrare anslutning till E45. Den obebyggda marken utgörs av jordbruksmark.

Ändring av stadsplanen för kv Prästkragen m.m. i Brålanda (laga kraft 1987-11-04) ligger i planområdets östra del, i närhet till E45, och möjliggör för odlingslotter på en mark som idag är ängsmark.

Nuläge, utveckling och konsekvenser

Avsnittet följer en rubriksindelning som är anpassad efter Boverkets ÖP-modell där nuläge och planerad utveckling beskrivs utförligt. Det finns ytterligare en underrubrik, *konsekvenser*, där det i kortfattad form beskrivs vilka konsekvenser utvecklingen ger upphov till. En mer utförlig konsekvensbeskrivning återfinns senare i dokumentet.

Mångfunktionell bebyggelse

Områden för mångfunktionell bebyggelse har stads- och tätortsmässig karaktär och innehåller många olika servicefunktioner tillsammans med bostäder.

Bostäder

Vänersborgs kommun och Brålanda växer, vilket bland annat kräver fler bostäder i blandade former.

Nuläge

Bostadsbeståndet i Brålanda utgörs främst av småhus med äganderätter samt inslag av flerbostadshus och specialbostäder. En blandning av bebyggelser är viktigt för att kunna erbjuda varierande bostadsformer och ändamål. I de mer centrala delarna av Brålanda föreslås förtätning, en något tätare bebyggelse med en högre exploateringsgrad och blandade funktioner.

För att skydda jordbrukets intresse ska nya bostäder placeras med hänsyn till befintlig djurhållning eller annan jordbruksverksamhet, särskilt i områden med värdefull jordbruksmark. För att uppnå helhetsperspektiv föreslås den fortsatta planläggningen för samtliga utvecklingsområden omfatta områdena som helhet. På så vis undviks påverkan på ett rationellt jordbruk.

Utveckling

Källebergsområdet är redan detaljplanelagt och avvägningar mellan olika intressen är därmed gjord. I den norra delen möjliggörs för bostäder i flerbostadshus, radhus och friliggande en- och två bostadshus, park med dagvattenhantering, centrumändamål och skola (**B1**). I den södra delen möjliggörs för centrumändamål, verksamheter och industri (**B3**). Totalt kan inrymmas cirka 270 bostäder. Det exakta antalet bostäder beror på täthet och fördelning mellan lägenheter och småhus.

Vänersborgs kommun är positiva till förtätning. Inom planområdet finns två områden särskilt utpekade för förtätning, **B2** och **B4**. Förtätning innebär att öka exploateringsgraden i den byggda miljön. Det kan ske på många olika sätt, exempelvis genom tillbyggnad, påbyggnad eller att lågexploaterade områden ersätts med ny bebyggelse med högre exploateringsgrad. En utökad exploateringsgrad kan i många fall innebära att den gällande detaljplanen behöver ändras.

Källeberg Västra (U10)

Område om cirka 4 hektar som utgörs av jordbruksmark, både kommun- och privatägd. Utvecklingsområdet väster om Källebergsområdet är utpekade som utveckling för bostäder. Området kan bli aktuellt för exploatering om ringleden förläggs i den västra korridoren. Då tillskapas ett markområde som försvårar möjligheten att bedriva ett rationellt jordbruk, vilket motiverar utpekandet. Idag, utan ringled, är en exploatering inte aktuell. Inte heller om den östra korridoren för ringleden väljs. Vid en exploatering är bland annat buller och kraftledning viktiga frågor att belysa.

Konsekvenser

Genom utbyggnad av Källeberg och viss förtätning bedöms behovet av bostäder täckas till mållåret 2040.

Centrum

För att vara attraktiv och hållbar behöver Brålanda kunna erbjuda service och aktiviteter till sina invånare. För att möta en ökning av antalet invånare måste utbudet av service kunna utvecklas i samklang med befolkningsutvecklingen. För framtiden behövs en mångfald av aktiviteter som kan locka såväl kommuninvånare som besökare. Befintliga mötesplatser måste kompletteras och förnyas. Det är även av vikt att byggnader och utomhusmiljöer hålls i vårdat skick för att göra centrum attraktivt.

Service och aktiviteter är ett brett tema som kan täcka in mycket. I detta avsnitt kommer fokus att ligga på centrumutveckling eftersom det rymmer de viktigaste strategiska frågorna kring markanvändning.

Nuläge

Centrumområdet i Brålanda ligger i huvudsak längs Storgatan och innefattar mataffär, bostäder, kiosk, galleria, pizzeria och annan kommersiell service. Från Storgatan löper Järnväggsgatan och Allégatan som inte har lika tydlig centrumkänsla idag, men där viss handel finns. Längre ned längs Allégatan återfinns stationshuset. Delar av centrumområdet är obebyggt och består av grönytor och parkering. Vissa handelslokaler står tomma.

Centrumområdet är beläget centralt i tätorten och i anslutning till, eller i närheten utav, finns flera av Brålandas målpunkter, som Centrumparken, aktivitetsområdet och skolområdet.

Centrumområdet med Storgatan i centrum är årligen huvudarena för den traditionsenliga tomteparaden som lockar tusentals åskådare. Vid denna parad stängs Storgatan av för att bli marknadsplats och senare ersättas av ett långt, långt tomtetåg. Centrum och Centrumparken har årligen även bygdefest som är ett hemvänderarrangemang och även allsång i parken som är omtyckt.

Brålanda bibliotek är en central och naturlig mötesplats för lärande och utveckling. Bibliotekets tillgänglighet och fysiska närhet till invånare skapar utvecklingsmöjligheter att stärka dess funktion som mötesplats för andra samhällsfunktioner. Som en viktig och central mötesplats skapar biblioteksverksamheten möjligheter till att stärka samverkan med övriga kommunala förvaltningar och samhällsfunktioner.

Biblioteket arbetar med uppsökande verksamhet i samverkan med kommunala förvaltningar, myndigheter och samhällsaktörer. En förutsättning är att upprätta och säkerställa kontaktytor mellan biblioteket och exempelvis särskilda boenden, äldreboenden, flyktingboenden och liknande.³

Längs Allégatan ligger den anrika fritidsgården Sörgården som flera dagar i veckan bjuder in till aktivitet för barn och ungdomar.

Utveckling

I planförslaget har ett område centralt i orten, längs Storgatan och anslutande Järnvägsgatan och Allégatan, pekats ut som Brålandas centrum. Allt eftersom byggnation tillkommer på Källeberg och när tågstoppet blir verkligt är det viktigt att stärka stråken längs nämnda gator för att få en tydlig koppling mellan stationshuset och centrum. Det är viktigt att bibehålla befintlig centrumkänsla och handel, samtidigt som utrymme ges till kompletterande service.

En centrumförtätning skapar möjligheter för att öka tillgången på handel och service i de centrala delarna av Brålanda. Genom det strategiskt bra läget intill kollektivtrafikstråken skapas goda förutsättningar för hållbara resor. En centrumförtätning kan även leda till etablering av ett allaktivitetshus som komplement till fritidsgården där olika verksamheter och grupper av människor kan blandas, eller ett företagshotell för egenföretag eller mindre företag. Även bostäder är ett positivt inslag vid centrumförtätning.

Kommunen ser över möjligheten till att för Brålanda bibliotek införa ”meröppet” som ger besökare möjlighet att nyttja lokalerna utanför ordinarie öppettider. Meröppet erbjuder således en mötesplats för studier och arbete.

I och kring centrum är det viktigt med grönska och planteringar längs trottoarer och vägar. Det är även viktigt att, vid en utveckling av området, beakta tillgänglighets- och säkerhetsaspekter så att platsen upplevs trygg och lätt att ta sig till.

För utveckling av stationsområdet, se *Transportinfrastruktur/Stationsområde*.

Konsekvenser

Till följd av en centrumförnyelse kan Brålandas centrala delar stärkas med bebyggelse, funktioner, utformning och mötesplatser vilket bidrar till ett tydligare centrum. Ett attraktivare centrum skapar ett större flöde av människor, såväl lokalbefolkning som turister. Ett större flöde av människor kan skapa en ökad upplevd trygghet som gör att fler människor på sikt vill välja Brålanda som boendep plats.

Förskola och grundskola

Förskola och grundskola har en viktig roll i den fysiska planeringen eftersom placering av verksamheterna berör varje barnfamiljs vardag. Avståndet till bostäder och möjligheterna att ta sig till och från förskolan/grundskolan får därför en central betydelse. Vid placering och utformning av ny förskola/grundskola eller utbyggnad av befintliga ska en god utemiljö eftersträvas, det måste finnas tillräckligt med yta för

³ Biblioteksplan 2022

att tillgodose barn och elevers behov av rörelse. Förskola och grundskola ska ses som en viktig mötesplats, där förutsättningar finns att skapa inkluderande verksamheter som bidrar till ökade kunskapsresultat.

När vi planerar för framtiden är målsättningen att minska och förebygga barriärer, vilket kan bidra till bättre närhet och kortare avstånd till förskolor och grundskolor. Detta kan främja förskolan och grundskolan som en mötesplats genom att skapa goda förutsättningar för en inkluderande och kompensatorisk förskola och grundskola och bidra till ökade kunskapsresultat. Målbilden för pedagogiska lokaler är att ha ändamålsenliga lokaler på rätt plats, vid rätt tid och till en rimlig kostnad.⁴

Nuläge

Det finns inom planområdet en förskola, Brålanda förskola, med sex avdelningar varav två avdelningar är lokaliserade i moduler. Det finns idag (2022) en obalans mellan behovet av förskoleplatser och utbudet i Dalslandsområdet, vilket förklarar behovet av moduler. Obalansen mellan utbud och behovet i Brålanda förväntas öka ytterligare enligt befolkningsprognosen, det är dock svårt att uppskatta exakt hur behovet kommer att se ut. Generellt kan sägas att barnomsorgsplaceringen för boende i Dalsland nödvändigtvis inte sker i den närmsta förskolan. Exempelvis har en stor andel barn boende i Frändefors församling förskola i Öxnared eller Blåsut. För Brålanda och Sundals-Ryrs församlingar ser det däremot annorlunda ut, 78 procent av barnen där har en placering på Brålanda förskola. Fördelningen gör det däremot svårare att uppskatta vilket behov som behövs i framtiden i just Brålanda.

Det finns en låg- och mellanstadieskola (årskurs F-6) inom planområdet, Brålanda skola, som är dimensionerad för 200 elever. Utöver huvudbyggnaden finns det även tre moduler på skolområdet, varav en blivit permanentad. Redan idag är det ett underskott av elevplatser då skolan har ett tjugotal fler inskrivna än dimensionerat och enligt befolkningsprognoser kommer behovet öka ytterligare.

Det finns ingen högstadieskola (årskurs 7–9) inom planområdet, utan den närmaste är placerad i Frändefors. Denna bedöms till 2032 ha mer lokaler än vad som behövs utifrån det förväntade elevantalet.

Närmaste gymnasieskolorna finns i Vänersborg och Mellerud.

Utveckling

Förskola (U9)

Enligt den förstudie som gjordes 2020 om tillskapande av förskoleplatser i Dalsland påvisas att det fram till 2029 behöver finnas förskoleplats för 151 barn i Brålanda. Detta innebär att det behöver tillskapas 72 permanenta platser (cirka 4 avdelningar) i Brålanda genom att ta bort modulerna och utöka antalet platser, netto ger detta 36 nya platser i Brålanda.⁵

Det finns byggrätt kvar inom aktuell detaljplan för Brålanda förskola att förlägga ytterligare fyra nya avdelningar, men för att få till en bra utformning är det lämpligt att göra en detaljplaneändring där den byggbara ytan ökas. Det finns även byggrätt

⁴ Reviderad förskole- och grundskoleplan 2023–2032

⁵ Förstudie om tillskapande av förskoleplatser i Dalsland, BUTN 2020/147, 2020-12-10

för en förskola inom den nyligen laga kraft-vunna detaljplanen i Källeberg. Barn- och utbildningsnämnden beslutade 2012 om principen ”Färre, större och strategiskt belägna förskolor”⁶, vilket förespråkar större enheter med alla avdelningar samlade på ett ställe. Det medför positiva effekter för pedagogiskt och ekonomiskt samarbete, varför de fyra avdelningarna bör tillskapas i anslutning till befintlig förskola.

Det pekas i kartan ut ett område vid befintlig biobränslepanna som utvecklingsområde för i första hand förskola (U9). Om pannan flyttas tillskapas utrymme lämplig för förskolegård. För delar av området finns idag en markparkering som får beaktas vid utveckling av området. Området är även utsatt för tågbuller, varför det bör genomföras en mer noggrann bullermätning. Utrymmet kan i andra hand användas för fritidsaktiviteter.

I övrigt är Brålanda förskola väl anpassad för verksamheten, men vissa förändringar skulle dock behöva göras för att lokalerna fullt ut ska vara ändamålsenliga. Ett arbete med verksamhetsanpassningar pågick på Brålanda förskola under 2021.

Eftersom det finns utrymme för utökning vid befintlig förskola med eventuell ytterligare mark (U9), samt möjlighet till utbyggnad vid Källeberg pekas inget ytterligare område ut för förskoleverksamhet.

Grundskola

Barn- och utbildningsförvaltningen genomförde under 2018 en utredning kring en eventuell utökning av elevplatser i Brålanda. Utredningen kom fram till att det finns behov av att bygga ut Brålanda skola på grund av den bristande ändamålsenligheten av lokalerna och trångboddheten. Idag används klassrum både för undervisning, som arbetsrum för lärare och för fritidshemmet. Det saknas lämpliga ämnessalar för exempelvis hem- och konsumentkunskap.

Byggrätten inom befintlig detaljplan är generös med begränsningar enbart i form av punktprickad mark intill fastighetsgräns, samt en höjdangivelse.

Eftersom det finns utrymme för utökning vid befintlig grundskola, samt möjlighet till utbyggnad vid Källeberg pekas inget ytterligare område ut för skolverksamhet.

Konsekvenser

Ur ett Dalslandsperspektiv förväntas befintliga lokaler inklusive de utbyggnader som planeras i Brålanda att räcka till antalet barn och elever utifrån befolkningsprognosen för år 2032. Möjligheten att bygga ut kring befintliga förskole- och grundskolelokaler eller i Källeberg innebär att behoven kan täckas även på betydligt längre sikt utan ytterligare områden utpekade.

En flytt av biobränslepannan och tillika en utökning av förskolans skolgård skulle ge barnen en större lekyta och bättre utemiljö.

⁶ (Förskolespåret, 2012).

Vård och omsorg

Vård och omsorg är en viktig funktion för att säkerställa en trygghet och robusthet i samhället. I Brålanda finns det vårdcentral, tandläkarmottagning, apotek, flera boenden och service för omsorg.

Det finns svårigheter att planera för bostadsbehov på lång sikt med tanke på förändringar i bland annat demografi, omvärlden och politiska beslut. Behov och efterfrågan på vård och omsorg kan därför komma att förändras i framtiden. Digitalisering ger möjlighet till nya sätt att arbeta på. Det kommer dock att krävas planering och beredskap vad gäller boenden, både befintliga och nya, i kommunen som helhet.

I Vänersborg ska boendepanering främja olika målgruppers behov och gynna helheten. Exempelvis finns avsikten att på sikt avveckla former av servicehus eftersom de inte längre matchar målgruppens behov. Behovet av särskilda boenden kommer i framtiden ha en mer omfattande inriktning som boendeform. Prognosen pekar på en allt äldre befolkning, vilket innebär att fler personer som inte är i arbetsför ålder kommer behöva behov av vård och omsorg. Det kommer att finnas en vilja och behov av att fler stannar/bor kvar i sina hem, vilket på sikt kommer kräva stärkt hemtjänst.

Kommunen har skyldighet att tillhandahålla bostäder till särskilda grupper och har det yttersta ansvaret att personer som bor i kommunen får den hjälp och det stöd som de behöver.⁷

Nuläge

Det särskilda boendet i Brålanda innefattar Sörbygården och Solhaga. Sörbygården har 24 platser för personer med fysisk funktionsnedsättning samt 8 platser för personer med demenssjukdom. Solhaga har 24 platser för personer med fysisk funktionsnedsättning. Från båda boendena är det enkelt att komma till vårdcentral och apotek och det är nära till Brålanda centrum. I anslutning till boendena finns restaurang Solrosen som serverar lunch och är öppen för allmänheten. I restaurangens kök tillagas också den mat som serveras de boende på Sörbygården och Solhaga.

I anslutning till Sörbygården och Solhaga finns vårdcentral, apotek och tandläkarmottagning. Klinikerna är en viktig del av ortens serviceutbud och serverar tätorten med dess omland.

Det finns en gruppboendestad på Rapsvägen med sex lägenheter.

Dagverksamheten och träffpunkten i Brålanda vänder sig till kommuninvånare och ska vara en central mötesplats för social gemenskap. Individens förmåga och delaktighet ska tas till vara och syftet med verksamheten är att främja det fysiska, psykiska och sociala välbefinnandet. Ett flertal olika aktiviteter kan erbjudas utifrån den enskildes behov, förmåga och önskemål. Exempelvis träning, hantverksarbete, utvistelse och odling.

⁷ Enligt socialtjänstlagen

Brålanda Vântjänst är en fristående paraplyorganisation bestående av organisationer/föreningar, församlingar, företag med flera i Brålanda och Vänersborgs kommun. Stationshuset är Brålanda Vântjänsts centrala mötesplats, även Sinnenas hus. I stationshuset pågår det återkommande aktiviteter varje vecka såsom bakning, minnesträningar i olika former. Det arrangeras även promenader i närområdet och bokcirklar. Vid större evenemang och aktiviteter (julmarknad, byggedagen) delaktiga och visar upp sin verksamhet.

Utveckling

Det är viktigt att såväl vårdcentral, apotek och tandläkarmottagning stannar på orten för att Brålanda ska vara en attraktiv boendeplats.

Enligt socialnämndens behovsinventering bedöms utbudet av lokaler för särskilt boende täcka efterfrågan fram till 2032. Det är av vikt att befintliga lokaler kontinuerligt hålls ändamålsenliga och attraktiva för att undvika fördyringar i framtiden och risk att vårdtagare väljer ett annat boende.

Sörbyn (U4)

Området utgörs av cirka 2 hektar jordbruksmark, kommunägd. Utvecklingsområdet riktar sig i första hand för vårdändamål och kan ses som ett buffertområde ifall att efterfrågan på mark för vård ökar. Möjligheten att utvidga befintlig bebyggelse väster om den enskilda framfartsvägen bör utredas eftersom området är strategiskt i närheten av liknande användningar. Hänsyn behöver bland annat tas till buller- och riskfrågan knuten till E45, dagvatten samt jordbruksmarken.

Konsekvenser

Med en befolkningstillväxt bör underlaget för service i form av vårdcentral, apotek och tandläkarmottagning öka. En nedläggning av dessa skulle i stället göra Brålanda till ett mindre attraktivt boendealternativ. Vad avser mark utpekad för vård och omsorg bedöms ytan täcka behovet tills målåret 2040.

Besöksanläggning

Områden för verksamheter som riktar sig till besökare. Här ingår kulturella och religiösa verksamheter, idrotts- och sportanläggningar med tillhörande byggnader och övriga besöksanläggningar.

Nuläge

Vid förskole- och skolområdet i nordöstra delen av tätorten finns ett aktivitetsområde **(R3)**. Här finns fotbollsplaner och ett utomhusbad, men även lokal för kulturskolans verksamheter. Området utgör en samlad idrotts- och kulturplats för boende i Brålanda med omnejd. Närheten till Brålanda skola och förskola är en stor fördel.

Det finns tre kyrkor inom planområdet. Två av dem ligger inom tätorten, medan Brålanda kyrka är belägen cirka tre kilometer åt nordöst. Det är endast Brålanda kyrka som pekas ut specifikt i kartan **(R1)** medan de övriga ingår i användningen blandstad/bostäder. Intill Brålanda kyrka finns en begravningsplats **(R2)**.

Längs E45 halvvägs till kyrkan finns caféet Gula Huset som frekvent arrangerar musikevenemang och där det även finns ställplatser för husbilar **(R4)**.

Utveckling

Befintligt aktivitetsområde kan utvecklas inom befintlig detaljplan som tillåter markanvändningen idrottsändamål. Här finns utrymme för såväl kommunala som privata aktörer att etablera kompletterande idrottsrelaterade verksamheter. Området kan nås via Villagatan.

Möjlighet för fotgängare och cyklister att ta sig till kyrkan och begravningsplatsen trafiksäkert bör skapas, såväl innan som efter en ombyggnation av E45. Ett rekreativt alternativ är ett gångstråk längs Frändeforsån.

Gula Huset (U3)

Område om cirka 4 000 kvadratmeter som utgörs av jordbruksmark, privatägd. Det är av strategisk betydelse att tillgängliggöra Frändeforsån via en gångstig ned från området. Eftersom befintlig verksamhet är tydligt exponerad från E45 kan Frändeforsån bli ett friluftsstråk även för turister. Tillgängligheten från tätorten till Gula Huset behöver utvecklas för och tillgängliggöras för oskyddade trafikanter. I närområdet finns det några fornlämningar, vilket bör utredas vid en exploatering.

Konsekvenser

Besöksnäringen är en viktig näring som stärker bygden. Planförslaget skapar utvecklingsmöjligheter och främjar anläggningar för fritidsverksamhet, rekreation och turism. Mycket av utvecklingsmöjligheterna bygger på samverkan mellan det privata närings- och föreningslivet, kommunen och Trafikverket vilket kan göra exempelvis tillgängligheten till Brålanda kyrka mer komplex att genomföra.

Tillfällig vistelse

Innefattar områden för tillfällig övernattnings.

Nuläge

Inom planområdet finns det ett större vandrarhem placerat invid järnvägen (**R5**). Placeringen är strategisk med närheten till stationsområdet.

Tidigare har det funnits en camping i centroparken. Idag finns de närmst belägna campingarna längs Vänerkusten, omkring Sikhall. Det finns ett behov av ställplatser för husbilar inom planområdet.

Utveckling

Lämplig placering för besöksboende och ställplatser är Rastaområdet (**I3**).

Det pekas ut ett område för utveckling av vandrarhemmet eller liknande verksamhet.

Söder om vandrarhemmet (U6)

Området ligger strategiskt med närhet till framtida stationsområde. Här kan med fördel ställplatser eller annan typ av besöksboende förläggas. Järnvägen skapar även utmaningar i form av buller och farligt gods-hantering som särskilt behöver beaktas i kommande prövningar.

Konsekvenser

Fler boendeplatser inom planområdet ökar tillgängligheten för turister, vilket stärker centrumhandeln och utnyttjandet av grönområdena.

Annat samhällsviktigt ändamål

Områden som är särskild viktiga ur ett samhällsviktigt perspektiv. För FÖP Brålanda är det räddningstjänsten som beskrivs. Andra samhällsviktiga funktioner som vatten- och avloppshantering beskrivs under avsnittet *Teknisk anläggning/VA-försörjning*.

Nuläge

Norra Älvsborgs räddningstjänstförbund (NÄRF) ansvarar på kommunens uppdrag för att bedriva räddningstjänst och förebyggande arbete mot brand. Det finns i Brålanda en deltidstation med sammanlagt fem personer i beredskap, dygnet runt. Brandstationen ligger väster om järnvägen, invid Centrumparken (S1).

Inställelsetiden för räddningstjänstpersonal i beredskap är sex minuter, vilket gör att insatstiden i normalfallet för planområdet är relativt låg. Tyvärr kan en uttryckning sammanfalla med bomfällning, vilket kan göra att livsviktiga minuter går till spillo eftersom den östra delen av tätorten inte går att nå via andra vägar utan plankorsningar.

Tillgång till brandvatten är en viktig förutsättning för att kunna genomföra den utbyggnad som planeras. Det säkerställer ett skydd för människors hälsa och säkerhet. Det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp är utbyggt i Brålanda tätort och inom det kommunala verksamhetsområdet ingår sedan 2020 även Dyrehög, Källeberg och Tån (Kommunfullmäktige § 71, 2020-06-17). Tillgången till brandvatten får således anses som god, eftersom utvecklingsområdena placeras inom eller i direkt anslutning till det kommunala verksamhetsområdet.

Utveckling

Frågan om brandvattenposter och dess placering hanteras i samband med utbyggnad av kommunalt vatten till nya områden, som till exempel Källeberg.

En planskild korsning med järnvägen skulle förbättra förutsättningarna för räddningstjänsten eftersom de då kan nå områden öster om järnvägen även när tåg passerar och bommarna är nedfällna. Planen utgår från att såväl Industrigatan som Tånvägen får planskilda korsningar med järnvägen i framtiden.

Konsekvenser

Utifrån det faktum att Brålanda innehar en deltidstation bedöms inte brandförekomst utgöra en sådan risk som hindrar utveckling inom planområdet.

Oavsett var brandstationen är placerad kommer risk om bomfällning föreligga så länge vägnätet ser ut som det gör idag. En planskild korsning tillsammans med ringleden kommer spara viktiga minuter vid uttryckning.

Verksamheter och industri

Verksamheter och industri som är ytkrävande och kan vara störande för omgivningen genom generering av tung trafik eller omgivningspåverkan med buller eller lukt.

Verksamheter och industri

Nuläge

Möjlighet för företag att etablera sig och utvecklas är viktigt för möjligheten till sysselsättning i orten och kommunen. Brålandas starka företagsanda är en stor tillgång för hela kommunen. Ortens strategiska läge med goda vägkommunikationer och framtida tågpendlingsmöjligheter ger goda förutsättningar för verksamhetsutveckling och bedöms vara attraktivt för nyetableringar. Vid etablering lockas företagare ofta av skyltläge, närheten till stora vägar och järnväg, närhet till kollektivtrafik och lunchrestauranger.

Det finns över 500 företag registrerade med postnummer Brålanda inom bolagsformerna aktiebolag, enskild firma samt handels- och kommanditbolag. Den största branschen är jordbruk, skogsbruk och fiske med knappt hälften av alla registrerade företag. Det finns även många företag inom branscherna byggverksamhet, handel och tillverkning.

Det finns flera befintliga industri- och verksamhetsområden inom Brålandas tätortsområde. I väster ligger Brålanda Industri och A J Dahlbergs Slakteri, i söder ligger Lantmännen och Toppfrys och i öster finns drivmedelsstationer, Rastakedja och lantbruksmaskinsförsäljning. Strax söder om planområdet återfinns Nuntorp Gård som är en samlingsplats och destination för lärande och utveckling av den gröna näringen.

Det finns även två större områden för verksamheter och industri som är detaljplaneplanlagda, men ännu inte fullt bebyggda. Här är avvägningar mellan olika intressen redan gjord.

Dyrehög (I1)

Området utgörs av cirka 3 hektar jordbruksmark, privatägd i huvudsak. Dyrehög är redan detaljplanelagt och avvägningar mellan olika intressen är därmed gjord. Detaljplanen från 1973 medger en utökning av befintligt småindustriområde samt delvis anläggande av parkmark.

Lantmännen (I2)

Området utgörs av cirka 15 hektar jordbruksmark, kommunägd. För större delen av området gäller en detaljplan från 1970 för industri, där en stor del av kvartersmarken ännu inte har byggts ut. I planen för Källeberg från 2021 möjliggörs en del av området för centrumändamål samt icke-störande verksamheter och industri.

Rastaområdet (I3)

Området utgörs väster om E45 av planlagd mark för bilservice, handel, motell, hantverk, kontor och småindustri (verksamheter). Delar av området är punktprickad

mark, mark som inte får bebyggas. Hela området är hårdgjort och här finns olika typer av verksamheter. Öster om E45 är marken planlagd för industri. I korsningen E45/Storgatan startade 1970 den första Riksrasta i Sverige, vilket ger namn åt området. Idag finns det restauranger, drivmedelsstation och handel inom området. Området ligger strategiskt för möjliggörande av kontorshotell, besöksboende och ställplatser. Ändring av detaljplan kan i vissa fall behövas. Området är väl exponerat från E45 vilket gör området betydelsefullt som skyltfönster för orten. Utformningen bör ske med hänsyn till detta.

Utveckling

I Brålanda har kommunen delvis tillgång till mark som kan ge möjlighet för nya och ytterligare företagsetableringar. Det finns även privata fastighetsägare med strategiskt lokaliserad mark. I planförslaget föreslås tre utvecklingsområden för verksamheter, varav samtliga i princip ligger i anslutning till befintliga verksamhetsområden. I ÖP2017 pekas ett utav områdena ut, Esslingetorp, som lämplig att utreda för nämnd markanvändning. Inget av utvecklingsområdena är detaljplanelagt där nuvarande markanvändning är produktiv jordbruksmark.

Eftersom FÖP Brålanda hanterar utveckling på en övergripande nivå finns det utredningsfrågor att hantera i kommande detaljplanearbete. De viktigaste redovisas nedan för respektive område.

Tån (U1)

Området utgörs av cirka 2 hektar jordbruksmark, privatägd. En utveckling av befintligt småindustriområde möjliggör för en koncentrerad småindustri. Befintlig småindustri får enligt detaljplanen inte medföra störande karaktär, medan detta nya utvecklingsområde saknar detaljplan. Utvecklingsområdets påverkan på jordbruksmarken berörs i kommande avsnitt. Enligt skyfallskartering finns en tydlig avrinningsväg genom området med risk för ansamling närmast Rostocksvägen.

E45 (U5)

Området om 3,8 hektar utgörs i huvudsak av jordbruksmark, privatägd. Området på ömse sidor om befintlig E45 skulle kunna bli aktuellt för exploatering för verksamheter om vägen dras i en annan sträckning, i en förbifart. Idag, i befintlig sträckning, är en exploatering inte aktuell främst eftersom det påverkar arronderingen av befintliga jordbruksskiften alltför negativt. Vid en förbifart kommer troligen markområden tillskapas som förhindrar ett rationellt jordbruk där en exploatering således kan komma att ske. Utvecklingsområdets påverkan på jordbruksmarken berörs i kommande avsnitt. Närheten till E45 gör att riskhanteringen av farligt gods-leden behöver hanteras i kommande detaljplanearbete.

Esslingetorp (U7)

Området utgörs av cirka 10 hektar jordbruksmark, privatägd. Området är utpekat i ÖP2017 som strategiskt verksamhetsområde med motivering att tillgängligheten till området är god genom närheten till E45 och möjlighet till tillfart genom befintligt industriområde. Det är bra skyltläge och ett av få utvecklingsområden för industri där järnvägen inte behöver passeras. Utvecklingsområdets påverkan på jordbruksmarken berörs i kommande avsnitt. Området påverkas av farligt gods-leder både i väst och öst, varför riskhanteringen får prövas i särskilt utredning.

Konsekvenser

Utvecklingen innebär att cirka 16 hektar jordbruksmark tas i anspråk, utöver befintliga detaljplaner. Dessa konsekvenser redogörs för under [Samlad konsekvensanalys/Jordbruksmark](#). Beroende på vilken verksamhet som etableras kan en exploatering ge en ökad mängd transporter. Områdena är placerade på ett sätt som tillsammans med utbyggnad av infrastruktur inte bör skapa en olägenhet med trafikmängd eller högre bullernivåer.

Det finns redan idag många arbetstillfällen inom planområdet. Utvecklingsområdet möjliggör för fler arbetstillfällen som kan skapa ett ytterligare underlag för såväl handel, tågpendling och bostäder. Sammantaget ses en utveckling för verksamheter på orten som positivt för att tillskapa ett attraktivt samhälle.

Transportinfrastruktur

I översiktsplanen lyfts tillgänglighet fram som viktigt.⁸ Det ska vara enkelt och säkert att vistas i stadsrummet, det ska även vara tillgängligt och användbart för alla. Inom tätortsområden ska god tillgänglighet för gående, cyklande, kollektivtrafikresenärer och bilister säkras i nämnd ordning. Detta innebär att ett stort fokus ligger på ett säkert gång- och cykeltrafiknätverk. Det är även viktigt att se till hela resan i detta sammanhang. Det ska vara smidigt och säkert att byta mellan olika transportslag, för att invånarna ska välja att resa på ett hållbart sätt. En väl utbyggd och nyttjad kollektivtrafik bidrar till en ökad tillgänglighet och hållbar region.

Brålanda har närhet till olika sorters infrastruktur, vilket är gynnsamt både för invånare och företag. Järnvägen rakt genom orten har länge mest utgjort en barriär, men kommer när tågstationen återöppnar att koppla ihop orten med regionalt tågnett. Europaväg 45 ger god tillgänglighet åt söder mot Frändefors, Vänersborg och vidare mot Göteborg, samt åt norr mot Mellerud, Åmål och vidare mot Karlstad. Regionala vägar kopplar även orten västerut mot bland annat Färgelanda, norrut mot Dals-Rostock och österut mot Sikhall och Vänerkusten.

Järnväg

Järnvägen och järnvägsstationer har historiskt haft en stor betydelse för kommunikationer och välbefinnande, inte bara i Brålanda, utan även i Sverige och globalt.

Nuläge

Järnvägen Norge-Vänerbanan korsar Brålanda i nord-sydlig riktning. 2012 invigdes dubbelspår mellan Öxnered och Göteborg, vilket gav möjligheter för kraftfulla förbättringar av pendeltågstrafiken söderut. Sedan tågen slutade stanna i Brålanda 1976 har järnvägen i huvudsak inneburit en barriär genom orten.

⁸ Se utvecklingsprincip 9 i översiktsplanen.

Utveckling

Västra Götalandsregionen planerar ihop med Vänersborgs kommun, Trafikverket och Västtrafik för att tåg återigen ska börja stanna i Brålanda mot slutet av 2020-talet. Detta behandlas vidare under avsnittet *Stationsområde*.

Trafikverket har i samarbete med norska Jernbaneverket tagit från en utredning för järnvägssträckan mellan Göteborg och Oslo. I rapporten, som kan likställas med en åtgärdsvalsstudie, bedömdes hur kapaciteten på banan kan utvecklas och vilka åtgärder som lämpligen kan vidtas på kort och lång sikt. Sammanfattningsvis kan för sträckan sägas att det på kort sikt föreslås i huvudsak administrativa och organisatoriska åtgärder, som högre prioritet för godståg och ökad komfort på persontåg, medan det på mellanlång och lång sikt handlar om utbyggnad av mötesspår och dubbelspår. Trafikverket har pekat ut sträckan som brist i den föregående nationella transportinfrastrukturplanen, men bristen har ännu inte implementerats som en åtgärd.⁹

Som övriga åtgärder föreslås spår- och växelbyte samt reinvestering av kontaktledningar fram till 2033.¹⁰

Konsekvenser

Utvecklingen av järnvägen och dess påverkan på omgivningen är i första hand ett ansvar för Trafikverket. All utveckling av järnvägen stärker det hållbara resandet och gör tågresan attraktivare när väl tågstoppet är verklighet. En dubbelspårutbyggnad kan innebära större ingrepp i landskapet och särskilt tätorten om det avses införas där. Konsekvenser av en sådan åtgärd redogörs inte för i FÖP Brålanda utan det åligger Trafikverket att utreda.

Stationsområde

En tillgänglig och attraktiv kollektivtrafik är en viktig förutsättning för att bidra till en utveckling av Brålanda och Dalsland i stort. För invånarna är tillgängligheten till bostad, arbete, utbildning och fritid en viktig faktor för val av bostadsort. Utveckling av stationssamhället Brålanda ger möjlighet att stärka ortens attraktivitet med snabba kommunikationer till framför allt Trollhättan, Göteborg och Karlstad, men även Norge.

Järnvägen har historiskt haft en stor betydelse för Brålanda tätorts tillkommande och utveckling. Brålandas befolkning har i princip legat på samma nivå sedan tågen 1976 slutade trafikera Brålanda.

Nuläge

Trafikverket har under 2022 påbörjat en utredning/åtgärdsvalsstudie för det framtida tågstoppet avseende de tekniska detaljerna, som perronger och spårväxlar. Det är initialt inte fastslagen en exakt placering eller lösning på detta, varför utredningen får utgå från ett antal kända förutsättningar; perronglängd 170 meter, avstånd mellan spårväxel och perrong är 100 meter och planskild perrongsanslutning.

⁹ Nationell plan för transportsystemet 2018–2029 - Sammanställning och läshänvisning, Trafikverket, 2018-10-16

¹⁰ Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, Trafikverket, rapport 2021:186.

Utredningen ska stå klar under 2023 och till dess pekas två förslag på stationsområdet ut. **Läge 1** är beläget vid befintligt stationshus och **läge 2** ligger mer norrut, invid Storgatan.

Läge 1 (T5)

Stationshuset från 1878 finns kvar och ligger på öster sida om järnvägen. I stationshuset pågår verksamhet ej relaterad till järnvägen och befintlig detaljplan medger användningen samlingslokaler. Utöver stationshuset finns på den östra sidan av järnvägen en kiosk/pizzeria, ett 25-tal parkeringar samt en vändslinga för bil och buss.

Marken på den västra sidan om järnvägen, vilket kan tydas i förgrunden på bilden ovan, är idag en oanvänd yta som ägs av kommunen. Detaljplanen medger användningen handel.



Foto på stationshuset och området väster om järnvägen (läge 1).

Läge 2 (T5)

Området ligger i anslutning till Storgatan med möjliga utrymmen för parkering och vändslinga för buss på anslutande fastigheter som idag består av torg/parkering samt lokaler som tidigare inhytt blomsteraffär och bank.

Detaljplanerna medger idag järnvägsändamål, park och handel.



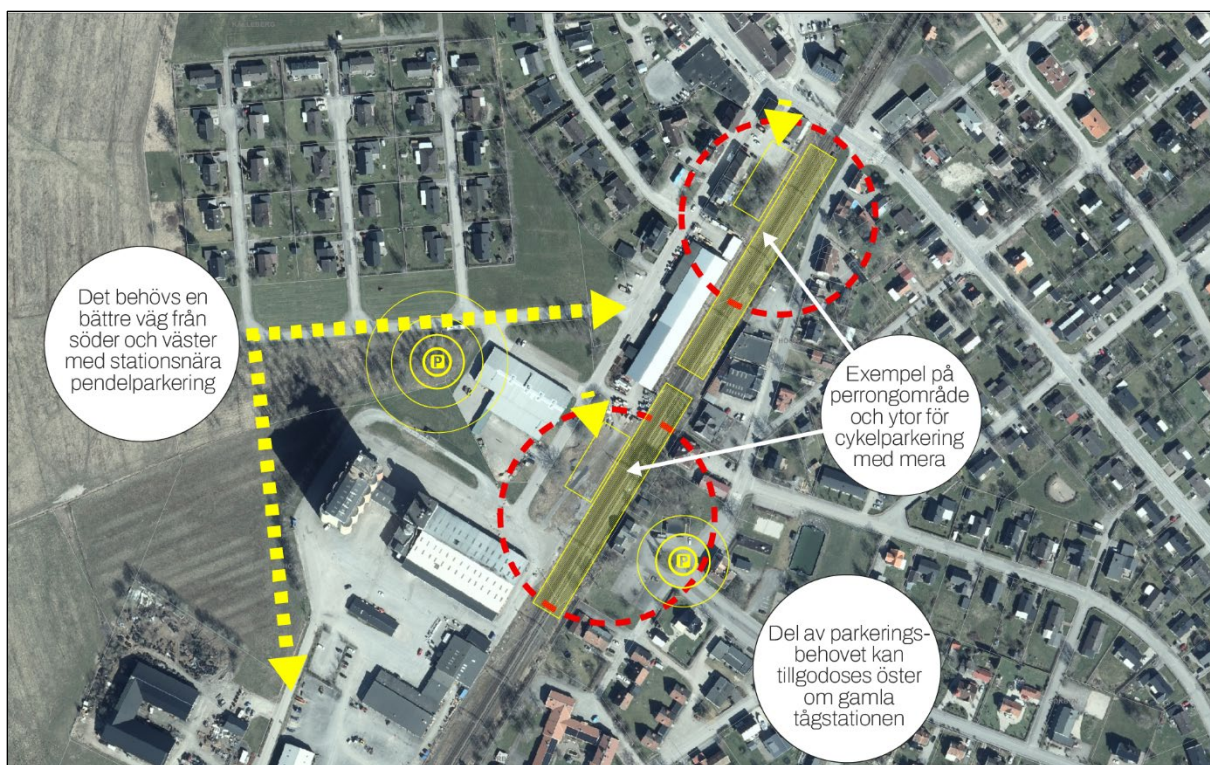
Foto på outnyttjad mark väster om järnvägen och invid Storgatan.

Utveckling

Ett nytt tågstopp kan realiseras 2028 och Brålanda blir en mer tillgänglig del av regionen. Oavsett om **läge 1** eller **läge 2** blir aktuellt behöver stationsområdet utvecklas till en knutpunkt för byten mellan olika färdmedel, där det på perronger finns väntkurer och på ömse sidor järnvägen finns parkering för både cykel och bil med möjlighet till elbilsladdning och cykelpump.

För att förbereda ett tågstopp och möjliggöra ett stationsområde behöver aktuella detaljplaner ses över och till viss mån ändras för att säkerställa tillgången till infartsväg, parkering och förbindelse över järnvägen. Att utreda ett trafiksäkert trafikflöde vid korsningen Industrigatan/E45 är angeläget. Exempelvis att se över möjligheten till vänstersvängkörfält. Detta är medtaget i aktivitetslistan.

Trafikverkets utredning förväntas stå klar under 2023 varför resonemangen kommer förfinas inför utställningen.



Strukturstudiekarta över framtida stationsområden (läge 1 och läge 2).

Konsekvenser

Tillsammans med en antagen FÖP Brålanda kommer anpassningar av detaljplaner skapa ökade förutsättningar för ett tågstopp vilket leder till en ökad andel hållbara resor och ett attraktivt samhälle.

Gång- och cykelväg

Fler kommuninvånare kommer att medföra en ökad mängd transporter. Fler transporter och ökade krav på hållbart resande är en stor utmaning för trafiksystemet. Transporterna behöver ske på ett smart sätt och då cykeln ett bra alternativ genom att den är snabb, enkel, bullerfri och bra för miljön och hälsan.

Det är mindre än 1,5 kilometer mellan ytterkanterna av Brålandas tätort, vilket gör att distansmässigt är det gång- och cykelvänliga avstånd mellan olika målpunkter och bostäder. Inga stora höjdskillnader finns heller i orten vilket underlättar framför allt för cykeltrafik.

Genom att investera i trygga gång- och cykelvägar ökar möjligheterna för invånarna att röra sig till fots eller med cykel. Att fler rör sig ute i samhället ökar tryggheten och möjligheterna för människor att mötas i vardagen.

I Brålanda ansvarar Trafikverket för åtgärder på de statliga vägarna (ex. Storgatan, Färgelandavägen). På de gator som kommunen är väghållare för finns större möjlighet att påverka utveckling och utformning.

Nuläge

Det finns en separat gång- och cykelbana från Rostocksvägen till Brålanda Skola. Till detta ansluts flera bostadsområden väster om järnvägen vilket skapar trygga transportvägar för flertalet barn och unga till skol- och aktivitetsområdet. Däremot har boende sydväst om Storgatan inga cykelbanor som korsar Storgatan för att nå skol- och aktivitetsområdet. I övrigt finns det en del brister i nätet eftersom en del av de befintliga gångbanorna i dagsläget är smala, har skiftande markunderlag, och kan tas av olika typer av trafikfarliga hinder. Huvuddelen av de villagator som finns i orten har varken trottoar eller längsgående cykelbana. Längs med Storgatan finns det trottoarer på båda sidorna av gatan medan cykeltrafik är hänvisad till körbanan.

Så som för resterade vägnät utgör järnvägen en barriär även för gång- och cykelvägnätet. Det finns, utöver de plankorsningar som finns för det övergripande vägnätet, även en planskild korsning strax nordväst om Brålanda skola med en tunnel under järnvägen för gång- och cykeltrafik. De passager som finns för gång- och cykeltrafik ligger med mellan 300–750 meters avstånd.

En annan barriär genom orten utgörs av Storgatan vilken kan upplevas både som otrygg och osäker framför allt för skolbarn eller andra mer utsatta grupper. Även då andelen tung trafik på Storgatan inte är hög i relation till närliggande större vägar gör dess utformning och lokalisering att mängden tung trafik blir problematisk. Storgatans läge och användning som centralpunkt i orten kan antas generera flöden av oskyddade trafikanter till tätortens utspridda målpunkter vilka korsar vägen både vid passager i området och där det inte finns passager. Möjliga konflikter mellan tung trafik och oskyddade trafikanter uppstår därför och skapar både en sämre framkomlighet och trygghet längs gatan. Det finns tre gränspassager över Storgatan i Brålanda centrum, var av två av dessa är upphöjda och en ligger vid en avsmalning av körbana. Enligt statistik är det många singelolyckor för gångtrafikanter längs Storgatan.¹¹ Detta pekar på att det finns brister i gatans utformning med möjlig bristande belysning, kanstensvisning eller dylikt.

Målpunkter som ligger öster om väg E45, till exempel Frändeforsån samt Brålanda kyrka, har mycket låg tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Längs denna väg går stora flöden trafik, både tung och vanlig, och det saknas hartighetssäkrade gång- eller cykelpassager.

För cyklister finns det en väderskyddad cykelparkeringsplats för 22 cyklar på Storgatan samt en väderskyddad cykelparkeringsplats i anslutning till busshållplats vid väg E45 med 30 platser. Cykelparkeringsplatsen på Storgatan saknar anslutande cykelbana. Dessa två är de enda allmänna cykelparkeringsplatserna i Brålanda centrum. Vidare finns heller ingen pumpstation för cyklar inom planområdet.

Stråket kan förlängas åt sydväst via olika gator med varierad standard. Stråket utgör söderut den säkraste transportvägen för gång och cykel till Nuntorp och vidare till Frändefors och Vänersborg.

¹¹ ÖVERSIKTLIG TRAFIK- OCH INFRASTRUKTURUTREDNING BRÅLANDA, Tyréns AB. 2022-01-26

Utveckling

En översikt av hela gång- och cykelnätet behöver utföras för att ta bort enkelt avhjälpna hinder och säkerställa en god standard. Passager förbi barriärer i orten behöver också ses över. Möjligheten att cykla trafiksäkert mellan östra och västra Brålanda genom att koppla samman cykelleder och bygga hastighetssäkrade cykelpassager över Storgatan rekommenderas. Särskilt fokus bör läggas på de cykelsträckor som sker mellan områden med bostadsbebyggelse och viktiga målpunkter för barn och unga så att de inte behöver röra sig i blandtrafik mer än nödvändigt.

Storgatan

Åtgärder för att minska antalet singelolyckor för gångtrafikanter längs med Storgatan behöver vidtas. Exempelvis genom att se över så att underlaget är jämt längs gångbanorna, att det inte finns några snubbelkanter utmed möblering, planteringar och dyligt, att kantstensvisningen vid passager är korrekt utförd och att säkerställa god belysning.

En större förändring av gaturummet bör göras för att främja trygghet och för att användandet av gatan skulle anpassas mer efter oskyddade trafikanters behov. En särskild utredning kring hur detta skulle utformas kan då behövas. Om kommunen skulle ta över väghållaransvaret från Trafikverket ger det större rådighet att driva dessa förändringar.

E45

För att kunna nå målpunkter öster om E45 bör planskilda eller hastighetssäkrade korsningar finnas. För att även göra Brålanda kyrka tillgänglig för oskyddade trafikanter bör det finnas möjlighet att gå och cykla trafiksäkert parallellt eller längs med E45. Att anlägga en gång- och cykelväg längs befintlig sträckning av E45 riskerar att bli väldigt kostsam, samtidigt som den i framtiden vid en ombyggnation eventuellt inte kommer fylla samma funktion. I samband med ombyggnation av E45 måste utrymme för oskyddade trafikanter säkerställas, troligtvis via den lokalgata som behöver bildas. Till dess kan ett framtida promenadstråk längs Frändeforsån tillsammans med grusvägar via jordbruksmarken norr om Tånvägen vara ett alternativ.

Stationsområdet

Gång och cykelnätet behöver vara utbyggt på båda sidorna av stationsområdet och ansluta till övrigt nät. De anslutande gång- och cykelbanorna behöver hålla de krav som finns på tillgänglighet. Andra trygghetsskapande aspekter, som till exempel belysning och gestaltning, blir också extra viktigt i området nordväst om stationen där det idag kan upplevas som en mer otrygg miljö än på andra sidan järnvägen.

I anslutning till gång- och cykelvägnätet i höjd med stationen föreslås det också anläggas en planskild passage med järnvägen för oskyddade trafikanter. Detta för att säkerställa tillgängligheten och trafiksäkerheten i området. Denna passage kan också utgöra en viktig länk i att bygga ihop gång- och cykelnätet i den sydvästra delen av orten.

Utöver utbyggnad av gång- och cykelnätet behövs också tillgång till cykelparkeringar som ligger i nära anslutning till stationen som är väderskyddade och ligger på en upplyst och överskådlig plats. I anslutning till cykelparkeringarna bör även en cykelpumpstation ligga. Detta för att göra det tryggt att parkera sin cykel i området.

Cykelparkeringar behöver vara lättillgängliga och finnas på båda sidorna av järnvägen för att minska risken för felparkeringar. För verksamma i Brålanda som bor på annan ort kan låsbara cykelgarage anordnas vid järnvägsstationen så det tryggt går att låsa in sin cykel under natten eller helgen.

Särskilt utpekade stråk

Det finns utvecklingspotential vad avser hållbara transporter via gång och cykel inom planområdet. I kommunens cykelplan har följande åtgärder/brister planerats/konstaterats inom planområdet:

- Gång- och cykelvägsanslutningar till exploateringsområdet i Källeberg. Planeras vara klara allt eftersom byggnation av Källeberg tillkommer och till dess att tågen stannar.



- GC-vägen mellan Villagatan och Tånvägen, och förlängning västerut (**T7**)
Idag en grusväg i lite sämre skick och inte belyst. Vägen kan med fördel förlängas som en enklare gångstig i åkerkanten längs Tånvägen till Rostocksvägen och Stenhammarsvägens anslutning.
- En gång- och cykelväg utmed Stenhammarsvägen och cirka 700 meter nordväst (**T1**).
Ett viktigt område för rekreation och friluftsliv är Mollebergsskogen/Elljusspåret som är välutnyttjade resurser för såväl fritidsaktiviteter som för skolbarn. Med en gång- och cykelväg längs Stenhammarsvägen ökar tillgängligheten och trafiksäkerheten till området. Stenhammarsvägen är regional och en utbyggnad av GC-

väg finansieras till fördel via medfinansiering mellan kommunen och Trafikverket. Nästa ansökningsperiod är 2024 för ett anläggande 2025–2028.

- En ny gång- och cykelväg längs Rostocksvägen-Färgelandavägen, en sträcka på cirka 700 meter.

Idag saknas ett trafiksäkert alternativ för gång och cykel på aktuell sträcka.

Konsekvenser

Planförslaget ger en tydlig riktning för ett mer sammankopplat och trafiksäkrare gång- och cykelvägnät och är utöver tågstoppet en viktig del i att uppnå målbilden om hållbara transporter. Som med alla andra infrastrukturprojekt är även investeringar i gång- och cykelvägnätet kostsamma, och risk finns att alla åtgärder inte kommer genomföras, vilka även är beroende av flertalet andra processer som väg-hållaransvar och ombyggnation av E45.

Väg

Vägtransporter är och kommer alltjämt att vara grundläggande för ett välfungerande samhälle. Vägnätet är en mycket betydelsefull del av vår infrastruktur som behöver såväl underhåll som utveckling. Vägar utanför tätbebyggda områden anläggs och underhålls i regel av Trafikverket. Förslag till prioriteringar och investeringar bereds av kommunalförbund och regionen genom framtagande av infrastrukturplaner. Kommunen är en part av många i denna process. Regionen ansvarar för det regionala vägnätet samt järnvägsstationer. Staten ansvarar för statliga vägar och järnvägssträckor.

Nuläge

Planområdet korsas av en stor väg, E45, som löper mellan Nordnorge och Sicilien i Italien. Vägen är således av såväl lokal som internationell vikt. Lokalt, och regionalt, sett är sträckan av stor betydelse för arbetspendling, främst mellan Göteborg och Trollhättan. Dessutom är det ett viktigt stråk för näringslivets transporter eftersom den bland annat är betydelsefull för internationella godstransporter via Göteborgs Hamn. Årsdygnstrafiken varierar något inom planområdet, mellan cirka 6 300 och 7 800 transporter. Vägen är även rekommenderad väg för farligt gods.

Inom planområdet löper ett antal större vägar än de finmaskiga kvartersvägarna. Trafikverket är idag uteslutande väghållare för dessa vägar.

Storgatan är den centrala gatan i Brålanda. Mycket av Brålanda centrum ligger längs gatan, eller nås av densamma. Storgatan är tillsammans med Tånvägen de större gatorna/vägarna som förbinder E45 och den östra sidan av samhället med den västra sidan. Storgatan är den av de statliga vägarna inom planområdet, borträknat E45, med störst trafikering. Vid järnvägen finns en plankorsning där det lätt bildas köer vid bomfällning.

Färgelandavägen utgör närmaste väg för transporter till Färgelanda och Rostocksvägen utgör närmaste väg för transporter till Dals Rostock och nordvästra Dalsland. Rostocksvägen trafikeras av buss.

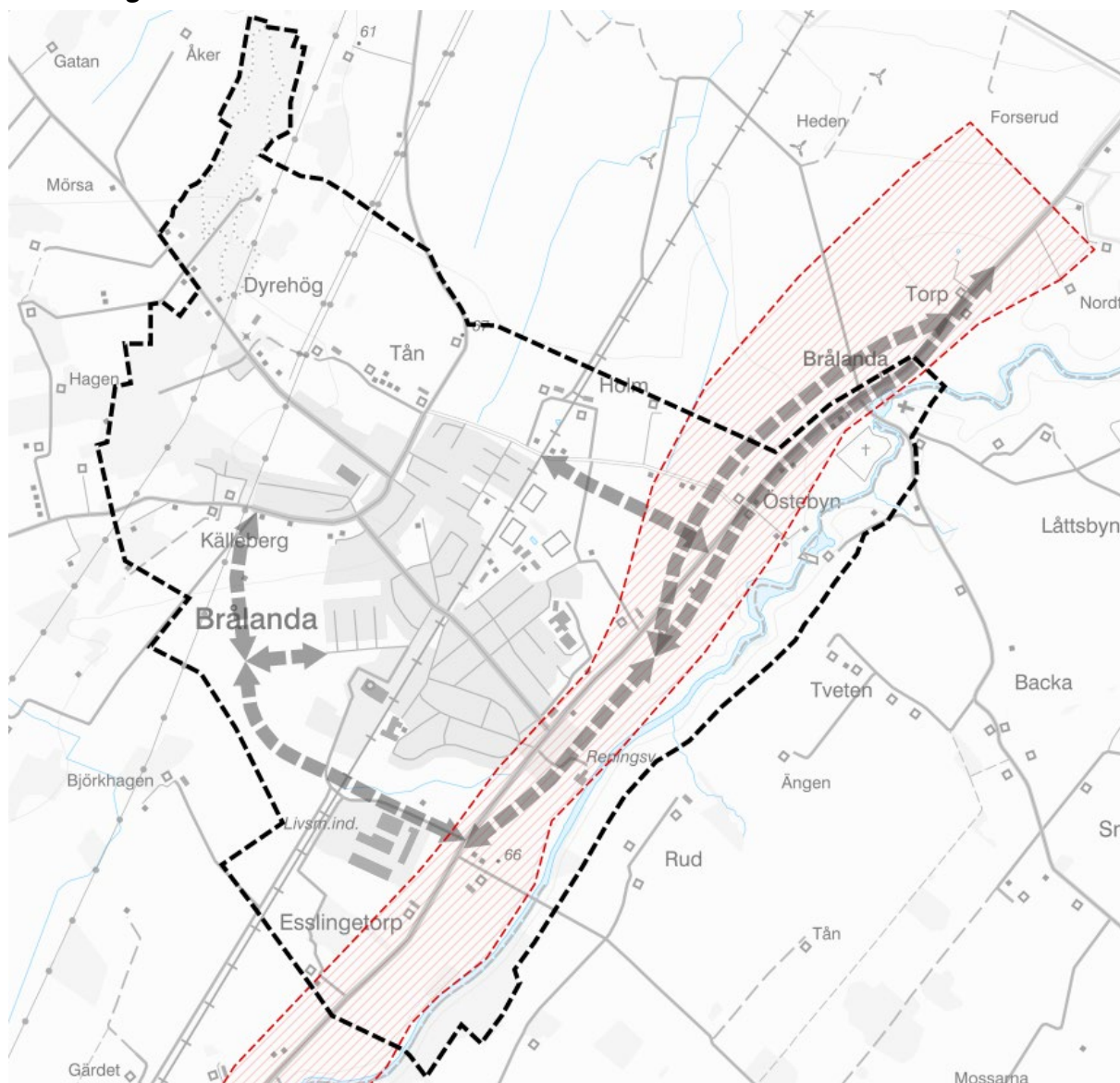
Stenhammarsvägen är viktig för transport till rekreationsområdena Mollebergsskogen/elljusspåret och Kroppefjäll.

Tånvägen utgör idag den norra anslutningen till främst de västra industriområdena. Vägen trafikeras av buss.

Väg 2156 (infart vid Brålånda kyrka) fyller en viktig funktion för Brålåndas omland för transport mot Skerrud skola, Sikhall och Vänerkusten.

Parallellvägen mellan Brålånda och Frändefors utgör en viktig lokalgata för jordbrukets långsamtgående trafik och leder till Frändefors, via Nuntorp. Huvudmannaskapet för vägen är enskilt.

Utveckling



Förbifart E45 (T4)

Under hösten 2019 inledde Trafikverket en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för E45 mellan Vänersborg och Mellerud. En ÅVS innebär att Trafikverket utreder vilken funktion

och standard en väg ska ha, utifrån transportbehovet. Aktuell ÅVS bygger på en förstudie gjord 2003. Tidsplan för rapportöverlämnandet av ÅVS är våren 2022. Efter en ÅVS ska en vägplan tas fram under ett par-tre års tid. Frågan om finansiering för sträckan ligger nu hos regeringen efter det att Trafikverket föreslagit en ombyggnad för deletapp ett, under förutsättning att ett tilläggsanslag går igenom.

Åtgärdsvalsstudiens syfte har varit att se hur byggande av 2+1-väg i befintlig sträckning bäst kan göras, samt att uppnå en med övriga intressenter gemensam syn på problem, behov och mål, samt att föreslå åtgärder enligt fyrstegsprincipen på kort och lång sikt. I utredningens direktiv finns angivet att studien ska utreda hur 2+1-väg kan byggas på sträckan, och studien har därför inte utrett andra alternativ.

På landsbygden (på sträckorna mellan orterna) skapar en 2+1 väg en barriär även för lantbruket som många gånger är i behov av att kunna transportera sig mellan sina olika skiften. En viktig fråga i planeringen för en 2+1-väg i Dalsland är då att kunna ha parallella vägar för långsamtgående fordon på ömse sida om E45 med säkra korsningar vid jämna mellanrum.

Under arbetet med ÅVS:en remitterades Vänersborgs kommun som sammanfattningsvis hade följande ställningstaganden:

- Vänersborgs kommun uttrycker önskemål om att vägen dras utanför både Frändefors och Brålanda.
- Vänersborgs kommun ser det som angeläget att lokalvägarna vid sidan om E45 anpassas för gång- och cykeltrafik. Det är positivt att de förstärks där det behövs tex mellan Brålanda och Frändefors som går längs Vänerbanan.
- Vad som saknas i utredningen är hur korsningarna vid de båda tätorterna ska utformas och var de ska angöra nuvarande E45 som genom ombyggnaden blir lokalgator. Det är viktigt att åtgärdsvalsstudien kompletteras med en fördjupning av förslagen på förbifarterna Frändefors, Brålanda och Mellerud. Förbifarternas läge och principer för utformning av på- och avfarter med dess koppling till tätorternas lokala vägnät behöver framgå av utredningen. Detta för att åtgärdsvalsstudien ska kunna ligga till grund för nödvändig kommunal planering, som exempelvis kommande fördjupad översiktsplan för Brålanda. Kommunen ser det som mycket angeläget att kommunen blir delaktiga i processen kring dessa fördjupningar över förbifarterna förbi Frändefors och Brålanda. Det är angeläget att dessa utredningar inte skjuts på framtiden utan görs inom ramen för åtgärdsvalsstudien.
- Kommunen vill redan nu trycka på att på och avfarterna vid de båda tätorterna utformas så att olycksriskerna vid Tånvägen kan minimeras samt att på och avfarterna söder om Brålanda anpassas till de planer som finns för en ny ringväg i Brålanda.
- I Brålanda centrum bör korsningen mellan Storgatan och järnvägen göras planskild. Det finns risk att köer bildas när persontåg stannar i Brålanda.

För att säkerställa marken inför en eventuell förbifart behålls vägreservatet, som utritades i förstudien från 2003, i utvecklingsinriktningskartan förbi *Brålanda* tätort. Förändringar inom reservatet ska stämmas av med Trafikverket.

Det är i dagsläget oklart exakt var den förbifarten och den ombyggnaden är tänkt att gå, varför det i FÖP Brålanda har tagits fram två möjliga förslag på vägsträckningar. Det enda utrymme för förbifart mellan tätortsområdet och Frändeforsån är väster om reningsverket, varför den sträckningen bedöms någorlunda trolig. Längre norrut, vid Tånvägen, finns en del bebyggelse där dagens väg går mellan två gårdscentra. En breddning av vägen är till synes svår här, varför en omdragning av vägen kan tänkas. Inom reservatets bredd finns endast en möjlig omdragning på platsen. Vart vägen norrut sedan kan återansluta till befintlig vägsträckning kan variera, eftersom reservatet är väl tilltaget. I det utritade förslaget kan vägen återansluta cirka 450 meter norr om vägenslutningen mot Brålanda kyrka.

Vägreservaten i kartan kan komma att revideras fram till FÖP:ens antagande, alternativt vid nästkommande aktualitetsförklaring, beroende på hur Trafikverkets planering fortlöper. Vad som kan påverka reservatens utbredning är var eventuella av/påfarter kommer förläggas och exakt placering av väg.

Ringled (T2)

En ringled som förbinder E45 med Färgelandavägen genom en förlängning av Järnvägsgatan har varit intentionerna för utvecklingen av Brålanda sedan den första stadsplanen från 1940-talet. Ringleden har därefter illustrerats i de kommande detaljplanerna och områdesplanen.

I den översiktliga trafik- och infrastrukturutredningen¹² som genomförts får ringleden enligt genomförd analys ett trafikflöde på cirka 900 ÅDT där i stort sett all trafik är överflyttad trafik från Storgatan som därmed avlastas med cirka 35 %. Överflyttad tung trafik är cirka 100 ÅDT från Storgatan till den nya ringleden.

Trots att de samhällsekonomiska effekterna av en ringled enligt utredningen inte är stor eller möjligen negativ kan den motiveras med nyttan den gör för tryggheten längs Storgatan, buller- och luftkvalitetsförbättringar i centrum samt möjligheten att utveckla centrala Brålanda till en attraktivare vistelseplats. Med en byggnation av ringled som knyter ihop det större vägnätet utan att trafikera Storgatan skulle möjligheterna att påverka avstängning av tung trafik på Storgatan öka, vilket skapar ett säkrare och mer hälsosamt gaturum. Ringleden får även stor betydelse i avlastningen av långsamtgående fordon på E45, eftersom den förbinder jordbruksmark i norr med silon längs Industrigatan.

En ringled ökar tillgängligheten till stationsområdet där en anslutning genom Poppegatan skapar ett naturligt flöde med mindre transporter längs Storgatan. Även transporter längs framför allt Järnvägsgatan skulle minska.

För att ringleden ska få önskad effekt förutsätter det en planskild järnvägs korsning.

¹² ÖVERSIKTLIG TRAFIK- OCH INFRASTRUKTURUTREDNING BRÅLANDA, Tyréns AB. 2022-01-26

Väghållaransvar

Trafikverket ansvarar idag för åtgärder på de statliga vägarna (ex. Storgatan, Färge-landavägen). Att göra Brålanda till ett kommunalt väghållningsområde ger kommunen större möjlighet att påverka utveckling och utformning. Om ringleden byggs kan den vara ett argument till att stänga av Storgatan för tung trafik.

Storgatan

Om ringleden byggs och Storgatan ingår i det kommunala väghållningsområdet kan Storgatan utvecklas till en centrumgata där trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ökar genom anläggande av gång- och cykelbana med förbättrad belysning.

Att arbeta bort plankorsningen är ytkrävande och innebär ett stort ingrepp i omkringliggande mark och anläggningar/infrastruktur.

Anslutning E45 (T3)

En annan anslutning av Tånvägen till E45 har funnits med i planeringen sedan 1974 när väganlutningen fastställdes i stadsplanen. En ny anslutning skulle innebära ett uträtande av Tånvägen och tillskapande av en säkrare korsning utan samma sikthinderproblematik som idag. Trafikverket avser påbörja 2023 en åtgärdsvalsstudie med fokus på befintlig plankorsning längs Tånvägen, som också innehar sikthinderproblematik, varför en realisering av den nya anslutningen kan lösa flera frågor.

Busstrafik

Linjestreckningarna kommer sannolikt att förändras vid ett tågstopp när stationsområdet behöver trafikeras. Även turtätheten kan komma att förändras vid ett tågstopp om tågtrafiken ersätter vissa turer. En större förändring för linjestreckningarna kommer ske vid ombyggnaden av E45.

Konsekvenser

Planförslaget pekar ut ett flertal utvecklingsprojekt för väg. Ingen av projekten råder Vänersborgs kommun för i sin helhet, utan utvecklingen bygger på samverkan i olika hög utsträckning med bland annat Trafikverket, Västra Götalandsregionen och Västtrafik. Flera av projekten berörs av processer utanför kommunens försorg, varför projekten inte behandlas i konsekvensanalysen nedan, i enighet med genomfört avgränsningssamråd med länsstyrelsen.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken är en viktig del av ett samhälles utveckling. Idag trafikeras Brålanda av ett antal olika linjebussar och på några års sikt ska även tågen stanna här.

Nuläge

Idag trafikeras planområdet av ett antal olika linjebussar. Flest linjebussar trafikeras Brålanda via E45. Härifrån nås närmast Vänersborg, Trollhättan, Ed, Mellerud och Åmål med direktbuss. Ett par bussar dessutom via samhället, främst via Storgatan, Rostocksvägen och Tånvägen. Längsta sträcka till en busshållplats inom Brålanda tätort är cirka 550 meter.

Den tågtrafik som går genom orten stannar i dagsläget inte i Brålanda.

Utveckling

När tågstoppet blir av behöver det finnas en tydlig koppling till övrigt kollektivtrafiknät. De busslinjer som idag går via Storgatan behöver dras om så att de också stannar vid tågstationen. Om det finns möjlighet att även busslinjer som idag endast stannar längs väg E45, också stannar vid stationen skulle kollektivtrafiken knytas ihop ännu mer. Om restidsförsämringen av att svänga av från väg E45 blir för stor för dessa busslinjer behöver gångbanans standard mellan hållplatsen vid väg E45 och stationen vara hög samt att tydlig skyltning behöver finnas mellan dessa punkter.

Konsekvenser

Tågstoppet kommer förändra även övrigt kollektivtrafiknät vilket måste beaktas vid utformning av stationsområdet och anslutande gator.

Teknisk anläggning

Tekniska anläggningar är grundläggande funktioner för ett fungerande samhälle och pekas ut när användningen behöver ha företräde framför andra användningar för att få ett fungerande system.

VA-försörjning

Här ingår ytor för vatten- och avloppsförsörjningen inom planområdet.

Nuläge

Det kommunala ledningsnätet för vatten och avlopp är utbyggt i Brålanda tätort och inom det kommunala verksamhetsområdet ingår sedan 2020 även Dyrehög, Källeberg och Tån (Kommunfullmäktige § 71, 2020-06-17). Källebergs vattenverk har en kapacitet/tillstånd om 300 m³/dag.

Brålanda avloppsreningsverk har tillstånd som medger utsläpp från en maximal dimensionerande anslutning av 45 700 personekvivalenter (pe). Enligt redovisning vid tillståndsgivningen (2005) ligger medelbelastningen på cirka 8 000 pe och maxbelastningen på cirka 18 000 pe.

Utveckling

Det planeras för en ny tankstation i Brålanda som ska fungera som reserv i nödfall när vattentillgången för enskilda hushåll och gårdar är begränsad. Denna anläggning är väldigt liten, varför ingen särskild mark reserveras och dess placering bör lämpligen inrymmas i en befintlig detaljplan.

Utvecklingsområde för VA-försörjning (U8)

Det föreslås ett utvecklingsområde för VA-försörjning invid en befintlig anläggning. Området är väl tilltaget och bedöms täcka behovet tills år 2040. Viktiga frågor att hantera i kommande prövningar är bland annat förbifart E45 och riskhantering, risk för skred, tillgänglighet till Frändeforsån, strandskydd och naturvärden.

Konsekvenser

I ÖP 2017 bedömdes kapaciteten av vattenverket täcka behovet med god marginal.

FÖP Brålanda medger en utökning av verksamheter, industrier och bostäder (detaljplan för Källeberg), vilket påverkar belastningen på avloppsreningsverket. Trots att en av de befintliga industrierna avger en högre belastning vissa tider på året bedöms det finnas utrymme inom befintligt tillstånd för framtida exploateringar.

Energiförsörjning-/produktion

Här ingår ytor för energiproduktion. Det finmaskiga närvärmenätet redovisas inte i rekommendationskartan. Kraftledningar och dess påverkan återfinns under avsnittet *Samlad konsekvensanalys/Risk för olyckor*.

Nuläge

I Brålanda finns en bibränslepanna som distribuerar värme i ett nät som omnämns Brålanda närvärme. De vanligaste bränslena som används är flis och pellets. I dagsläget är det i princip endast kommunala byggnader och verksamheter som är anslutna, bland annat skola, förskola, aktivitetsområdet, äldreboendena och ett bostadsområde längs Hagtorngatan. Av värmen som producerades 2018 stod bibränslen för 98,5 % och olja för 1,5 %.¹³ Även fast inga klagomål på senare år har framförts är placeringen inte helt lämplig om verksamheten avses utvecklas, eftersom placeringen är nära både förskola och bostäder.

Det finns idag inga vindkraftverk inom planområdet. Det finns däremot ett antal verk norr och sydöst om planområdet med totalhöjder varierande från 87 till 150 meter.

Det finns idag inga kommunala byggnader i Brålanda med solceller.

Utveckling

Etablering av nya vindkraftverk inom och i anslutning till planområdet är inte möjligt med hänseende till Försvarets riksintressen.

År 2030 ska 5 % av kommunens egna elbehov täckas av elproduktion med egna solceller.¹⁴

Lokalisering av bibränslepanna (E1 och E2)

En flytt av bibränslepannan bör utredas. På sikt lämpar sig befintlig plats bättre för skolverksamhet eller ändamål för idrott eller liknande aktivitet. En flytt av bibränslepannan sker med fördel mot Tånvägen eftersom andelen störningskänsliga verksamheter är färre. Marken är idag planlagd som kvartersmark för idrottsändamål. Lokaliseringen bör stämmas av med Trafikverkets planer för Tånvägen. En flytt skulle i högre grad möjliggöra för en utveckling av verksamheten genom den mer ytkrävande biokolpannan. Vid en flytt är det av större vikt att fler byggnader och verksamheter ansluter till närvärmenätet. Till 2025 ska 100 % av bränslen som används för el och uppvärmning av kommunala byggnader vara fossilfria, vilket innebär att spetsvärmekällan för Brålanda närvärme måste utgöras av ett annat bränsle än olja. Ett alternativ kan vara biogas.

¹³ Utredning för ett fossilfritt Vänersborg 2030 – transporter, el och uppvärmning

¹⁴ Utredning för ett fossilfritt Vänersborg 2030 – transporter, el och uppvärmning

Konsekvenser

FÖP Brålanda hindrar inte en utveckling till fossilfri energiförsörjning.

Det föreslås inga utvecklingsområden inom planområdet på ett sådant avstånd från befintliga vindkraftverk som skulle kunna skapa olägenheter för den tillkommande bebyggelsen.

IT och telekommunikation

Avsnittet behandlar tillgången till bredband och fiber. Avsnittet presenteras inte i kartan.

Nuläge

Tillgång till bredband är en viktig tillgänglighetsfråga. Vänersborgs kommun har en strategi för utbyggnad av fibernät i kommunen, med målsättning att alla som vistas i Vänersborgs kommun ska ges tillgång till relevanta, konkurrenskraftiga digitala tjänster. Förutom att 90 % av hushållen bör ha tillgång till bredband om minst 100 Mbit/s år 2020 siktar strategin även på att alla fastighetsägare ska kunna erbjudas anslutning till en bredbandsleverantör via optofiber år 2020. Den goda bredbandstäckning som idag råder beror bland annat på att landsbygdens fiberföreningar varit framgångsrika.

I Brålanda tätort har Telia grävt fiber och i anslutning till tätorten finns fiberföreningar som möjliggör för anslutning till fibernätet.

Enligt Post- och telestyrelsens Bredbandskarta ligger generellt tillgången till, inklusive absolut närhet till, fiber på 95 % av hushållen eller mer.

Utveckling

Den utveckling som kan ske är fler anslutningar till fibernätet.

Konsekvenser

Inga konsekvenser bedöms förekomma.

Materialåtervinning

Avsnittet behandlar möjligheten till materialåtervinning. Avsnittet presenteras inte i kartan.

Nuläge

Inom planområdet återfinns två återvinningsstationer där möjlighet finns att återvinna förpackningar och tidningar. Den ena är belägen i östra delen av tätorten, i närheten av E45, längs Törnrosgatan. Den andra är belägen i den västra delen av tätorten, vid Storgatan/Rostocksvägen 1.

Närmaste återvinningscentral är Torpa Kretsloppspark i Vänersborgs tätort.

Utveckling

Befintliga återvinningsstationer bedöms täcka behovet. En återvinningscentral inom planområdet anses inte bärkraftigt.

Konsekvenser

Inga konsekvenser bedöms förekomma. Återvinningsstationerna pekas inte ut i kartan, eftersom deras placering kan komma att förflyttas.

Areell näring

Brålanda är ett typiskt järnvägssamhälle som växte fram till följd av ortens betydelse som havreexportör då järnvägen drogs genom Dalsland i slutet av 1800-talet. Några trädgårdar och hus finns bevarade från tiden då orten växte fram. Intill Frändeforsån finns rester av ett järnåldersgravfält och en gammal kvarn.

Nuläge

Jordbruksmarken omger Brålanda tätort med såväl små som större företag etablerade. Vissa företag innehar djurhållning, medan andra är fokuserade på odling.

Den totala andelen åkerareal i Västra Götaland har sjunkit succesivt senaste årtiondena, med drygt sju procent sedan 1998. I såväl riket som Vänersborgs kommun har andelen företagare med mindre gårdar avtagit under lång tid samtidigt som kvarvarande gårdar blir större och större. Det är betydligt färre jordbruksföretag registrerade idag än för bara 20 år sedan.¹⁵



¹⁵ Jordbruksverkets statistikdatabas, hämtad 2022-03-29

Utveckling

I planförslaget pekas ett antal utvecklingsområden och anläggningsprojekt ut på mark som idag nyttjas för jordbruksändamål. Det är viktigt att områden med jordbruksmark som inte är utpekade för utveckling i största möjliga mån bibehålls och den areella näringen har företräde framför exploatering.

Konsekvenser

Planförslaget kan resultera i att andelen jordbruksmark minskar. Läs mer under avsnittet [Samlad konsekvensanalys/Jordbruksmark](#).

Grönområde och park

Grönområden är viktiga mötesplatser som stärker såväl de sociala som biologiska värdena i orten. Grönområden kan spela en stor roll i att skapa möten mellan människor och verka för en känsla av gemenskap i exempelvis ett grannskap. Grönska och natur stimulerar även till fysisk aktivitet för vuxna och barn.

För att ge boende, besökare och de som arbetar i Brålanda goda förutsättningar för rekreation är det viktigt att natur- och parkområden bevaras och utvecklas i takt med en ökad exploatering, vilket är i linje med plan- och bygglagens krav på en långsiktigt god hushållning med mark och vatten. Utomhusmiljöerna behöver även ha varierad karaktär och funktion för att passa så många som möjligt. Förutom att det har en positiv effekt för hälsan så kan vi på det viset komma att bevara biologisk mångfald, upplevelsevärden och andra ekosystemtjänster som exempelvis dagvattenhantering, luftrening och bullerdämpning.

Om arbetet sker med en helhetssyn där olika intressen vägs mot varandra kan dessa olika värden i många fall utvecklas och stärkas, vilket ofta också ger ekonomiska fördelar. I det arbetet är kommunens Grönplan ett viktigt underlag.

Nuläge

Brålanda har idag en avsaknad av sammanhängande grönstråk och grönområden för rekreation.¹⁶ Gröna stråk har en viktig funktion att knyta ihop olika typer av grönområden. Det handlar både om att erbjuda människor tillgång till attraktiva gröna miljöer. Det är viktigt att det finns parker och naturområden i och invid bostadsområden så att möjlighet till motion, rekreation och naturupplevelser finns nära inpå. Behov av parker och grönytor är därför en utgångspunkt vid planering.

Det finns grönområden i närheten av befintlig bebyggelse som har stor betydelse för de boende i tätorten. Då det är relativt ont om allmänna grönytor är det viktigt att bevara och utveckla de grönområden som finns, både de som är markerade som grönområden och parker i rekommendationskartan samt de mindre ytor som finns inom bebyggda områden. I vissa fall står trädgårdar för stora delar av den gröna miljön, där det saknas gröna stråk. Exempelvis pekas Centrumparken och andra strategiska grönytor ut med utvecklingspotential, parkerna är viktiga att bevara och kan

¹⁶ Grönplan 2008

utvecklas för att de ska bli mer användbara. Utveckling sker med stor hänsyn till naturvärden.

Centrumparken (G1)

Centrumparken är centralt belägen med bilinfart från Storgatan. Parken är relativt stor, cirka två hektar, med möjlighet till olika aktiviteter. Här finns en nyanlagd lekplats, en utomhusscenen, utomhusgym och anlagda grusgångar som är cykelbara. Utomhusscenen används vid ett flertal olika evenemang under året, så som allsång i parken och bygdefest. Det finns även relativt stora ytor i parken som inte är anlagda för någon särskild aktivitet, utan underhålls som grönytor.

Vintertid vid rätt förhållanden nyttjas delar av parken för skridskoåkning, vilket är ett uppskattat inslag i tätortsmiljön.

Det finns även en privatägd bostadsfastighet inom parken där detaljplanen enbart medger användningen park. Tidigare låg en camping i Centrumparken.

Törnrosdalen (G2)

Törnrosdalen är idag ett område för odling och rekreation. Området är planlagt som parkmark. Törnrosdalen är det största planlagda parkområdet i planområdet som möjliggör för många olika typer av funktioner. Idag finns det främst en lekplats och fotbollsplan inom området.



Rapsvägen (G3)

Ett mindre parkområde i närheten av järnvägen. Finns idag lekplats och grönytor för aktivitet. I parken finns ett flertal skyddsvärda ekar som skapar ett högt naturvärde på platsen.



Utveckling

Befintliga grönområden ska bevaras och utvecklas. Lekplatser och aktivitetsytor ska finnas som täcker behovet för barn- och unga inom planområdet, vars placering kan variera över tid. Tillgängligheten till dessa är viktiga att bevaka vid kommande planering.

Nedan följer grönområden med särskilda värden att utveckla.

Centrumparken (G1)

Genom att bygga vidare på parkens befintliga kvalitéer kan parken utvecklas ännu mer. Centrumparken ska utvecklas till att bli Brålandas egna gröna vardagsrum – en plats med aktiviteter, evenemang och parkmiljö som attraherar många målgrupper. Ytan passar lämpligen även för andra evenemang som minifestivaler, utomhusbio eller loppmarknad. Vintertid bör alltid eftersträvas att isen spolats för möjlighet till skridskoåkning.

Törnrosdalen (G2)

Området kan utvecklas till att bli ett tydligare rekreationsområde med promenadstråk och aktivitetsytor samtidigt som det kvarstår områden för odling. Ravinen i området kan fungera som dagvattenhantering.

Rapsvägen (G3)

Grönområdet kan med fördel fortsätta användas som aktivitetsyta där ekarna fortsatt skyddas och blir en integrerad del av parken.

Odlingslotter (G4)

Det finns längs Törnrosgatan mark planlagd för odlingslotter. Idag har området karaktären ängsmark, vilket skulle kunna utvecklas för stadsnära odling. Stadsnära odling bidrar till ett mer hållbart samhälle vilket fyller syften såväl socialt och ekonomiskt som för våra ekosystem.

Tånvägen (U2)

Idag en outnyttjad resurs som i områdesplanen pekas ut som lämpligt för odlingslotter. Området kan fylla en bredare funktion som rekreationsområde eller område för spontanidrott för den norra delen av tätorten.

Konsekvenser

Genom en ökad satsning på grönområden finns fler ytor för barn- och unga att leka och tillsammans med vuxna skapa nya sociala mötesplatser. Området längs Tånvägen innebär att jordbruksmark ianspråk tas, läs mer under [Samlad konsekvensanalys/Jordbruksmark](#).

Natur och friluftsliv

Inom planområdet och i Brålanda tätorts närområde finns begränsat med sammanhängande natur- och friluftslivsområden. Natur- och friluftsområden ska säkra kommunens biologiska mångfald och stärka våra ekosystem men även ge tillgång till säkra, inkluderande och tillgängliga grönområden för alla målgrupper.

Ett naturvårdsprogram håller på att tas fram för kommunen, programmet ger en bra utgångspunkt vad gäller skyddsvärd natur, likaså vart exploatering kan vara lämpligt utifrån ett naturvärdesperspektiv. Trots detta kan det krävas naturvärdesinventeringar när nya områden ska tas i anspråk. När intrång måste ske i känsliga miljöer ska förutsättningarna för ekologisk kompensation undersökas i ett tidigt skede.

Nuläge

Idag finns endast ett större sammanhängande område inom planområdet där friluftslivet står i fokus. Elljusspåret, med den tillhörande Mollebergsskogen/skolskogen, är en väl utnyttjad resurs för såväl fritids- som skolaktiviteter. Vid elljusspåret finns såväl spår om 1,25 km eller 2,5 km. Vintertid kan spåren vid goda snömängder användas för skidåkning.

En bit utanför planområdet, cirka nio kilometer västerut, återfinns Kroppefjäll som fyller stor funktion som natur- och friluftslivsområde för invånare och besökare i närområdet. På Kroppefjäll finns en mängd varierande vandringsleder, sjöar, naturreservat och grillplatser.

I östra delen av planområdet rinner Frändeforsån som idag är en outnyttjad resurs, mycket beroende på den barriär E45 utgör som försvårar möjligheterna att ta sig ner till strandkanten eller röra sig längs vattnet.

Utveckling

Elljusspåret och skolskogen (N1 och N2)

Tätortsnära skog i närheten av Brålanda fyller en viktig funktion, eftersom det inte finns mycket naturmark i de centrala delarna. Mollebergsskogen/elljusspåret ger invånarna kontakt med rekreation och friluftsliv samtidigt som den är betydelsefull för barn och unga då delar av skogen används som skolskog. Skogen bör bevaras, utvecklas och tillgängliggöras.

Viktigt för att bevara naturvärdena är en långsiktigt hållbar skogsförvaltning. Skogsområdena är idag privatägda, varför kommunen inte innehar någon rådighet över förvaltningen. För att bevara rekreativvärdena bör kommunen ingå ett nyttjandetsavtal med markägarna för att långsiktigt säkra tillgången till elljusspåret och skolskogen. Tillgängligheten till området säkerställs genom en ny gång- och cykelväg längs med Stenhammarsvägen, läs mer under [Transportinfrastruktur/Gång- och cykelväg](#).

Kopplingen och tillgängligheten till Kroppefjäll ska bestå och om möjligt utvecklas, exempelvis delvis genom ovan nämnda cykelväg.



Grillplats vid elljusspåret/skolskogen.

Frändeforsån (N3)

Frändeforsån är en känslig slättå med rikt djur- och växtliv. I anslutning till ån finns en mindre hagmark med en rik gräs- och örtflora och med flera sällsynta och hävdberoende arter. Längs Frändeforsån finns fina gröna miljöer, men är idag i princip

en outnyttjad resurs som är svårtillgänglig för Brålandas invånare. E45 är idag en barriär som försvårar möjligheterna för människor att ta sig ner till strandkanten eller röra sig längs vattnet.¹⁷ Det är viktigt att minska barriäreffekten av E45 i såväl dess nuvarande som framtida dragning genom gröna passager ner till vattnet. Eftersom E45 i sig är otillgänglig att röra sig längs med till fots bör det finnas flera passager, lämpligen vid Tånvägens anslutning till E45, vid caféverksamheten och vid avloppsreningsverket. Vid kyrkan i norr och på ställen i söder finns befintliga vägar som tillgängliggör ån.

Inom det strandskyddade området på 100 meter säkerställs rekreation och friluftsliv vilket möjliggör för ett gångstråk. Längs med ån bör en odlingsfri skyddszon sparas, som fungerar som ett filter för avrinnande vatten. För att öka rekreationen även på vattnet kan med fördel en isättningsplats för kajak anordnas på den västra sidan av ån. Vänersborgs kommun äger en del mark i området runt avloppsreningsverket som kan vara lämplig. För kajakpaddling ligger denna isättningsplats i princip mellan Vänern och Hästefjorden, vilket gör platsen särskild lämplig.



Upptrampad stig längs rekreationsområdet Frändeforsån. Foto taget vid reningsverket och norrut.

Konsekvenser

Genom en ökad satsning på rekreationsområden ökar möjligheterna till ett aktivt friluftsliv. Genom planförslaget innebär det ringa inskränkningar för enskilda markägare, i form av jordbruks- eller ängsmark längs Frändeforsån som behöver nyttjas för fotgängare eller begränsningar till att ändra markanvändningen av elljusspåret.

¹⁷ UP 5 - underlätta kontakt med vatten

Vatten

Avsnittet behandlar vattenförekomster inom planområdet.

Nuläge

Inom planområdet finns endast ett vattendrag, Frändeforsån. Avrinningsområdet för ån är komplext, men förenklat rinner ån från Stora Hästefjorden vidare till Vänern. Norr om Brålanda ansluter den till Dälpan och Krokån vilka bildar Dalbergså.

Det finns inom området även ett grundvattenskyddsområde och flera markavvattningsföretag, läs mer under avsnittet [*Samlad konsekvensanalys/Vattenmiljö*](#).

Utveckling

Tillgängligheten till och kring Frändeforsån avses utvecklas, läs mer under avsnittet [*Nuläge, utveckling och konsekvenser/Natur och Friluftsliv*](#).

Konsekvenser

Läs mer under avsnittet [*Samlad konsekvensanalys/Vattenmiljö*](#).

Samlad konsekvensanalys

I avsnittet beskrivs hur planens genomförande skulle kunna påverka samhället och naturen på olika sätt. Här sammanfattas konsekvenserna i avsnittet ovan och utvecklas utefter viktiga miljöaspekter.

Jämförelsealternativ, metod och avgränsningar

Jämförelsealternativ

Nuläget

Nuläget beskriver hur förhållandena ser ut inom planområdet idag.

Det är mot nollalternativet som planförslaget och övriga alternativ ska bedömas, alltså inte mot nuläget.

Nollalternativ

Nollalternativet i MKB:n motsvarar planområdets sannolika utveckling ifall den fördjupade översiktsplanen inte genomförs, vilket är det alternativ som planens konsekvenser ska vägas mot. Om inte den fördjupade översiktsplanen tas fram och genomförs kommer flera utbyggnader/satsningar ändå göras. Nedan listas tidigare ställningstaganden som ligger till grund för den utveckling nollalternativet innebär.

Områdesplan för Brålanda (antagen av kommunfullmäktige 1984), ger en samlad bild av rekommenderad markanvändning för tätortsområdet Brålanda. Planen pekar ut flera nya områden för bostäder och verksamheter som ännu inte är utbyggda. Det finns även med en västlig ringled.

Den kommuntäckande Översiktsplanen från 2017 innehåller dessutom ett flertal viktiga generella principer för utvecklingen, som till exempel att utveckla tillgänglighet, bostäder och utveckling av stationssamhälle. I översiktsplanen redovisas även område för tätortsutveckling, strategiska verksamhetsområden, samt ett förslag på utredning av ett nytt verksamhetsområde söder om Toppfrys.

Detaljplan för Källeberg 1:205 m.fl kommer vid ett genomförande att möjliggöra för ca 270 nya bostäder, centrum- och verksamhetsmark samt yta för skolverksamhet. Det finns ytterligare några detaljplaner med befintliga obbyggda byggrätter för verksamheter och bostäder som när som helst kan exploateras.

Det finns några riktningsgivande plandokument som behandlar olika delfrågor men som inte är antagna som översiktsplaner – bland annat Grönplan Vänersborg 2008 och Bostadsförsörjningsplan 2021–2025. Till detta kommer pågående arbete med Naturvårdsplan och riktlinjer för hållbar hushållning med jordbruksmark.

Vissa stora förändringar kommer att ledas av andra aktörer. Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Trafikverket är inblandade i arbetet med att förbereda för ny tågstation i Brålanda och på sikt finns även planer för dubbelspårig järnväg genom

orten. Trafikverket leder ett pågående arbete med åtgärdsvalsstudie för E45, där ett förslag är att anlägga en ny 2+1-väg strax öster om befintlig, med nya avfarter norr och söder om orten.

Nollalternativet innebär alltså att stora förändringar kommer att ske oavsett om den fördjupade översiktsplanen antas eller inte.

Såväl planförslagets genomförande som nollalternativet innebär förändringar av nuvarande markanvändning vilket medför olika konsekvenser. Konsekvensbeskrivningen analyserar konsekvenser av planförslagets genomförande jämfört med dagens markanvändning, men huvuduppgiften är att belysa skillnaden mellan *planförslagets* och *nollalternativets* konsekvenser.

Jämförelsealternativ för enskilda utvecklingsförslag

I vissa fall kan flera alternativ för enskilda åtgärder komma att belysas i konsekvensbeskrivningen. Det gäller till exempel olika vägalternativ och utvecklingsområden.

Metodbeskrivning

Som en del av kommunens översiktsplanering ska den fördjupade översiktsplanen för Brålanda vara ett vägledande styrdokument som pekar ut övergripande strukturer och principer för framtida mark- och vattenanvändning. Rekommendationerna i planförslaget är inte juridiskt bindande utan är tänkt att ge vägledning och riktning inför framtida utveckling. Innan större förändringar sker behöver detaljplaner, vägplaner, järnvägsplaner, miljötillstånd eller andra utredningar genomföras. Noggrannare konsekvensbeskrivningar görs inom ramen för dessa utredningar. Det innebär att miljökonsekvenser som uppkommer på grund av en ny tågstation, dubbelspårutbyggnad och utbyggnad av E45 och dess påverkan på befintlig bebyggelse, miljöer, mark eller liknande inte beskrivs i denna miljökonsekvensbeskrivning. Trafikverket ansvarar för att beskriva sådana miljökonsekvenser i den fortsatta infrastrukturplaneringen. Ett skäl för att ändå ha med dessa förslag är att lämna utrymme för taktiska och praktiska val av utvecklingsområden i framtiden. Det kan till exempel handla om ny kunskap kommer fram vid fortsatta utredningar som gör att kommunen vill avvakta med ett visst projekt. Ett annat skäl är att det kan vara bra att ha en bild av hur en mycket långsiktig framtida stadsutveckling kan se ut, även om det är troligt att flera nya översiktsplaner hinner tas fram innan vi närmar oss att nå dit. Även om det är troligt att endast en mindre del av de redovisade utvecklingsområdena är utbyggda till år 2040 kommer konsekvensbedömningen att utgå från en tänkt utbyggnad av samtliga områden, vägar och broar.

Den beskrivning som görs av FÖP:ens konsekvenser bör därför vara av en översiktlig karaktär och lyfta fram tänkbara konfliktfrågor och orsakssamband snarare än kalkylerade mätvärden.

Innehållsmässig avgränsning MKB

I 6 kap. § 11 miljöbalken listas vad en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska innehålla. MKB:n för den fördjupade översiktsplanen ska följa dessa lagkrav. Det som är aktuellt i fråga om avgränsning är vilka miljöaspekter, miljöeffekter samt miljökvalitetsmål som kan anses vara relevanta att beakta i miljöbedömningen av planen.

Som utgångspunkter för att avgränsa vilka aspekter kommunen tar med i konsekvensbeskrivningen används kommunens Miljöprogram 2030, regionala miljömålen, de nationella miljömålen och de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030 som grund. För att skapa en överskådlig och tydlig struktur har en lista på tematiska frågeställningar tagits fram som täcker in de aspekter som bedöms vara relevanta för miljökonsekvensbeskrivningen, se bilaga 1.

Avgränsningssamråd med länsstyrelsen

Vänerns kommun begärde under hösten 2021 in synpunkter angående avgränsningar i MKB från länsstyrelsen i Västra Götaland. Av länsstyrelsens synpunkter kan utläsas att följande frågor är särskilt viktiga att belysa:

- Jordbruksmark
- Artskydd
- Grön infrastruktur
- Arkeologi och bebyggelsemiljö
- Vattenmiljö
- Klimatanpassning vid skyfall
- Riskfrågor avseende geoteknik och farligt gods

Det framgick av Trafikverkets och sedermera länsstyrelsens yttrande att med hänsyn till att sannolikheten att ny tågstation i Brålanda, dubbelspårutbyggnad och utbyggnad av E45 kommer bli verklighet innan FÖP:ens målår 2040 är små behöver inte konsekvensanalysen i FÖP:en ta hänsyn till dessa projekt. Om eventuella åtgärder ändå inträffar inom tidsangivelsen hanteras miljökonsekvenserna i detaljplan, väg- eller järnvägsplan.

Riksintressen

Riksintressen gäller geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden kan vara av riksintresse för både bevarande och exploatering. Riksintressen ska behandlas och redovisas i den kommunala översiktsplaneringen så att det blir tydligt hur dessa förhåller sig till andra intressen men också för att avvägningar mellan oförenliga riksintressen ska kunna göras. Företräde ska ges till försvarsintresset om området eller del av området behövs för en anläggning för totalförsvaret, enligt miljöbalken 3 kap. 10 §.

Begreppet riksintresse används om två olika typer av områden. Dels större områden som riksdagen beslutat om i 4 kap. miljöbalken, dels områden som är riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken och där den ansvariga nationella myndigheten har ett ansvar för att ange anspråk.

Förutsättningar

För FÖP Brålanda finns riksintressen för kommunikationer och för Försvarsmaktens verksamhet.

Kommunikationer (3 kap. 8 § miljöbalken)

Planområdet påverkas av anläggningarna Norge-/Vänerbanan, E45 och Trollhättan-Vänersborgs flygplats som tillräknas riksintresseområden för kommunikationer (enligt 3 kap. 8 § miljöbalken).

Enligt miljöbalken ska riksintresse för kommunikationer skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, därmed ska funktionen hos transportsystemet säkerställas. Tillkommande bebyggelse får inte påverka vare sig nuvarande eller framtida nyttjande av kommunikationsanläggningen negativt.

Järnvägssträckan Norge/Vänerbanan med Nordlänken är till största del av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T-nätet (transeuropeiska transportnätet, som syftar till att maximera logistiken inom infrastruktur och transport i EU). Banan sträcker sig från Göteborg till Kil respektive Kornsjö och är enkelspårig och elektrifierad. Vid Skälebol, utanför Erikstad, delar sig banan mot Kornsjö respektive Kil, där förbindelsen Göteborg-Norge, som går via Skälebol och Kornsjö, ingår i det utpekade TEN-T-nätet. Sträckan Skälebol-Kil ingår inte i TEN-T-nätet men är av nationell betydelse. Hela banan ingår i det utpekade strategiska godsnätet och är mycket viktig för både person- och godstrafik.

Väg E45 ingår i det nationella stamvägnätet som riksdagen fastställt. Vägarna i det nationella stamvägnätet är av särskild nationell betydelse. Delen mellan Göteborg och Gällivare ingår även i det av EU utpekade TEN-T. Vägarna som ingår i TEN-T är av särskild internationell betydelse.

Lokalt, och regionalt, sett är sträckan av stor betydelse för arbetspendling, främst mellan Göteborg och Trollhättan. Dessutom är det ett viktigt stråk för näringslivets transporter eftersom den bland annat är betydelsefull för internationella godstransporter via Göteborgs Hamn. Vägen är rekommenderad väg för farligt gods.

Trollhättan-Vänersborgs flygplats med dess hinderytor är av riksintresse för kommunikationer. Flygplatser har tre olika skyddsområden för att garantera att det inte finns några hinder för flygtrafiken: ytan närmast flygplatsen, procedurområdet som täcker ett större område kring flygplatsen och MSA-ytan som utgörs av en cirkel med radien 55 km från flygplatsens landningshjälpmedel. MSA är en förkortning av Minimum Sector Altitude. MSA-ytan finns för att flygplan som är på väg ner för att landa ska kunna sjunka till rätt nivå innan den slutliga inflygningen sker. På denna höjd har flygplanet en marginal på 300 meter över den MSA-påverkande ytan, vars höjd är samma som högsta hinder inom ytan. Hela planområdet berörs av MSA-ytan från Trollhättan-Vänersborgs flygplats. Uppförande av byggnader eller objekt högre än 20 meter kan komma att ha en negativ inverkan på flygtrafiken.

Totalförsvaret (3 kap. 9 § miljöbalken)

Totalförsvaret består av militär verksamhet (militärt försvar) och civil verksamhet (civilt försvar) och är den verksamhet som behövs i händelse av krig. Det förändrade säkerhetspolitiska läget har medfört att planeringen för totalförsvaret ska återupptas. Mark- och vattenområden som har betydelse för totalförsvaret ska så långt det

är möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt kan motverka totalförsvarets intressen eller som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av dessa.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) är bemyndigade att identifiera mark- och vattenområden som behövs för anläggningar som kan vara av riksintresse för totalförsvarets civila del. Försvarsmakten är bemyndigade att identifiera mark- och vattenområden som behövs för anläggningar som kan vara av riksintresse för totalförsvarets militära del.

Hela planområdet berörs av påverkansområden för väderradar (Vara), MSA samt stoppområde för höga objekt, varför ingen karta redovisas.

Påverkansområde Väderradar. Försvarsmaktens Vädertjänst och SMHI verkar för en meteorologisk infrastruktur i Sverige. Infrastrukturen är en förutsättning för båda myndigheternas funktion inom sina ansvarsområden och måste fungera i samtliga beredskapsnivåer. En typ av meteorologisk infrastruktur är väderradar med tillhörande anläggningar som utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Tillgången till väderradarinformation är väsentlig för att myndigheterna ska kunna utföra sitt samhällsansvar gällande vädertjänst.

Riksintresset väderradar riskerar framför allt att skadas av vindkraftsetableringar för nära väderradaranläggningarna. Störningarna på väderinformationen blir då för stora för att säkra prognoser ska kunna tas fram. Därför finns en internationell överenskommelse om att inga vindkraftverk får uppföras inom en fem km radie från en väderradaranläggning och i Sverige används en bortre gräns på ca 50 km där särskilda analyser måste genomföras. I viss mån kan även master och andra höga objekt inte tillstyrkas, om de bedöms medföra påtaglig skada för riksintresset.

MSA (Minimum Safe Altitude) är ett område kring en militär flygplats där höga objekt kan påverka flygplatsens MSA. Det är den lägsta tröskelhöjd som är rekommenderad för att in- och utflygning till en flygplats ska vara säker. Den i plansammanhang dimensionerande höjden för MSA utgörs av det högsta flyghindret i berörd sektor. Tröskelhöjden beräknas genom att man tar det högsta objektets höjd i meter över havet och adderar 300 meter. Det utrymme som uppstår utgör luftfartens säkerhetsmarginal vid visuell inflygning med genomgång av moln. Militär MSA-yta är området inom en radie av 46 km från flygplatsens ARP (banornas mittpunkt).

Inom MSA-ytan (Minimum Sector Altitude) kan höga objekt medföra påtaglig skada. Höga objekt kan eventuellt uppföras inom MSA-ytan om totalhöjden över marken inte uppnår de höjdbegränsningarna som gäller (samt om ingen annan konflikt med riksintresse eller påverkansområde föreligger).

FÖP-området ingår i påverkansområdet för MSA avseende både Såtenäs flottiljflygplats och Råda övningsflygplats.

Påverkansområde stoppområde för höga objekt är ett definierat avgränsat område där Försvarsmakten ej tillstyrker uppförande av vindkraftverk och har en mycket restriktiv hållning till andra höga objekt, eftersom dessa bedöms medföra påtaglig skada på riksintresset.

FÖP-området ingår i påverkansområdet för Såtenäs flottiljflygplats/Råda övningsflygplats.

Konsekvenser

Utveckling på järnvägen och E45 är Trafikverket ansvariga för. I FÖP Brålanda är dessa infrastruktursatsningar viktiga planeringsförutsättningar, varför inga markanvändningar har föreslagits som försvårar utnyttjandet av anläggningarna. Det vägreservat som återfinns i ÖP 2017 aktualiseras och tas med, vilket stärker riksintresset.

Eftersom inga utvecklingsområden föreslås som försvårar utnyttjandet av anläggningarna bedöms konsekvenserna av planförslaget vara jämförbara eller marginellt mer positiva än nollalternativet.

Planförslaget bedöms inte påverka riksintressena för Försvarmakten negativt, eftersom en etablering av vindkraftverk oavsett inte är möjlig inom planområdet utifrån de buller- och skuggkrav gentemot närboende som finns. Vad avser höga byggnader eller andra anläggningar bedöms det inte bli aktuellt utifrån den befintliga bebyggelsestrukturen som finns i planområdet idag. Därför står avvägningen i ÖP 2017 fast. I de fall en exploatering ändå kan medföra höga byggnadshöjder behöver hänsyn tas till riksintresset och berörda myndigheter remitteras.

Eftersom den befintliga bebyggelsestrukturen inte ger några indikationer på att kommande bebyggelse ska ha en höjd som inverkar negativt på flygtrafiken bedöms konsekvenserna av planförslaget vara jämförbara med nollalternativet.

Klimatpåverkan

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på långsiktig global klimatförändring, alltså det som kallas växthuseffekt och vars drivkraft är ökning av andelen koldioxid och andra växthusgaser i atmosfären. Med stöd av klimatlagen (2017:720) har riksdagen fastställt som nationellt mål att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Även på internationell, regional och kommunal nivå finns uppsatta mål som innebär utfasning av växthusgasutsläpp för att begränsa klimatförändringarna.

Förutsättningar

Utsläpp av växthusgaser är ett av de stora hoten mot samhället och en av vår generations största utmaningar med risk för genomgripande påverkan på klimatsystemen och därmed förutsättningarna för samhället. Kommunfullmäktige antog i juni 2021 en strategi för ett fossilfritt Vänersborg 2030 där kommunala mål satts upp för transporter, el och uppvärmning. En viktig uppgift för stadsplaneringen är att göra hållbara resvanor attraktiva. En annan uppgift är att underlätta cirkulär ekonomi, till exempel återbruk, delningstjänster och en avfallshantering som gynnar återanvändning, bränsleutvinning och materialåtervinning. Byggnader och tekniska anläggningar innebär också klimatpåverkan genom bland annat utsläpp från material-

tillverkning, transporter och uppvärmning. När skogsmark tas i anspråk för stadsutveckling uppstår också ett nettoutsläpp av koldioxid eftersom mycket kol är bundet i skogen.

Konsekvenser

Planens konsekvenser för klimatpåverkan hänger starkt ihop med hur planen ger förutsättningar för människor att minska sin klimatpåverkan från sina transporter. De viktigaste skillnaderna mot nollalternativet är att planen innebär en tydlig satsning på förbättrade möjligheter för tågpendling och cykling. Utan FÖP:en skulle troligen inte regionen göra de satsningar som pågår avseende nya tågstationer, risken för mindre välfungerande kollektivtrafiksystem finns.

Förslaget innebär en utbyggnad av bostäder och verksamheter, vilket i sig kan förväntas öka transportbehoven på väg. Samtidigt går fordonsflottan från fossila drivmedel med föroreningsutsläpp till ett elektrifierat alternativ. Eftersom mållåret är 2040 kommer den omställningen ha kommit långt. Planens tydliga inriktning på att stärka möjligheterna att åka tåg bedöms till stor del väga upp ökade vägtransporter. Även planens satsningar på utveckling av strandpromenaden och tillgängligheten till grönområden kan ha en positiv effekt då det kan minska behovet av transporter på fritiden.

Jordbruksmark

Jordbruksmark är av nationell betydelse och enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. I propositionen (1985/86:3) förtydligas att brukningsvärd jordbruksmark är sådan mark som utifrån läge, beskaffenhet och övriga förutsättningar lämpar sig för jordbruksproduktion. I samma proposition står att väsentliga samhällsintressen bland annat kan vara intresset av att lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra och skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem.¹⁸

Jordbruksmarken är den största frågan att bedöma konsekvenserna utav för utveckling av Brålanda. Brålanda tätort omges av jordbruksmark åt samtliga väderstreck. Eftersom frågan är komplex görs en redogörelse av processgången enligt 3 kap. 4 § miljöbalken för samtliga utvecklingsområden och planerade anläggningar. Metodik följer det arbetssätt för exploatering av jordbruksmark i Vänersborg som presenterats 2022.¹⁹

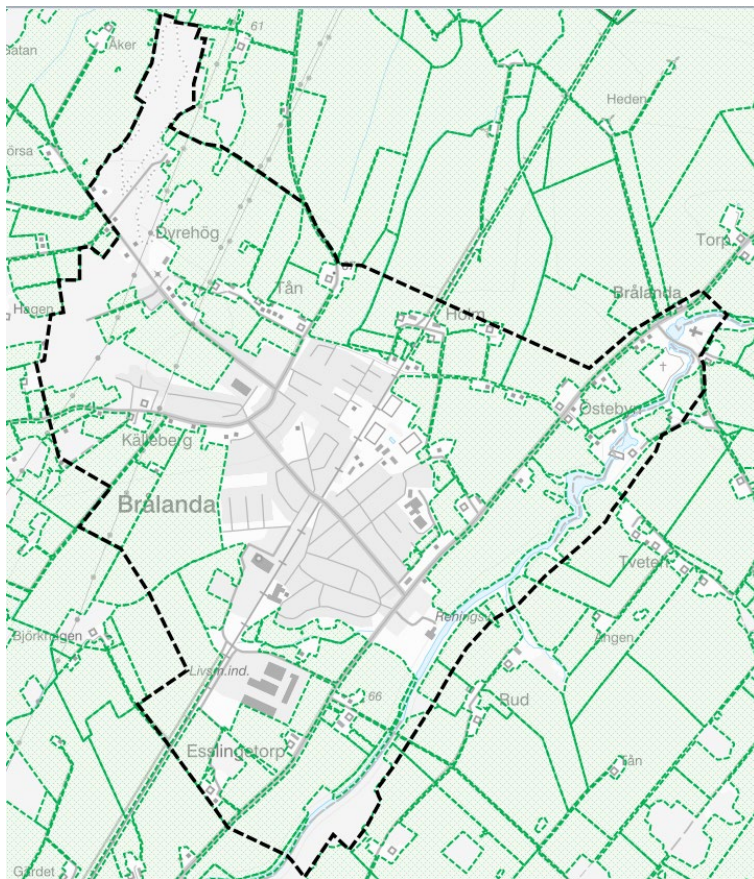
Behovet av prövning

Jordbruksmark berörs av utvecklingsområden och planerade anläggningar, varför en prövning krävs.

¹⁸ Prop. 1985/86:3 s. 53.

¹⁹ Riktlinjer för jordbruksmarken i Vänersborg – bakgrundsrapport, 2022-04-04, Rådhuset Arkitekter

Är jordbruksmarken brukningsvärd?



Enligt metodiken ska Jordbruksverkets blockdatabas och produktionsplatser för djurhållning användas i första hand för att bedöma om marken är brukningsvärd.

Enligt kartan ingår i princip all mark utanför befintligt tätortsområde i blockdatabasen, oavsett om marken är detaljplanerad eller inte. Det betyder att marken är berättigad jordbruksstöd och är då att anse som brukningsvärd. Det finns i anslutning till planområdet produktionsplatser för djurhållning. Se även Lantbruksnämndens yttrande från 1976 nedan.

Väsentligt samhällsintresse

För att bedöma om åtgärderna är av väsentligt samhällsintresse används en del frågeställningar.

Vad säger tidigare översiktsplan och andra kommunala planeringsdokument?

Sammanfattningsvis har stadsplaner och samhällsplanering sedan 1940-talet pekat på tätortsutveckling på jordbruksmark. Vilket har varit, och fortsatt är, är nödvändigt på grund av Brålandas geografiska läge med omkringliggande jordbruksmark.

Översiktsplan 2017

I Vänersborgs kommuns översiktsplan från 2017 pekas Brålanda tätort ut som lämpligt för tätortsutveckling och utveckling av framtida stationssamhälle. Kommunens rekommendation för tätortsutveckling är att i första hand planera i direkt anslutning till befintliga tätortsområden och med närhet till befintlig infrastruktur och service. Översiktsplanen nämner att utvecklingsmöjligheter för landsbygden bör främjas, men att det inte får påverka ett områdes karaktär negativt. Brålanda är ett samhälle med ett brett utbud av service och mötesplatser, kommunen bör ge tätorten förutsättning till utveckling genom planberedskap för bostäder och verksamheter.

Att exploatera och bygga på jordbruksmark diskuteras i översiktsplanen, en rekommendation är att exploatering vid eller på jordbruksmark ska anpassas så att så stor del som möjligt av kvarvarande jordbruksmark kan fortsätta brukas på ett bra sätt.

1972 års dispositionsplan

Dispositionsplanen från 1972 byggde på en ringled (matarring) runt tätorten, med utifrånmatning in mot centrum. Storgatans anslutning till E45 skulle slopas helt och Industrigatans utbyggnad utgör den södra skänkel av ringleden. Samtidigt byggs Tånvägen om och bildar ringledens norra skänkel. Tätortens bebyggelseområden föreslogs utvidgas i huvudsak inom ringleden, såväl som två industriområden i söder och sydost.

En viss utbyggnad skedde enligt planen, men den största delen har inte infriats, däribland ringleden.

Brålanda Frändefors - tätortsutbyggnad alternativstudier (1977)

Alternativstudien genomfördes 1977 som en delrapport i kommunens dåvarande program för hushållning med jordbruksmark. I studien studerades fyra alternativ för utbyggnad för tätorterna Brålanda och Frändefors. Syftet var att kommunfullmäktige skulle välja ett alternativ som skulle utföra underlag för kommande områdesplaner.

I alternativstudien konstateras att Brålandas närmaste omgivningar består till övervägande del av högklassig åkermark. En utbyggnad av samhället är svår att genomföra utan att komma i konflikt med jordbrukets intressen.

Sammanfattningsvis kan de fyra alternativen summeras enligt följande:

I **alternativ 1** läggs huvuddelen av bebyggelsen väster om tätorten efter en utbyggnad av området mellan E45 och järnvägen. Ett större markområde för industriändamål avsattes söder om Toppfrys.

Alternativ 2 överensstämmer med ovanstående alternativ vad avser en första utbyggnad mellan E45 och järnvägen. Därefter tas mark norr om Tånvägen i anspråk för utbyggnad. Utöver industrimark söder om Toppfrys föreslogs även områden väster om det som idag är Brålanda industri och A J Dahlbergs slakteri, samt väster om Rostocksvägen (i höjd med Tånvägen).

I **alternativ 3** koncentreras bebyggelsen sydväst om tätorten. Därefter byggs bostäder längs Stenhammarsvägen. Industrimark föreslås ske på samma sätt som i alternativ 2.

Alternativ 4 överensstämmer till stor del med alternativ 3, men inte lika omfattande. Industriutbyggnaden föreslås som alternativ 1 och delar av alternativ 2.

Något definitivt ställningstagande för något av alternativen skedde inte i själva alternativstudien, men alternativ 4 mottogs som mest positivt.

Lantbruksnämnden yttrande (1976-05-12)

”Tätorten Brålanda omges av högvärdig åkermark på alla sidor utom vissa områden i nordväst. I lantbruksnämndens inventering av åkermarken har all mark kring tätorten klassats som A-område. [...]

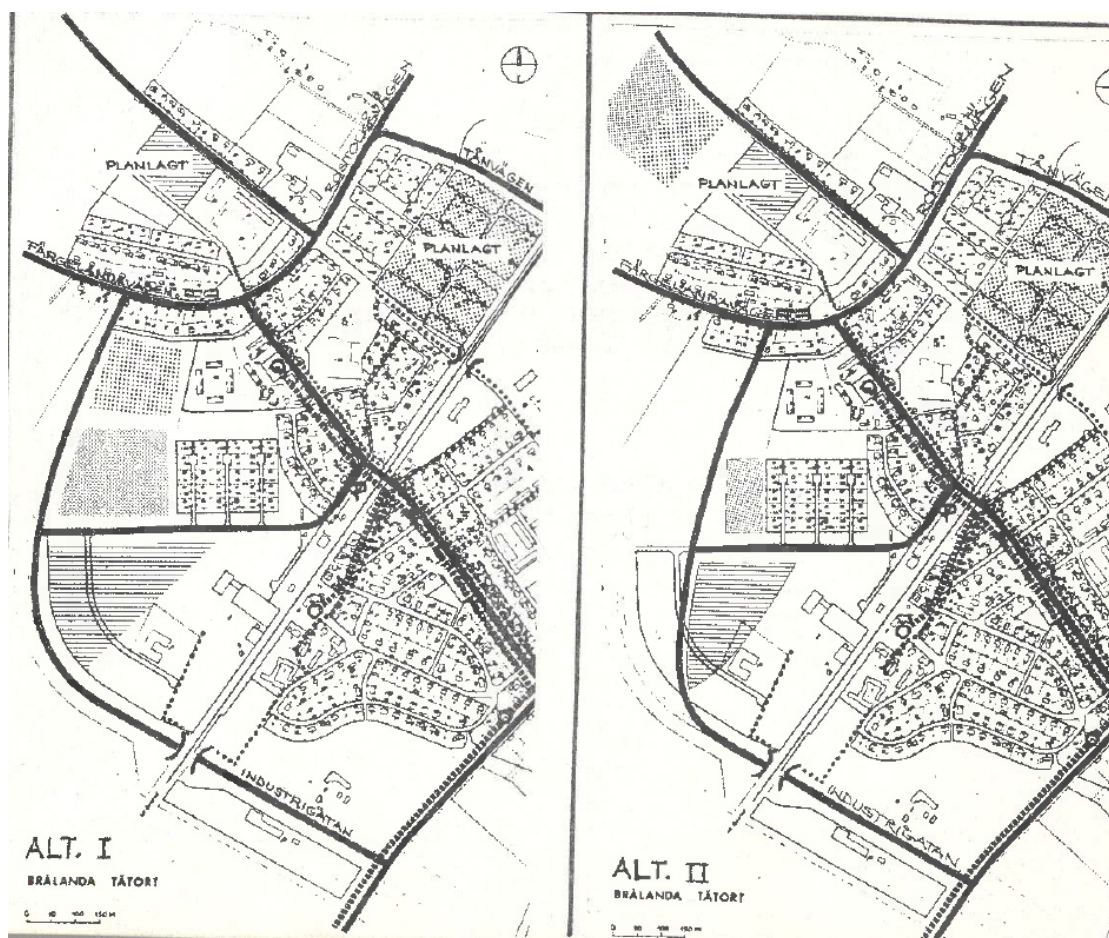
Med hänvisning till ovanstående beskrivning anser lantbruksnämnden att eventuellt fortsatt bebyggelse i Brålanda tätort bör koncentreras västerut från tätorten. Ur jordbrukets synpunkt är det också olämpligt att sprida bebyggelsen på ett flertal små områden. Det är

bättre att koncentrera bebyggelsen till ett litet antal områden varigenom ett mindre antal brukningsenheter berörs.”

Områdesplan för Brålanda tätort (1984)

Områdesplanen för Brålanda tätort från 1984 beskriver jordbruksmarken i tätorten, vilken var en tung planeringsförutsättning för framtagande av planförslaget. Brålanda omges av högklassig åkermark. Det tydliggörs att utvidgning av samhället medför oundvikligen att god jordbruksmark tas i anspråk. Trots detta pekades vissa områden ut som tänkta bostadsområden och utvecklingsområden i områdesplanen.

Under arbetet med områdesplanen jämfördes två olika alternativ, med olika grad av ianspråktagande av jordbruksmark i tätortens västra del. Båda alternativen utgår från alternativ 4 i alternativstudien.



Alternativstudie i områdesplan (1984).

Alternativ 1 pekades ut som mest lämpligt utifrån lantbruksnämndens och länsstyrelsens yttrande, se nedan. Lantbruksnämnden påpekade att det ur jordbrukssynpunkt är olämpligt att sprida bebyggelsen på ett flertal små tomter och att det är bättre att koncentrera bebyggelsen så att mindre brukningsenheter berörs.

Lantbruksnämndens yttrande 1982-03-23

”Etapp 1990–2000.

I etappen föreslås utbyggnad söder om tätorten på bra jordbruksmark. Arealanspråket utöver tidigare planlagd mark är begränsat och förslaget innebär från plansynpunkt lämplig

avgränsning av tätorten söderut. Två alternativ redovisas vilja i stort bedöms likvärdiga från jordbrukssynpunkt. Några andra alternativ som skulle innebära att mindre åkermark tas i anspråk finns inte. För den redovisade planperioden fram till år 2000 synes planförslaget enligt alt 1 vara det minst olämpliga från jordbrukssynpunkt. Lantbruksnämnden motsätter sig därför inte den redovisade planen med förutsätter att marken bebyggs så att den ger utrymme för så många bostäder som möjligt.

Om utbyggnaden blir snabbare än vad som nu är planerat, eller om utbyggnaden ska fortsätta efter det att den nuvarande planen genomförts, bör bebyggelsen vid Källeberg minimeras och bebyggelsen i så stor utsträckning ske åt väster. Under sådana omständigheter är således alt 2 att föredra från jordbrukssynpunkt.”

Länsstyrelsens yttrande 1982-06-16

”All utbyggnad av Brålanda tätort kommer i konflikt med jordbrukets intressen. Valet av utbyggnadsalternativ bör främst bedömas med utgångspunkt från önskemålen att erhålla en planmässig tätortsbildning, möjliggöra etapputbyggnad och att kunna utnyttja gjorda investeringar för att förbättra befintliga förhållanden. Vid en samlad bedömning anser länsstyrelsen att en utbyggnad enligt alternativ 1 år 2000 bör läggas till grund för den framtida tätortsutbyggnaden.”

Vad säger övriga kommunala strategiska styrdokument?

I kommunens Bostadsförsörjningsplan 2021–2025 finns ett mål om att det ska vinnas förutsättningar att bygga minst 200 bostäder per år under planperioden.

Vad säger regionala eller nationella styrdokument?

I *Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval* beskrivs jordbruket som en prioriterad satsning för ett rikt odlingslandskap. Inom samhällsplaneringen ska jordbruksmarkens olika värden luftas fram. I de tillhörande exemplen på åtgärder omnämns att säkerställa att jordbruksmark i första hand används för livsmedelsproduktion.²⁰

I *länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys Västra Götalands län 2021* anges att Västra Götalands befolkning förväntas växa till cirka 1 820 000 invånare till år 2030. Utifrån ett regionalt och delregionalt perspektiv är behovet av bostäder stort. Analysen visar att det fortfarande finns underskott på bostäder och att bostadsbyggandet måste fortsätta för att råda bot på bostadsbristen.²¹ I Vänersborgs kommun har det byggts mindre än det bedömda bostadsbehovet. Befolkningen i Vänersborg förväntas öka från dagens cirka 39 600 invånare till 42 300 invånare år 2029 enligt kommunens Mål- och resursplan 2022–2024.²²

Ett av Sveriges miljö kvalitetsmål handlar om att inneha ett rikt odlingslandskap. I den fördjupade utvärderingen av målet beskrivs att Jordbruksverket, Boverket och länsstyrelsen sedan 2016 för att öka kunskapen och sprida information om jordbruksmarkens värden. Projektet vänder sig till kommunerna och fokuserar på behovet av att värna jordbruksmarken i den kommunala fysiska planeringen.

²⁰ Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval.

²¹ Bostadsmarknadsanalys 2021, rapport 2021:17, Länsstyrelsen Västra Götaland

²² Mål- och resursplan 2022–2024 – Vänersborgs kommun, 2021-06-16

Rättsfall

Det finns många rättsfall utifrån miljöbalkens bestämmelse om väsentligt samhällsintresse. Ett axplock presenteras här.

MÖD P 514–20

Domen gäller en åkeriverksamhet och domstolen pekar på att det enligt förarbetena är ett väsentligt samhällsintresse att kunna lokalisera bostäder och arbetsplatser nära varandra och att skapa väl fungerande och lämpliga tekniska försörjningssystem. Domstolen anser att kommunen visat att det inte går att tillgodose behovet av mark för utveckling av industriverksamhet på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark än aktuell brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk.

MÖD P 6528–20

Domstolen slår fast att om det finns en lagakraftvunnen detaljplan där marken planlagts för annat ändamål än jordbruk, utgör 3 kap. 4 § MB inget hinder mot antagande av en ny detaljplan, även om marken fortfarande används för jordbruk.

MÖD P 5040–20

Avgörandet är ett exempel där domstolen bedömt att man ej kunnat visa på väsentligt samhällsintresse. Domstolen pekar på att även om bostadsförsörjningsbehov kan vara ett sådant väsentligt samhällsintresse som innebär att brukningsvärd jordbruksmark kan användas för bebyggelse, så fanns i detta fall alternativ med närbelägna tomter.

MÖD P 2034–20 (utveckling av befintlig industriverksamhet)

Kommunen har bedömt att en detaljplan i området kommer att leda till betydande miljöpåverkan och en MKB har upprättats där det redogörs för olika alternativa lokaliseringar som prövats inför antagande. Domstolen bedömer att kommunen har visat att det inte går att tillgodose behovet av mark för industriområdet på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Ett av skälen är att det nya industriområdet placeras i anslutning till ett redan existerande industriområde.

Tågstopp

Västtågsutredningen syftade till att komplettera Målbild Tåg 2035 med nya stationer. Av utredningen framkommer att *Målbild tåg 2035 kan kompletteras med mål om att öppna 7 nya stationer utifrån givna kriterier och analyser. Detta förutsatt att infrastrukturen byggs ut så att fler stationer inte ger negativ påverkan på stora resandeflöden samt att kommunerna samtycker och planerar för en positiv utveckling i berörda tätorter.*²³

Det konstateras att möjligheterna för nya tågstopp stärks om kommunen aktivt arbetar med markanvändning och detaljplaner som gynnar en bebyggelseutveckling så nära stationsområdet som möjligt. Tågstoppet i sig är ett väsentligt samhällsintresse för såväl kommunens som regionens invånare där FÖP Brålanda sätter ramarna och ger goda förutsättningar för en positiv utveckling av Brålanda.

²³ Västtågsutredningen huvudrapport – en komplettering av Målbild Tåg 2035, antagen av regionfullmäktige 2018-10-19

Utbyggnadsförslag och motivering

De åtgärder som föreslås på jordbruksmark och som inte är detaljplanlagda är följande:

Område/objekt	Användning	Storlek	Kommentar	Motiv till väsentligt samhällsintresse
Tån (U1)	Industri/verksamheter	2,3 ha		Utveckling av befintlig industriverksamhet
Höga grönområde (U2)	Rekreation	2,6 ha	Medtagen i områdesplan	Utökning av grönytor
Gula Huset (U3)	Besöksnäring	0,4 ha		Utveckling av befintlig besöksnäring
Sörbyn (U4)	Vård, bostad eller liknande	2,3 ha		Bostadsförsörjning
E45 (U5)	Industri/verksamheter	3,3 ha	Aktuell först vid ombyggnad av E45, eftersom arronderingen troligen påverkas	Utveckling av befintlig industriverksamhet
Esslingetorp (U7)	Industri/verksamheter	10 ha	Cirka 7 hektar jordbruksmark. Utpekad i ÖP2017	Utveckling av befintlig industriverksamhet
Källeberg Västra (U10)	Bostäder	4 ha		Bostadsförsörjning
Ringled (T2)	Väg	1 300 m	Delvis planlagd	Transport- och trafiksäkerhetsskäl
Anslutning av Tånvägen till E45 (T3)	Väg	700 m		Transport- och trafiksäkerhetsskäl
Förbifart E45 (T4)	Väg	---	Ingår ej i MKB för FÖP Brålanda	---

Sammanfattningsvis innebär åtgärderna att jordbruksmark av en storleksordning om cirka 22 hektar tas i anspråk vid full exploatering.

Alternativ lokalisering

Brålanda som tätort är lokaliserat i ett landskap med jordbruksmark och om tätorten ska utvecklas måste jordbruksmark tas i anspråk. Att verka för en sammanhållen bebyggelseutveckling på landsbygden är att föredra. Att bygga i anslutning till befintlig bebyggelse och i närheten av infrastruktur motverkar ytterligare fragmentering av jordbruksmarken. Närheten till det framtida stationsläget ses som mycket betydelsefullt. För att tågstoppet ska kunna realiserats måste utveckling i princip ske i planområdet eller i närområdet. Det är av vikt att säkerställa en hållbar utveckling och att hushålla med de resurser som finns i närheten.

Idag finns det ont om planlagd mark för verksamheter och industri sett till kommunen som helhet. För utveckling kring Brålanda återfinns ingen annan lämplig mark än jordbruksmark, och samma gäller för Frändefors. Den närmsta marken inom kommunen med möjlighet för etablering av verksamheter och industri på annan markanvändning är jordbruksmark är vid Trestad Center, cirka 30 kilometer från

planområdet. Vid nyetableringar kan planområdet och Trestad Center likställas vad avser lokalisering. För utökning av befintlig verksamhet eller industriområde är däremot Trestad Center eller liknande inte aktuellt. Flera av de befintliga industrierna innehar förädling av livsmedel vilket har en anknytning till jordbruksmarken i nära anslutning. Vid en utblick utanför Vänersborgs kommun på områden med liknande förutsättningar avseende tillgänglighet till större väg och järnväg är Sapphult i Melleruds kommun. Detta område är planlagt och skulle kunna fungera för nyetableringar, likväl som Trestad Center. Det löser inte frågan om utveckling av befintliga verksamheter samtidigt som risken med färre arbetstillfällen inom planområdet ger färre boende på orten och lägre kundunderlag för tågresor.

I planförslaget finns det en del utvecklingsstråk för såväl bilväg, gång- och cykelväg som gångväg. En utbyggnad av bilvägarna är till skillnad från en bostads- eller verksamhetsexploatering inte lika ytkrävande, men den riskerar att försämra arronderingen mer, särskilt åtgärderna avseende E45 (ingår ej i MKB) och Tånvägen. Syftet med åtgärderna är att öka trafiksäkerheten på sträckor där det under åren skett allvarliga olyckor. Ringleden väster om Brålanda innehar ett annat syfte, men där möjligheten till en förläggning nära planlagd mark är möjlig. Gång- och cykelvägarna samt gångvägarna bedöms anläggas invid befintliga vägar/diken, varför inverkan på jordbruksmarken bedöms ringa.

Bedömning

Brålanda som tätort är lokaliserat i ett landskap med jordbruksmark och om tätorten ska utvecklas måste jordbruksmark tas i anspråk. Att verka för en sammanhållen bebyggelseutveckling på landsbygden är att föredra. Att bygga i anslutning till befintlig bebyggelse och i närheten av infrastruktur motverkar ytterligare fragmentering av jordbruksmarken. Närheten till det framtida stationsläget ses som mycket betydelsefullt, om inte direkt avgörande, för att tågstoppet ska kunna realiseras. Utvecklingen måste i princip ske inom planområdet eller i dess närområde. Det är av vikt att säkerställa en hållbar utveckling och att hushålla med de resurser som finns i närheten.

För de flesta utvecklingsområden finns det motiv till väsentligt samhällsintresse och tillika stöd i domar från mark- och miljööverdomstolen. Ett par av utvecklingsområdena (U5 och U10) kan bli aktuella först vid utbyggnad av vägnätet. Flertalet av de andra områdena ligger i anslutning till befintliga industri-, vård-, förskole- eller aktivitetsområden och har om möjligt inte samma stöd i domar, men bygger på samma princip om förtätning framför fragmentering. Vad avser vägutbyggnaderna bedöms det allmänna intresset om trafiksäkra transporter väga tyngre än jordbruksintresset.

Kommunens vision, att *Vänersborg kommun ska vara attraktiv och hållbar i alla delar, hela livet* samt Bostadsförsörjningsprogrammet pekar på en utveckling i alla delar där Brålanda är en större tätort som är i behov av utveckling.

Konsekvens

Sammanfattningsvis innebär åtgärderna att jordbruksmark av en storleksordning om cirka 22 hektar tas i anspråk vid full exploatering. Jordbruksmark har kontinuerligt tagits i anspråk för ny bebyggelse. Avvägning gentemot miljöbalken 3 kap. 4 §

görs då från fall till fall i detaljplan eller förhandsbesked. Översiktsplan 2017 redovisar bland annat utvecklingsområdet Esslingetorp som berör jordbruksmark. Ett nollalternativ innebär att planförslaget inte genomförs och då gäller ÖP 2017 och Områdesplanen som de viktigaste strategiska dokumenten. Enligt dessa föreslås utbyggnad på i stort sett samma sätt som FÖP Brålanda. Till stor del bedöms planen därmed få liknande, eller något mer negativa konsekvenser än nollalternativet på lång sikt.

Naturmiljö

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på biologisk mångfald, artskydd och andra ekosystemtjänster som rör naturmiljöer. Rekreativaspekter behandlas i kommande avsnitt. Bedömningen gällande påverkan på artskyddade arter har avgränsats till de arter och artgrupper som är vanligast förekommande i samband med exploatering och fysisk planering i kommunen. Samtliga bedömningar är generella och kräver fördjupade utredningar för att säkerställa att genomförande av planen uppfyller både lagstiftning och kommunens målbilder i miljöprogram och arbete med Agenda 2030.

Förutsättningar

Strandskydd

Strandskyddslagstiftningen tjänar till att värna och långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Inom planområdet är det endast Frändeforsån som omfattas av strandskydd, med en utbredning av 100 meter från strandkanten. Inom vissa områden är strandskyddet upphävt genom detaljplan.

Inom strandskyddat område finns möjlighet att peka ut LIS-områden (Landsbygdsutveckling i strandnära lägen) som ger kommuner möjlighet att använda det särskilda skälet (miljöbalken 7 kap. 18 e §) för landsbygdsutveckling när man prövar dispenser från strandskyddet. Syftet är att långsiktigt stimulera den lokala och regionala utvecklingen på landsbygden. Vänersborgs kommun räknar att gränsen för vad som kan vara aktuellt för LIS går fem kilometer utanför tätortsgränsen för Vänersborgs tätort.

Den planerade utvecklingen inom det strandskyddade området är en isättningsplats för kajaker. Detta är en åtgärd som främjar friluftslivets värden, och torde kunna anpassa för att inte skada växt- och djurliv, varför strandskyddsdispens bör kunna beviljas. Alltså pekas inget LIS-område ut inom planområdet.

Annan utveckling, som uppförande av byggnader, kommer troligen också behöva strandskyddsdispens.

Artskydd

Befintligt naturvårdsunderlag indikerar förutsättningar för skyddade arter då flertalet fynd av bland annat olika fladdermusarter finns i området kring Brålanda kyrka samt liten vattensalamander och vanlig groda i anslutning till Esslingetorp (rapporterade på senare år 2019 bland annat).

Det finns anledning att tro att arter som är skyddade i artskyddsförordningen finns på fler platser inom planområdet, främst i anslutning till Frändeforsån. Hänsyn till skyddade arter behöver beaktas tidigt i planprocessen, varför en naturvärdesinventering på lämplig nivå som regel kommer att behövas i samband med planläggning. Möjligheterna till dispens från förbuden i artskyddsförordningen är begränsade.

Biotopskydd

Biotopskydd är ett skydd som ges områden med stor biologisk mångfald. Det finns ett generellt biotopskydd för allé, källa med omgivande våtmark i jordbruksmark, odlingsröse i jordbruksmark, pilevall, småvatten och våtmark i jordbruksmark, stenmur i jordbruksmark och åkerholme (ö av natur- eller kulturmark med en areal av högst 0,5 hektar som omges av åkermark eller kultiverad betesmark). Utöver det generella biotopskyddet får länsstyrelsen, Naturvårdsverket och kommunen besluta om biotopskyddsområden för enskilda biotoper. Skogsstyrelsen kan besluta om biotopskydd för enskilda biotoper i skogsmark.

Bestämmelserna om biotopskydd är en förbudslagstiftning vilket innebär att det krävs dispens för att vidta åtgärder eller byggnationer inom de områden som besitter detta skydd. Biotopskyddet regleras i 7 kap. 11 § miljöbalken och i den anslutande tillhörande förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken med mera.

Inom planområdet finns inget utpekade biotopskyddsområde.

Inom planområdet finns det generella biotopskyddsområden. Vid syn på plats kan inget generellt biotopskyddsområde konstateras inom planerade utvecklingsområden.

Övriga skyddsvärden

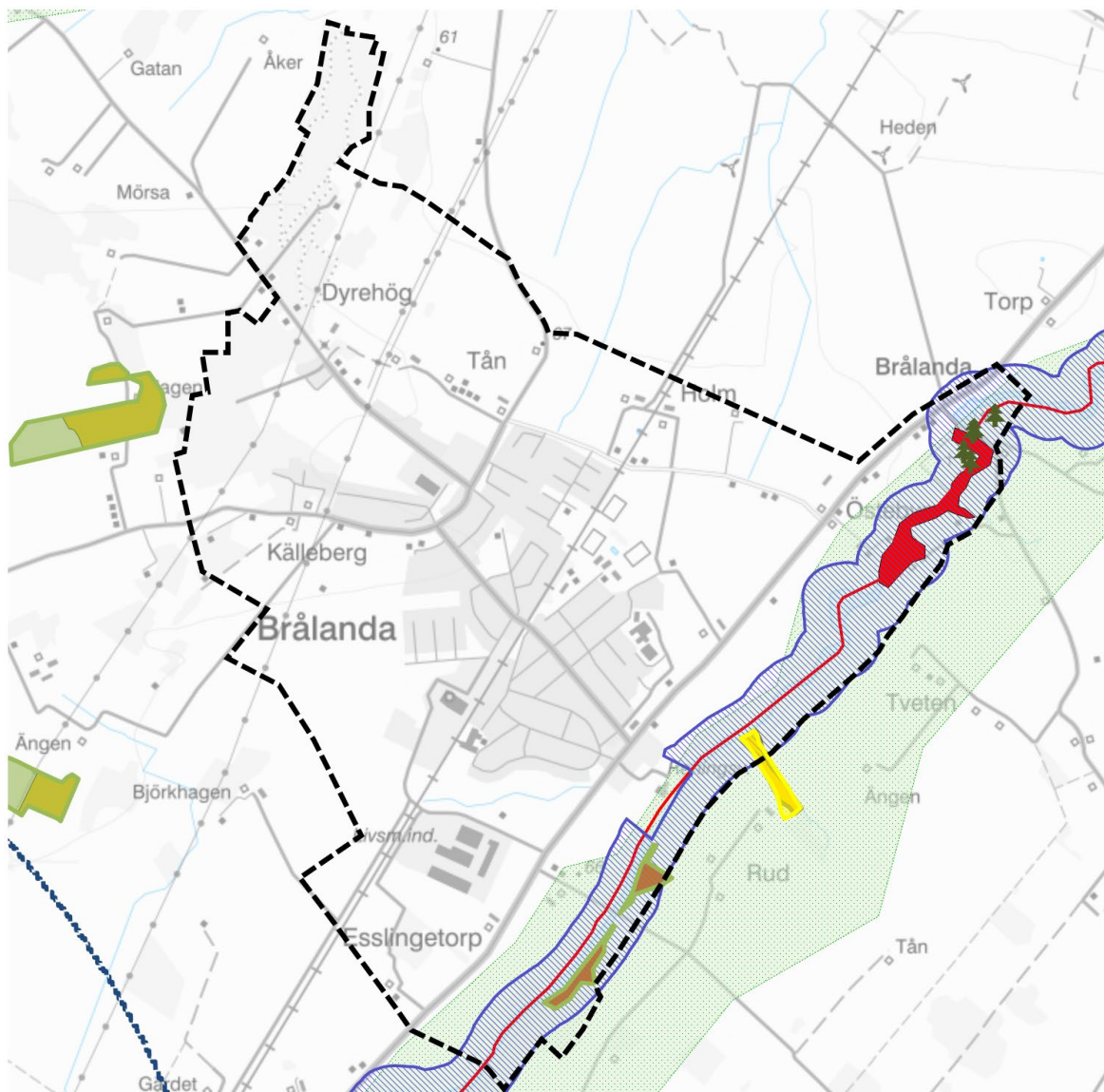
Inom planområdet finns det skyddsvärda träd som är särskilt utpekade. Samtliga fem är koncentrerade vid kyrkan och kyrkogården. Trädslagen varierar och fyra av träden har en omkrets om cirka 260–270 centimeter (cm) och en på 397 cm. Träden har höga naturvärden och utgör en viktig del i den gröna infrastrukturen.

Öster om Frändeforsån finns det ett inventerat område med lövskog, *Strandskog utmed Frändeforsån vid Rud*. Skogstypen är klubbaskog och trivial blandlövskog där mindre hackspett förekommer. Området innehar naturvärdesklass två med motiveringen att det är ett värdefullt område för friluftslivet och utgör en biotop för känsliga fågelarter.

Det finns ett inventerat ängs- och betesmarksområde som delvis ligger inom planområdet. Området är en dryg hektar och inventerades 2003. Områdets karaktär beskrivs som *liten ravin, kraftigt påverkad av igenväxning och ohävd. Spridda förekomster av svinrot, stagg och ängsvädd*. Marken ansågs vara i behov av restaurering, det vill säga vissa värden fanns kvar, men hade förändrats eller växt igen så pass mycket att åtgärder behövs för att återställa värdena.

Frändeforsån med dess närområde är i ÖP 2017 utpekade som *värdefullt naturområde, N4*. Syftet med området är att det ska skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön eller påverka vattenkvaliteten i vattendrag negativt. Till grund för detta ligger

ekologiskt särskilt känsliga områden enligt 3 kap. 3 § miljöbalken som har sin grund från ÖP-arbetet 1990 och som aktualiserades i ÖP 2017. Där beskrivs Frändeforsån som ett område med instabila och störda produktionsförhållanden; *Slättå med instabila ekologiska förhållanden på grund av stark påverkan av närsalter från omgivande jordbruksområden och bebyggelse. Ån är ett värdefullt inslag i slättlandskapet och hyser en artrik flora - många småbiotoper, mindre partier med beteshävdade strandzoner och raviner med hävdgynnad flora.*



-  Strandskydd
-  Skyddsvärda träd
-  Lövskog
-  Våtmark värdestrakter
-  Ängs & hagmarker 1986-1991
-  Ängs & betesmarksinventeringen
-  Naturvårdsplan - klass 2
-  Naturvårdsplan - klass 2
-  Naturvårdsplan - klass 3
-  N4 Värdefullt naturområde - ÖP

Kartutdrag som visar strandskydd, dokumenterade naturvärden och översiktsplanens rekommendation kring värdefull natur.

Konsekvenser

Planförslaget innebär en förstärkning av rekreativvärden längs Frändeforsån, vilket stärker ett av delsyftena med strandskyddet. I övrigt föreslås ingen ändrad markanvändning inom redan utpekade/inventerade områden för strandskydd, artskydd, biotopskydd eller övriga skyddsvärden. Med det sagt kan inte uteslutas att det finns bevarandevärden även på andra platser, varför frågan alltid ska bedömas i kommande plan- och lovprövningar.

Vänersborgs kommuns Miljöprogram 2030 pekar på vikten av levande skogar, närodlat och artrikt, hälsofrämjande miljöer, naturen runt knuten och hushållning med naturresurser. FÖP Brålanda knyter an till samtliga dessa genom föreslagna rekommendationer där både skogen, friluftsvärdena och jordbruksmarken prioriteras, vilka även omnämns i målbilden.

Nollalternativet innebär att Frändeforsån inte blir lika strategiskt utpekad, eller att inventerade naturvärden inte uppmärksammas i samma utsträckning. Samtidigt som Miljöprogram 2030 och översiktsplanen ändå gäller. Eftersom planförslaget i stort inte föreslår ändrad markanvändning bedöms konsekvenserna vara jämförbara eller marginellt mindre negativa än nollalternativet.

Friluftsliv och rekreation

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på friluftsliv och rekreation. Det finns därmed en tydlig koppling till avsnittet ovan om naturmiljöer, men i detta fall är aspekter kring biologisk mångfald och artskydd inte direkt avgörande medan aspekter kring tillgänglighet har stor betydelse.

Förutsättningar

Inom planområdet och i Brålanda tätorts närområde finns begränsat med sammanhängande natur- och friluftslivsområden. Det finns däremot inom planområdet ett flertal parkliknande ytor.

Idag finns endast ett större sammanhängande område inom planområdet där friluftslivet står i fokus. Elljusspåret, med den tillhörande skolskogen, är en väl utnyttjad resurs för såväl fritids- som skolaktiviteter. En bit utanför planområdet återfinns Kroppefjäll som fyller stor funktion som natur- och friluftslivsområde för invånare och besökare i närområdet. I östra delen av planområdet rinner Frändeforsån som idag är en utnyttjad resurs, mycket beroende på den barriär E45 utgör som försvårar möjligheterna att ta sig ner till strandkanten eller röra sig längs vattnet.

Parkerna i planområdet är utspridda inom tätorten och graden av planteringar, aktivitetsytor och sittmöjligheter varierar mellan dessa. I anslutning till de bostadsområden som byggdes på 1960- och 1970-talen finns även grönområden/-stråk som avgränsning till cykel- och bilvägar.

För människors hälsa har även god tillgång till parker och små naturmiljöer inom tätortsområdet stor betydelse. Det saknas tydliga bestämmelser för hur mycket grönytor som bör finnas och vad de ska innehålla, men viss vägledning finns till ex-

empel i Boverkets handböcker ”Gröna områden i planeringen” och ”Bostadsnära natur”. I den första rekommenderas att ett litet grönområde ska ligga inom 50 meter från bostaden, lokalpark inom 200 meter och större grön-/rekreationsområde inom 500 meter från bostaden och inte längre än 800 meter bort. I den andra lyfts 300 m som ett längsta avstånd mellan bostad och grönområde.

Det har inte gjorts någon ingående analys av förutsättningarna kopplat till dessa typer av grönytor och avstånd inför samrådet.

Konsekvenser

Planen har en tydlig inriktning på att förbättra möjligheterna för människor att röra sig till och vid Frändeforsån och elljusspåret. Det finns vid Frändeforsån förslag på utveckling av vattenanknutna aktiviteter. Dessutom lyfts parker och grönområden fram som viktiga livskvalitetshöjande element som underlättar för ett aktivare friluftsliv. Sammantaget bedöms därför planen innebära mindre negativ påverkan på friluftslivet än nollalternativet.

Kulturmiljö

Förutsättningar

Kulturmiljö avser de avtryck som de mänskliga aktiviteterna genom tiderna avsatt i den fysiska miljön. Kulturmiljö är hela den av människor påverkade miljön som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter. Nedan beskrivs fornlämningar, övriga kulturhistoriska lämningar och kulturhistoriskt inventerade byggnader.

Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar

Ute i naturen är det möjligt att stöta på olika typer av lämningar från människors verksamhet under forna tider. De två vanligaste lämningarna är fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar. Vad som skiljer lämningarna åt är åldern; fornlämningar är äldre än år 1850 och övriga kulturhistoriska lämningar yngre än år 1850. Fornlämningar är lagskyddade och det är brottsligt att på något vis rubba, ta bort eller gräva ut en sådan enligt kulturmiljölagen (1988:950). Övriga kulturhistoriska lämningar är inte skyddade enligt lag, men aktsamhet och hänsyn ska fortfarande visas.

Inom planområdet finns det ett tjugotal fornlämningar eller övriga kulturhistoriska lämningar.

Inget utvecklingsområde eller planerad väg kommer i direkt konflikt med ett utpekad kulturhistoriskt värde. Frågan behöver dock beaktas vid eventuell utveckling av Gula Huset ombyggnation av E45.

Kulturhistoriska inventeringar

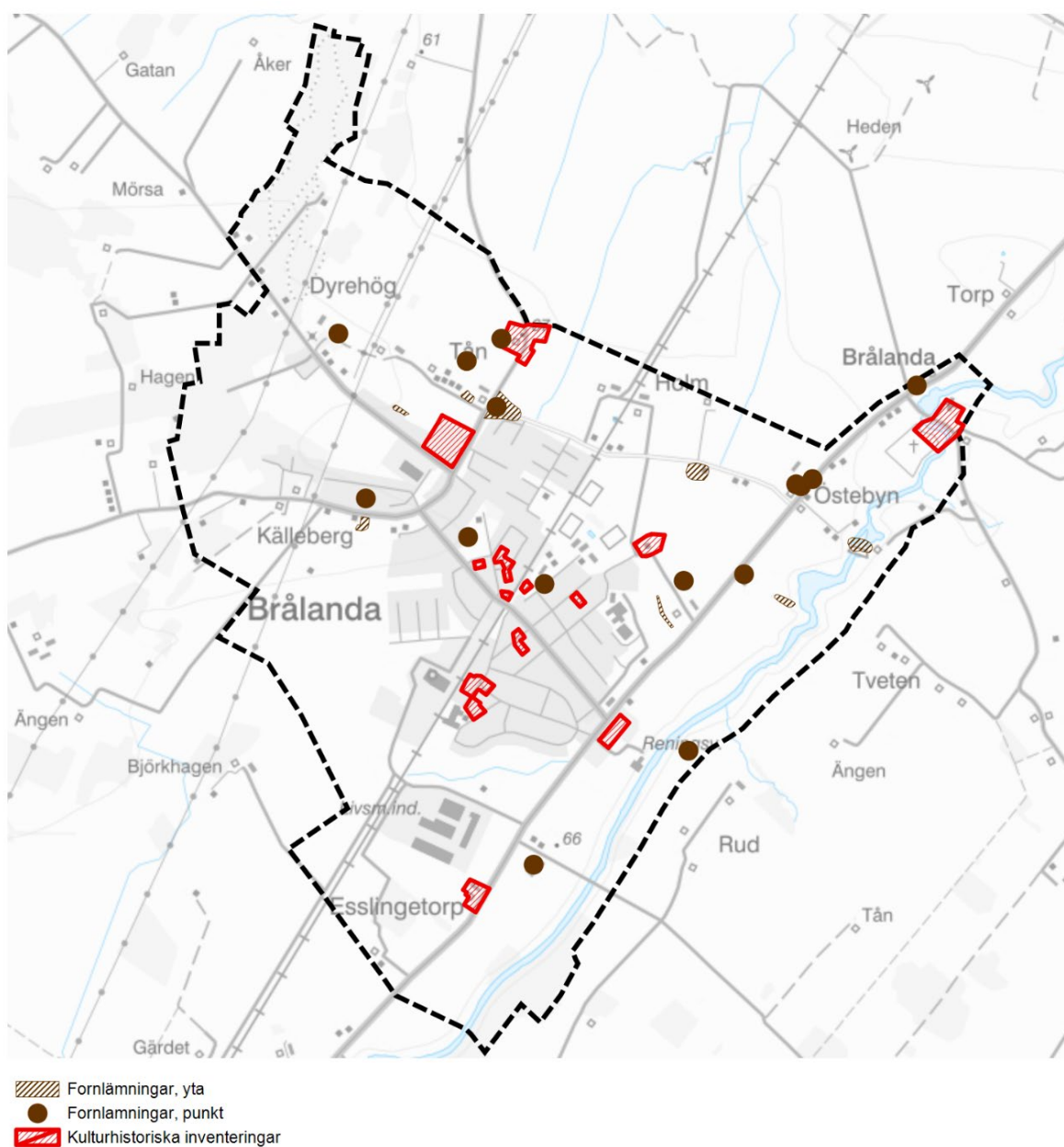
I *Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 44 för Brålanda och Frändefors socknar*, genomförd av Älvsborgs länsmuseum 1998 (numera Förvaltningen för kulturutveckling), bedöms ett 15-tal byggnader inom planområdet som kulturhistoriskt värdefulla.

I *Inventering av bebyggelse i agrar småindustri i Västra Götalands län - Dalsland*, genomförd av Förvaltningen för kulturutveckling (nummer) 2004–2006, bedöms Dahlbergs Slakteri, Roys Charkuteri och Brålanda Mejeri som kulturhistoriskt värdefulla.

I *Inventering av bebyggelse i MISSIONSHUS Vänersborg*, genomförd av Förvaltningen för kulturutveckling (nummer) 1997–2009, bedöms Brålanda Missionskyrka som kulturhistoriskt värdefull.

I *Inventering av kyrkor i Vänersborg, 2004 – 2005*, genomförd av Förvaltningen för kulturutveckling (nummer) 2004–2005, bedöms byggnaderna tillhörande Brålanda kyrka som kulturhistoriskt värdefulla.

Inventerade objekt markeras i kartan med motiveringen att det inom respektive område finns särskilda kulturhistoriska värden att ta hänsyn till i någon av ovan nämnda inventeringar.



Kartutdrag som visar fornlämningar och dokumenterade kulturvärden från byggnadsinventeringar.

Konsekvenser

Det finns för planområdet inget riksintresse för kulturmiljövård varför planförslaget inte innebär en känslig förändring av kulturmiljön i stort. Lokalt finns det kulturhistoriska värden där en exploatering/förändring kan innebära en större påverkan. Enligt plan- och bygglagen ska bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena och intresset av en god helhetsverkan, vilken gäller oavsett om planförslaget genomförs eller inte.

Inget utvecklingsområde eller planerad väg kommer i direkt konflikt med ett utpekat kulturhistoriskt värde. Frågan behöver dock särskilt beaktas vid ombyggnation av E45.

Eftersom planen samlar befintliga inventeringar av kulturhistorisk värdefull bebyggelse med rekommendationer på ett antal platser bedöms konsekvenserna antas vara mindre negativa än vid nollalternativet.

Vattenmiljö

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på vattenmiljön med fokus på vattenskydd, markavvattning och miljökvalitetsnormer.

Förutsättningar

Grundvattenskyddsområde

Det finns ett grundvattenskyddsområde i västra delen av planområdet som upprättades 1961. Skyddsområdet är beläget över både jungfrulig mark, bebyggda fastigheter och inom den nyligen antagna detaljplanen för Källeberg. Vattentäkten är inte i bruk i dagsläget men bestämmelserna för skyddsområdet gäller fortfarande och innebär sammanfattningsvis att schaktning, sprängning eller andra åtgärder inte får vidtas om de påverkar grundvattnet. Inom området föreslås delvis ändrad markanvändning genom ringleden (T2) och eventuellt utvecklingsområde för bostäder (U10).

Det finns även en kommunal grundvattentäkt, Dyrehög, som är en förstärknings- och reservvattentäkt som kompletterar Rörvik ytvattentäkt för vattenförsörjning. Grundvatten från Dyrehög pumpas till Källebergs vattenverk. Det finns ett gammalt förslag till vattenskyddsområde för Dyrehögs vattentäkt som på sikt kan komma att ersätta det gamla skyddsområdet. Frågan har inte avhandlats på senare år, men kommer troligen efter samråd av FÖP Brålanda att behandlas djupare. Det planerade vattenskyddsområdet kan komma att hamna i konflikt med en utbyggnad av industriverksamhet.

Markavvattningsföretag

Planområdet berörs av markavvattningsföretag bildade under 1920-/40-talen. Ett dikningsföretag är en samfällighet som bildades för att förbättra markavvattningen och vattenavledningen, oftast för att vinna ny odlingsmark. Dikningsföretaget består

dels av diken, dels båtlandsområdet som är det område som drar nytta av en markavvattningsåtgärd. Markavvattningsföretag kan komma att beröras av utbyggnad inom både befintliga och nya detaljplaner. Frågan ska utredas i en detaljplan och ägare till fastigheter som deltar i dikningsföretaget ska ges möjlighet att yttra sig under detaljplaneprocessen. Vid åtgärder som innebär ändrade förhållanden för dikningsföretaget kan det behöva omprövas eller upphävas. Ansökan om omprövning görs hos en mark- och miljödomstol.

Miljökvalitetsnorm för vattenförekomst

Inom planområdet är det *Frändeforsån - mynningen i Dalbergså till Östra Hästefjordens utlopp* som omfattas av miljökvalitetsnormer för vattenförekomster.

Frändeforsån - mynningen i Dalbergså till Östra Hästefjordens utlopp	Status	MKN
<i>Ekologisk status</i>	Måttlig	Måttlig ekologisk status 2039
<i>Tillkomst/härkomst</i>	Naturlig	
<i>Kemisk status</i>	Uppnår ej god	God kemisk ytvattenstatus
Planerade åtgärder	Kommunal anslutning av små avlopp i Vänersborgs kommun planeras ske vid vattenförekomsten fram till 2027. Åtgärden behövs för att klara åtgärdsbehov för fosfor i inlandsvattnen.	

Ekologisk status

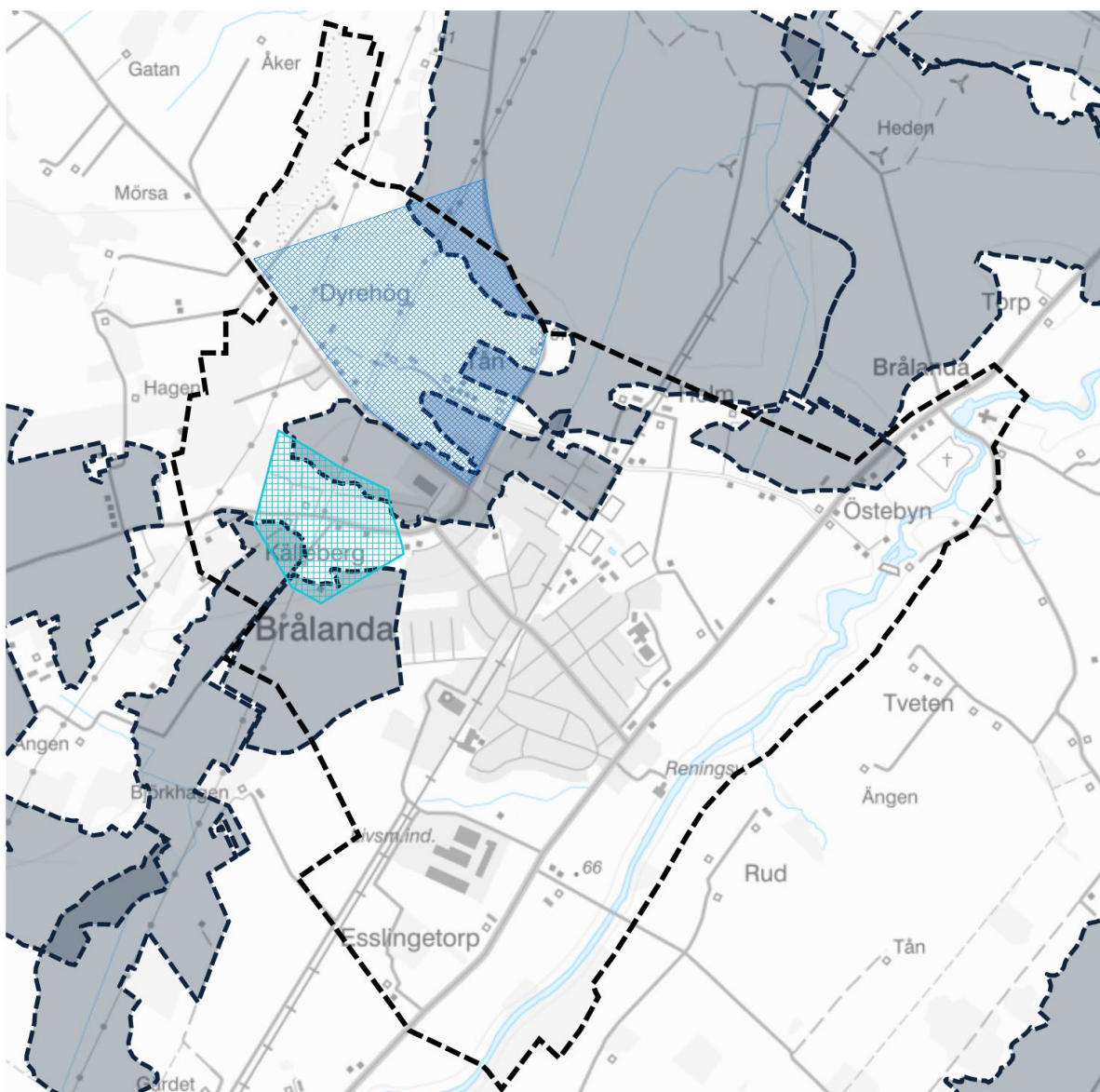
Den ekologiska statusen för vattenförekomsten är måttlig, där de *fysikalisk-kemiska kvalitetsfaktorerna* generellt anses goda, *konnektiviteten* som dålig och de *biologiska kvalitetsfaktorerna* som måttliga.




Kvalitetskravet för den ekologiska statusen är måttlig för år 2039. Jordbruket orsakar sämre än god ekologisk status genom betydande påverkan av näringsämnen, varför kvalitetskravet innebär ett undantag från att nå god ekologisk status. Det har bedömts omöjligt att nå god ekologisk status i vattenförekomsten utan att skada samhällsintresset jordbruk. Jordbruket uppfyller samhällsekonomiska behov som inte kan fyllas på annat sätt som är bättre för miljön. Alla möjliga åtgärder för att minska belastningen från jordbruket behöver fortfarande genomföras då även det mindre stränga kravet innebär ett krav på viss förbättring av status för näringsämnen.

Kemisk status

Den kemiska statusen för vattenförekomsten uppnår ej god, med undantag för bly- och kadmiumföreningar.

Kvalitetskravet för den kemiska statusen är god, med undantag för förekomsten av polybromerade difenyletrar och kvicksilver vars halter bedöms överskrida gränsvärdet i fisk i samtliga vattenförekomster.



-  Markavvattning bätnadsområden
-  Grundvattenskyddsområde
-  Förslag till vattenskyddsområde

Kartutdrag som visar markavvattningsområden och vattentäktområden.

Konsekvenser

För grundvattenskyddsområdet föreslås delvis ändrad markanvändning genom ringleden (T2) och eventuellt utvecklingsområde för bostäder (U10). Eftersom tätten inte är i bruk bedöms denna konflikt inte utgöra hinder för fortsatt exploatering. I den befintliga detaljplanen för Källeberg utgjorde konflikten inget hinder. För det planerade vattenskyddsområdet kan en konflikt uppstå genom utbyggnad av industriverksamhet. Eftersom även befintlig verksamhet omfattas av föreslaget område bör det på platsen kunna tas hänsyn till båda intressena.

En viss förändring i markanvändning kommer ske inom befintliga markavvattningsföretag, exempelvis norr och söder om Stenhammarsvägen. En konsekvens av ex-

ploatering är en ökad andel hårdgjorda ytor vilket kan tillföra omkringliggande diken större vattenvolymer än vad de ursprungliga dimensionerades för. Frågan får utredas genom dagvattenutredningar i kommande detaljplanarbeten.

Djupgående analyser av påverkan på miljökvalitetsnormen för vattenförekomster sker i kommande detaljplaner, oftast genom dagvattenutredningar. Eftersom jordbruket är den stora orsaken till den ekologiska statusen bedöms planförslaget inte försämra förutsättningarna för Frändeforsån att uppnå sin miljökvalitetsnorm.

Ett nollalternativ innebär att planförslaget inte genomförs och då gäller ÖP 2017 och Områdesplanen som de viktigaste strategiska dokumenten. Enligt dessa föreslås utbyggnad på i stort sett samma sätt som FÖP Brålanda, såväl som på området norr om Stenhammarsvägen. Till stor del bedöms planen därmed få liknande, eller marginellt mer negativa konsekvenser än nollalternativet på lång sikt.

Luftmiljö

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på luftkvalitet och miljökvalitetsnormer (MKN) för luft.

Förutsättningar

God luftkvalitet är viktig för människors hälsa och miljö. Förorenad luft ökar risken för allergier, luftvägsbesvär och cancer. Vänersborg är medlem i luftvårdsförbundet ”Luft i Väst” som mäter luftkvalitet för att kontrollera mot miljökvalitetsnormerna för luft. Den största bidragande faktorn för utsläpp till luft kommer från vägtrafiken. Föroreningarna består främst av kolväten, kolmonoxid, partiklar (PM10 och PM2,5), NOx och flyktiga organiska ämnen (VOC).

Det finns inga mätpunkter inom planområdet för något ämne/partikel. Enligt Lufts i Västs senaste rapport underskrids, för Vänersborg tätort och kommunen i stort, alla miljökvalitetsnormer och miljömålen tangeras eller uppfylls.²⁴ Förhållandena i Brålanda bedöms inte vara annorlunda, varför miljökvalitetsnormerna idag bedöms underskridas.

Konsekvenser

De viktigaste skillnaderna mot nollalternativet är att planen innebär en tydlig satsning på förbättrade möjligheter för tågpendling och cykling. Utan FÖP:en skulle troligen inte regionen göra de satsningar som pågår avseende nya tågstationer.

Det är svårt att bedöma hur nya bostads- och verksamhetsområden hade växt fram utan vägledning av FÖP:en, men risken för mindre välfungerande kollektivtrafiksystem och cykelvägnät finns. Nya bostads- och verksamhetsområden kommer oberoende av ett tågstopp ändå ge upphov till ökad andel vägtransporter. Samtidigt går fordonsflottan från en fossila drivmedel med föroreningsutsläpp till ett elektrifierat alternativ. Eftersom målåret är 2040 kommer den omställningen ha kommit långt.

²⁴ Luft i Väst, Vänersborg 2021, 2021.

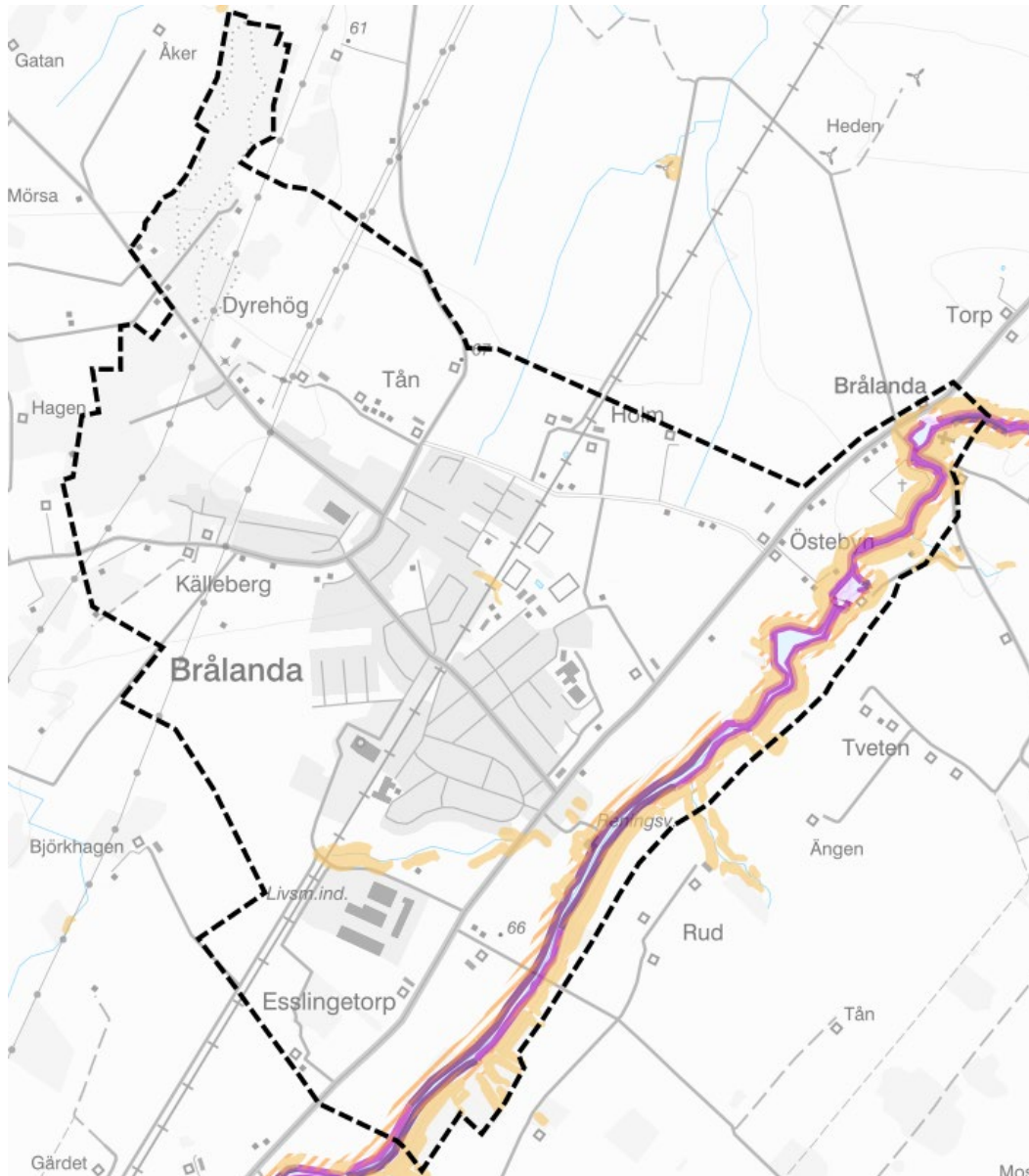
Sammantaget bedöms förslaget innebära något mindre påverkan på luftmiljön än nollalternativet.

Klimatrisk

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på risk för hälsa avseende ras, skred och erosion samt översvämningar till följd av skyfall.

Förutsättningar

Skred, ras och erosion



- Eroderbarhet
-  Eroderbarhet
 -  Ingen eller mycket låg eroderbarhet
 -  Låg eroderbarhet
 -  Viss eroderbarhet
 -  Potentiellt hög eroderbarhet
-  Aktsamhetsområden - Efterarbetad lutningsanalys
-  Aktsamhetsområden - Strandnära

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), dåvarande Räddningsverket, genomförde år 2000 en översiktlig stabilitetskartering för utvalda bebyggda delar av kommunen, däribland en del av Brålanda²⁵. Av karteringen framkommer att det är områdena närmast ravinen i Törnrosdalen och Frändeforsån som berörs av den zon där förutsättningar finns för initiala spontana eller provocerade skred och ras (zon 1). Den enda byggnaden inom denna zon är kommunens reningsverk. Det övriga karterade området utgörs av den zon (zon 2) som kan komma att beröras ifall skred eller ras förekommer inom zon 1. Här finns ett femtiotal bostäder. I princip all bebyggd mark är detaljplanelagd och har sedan karteringen gjordes i stort sett varit fullt utbyggd.

Av karteringen framkommer också att det inte bedöms krävas någon detaljerad stabilitetsutredning sånär som på området öster om Frändeforsån och ett litet område norr om reningsverket. Någon sådan utredning har inte genomförts.

SGU har gjort en GIS-analys där förutsättningar finns för skred i finkorniga jordarter. Inom planområdet finns det enligt analysen förutsättningar för skred främst längs Frändeforsån och ravinen i Törnrosdalen, men även vid GC-tunneln nordväst om Brålanda skola.

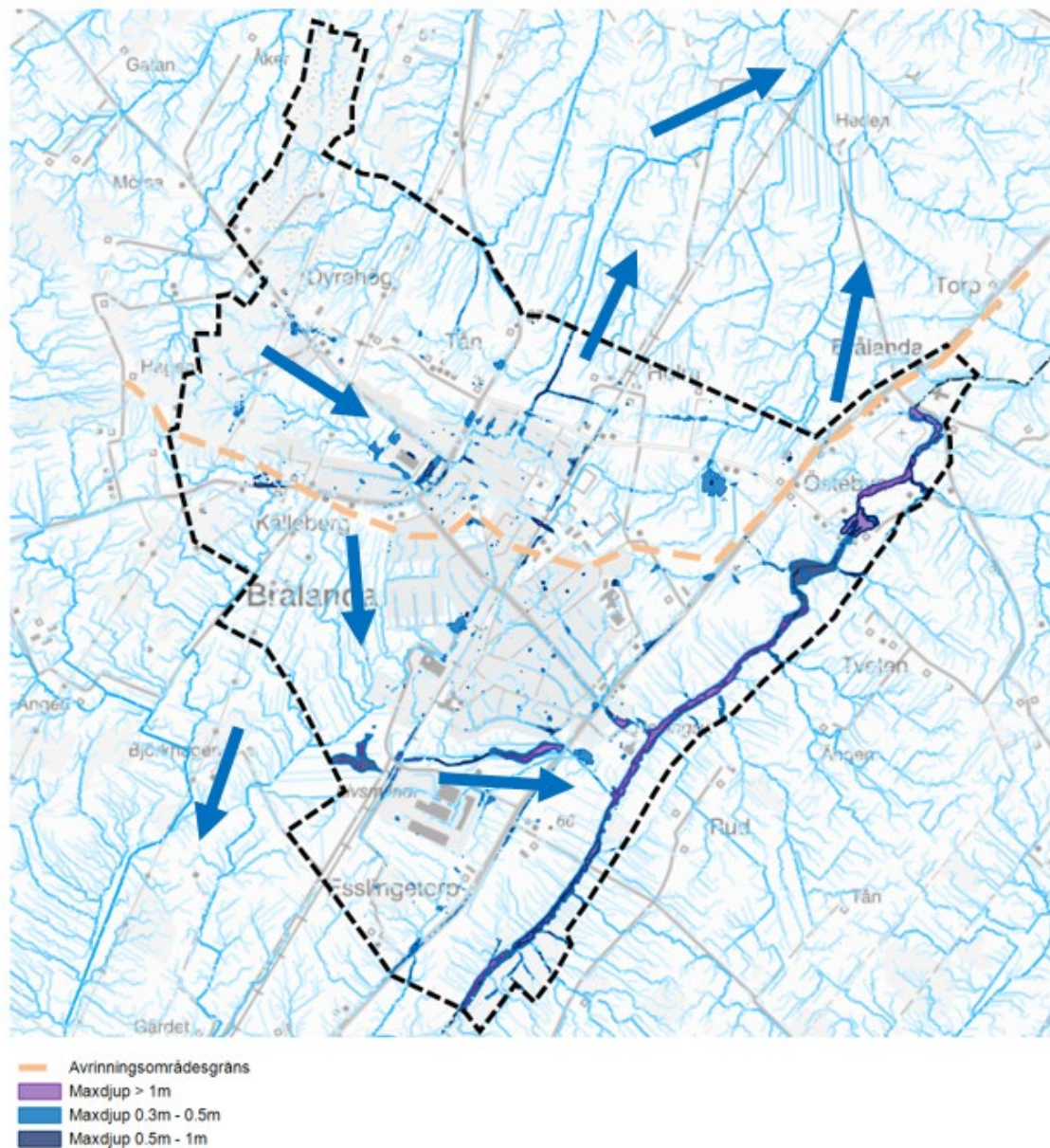
För Frändeforsån och ravinen i Törnrosdalen bedöms Räddningsverkets stabilitetskartering väga tyngre än SGU:s GIS-analys och eftersom inga utvecklingsområden är planerade här finns inga särskilda riktlinjer. Vid GC-tunneln planeras inte markanvändningen ändras eller belastas ytterligare, varför ytterligare utredningar i detta stadiet inte erfordras.

Erosion är den nednötning och transport av jord och berg som orsakas av rinnande vatten och förändrade vattennivåer som sker längs kuster, sjöar och vattendrag. Begreppet eroderbarhet avser endast jordens materialegenskap såsom jordpartiklarnas tyngd och sammanhållande krafter. Faktorer som vattnets strömhastighet, vågpåverkan och morfologi, som är avgörande för erosionsprocessen, beaktas inte. Under vissa förutsättningar kan erosion bidra till att ras och skred inträffar.

Inom planområdet finns potentiellt hög eroderbarhet längs Frändeforsån.

²⁵ Översiktlig stabilitetskartering i Vänersborgs kommun, Statens Räddningsverk, 2001-05-04.

Översvämning och skyfall



Vänersborgs kommun har en policy för dagvattenhantering (antagen av kommunfullmäktige 2011) med tillhörande riktlinjer. Utgångspunkten i policyn är att dagvatten i första hand ska ses som en estetisk, biologisk och hydrologisk resurs och omhändertas på ett för platsen lämpligt sätt. Även blåplanen beskriver kommunens skyldigheter att ta hand om dagvatten och det pågår arbete med att utöka dagvattendelarna av blåplanen, bland annat med utvecklade riktlinjer.

Dagvattenhanteringen syftar till att:

- Dagvatten omhändertas på ett för platsen lämpligt sätt. Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) ska eftersträvas.
- Dagvatten hanteras på ett säkert, miljöanpassat och kostnadseffektivt sätt så att god bebyggelse- och naturmiljö kan uppnås. Dagvattnet skall användas som en resurs för närmiljön och synliggöras där så är möjligt och motiverat.

- Tillförseln av dagvatten i ledningssystem skall minska. Förorenat dagvatten skall där så är möjligt och motiverat separeras från rent dagvatten.
- Den naturliga vattenbalansen skall eftersträvas.
- En särskild dagvattenutredning ska alltid göras vid planläggning av större områden.

Dagvattensystemens dimensionering och kapacitet är kritiska faktorer för att begränsa skadorna vid extrem nederbörd. Kommunen har tagit fram en broschyr där fastighetsägare får tips och råd om hur de kan ta hand om sitt eget dagvatten lokalt. Tillförseln av dagvatten i ledningssystemen och till avloppsreningsverken ska minska. De senaste 20 åren har ett omfattande saneringsarbete skett i kommunen med syfte att separera dagvattnet från spillvattnet. Antalet källaröversvämningar har minskat markant i och med detta arbete och målsättningen är att fortsätta identifiera och bygga bort alla kombinerade ledningar. Utöver byggnader behöver även vägar och järnväg tåla klimatets variationer, samt att trummor och broar måste kunna släppa igenom tillräckligt med vatten.

Vid planläggning av ny bebyggelse ska dagvatten i första hand tas om hand genom LOD (lokalt omhändertagande av dagvatten), med syfte att vattnet kan infiltreras eller fördröjas för att jämna ut stora flöden och bidra till rening innan dagvattnen når vattendragen. Öppna dagvattenlösningar minskar samtidigt risken för översvämningar och bräddningar i avloppssystemen till följd av skyfall. I områden med förorenad mark måste dagvattenfrågan särskilt uppmärksammas. Nya detaljplaner ska alltid redovisa hur dagvattnet från planområdet kan tas om hand på ett hållbart sätt.

De parker och grönområden som finns i och runt tätbebyggda områden kan ta emot mycket av dagvattnet. Om parker och andra grönytor utformas som multifunktionella kan de användas som lek- och parkytor samtidigt som de tål och kan hantera översvämningar vid behov. På så sätt kan markens och växternas egen reningsförmåga utnyttjas och belastningen på sjöar och vattendrag blir mindre.

Även naturliga lågpunkter i landskapet kan utnyttjas för dagvattenhantering. Till grund för den planeringen har kommunen tagit fram en skyfallskartering som visar var i landskapet vattensamlingar riskerar att skapas efter kraftfulla regn, samt hur avrinningsvägarna ser ut. SMHI:s klimatstudier förutser att det kommer att bli vanliga med extrema regnoväder. Därför är det viktigt att konsekvenserna av skyfall utreds och beskrivs i en detaljplan. Då ska även eventuell påverkan utanför planområdet ingå. I de lägen översvämningsskydd krävs för att möta klimatförändringar bör de anpassas så att negativ påverkan på värdefulla naturmiljöer blir så liten som möjligt. Inom området finns viktiga grundvattenmagasin. Det är därför viktigt att stor hänsyn tas till dessa i samband med byggnation, anläggningar eller andra ingrepp som riskerar att förorena grundvattnet.

Av skyfallskarteringen kan konstateras att vid såväl ett 100- som 200-årsregn förekommer mindre dagvattenmängder inom stora delar av bebyggda kvarter (redovisas ej i karta), med större ansamlingar väster om Järnvägsgatan, längs ravinen i Törnrosdalen, sydöst om den södra drivmedelsstationen, Frändeforsån, norr om reningsverket, GC-tunneln nordväst om skolan, Centrumparken och runt industriområdet

vid Stenhammarsvägen/Rostocksvägen. Skyfallsfrågan behöver särskilt beaktas för utvecklingsområdena på ömse sidor om Stenhammarsvägen.

I stort föreslås pågående markanvändning, vilket är park- eller naturmark, för de lågpunkterna med störst djup. Enligt kartan kan en tydlig avdelare utläsas avseende avrinningsvägarna. Generellt uttryckt kan sägas att dagvatten för den norra delen av planområdet rinner norrut över jordbruksmarken och för den södra delen leds detta via Törnrosdalen till Frändeforsån och via jordbruksmark mot Nuntorp.

Konsekvenser

Ingen förändrad markanvändning föreslås i något område med risk för skred. Ett nollalternativ innebär att planförslaget inte genomförs och då gäller ÖP 2017, områdesplanen och Räddningsverkets skredkartering som de viktigaste strategiska dokumenten i frågan. Den sistnämnda är ett underlag som inte presenterats fördjupat i de två övriga strategiska dokumenten, varför planförslaget tagit denna i beaktande vid utformning av utvecklingsområden. Planförslaget bedöms därmed få liknande, eller marginellt mer positiv konsekvens än nollalternativet på lång sikt eftersom frågan uppmärksammas i en samlad kontext.

Med skyfallskarteringen som grund har lågpunkter/avrinningsvägar identifierats och beskrivits för de utvecklingsområden där frågan är särskilt aktuell. FÖP Brålanda frångår inte gällande riktlinjer utan förespråkar att dagvatten och skyfall hanteras i detaljplaneskedet.

Ett nollalternativ innebär att planförslaget inte genomförs och då gäller ÖP 2017, områdesplanen och dagvattenpolicyn som de viktigaste strategiska dokumenten i frågan. Enligt dessa föreslås utbyggnad på i stort sett samma sätt som FÖP Brålanda, såväl som på området norr om Stenhammarsvägen. Områdesplanen behandlar inte dagvattenfrågan varför planförslaget bedöms få liknande, eller marginellt mer positiv konsekvens än nollalternativet på lång sikt eftersom frågan uppmärksammas i en samlad kontext.

Buller

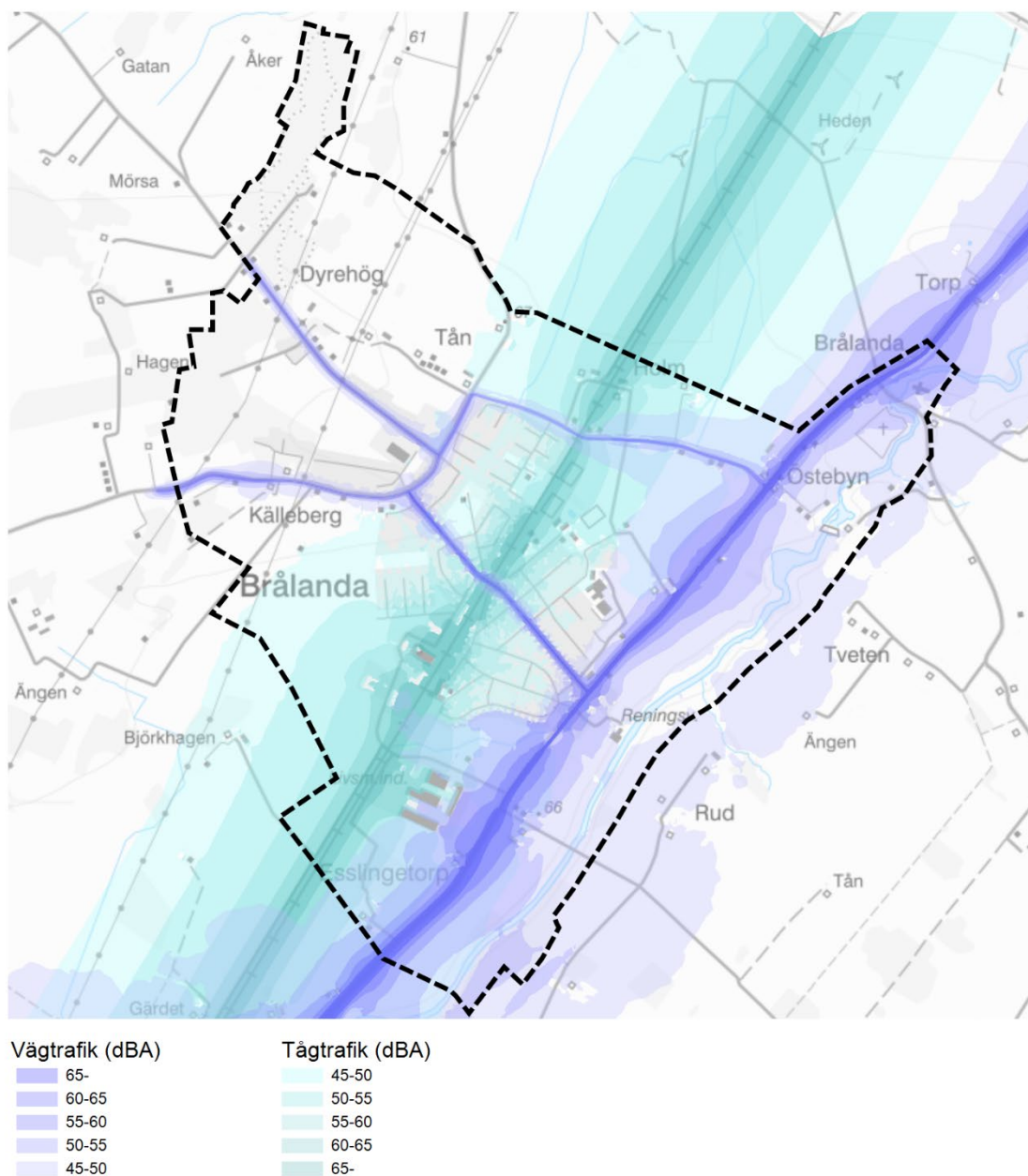
I detta avsnitt bedöms planens påverkan på risk för hälsa avseende buller från trafik och industrier.

Förutsättningar

Trafikbuller

Planområdet är påverkat av flera, större eller mindre, trafikbullerkällor. Exempelvis delar järnvägen tätorten och i dess utkant går E45. För järnvägen och de statliga vägarna (E45, Storgatan, Tånvägen, Färgelandavägen, Rostocksvägen och Stenhammarsvägen) har det gjorts bullerkartläggningar-/inventeringar år 2009²⁶.

²⁶ Soundcon, Bullerkartläggning och bullerinventering, rapport 10084, 2009-01-27



Enligt *Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader* bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Sedan finns det undantag från huvudregeln.

Enligt Naturvårdsverkets riktvärden²⁷ bör buller från spårtrafik och vägar inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå vid delar av skolgården avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet, och 55 dBA ekvivalent ljudnivå för övriga vistelseytor inom skolgården samt 70 dBA maximal ljudnivå. Sedan finns det undantag från den maximala ljudnivån.

²⁷ Naturvårdsverket, Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik.

Trafikverkets prognos om framtida fordonstrafik för tåg år 2040 (Trafikverket – trafikuppgifter järnväg T21 och bullerprognos 2040), stämmer till största delen överens med den bullerkartläggning och bullerinventering som Soundcon gjorde år 2009, varför bullerutredningen avseende tåg bedöms som aktuell.

Trafikverket - Trafikuppgifter järnväg T21 och bullerprognos 2040				Bullerkartläggning 2009 (Soundcon)			
Trafikverket prognos 2040				Prognos 2020			
Bana	Sträcka	Tågtyp	Antal tåg (ÅDT)	Bana	Sträcka	Tågtyp	Antal tåg (ÅDT)
Norge-/Vänerbanan med Nordlänken	Öxnered-Skålebol	Goods	22,5	Norge-/Vänerbanan	Öxnered-Brålanda	Goods	44
	Öxnered-Skålebol	X2	12,3		Öxnered-Brålanda	Övrig persontåg	26
	Öxnered-Skålebol	X50-54	28,1			Totalt	70
		Totalt	62,9				
Trafikverket tågplan 2021				Dagens trafik (2009)			
Bana	Sträcka	Tågtyp	Antal tåg (ÅDT)	Bana	Sträcka	Tågtyp	Antal tåg (ÅDT)
Norge-/Vänerbanan	Brålanda-Skålebol	Goods	20,4	Norge-/Vänerbanan	Öxnered-Brålanda	Goods	27
	Brålanda-Skålebol	GoodsDi	0,1		Öxnered-Brålanda	Övrig persontåg	18
	Brålanda-Skålebol	Pass	1,8			Totalt	45
	Brålanda-Skålebol	X10-11	2,6				
	Brålanda-Skålebol	X2	7,4				
	Brålanda-Skålebol	X50-54	17,0				
	Brålanda-Skålebol	Övriga	0,3				
		Totalt	49,6				

Av kartläggningarna framgår att inget planerat utvecklingsområde för bostäder eller vård hamnar över lagkravet om 60 dBA. Vad avser utvecklingsområde för förskolegård hamnar hela området mellan 45–55 dBA. Vid en exploatering bör en mer noggrann bullermätning genomföras.

Industri- och verksamhetsbuller

Ekvivalent buller från verksamheter får enligt rekommendationer i Naturvårdverkets rapport – *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller* inte överskrida 50 dBA (kl 06-18), 45 dBA (18–22 samt helg), 40 dBA (natt) vid bostäder, skolor och förskolor.

Lantmännen och Toppfrys har idag tillstånd som anger att buller inte får överskrida 55 dBA dagtid, 50 dBA kvällstid och 45 dBA nattetid vid befintliga bostäder, alltså fem dBA högre än Naturvårdsverkets rekommendationer.

A J Dahlbergs slakteri har idag tillstånd som följer Naturvårdsverkets rekommendationer.

Vad avser verksamhetsbuller från jordbruket finns inga särskilda tillstånd. Buller från jordbruket kan inom planområdet i perioder bli mer påträngande.

Konsekvenser

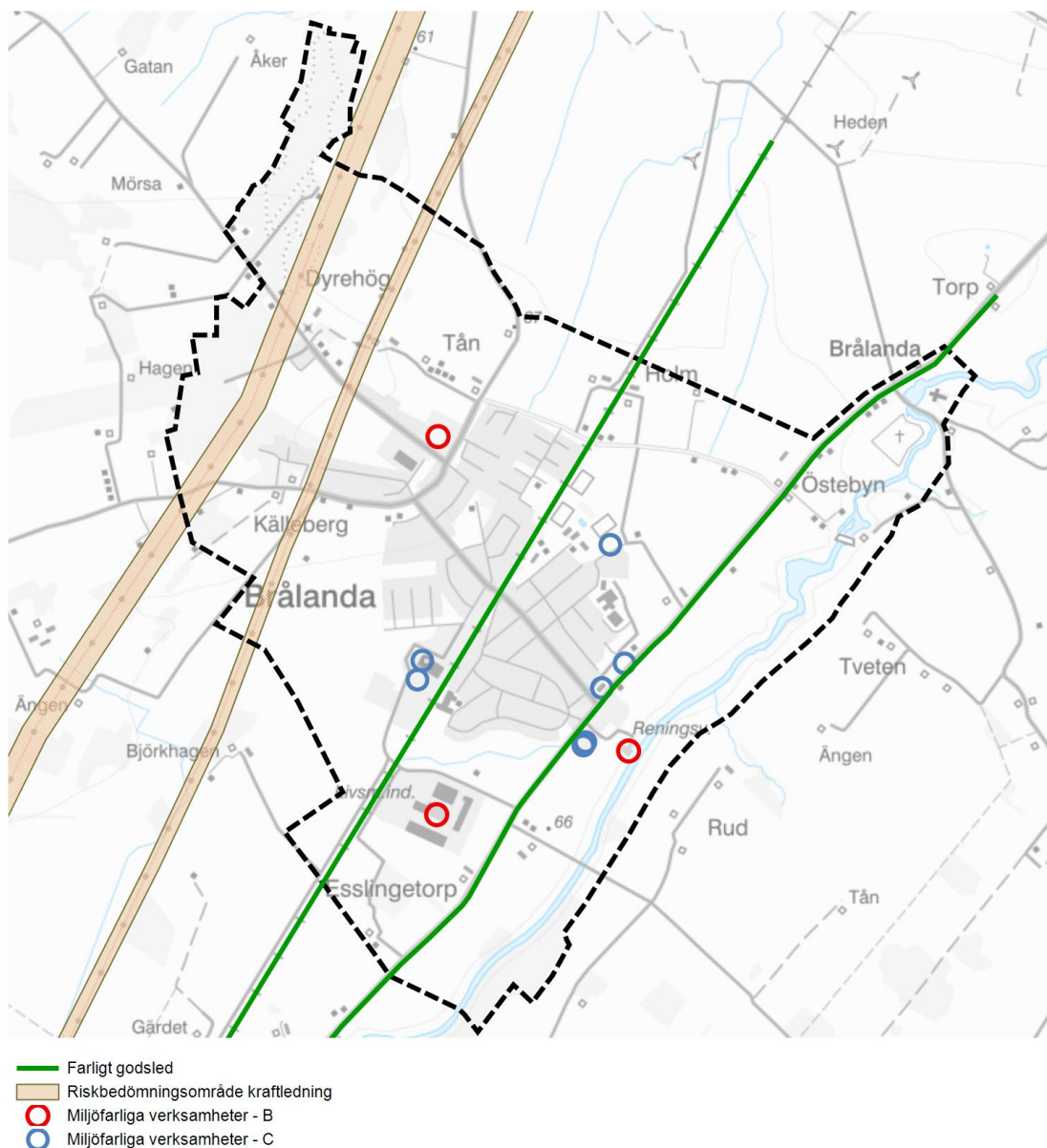
Merparten av utpekade utvecklingsområden är tänkta för verksamheter/industri där krav om en bullerdämpad uteplats eller liknande saknas. De eventuellt tillkommande verksamheterna kommer i sin tur att placeras i anslutning till befintliga verksamheter där miljötillstånd i stor utsträckning styr vilka bullernivåer som tolereras. Utvecklingsområdet nordost om vårdområdet möjliggör däremot för mer bullerkänsliga användningar. Enligt ovan nämnda bullerkartläggningar underskrider bullernivåerna för aktuellt område de lagkrav som finns, samtidigt som ett utvecklingsområde för verksamheter österut hade blockerat en del av bullret.

Det är svårt att bedöma hur en utveckling enligt nollalternativet hade påverkat bullermiljöerna. Risken för mer spridda bostads- och verksamhetsområden hade ökat,

samtidigt som miljötillstånden fortsatt styr verksamheten. Därför bedöms förslaget innebära ett nollsummespel jämfört med nollalternativet.

Risk för olyckor

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på risk för hälsa avseende transport av farligt gods och miljöfarlig verksamhet.



Förutsättningar

Farligt gods

Ämnen och föremål som har sådana farliga egenskaper att de kan orsaka skador på miljö, människor eller egendom om de hanteras fel under en transport benämns farligt gods (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2009a). Transport av farligt gods inom Sverige regleras i lagen (2006:263) samt förordningen (2006:311)

om transport av farligt gods. Både lagen och förordningen gäller för samtliga transportslag (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, 2015).

Transporter av farligt gods sker inom planområdet på E45 och järnvägen. I kommunen passerar på E45 ca 400 000 ton/år och på järnväg beräknas ca 500 000 ton farligt gods passera årligen. Norge/Vänerbanan trafikeras med omkring 50 tåg/dygn. Banan ligger i nära anslutning till bostadsområden, förskola och skola. Godstrafiken är ett av de nationella huvudstråken väster om Väneren för tungt gods från Bergslagen och Norrland samt gods till och från Norge.

Planförslaget innebär att utvecklingsområde för vandrarhem (U6), Gula Huset (U3) och verksamhetsområdet E45 (U5) förläggs inom ett avstånd närmare transportled för farligt gods än 150 meter.

Lagkrav:

Bebyggelse ska förläggas på ett säkert avstånd från transportleder för farligt gods. Riskutredning bör därmed göras i samband med planläggning eller lovgivning inom 150 meter från järnvägen eller E45.

Miljöfarliga verksamheter

Med miljöfarlig verksamhet menas all användning av mark, byggnader eller anläggningar som kan medföra störningar för människors hälsa eller miljön. Miljöfarliga verksamheter kan exempelvis ge störningar i form av buller eller utsläpp till luft och avlopp. I miljötillståndet regleras sådan påverkan genom att villkor för exempelvis buller och utsläpp av processavloppsvatten sätts för verksamheten. Det finns även verksamheter som gör stor miljönytta men ändå kallas miljöfarlig, till exempel ett avloppsreningsverk eller en avfallsanläggning.

Vid planering och placering av verksamheter ska stor hänsyn tas till om de är störande för att på så sätt undvika krav på begränsningar av verksamheten i efterhand. Det gäller bland annat verksamheter som ger upphov till buller, lukt, mycket transporter eller som kan innebära särskilda risker för människor i händelse av olycka.

Vissa verksamheter måste ha tillstånd innan de får starta medan det för andra typer av verksamheter krävs en skriftlig anmälan. Miljöfarliga verksamheter delas upp i följande prövningsnivåer:

A-verksamheter - Tillstånd söks hos Mark- och miljödomstolen. Länsstyrelsen utövar tillsyn.

B-verksamheter - Tillstånd söks hos länsstyrelsen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden utövar tillsyn.

C-verksamheter - Anmälan görs till Miljö- och hälsoskyddsnämnden som även utövar tillsyn.

U-verksamheter - Mindre verksamheter som varken är tillstånds- eller anmälningspliktiga. Miljö- och hälsoskyddsnämnden utövar tillsyn över dessa verksamheter.

Inom planområdet finns följande miljöfarliga verksamheter med tillståndsplikt B:

- Toppfrys i Brålanda AB – livsmedelproduktion med tillstånd omfattande beredning och konservering av vegetabiliska råvaror samt framställning av färdiglagad

mat till en sammanlagd årlig produktion av maximalt 34 000 ton livsmedelsprodukter för avsalu.

- A J Dahlbergs slakteri AB – slakteri- och styckningsverksamhet med tillstånd omfattande en produktion baserad på högst 22 000 ton slaktvikt per år och 17 000 ton styckningsvikt per år. Av villkoren tillhörande tillståndet hanteras bland annat att luktolägenheter av betydelse ska åtgärdas omedelbart.
- Brålanda avloppsreningsverk – avloppsreningsverk med tillstånd som medger utsläpp från en maximal dimensionerande anslutning av 45 700 personekvivalenter.

Inom planområdet finns följande miljöfarliga verksamheter med anmälningsplikt C:

- Borgans Bioenergi AB, förbränningsanläggning.
- Lantmännen Ek Före (Silon Brålanda), förbränningsanläggning.
- Lantmännen Maskin AB, avfall.
- Miljostationen Brålanda, miljöstation.
- OKQ8 (Rasta), drivmedelsstation.
- Qstar, drivmedelsstation.
- Såifa (Preem), drivmedelsstation.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden utövar tillsyn över miljöfarliga verksamheter vilket innebär att kontroller görs så att företagen efterlever de miljökrav som finns i lagar, förordningar och föreskrifter. Ansvar för brister och åtgärder ligger dock alltid på verksamhetsutövaren. Vid en upptäckt brist kan tillsynsmyndigheten förelägga verksamhetsutövaren om försiktighetsmått, exempelvis att verksamheten endast får pågå vissa tider på dygnet eller att en viss restriktivitet avseende bekämpningsmedel ska hållas.

Inom planområdet föreslås utvecklingsområden invid befintliga industrier. Detta kan möjliggöra för såväl nyetablering som utökning av befintlig verksamhet.

Kraftledningar

I den västra utkanten av planområdet återfinns två kraftledningar, en 40 kV och en 130 kV, som går i norrsydlig riktning. Vid vissa platser går dessa, främst 40 kV, i direkt närhet till befintlig bostadsbebyggelse eller planerade verksamhetsområden.

Eftersom kraftledningar och elanläggningar alstrar elektromagnetiska fält, som kan vara skadliga för människors hälsa, ska Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om exponering av elektromagnetiska fält²⁸ följas.

I ÖP 2017, likväl som i FÖP Brålanda, redovisas skyddsområden inom var ledningsägaren, Vattenfall Eldistribution AB, ska underrättas/remitteras.

²⁸ SSMFS 2008:18 Strålsäkerhetsmyndighetens allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält

Konsekvenser

Inom planområdet finns ett fåtal verksamheter som hanterar farligt gods, i synnerhet drivmedelsstationerna. Så som utvecklingsområden i FÖP Brålanda presenteras bedöms inget område vara särskilt lämpligt för denna typ av verksamhet, och inte heller så tillåten enligt befintliga detaljplaner. Planförslaget kommer således i sig inte generera ökade mängder transporter av farligt gods, utan den utvecklingen sker självständigt. Planförslaget innebär således inte någon större negativ inverkan än nollalternativet.

FÖP Brålanda ger utvecklingsmöjlighet för två befintliga tillståndspliktiga verksamheter, alternativt möjlighet för nya verksamheter till etablering. Om befintliga verksamheter expanderar finns risk kring främst att andelen transporter ökar och att luktproblematiken ökar om större volymer ska hanteras. Den sistnämnda risken hanteras i befintliga och eventuellt reviderade miljötillstånd, varför planförslaget inte ska innebära en ökad olägenhet jämfört med nollalternativet.

Planförslaget innebär ingen jämförbar skillnad mot risken för elektromagnetiska fält än nollalternativet.

Sammantaget bedöms förslaget inte innebära någon jämförbar skillnad mot nollalternativet.

Markmiljö

I detta avsnitt bedöms planens påverkan på risk för hälsa avseende markmiljöfaktorer som förorenad mark, radon och markstrålning.

Förutsättningar

Förorenade områden

Med förorenade områden menas mark, grundvatten, ytvatten, sediment eller byggnader där halter av något ämne är så hög att det kan orsaka en risk för människors hälsa eller miljön.

Länsstyrelsen registrerar information om potentiellt förorenade områden i en databas, kallad EBH-stödet. I databasen finns information om potentiellt eller konstaterat/undersökta förorenade områden och områden som efterbehandlats/sanerats. Informationen i databasen uppdateras löpande. Ett potentiellt förorenat område innebär i praktiken att det på platsen tidigare har funnits en verksamhet som kunnat ge upphov till föroreningar, men att provtagningar och vidare undersökningar inte gjorts för att klargöra detta. Exempel på verksamheter som kunnat ge upphov till föroreningar är nedlagda drivmedelsstationer, gamla avfallsdeponier och gamla industrier.

Inom planområdet finns sju objekt registrerade i EBH-stödet, av dessa är endast en riskklassad. Riskklass 1 anger att det är mycket stor risk att området är förorenat och i områden med riskklass 4 är det liten risk för föroreningar. Det riskklassade objektet är fastigheten Tån 4:5 (före detta AB KonsumentKemi) som försetts med riskklass

2, stor risk. Företagets primära bransch var tillverkning av tvätt- och rengöringsmedel och var i drift mellan 1972 och 2002. Idag finns Brålanda Industri AB på platsen. För objektet gjordes en miljöteknisk markundersökning 2014 i samband med en detaljplaneändring.²⁹ Sammanfattningsvis bedömdes halten föroreningar i jord och grundvatten vara mycket låg och risken för negativ påverkan på människa eller miljö försumbar. Undersökningensresultaten föranleder inga ytterligare undersökningar, utan marken kan användas för industriändamål och även för bostäder utan restriktioner.

De resterande sex områdena i EBH-stödet är branschklassade, vilket innebär att det identifierats att en viss bransch bedrivits på platsen. Branscherna är olika, allt från drivmedelshantering och verkstadsindustri till avloppsreningsverk och övrigt. Nationella och regionala miljömål finns för arbetet med att utreda och efterbehandla förorenade områden.

I arbetet med förorenade områden har Naturvårdsverket tagit fram två olika nivåer med generella riktvärden; känslig markanvändning (KM) och mindre känslig markanvändning (MKM). KM betyder att marken kan användas för exempelvis bostadsändamål, medan MKM är mark som kan användas för exempelvis industrier. Inom planområdet återfinns enbart ett område för MKM, längs Järnvägsgatan, som tidigare varit drivmedelsstation. Det innebär att det för området har utförts åtgärder så att den nivån av markanvändning tillåts.

Miljöbalken reglerar vem som är ansvarig för att utreda och efterbehandla förorenade områden. När det saknas ansvarig för undersökningar och efterbehandlingsåtgärder finns det under vissa förutsättningar möjlighet till statligt bidrag för sådana åtgärder. Vid misstanke om föroreningar behöver föroreningsituationen undersökas innan markens lämplighet för olika ändamål kan fastställas. Information om vilka utredningar och efterbehandlingsåtgärder som gjorts finns hos miljö- och hälsoskyddsnämnden. Den som äger eller brukar en fastighet och upptäcker en förorening är skyldig att genast underrätta tillsynsmyndigheten. Efterbehandlingsåtgärder av ett förorenat område är anmälningspliktiga till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Enligt planförslaget föreslås ingen ändrad markanvändning invid någon av de risk- eller branschklassade föroreningsområdena. Däremot föreslås en utökning av verksamhetsmark väster om Brålanda Industri, varför den redan genomförda markundersökningen får beaktas vid framtida lovprövning eller planläggning.

Riktlinjer:

- Vid planläggning och lovprövning ska den regionala inventeringen av potentiellt förorenade områden (länsstyrelsens EBH-stöd) användas som ett kunskapsunderlag tillsammans med historisk inventering av verksamhetshistoriken i påverkansområdet för bedömning av föroreningsrisk och behov av utredningar.
- Vid planläggning och lovprövning i anslutning till områden som misstänks vara förorenade ska inledningsvis en MIFO fas 1-inventering genomföras.

²⁹ Sweco, Brålanda Industri - Översiktlig miljöteknisk markundersökning, 2014-03-12

- Om föroreningar förekommer inom ett område ska dessa åtgärdas utifrån riskbedömning, innan marken får användas för utbyggnadsändamål. På så vis uppnås en del i det nationella miljömålet om en giftfri miljö.

Radon och strålning

Radon är en radioaktiv gas som bildas när radium sönderfaller. Radon kan komma in i byggnader från marken, byggnadsmaterialet (ex. blåbetong) eller hushållsvattnet. Radon varken syns eller luktar, varför det enda sättet att upptäcka radon är genom att mäta.

För att uppnå en del i det nationella miljömålet "God bebyggd miljö" finns idag krav i BBR (Boverkets byggregler) att radonhalten i nya byggnader inte får överstiga 200 Bq/m³. Detta ska även eftersträvas i befintliga bostäder och lokaler. En långvarig exponering av radon ökar risk för att utveckla lungcancer.³⁰

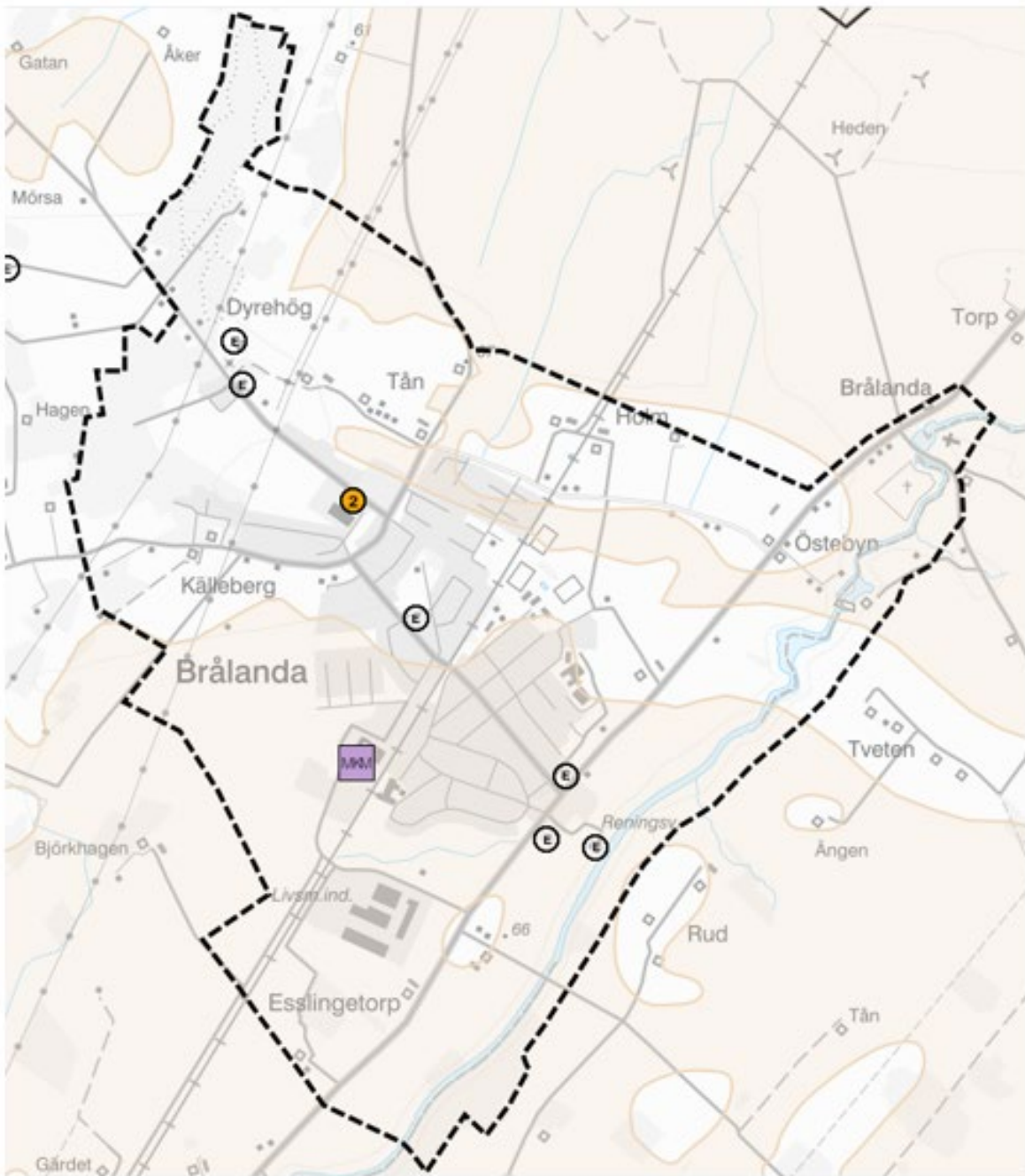
För Vänersborgs kommun finns en översiktlig markradonundersökning gjord av Västsvenska Berg 1989. Större delen av planområdet har bedömts vara lågriskområde. Ett större sammanhängande område i öst-västlig riktning genom tätorten har bedömts vara normalriskområde. Inget område med högrisk är identifierade.

Vad gäller strålning har Sveriges geologiska undersökning (SGU) heltäckande kartor för kalium, torium och gamma. Denna information finns tillgänglig på SGU:s hemsida i kartvisarna "Gammastrålning Kalium", "Gammastrålning Torium" och "Gammastrålning Uran". Utförlig information om bergkvalitet inklusive strålning finns på deras hemsida och även publicerat i rapporter som nås via densamma. Sammanfattningsvis kan konstateras att planområdet till största del ligger inom låg strålning från samtliga grundämnen, med undantag för förhöjda nivåer vid Toppfrys (kalium och uran) och längs Tånvägen (kalium).

Riktlinje:

- Inom normalriskområde för radon bör grundläggningen utföras radonskyddad.

³⁰ Strålsäkerhetsmyndigheten, 2018, <https://www.stralsakerhetsmyndigheten.se/omraden/radon/vad-ar-radon/halsorisker-med-radon/>



Förorenade områden

- Mycket stor risk
- Stor risk
- Måttlig risk
- Liten risk
- E Ej riskklassade
- KM Känslig Markanvändning
- MM Mindre Känslig Markanvändning

Radon

- Lågrisk

Kartutdrag som visar dokumenterade markföroreningsrisker.

Konsekvenser

Enligt planförslaget föreslås ingen ändrad markanvändning invid någon av de risk- eller branschklassade föroreningsområdena. Däremot föreslås en utökning av verksamhetsmark väster om Brålanda Industri, varför den redan genomförda markundersökningen får beaktas vid framtida lovprövning eller planläggning. Eftersom det för berörd fastighet redan är planlagt innebär nollalternativet ingen skillnad mot FÖP Brålanda.

Utpekade utvecklingsområden kan resultera i fler industrier med möjlighet till utsläpp av föroreningar. Markens lämplighet för industrier utifrån bland annat grundvatten- och dagvattenförekomst hanteras i kommande detaljplaner och verksamhetens framtida föroreningsutsläpp hanteras i miljötillstånden och följs upp i den efterföljande tillsynen.

Planens utvecklingsområden ligger utanför kända riskområden för markradon.

God bebyggd miljö

I detta avsnitt bedöms ett antal preciseringar av det nationella miljömålet God bebyggd miljö: Hållbar bebyggelsestruktur, hållbar samhällsplanering, och god vardagsmiljö. Flertalet andra preciseringar av miljömålet berörs i tidigare avsnitt. Särskilt fokus i detta avsnitt ligger på barnperspektiv och förutsättningarna för jämlikhet i ett samhälle för alla.

Förutsättningar

Vad som utgör en god bebyggd miljö är en bred och komplex fråga. I beskrivningen av det nationella miljömålet har regeringen fastställt tio preciseringar av vilka flera spänner över stora ämnesområden. Många av dessa frågor berörs i tidigare avsnitt, bland annat kollektivtrafik, gång och cykel, natur- och grönområden, kulturvården i bebyggd miljö, hälsa och säkerhet, hushållning med energi och naturresurser. Här förs en övergripande diskussion om planens påverkan på bebyggelsestrukturen, framför allt kring det som anknyter till utvecklingsprincip 7 i Översiktsplan 2017: *Bygg blandad och sammanhängande tätortsbebyggelse*. Där lyfts tre viktiga aspekter fram:

- Utnyttja infrastrukturen effektivt genom förtätning och byggande i anslutning till befintlig bebyggelse.
- Skapa blandad bebyggelse – med olika bostadsformer och närhet till vardagsservice och fritidsaktiviteter.
- Länka samman olika stadsdelar och bebyggelseområden och arbeta bort barriärer.

Bebyggelsen i planområdet är uppdelad i olika områden. Till stor del beror det på de geografiska förutsättningarna där järnvägen utgör en tydlig barriär. Även E45 utgör en barriär, men konsekvensen är mindre eftersom andelen anläggningar/bebyggelse öster om vägen är färre.

På flera ställen är bebyggelsen blandad och tillgången till grönområden och lekplatser kan variera. Vissa områden har en mer enhetlig bebyggelse med tidstypiska karaktärsdrag, till exempel större områden med nästan bara villor uppförda under 1960- och 1970-talen, medan bebyggelse längs Allégatan och delar av Storgatan har äldre härkomst.

Inom planområdet förekommer byggnader som inte tas om hand på ett för byggnaden och för omgivningen bra sätt. Enligt plan- och bygglagen ska byggnader och tomter hållas i vårdat skick, och upprätthålls inte detta kan det leda till att rättelse behöver vidtas. Extra kännbar är den ovårdade bebyggelsen som ligger centrumnära.

Konsekvenser

En ökad attraktivitet för Brålanda med närområde som boendeplats innebär att bostadspriser ökar, vilket är viktigt eftersom det ger incitament för fastighetsägare att utveckla sitt bostadsbestånd och hålla dessa vårdade. Det finns även en baksida av ökade bostadspriser och det är att det ökar tröskeln för dem som vill in på bostadsmarknaden. Även en renovering av ett hyresbestånd kan innebära att vissa människor inte har råd att bo kvar efter genomförd renovering.

Regionala och mellankommunala intressen

I detta kapitel redovisas frågor, samarbeten och information som är gränsöverskridande mellan kommuner, regioner eller länder.

Odlingslandskapet

Dalboslätten, odlingslandskapet på Dalsland, berör Vänersborgs kommun och Brålanda men sträcker sig även över kommungränsen till närliggande kommuner. Det är viktigt att odlingslandskapet inte ses ur den enskilda kommunens perspektiv eftersom livsmedelsproduktionen sällan följer administrativa gränser.

Kommunikationer

Den regionala utvecklingsstrategins övergripande mål är ”Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle”. Transportsystemet ska utvecklas i hållbar riktning genom en fortsatt satsning på kollektivtrafik, cykel och andra hållbara transporter. De infrastruktursatsningar som planeras för i och omkring Brålanda gynnar resenärer på såväl regional som nationell nivå. Etablering av en tågstation i Brålanda kräver samverkan mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen, Västtrafik och Vänersborgs kommun, varför regionen under våren 2022 påbörjat ett utvecklingsprojekt om hur inblandade aktörer kan hjälpas åt inför ett framtida öppnande av nya stationer i Dalsland.

Det är även viktigt att Fyrbodals står eniga inför planerade satsningar, varför frågan om kommunikationer är ett viktigt mellankommunalt intresse.

Eftergymnasial utbildning

Högskolan Väst är den närmast belägna högskolan och är ett viktigt campus med många olika utbildningar och kurser som skapar möjligheter för arbete inom många bristyrken. Det går idag direktbussar, eller via byten till tåg, till Trollhättan. Efter att Brålanda får en tågstation kommer restiden endast vara cirka 15–20 minuter, varför det gör Brålanda till en plats lämplig för studentboende.

Från och med höstterminen 2022 kommer även Campus Dalsland att starta sin verksamhet i Bäckeфорs. Bland de första utbildningarna som kommer genomföras kan nämnas HögskoleVux, som vänder sig till de som har gått gymnasiet men saknar grundläggande eller särskild behörighet. Det går idag direktbussar till Bäckeфорs.

Frändeforsån

Frändeforsån kan ses som ett mellankommunalt intresse eftersom avrinningen av ån sker via Melleruds kommun. Således är både vattenkvalitén och tillika miljökvalitetensnormen för vattendraget en mellankommunal fråga. Även planförslagets utveckling för friluftslivet kan få synergier i angränsande kommun.

Slutsatser

Samrådsförslaget till fördjupad översiktsplan utgår från ett långsiktigt behov av bostäder och företagsetableringar för att trygga resandeunderlaget för det nya tågstoppet. Utppekade utvecklingsområden för ny bebyggelse är därför relativt stora ur ett Brålandaperspektiv, samtidigt som det finns utrymme för förtätning i delar av området. Utbyggnaden bedöms generera ökade transporter inom planområdet.

Grundläggande utgångspunkter är även att tillgängliggöra rekreativsområden genom exempelvis strandpromenad, prioritera utbyggnad i närheten av stationsområdet, att cykelnätet byggs ut och att centrum utvecklas.

De viktigaste konsekvenserna av planen bedöms vara:

- Ianspråktagande av jordbruksmark i samband med utbyggnad av nya verksamheter, bostadsområden och vägar.
- Möjligheter att skapa stora förbättringar för friluftsliv och rekreation, bland annat genom utveckling av ett vattennära promenadstråk och ökad tillgänglighet till naturområden.
- Viss ökad negativ konsekvens på långsiktig klimatpåverkan kopplat till ökad befolkning och transportbehov, samt markavvattning.
- Möjligheter att bidra till en långsiktig omställning av transportsystemet genom utbyggnad av cykelvägar och förbättrade förutsättningar för kollektivtrafik och tågpendling.

Planen bedöms inte medföra överskridande av miljö kvalitetsnormer för vatten, luft eller buller under förutsättning att åtgärder utreds och vidtas i detaljplaneskedet och i genomförandet.

Planen inverkar ringa på riksintressena och snarare stärker riksintressen för kommunikationer.

Övergripande bedöms planen ligga i linje med de globala hållbarhetsmålen. Risk finns dock för negativa konsekvenser när det gäller målet om hunger. Orsaken är exploatering av jordbruksmark.

Övergripande bedöms planen ligga i linje med de nationella miljömålen. Risk finns dock för negativ påverkan när det gäller målet om ett rikt odlingslandskap. Orsaken är även här exploatering av jordbruksmark.

Övergripande bedöms planen ligga i linje med de lokala miljömålen i Miljöprogram 2030.

Det är av vikt att föreslagna aktiviteter genomförs för att minska negativa konsekvenser och öka positiva konsekvenser av planens genomförande.

Bilagor

Aktivitetslista

Nedan följer en samlad lista över aktiviteter som omnämnts tidigare i dokumentet. Aktiviteterna är av olika slag och dignitet. Aktiviteterna utgör ett stöd för FÖP Brålandas utvecklingsinriktning och underlättar arbetet med att uppnå målbilden.

Målbild	Aktivitet	Uppdrag	Utförande	Ange-lägen-het	Ge-nom-förbar-het
2 & 4	Teckna nyttjanderättsavtal för att säkra tillgången till elljusspår och skolskogen	SBN/K FN	SBF	4	3
1 & 2	Arbeta med medfinansiering för ringleden	KS	KSF	5	2/3
2	Cykelväg längs Stenhammarsvägen	SBN	Trafikv.	5	4
1	Ändring av detaljplaner invid stationsområdet	SBN	MBF	5	4
4	Isättningsplats i Frändeforsån	KS/SB N	SBF	3	4
2 & 4	Teckna nyttjanderättsavtal för promenadstråk längs Frändeforsån	SBN	SBF	4	3
1 & 2	Utred trafiksäkerheten/trafikflödet i korsningen Industrigatan/E45, ex. vänstersvängkörfält	SBN	Trafikv.	4	3/4

Innehållsmässig avgränsning MKB

I 6 kap. § 11 miljöbalken listas vad en miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla. MKB:n för den fördjupade översiktsplanen ska följa dessa lagkrav. Det som är aktuellt i fråga om avgränsning är vilka miljöaspekter, miljöeffekter samt miljö kvalitetsmål som kan anses vara relevanta att beakta i miljöbedömningen av planen.

Som utgångspunkter för att avgränsa vilka aspekter kommunen tar med i konsekvensbeskrivningen används kommunens Miljöprogram 2030, regionala miljömålen, de nationella miljömålen och de globala hållbarhetsmålen Agenda 2030 som grund. För att skapa en överskådlig och tydlig struktur har en lista på tematiska frågeställningar tagits fram som täcker in de aspekter som bedöms vara relevanta för miljökonsekvensbeskrivningen. Planförslagets påverkan på miljömålen ska redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Tema	Relevanta aspekter att konsekvensbedöma	Miljöprogram 2030	Regionala miljömål	Nationella miljömål	Agenda 2030
Klimatpåverkan	Planförslagets klimatpåverkan ska bedömas utifrån bland annat transportbehov och förutsättningar för hållbart resande. Diskussion kring utsläpp och elproduktion lyfts fram samt resurs-hållning av markanvändning.	1:5, 4 1	1, 2, 14	1, 3	13, 7
Jordbruksmark	Brålanda tätort är omgärdad av jordbruksmark. Jordbruksmarken bör till stor del bevaras. Tätortsnära jordbruksmark kan dock komma behövas tas i anspråk om eventuell exploatering bedöms ha större allmänt intresse än bevarande av jordbruksmarken. En samlande diskussion om avvägningen behöver göras utifrån miljöbalken 3 kap. 4 §. Vänersborgs kommun har ett parallellt uppdrag att ta fram riktlinjer för hållbar hushållning med jordbruksmark i kommunen.	1:2,1:5	13	13	2
Naturmiljö	Där FÖP:ens förslag berör naturmark behöver direkt och indirekt påverkan på naturvärden, artskydd, grön-blå infrastruktur och ekosystemtjänster ligga till grund för bedömning av lämplig markanvändning samt konsekvenser, avvägningar och skyddsåtgärder beskrivas närmare. Utöver påverkan på naturvärden behöver påverkan på friluftsliv och närrekreation lyftas. I de fall konflikter kan finnas mellan exploatering och naturvärden behöver avvägningar göras. Planarbetet behöver samordnas med det pågående arbetet med kommunens naturvårdsplan.	1:1, 1:2, 1:3, 1:4 1:5, 2:4	12:1, 15	7, 8, 11, 12, 13, 15 16	3, 4, 11, 15
Friluftsliv och rekreation	Frändeforsån ligger i utkanten av Brålanda tätort och är en outnyttjad resurs. Det finns en strävan om att förbättra människors tillgång till Frändeforsån och utveckla ett rekreativstråk samt paddlingsstråk längs ån. Eventuellt kan kommande ombyggnation av E45 att beröra strand-skyddet. En samlande bedömning behöver göras utifrån miljöbalken 7 kap. 18 §.				
Kulturmiljö	Kulturhistoriskt värdefulla områden och byggnader i Brålanda redogörs. En bedömning av planförslagets påverkan på kulturmiljön görs i konsekvensbeskrivningen.	2:4	12:3, 14	13	11
Vattenmiljö	Inom avgränsningsområdet finns ett grundvat-tenskyddsområde och ett förslag till vatten-skyddsområde (ej antaget). Att ha tillgång till dricksvatten av god kvalitet samt långsiktigt	2	3:1, 7:3, 8, 9	7,8,9	6

skydda dricksvattenförekomster är viktigt och något som behöver beskrivas och bedömas. Det är viktigt att säkerställa att mark- och vattenanvändningen blir lämplig ur ett dricksvattensperspektiv.

Miljö kvalitetsnormerna för vatten, vad gäller Frändeforsån får inte försämrats och påverkas negativt. Frändeforsåns status är idag klassad som måttlig ekologisk status och den kemiska statusen uppnår ej god. En diskussion kring planens påverkan på miljö kvalitetsnormer ska genomföras.

Klimat-anpassning	I ett klimat under förändring blir planförslaget påverkan på och robusthet för klimatförändringar av vikt att bedöma. Exempelvis behöver risk för påverkan vid skyfall samt eventuella åtgärder diskuteras.	4:5	14		11, 13
Människors hälsa och säkerhet	Risker för människors hälsa och säkerhet behöver belysas i miljökonsekvensbeskrivningen vad gäller buller från infrastruktur och verksamheter, förorenad mark, lukt, farligt gods, miljöfarlig verksamhet för att säkerställa hälsosamma boendemiljöer för alla. Diskussion förs kring planförslaget påverkan miljö kvalitetsnormer utifrån luftkvalité och buller.	1:3, 1:4, 3:1, 3:6	4:2, 2	2, 4, 6, 15	3,10
God bebyggd miljö	Planens förslag på ny markanvändning ska diskuteras och bedöms utifrån ett hållbarhetsperspektiv (social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet).	1:4, 1:5, 3:1, 4:4	14	15	3, 4, 7, 9, 11

Det finns delar av Miljöprogram 2030, nationella miljömålen och Agenda 2030 som inte kommer att hanteras tydligt i konsekvensbeskrivningen av olika skäl. Detta kommenteras nedan.

Miljöprogram 2030

Undantagna delmål	Kommentar
3:2 Kunskapskommun	Handlar om utbildning – inte tillämplig på ÖP
3:3 Användningen av farliga ämnen minskar	Handlar om information, samarbete och tillsyn – inte tillämplig på ÖP
3:4 Hållbara inköp	Handlar om kommunens upphandling – inte tillämplig på ÖP

3:5 Minskat avfall	Påverkas av anläggningar och organisation för insamling, återbruk med mera – dessa frågor hanteras inte direkt i planens rekommendationer även om de berörs i diskussioner.
3:7 Ozon och strålning	Handlar om information och insamling av vitvaror – inte tillämplig på ÖP

Nationella miljömålen

Undantagna mål	Kommentar
5 Skyddande ozonskikt	Handlar om information och insamling av vitvaror – inte tillämplig på ÖP
10 Hav i balans samt levande kust och skärgård	Handlar om områden utanför kommunen
14 Storslagen fjällmiljö	Handlar om områden utanför kommunen

Agenda 2030

Undantagna mål	Kommentar
1 Ingen fattigdom	Handlar om fördelning av ekonomiska resurser – inte tydligt tillämplig på ÖP
5 Jämställdhet	Handlar om många olika frågor som berör stora delar av kommunens arbete, men tillämpningen på ÖP:s rekommendationer för markanvändning är otydlig
8 Anständiga arbetsvillkor och ekonomisk tillväxt	Indirekt finns koppling genom att tillväxt kan kräva infrastruktur, mark och naturresurser. Men i stora drag är målet svårt att använda som bedömningsgrund för ÖP.
12 Hållbar produktion och konsumtion	Handlar om många olika åtgärder, bland annat rörande avfallshantering. Dessa frågor hanteras inte direkt i planens rekommendationer även om vissa berörs i diskussioner.
14 Hav och marina resurser	Handlar om områden utanför kommunen
16 Fredliga och inkluderande samhällen	Handlar om frågor mindre tillämpliga på ÖP
17 Genomförande och globalt partnerskap	Handlar om frågor mindre tillämpliga på ÖP

Nationella, regionala och kommunala mål/styrdokument

Nationella mål

Nationella mål, planer och program finns i mångfald inom de flesta ämnesområden. Boverket har på uppdrag av regeringen sammanställt en rapport om vilka som är relevanta och av betydelse för en hållbar utveckling i kommunerna. Länsstyrelsen Västra Götalands Län har också sammanställt nationella och regionala intressen i kommunernas översiktsplanering, vilket ligger till grund för listan av styrdokument nedan.

Agenda 2030 med tillhörande globala mål

Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga.

FÖP Brålanda: En mer utförlig beskrivning av kommunens förhållningssätt till Agenda 2030 redovisas i den kommunövergripande översiktsplanen.

Sveriges miljömål

Det svenska miljömålssystemet har fastställts av riksdagen och innehåller ett generationsmål, sexton miljö kvalitetsmål och tjugofyra etappmål. Generationsmålet är övergripande och syftar till att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta. Miljö kvalitetsmålen med preciseringar ska ge en långsiktig målbild för miljöarbetet. Det svenska miljömålssystemet har funnits sedan 1999 och kan ses som den ekologiska dimensionen av de globala hållbarhetsmålen i Agenda 2030.

FÖP Brålanda: En mer utförlig beskrivning av kommunens förhållningssätt till miljömålen redovisas i den kommunövergripande översiktsplanen.

Vision för Sverige 2025

Boverkets vision för Sverige 2025 visar var Sverige bör vara år 2025 för att nå målen för ett hållbart samhälle till år 2050. I Vision för Sverige 2025 beskrivs fyra megatrender som bedöms ha stor inverkan på vår samhällsutveckling; *Ett ändrat klimat, En globaliserad värld, En urbaniserad värld* och *En digitaliserad värld*. Genom tolv så kallade Sverigebilder konkretiseras sedan vilka rumsliga effekter förverkligandet av visionen kräver för att uppnå Sveriges hållbarhetsambitioner i en föränderlig värld.

FÖP Brålanda: Samtliga megatrender påverkar Brålanda på ett eller annat sätt. Främst finns klimatpositiva prioriteringar som ett utvecklat stationssamhälle, vilket ger en livskraftig landsbygd.

Transportpolitiska mål

Riksdagens övergripande transportpolitiska mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

FÖP Brålanda: Transportförsörjningen är en högst central fråga som behandlas.

Nationella folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation.

FÖP Brålanda: Planförslaget pekar ut utvecklingsmöjligheter vad avser grönområden. Till sammans med aktiva mötesplatser bidrar detta till att öka folkhälsan.

Jämställdhetspolitiska mål

Riksdagens övergripande mål för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Delmål med särskild betydelse för planeringen:

– En jämn fördelning av makt och inflytande. Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.

- Ekonomisk jämställdhet. Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.

FÖP Brålanda: Planförslaget motverkar inte strategier. I arbetets tillhörande medborgardialoger har såväl kvinnor som män, barn som äldre givits möjlighet att avge synpunkter. Planförslagets satsningar gagnar såväl kvinnor som män.

Mål för funktionshinderspolitiken

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.

FÖP Brålanda: Planförslaget motverkar inte målet. I följande planering och lovhantering bejakas frågan än mer.

Sveriges friluftslivsmål

Alla människor ska ha möjlighet till naturupplevelser, välbefinnande, social gemenskap och ökad kunskap om natur och miljö. Det är några utgångspunkter för Sveriges tio svenska friluftslivsmål. Det övergripande målet för de tio målen är att stödja människors möjligheter att vistas ute i naturen och utöva friluftsliv där allmansrätten är en grund för friluftslivet.

FÖP Brålanda: Planförslaget skapar bättre förutsättningar för naturupplevelser än dagsläget.

Mål för ungdomspolitiken

Alla ungdomar ska ha goda levnadsvillkor, makt att forma sina liv och inflytande över samhällsutvecklingen.

FÖP Brålanda: I dialoggrundan inför FÖP-arbetet har skolklasser besökts och synpunkter inhämtats. Exempelvis har fokus lagts på aktivitetsområdet, säkra transportvägar till skola och parkutveckling.

Barnkonventionen

Barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med egna rättigheter. Barnkonventionen gäller som lag i Sverige och berör alla människor under 18 års ålder. Den innehåller 54 artiklar som alla är lika viktiga och utgör en helhet, men det finns fyra grundläggande principer som alltid ska beaktas när det handlar om frågor som rör barn;

- Alla barn har samma rättigheter och lika värde
- Barnets bästa ska beaktas vid alla beslut som rör barn
- Alla barn har rätt till liv och utveckling
- Alla barn har rätt att uttrycka sin mening och få den respekterad.

FÖP Brålanda: I dialoggrundan inför FÖP-arbetet har skolklasser besökts och synpunkter inhämtats. Exempelvis har fokus lagts på aktivitetsområdet, säkra transportvägar till skola och parkutveckling. I planförslaget redovisas även en möjlig utbyggnad av Brålanda förskola. Tillsammans med förbättrade GC-vägar, exempelvis längs Stenhammarsvägen, skapar detta en bättre miljö för barnen.

Regionala mål och strategier

Vision för Västra Götaland – Det goda livet

Det goda livet - Vision för Västra Götalandsregionen (framtagen 2005 i samarbete med kommunalförbunden). I visionen är det definitionerna bakom Det goda livet som har betydelse för ÖP; En god hälsa, Arbete och utbildning, Trygghet, gemenskap och delaktighet i samhällslivet, En god miljö där de förnybara systemen värnas – naturen, boendet och arbetslivet, Möta behoven hos barn och ungdomar samt Ut hållig tillväxt som skapar resurser för alla och ett rikt kulturliv.

FÖP Brålanda: Genom kommunens vision implementeras även regionens vision.

Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland 2021 – 2030 (Västra Götalandsregionen 2021).

Anger inriktningen - Tillsammans gör vi Västra Götaland till ett föredöme för omställning till ett hållbart och konkurrenskraftigt samhälle - för det regionala utvecklingsarbetet i enlighet med uppdraget i lag om regionalt utvecklingsansvar. Av strategin framkommer fyra långsiktiga prioriteringar till 2030:

- Stärka innovationskraften – för ett konkurrenskraftigt näringsliv i framkant
- Bygga kompetens – för bättre kompetensförsörjning och livslångt lärande
- Öka inkluderingen – för stärkt tillit och sammanhållning
- Knyta samman Västra Götaland – för hållbar och förbättrad tillgänglighet

FÖP Brålanda: Särskilt den sista långsiktiga prioriteringen är av vikt för FÖP Brålanda. Brålanda med omnejd står inför stora infrastrukturprojekt framöver, varför det är av stor vikt att även regionen pekar på denna nödvändiga utveckling.

Regional handlingsplan för grön infrastruktur - Västra Götalands Län

Länsstyrelsen har på uppdrag av regeringen tagit fram första versionen av en regional handlingsplan för grön infrastruktur som omfattar land- och vattenmiljöer i Västra Götalands län. Grön infrastruktur definieras som ett nätverk av natur som bidrar till fungerande livsmiljöer för växter och djur och till människors välbefinnande.

Handlingsplanen beskriver på regional nivå av hur olika livsmiljöer för växter och djur fördelar sig i landskapet. Den ska bidra till att förstå landskapsekologiska samband när olika typer av mark- och vattenanvändningsbeslut fattas, och stärka landskapsperspektivet i naturvårdens arbete med skydd, skötsel och artinriktade åtgärder. Den ska också vara ett stöd för prioriteringar av åtgärder inom jord- och skogsbruk och bidra till åtgärder som stärker klimatanpassning.

FÖP Brålanda: Frändeforsån är idag en viktig livsmiljö för djur och avses genom planförslaget utvecklas till en viktig plats även för människan. Ån kan knytas samman med Törnrosdalen. I övrigt saknas sammanhängande stråk som förbinder tätortsdelar, där istället jordbruksmarken är tätt närvarande.

Regional handlingsplan för friluftslivet – Västra Götaland. Programperiod 2021 – 2026.

Handlingsplanen är tänkt att vara en plattform för arbetet med friluftslivsfrågor i länet där det övergripande målet är att få fler människor att ägna sig åt olika former av friluftsliv för att kunna uppleva länets natur och sevärdheter på ett för miljön hållbart sätt och som främjar en god folkhälsa.

FÖP Brålanda: Planförslaget skapar bättre förutsättningar för naturupplevelser än dagsläget. Naturupplevelserna är placerade centralt vilket skapar sevärdheter där bilen eventuellt inte behöver stå i fokus.

Infrastruktur och transporter

Trafikförsörjningsprogram 2021–2025 – Hållbara resor i Västra Götaland

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med regionfullmäktiges budget Västra Götalandsregionens övergripande styrdokument för kollektivtrafikens utveckling. Kollektivtrafiken är ett av de viktigaste verktygen för att ge invånarna bättre förutsättningar att bo, leva och utvecklas i hela Västra Götaland – i samklang med en hållbar samhällsutveckling. Trafikförsörjningsprogrammet är en pusselbit av flera och beskriver kollektivtrafikens bidrag till att nå visionen om det goda livet. För en helhet behövs många olika delar och goda kopplingar mellan dem. Denna programperiod ligger fokus på hur kollektivtrafiken ska återhämta sig efter pandemikrisen.

FÖP Brålanda: Planförslaget överensstämmer med det regionala Trafikförsörjningsprogrammet, särskilt med satsningen för tågstopp.

Regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland

Arbetet pågår med en ny plan för år 2022–2033. *Texten uppdateras inför utställningen.*

Målbild Tåg 2035 – Västtågsutredningen

Målbild Tåg 2035 (antogs 2013 av regionfullmäktige) – Konkretiserar trafikförsörjningsprogrammets intentioner och viljeinriktning gällande tågtrafiken. Målsättningen i målbilden är att tågresandet i Västsverige ska trefaldigas från år 2006, till 130 000 resor/dag år 2035.

Som ett tilläggsuppdrag till Målbild Tåg 2035 togs Västtågsutredningen (beslutad av regionfullmäktige 2018) fram för att utreda förutsättningarna att öppna nya stationer i mindre samhällen i Västra Götaland. Västtågsutredningen visar att Målbild tåg 2035 kan kompletteras med mål om att öppna sju nya stationer, varav fyra nya stationer i Dalsland (Frändefors, Brålanda, Dals-Rostock och Bäckefors), utifrån givna kriterier och analyser. Detta förutsatt att infrastrukturen byggs ut så att fler stationer inte ger negativ påverkan på stora resandeflöden samt att kommunerna samtycker och planerar för en positiv utveckling i berörda tätorter.

FÖP Brålanda: Se resonemang under Målbild Tåg delmål 2028.

Målbild Tåg delmål 2028 (antagen 2020 av kollektivtrafiknämnden)

Målbild Tåg delmål 2028 är en trafikeringsstrategi som konkretiserar Målbild Tåg 2035 med målet är att uppdraget ska svara på möjlig utveckling av det storregionala kollektivtrafiksystemet de kommande åren. I strategin omnämns en ny tågstation i Brålanda i trafikeringsförslaget till år 2028.

FÖP Brålanda: Den planerade tågstationen i Brålanda är en väsentlig planeringsförutsättning för planarbetet. Mycket av planeringen bygger på att Brålanda blir ett stationssamhälle på nytt.

Regional cykelstrategi

Regional cykelstrategi (antagen 2016) – Konkretiserar Regional plan för transportinfrastruktur gällande cykelåtgärder. Cykelstrategin ska vara ett stöd för prioritering och planering av cykelåtgärder längs det statliga regionala vägnätet. I cykelstrategin har mål och prioriteringsprinciper formulerats. Målsättningen är att skapa förutsättningar för ökad och säker cykling.

Den regionala cykelstrategin föreslår prioriteringsprinciper. I första hand ska vardagscyklande till målpunkter, såsom till arbetsplatser, skolor, kollektivtrafikknutpunkter och fritidsanläggningar prioriteras. I andra hand ska insatser som knyter samman ”felande länkar” i befintligt cykelvägnät och rekreations- och turistcykling prioriteras.

FÖP Brålanda: Planförslaget skapar satsningar för cykel utifrån ”Cykelplan Vänersborg”, men även kompletterande satsningar för att knyta ihop samhället.

Klimat 2030 – Västra Götaland ställer om: Strategiska vägval

Innehåller regionala prioriteringar för att nå mål om fossiloberoende 2030. De fyra fokusområdena är: *Hållbara transporter, Klimatsmart och hälsosam mat, Förnybara och resurseffektiva produkter och tjänster samt Sunda och klimatsmarta bostäder och lokaler.*

FÖP Brålanda: Inom, och i anslutning till, planområdet finns ett stort näringsliv inom livsmedelsproduktion. Tillsammans med ett utvecklat stationssamhälle bidrar FÖP Brålanda väl till Klimat 2030.

Jämställt Västra Götaland 2019–2022

Länsövergripande strategi för jämställdhetsintegrering som delvis syftar till att implementera nationella jämställdhetspolitiska mål utifrån regionala förutsättningar.

FÖP Brålanda: Planförslaget motverkar inte strategier. I arbetets tillhörande medborgardialoger har såväl kvinnor som män, barn som äldre givits möjlighet att avge synpunkter. Planförslagets satsningar gagnar såväl kvinnor som män.

Risker

Handlingsplan klimatanpassning 2021 – 2024, Länsstyrelsen Västra Götaland (rapport 2021:01)

Handlingsplanen är framtagen utifrån de krav som finns i Förordning (2018:1428) om myndigheters klimatanpassningsarbete. Syftet med handlingsplanen är att sammanställa, prioritera, dokumentera, genomföra och följa upp de myndighetsåtgärder som länsstyrelsen kommer att arbeta med under åren 2021–2024 för att bidra till att nå våra myndighetsmål för klimatanpassning. Handlingsplanen bidrar också till arbetet utifrån länsstyrelsens strategiska mål om ett robust och motståndskraftigt län, där klimatanpassning ingår.

FÖP Brålanda: Planförslaget identifierar klimatrisker som en planeringsförutsättning. Planförslaget ger ökad förståelse för exempelvis dagvattenhanteringen.

Handlingsprogram för Norra Älvsborgs Räddningstjänstförbund 2016–2018 (fastställt av direktionen 2016)

- ett politiskt styrdokument som baseras på Lag (2003:778) om skydd mot olyckor. NÄRFS:s kommunalförbund samarbetar för att översiktligt beskriva att trygghet och säkerhet i vårt samhälle ska hanteras utifrån riskbilder, beredskap och samhällsskydd. Programmet ska kunna användas som underlag för statens tillsyn, samt ge information till den enskilde.

FÖP Brålanda: Räddningstjänstens verksamhet och sakfråga har belysts i arbetet och varit en av planeringsförutsättningarna.

Andra kommunala styrdokument

Utöver den kommunövergripande översiktsplanen finns det på kommunal nivå ett stort antal andra antagna styrdokument som ska ligga till grund för kommunens utveckling. Nedan redovisas de underlag som är relevant för Brålanda och dess utveckling.

Grönområden och vatten

Grönplan Vänersborg 2008 (antagen av kommunfullmäktige 2009-04-15).

Redovisar den gröna miljöns ekologiska, sociala och kulturella värden med avstamp i de nationella miljömålen och är ett viktigt planeringsunderlag för kommunens tä-

torter. I grönplanen omnämns för Brålanda att det i Brålanda finns få ytor med när-natur då åkermark sträcker sig ända in till ortens bebyggelse. Genom att tillföra mer grönska skulle Centrumparkens värden kunna öka för de boende i Brålanda. Kontakten med skogsområdet västerut behöver förbättras. I det fortsatta arbetet omnämns att utreda möjligheten att utveckla nya grönområden för rekreation inom Brålanda samt att stadsparken i Brålanda utvecklas i samråd med Brålandaborna.

Naturvårdsprogram

Parallellt med FÖP:en pågår även ett arbete med att ta fram ett **naturvårdsprogram** för Vänersborgs kommun som ska ge riktlinjer för bevarande och utveckling av naturvärden, samtidigt som den ger riktlinjer vid exploatering.

På flera ställen har naturvårdsinventeringar gjorts i samband med detaljplanering. Utöver det används även olika karteringar och inventeringar som gjorts av bland annat länsstyrelsen och Skogsstyrelsen.

FÖP Brålanda: I planarbetet har arbetats för att stärka kopplingen till naturområden, dels österut, dels västerut, men även Törnrosdalen och Centrumparken.

Blåplan (Del 2 Vatten och avlopp antagen av kommunfullmäktige 2015, del 1 och 3 antagna av kommunfullmäktige 2016).

Planen redovisar bland annat var och när VA kommer att byggas ut i olika delar av kommunen. Det finns också en översikt över lagar, myndigheter, ansvarsområden och frågeställningar, samt en utförlig genomgång av kommunens vattenresurser.

Policy för dagvattenhantering (antagen av kommunfullmäktige 2011-02-02).

Ensidig sammanställning av principer för kommunens dagvattenhantering. Kopplat till policyn finns även ett dokument med riktlinjer för dagvattenhantering som ger stöd i detaljplanering och bygglovsprövning.

På dagvattensidan har flera mer ingående utredningar gjorts för delområden i samband med detaljplanering. En kommuntäckande skyfallskartering togs fram 2018 som visar schematiskt naturliga avrinningsvägar och var risken är stor för översvämningar vid kraftiga regn.

Riktlinjer för hästhållning inom Vänersborgs kommun (antagna av miljö- och hälsoskyddsämnden 2009-09-14).

I riktlinjerna finns minsta skyddsavstånd från en anläggning till bostäder, skola eller liknande bebyggelse.

Miljöprogram 2030 (antaget av kommunfullmäktige 2016-02-24).

Miljöprogrammet med sina målskrivningar är kopplad till de nationella miljömålen. Dessa har här slagits samman under fyra fokusområden: Grönskande stad och land, Vatten i världsklass, Trygg miljö för stora och små samt Klimatsmart i alla led.

Bebyggelse, service och näringsliv

Bostadsförsörjningsplan 2021–2025.

Programmet antas av kommunfullmäktige och redovisar vad kommunen har för bostadsbehov och hur det kan tillgodoses.

Boendeplan för socialnämnden, 2020–2030 (reviderad december 2020)

Planen beskriver boendebehov för de grupper som behöver socialtjänstens stöd: äldre, personer med funktionsnedsättningar, hemlöshet, nyanlända och personer med missbruk och beroendeproblematik. Socialnämnden har att genomföra planen i den takt som de ekonomiska förutsättningarna medger.

Riktlinjer för jordbruksmarken i Vänersborgs kommun.

Har ännu inte antagits av byggnadsnämnden, men riktlinjerna syftar till att underlätta hanteringen av olika planer, lov och tillståndsprocesser på jordbruksmark. Metodiken har använts i konsekvensanalysen.

Lokalförsörjningsplan 2023–2032.

Lokalförsörjningsunderlaget sammanfattar samtliga lokalbehov inom kommunens nämnder för åren 2023 – 2032, nuläge samt framtida påverkansfaktorer. Det utgör ett verktyg för planering av framtida behov och är underlag till kommunens budget- och investeringsprocess.

Strategiskt näringslivsprogram 2014–2024 – tillsammans för tillväxt i Vänersborgs kommun (antaget av kommunfullmäktige 2013-09-25 §97).

Programmet är framtagen i samarbete med det lokala näringslivet samt företrädare för olika sektorer i vår kommun: fastighetsägare, näringsidkare, företagare med mera. Det strategiska näringslivsprogrammet ska bidra till att öka kommunens konkurrens- och attraktionskraft på lång sikt.

Biblioteksplan 2022 (antagen av kommunfullmäktige 2022-01-26, § 9).

Planen syftar till att förtydliga och utveckla bibliotekets verksamhet, dels genom att formalisera och utveckla samarbetet mellan folkbibliotek, skolbibliotek och övriga verksamheter och aktörer inom kommunen.

Infrastruktur och trafik

Fossilfritt Vänersborg 2030 (antagen av kommunfullmäktige 2021-06-16, § 86).

Innefattar en strategi, vägledning och utredning kring hur Vänersborgs kommun kan arbeta för att vara en förebild i klimatomställningsarbetet och nå målet om att kommunen som organisation ska vara fossilfri 2030.

Fiberstrategi Vänersborgs kommun 2015–2022 (antagen av kommunfullmäktige 2015-06-17).

Redovisar hur kommunen kan uppfylla mål om hög bredbandstäckning i kommunen.

Cykelplan Vänersborg (antagen av kommunfullmäktige 2018-03-28 § 20).

Målen för planen är att:

- Skapa ett logiskt gång- och cykelvägnät som kopplar samman viktiga målpunkter.
- Öka andelen cykeltrafik genom att förbättra cyklistens förutsättningar i trafiken och visa på olika förslag till åtgärder för ett ökat cyklande.
- Minska antalet cykelrelaterade personskador.

I cykelplanen föreslås följande åtgärder/brister planerats/konstaterats inom planområdet:

- Gång- och cykelvägsanslutningar till exploateringsområdet i Källeberg.

- GC-vägen mellan Villagatan och Tånvägen. Idag en grusväg i lite sämre skick och inte belyst.
- En gång- och cykelväg utmed Stenhammarsvägen och cirka 700 meter nordväst (till elljusspåret).
- En ny gång- och cykelväg längs Rostocksvägen-Färgelandavägen, en sträcka på cirka 700 meter.

Riktlinjer för fysisk tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning (antagna av kommunfullmäktige 2013-01-30).

Trafikplan (augusti 2001).

Denna plan presenterar åtgärder för förbättrad trafikinfrastruktur och är i det närmaste genomförd i dagsläget. Ingen ny är ännu under framtagande.

Parkeringspolicy (antagen av kommunfullmäktige 2007-11-21 § 131).

Med utgångspunkt i en parkeringsutredning för Vänersborgs centrum fastställs övergripande principer för tillgänglighet genom parkering.

Parkeringsnorm (antagen av byggnadsnämnden 2016-03-01 §20).

Denna reglerar antalet P-platser för cykel och bil som ska skapas i samband med byggnation av bostäder eller verksamheter.

Omvärldsanalys

Omvärldsanalys (läggs inte fram för politiskt antagande, har tagits fram på beställning av kommundirektörens ledningsgrupp för 2019–2021, 2020–2022, 2021–2023 och 2023–2025). Den ligger till grund för arbetet med mål och resursplan. Här beskrivs hur drivkrafter som till exempel globalisering och migration kan påverka omsorg, utbildning och annan kommunal verksamheten. Även kommunens befolkningsprognos och annat viktigt planeringsunderlag presenteras i detta dokument.

Risk- och sårbarhetsanalys

Risk- och sårbarhetsanalys: Perioden 2015–2018 (antagen av kommunfullmäktige 2015-10-21 §143) Kommunens har bland annat gjort en inventering av hot och risker som finns i kommunen. Exempel på risker är till exempel farligt gods som transporteras via sjö-, väg- eller järnväg. Det finns även mer naturrelaterade risker som översvämningar, omfattande stormar och liknade som kan orsaka strömavbrott.