



FÖP staden Alingsås

Planförslag och konsekvenser

Fördjupning av översiktsplanen för Alingsås kommun – Staden
Kommunfullmäktige 26 mars 2008 § 65

LÄSANVISNING

Fördjupning av översiktsplanen för Alingsås kommun – staden (FÖP staden Alingsås) presenteras i två delar:

Förutsättningar och utgångspunkter

I delen Förutsättningar och utgångspunkter redovisas dels vilka mål, beslutade i och utanför kommunen, som har styrt planens utformning, dels vilka hänsyn till allmänna intressen och anspråk som behöver tas i planen. De olika intressena redovisas var för sig, och avslutas med en beskrivning av ställningstaganden som ligger till grund för utformningen av planen.

Planförslag och konsekvenser

I delen Planförslag och konsekvenser illustreras med kartor och text de tre huvudstrategier som är utgångspunkt för utformningen av planen. Här redovisas också den framtida mark- och vattenanvändningen och vilka rekommendationer som bör följas då planens intentioner genomförs. Dessutom beskrivs planens konsekvenser tillsammans med en miljökonsekvensbeskrivning enligt reglerna om miljöbedömning av planer och program. Sist i denna del finns länsstyrelsens granskningsyttrande, som är en del av planen. I dokumentets omslag längst bak finns två kartor; Mark- och vattenanvändning samt Regler och rekommendationer vilka bör läsas tillsammans med planförslaget.

Samrådsredogörelse och Utlåtande

Efter att kommunen haft samråd om planförslaget under hösten 2006 och utställning under hösten 2007 har synpunkterna som kom in sammanställts och kommenterats i en Samrådsredogörelse respektive ett Utlåtande.

Bilagor

Till planförslaget hör två bilagor, vilka utgör underlag. Bilagorna är:

1. Förslag till Trafiktaktik
2. Bebyggelsehistorisk inventering

INNEHÅLL

01 Strategier	7
Inledning	7
Planens idé – tre strategier – en struktur	7
<i>Målbild Alingsås – cykelstaden</i>	8
Varför en cykelstad?	8
<i>Målbild Alingsås – den sammanhängande staden</i>	10
Varför en sammanhängande stad?	10
<i>Målbild – Alingsås blandstaden</i>	12
Varför en blandstad?	12
02 Planförslag – en framtidsbild	15
Stadens övergripande struktur och innehåll	15
Stadens gestaltning	16
Stadens bebyggelseområden	16
Stadens service	17
Stadens kulturmiljöer	18
Stadens rekreationsområden	18
Stadens gator och vägar	19
Stadens kollektivtrafik	21
Stadens gång- och cykeltrafik	22
Stadens tekniska system	24
<i>Planbeskrivning – stadsdel för stadsdel</i>	25
Stadskärnan med närområde	25
Stadsdelen Sörhaga – Lövekulle	28
Stadsdelen Kullingsberg– Stadsskogen	30
Stadsdelen Tuvebo – Rosendal	32
Stadsdelen Stockslycke – Ängabo	34
Stadsdelen Kristineholm – Bälinge	36
Stadsdelen Östlyckan – Sävelund	38
Stadsdelen Nolby – Tomtered	40
Stadsdelen Noltorp – Kvarnbacken	42

03 Regler och rekommendationer	45
Allmänt	45
Regler enligt plan- och bygglagen PBL	45
Detaljplan	46
Områdesbestämmelser	47
Regler enligt miljöbalken MB	47
Regler enligt kulturminneslagen KML	49
Regler enligt annan lagstiftning	50
Rekommendationer för markanvändningen	50
 04 Behandling av riksintressen	 57
Allmänt	57
Natura 2000, 4 kap 8 § MB (7 kap 27 § MB)	57
Naturvård och kulturmiljövård 3 kap 6 § MB	58
Kommunikationsanläggningar 3 kap 8 § MB	60
 05 Konsekvenser	 61
<i>Miljökonsekvenser och övriga konsekvenser</i>	61
Allmänt	61
<i>Miljökonsekvensbeskrivning</i>	62
Läsanvisning	62
Avgränsning	62
Huvudalternativ: Tre strategier – en utbyggnadsstruktur	63
Planförslagets konsekvenser för stadens trafikstruktur	65
<i>Var finns risk för betydande miljöpåverkan?</i>	67
Bostadsbebyggelse i bullerstörda lägen	67
Europaväg E20 genom Alingsås	68
Västra Stambanan	69
Norra länken	70
Rosendalsgatan/Södra länken	70
Blandstaden	71
Bebyggelse inom strandskyddsområde vid Mjörn och vid andra sjöar och vattendrag	72
Fornlämningsmiljö och störande verksamheter i Bälinge	73
Skjutbana vid Kvarnsjöns naturreservat	73
Natura 2000 m m	74
<i>Alternativ</i>	75
Nollalternativ	75
Alternativa utbyggnadsstrukturer	76
Sammanfattande bedömning	77

<i>Avstämning mot miljömål och miljö kvalitetsnormer</i>	78
Miljömålen	78
Begränsad klimatpåverkan	78
Frisk luft	79
Ingen övergödning	80
Levande sjöar och vattendrag	81
Levande skogar	82
Ett rikt odlingslandskap	82
Myllrande våtmarker	82
God bebyggd miljö	83
Ett rikt växt- och djurliv	84
 <i>Sociala konsekvenser</i>	85
Allmänt	85
Folkhälsoplan för Alingsås kommun	85
 <i>Ekonomiska konsekvenser</i>	87
Allmänt	87
Infrastrukturen	87
Bebyggelseområden	88
Service	88
 Granskningsyttrande	
<i>Länstyrelsens granskningsyttrande (s1-4)</i>	89
 Register	
<i>Alfabetiskt register</i>	94
 <i>Rubrikregister</i>	96

Kartor; invikta i dokumentets omslag

- Mark- och vattenanvändning
- Regler och rekommendationer

01 STRATEGIER

Inledning

Syftet med Fördjupning av översiktsplanen för Alingsås kommun, staden (FÖP staden Alingsås) är att den ska utgöra ett ge underlag för kommunens fysiska planering och ge vägledning vid framtida förändringar av stadens mark- och vattenområden.

Ambitionen med FÖP staden Alingsås har varit att utforma en flexibel och långsiktig plan för stadsutvecklingen. Därför redovisas en övergripande stadsstruktur som ur tekniska, ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv ska vara långsiktigt hållbar för staden idag och i framtiden, dvs i 30 år eller längre. Med långsiktigt hållbar menas bland annat en stad som är robust och där det ges förutsättningar för att nuvarande och framtida generationer kan verka och bo utan att resurserna överkonsumeras och stadens identitet förloras.

Tre övergripande strategier som bildar utgångspunkter för planens utformning beskrivs nedan. Strategierna som stöder varandra ger tillsammans en utbyggnadsstruktur som ska fungera idag och i framtiden vid såväl planerade som idag oförutsägbara anspråk på stadens utrymmen.

Eftersom de förändringar som föreslås i FÖP staden Alingsås utgår från att stadens nuvarande kvaliteter ska utvecklas och stärkas är förväntningen att också stadens karaktär ska kunna bibehållas i framtiden.

Planens idé – tre strategier – en struktur

De strategier som planförslaget utgår från är:

- Alingsås cykelstaden
- Alingsås den sammanhållna staden
- Alingsås blandstaden

Alla tre strategierna samverkar med varandra och ska bidra till en sammanhängande cykelvänlig blandstad.

Målbild Alingsås – cykelstaden

Alingsås – cykelstaden är en relativt tät och småskalig stad med korta avstånd till olika målpunkter. Tätheten ger underlag till service, kollektivtrafik och möten människor emellan. Närheten mellan stadens olika delar inbjuder till att gå och cykla. Eftersom avståndet mellan stadens yttre områden och centrum ofta inte är mer än cirka tre kilometer kan cykeln vara ett alternativ till bilen.

Cykelvägarna är gena och håller hög standard, de har god vägvisning och det finns väl fungerande cykelparkeringar i anslutning till målpunkterna.

Huvudnätet för cykeltrafiken fungerar både när det är ljust och mörkt. Barriärer som järnväg och hårt trafikerade vägar är överbyggade genom gång- och cykelpassager som är attraktivt och tryggt utformade. Gång- och cykelvägarna upplevs som trygga därför att de ligger intill bebyggelse och platser som är befolkade både dag- och kvällstid.

Den nya bebyggelsen i staden är huvudsakligen lokaliserad inom en trekilometers radie från Resecentrum. Bebyggelseområden som föreslås längre från centrum än 3 km nås med kollektivtrafik genom särskilda knutpunkter för buss eller pendeltåg.

Varför en cykelstad?

I en stad som är relativt tätt bebyggd och har begränsad utbredning och som har sammanhängande gator finns goda möjligheter att göra kollektivtrafik och gång- och cykel till attraktiva alternativ till bilen.

I en stad där fler cyklar och går främjas fysisk aktivitet och god hälsa. Möjligheter öppnas också för en levande stadsmiljö med goda förutsättningar till både spontana och planerade möten människor emellan.

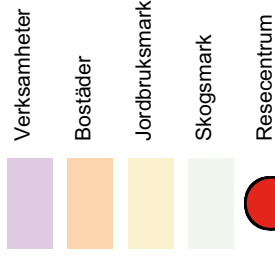
Fördelarna med en relativt tätt bebyggd stad, jämfört med en gles stad, är att den täta stadens korta avstånd mellan bebyggelseområden medger god hushållning med mark och befintlig infrastruktur för exempelvis trafik, vatten- och avlopp, avfallshantering och energi. I den relativt täta staden kan också underlag för social och kommersiell service skapas.

Genom att cykla till eller gå till närmsta knutpunkt för kollektivtrafik kan stadens invånare dra nytta av hela regionens utbud i form av arbetstillfällen, kultur, fritid mm inom ramen för ett hållbart transportsystem. Goda möjligheter till rörlighet vidgar invånarnas möjligheter att söka bostad och arbete och näringslivets möjligheter att söka nya marknader.

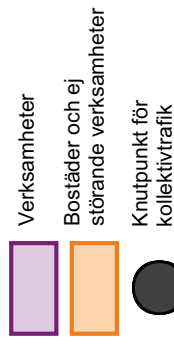
FÖP Staden Alingsås
Cykelstaden
Antagen 2008-03-26
Kommunfullmäktige § 65

FÖRKLARING

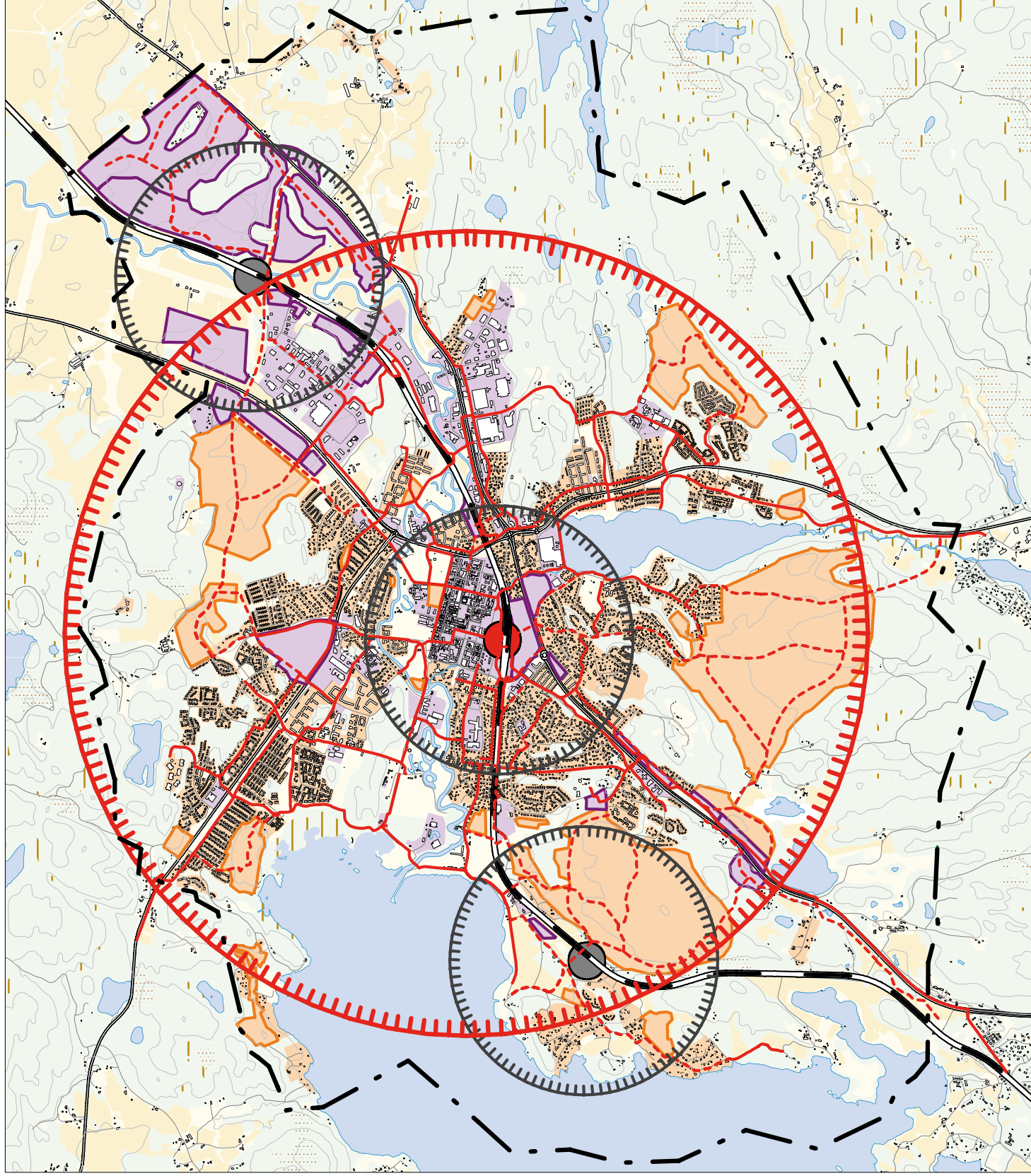
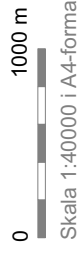
NUVARANDE MARKANVÄNDNING



FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING



CYKELSTADEN



Målbild Alingsås – den sammanhängande staden

I Alingsås – den sammanhängande staden bildar bebyggelsen, trafiksystemet, de gröna områdena och vattenområdena en sammanhållen stadsstruktur.

Stadens bebyggelseområden ligger kring stadskärnan vars kvartersstruktur är väl bevarad. I den sammanhängande staden är det nära mellan boende, service, verksamheter och natur.

Sjöar och vattendrag, parker och skogsdungar bildar sammanhängande grönområden som är en del av staden.

Den goda tillgången till grönområden i staden bidrar till invånarnas trivsel och hälsa samtidigt som den biologiska mångfalden stärks.

Den väl sammanhållna trafik- och stadsstrukturen innebär att det är korta avstånd mellan olika målpunkter samtidigt som att staden blir begriplig och lätt att hitta i.

Varför en sammanhängande stad?

I en stad med sammanhängande trafik- och bebyggelsestruktur kan stadsdelar med egna identiteter utvecklas samtidigt som stadens olika delar bildar en sammanhållen helhet.

I en stad med sammanhängande grönstruktur finns goda rekreationsmöjligheter vilket främjar en god folkhälsa. Vegetationen kan också bidra till att förbättra lokalklimat och luftkvalitet.

Natur- och parkområden kan användas för miljöpedagogik och biologiska lösningar för teknisk försörjning.

I en stad med sammanhållen bebyggelse är det lättare att åstadkomma effektiva uppvärmningssystem, ekonomisk kollektivtrafikförsörjning, närhet till grönområden och gena gång- och cykelvägar än i en stad med utspridd bebyggelse. Det gör också att redan gjorda investeringar i infrastruktur, såsom vägar och avloppssystem, tas till vara.

En trafikstruktur som bygger på ett sammanhängande lokalgatunät med få återvändsgator kan bidra till minskat totalt transportarbete, genhet och överskådlighet genom att det då finns möjlighet att välja kortaste vägen till målpunkterna. Strukturen ger också fördelar för kollektivtrafiken som kan utformas i ett sammanhängande och effektivt system.

FÖP Staden Alingsås

Sammanhängande staden

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

FÖRKLARING

NUVARANDE MARKANVÄNDNING

Verksamheter

Bostäder

Jordbruksmark

Skogsmark

Järnväg

Större väg

FÖRSLAGEN MARKANVÄNDNING

Verksamheter

Bostäder och ej
störande verksamheter

SAMMANHÄNGANDE STADEN

Ombyggnad av och ny
större väg

Väggkorridor för
alternativ dragning för E20

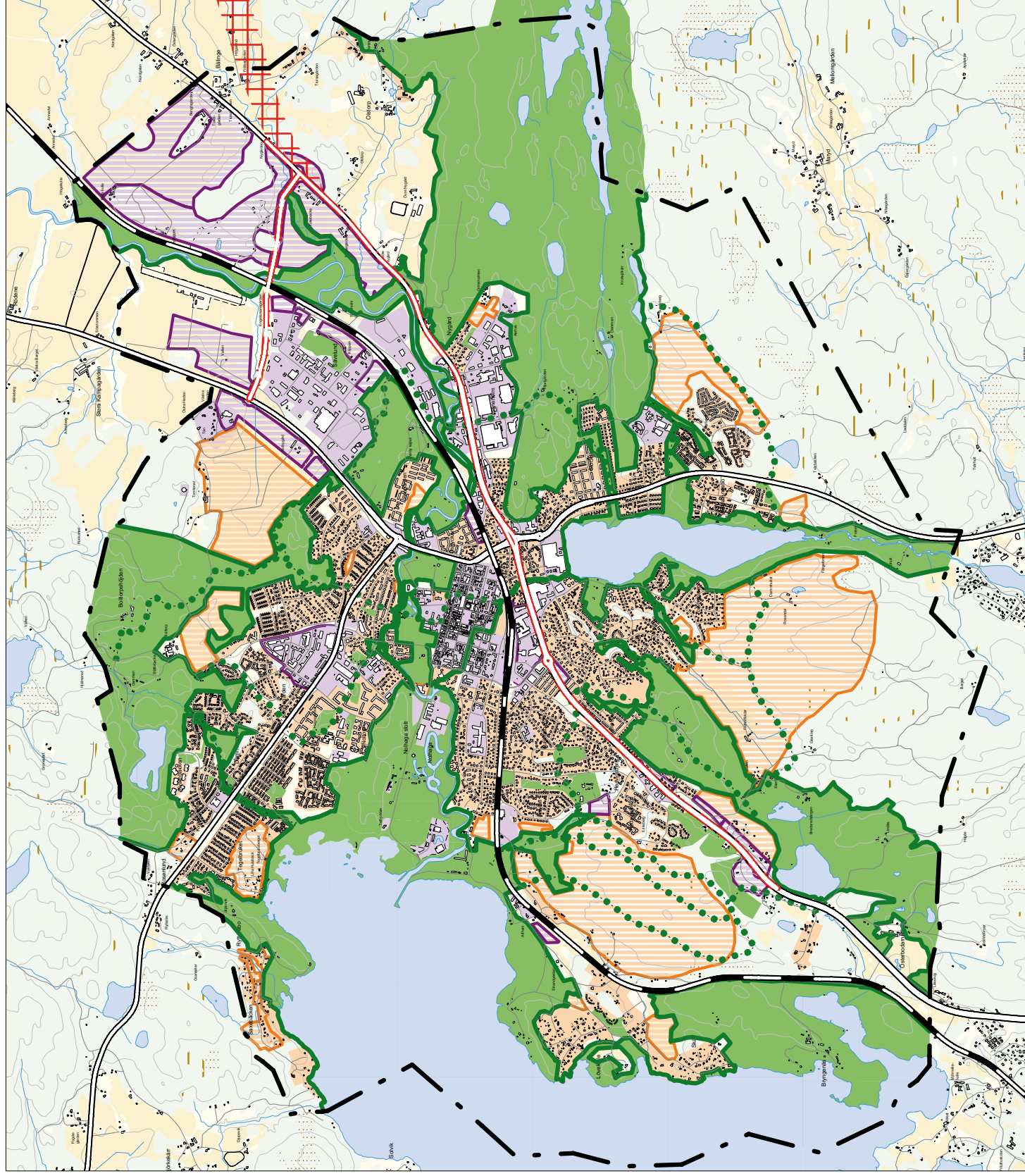
Grönkil samt sammanhängande
blå- och grönsstruktur

Grönstråk i och
mellan grönytor

Fristående grönyta/loas

0 1000 m

Skala 1:40000 i A4-format



Målbild Alingsås – blandstaden

I Alingsås – blandstaden är boende, service och arbetsplatser småskaligt blandade. Det är endast sådana anläggningar och verksamheter som är störande och/eller farliga som är lokaliserade till särskilda områden på tryggt avstånd från bostäder.

Den småskaliga blandningen av bostäder och verksamheter gör att stadsmiljön är befolkad under alla tider av dygnet vilket ger en god grund för ett gott och varierat utbud av service i alla stadsdelar. I blandstaden finns bostäder av varierad ålder, storlek och upplåtelseformer och till olika kostnader. Olika behov och önskemål kan därför tillgodoses.

Stadens offentliga rum är tillgängliga för alla. Gator och torg uppfattas som trygga platser där det framgår vad som är tillåtet och vilka rum som är offentliga och vilka som är privata.

Stadens historiska utveckling är begriplig genom att ett kontinuerligt stadsbyggande som utgår från den befintliga staden tillämpats genom åren, och att arkitekturen berättar om från vilken tid bebyggelsen tillkommit.

Näringslivet har fortsatt att utvecklas på ett hållbart sätt med fler och olika typer av verksamheter. Även självförsörjningsgraden har ökat, liksom möjligheten till arbetspendling till och från kommunen.

Varför en blandstad?

I blandstaden finns såväl bostäder, arbetsplatser, service och grönområden inom varje delområde i staden vilket gör att det är nära till viktiga målpunkter var man än bor eller arbetar. Blandningen av bostäder och verksamheter innebär också att behovet av resor, exempelvis mellan arbete och bostad, kan minskas.

I en stad med tydlig identitet, historia och ett brett utbud av service och arbetstillfällen är det attraktivt att bo och verka.

I en stad där det finns en koncentration av ett brett utbud av handel och service förlagd till en attraktiv miljö erbjuds upplevelser som konkurrerar starkt med sådana anläggningar som externa köpcentra i andra kommuner.

I en stad med småskalig blandad bebyggelse finns förutsättningar för att de olika områdena är befolkade såväl dagtid som kvällstid vilket ger förutsättningar för trygghet och trivsel.

Ett näringsliv som är varierat och småskaligt är mer robust än exempelvis ett näringsliv som är ensidigt och/eller beroende av en större verksamhet.

Bostäder av olika typer och upplåtelseformer möjliggör kvarboende i hemvand miljö under olika skeden i livet.

FÖP Staden Alingsås

Blandstaden

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

FÖRKLARING

NUVARANDE MARKANVÄNDNING

- Verksamheter
- Bostäder
- Jordbruksmark
- Skogsmark

FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING

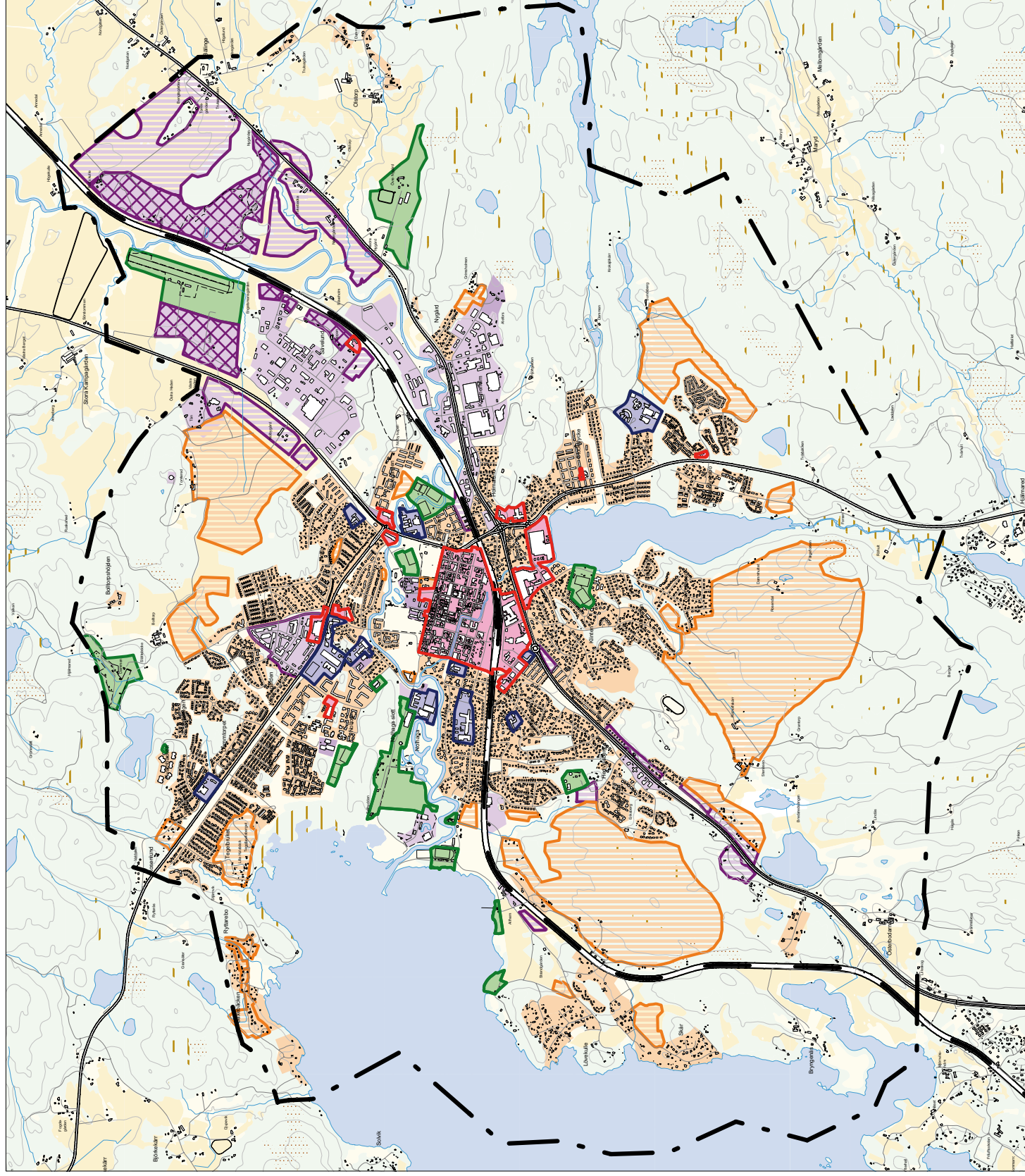
- Verksamheter, störande
- Verksamheter, ej störande
- Bostäder och ej störande verksamheter

BLANDSTADEN

- Större målpunkt för handel
- Större målpunkt för service, skola och omsorg
- Större målpunkt för fritidsanläggningar

0 1000 m

Skala 1:40000 i A4-format





FÖP Staden Alingsås

Flygfoto 2005

Alingsås stad

0 1000 m

Skala 1:30000 i A4-format

