

02 PLANFÖRSLAG – EN FRAMTIDSBILD

Stadens övergripande struktur och innehåll

Planförslaget redovisas geografiskt på mark- och vattenanvändningskarta sist i dokumentet.

Staden föreslås växa längs de större kommunikationsstråken inom 3 kilometer från Resecentrum. Ny bebyggelse kan tillkomma dels genom komplettering och förnyelse i de flesta stadsdelar, dels i helt nya stadsdelar. Nya stadsdelar med både bostäder och verksamheter föreslås bland annat i Stadsskogen, Bolltorp-Tomtered, Tuvebo-Rosendal, Ångabo och i Tegelbruket. I norra Stadsskogen har detaljerad planering och exploatering påbörjats. Sammantaget ger planförslaget möjlighet till ca 5000 nya bostäder, vilket ger plats för ytterligare ca 10 000 invånare och en total befolkning på ca 35 000 invånare i staden Alingsås.

I stadens norra delar, mellan Vänersborgsvägen och väg E20, får verksamheter som kan påverka omgivningen negativt (till exempel med buller) etableras. I övrigt eftersträvas en blandning av bostäder, service och verksamheter i största möjliga utsträckning.

Den övergripande grönstrukturen som föreslås har sedan länge utgjort en av grunderna i planeringen. Fyra grönkilar i alla vädersträck utgör grunden. Grönkil öster, det vill säga Hjortmarka, och grönkil väster, med Mjörn, Mjörnstranden och Nollhaga, säkerställs för framtiden genom bestämmelser i reservat och detaljplaner. Stor hänsyn bör också tas till grönkilarna i norr och söder i den kommande planeringen så att nya grönkilar kan utvecklas i och igenom staden utan avbrott av bebyggelse och vägar.

Gröna stråk binder ihop kilarna med varandra och är sammanbundna med stadens andra, mindre grönområden. Dessutom värnas gröna oaser; det vill säga små, värdefulla grönområden av olika karaktär som inte behöver stå i förbindelse med någon grönkil eller något stråk.

Den övergripande trafikstrukturen föreslås bygga på ett trafiksystem som är balanserat mellan biltrafik, kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik. Bilresorna bör i framtiden minska till förmån för de andra

trafikslagen. Det befintliga huvudgatunätet förbättras i vissa avsnitt. Gång och cykelstråken föreslås byggas ut så att framkomligheten och säkerheten förbättras.

E20 planeras att byggas om till fyrfilig stadsmotorväg i sitt nuvarande läge, delvis nedsänkt så att de negativa effekterna av vägen kan motverkas. Bland annat tillkommer nya planskilda trafikplatser och lokala gator kan byggas över vägen. Mellan Vänersborgsvägen och väg E20 föreslås en ny trafikled, kallad Norra länken, som också förbinder Sävelunds och Norra Borgens industriområden.

För en god kollektivtrafiksituation kan Västra Stambanan byggas ut med ytterligare dubbelspår i en första etapp till Floda och senare också till Alingsås. Alingsås station föreslås ges bättre kapacitet genom fler spår. Två nya knutpunkter för kollektivtrafiken, vilka kan vara pendeltågstationer, föreslås tillkomma i första hand i Lövekulle-Stadsskogen och i ett senare skede vid Sävelunds industriområde.

Stadens gestaltning

Staden ska utvecklas och gestaltas med målsättningen att bevara småstadskaraktären och förstärka stadens kvaliteter. God tillgänglighet, trygghet och skönhet bör eftersträvas.

Avgränsningen mot omgivningen bör vara tydlig vid varje utbyggnadsetapp av staden. För att inte lämplig framtida utbyggnad ska förhindras måste särskild restriktivitet mot spridd oplanerad bebyggelse iakttas i gränsområdena mellan stad och land.

Ny bebyggelse som tillkommer som komplettering och i anslutning till äldre befintlig, ska i skala och utformning anpassas till denna samtidigt som den nya bebyggelsen ska kunna ges sitt egna tidsenliga formspråk.

Kommunen kan ställa krav på hur belysningen ska anordnas i samband med översikts- och detaljplanering samt vid bygglov och markanvisningsavtal. I Alingsås Ljusguide, antagen av kommunstyrelsen den 13 december 2004, ges råd och riktlinjer för ljussättning av Alingsås tätorter. Vid ny- och ombyggnad av bebyggelseområden eller vid anläggning av grönområden ska belysningsplaneringen ingå som en del i en medveten planering.

I ett fortsatt arbete som uppföljning av FÖP staden Alingsås kan en stadsbyggnadspolicy eller ett gestaltungsprogram för hela staden tas fram. I ett sådant arbete kan stadsbyggnadsfrågorna samlas, särskilt sevärda och för turismen attraktiva platser identifieras, och stadens estetiska värden ges en bredare demokratisk debatt.

Stadens bebyggelseområden

Ny bebyggelse föreslås tillkomma i alla stadens delar som komplettering eller som helt nya områden. För att målet om en blandstad ska uppnås, bör vid nybyggnad inom befintliga stadsdelar eftersträvas en komplettering av sådana funktioner och bostadstyper som saknas inom det aktuella området. Förtätning bör även ske med beaktande av det lokala värdet av obebyggda områden. Helt nya utbyggnadsområden bör redan från början planeras med så stor blandning av funktioner som möjligt med hänsyn till hälsa och säkerhet. Verksamheter som kan integreras med bostäder är t ex. hantverk, handel, kontor och service. Varje område bör också planeras så att efterfrågan på olika typer av boende med skilda upplåtelseformer kan tillgodoses. Därigenom uppnås en blandad åldersstruktur och ges förutsättningar för integrerade stadsdelar.

I planförslaget finns mark reserverat för totalt ca 5000 nya bostäder beroende på vilken täthet som väljs. Aktuellt för utbyggnad är norra Stadsskogen där det planeras för 500-1000 nya bostäder samt servicefunktioner, handel och verksamhetsytor de närmsta åren. Andra områden som är aktuella för utbyggnad på kort sikt och där utbyggnad och planering pågår ligger i eller i direkt anslutning till stadskärnan samt i Tegelbruket, Bolltorp och Ängabo.

De stora utbyggnadsområdena Bolltorp-Tomtered och Tuvebo-Rosendal uppskattas tillsammans kunna rymma ca 2500 bostäder i blandad bebyggelse med inslag av service och verksamheter.

Verksamheter som av miljöskäl är olämpliga att blanda med bostäder föreslås bli förlagda till området norr om Sävelund mellan järnvägen och väg E20. Områden för enbart verksamheter föreslås läggas längs trafiklederna Västra Stambanan, väg E20 och Vänersborgsvägen, där de ur trafikförsörjningssynpunkt får lämpliga lägen. Verksamheter utefter trafiklederna kan också komma att fungera som störningsskydd för innanför liggande bostäder och andra anläggningar som kräver ostörda lägen. För verksamheter placerade utefter stadens infarter krävs att byggnaderna och anläggningarna utformas med god arkitektur på ett estetiskt tilltalande sätt.

Området Saxebacken, som är ett äldre fritidshusområde där omvandling mot åretruntboende sker, föreslås kompletteras med ytterligare bebyggelse i anslutning till den befintliga. Förutsättningen är att området först ansluts till kommunens nät för vatten- och avlopp.

Stadens service

Service på stadsdelsnivå ska att byggas ut i erforderlig omfattning då nya utbyggnadsområden planeras. Då nya skolor, förskolor, serviceboende och andra serviceanläggningar planeras bör dessa lokaliseras till centrala lägen i stadsdelarna eller till lägen invid befintliga anläggningar. Skolor för de yngsta barnen ska förläggas i närheten av bostäderna med goda gång- och cykelvägsförbindelser mellan bostäder och skolor.

Kommunen strävar efter att förstärka utbudet av högre utbildning. En sådan utbildningsenhet bör lokaliseras centralt i staden i anslutning till stadskärnan.

För två äldre industriområden föreslås ändrad markanvändning från industri till handel, hantverk och utbildning.

Utgångspunkter vid lokalisering av handel är att externa lägen ska undvikas, och att handel med skrymmande varor bör lokaliseras så centralt som möjligt utanför stadskärnan i lägen som ur trafiksynpunkt är lämpliga. Lokalisering av livsmedelshandel bör utgå från samma princip men med skillnaden att livsmedelshandel också kan lokaliseras till stadskärnan och till stadsdelarnas centrumområden.

Områden för handel, olika typer av service och aktiviteter för rekreation är att betrakta som målpunkter som i olika grad alstrar trafik. Trafikanalyser med bedömningar av transportbehov och belastning på vägnätet bör därför ligga till grund för beslut om lokalisering och eventuella åtgärder på trafiksystemet. God tillgänglighet till anläggningarna med gång- och cykel samt kollektivtrafik ska alltid eftersträvas.

Stadens kulturmiljöer

Som grund för bedömningen av stadens bebyggelsehistoriska värden ligger inventeringsrapporten "Bebyggelsehistorisk inventering av Alingsås stad, utom stadskärnan (2006)." Rapporten utgör bilaga 2 till planen.

Kulturrehistoriskt värdefulla miljöer bör värnas samtidigt som ny bebyggelse tillåts uttrycka sin tid. Bebyggelse och miljöer som anses ha mycket högt kulturrehistoriskt värde föreslås bli säkerställda genom att kulturreseervat bildas; exempelvis för Nollhaga (kulturstadspark), genom byggnadsminnesförklaring och/ eller genom detaljplaner med särskilda bevarandehänsyn och skyddsbestämmelser. För bebyggelse som bedöms ha högt eller visst kulturrehistoriskt värde kan övervägas att varsamhetsbestämmelser införs i detaljplaner i samband med att nya sådana aktualiseras. Bebyggelse och anläggningar som pekats ut med mycket högt kulturrevärde är Nollhaga slott och park, Plantaget, koloniträdgårdarna, Smedjan och Sävån i Nollhaga samt enstaka bostadshus i kvarteren Tjädern (1), Kastanjen (16), Byalaget (13) och Fregatten (4).

Det finns enligt inventeringen ytterligare höga kulturrehistoriska värden i hela bebyggelsemiljöer eller enstaka objekt utanför stadskärnan. Särskild uppmärksamhet bör riktas mot dessa miljöer samband med att nya detaljplaner upprättas eller bygglövsprövning aktualiseras. Kulturrehistoriska inventeringar bör genomföras inför arbete med nya detaljplaner i Lövekulle, Mjörnstranden, Bolltorp, Tokebacka och Bälinge*.

*) Se vidare avsnitt Kulturmiljöer och kulturminnesvård i delen Förutsättningar och utgångspunkter.

Stadens rekreationsområden

Stadens rekreationsområden* utgörs av natur- kultur- och friluftsområden samt av vattenområden. Områdena är till största delen obebyggda och utgörs av parker, lekplatser, idrottsanläggningar mm. Vissa rekreationsområden är så värdefulla för stadens invånare att de föreslås bli säkerställda i planen på olika sätt. Målet om ett längsta avstånd mellan bostad och sammanhängande grönområden på högst 500 meter kommer att kunna uppfyllas med den föreslagna utbyggnadsstrukturen.

Fyra större mark-och vattenområden, som i planen benämns grönkilar, utgörs av större sammanhängande grö- och vattenområden som förbinder naturområden omkring staden med de inre delarna. Så kallade gröna stråk binder ihop kilarna och andra grönområden med varandra. Med benämningen gröna oaser avses små, värdefulla grönområden av olika karaktär som inte behöver stå i förbindelse med någon grönkil eller stråk. De båda gröna kilarna i väster (Nolhaga med Mjörn och Mjörnstranden) och i öster (Hjortmarka) föreslås bli säkerställda genom bildande av kommunalt naturreservat för Hjortmarka och genom kulturresevat och detaljplaner för Nolhaga-Mjörnområdet. Nya grönkilar föreslås mot bebyggelseområdena i norr mot Bolltorp och i söder mot Mariedal. De fyra kilarna är sinsemellan av olika karaktär och uppfyller olika behov av rekreation i staden.

Grönkilar, stråk och oaser bör bevaras och utvecklas med bland annat förbättrad tillgänglighet till dem från olika delar av stadens bebyggelseområden. I gröonstråket längs Sävån mellan Nolhaga och Stynaborg bör möjligheten till att anordna bad och fler båtplatser undersökas. Savannens öppna yta bör iordningställas för bland annat tillfälliga evenemang men i övrigt bevaras obebyggd som en plats i staden för olika flexibla användningssätt. Tillgängligheten till Hjortmarka och Kvarnsjöns naturreservat från staden bör förbättras.

Stora delar av Mjörnstranden bör bevaras som natur- och rekreationsområden. Utbyggnad föreslås av befintlig småbåtshamn vid Mjörn med ytterligare båtplatser. Befintliga badplatser vid Mjörn, Tegelbruket, Lövekulle och Gerdskan bör utvecklas och säkras.

Vid Lövekulle camping föreslås en mindre utbyggnad med ytterligare tältplatser och/eller campingstugor med tillhörande serviceanläggningar.

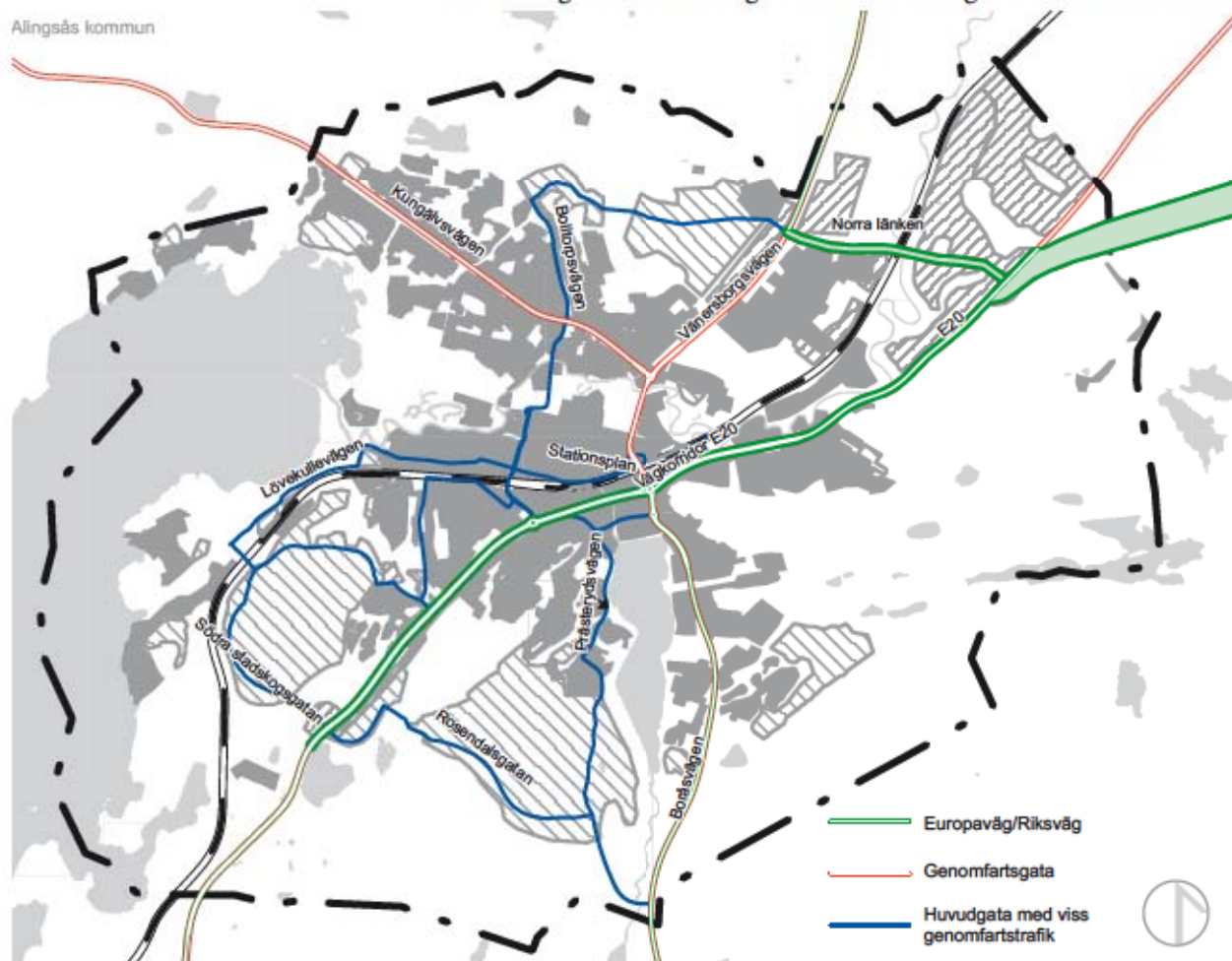
*) Den övergripande gröonstrukturen och förslag till gröonstråk finns detaljerat redovisat på karta i avsnittet "Stadens Grönstruktur" i delen "Förutsättningar och utgångspunkter".

Stadens gator och vägar

Väg E20 ska enligt tidigare fattade beslut av Vägverket och kommunen byggas om till fyrfilig stadsmotorväg på ett sätt så att förbättrad framkomlighet för genomfartstrafiken uppnås samtidigt som trafiksäkerheten höjs, trafikmiljön förbättras och de barriäreffekter som vägen medför för staden Alingsås idag elimineras eller minskar betydligt. Sex planskilda trafikplatser föreslås tillkomma vid en ombyggnad av väg E20 vid: Hedvigsberg, Sveaplan, Götaplan Kristineholm, Bälinge och Vardsjön. Trafikplatsen vid Vardsjön ingår inte i Vägverkets nuvarande planering.

Störningarna från trafiken och barriäreffekterna ska minskas genom att vägen byggs nersänkt i förhållande till omgivningen vid trafikplatserna, vilket gör att nya passager för biltrafik och gång- och cykeltrafik kan tillskapas över vägen.

Utbyggnad och lokalisering av väg E20 norr om Alingsås är inte fastlagd till tid och rum, men ett alternativ att leda vägen öster om nuvarande sträckning vid Bälinge förordas av Värgårda och Alingsås kommuner. Det förordade huvudalternativet kallas Skog i Vägverkets utredningar och bedöms ge bäst förutsättningar för en effektiv mark-



Ovan: Förslag till framtida vägstruktur och större vägprojekt sin i Alingsås stad

användning i kommunerna. Övriga huvudalternativ kallas Järnväg respektive Befintlig väg. Se illustration av de vägkorridorer Vägverkets studerade september 2007 i avsnittet Behandling av riksintressen.

Det bör utredas om Vänersborgsvägen kan förläggas nersänkt längs avsnittet i höjd med Kungsgatan och Norra Ringgatan. Fördelarna skulle vara att dels minska barriäreffekterna och ansluta området Östlyckan till stadskärnan, dels öka framkomligheten på Vänersborgsvägen. Dagens infarter till stadskärnan via Norra Strömgatan och Kungsgatan kan då behöva ersättas exempelvis genom förstärkt infart och gata via Kungälvsvägen.

För att avlasta centrum från tung förbifartstrafik på Vänersborgsvägen och Kungälvsvägen föreslås en ny vägsträckning byggas mellan E20 och Vänersborgsvägen genom Borgens och Sævelunds industriområden över Sæveån och järnvägen. Vägsträckningen kallad Norra länken föreslås av kommunen ingå i riksvägnätet. Plats för uppställning av fordon med farligt gods bör lokaliseras i anslutning till den nya vägen inom föreslagna industriområden.

Huvudvägnätet för staden föreslås utgöras av ett stort antal befintliga gator som förbinder olika delar av staden med varandra, och där viss genomfartstrafik kan förekomma. Gatorna kan ha olika karaktär och standard vad beträffar framkomlighet och utformning.

Nya gator i huvudvägnätet är bl a Rosendalsgatan vars tillkomst är en förutsättning för att utbyggnad av Rosendal och Rothoffskärr ska kunna ske i större omfattning. Vid kommande detaljplaneprocess av Rosendal ska gatans standard och funktion studeras för möjligheten att uppgradera den till en genomfartsled. Frågan om uppgradering har dock inte varit föremål för samråd eller utställning varför inkomna synpunkter såsom länsstyrelsens granskningsyttrande inte omfattar den. Rosendalsgatan ska också fungera som en sammanbindande länk till Stadsskogen genom en trafikplats vid E20 vid Vardsjön. Skulle trafikplatsen inte komma till stånd är det viktigt att Stadsskogen och Rosendal knyts samman i t.ex. en tunnel under E20.

I den mån terräng, bebyggelseutformning och trafiksituationen tillåter, ska vid planering av nya områden eftersträvas ett sammanhängande lokalgatunät utan återvändsgator. Gator och vägar ska utformas så att funktion, hastighet och prioriterat trafikslag tydligt framgår.

Områden för bilparkering bör vid lokalisering betraktas som målpunkter, som beroende av storlek i olika hög grad alstrar trafik. Parkeringsplatser ska vara anordnade i anslutning till kollektivtrafikens knutpunkter och ha hög tillgänglighet för bil och för fotgängare. Lokalisering av större parkeringsanläggningar bör föregås av en trafikanalys med bedömning av vilka åtgärder som krävs i vägnätet. Enligt FÖP för Alingsås stadskärna, antagen 2001, ska parkeringsanläggningar anläggas i stadskärnans ytterområden.

Stadens kollektivtrafik

Det är väsentligt att lokaltåg trafikerar Västra Stambanan i framtiden för att möjliggöra god tillgänglighet till kollektivtrafiken i Alingsås.

Mark längs Västra Stambanan förslås reserveras för ett framtida dubbel-spår i de delar som idag är obebyggda söder och norr om staden. Behov av ytterligare spår i staden bör utredas av Banverket. I en utredning bör även möjligheten studeras att förlägga nya och ev. befintliga under mark i tunnel under Kullingsberg eller under nuvarande spårområde. Även söder om Alingsås Resecentrum reserveras utrymme för en ombyggnad av spårområdet med fler spår, utbyggd knutpunkt med bl. a. service och förbättrade parkeringsmöjligheter för pendlare som angör Resecentrum med bil eller cykel. Mark reserveras också för ytterligare två knutpunkter för kollektivtrafiken; i Lövekulle-Stadsskogen och i Sävelund-Bälinge. Även i dessa båda knutpunkter ska finnas anknytning för tåg eller buss, parkeringsplatser och service.

Stora insatser måste göras för att åstadkomma ökat kollektivtrafikåkande och minskad biltrafik. Bland annat behöver turtäthet, bekvämlighet och systemens tillförlitlighet förbättras för att tåg och buss ska bli attraktiva alternativ till bilen. Bland annat är förbättringar av kapaciteten på Västra Stambanan nödvändig för möjligheten att utveckla den spårbundna trafiken i regionen. Skulle en utbyggnad till fyra spår mellan Floda och Aspen utebli eller fördröjas, kan kommunen komplettera utbudet med buss som alternativt kollektivt färdmedel till tåg. Utöver fysiska förändringar behövs förändrade resvanor, regional samverkan och ett lokalt kommunalt engagemang för att genomföra planens intentioner mot ett minskat bilresande och ökat resande med kollektivtrafik.

Stadens gång- och cykeltrafik

Ett sammanhängande nät av övergripande gång- och cykelstråk bör utvecklas där framkomligheten för dem som går och cyklar prioriteras. Utgörs stråket av starkt trafikerade gator och vägar bör gc-vägar separeras från biltrafiklederna. Separata gång- och cykelvägar med omfattande cykeltrafik bör utformas med cykeltrafiken skild från gångtrafiken.

Det befintliga gång- och cykelvägnätet behöver därför kompletteras med nya och förbättrade länkar i de delar där sådana saknas till framför allt viktiga målpunkter i staden med exempelvis service, handel, och rekreationsanläggningar. Av särskild betydelse är att gång- och cykelstråken till skolområden, och till knutpunkter för kollektivtrafik görs gena och säkra.

Även andra åtgärder behöver genomföras för att erhålla god framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken framför allt längs de prioriterade gång- och cykelstråken. Sådana åtgärder kan vara fartdämpning för biltrafik, omsorgsfullt underhåll samt utformning av exempelvis cykelparkering, belysning, kantstenar, beläggning, snöröjning etc. .

FÖP Staden Alingsås

Övergripande cykelväg nät

Framtida

Antagen 2008-03-26

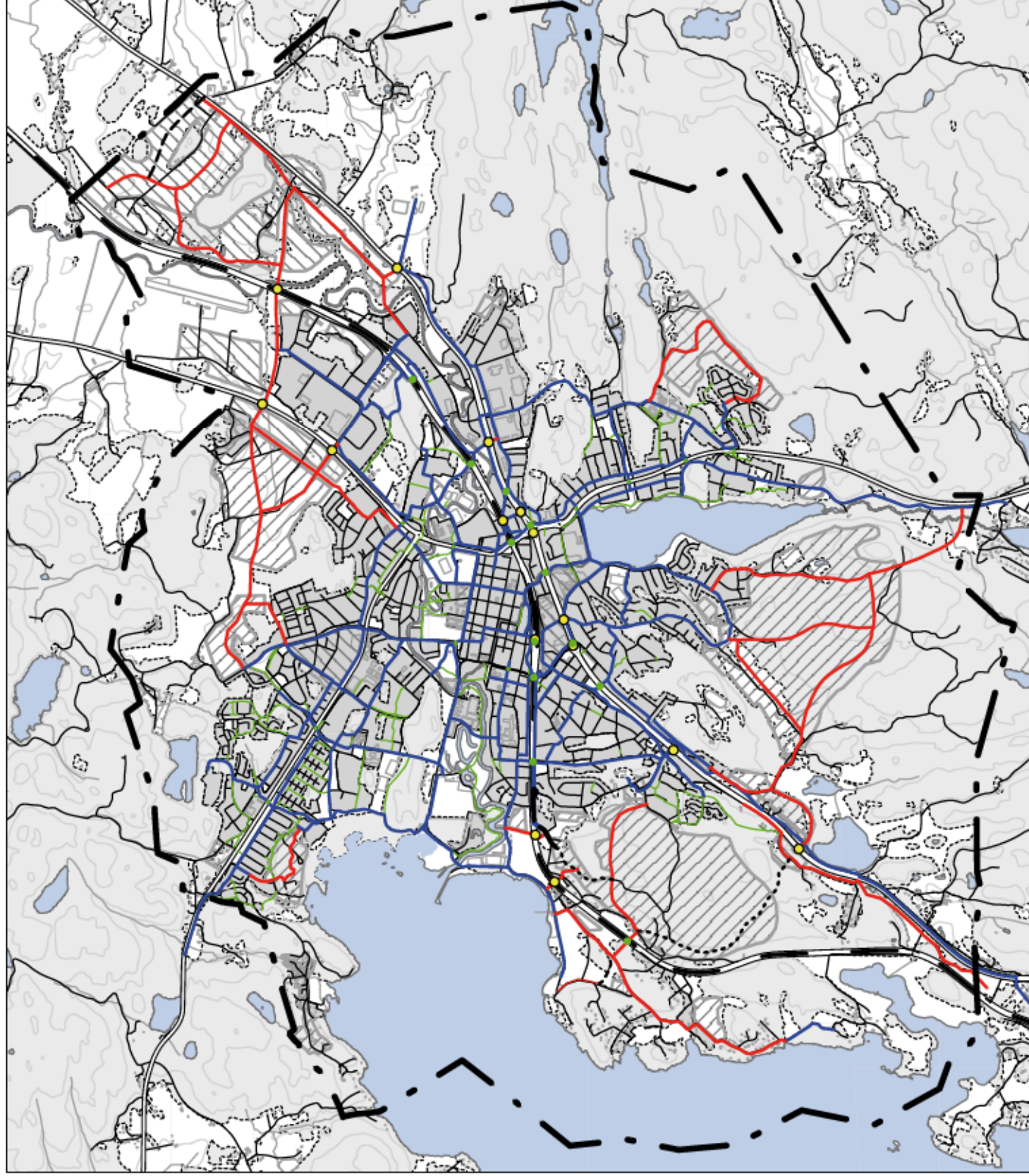
Kommunfullmäktige § 65

FÖRKLARING

- Huvudstråk för cykel
- Övriga stråk för cykel
- Föreslagna huvudstråk för cykeltrafik
- Befintlig GC-under- och överfart
- Föreslagna GC-under- och överfart
- Plangräns
- Sammanhållen bebyggelse
- Vatten
- Föreslaget beb.område för verksamheter
- Föreslaget beb.område för bostäder

0 1000 m

Skala 1:40000 | A4-format



Längs följande sträckor finns särskilda behov av åtgärder:

- från Sävelunds industriområde mot staden
- från Kristineholms industriområde till Boråsvägen
- mellan Mjörnstranden och Lövekulle och Skår
- söderut mot Västra Bodarna
- utefter Lärkvägen och Prästerydsvägen, mellan Sveaplan och Gerdskan
- mellan Borgmästarevägen och Gråbovägen i Stockslycke
- längs Köpmangatan, för vidare koppling via Metallgatan till stadskärnan
- mellan Stationsgatan och Hantverksgatan via stationen och Metallgatan
- mellan Östlyckan och Stadskärnan vid Kungsgatan eller Norra Ringgatan
- genom Nollhaga

De barriäreffekter som järnvägen och väg E20 medför kommer att minskas om minst de i planen föreslagna planskilda korsningarna för gång- och cykeltrafik utförs

- under Kungälvsvägen vid Hagaplan
- under järnvägen vid Mjörnstranden och Sörhaga
- vid Resecentrum
- under väg E20 vid Köpmangatan/Metallgatan.

Stadens tekniska system

Den tekniska infrastrukturen ska kontinuerligt utvecklas med hållbara lösningar. Det kan innebära t ex mer energieffektivt byggande, mer bruk av sol- och vindkraft och fler tankstationer för alternativa bränslen.

Stadens fjärrvärmenät bör successivt byggas ut och försörja de nya föreslagna utbyggnadsområdena. Ett nytt kraftvärmeverk planeras vid det befintliga fjärrvärmeverket i Sävelunds industriområde.

Dagvatten ska i första hand omhändertas lokalt enligt principer i fastlagd VA-strategi, antagen av kommunfullmäktige november 2006. I delen Förutsättningar och utgångspunkter, avsnittet vattenstråk och dagvattenhantering, redovisas möjliga områden för anläggande av dagvattendammar för biologisk hantering av dagvattnet inom befintliga bebyggelseområden. Vid utbyggnad av nya områden bör dagvatten tas omhand lokalt, i eller i anslutning till bebyggelseområdet, varvid exempelvis ytor ska avsättas för fördröjning och rening av dagvattnet i dammar, våtmarker eller på det sätt som utreds om lämpligt i det enskilda fallet.

Planbeskrivning – stadsdel för stadsdel

Stadskärnan med närområde

(Kartblad nästa sida)

Bebyggelseområden

Större delen av stadskärnan omfattas av fördjupning av översiktsplanen för Alingsås, Stadskärnan (FÖP Stadskärnan), antagen 2001. Förändringar i området ska följa planens intentioner. FÖP Stadskärnan innefattar ett riksintresseområde för kulturmiljövården samt ett större fornlämningsområde. I stadskärnan finns idag tio byggnadsminnen. Ytterligare sju byggnader samt delar av Lillåns strandskoning och Norra Ringgatans allé bör bli föremål för prövning av byggnadsminne enligt FÖP Stadskärnan. Möjlighet till förtätning medges dels på idag obebyggda kvarter, dels genom ombyggnad av vindar till bostäder.

Utanför plangränsen (FÖP Stadskärnan) är flera tidigare industri-kvarter idag föremål för detaljplanering och exploatering; i kvarteren Klockan, Ljuset, Hjulet och Bryggaren. I området vid Afzeliiskolan föreslås i FÖP staden Alingsås förtätning med bostäder, småskaliga verksamheter, service och parkeringsanläggning.

Kvarteren söder om stadskärnan; mellan järnvägen och E20 samt kvarteret Bomullen söder om E20 är äldre industrikvarter som bedöms kunna spela en strategisk roll vid utvecklingen av stadskärnan. Kvarteren ligger centralt vid Resecentrum vilket, tillsammans med att utrymmena för trafik och parkering i kvarteren är begränsade, medför att huvudinriktningen vid etableringar bör vara personintensiva verksamheter, viss handel och service samt utrymme för pendelparkering med mera.

Stadskärnan forts.

Trafikstruktur

I FÖP Stadskärnan redovisas en rad förslag som syftar till att avlasta stadskärnan från biltrafik, bl.a. ett system av så kallade flanörsgator samt parkeringsanläggningar i stadskärnans ytterområde; främst i kvarteret Bryggaren, norr om Norra Ringgatan samt mot Vänersborgsvägen. Vidare föreslås en ny trafikplats vid Vänersborgsvägen som binder ihop densamma med Stationsgatan. På så vis avlastas stadskärnan från biltrafik. Parkeringsmöjligheten och tillgängligheten mellan stadskärnan och omgivande områden bör stärkas med fler åtgärder än de som anges i FÖP Stadskärnan.

I området vid stationen föreslås därför i FÖP staden Alingsås att ytterligare parkeringsmöjligheter etableras för både besökare i stadskärnan och för besökare till handelsområdet söder om järnvägen. Vid stationsområdet reserveras plats för utökning av kollektivtrafikknutpunkten med pendelparkeringsplatser för såväl cykel som bil, service och utbyggd hållplats för buss och tåg.

För att öka tillgängligheten vid stationsområdet samt mellan stadskärnan och stadsdelarna i söder föreslås också att gångtunneln vid stationsområdet byggs om till en bred, ljus och tillgänglig gång- och cykelunderfart. Det krävs då att tunneln breddas och att gatumark söder och norr om tunneln tas i anspråk.

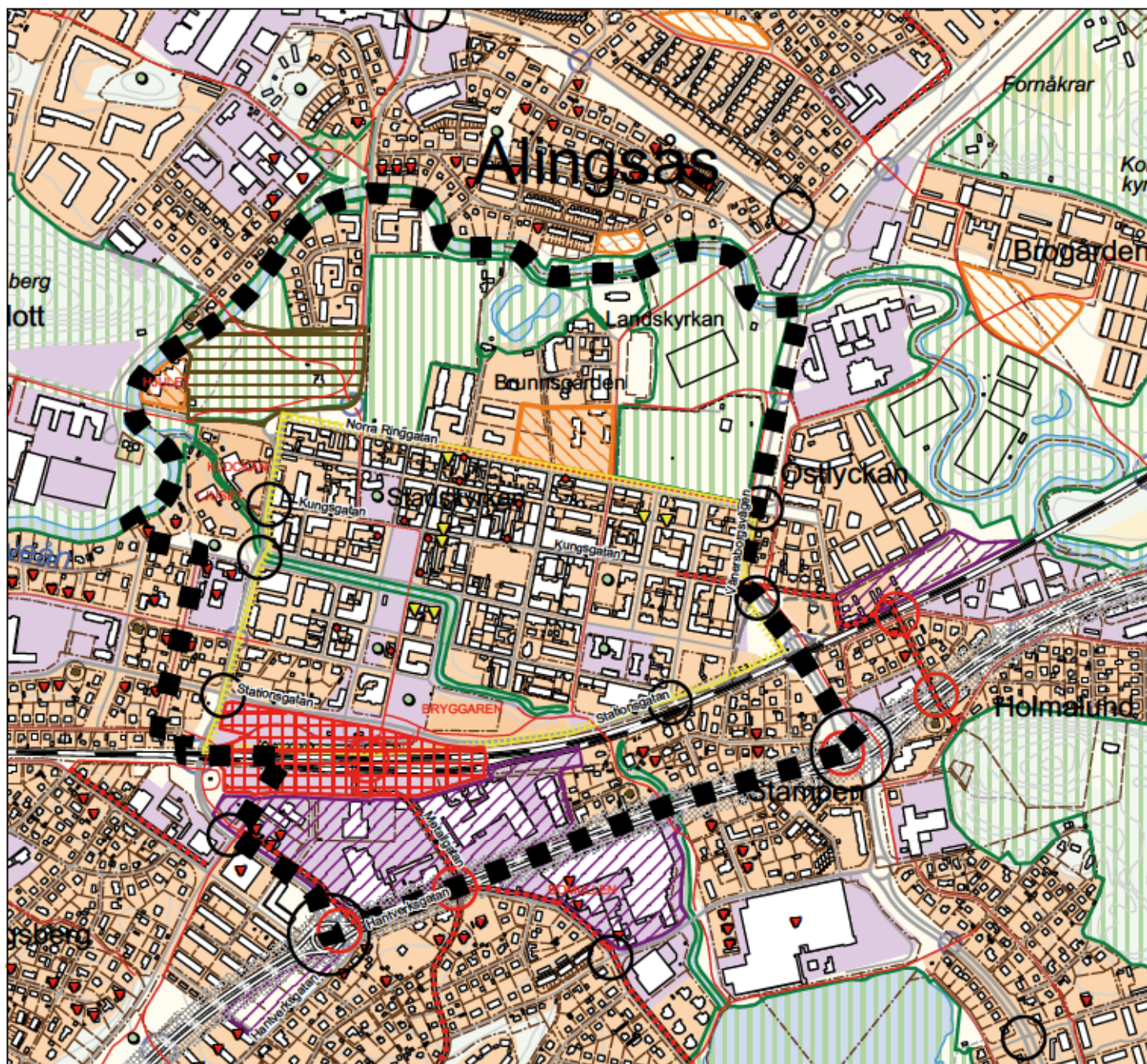
Vidare föreslås att en gång- och cykelväg byggs söderut längs Metallgatan och som med en bro korsar över väg E20 till Hantverksgatan. Överfarten över vägen förutsätter att E20 är nedsänkt vid korsningen en något längre sträcka än vad som föreslås i Vägverkets utredningar. Den föreslagna brons utformning samt möjlighet att tillåta även biltrafik på den bör utredas vid fortsatt planering av väg E20 genom Alingsås stad.

Tillgängligheten mellan stadskärnan och områdena öster om kan förbättras genom att Vänersborgsvägen förs i tunnel vid Kungsgatan och gångtunneln vid Östlyckeskolan. Nedsänkningen av vägen gör att den kan tillåtas en högre trafiktäthet än annars, samtidigt som en välbehövlig åtgärd genomförs för att knyta samman stadskärnan med de östra stadsdelarna. Möjligheten bör studeras i samband med studier av kopplingen mellan Stationsgatan och Vänersborgsvägen.

Rekreativmiljö

I FÖP Stadskärnan anges utvecklingsstrategier för de många mindre parker och mötesplatser som finns i området. Sett i ett större perspektiv utgör de framför allt oaser i stadens grönstruktur. Stråket som utgörs av Lillån med strandområde är dock en värdefull del av stadens övergripande grönstruktur. För att förstärka värdet föreslås i FÖP Stadskärnan att en gångväg längs Lillån anläggs och ansluts till befintliga gångvägar längs Sävån och att tillgängligheten till strandområdena generellt förbättras.

Enligt inventeringsrapporten Bebyggelsehistorisk inventering av Alingsås stad, utom stadskärnan (2006), som utgör ett underlag till FÖP staden Alingsås, bör Plantaget betraktas som en del av Nalhaga park. Ett generellt, bestående skydd föreslås därför i FÖP staden Alingsås för hela Nalhagaområdet, inklusive delar väster om Nalhaga berg (se även under rubriken Stadsdelen Sörhaga – Lövekulle). Likaså bör Savannen norr om stadskärnan, tillsammans med begravningsplatserna, skyddas som en öppen yta med flexibel användning för olika fritidsaktiviteter.



FÖP Staden Alingsås

Stadskärnan med närområde

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:10000 i A4-format

0 100 m 200 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/planskild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detaljplanearbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturresevat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Planskild GC-korsning Park/lektyta/grönya
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark

KULTURMILJÖ, SÄRSKILD PLATS

- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)
- Inom stadskärnan: Byggnadsminne
- Förslag till byggnadsminne

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarteretsnamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Sörhaga – Lövekulle

Nya bebyggelseområden

Ett nytt bostadsområde planeras i Skår. Vid exploatering ska hänsyn tas till de två nyckelbiotoper med ädellövskog som bebyggelseområdet angränsar till. Området omfattas till stor del av strandskydd.

Ett nytt bebyggelseområde föreslås i Lövekulle vid Mjörnstranden. Då det föreslagna bebyggelseområdet saknar naturlig avgränsningar i landskapet bör utformningen av bebyggelsen noga utredas så att bebyggelseområdet anpassas till landskapet; lämpligt kan vara att utforma bebyggelsegränsen så öppen som möjligt för att bevara upplevelsen av ett öppet landskap.

I västra Sörhaga föreslås ett område med bostäder och småskaliga verksamheter avsluta staden mot Mjörn. Risk finns för störningar av bland annat buller från järnvägen vilket bör beaktas tidigt i kommande detaljplaneprocess.

Detaljplanering pågår för ett mindre bebyggelseområde med bostäder i kvarteret Hasseln.

Eftersom bebyggelsen i Lövekulle är tämligen homogen, bör övervägas att låta den tillkommande bebyggelsen komplettera den befintliga i fråga om upplåtelseformer. En fördjupning av den bebyggelsehistoriska inventeringen för staden bör genomföras med avseende på områdets höga värden för kulturmiljön och landskapsbilden.

Trafikstruktur

Stadsskogsgatan mellan Lövekulle och väg E20 är nyligen anlagd. Gatan löper över järnvägen i en ny bro till Lövekulle. Till den nya stadsdelen Norra Stadsskogen, som är dels under uppförande, till dels pågår detaljplanering, har också en ny gång- och cykelförbindelse skapats under järnvägen i höjd med befintlig båtuppläggningsplats i Alfhem. Därutöver bör området förses med gång- och cykelförbindelse väster om föreslaget bebyggelseområde i västra Sörhaga.

Bebyggelseområdena som föreslås i Södra Stadsskogen och delar av Lövekulle ligger längre än tre kilometer från stadens centrum varför en knutpunkt för kollektivtrafik föreslås i höjd med bron vid Stadsskogsgatan. Knutpunkten bör ge utrymme för, förutom hållplats för buss och/eller tåg, även pendelparkeringsplatser för bil och cykel samt service.

En ny gång- och cykelväg föreslås längs Lövekullevägen och Skårsvägen.

Gatunätet längs Mjörnstranden föreslås struktureras upp så att strandområdet blir så bilfritt som möjligt. Förslagsvis flyttas Lövekullevägen så att den löper intill det föreslagna bebyggelseområdet i västra Sörhaga och söderut så nära järnvägen som möjligt. Trafiken på vägen till Mjörnvallen, badstranden med mera, kan då minskas så att endast den trafik som har ärende i området tillåts. Knyts Badplatsvägens västra del samman med Lövekullevägen kan den del av Badplatsvägen som löper över ängsmarken bli överflödig.

På grund av förväntade trafikökningar i samband med bland annat ny bebyggelse i Stadsskogen föreslås trafiksäkrare korsningar vid västra Ringgatans möte med Viktoriagatan. En ny, trafiksäker korsning mellan Västra Ringgatan och Södra Ringgatan föreslås enligt antagen detaljplan för kvarteret Ljuset.

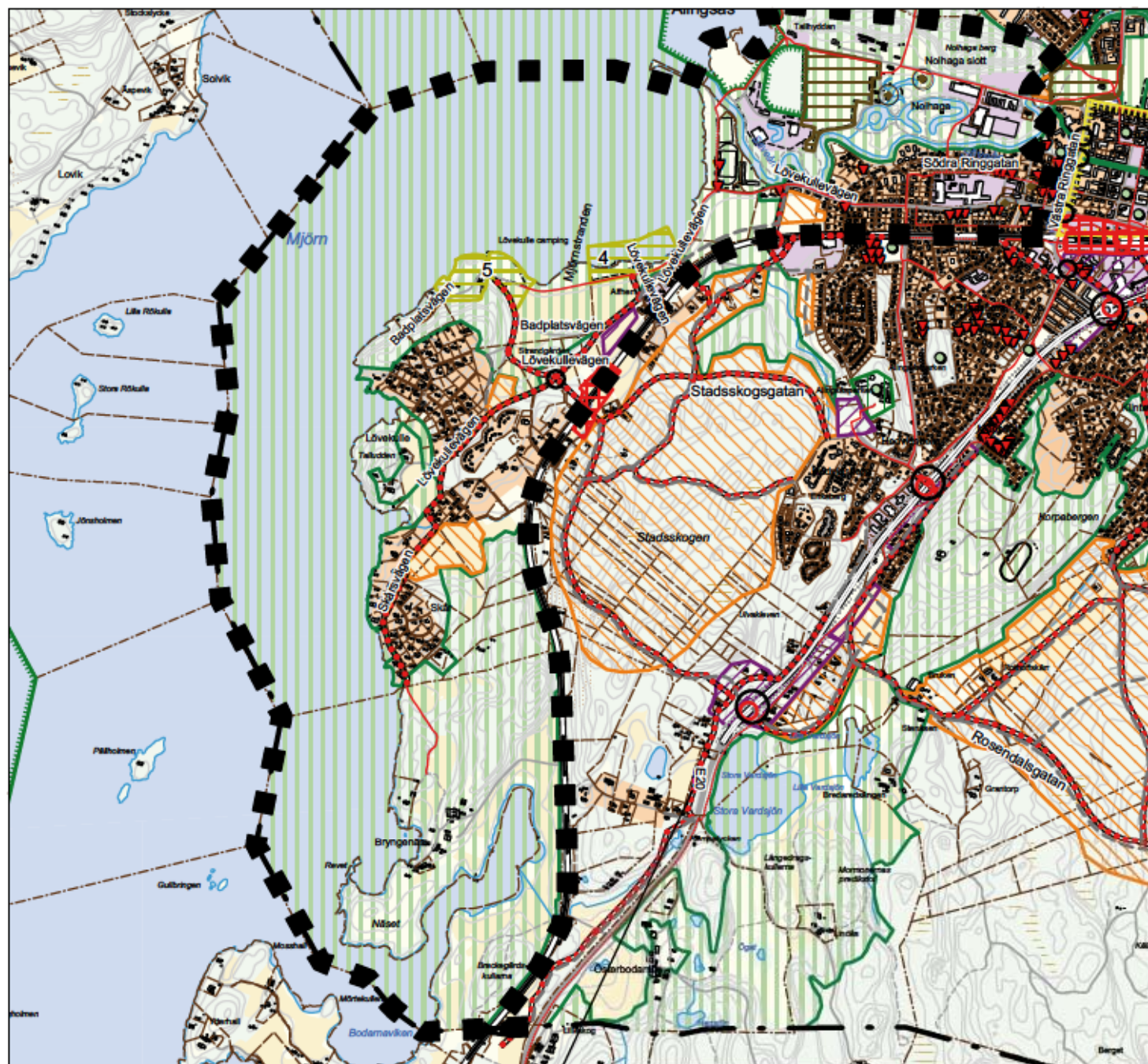
Nolhagaområdet föresås avlastas med biltrafik främst genom att minska tillgängligheten för biltrafiken i allén. Samtidigt föreslås tillgängligheten för fotgängare och cykelburna besökare öka genom att alléns körbanor blir smalare och mer utrymme till fotgängare och cyklister ges.

Dessutom bör ytterligare parkeringsmöjligheter skapas i östra delen av parken, vid skola, simhall mm.

Rekreationsmiljö

Rekreationsområdet Mjörnstranden bör förstärkas och utvecklas med småbåtshamn för såväl segel- som motorbåtar, större bad, idrott, anläggning av strandpromenad, fler friluftaktiviteter och en utbyggnad av campingområdet. Närmast järnvägen kan möjligheten att tillåta kolonilotter i området övervägas, likaså uppställning av båtplatser och parkering för bilar. Strandområdet bör så mycket som möjligt lämnas bilfritt och tillgängligt för rekreation.

Hela sjö- och strandområdet från Bryngenäs i söder till piren i norr och vidare till Saxebäcken utgör en del av stadens grönkil i väster. För att säkerställa grönkilen med de ingående värdena av naturkultur- och rekreationsmiljöer behövs ett bestående skydd för delar av Saxebäcken, Nolhaga (kulturstadspark), Mjörnstranden och Bryngenäs utarbetas.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Sörhaga - Lövskulle

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:25000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/plansild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detaljplanearbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Plansild GC-korsning Park/lektyta/grönya
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)
- Särskild plats (4-5)
- 4) Althem, båthamn
- 5) Lövskulle camping

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarternamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Kullingsberg– Stadsskogen

Nya bebyggelseområden

Stadsdelen föreslås utvecklas söderut med ett större bebyggelseområde i Stadsskogen. Detaljplanering pågår för områdets norra del. En nyckelbiotop med i huvudsak ädellövskog berörs till del av utbyggnadsområdet. Ett mindre bebyggelseområde för småskaliga verksamheter föreslås vid Hedvigsberg och vid väg E20.

Trafikstruktur

Stadsskogsgatan mellan Lövekulle och väg E20 är nyligen färdigställd. Gatan löper över järnvägen i en ny bro. Stadsdelen Stadsskogen föreslås förbindas med E20 även längre söderut, i en ny trafikplats där den också möter Rosendalsgatan (se även Stadsdelen Tuvebo – Rosendal). Trafikplatsen bedöms i ett lokalt perspektiv väsentlig för att få en smidig förbindelse mellan Stadsskogen och Rosendal samt mellan stadsdelarna och övriga staden. Möjligen kan en trafikport under E20 utgöra en acceptabel förbindelse under förutsättning att de två trafikplatser med lokalvägar som föreslås tillkomma närmare staden blir utformade så att den trafikbelastningen som blir följden av exploateringen klaras.

I samband med pågående planering i Stadsskogen har också en ny gång- och cykelförbindelse skapats under järnvägen i höjd med befintlig båtuppglägningsplats. Därutöver bör området förses med gång- och cykelförbindelse väster om föreslaget bebyggelseområde i västra Sörhaga (se under rubriken Stadsdelen Sörhaga – Lövekulle).

För att klara en ökad trafikbelastning från den planerade bebyggelsen i Stadsskogen föreslås trafiksäkrare korsningar vid Göteborgsvägens möte med Stråles allé och Sveagatan. Dessutom bör Konduktörsgatan förskönas och utrustas med gång- och cykelväg.

En ny lokalväg med gång- och cykelväg planeras längs E20 mellan staden och Västra Bodarna.

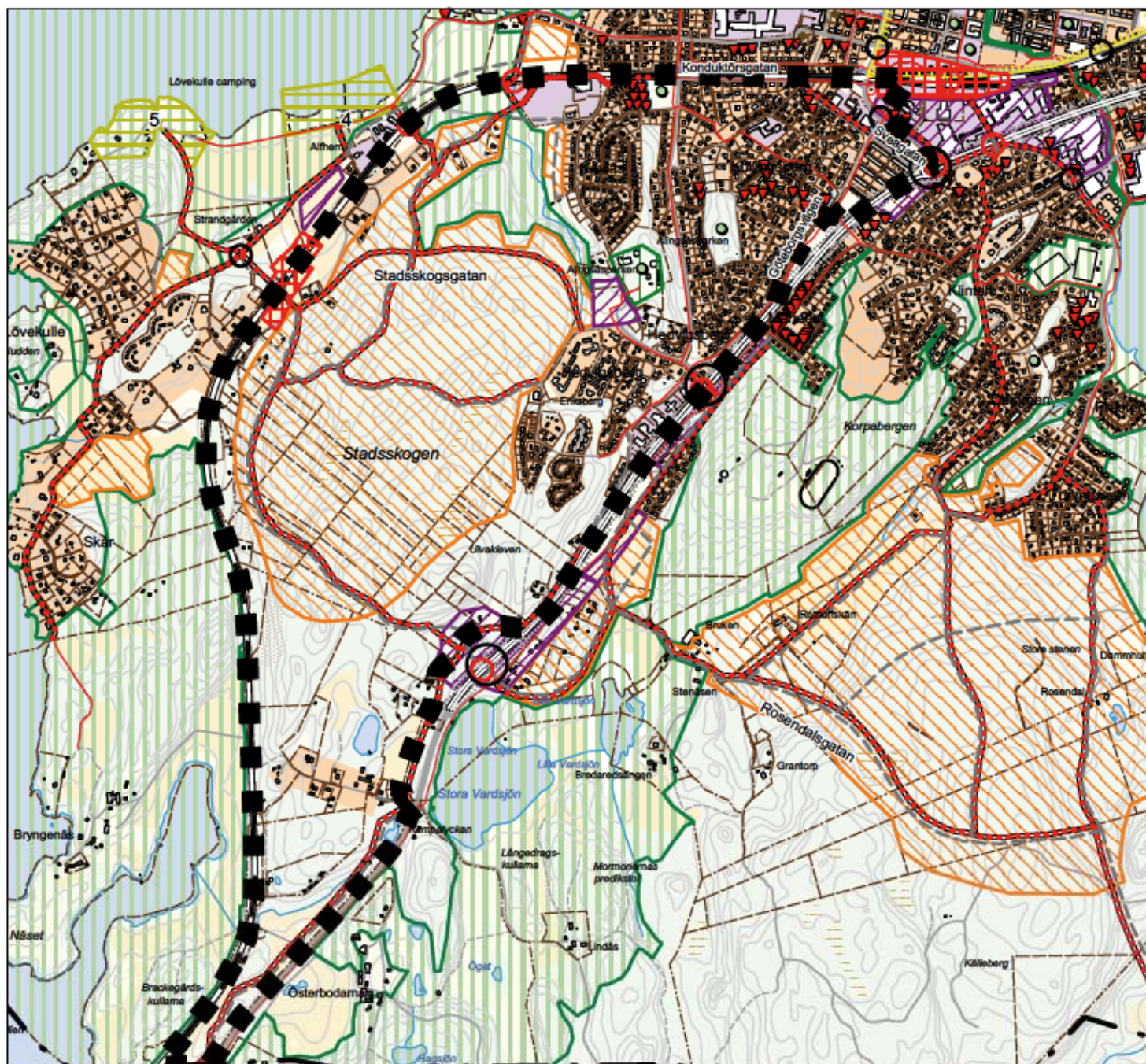
De bebyggelseområden som föreslås i Södra Stadsskogen och delar av Lövekulle ligger längre än tre kilometer från stadens centrum varför en knutpunkt för kollektivtrafik föreslås i höjd med bron vid Stadsskogsgatan. Knutpunkten bör ge utrymme för, förutom hållplats för buss och/eller tåg, även pendelparkeringsplatser för bil och cykel samt service.

Mark längs Västra Stambanan föreslås reserveras för ett framtida dubbelspår i de delar som idag är obebyggda söder och norr om staden. Behov av ytterligare spår i staden bör utredas av Banverket. I en utredning bör även möjligheten studeras att förlägga nya och ev. befintliga under mark i tunnel under Kullingsberg eller under nuvarande spårområde.

Rekreationsmiljö

I södra Stadsskogen bör det föreslagna bebyggelseområdets natur- och rekreationsvärden inventeras och de mest värdefulla bör säkerställas och inlemmas i den övergripande grönstrukturen så långt som möjligt. Tillgängligheten till Mjörn via grönstråken och under järnvägen är viktig att beakta. Alingsåsparkens verksamhet bedöms kunna fortsätta i nuvarande omfattning.

Området söder om södra Stadsskogen, mellan väg E20 och Västra Stambanan, är idag rekreativmiljö som föreslås bestå under planeringsperioden men som kan komma att utgöra utbyggnadsområde för staden i framtiden.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Kullingsberg - Stadsskogen

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:20000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/plansild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detaljplanearbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Plansild GC-korsning Park/lektyta/grönya
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Kulturmiljö, SÄRSKILD PLATS
- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarternamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Tuvebo – Rosendal

Nya bebyggelseområden

Söder om befintliga bostadsområden i Tuvebo – Rosendal föreslås ett större sammanhängande bebyggelseområde med bostäder och verksamheter.

Ett programarbete för hela området bör föregå detaljplanering, undantaget området närmast Köpmansgatan och Prästerydsvägen. Områdets avgränsning i väster, mot Gerdskan bör anpassas till de kraftiga nivåskillnaderna mellan området och sjön, vilket innebär intrång i strandskyddsområdet.

Längs väg E20 föreslås ett antal mindre bebyggelseområden med småskaliga verksamheter. Strandskydd kan beröras av föreslaget bebyggelseområde vid Vardsjöarna. Större delen av strandområdet bör dock fortsatt omfattas av strandskydd.

Kvarteren söder om stadskärnan; mellan järnvägen och E20 samt kvarteret Bomullen söder om E20 är äldre industrikvarter som bedöms kunna spela en strategisk roll vid utvecklingen av stadskärnan. Huvudinriktningen vid etableringar bör vara personintensiva verksamheter, viss handel och service. Även utrymme för pendelparkeringsplatser; bilar och cyklar, bör sökas vid Resecentrum

Kvarteret Klinten är detaljplanerat för ett nytt småhusområde.

Trafikstruktur

Den nya trafikstrukturen föreslås utvecklas från befintligt gatunät samt genom en ny huvudgata; Rosendalsgatan (tidigare kallad Södra länken), mellan Boråsvägen och väg E20. Rosendalsgatan bör ansluta till E20 i samma korsning som den föreslagna gatan från södra Stadsskogen angör europavägen. Trafikplatsen bedöms i ett lokalt perspektiv väsentlig för att få en smidig förbindelse mellan Stadsskogen och Rosendal samt mellan stadsdelarna och övriga staden. Möjligen kan en trafikport under E20 utgöra en acceptabel förbindelse under förutsättning att de två trafikplatser med lokalvägar som föreslås närmare staden utformas så att de klarar den trafikbelastning som blir följden av exploateringen.

Rosendalsgatans sträckning och roll i den överordnade trafikstrukturen bör detaljstuderas i samband med att bebyggelse planeras i området i ett programarbete för detaljplanering.

Enbart en mindre del av det föreslagna bebyggelseområdet söder om Tuvebo kan genomföras utan att Rosendalsgatan anläggs, eftersom befintligt gatunät mot stadens centrum inte klarar en större ökad trafikbelastning.

En gång- och cykelväg föreslås längs Köpmansgatan med förlängning såväl söderut som norrut över väg E20 och vidare längs Metallgatan till stadskärnan. E20 föreslås korsas av en ny bro över vägen, i marknivå varför det förutsätter att E20 är nedsänkt vid korsningen. Nedsänkningen föreslås på en något längre sträcka än vad som föreslås i Vägverkets utredningar. Brons utformning samt möjlighet att tillåta även biltrafik på den bör utredas vid fortsatt planering av väg E20 genom Alingsås stad. Se även under rubriken Stadskärnan med närområde.

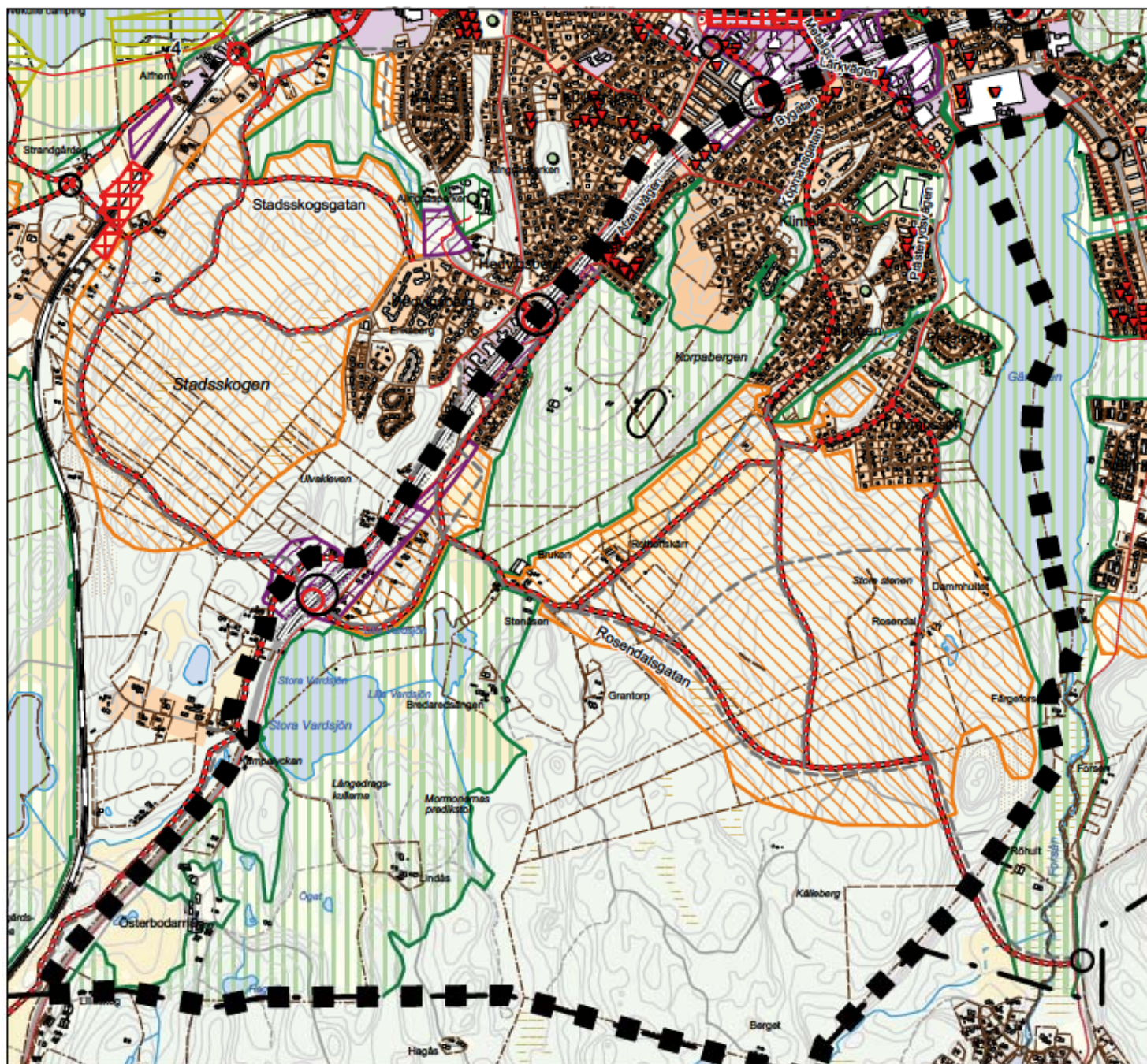
För att skapa bättre kopplingar och överblickbarhet mellan stadsdelens olika områden föreslås befintliga gång- och cykelvägar förlängas längs Bygatan, samt del av Lärkvägen och Afzeliivägen. Även vid föreslagen trafikplats vid E20 bör en gång- och cykelförbindelse skapas till Kullingsberg.

Rekreationsmiljö

Innan detaljerad planering påbörjas för det föreslagna större bebyggelseområdet Rosendal bör områdets natur- och rekreationsvärden inventeras och de mest värdefulla bör säkerställas och förenas i den övergripande grönstrukturen så långt som möjligt. Tillgängligheten till Gerdskan och Vardsjöarna via de skapade grönstråken är viktig att beakta.

Det vattennära rekreationsstråk som utgörs av sjön Gerdskan bör utvecklas med förbättrad tillgänglighet, likaså de gröna stråk som förbinder de inre delarna av stadsdelen med sjön.

I väster föreslås att en ny grönkil skapas mellan de föreslagna bebyggelseområdena. Grönområdet utgörs delvis av den nedlagda deponin, kallad Mariedalstippen, vid vilken vegetation och olika fritidsverksamheter har etablerats. Området med fritidsverksamheter bör utgöra basen vid utveckling av grönkilen som söderut bör inlemma Lilla och Stora Vardsjön och i förlängningen sträcka sig mot sjön Färgen.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Tuvebo - Rosendal

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:20000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/plansild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detailplane-arbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Plansild GC-korsning Park/lektya/grönyta
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)

KULTURMILJÖ, SÄRSKILD PLATS

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarteretsnamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Stockslycke – Ängabo

Nya bebyggelseområden

Stadsdelen föreslås utvecklas österut, längs en ny huvudgata mellan Marydsvägen och Sundsbergsvägen. Ett mindre bebyggelseområde föreslås dessutom vid sjön Gerdskan, på ett öppet område vilket avgränsas av befintlig gångväg. Avgränsningen innebär att delar av strandskyddet vid Gerdskan berörs och behöver upphävas. Det nya bebyggelseområdet bör utformas så att tillgängligheten till strandområdet utvecklas genom genomtex anläggning av en stig till vattnet och förbättrade badmöjligheter. Strandområdet bör fortsatt omfattas av strandskydd.

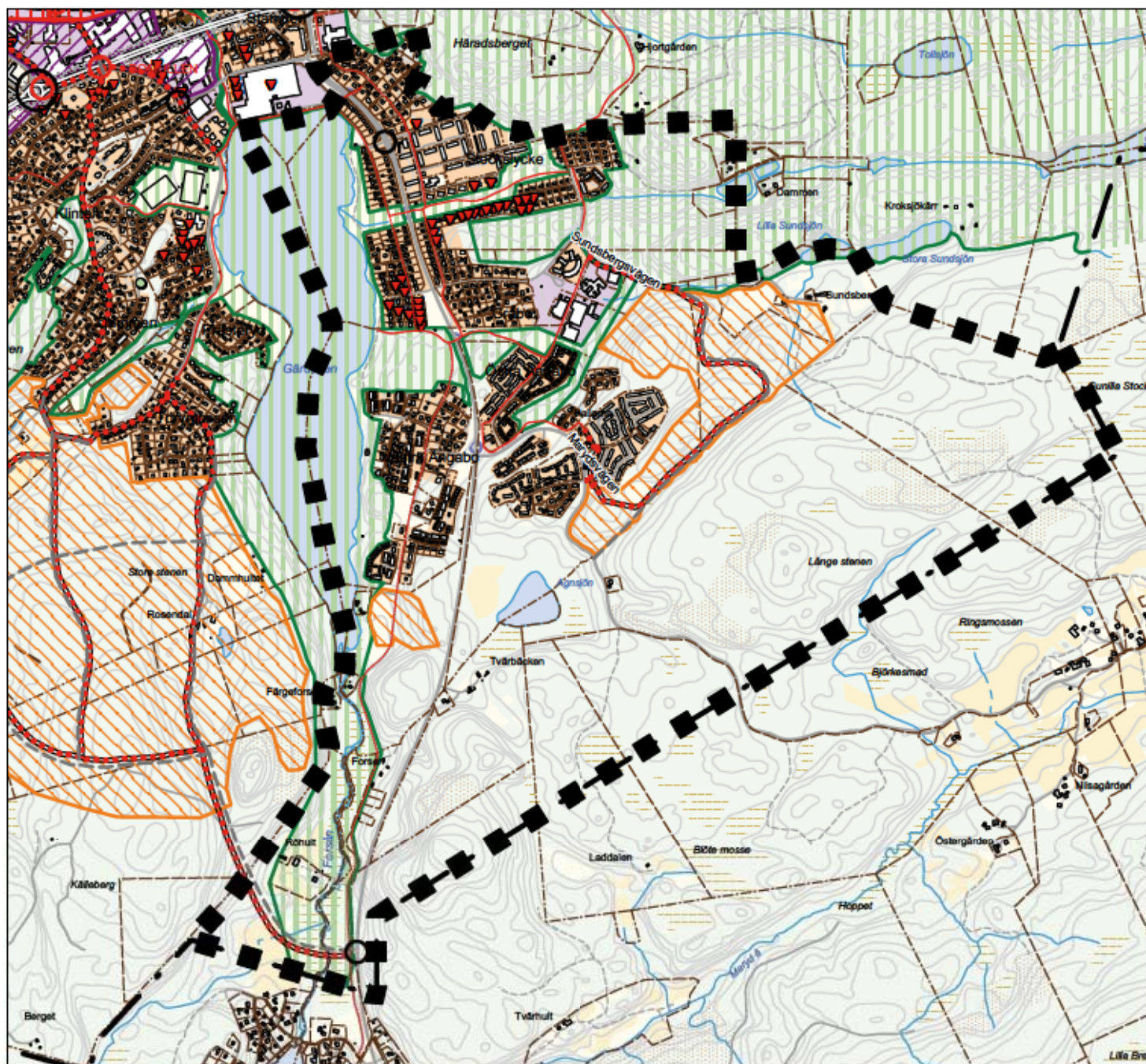
Trafikstruktur

Idag präglas stora delar av stadsdelen av en stadsbyggnadsidé som ger ett relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät separerat från biltrafik. Gatorna är ofta säck- eller återvändsgator, varför nya kopplingar behöver skapas för att kunna uppnå ett säkrare och genare gång- och cykelvägnät samt ett mer rationellt kollektivtrafiksystem med buss. Var sådana kopplingar är möjliga att skapa och hur de ska utformas bör utredas i en särskild studie. Behovet av ytterligare trafiksäkra korsningar är särskilt stort längs Boråsvägen, exempelvis vid Borgmästaregatan.

Rekreationsmiljö

Naturmiljön i Hjortmarka är en av stadens mest värdefulla rekreationsmiljöer och en viktig del av stadens övergripande grönstruktur. Inrättande av naturreservat pågår för området. Tillgängligheten till grönområdet från Ängabo och Stockslycke är relativt god men kan förbättras exempelvis med vägvisning vid entrépunkterna. Kvaliteter såsom tillgängligheten till Hjortmarka är viktiga att bibehålla och utveckla vid utbyggnad och förtätning i stadsdelen. De gröna stråk som förbinder sjön Gerdskan med Hjortmarka, genom östra och västra Ängabo bör utvecklas och skyddas.

Området öster om föreslaget utbyggnadsområde är idag rekreationsområde. Pågående markanvändning med i huvudsak skogsbruk och enstaka bebyggelse bör bestå. På sikt kan området dock bli föremål för stadsutveckling.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Stockslycke - Ångabo

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:20000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/plansild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detaljplanearbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Plansild GC-korsning Park/lektyta/grönyta
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Kulturmiljö, SÄRSKILD PLATS
- Skyddsvärd byggnad/anläggning (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarteretsnamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Kristineholm – Bälinge

Nya bebyggelseområden

Ett mindre område med bostäder föreslås i norra Kristineholm, mellan två befintliga bostadsområden.

Borgens industriområde föreslås kunna utvecklas norrut. En förutsättning för utvecklingen är att en ny gata kallad Norra länken tillkommer (se mer under rubriken Stadsdelen Östlyckan – Sävelund). Området bör rymma i huvudsak verksamheter, i delar även sådana som kan vara störande för bostäder. Bostäder bör inte tillåtas i området.

Området längs Sävån är rikt på fornlämningar och hyser höga naturvärden. Det kan antas att ytterligare fornlämningar finns dolda i Bälinges landskap. Kulturlandskapet som helhet med den befintliga bebyggelsen i Olstorp och Bälinge har enligt äldre bebyggelsehistoriska inventeringar höga kulturmiljövärden. Inventeringarna bör uppdateras, arkeologiska utredningar genomföras och konstaterade natur- och kulturvärden beaktas vid utformning och avgränsning av bebyggelseområdet.

Trafik

För att minska barriäreffekten och för att skapa rationella vägsystem i utbyggnadsområdena föreslås att väg E20 kompletteras med trafiksäkra korsningar vid Götaplan, Kristineholm samt vid Norra länken.

En ny gata mellan väg E20 och Vänersborgsvägen föreslås, kallad Norra länken. Den ska förbinda industriområdena i Bälinge och Sävelund samt avlasta stadskärnan från tunga transporter och transporter med farligt gods. Gatan föreslås ingå i det nationella vägnätet, genom att länsväg 180 uppgraderas och riksväg 42 får en ny sträckning genom Alingsås. Sträckningen innebär att centrala staden kan avlastas från tung trafik och transporter med farligt gods. Längs Norra länken, i höjd med Bälinge deponi, föreslås uppställningsplatser för farligt gods anläggas. Det är angeläget att i vägutredning utreda och bestämma mer exakt läge för Norra länken, göra ekonomiska bedömningar mm.

Nordöst om Nygård, mellan Alingsås och Vargårda, föreslås att E20 förläggs öster om nuvarande vägsträcka i enlighet med tidigare ställningsta-

ganden i kommunen. Beslut på statlig nivå har dock inte fattats om framtida sträckning av E20 mellan Alingsås och Vargårda; i pågående utredningar studerar Vägverket även andra alternativ; se vidare i avsnittet Behandling av riksintressen. Den föreslagna sträckningen berör enbart en mindre del av planområdet FÖP staden Alingsås.

När väg E20 byggs om kan en gång- och cykelvägsförbindelse skapas som förbinder Kristineholm med stadens centrum. Förbindelsen föreslås längs Kristineholmsvägen till Malmgatan och Borgens gata samt längs Sandbergsvägen.

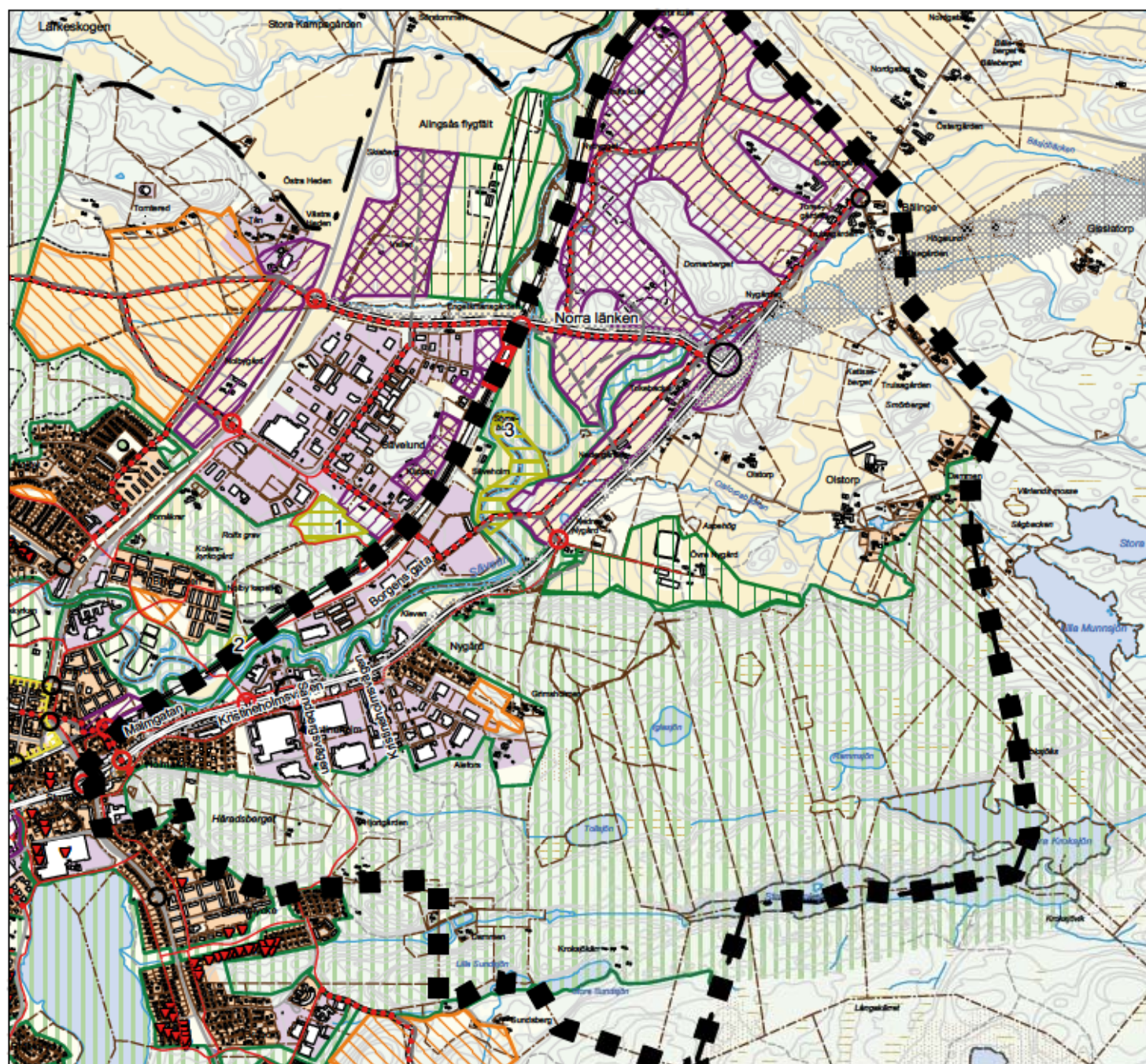
Rekreationsmiljö

Naturmiljön i Hjortmarka är en av stadens mest värdefulla rekreationsmiljöer och en viktig del av stadens övergripande grönstruktur. Inrättande av naturreservat pågår för området. Tillgängligheten och skyltningen till området behöver förbättras och fler angoringspunkter skapas, exempelvis vid Häradsbergets västra fot varifrån tydliga stigsystem bör leda till utsiktsplatsen och till Hjortgården.

Grönstråket längs Sävån utgör en värdefull del av stadens grönstruktur vilket bör beaktas vid planering och genomförande av föreslagen bebyggelse i området. I grönstråket utgör borgruinen Stynaborg en värdefull tillgång, vilket bör tydligare framhävas vid planering i norra Borgens industriområde.

Ridskolan i Nygård bedöms kunna fortsätta i nuvarande omfattning under förutsättning att erforderlig hänsyn tas till verksamheten, såsom skyddsavstånd mellan bostäder och hästar.

I området öster om E20, Olstorp pågår idag i huvudsak småskaligt jordbruk och det finns flera så kallade hästgårdar. Pågående markanvändning bör bestå. På sikt kan området dock bli föremål för stadsutveckling.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Kristineholm - Bällinge

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:25000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan

- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/plansild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detaljplane-arbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Plansild GC-korsning Park/lektyta/grönya
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Skyddsvärd byggnad/anläggning (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)
- Särskild plats (3)
- 3) Stynaborg

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarteretsnamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Östlyckan – Sävelund

Nya bebyggelseområden

Stadsdelen präglas av renodlade verksamhetsområden och bostadsområden med flerbostadshus. Det bedöms värdefullt att söka komplettera området med ytterligare bostäder med andra upplåtelseformer, varför ett mindre bebyggelseområde för i huvudsak bostäder föreslås i Brogården.

Söder om Östlyckan, vid Västra Stambanan, kan ett mindre verksamhetsområde prövas. Området bedöms inte lämpligt för bostäder eller störande verksamheter.

För att kunna erbjuda plats för verksamheter som är störande för bostäder föreslås att områdena söder och öster om Sävelunds industriområde separeras från bostäder även i framtiden. Sävelunds industriområde bör utvecklas norrut med verksamheter; även sådana som kan ha omgivningspåverkan. Inne i befintliga Sävelund kan dessutom mindre kompletteringsbebyggelse medges.

Trafikstruktur

En ny gata mellan väg E20 och Vänersborgsvägen föreslås, kallad Norra länken. Den ska förbinda industriområdena i Bälinge och Sävelund samt avlasta stadskärnan från tunga transporter och transporter med farligt gods. Gatan föreslås ingå i det nationella vägnätet, genom att länsväg 180 uppgraderas och riksväg 42 får en ny sträckning genom Alingsås. Sträckningen innebär att centrala staden kan avlastas från tung trafik och transporter med farligt gods. Längs Norra länken, i höjd med Bälinge deponi, föreslås uppställningsplatser för farligt gods anläggas. Det är angeläget att i vägutredning utreda och bestämma mer exakt läge för Norra länken, göra ekonomiska bedömningar mm.

De bebyggelseområden som föreslås i Sävelund kommer att bli belägna längre än tre kilometer från stadens centrum varför en knutpunkt för kollektivtrafik föreslås vid Norra länken i höjd med bron över Sävån. Knutpunkten bör ge utrymme för, förutom hållplats för buss och/eller tåg, även pendelparkeringsplatser för bil och cykel samt service.

Vänersborgsvägen föreslås utrustas med nya trafikplatser vid Norra länken och vid Stationsgatan (se även avsnittet Stadsdelen Stadskärnan ovan). Tillgängligheten mellan stadskärnan och områdena

öster om kan förbättras genom att Vänersborgsvägen förs i tunnel vid Kungsgatan och en gångtunnel vid Östlyckeskolan. Nedsänkningen av vägen gör att den kan tillåtas en högre trafiktäthet än annars, samtidigt som en välbehövlig åtgärd skulle genomföras för att länka samman stadskärnan med omgivande stadsdelar. Möjligheten bör studeras i samband med studier av kopplingen mellan Stationsgatan och Vänersborgsvägen.

Nya gång- och cykelvägar föreslås längs större delen av de nya lokalvägarna. För att bättre länka industriområdena till staden föreslås dessutom gång- och cykelvägar längs Lars Hansvägen, Sävelundsgatan, Krangatan och Grindgatan.

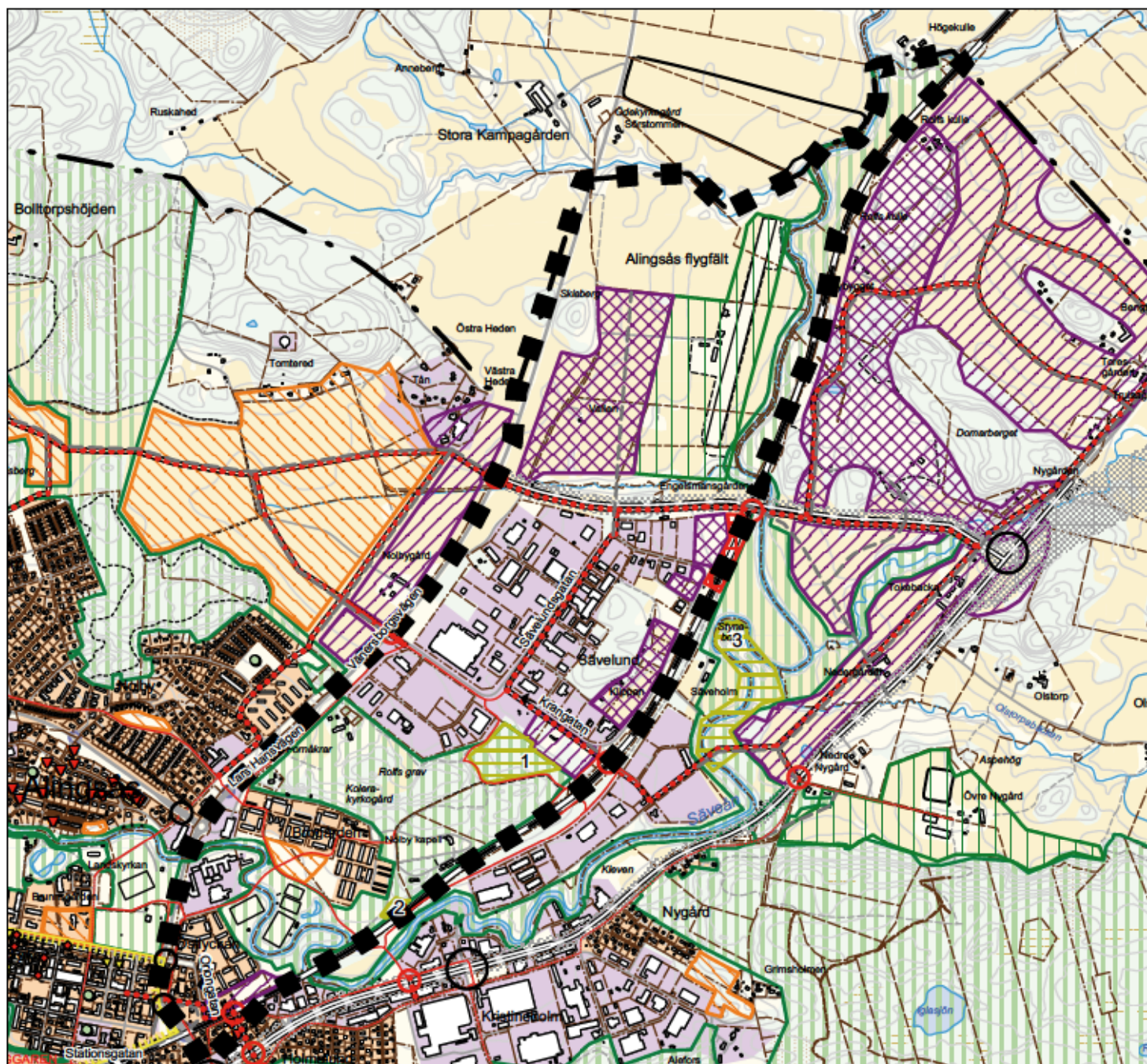
När väg E20 byggs om kan en gång- och cykelvägsförbindelse skapas längs Oriongatan som förbinder Kristineholm, Hjortmarka, Bälinge, Stockslycke och andra stadsdelar med stadens centrum. Förbindelsen är möjlig över vägen i markplan eftersom E20 planeras att sänkas under marknivå.

Rekreationsmiljö

För att tillgodose behovet av begravningsplatser i staden föreslås att Nolby kyrkogård utvidgas norrut. Hagmarken kring Rolfs kulle, Nolby kyrkogård, Brogårdens grönområden samt grönområdena längs Sävån är viktiga delar i den övergripande grönsstrukturen, som bör säkerställas och sammanlänkas med bland annat Klockaregårdskullen.

Det finns behov av en central, lättillgänglig begravningsplats för smådjur i staden. En mindre plats kan skapas inom ett skogs- och ängsmarksområde mellan Brogårdens industriområde och järnvägen.

Verksamheten vid flygfältet i Rödene bedöms kunna fortsätta i nuvarande omfattning under planperioden under förutsättning att erforderlig hänsyn tas, exempelvis begränsning av byggnadshöjder i närområdet. Vid eventuell nedläggning av flygverksamheten bör prövas att etablera verksamheter i området. Frågan om ändrad markanvändning har dock inte varit föremål för samråd eller utställning varför inkomna synpunkter såsom länsstyrelsens granskningsyttrande inte omfattar den.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Östlyckan - Säveld

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:25000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/planskild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detailplane-arbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Planskild GC-korsning Park/lektyta/grönya
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Kulturmiljö, SÄRSKILD PLATS
- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)
- Särskild plats (1-2)
- 1) Utbyggnad av Nölby begravningsplats
- 2) Föreslagna begravningsplats för djur

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarteretsnamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Nolby – Tomtered

Nya bebyggelseområden

Ett större sammanhängande bebyggelseområde med bostäder och småskaliga verksamheter föreslås mellan Bolltorp och Vänersborgsvägen. Längs Vänersborgsvägen föreslås ett område för verksamheter som bildar ett skydd mot vägen och Sävelunds industriområde.

Mindre kompletteringsbebyggelse med bostäder och småskaliga verksamheter föreslås vid Frostvägen och vid Skolgatan.

Bolltorp – Tomtered är rikt på fornlämningar och landskapet hyser höga kulturvärden. Dessutom kan antas att fornlämningar finns dolda i landskapet. Bolltorps gård med marker har höga kulturhistoriska värden med väl bevarade gårds- och torpmiljöer i ett hävdad kulturlandskap enligt äldre bebyggelsehistoriska inventeringar. Inventeringarna bör uppdateras, arkeologiska utredningar genomföras och konstaterade natur- och kulturvärden beaktas vid utformning och avgränsning av bebyggelseområdet.

Trafikstruktur

Kungälvsvägen föreslås kompletteras med trafiksäkrare korsningar vid Hagaplan och vid Gamla Vänersborgsvägen. Andra åtgärder för att minska störningar från trafiken och försköna gaturummet bör också genomföras.

Nya trafiksäkrare korsningar föreslås dessutom i anslutning till Vänersborgsvägen vid Sävelundsgatan och vid den så kallade Norra länken (se avsnittet Stadsdelen Östlyckan - Sävelund).

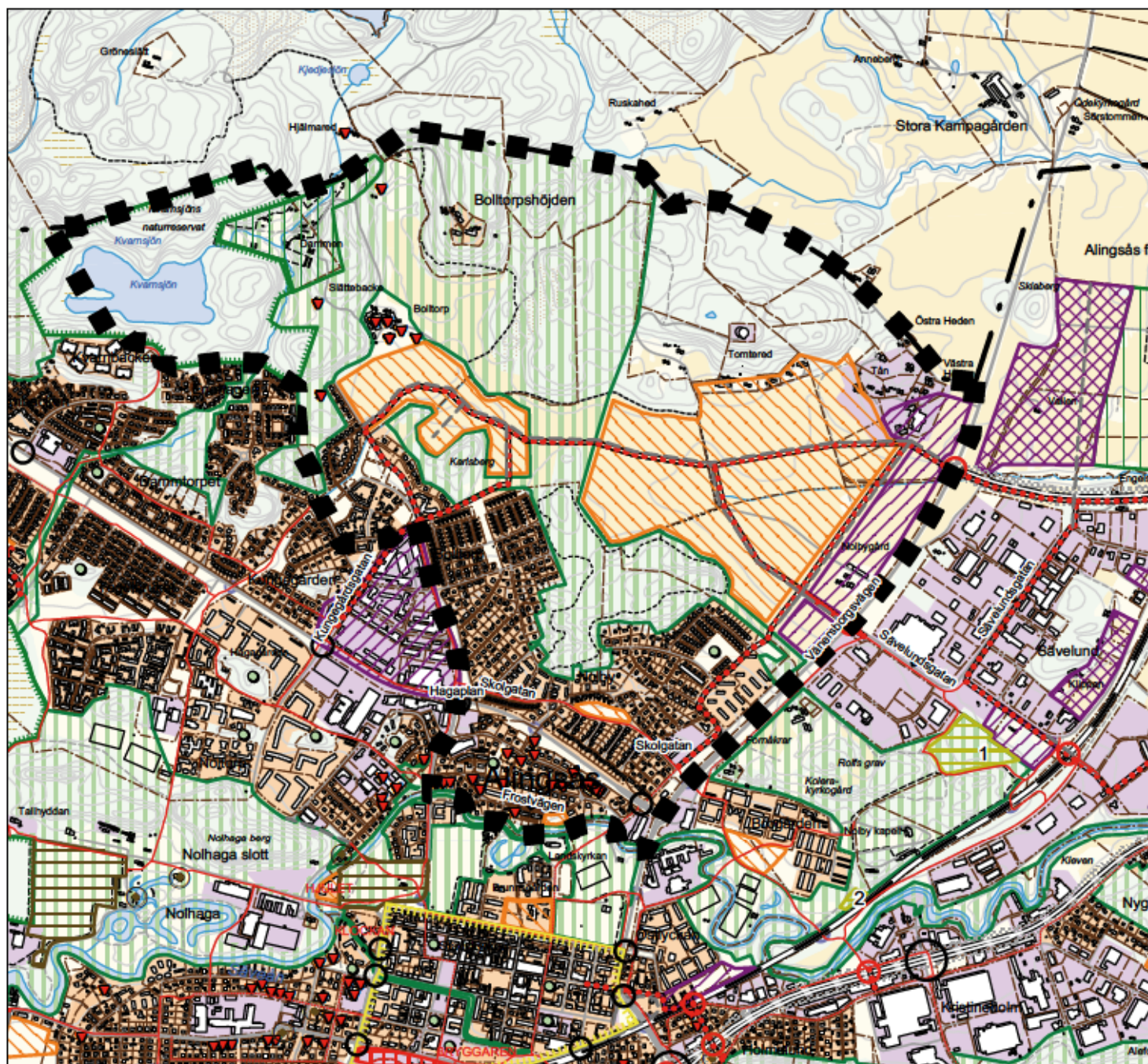
Nya gång- och cykelvägsförbindelser föreslås längs Kungegårdsgatan mot Bolltorps trädgårdsstad, längs Dahlbergsgatan, längs Skolgatan samt längs Gamla Vänersborgsvägen-Klockaregårdsgatan-Kyrkstensvägen vidare till Tomtered. Dessa länkar föreslås byggas ut till ett sammanhängande gång- och cykelvägnät i denna del av staden.

Rekreationsmiljö

Kvarnsjöns naturreservat föreslås länkas samman med Klockaregårdskullen via Lärkeskogen i en ny grönkil. I grönområdet ingår del av nuvarande åkermark i Bolltorp, vilken skulle kunna utformas som park eller koloniområde med odlingslotter.

Delar av föreslagen bebyggelse i Bolltorp kan påverkas av buller från Bolltorps skjutbana. I samband med detaljplan för området skall bullerutredning genomföras som underlag för beslut om vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska störningarna. Åtgärderna rör i första hand skjutbanan men kan även röra bebyggelsen.

För övriga delar av Lärkeskogen, inom planområdet, föreslås ingen förändring av markanvändningen. På sikt kan området dock komma att bli aktuellt för stadsutveckling.



FÖP Staden Alingsås

Stadsdelen Nolby - Tomtered

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:20000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/planskild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detailplane-arbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Planskild GC-korsning Park/lektyta/grönya
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)

Delområde



KULTURMILJÖ, SÄRSKILD PLATS

Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarteretsnamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

Stadsdelen Noltorp – Kvarnbacken

Nya bebyggelseområden

Saxebacken är idag ett område med bebyggelse för både fritids- och åretruntboende och där brister i reningen av avloppsvatten har identifierats. Bebyggelseområdet föreslås förtätas i en begränsad del för att skapa ekonomiska förutsättningar för anslutning till kommunens avloppssystem. Eftersom området ligger längre från Resecentrum än tre kilometer och inte är möjligt att försörja effektivt med kollektivtrafik bör det inte betraktas som ett utbyggnadsområde i staden. En inventering och värdering av områdets natur- och kulturvärden samt fornlämningsområde bör förgå detaljplanering.

Ny bebyggelse föreslås på Tegelbruksberget. Delar av strandskyddet på Tegelbruksberget behöver då upphävas och avgränsas i den kraftiga nivåskillnaden mellan strandområdet och det förslagna bebyggelseområdet på berget. Stranden nedanför berget bör fortsatt omfattas av strandskydd och tillgängligheten till den utvecklas, tex genom upprustning av spångar och stigsystem. Även möjligheten att bada bör förbättras.

Vid Laggarebacken, västra Kvarnbacken, föreslås bebyggelse genom försiktig förtätning avsluta staden.

Såväl Noltorp som Kvarnbacken innehåller till övervägande del bostäder, varför en komplettering med arbetstillfällen och service är värdefull. Bolltorps industriområde är ett undantag, då det utgör plats för diverse småföretag. En omvandling av områdets verksamheter mot mer service och handel är önskvärd.

Trafikstruktur

Stora delar av stadsdelen präglas av en stadsbyggnadsidé som ger ett relativt väl utbyggt gång- och cykelvägnät separerat från biltrafik. Bilgatorna är ofta säck- eller återvändsgator, varför nya kopplingar behöver skapas för att kunna uppnå ett mer rationellt kollektivtrafiksystem med buss. Exakt läge för sådana kopplingar och hur de ska utformas bör utredas i en särskild studie.

Kungälvsvägen föreslås utrustas med trafiksäkrare korsningar vid Kvarnbacken och vid Noltorpsgatan, tillsammans med åtgärder för att minska buller och försköna gaturummet.

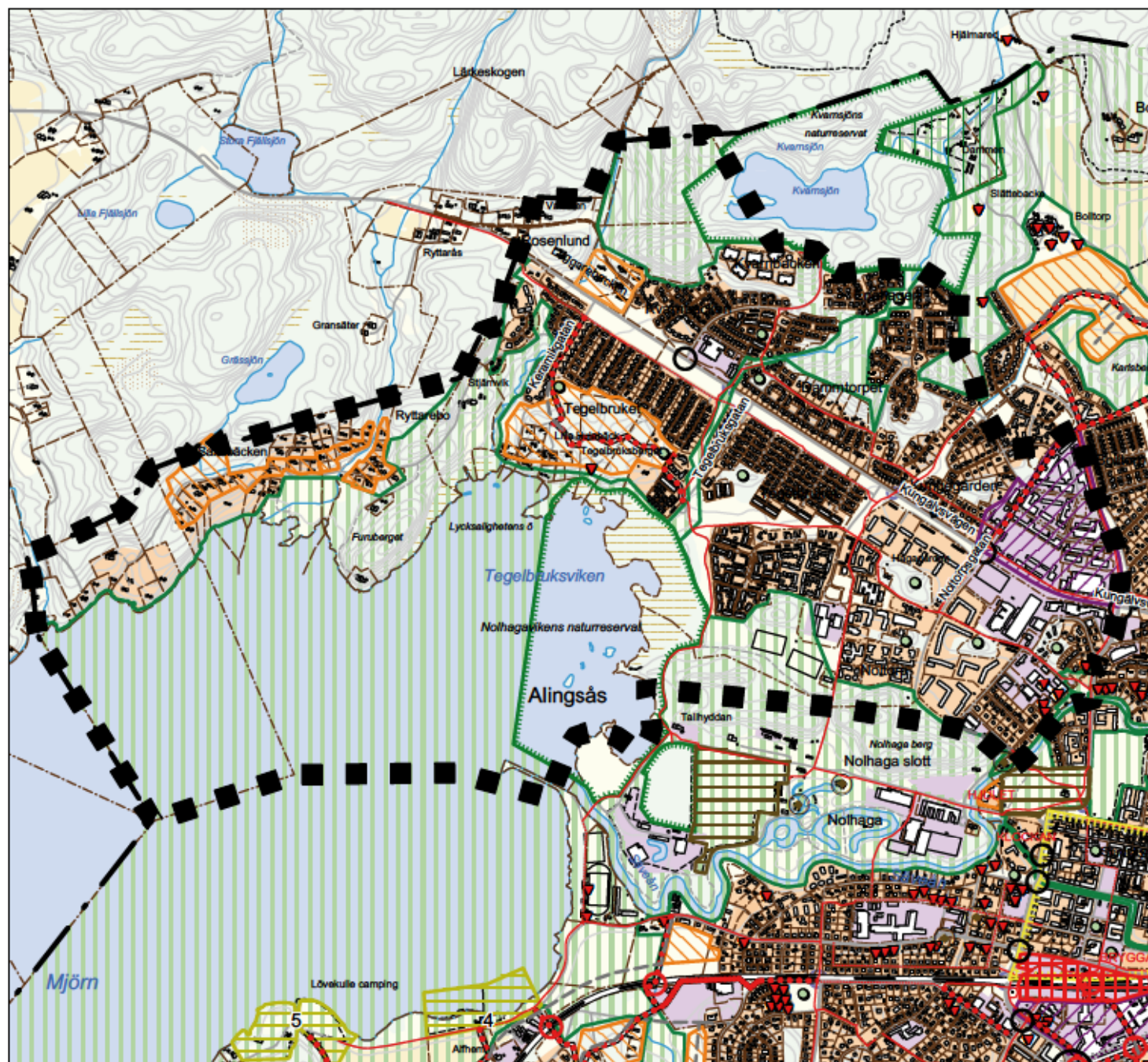
Ny gata för biltrafik till den nya bebyggelsen på Tegelbruksberget föreslås anläggas som en förlängning av Keramikgatan. Gång- och cykelväg föreslås även via Tegelbruksgatan.

Rekreationsmiljöer

Hela sjö- och strandområdet från Bryngenäs i söder till piren i norr, och vidare till Saxebacken utgör stadens grönkil väster. För att säkerställa grönkilen behövs ett bestående skydd för delar av Saxebacken, Nohaga, Mjörnstranden och Bryngenäs. Även delar av föreslaget bebyggelseområde i Tegelbruket är av värde för närrekreation varför delar av skogsvegetationen bör värnas, likaså hela strandområdet nedanför berget med gångförbindelser längs vattnet.

Tillgängligheten till naturreservatet Kvarnsjön föreslås förbättras exempelvis genom skyltning och genom att tillföra nya angoringspunkter och parkeringsplatser för cykel och bil.

Sambanden mellan Kvarnsjöns naturreservat och Lärkeskogen samt Nohagaviken bör förstärkas genom exempelvis att öka tillgängligheten till och emellan områdena. En möjlig tillgång i grönstråket mellan Kvarnsjöns naturreservat och Nohagavikens är de rester av kvarnverksamhet som finns i bokskogen söder om Enehagen.



FÖP Staden Alingsås

Staddelen Noltorp - Kvarnbacken

Antagen 2008-03-26

Kommunfullmäktige § 65

Skala 1:20000 i A4-format

0 250 m 500 m

FÖRÄNDRAD MARKANVÄNDNING

- Bostäder med inslag av verksamheter
- Verksamheter utan omgivningspåverkan
- Verksamheter med omgivningspåverkan
- Område för kollektivtrafik/knutpunkt
- Skydd av natur/kultur/rekreativmiljö
- Planerad lokalväg/gång- och cykelväg
- Trafikplats/säker korsning/planskild GC-korsning
- Planerad större väg/ombyggnad E20

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Bostäder/Detaljplanearbete pågår
- Stadskärna
- Verksamheter
- Naturreservat/N2000-område
- Fritidsintresse med krav på särskild hänsyn
- Huvudstråk biltrafik och gång- och cykeltrafik
- Planskild GC-korsning Park/lektyta/grönyta
- Järnväg

NUVARANDE HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING

- Skogsmark/Sankmark
- Jordbruksmark
- Skyddsvärd byggnad/anlägg. (ej i stadskärnan)
- Byggnad med högt kulturhistoriskt värde (ej i stadskärnan)

KULTURMILJÖ, SÄRSKILD PLATS

Delområde



Kungsgatan
BRYGGAREN
Gatunamn
Kvarternamn
Gräns för stadsdelsbeskrivning

