

FÖRSTUDIE

Stationsområdet, Lyckan & Bomullen

KOMPLETTERING TILL PLANPROGRAM



BESTÄLLARE

Alingsås kommun

ARBETSGRUPP

ALINGSÅS KOMMUN, representanter från
Strategisk samhällsplanering, exploatering och detaljpla-
nering

OKIDOKI ARKITEKTER genom
Rickard Stark, Carl Johnson, Liisa Gunnarsson m.fl.

REFERENSGRUPP ALINGSÅS KOMMUN

Tjänstepersoner med kompetens inom trafikplanering,
park och natur, miljöstrateg, kommunantikvarie samt
räddningstjänsten.

REFERENSGRUPP VÄSTTRAFIK

BILAGOR

Bilaga 1	Planprogram Genomfart Alingsås och Lyckan, 2017, Alingsås kommun/White
Bilaga 2	Riskutredning, Rekommendationer Risk, 2024 A fry
Bilaga 3	Lyckan och stationsområdet, Strategiskt kulturhistoriskt underlag inför planprogram, 2023, Alingsås stad

ILLUSTRATIONER OCH KARTMATERIAL

Illustrationer och bilder från utredningar och kommunens styrande
dokument samt Okidoki arkitekter och Alingsås stad, där inte annat
anges.

ALINGSÅS, NOVEMBER 2024



INNEHÅLL

 INLEDNING	 UTGÅNGSPUNKTER	 VISION & MÅL	 FÖRSLAG & GENOMFÖRANDE
EN HEL STAD	MÖJLIGHETER & BEGRÄNSNINGAR	ATT BYGGA SAMMAN	EN STEGVIS OMVANDLING
1.1SAMMANFATTNING 1.1.1Bakgrund 1.1.2Syfte och mål 1.2PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR 1.2.1Avgränsning av studieområdet 1.2.2Process 1.2.3Läshänvisning	2.1STYRANDE HANDLINGAR & STÄLLNINGSTAGANDEN 2.1.1Tidigare ställningstaganden 2.1.2Aktuella inriktningsbeslut 2.2.1Värden 2.2.2Utmaningar 2.2.3Ställningstaganden 2.2PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR 2.2.1Kulturmiljö 2.2.2Bebyggelse 2.2.3Trafik 2.2.4Naturmiljö 2.2.5Risk och säkerhet 2.2.6Buller 2.2.7Vibrationer 2.2.8Luft 2.2.9Förorenad mark 2.2.10Fjärrvärme och VA-ledningar 2.2.11Dagvatten och skyfall	3.1VISION, ANALYS & MÅL 3.1.1Vision 3.1.2Ettappvis genomförande och flexibilitet 3.1.3Sammanställning ställningstaganden	4.1FÖRSLAG & STRUKTUR 4.1.1Delområden 4.1.2Ettappvis utveckling 4.1.3Struktur 4.1.4Etapper - redovisning 4.1.5Teamakartor 4.1.6Exploateringsgrad 4.1.7Fördjupningar 4.2KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE 4.2.1Konsekvensbedömning 4.2.1Förslag till vidare utredningar ETAPPER & ALTERNATIV B.1Strukturplaner och sammanfattning per delettapp 1, 2, 3A/3B och 4A/4B



Ortofoto, Lantmäteriet, ca 2019

EN HEL STAD

I STORT ÄR FÖRSLAGET ATT BEAKTA SOM EN FÄRDPLAN. Förstudien illustrerar en utvecklingsplan för Stationsområdet, Lyckan och Bomullen där målet är att staden ska läka samman och stukturen koppla över järnvägen och motorvägen. Parallellt med att området utvecklas kommer flera delar behöva utredas och man kommer behöva gå på djupet i flera olika frågor. Förslaget till struktur och genomförande grundar sig på aktuella förutsättningar där E20 ligger kvar i befintligt läge och behovet av kopplingar tillmötesgår i så stor utsträckning som möjligt och kompletteras löpande efter hand. Förslaget till bebyggelse och exploateringsgrad utgår från kommunens stadsplan och vision kring gestaltning, men även till befintlig bebyggelse och infrastruktur samt platsens identitet. I förstudien föreslås genomförandet ske i etapper för att inte hindra utvecklingen i ett visst skede på grund av krav i kommande steg.

Målet är att dokumentet ska ge stöd under omvandlingsprocessen och påminna om slutmålet. Under arbetets gång kommer flera frågor att behöva utredas ytterligare och avvägningar och beslut att fattas och då ska dokumentet ses som en hjälp att se till helheten - en hjälp för att inte tappa målet ur sikte.

1.1 SAMMANFATTNING

1.1.1 BAKGRUND

Sedan en längre tid har Alingsås kommun identifierat behovet av att överbrygga E20 för att motverka den barriär vägen utgör i staden idag. Man har även identifierat vilken potential området vid Lyckan och Bomullen har i och med deras geografiska läge samt vilken nyckelroll området har för just sammankopplingen av staden över E20 och järnvägen. Kommunen har studerat förutsättningar och möjligheterna för att utveckla verksamhetsområdet under flera år.

I olika skeden, har staden diskuterat med Trafikverket kring hur E20 kan hanteras och dess barriäreffekt byggas bort. Som en del i detta arbete och som ett led mot stadens mål tog kommunen fram planprogrammet för Lyckan 2017. Det förslag till ombyggnation av området som föreslogs då utgick från att E20 förlades i tunnel och byggdes över längs nästan hela sträckan från Lillån till Sveaplan. På så sätt skapades flera anslutningspunkter till området och barriäreffekten byggdes bort. Sedan planprogrammet togs fram 2017 har kompletterande utredningar och studier gjorts och man har tvingats dra slutsatsen att E20 inte kommer kunna förläggas i tråg/tunnel som tänkt. Leden kommer ligga kvar i dagens läge under överskådlig tid.

1.1.2 SYFTE & MÅL

Syftet med arbetet som nu har gjorts, och förslaget som tagits fram, är att visa hur en förändring av området kan ske och lösas utan att E20 förläggs i tunnel. Målet har varit att den föreslagna strukturen ska gå att bygga ut i etapper och att man under utbyggnadsprocessen löpande ska kunna justera och anpassa omfattningen och till viss del strukturen i enlighet med de då aktuella förutsättningarna. En förutsättning har varit att genom etappvis utbyggnad säkerställa genomförandet ekonomiskt då större investeringsbeslut rörande utbyggnad av infrastruktur kan delas upp och finanseringen säkras löpande och efter behov.

"MÅLET ÄR ATT OMVANDLA OMRÅDET FRÅN INDUSTRI-OMRÅDE TILL BLANDSTAD MED BOSTÄDER OCH VERKSAMHETER AV CENTRUMKARAKTÄR, SAMT ATT LÄKA SAMMAN STADEN MED FLER KOPPLINGAR."

Flygvyer över området idag sett från nordväst samt öster.



1.2 PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR



1.2.1 AVGRÄNSNING AV STUDIEOMRÅDET

Redan inledningsvis avgränsades uppdraget geografiskt till att koncentrera sig på Lyckan, mellan E20 och Västra stambanan, Bomullen söder om E20 samt området mellan Stationsgatan och Västra stambanan norr om spåren. Några av de områden, runt bland annat Götaplan, som ingick i *Planprogrammet 2017* ingår inte i aktuellt studieområde.

Stationsområdet togs med för att man ser ett behov av att omvandla platsen för att bryta dominansen av trafik och parkering. Som ett första led i det är att utreda möjligheten att flytta och samla busshållplatserna. Därtill identifierades behovet av att nyttja den befintliga gångtunneln under spåren bättre genom att arbeta om entrén till tunneln och på så sätt synliggöra kopplingen och entrén till den södra sidan och Lyckan.

1.2.3 LÄSHÄNVISNING

Den första delen går igenom de aktuella förutsättningarna och utgångspunkterna för arbetet. I den andra delen summeras visionen, målen för området och de ställningstagande man gjort i arbetet. I den tredje och sista delen redogörs för föreslagen struktur och förslag till färdplan och genomförande.

STUDIEOMRÅDET (A) är något begränsat i relation till området som behandlas i Planprogrammet 2017 (B). Fokus är på Lyckan, Bomullen samt området vid stationen söder om Stationsgatan. I arbetet har även angränsande områden beaktats och delvis studerats. Andra områden längs E20 som ingick i planprogrammet 2017 har inte ingått i det här arbetet och planerade utvecklingsprojekt och vägplaner här har inte ingått i studien.

1.2 PROJEKTFÖRUTSÄTTNINGAR

1.2.2 PROCESS

Projektramar och studier har definierats och utvecklats under arbetets gång. Huvuddelen av arbetet har bedrivits under hösten 2023 i en mötesserie där en arbetsgrupp från Alingsås kommun och Okidoki Arkitekter deltagit.

För att förankra och undersöka vissa av ställningstagandena djupare har inzoomade studier gjorts av möjliga lösningar för vissa delar. Under arbetets gång har behovet av fördjupade utredningar rörande risk och trafik konstaterats. En förenklad riskutredning utfördes Q4 2023, men man valde att avvakta med att titta på en förenklad trafikutredning i det här skedet.

För att stämma av projektet och få med fler perspektiv har föreslagna inriktningar stämts av mot ett större antal representanter från Alingsås kommun vid två workshop-tillfällen.

Under Q1 2024 har arbetet sammanställts i det här dokumentet med syfte att utgöra ett förslag till genomförande och en färdplan som komplettering till det tidigare framtagna planprogrammet från 2017.



ANALYS



VISION



FÖRSLAG

SUMMERING av projektets bärande delar.

A. FÖRUTSÄTTNINGAR Juridiska & tekniska förutsättningar: styrande dokument, gränser, avtal, servitut, bebyggelse, trafik, natur-/kulturvärden, infrastruktur, buller, m.m.

B. KNÄCKFRÅGOR - Kopplingar och barriärer, program och funktioner, mm
- Risk och Trafikkapacitet

C. RISKER Järnväg, E20, Trafikverket, riksintressen, fastighetsägare, m.m.

A. MÅL En bättre sammanhållen stadsväv - en mer hållbar stadsstruktur. Bättre stråk och kopplingar och ett bättre utnyttjande av centralt belägen mark med fler bostäder, verksamheter och grönytor.

B. FOKUS - Föreslå en struktur som är etappvis genomförbar över tid och inte stänger dörren för en omdaning av E20 till stadsgata och utnyttjande av de möjligheter det då ger.

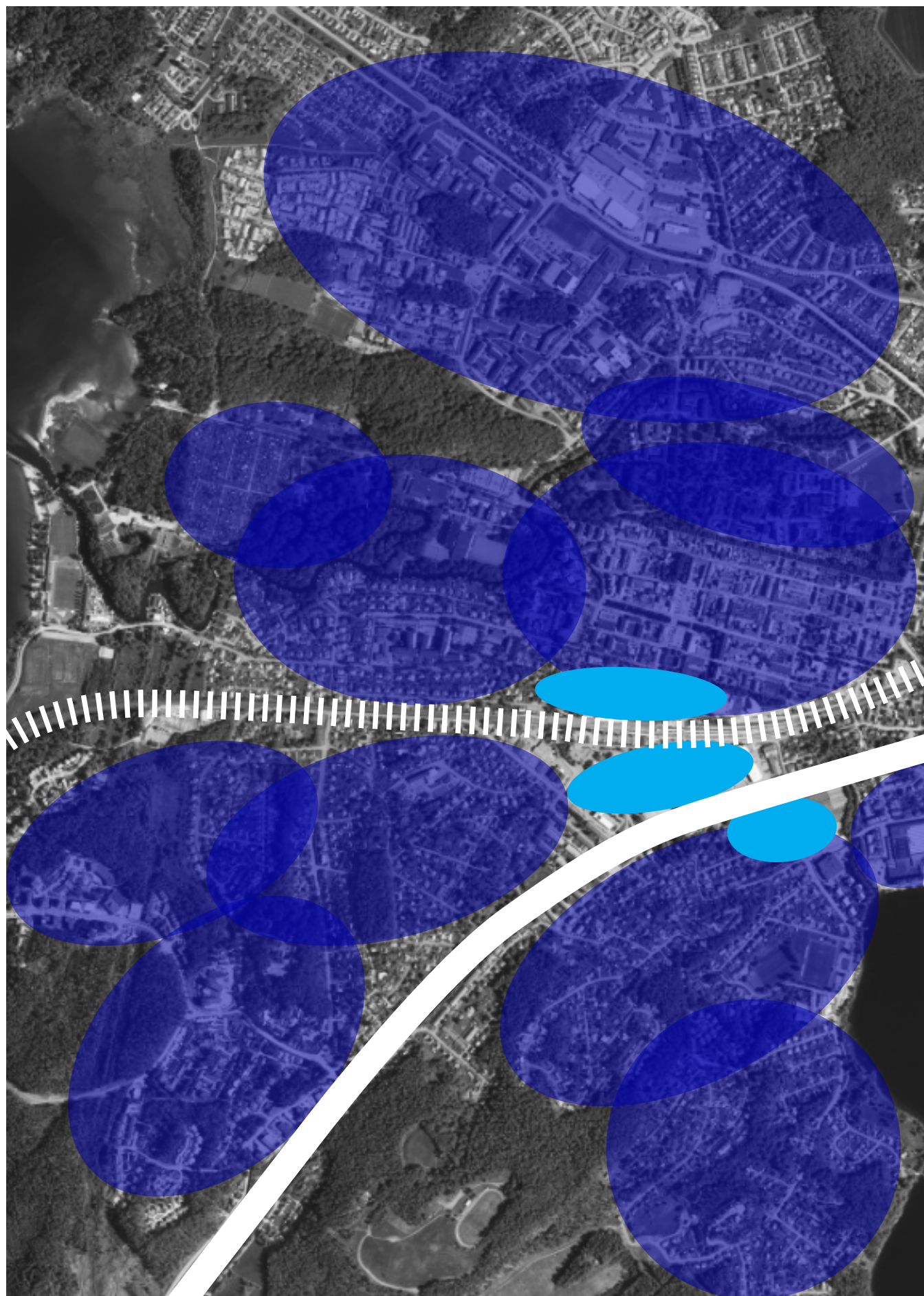
- Att struktur och exploatering följer och stärker Alingsås stads vision 2040 genom att möjliggöra en utbyggnad enligt Stadsplanen för Alingsås (2023)

A. PRINCIPER (VAD)

Struktur

B. STRATEGIER (HUR)

Etappvis utbyggnad



BEGRÄNSNINGAR & MÖJLIGHETER

SEDAN 2017 HAR ALINGSÅS kommun antagit flera nya strategiska inriktningsbeslut och styrande dokument som i vissa delar ändrat förutsättningarna och målen med utvecklingen av det aktuella området i relation till när Planprogrammet 2017 togs fram. Styrande för all planering utöver de kommunala styrdokumenterna och ställningstagandena är de riksintressen som pekats ut. För aktuellt område är det i första hand Västra stambanan, Ezo och Alingsås stadskärna som är de relevanta riksintressen som påverkar området.

2.1 STYRANDE UNDERLAG & STÄLLNINGSTAGANDEN

2.1.1 TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

För en sammanställning av äldre ställningstaganden och styrande dokument hänvisas till redogörelse i *Planprogram 2017*. Som nytt underlag för det här arbetet ligger bland annat:

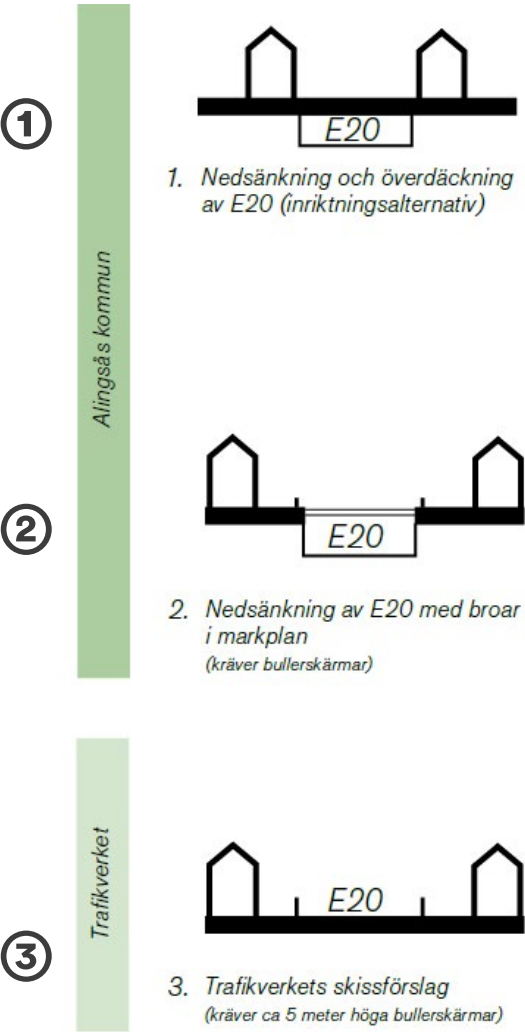
- Tillväxtprogrammet, version 2021-2030
- Vision 2040 (2018)
- Översiktsplan (2018)
- Stadsplan för Alingsås stad (2023)
- Trafikplan för Alingsås stad (2012)
- Alingsås klimatstrategi (2018)
- Kulturmiljöprogram (2018)
- Naturvårdsprgram (2020)

2.1.2 INRIKTNINGSBESLUT OCH NYTT UNDERLAG

Efter *Planprogrammet 2017* har kommunen inte tagit något nytt inriktningsbeslut, men efter att man konstaterat att E20 inte kan förläggas i en tunnel har man tagit fram en avsiktsförklaring tillsammans med trafikverket. - *Avsiktsförklaring - E20, delen Sveaplan - Götaplan, Alingsås, 2019. Alingsås kommun och Trafikverket.*

Dokumentet togs fram efter att man konstaterat att E20 inte kan förläggas i tunnel. I avsiktsförklaringen listas ett antal åtgärder som parterna enats om ska genomföras vid E20.

- Andra dokument, studier och utredningar som rör utvecklingen inom området och som legat till grund för arbetet, eller tagits fram under processen är:
- Parkeringsräkning Alingsås stadskärna, oktober 2019
 - Cykel genom Alingsås, COWI 2018
 - Lyckan och stationsområdet: Strategiskt kulturhistoriskt underlag inför planprogram. Övergripande kulturhistoriskt underlag, 2023
 - ÅVS Alingsås station, Trafikverket 2013
 - Plattformsförbindelse vid Alingsås station Genomförandestudie, SWCO 2016



I planprogrammet 2019 studerades tre möjligheter (principer ovan) med fokus på inriktningsalternativet. Inriktningsalternativet bedömdes vara det alternativ som gav störst möjlighet att eliminera barriäreffekterna av E20 och binda samman staden (1).

"En viktig utgångspunkt för Byggnadsordningen är den statliga politiken för gestaltad livsmiljö. Alingsås byggnadsordning går därmed i linje med det nationella målet om arkitektur, form och design, där vikten av omsorgsfullt gestaltade livsmiljöer betonas. Byggnadsordningen ansluter till kommunens arbete med Agenda 2030 och de globala hållbarhetsmålen. Byggnadsordningen tar också stöd i Europeiska landskapskonventionen. I Översiktsplan 2018 anges att tätning inom Alingsås stad ska ske på ett sätt så att 'värdefull grönska och historiska och identitetsfulla miljöer sparas och utvecklas'. Till översiktsplanen hör ett antal fördjupningar, tematiska tillägg och kunskapsunderlag. Bland de sistnämnda finns bland annat FÖP staden Alingsås (2008). Byggnadsordningen tar sin utgångspunkt i de miljöer och byggnader som definieras i Kulturmiljöprogrammet (2018). Alingsås klimatstrategi (2021), med mål och fokusområden för begränsad klimatpåverkan och klimatanpassning, är annan viktig utgångspunkt för arbetet."

Citat ur "Stadsplan för Alingsås stad, 2023, som väl sammanfattar ingångsvärden och utgångspunkter för utvecklingen av Alingsås stad i stort och för området vid stationen och Lyckan-Bomullen idag.

2.1.3 VÄRDEN

SMÅSTAD OCH STADSPLANER

Idag utmärker sig Alingsås som en småskalig trästad med unik kulturhistorisk stadskärna där byggnader från 1800-talet varsamt kompletterats med ny bebyggelse. Gatorna har en klassisk rutnätsstruktur med jämn gaturhierarki där vissa gaturum markeras med allér och målpunkter med platser och torg. Inom den centrala rutnätsstaden har Lillån integrerats och utgör tillsammans med mindre parker stadens grön-/blåa infrastruktur. I direkt anslutning återfinns större grönområden och kopplingar till de två sjöarna Mjörn och Gerdskan.

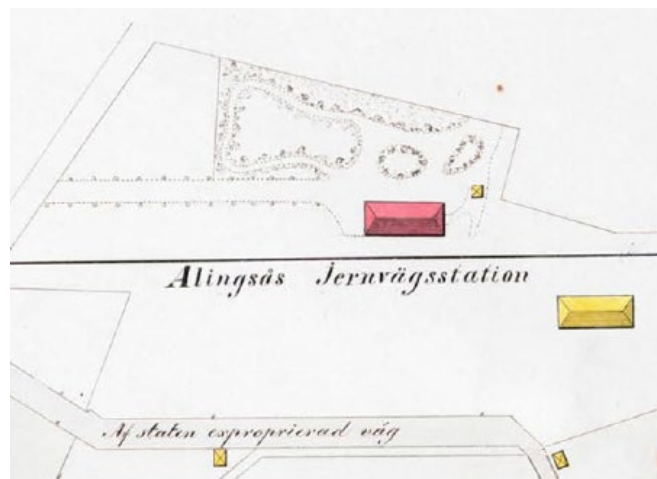
Under årens lopp har olika utbyggnadsplaner funnits för staden, och spår av dessa finns kvar idag. Efter förra sekelskiftet föreslog bland andra Albert Lilienberg en strukturplan där den befintliga småstadens skala bibehölls men det strikta ortogonala rutnätet frångicks något i de kvarter som planerades söder om spåren.

JÄRNVÄGEN OCH STATIONSTRÄDGÅRDEN

Alingsås fick tidigt järnväg då västra stambanan invigdes 1862 med spår till Stockholm och Göteborg. Järnvägen kopplade samman Sverige på ett sätt som inte gjorts förut och med den samordnades mycket över hela landet. Den gemensamma tidszonen för landet är ett exempel på detta, men med järnvägen spreds också ett system och en organisation kring stationernas infrastruktur och byggnader. Utöver stationsbyggnaden tillkom ofta bostäder för de anställda samt en stationsträdgård eller järnvägsplaner. I Alingsås kan man i gatustrukturen se resterna av den park som fanns norr om spåren. För platsen är den grönstruktur som finns kvar ett värde och utgör en funktion i staden att bygga vidare på och utveckla.

2.1 STYRANDE UNDERLAG & STÄLLNINGSTAGANDEN

Utöver området vid stationen finns en del trädplanteringar och allér vilka bidrar till de begränsade gröna värden som finns och vilka kan förstärkas. Både de gröna och blå värdena - naturvärdena - kan förbättras i området och på sikt bidra till förstärkta gröna-, blåkopplingar i stort i staden.



Detalj ur Beckmarks förslagsritning från 1874 över jordområdet för Kungl. Göta artilleriregementets exercisplats. Här är järnvägsparken inritad. /Krigsarkivet

TRAFIK OCH KOPPLINGAR

När järnvägen, och sedermera E20, byggdes ut delades Alingsås stad upp och områdesfunktioner koncentrerades utan att sammankopplas naturligt. Det gav staden möjligheten att växa längs vägen. Idag utgör E20 en integrerad del av stadens lokala vägnät vilket medför fördelar för vissa verksamheter som har en direkt koppling till det nationella vägnätet och andra marknader.

LYCKAN - STÖDJANDE VERKSAMHETER

Sedan området började husera diverse industrier och lokaler för verksamheter har här funnits en mängd olika verksamheter. På 1930-talet kom den stora industriableringen till området, men redan under 1970-talet började delar av industriområdet förfalla. Därefter på-

börjades det stadsplanearbete som ligger till grund för dagens utformning och innehåll. Flera av de gällande detaljplanerna för området togs fram under 1980- och 1990-talen. På senare tid har flera lokaler i området upplåtits till verksamheter som inte direkt kan klassas som industriverksamhet och stödjande service i form av restauranger m.m har etablerat sig. Sammantaget visar utvecklingen att området diversifierats. Bakgrunden till det kan vara mycket men läget, ändrade behov i staden samt fördelning av markanvändning inom staden är säkert faktorer i förändringen. Att området inrymmer verksamheter av olika karaktär är en styrka och det är en stor fördel att processen till att omvandla området från industriområde till ett med mer servicekaraktär påbörjats organiskt. Verksamheterna på plats och denna omvandlingsprocess är ett värde i sig.

LYCKAN MITT I CENTRUM

Verksamhetsområdena Lyckan och Bomullen med sin monofunktionella karaktär och relativt glesa struktur skiljer sig från den finmaskiga stadskärnan. Området har ett mycket centralt och attraktivt läge, alldeles intill stationen med närhet till både direkt kommunikation ut ur staden, till stadskärnan, till handelsområdet Vimpeln, liksom till stråket längs Lillån och sjön Gerdskan. Sammantaget är området strategiskt viktigt för staden och en resurs ur många hänseenden. Lyckans centrala läge innebär att området har stor potential att bli en viktig länk som kopplar samman stadens olika delar. För besökare och förbipasserande som reser via E20 eller med tåg är Lyckan och stationsområdet en del av det första mötet med staden. Hur dessa platser upplevs påverkar bilden av Alingsås, vilket talar för betydelsen av en medveten utformning som bidrar till en attraktiv stad och därmed ett positivt intryck av staden.

2.1.4 UTMANINGAR

LYCKAN - EN BAKSIDA?

Idag har området många brister avseende platser och stadsrum som möjliggör en levande stad. Här saknas bland annat grönstruktur, målpunkter, trygga vägar och stråk, nattbefolkning m.m. Men det innebär också att området har en stor potential till att utveckla dessa delar och bidra till staden i stort.

BARRIÄRER & KOPPLINGAR

E20 och Västra stambanan är tydliga barriärer i Alingsås stad och delar staden i tre tydliga delar. Störst barriäreffekt har de två lederna för gående och cyklister då de begränsar framkomligheten och till viss del orienterbarheten. En stor utmaning är att stärka kopplingarna tvärs stambanan och E20 för att koppla samman staden över trafikbarriärerna. Kopplingarna mellan stadskärnan och Vimpeln samt till sjön Gerdskan är särskilt viktiga att stärka. Förutom bristen på fysiska kopplingar över E20 och stambanan saknas det visuella kopplingar. Trafikbarriärerna och bebyggelsestrukturen i Lyckan förhindrar raka och tydliga siktlinjer som ger god sikt och underlättar orienterbarheten.

TRAFIKKAPACITET OCH RISK

Samtidigt som trafiklederna utgör barriärer för korsande rörelser är begränsningen i trafikkapacitet på E20 jämte det lokala vägnätet en utmaning då man önskar förtäta och utveckla i innerstaden. Eftersom E20 därtill är ett riksintresse innebär det att överenskommelse och förhandling mellan de olika väghållarna angående trafikbelastning i relation till framkomlighet.

Då E20 även är en led för farligt gods består en av utmaningarna i att bygga en "tät och nära stad" i direkt anslutning till en motortrafikled med riskavstånd.

INVESTERINGAR OCH EKONOMI

För att få till stånd en utveckling av områdena kommer det att krävas en del större investeringar. Kommunen är ingen större markägare i området och den mark man äger är och förblir områden som främst behövs för att lösa kommunikation, gator och parkering. En utmaning och förutsättning för genomförandet och utvecklingen av området är att ha en relativ balans avseende investeringarna och att de görs i rätt tid för rätt etapp. Genom att förädla och koncentrera användnignarna av markytorna där det är möjligt kan tillskapade bygggrätter generera vissa intäkter, samtidigt som kostnader för infrastrukturella investeringar behöver bäras av flera parter, däribland Trafikverket.

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

I **PLANPROGRAMMET 2017**, redogörs det kortfattat för stadens och platsens historia och utveckling samt värden och utmaningar. I detta kapitel kompletteras med aspekter som lyfts in eller belysts extra mycket för förståelsen av området, analysen av förutsättningarna och formandet av förslaget inom ramen för det här arbetet.

LÄSHÄNVISNING

För vissa kapitel redovisas det kortfattat en summering (blåa rutor) av förutsättningarna och för vissa belyses de ställningstaganden som gjorts i arbetet med förslaget till utvecklingsplan (bruna rutor).

SUMMERING

STÄLLNINGSTAGANDE

2.2.1 KULTURMILJÖ

STADSSTRUKTUREN

Alingsås har en av Sveriges bäst bevarade stadskärnor med äldre, låga, träbyggnader, hantverk- och handelsgårdar och ett flertal välbevarade institutionsbyggnader från sekelskiftet 1900 och är ett utpekat riksintresse för kulturmiljövård. I den sammanfattande värdetexten för riksintresseområdet står det bland annat: "I Alingsås stadskärna är den äldre rutnätsplanen och till viss del tomtindelningen med långsmala genomgående tomter bevarad". I motiveringen i kulturmiljöprogrammet står vidare: "Småstadsmiljö med välbevarad lägre trästadsbebyggelse anpassad till stadens, under 1600- till 1800-talet, framvuxna stadsplan. Den äldre bebyggelsen har successivt isolerats bland sekelskiftets och den moderna bebyggelsens framväxt."

Runt 1910/1911 tog Albert Lilienberg, tillsammans med S.E. Bengtson fram ett förslag till byggnadsbestämmelser och stadsplan för Alingsås stad. Planen tog hänsyn till såväl terrängens som till befintlig bebyggelse och den gamla stadskärnan. I både väster och söder planerades det för villa- och egnahemsområden –områden

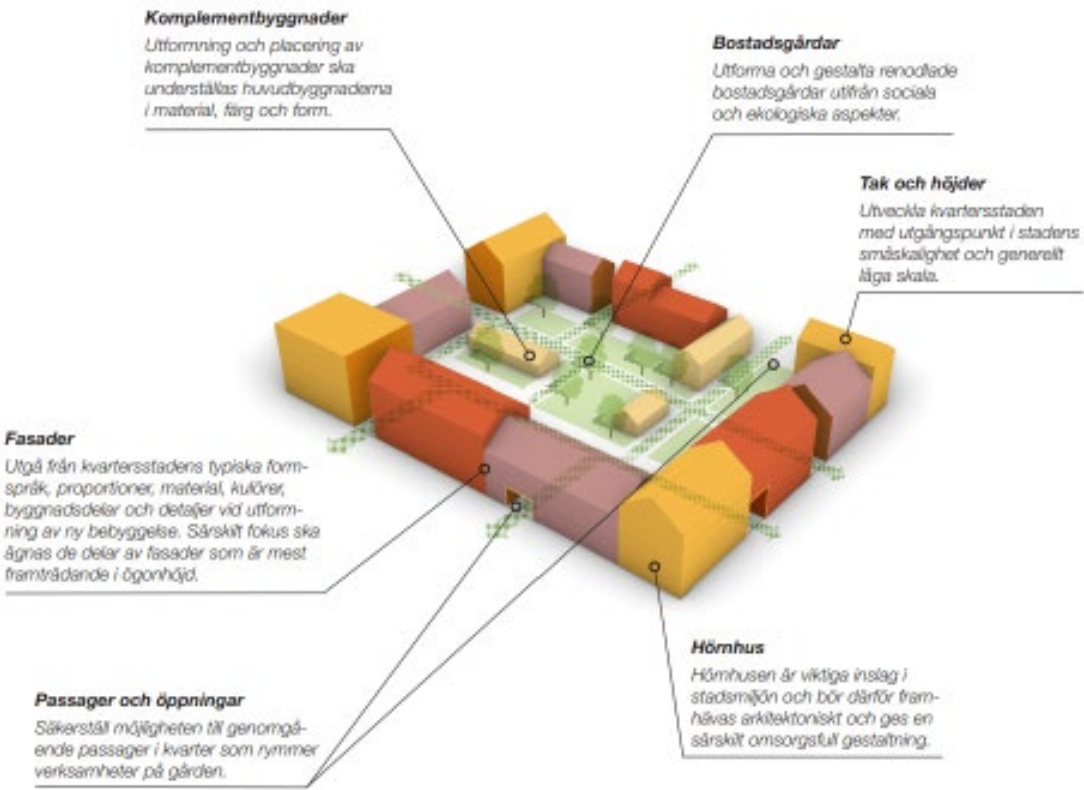
som skulle förena stadens fördelar med landets fördelar. Den storslagna stadsplanen blev en god grund för stadens fortsatta utbyggnad, men endast delar av den kom att genomföras fullt ut. De föreslagna villastadsdelarna uppfördes visserligen, men under en utdragen tidsrymd vilket innebar att det inte blev helt enligt planen. 1939 togs en ny stadsplan fram för bland annat aktuellt område och den ligger i till grund för den struktur vi ser på platsen idag.

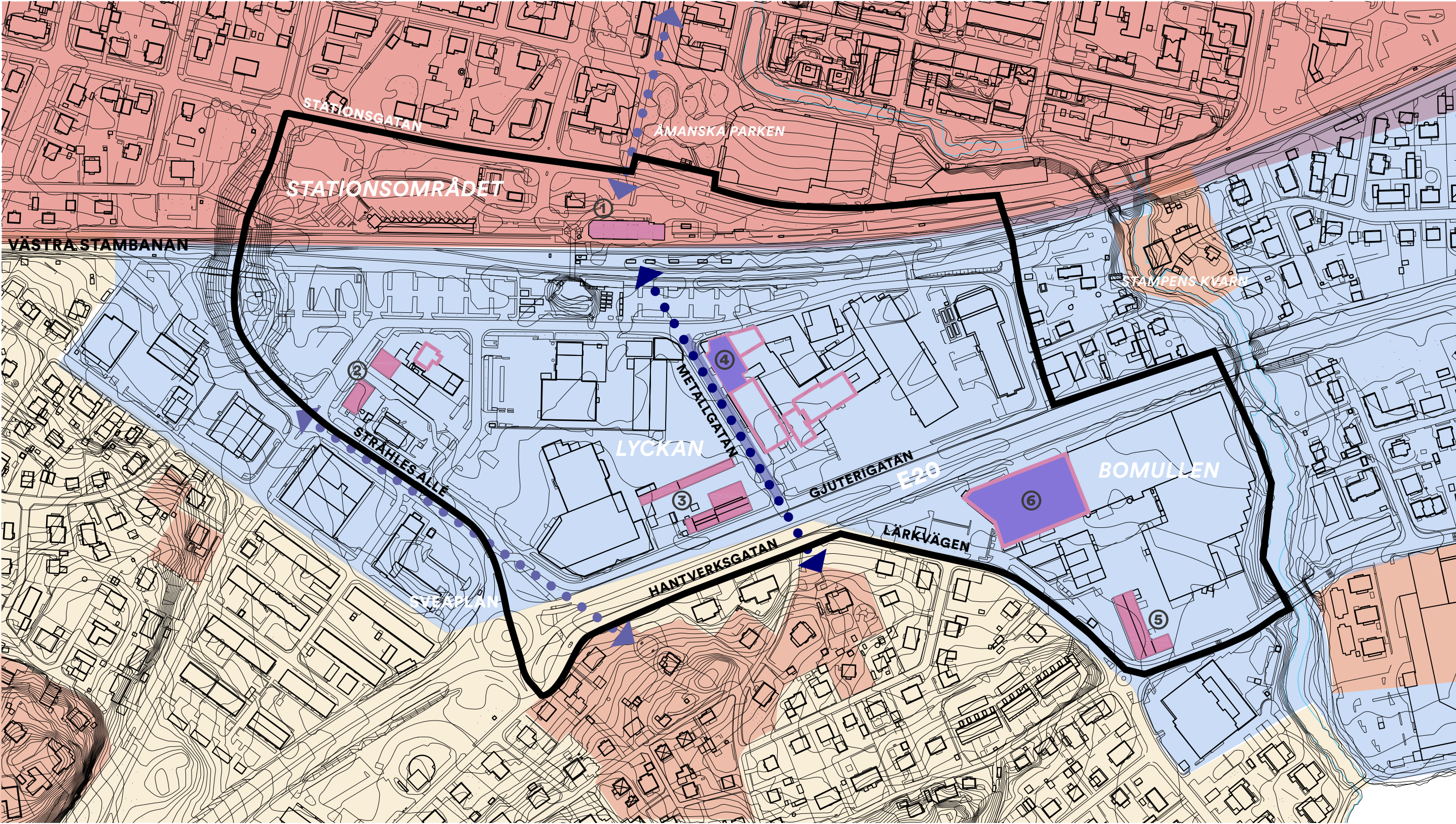
Kvarters- och rutnätsstruktur är något som man i Alingsås kommun tagit fasta på i bland annat stadens nya "Stadsplan för Alingsås stad", 2023 (refererad till som Stadsplanen) vilket är ett byggnads- och planeringsordningsdokument där vision och principer för utvecklingen av staden och dess gestaltning anges. Principer och handledning utgår från den befintliga staden och Alingsås stads särdrag och kvaliteter vilka man önskar förstärka och utveckla i och med utbyggnaden och omdaningen av nya områden i staden. I dokumentet definieras bland annat principer för stadskärnans slutna kvarter med släpp och portiker till innergårdar och en variation av bebyggelsen med byggnadshöjder och materialval samt markering av platser i gaturummet med markerade hörn.

BYGGNADERNA

I det aktuella kulturmiljöprogrammet(2018) pekas ett flertal miljöer och byggnader inom, och i anslutning till Lyckan ut som skyddsvärda. Bland annat Karlanderska gården, Stampens kvarn och mjölnarbostad, byggnaden i korsningen Hemvägen-Lärkvägen på fastigheten Bomullen 1, kvarteren Vimpeln och Klinten samt stationshuset är utpekade som kulturhistoriskt värdefull bebyggelse nivå A och B.

- ① Kvartersstaden, principer, Stadsplan för Alingsås stad, 2023
- ② Förslag till Stadsplan, Alingsås Stad, Albert Lilienberg, 1909/1912





Klassificering av Bebyggelsemiljöerna
- enligt Underlag till Byggnadsordning 14 juni 2023

- Mycket känsligt för förändringar/Stadskärna
- Mycket känsligt för förändringar
- Känsligt för förändring
- Område med förändringspotential

- Områdesgräns
- Siktlinje inom område
- Siktlinje mot område

- Byggnad upptagen i Kulturmiljöprogrammet
- Övrigt intressant byggnad
- Intressant område

KULTURMILJÖ

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

SAMMANSTÄLLNING AV BEVARANDSVÄRDA BYGGNADER INOM OMRÅDET

Listan innehåller byggnader listade som värdefull enligt nivå A, B och C i Kulturmiljöprogrammet (KMP, 2018) samt de byggnadsverks som tas upp i "Lyckan och stationsområdet: Strategiskt kulturhistoriskt underlag", som tog fram för området 2023.

① STATIONSHUSET & DEN GAMLA STATIONSTRÄDGÅRDEN - CENTRUM 1:20, ALINGSÅS STATION

Stationsbyggnaden, färdig 1918, är uppförd i nyrenässansstil och hade ursprungligen en tegelfasad som inte var putsad. Huset är i övrigt relativt välbevarat sedan uppförandet och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde. Åt väster och öster finns senare tillkomna envånings byggnader. Järnvägens tillkomst utgör ett viktigt inslag i Alingsås historia och byggnaden och har en alljämt viktig funktion för staden. Väster om stationshuset ligger en långsträckt bussterminal, där regional och lokalbussarna har sina hållplatser. Området utgjorde för stationsträdgården och stod för ett viktigt natur och kulturinslag i samband med etableringen av järnvägen.



Stationsbyggnaden före och efter att den putsades.

Flygvy över stationen med Stationsträdgården i förgrunden. Idag är här en bussterminal.



② HAMMAREN 5 OCH 3

Byggnaderna ingår i en delvis sammanbunden kvartersbebyggelse. Husen ger ett gediget intryck och är exteriört inte förvanskade i någon högre grad. De båda byggnaderna är 3 våningar, ger gaturummet tydlighet och markerar i dagsläget entrén till Lyckans industriområde.



③ YXAN 22

Byggnaderna på Yxan 22 finns inte beskrivna i detalj, men finns upptagna i förteckningen över värdefulla miljöer och byggnader. Den äldre, låga industribyggnaden med tillhörande gårdshus är tidstypisk och exteriört oförvanskad. Någon djupare bedömning har inte gjorts men det tekniska tillståndet kan förväntas vara lägre.

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ KULTURMILJÖ

I arbetet med att definiera de förutsättningar, kvalitetér och gestaltande element som ska informera förslaget till strukturplan har vikt givits den befintliga staden och dess historia. Målet är att området ska bevara och utveckla sin identitet samt bidra med nya tillskott till Alingsås samtidigt som områdets skala, kvarters storlekar och gestaltning tar hänsyn till både det befintliga på platsen och stadskärnan:

- stadskärnans rutnät och kvartersstorlekar

- stadskärnans och Stadsplanens angivna våningsantal och exploateringsgrad samt principer för utformning av stadskvarter

- byggnader upptagna i KMP 2018 och äldre idéer och strukturplaner för området

- säkerställandet av att Stadsplanens gestaltande intentioner möjliggörs

- strukturen ansluts till omgivande gatunät och strukturer genom att bygga ut och till dessa

- ett delmål är att bygga vidare på befintliga strukturer och möjliggöra bevarande före rivning

- ta hänsyn till strukturer och fastighetsindelningar så att en utbyggnad kan ske i etapper och utvecklas organiskt. Detta har bland annat lett till att strukturen möjliggör att klustret av byggnader vid Gjutaren kan bevaras.

- även den karaktäristiska fabriks- och kontorsbyggnaden i den nordvästra delen av Bomullen kan bevaras.

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR



④ GJUTAREN 26

Hörnbyggnaden på Gjutaren 26 fanns redan när stadsplanen från 1939 upprättades. Den ursprungliga volymen och formspråket är i allt väsentligt bibehållen. Fastigheten är inte utpekad sedan tidigare men är kulturhistoriskt värdefull. Den utgör en av de fastigheter som utgör stommen i Lyckans kulturvärden och har sin pendang i Bomullen 1 i områdets sydöstra del. I anslutning till byggnaden finns flera nyare tillskott och tillsammans bildas här ett kluster av byggnader som är stadsmässigt intressant i sin helhet.



⑤ BOMULLEN 1-A

Industribyggnaden på fastigheten Bomullen 1 bedömts ha ett högt kulturhistoriskt värde både samhällshistoriskt och byggnadshistoriskt. Byggnaden som är uppförd 1946, har en flack taklutning och slätputsad grönfärgad fasad. I gällande detaljplan har byggnaden skyddsbestämmelse q.



⑥ BOMULLEN 1-B

Den andra byggnaden som förslaget beaktar är byggnaden i nordväst (6) Ej lyft i kulturmiljöprogram, men utgör en kvalitativ industrimiljö med bland annat vackert överljus.

4.2 BEBYGGELSE

PROGRAM OCH INNEHÅLL

Programområdet har sedan järnvägen invigdes 1859 huserat småindustrier och tillverkning jämte en minskande andel jordbruk. Senast från 1900-talets början har området söder om stationen fungerat som industriområde. Idag finns där en blandning av kontor, storskalig sällanköpshandel och småindustrier. Under främst senare år har en process påbörjats där området delvis fått en annan karaktär och idag finns det bland annat restauranger, ett gym, ungdomsmottagning, och föreningslokaler för exempelvis Gymnastikens hus. Det finns även en del lokaler som inte används och som helt eller delvis står tomtställda.

Verksamheterna är viktiga för kommunen eftersom de bidrar med arbetstillfällen och idag erbjuds här utrymme för storskalig handel. Merparten av verksamheterna är dock inte särskilt personalintensiva och flera småindustrier är inte förenliga med stadens mål om ett blandat och stadsmässigt centrum med integrerad bostadsbebyggelse. Eftersom planprogramområdet ligger i direkt anslutning till Alingsås tågstation ser man därför ett behov av att möjliggöra för en omvandling av området där det förtätas och kompletteras med bostäder.

Målsättningen vad gäller industri- och tjänstenäring i staden är att nuvarande strukturer ska utvecklas, förstärkas och kompletteras. De verksamheter och etableringar som finns inom Lyckan- och Bomullenområdet idag är viktiga för staden och för att förändringar ska kunna ske här behöver man möjliggöra nyetableringar för industri och sällanköpshandel på annan plats inom staden.

Programområdet innehåller idag inga bostäder. I stadens och regionens strategiska dokument pekas det dock ut att nya bostäder primärt ska tillkomma i kollektivtrafknära lägen och där kommunal infrastruktur redan är utbyggd. Med en ökad befolkning tillkommer också

ett utökat behov av nya skol- och förskoleplatser, liksom annan service samt mötesplatser och grönytor - något som måste tas hänsyn till i kommande planering.

BYGGNADSTYPOLOGIER

Bebyggelsen idag är relativt blandad både vad avser byggnadernas status och skick men också deras form och storlek - det vill säga att bebyggelsen återspeglar de behov verksamheterna har haft över tid samt den brokighet verksamheterna har. I stort förhåller sig byggnaderna dock tydligt till den gatustruktur som finns idag och, som konstateras i kapitlet om kulturmiljö, så förstärker byggnaderna ibland befintligt gaturnum och bildar intressanta kluster. Delar av bebyggelsen kan relativt lätt passas in i en struktur för slutna kvarter, likt bebyggelsen i Alingsås gamla stadskärna där verksamheter och bostäder över tid samsats i samma kvarter och runt samma gårdar.

Att bevara och bygga vidare på de kvaliteter som stadskärnans äldre träkvarter ger är något som staden tydligt vill och som bland annat tydliggörs och illustreras i "Alingsås Stadsplan, 2023". Stadens unika karaktär som småskalig trästad med stort utbud av småbutiker och kaféer är också något som är viktigt för dess besöksnäring.

Området norr om stationen domineras av stationshuset men här finns även senare tillkomna byggnader för bland annat taxi och cykelparkering utspridda.

På Bomullen återfinns större industribyggnader som tillkommit under flera olika år.

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

4.3 TRAFIK

BILTRAFIK

Igenom planområdet, mellan Lyckan och Bomullen, går idag E20. Leden är en viktig del i trafikförsörjningen av Alingsås stad. Längs med passagen genom Alingsås har E20 fyra större korsningar; Hedvigsberg, Sveaplan (inom planområdet), Götaplan samt Kristineholm. I samtliga fyra korsningar finns möjlighet att svänga i alla riktningar. E20 har två körfält i vardera riktningen och skyltad hastighet är i huvudsak 60 km/h. Vid Sveaplan finns en lokal hastighetsnedsättning till 40 km/h.

I anslutning till Lyckan och Bomullen utgörs huvudstråken av E20, Stråhles allé och Hantverksgatan-Lärkvägen-Hemvägen. Järnvägsplanen fungerar som uppsamlingsgata för Lyckan-området mellan E20 och Västra stambanan och ansluter till Stråhles allé i en rondell tillsammans med Göteborgsvägen västerifrån. Norr om spåren avslutas studieområdet av Stationsgatan som löper parallellt med järnvägen.

E20 - PLANER

Sedan *Planprogrammet 2017* togs fram har man beslutat att planen för ny motorväg genom centrala Alingsås inte blir av. Skälen till detta är flera men bland annat framkom det i utredningar att det fanns stora svårigheter och kostnader förbundna med nedsänkningen av vägen kopplade till markförhållanden. Alingsås kommun och Trafikverket har därför tecknat en separat avsiktsförklaring för att hantera problem på kort och medellång sikt kopplade till E20.

I Alingsås trafikplan redovisas inte några förändringar av gatornas eller vägarnas funktion inom, eller i anslutning till utredningsområdet utöver aktuella planer på att justera cykelvägnätet genom staden. Nyligen har däremot korsningen mellan Stråhles allé och Stationsgatan byggts om till cirkulationsplats.

SUMMERING AVSIKTSFÖRKLARING PLANERADE ÅTGÄRDER

- E20 Sveaplan, ny planskild GC-passage.
- E20 Sveaplan, trimningsåtgärder.
- E20 Götaplan, ny cirkula.plats vid E20/180.
- Väg 180, ny cirkula.plats vis 180/Kungsgatan.
- Väg 180, trimningsåtgärder.
- E20 Metallgatan-Lärkvägen, ny planskild GC-passage.
- Trimningsåtgärder på sträckan.

TRAFIKKAPACITET

I *Planprogrammet 2017* redogörs för Trafikverkets skisshandling för E20 till vilken det finns en trafikprognos för år 2040. Denna visar på en trafikökning på E20 mellan 60 -110 %, jämfört med trafikmängderna för år 2013. Störst ökning erhålls på sträckan mellan korsningarna vid Sveaplan och Götaplan. På övriga sträckor ligger trafikökningen på 80-85 % medan lägst ökning erhålls väster om korsningen vid Hedvigsberg. Även på det övriga vägnätet erhålls enligt trafikprognosen kraftigt ökade trafikmängder och i vissa fall till och med högre trafikmängder än vad dagens och planerad utformning medger.

Som underlag till skissarbetet i den här kompletterande studien har antagande kring trafikkapacitet och vilka mängder en ny byggnation inom delar av Lyckan skulle generera gjorts. Dessa antaganden är preliminära men har utgjort en av förutsättningarna vid möjlig etappindelning.

KOLLEKTIVTRAFIK

Järnvägen Västra stambanan korsar genom Alingsås stad från sydväst till nordost. På järnvägen trafikerar pendeltåg, regionaltåg och fjärrtåg. Pendeltågen har Alingsås station som ändstation. De regionala tågen och fjärrtågen trafikerar mellan Göteborg och vidare österut i riktning mot Stockholm. Alingsås station är belägen på norra sidan av järnvägen, strax söder om stadskärnan.

Den lokala och regionala busstrafiken utgår ifrån bussterminalen belägen på norra sidan av Västra stambanan, mellan Stråhles allé och stationshuset. Vid bussterminalen trafikerar både lokal-, stads- och regional busstrafik. När bussterminalen byggdes användes den anslutande perongen även av pendeltågen, men de tågen har flyttats. Detta gör att bussterminalens placering inte längre har stora fördelar. I kombination med att det finns en önskan från staden och operatören att förlägga stadsbussarna mer centralt och i anslutning till Stationsgatan, har man i den här studien och kompletteringen av planprogrammet tittat på hur busshållplatser skulle kunna förläggas samlat vid Stationsgatan i nivå med Åmanska parken.

+ + + STÄLLNINGSTAGANDE + + + BUSSTERMINAL

Bussterminalen flyttas till ett samlat hållplatsområde vid Åmanska parken / Stationsgatan för lokal-, stads- och regionalbussar. Målet är att förbättra upplevelsen för kollektivtrafikresenärerna samt att frigöra plats vid nedgången till tunneln som leder gångtrafikanter under spåren och till perrongerna, liksom att möjliggöra för en bra byggrätt och en återskapad stationspark väster om stationen. Alternativa lösningar har studerats och redovisas senare i dokumentet.

+ + + STÄLLNINGSTAGANDE + + + TRAFIKKAPACITET

I och med de justeringar i vägnätet som gjorts, med bland annat två nya rondeller längs Stråhles allé, bedöms kapaciteten för trafikrörelserna till och från Lyckan öka något. I relation till denna uppskattning har ett antagande gjorts kring hur mycket av området i Lyckan som kan utvecklas med befintlig trafikstruktur. För nästkommande etapper i förslaget redovisas vilka kompletterande trafiklösningar som föreslås.



BEFINTLIG ANGÖRNING

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Inom programområdet är huvudcykelnätet framförallt lokaliserat längs lokala gator parallellt med E20. I Alingsås trafikplan föreslås att gång- och cykelvägnätet kompletteras med ett huvudnät med separat cykelbana. Ett av stråken är en cykelringled runt innerstaden med separata cykelbanor på Norra Ringgatan, Västra Ringgatan, Östra Ringgatan och Järnvägs-gatan. Syftet med en sådan är att leda genomfartstrafik med cykel runt själva stadskärnan. Samtidigt planeras det för en utbyggnad av cykelbanenätet genom centrala staden. I en utredning från 2018 föreslås att cykelbana förläggs från Stationsgatan i söder längs Magasinsga-tans västra sida förbi Lilla och Stora Torget via Västra Kyrkogatan till Norra Ringgatan. Gång- och cykelvägen längs Lillån har uppgraderas och är en del i huvudnätet med separat cykelbana.

KOPPLINGAR

I den befintliga vägstrukturen finns det få kopplingar över järnvägsspåren respektive E20. Vid E20 kommer man endast över i riktning Gerdsken vid Sveaplan. Vid spåren finns det bil-, gång- och cykelunderfart i väster vid Stråhles allé. För gång och cykel finns en koppling under spåren längs Lillån och för gående en tunnel under spåren vid stationsbyggnaden.

I tidigare ställningstaganden och arbeten har man be-kräftat att området beheöver kopplas bättre mot ang-örande stadsstrukturer. Det finns studier framtagna för möjlig lösning för en koppling över järnvägsspåren öster om stationen. I den studien studerades alternativ för både gång och cykel samt för biltrafik. I avsiktsför-klaringen med TRV listas att gång- och cykelkopplingen vid Sveaplan ska förbättras och en ny gång- och cykelbro över E20 ska byggas.

UTRYCKNINGSTRAFIK

Räddningstjänsten är samlad i nya lokaler i Tokebacka öster om Alingsås cenrum. Polisstationen är belägen vid Norra Strömgatan i centrala Alingsås. I Alingsås trafik-plan finns ett utpekat utryckningsnät. Det primära ut-ryckningsnätet i och i anslutning till utredningsområdet utgörs av E20, väg 180 och Stråhles allé. Övriga gator är en del av det sekundära utryckningsnätet.

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ KOPPLINGAR

- För Lyckanområdet är det avgörande att förbättra kopplingarna till omgivningen.

- I enlighet med vad som bedöms rimligt i respek-tive utbyggnadsetapp föreslås utbyggnad av nya, respektive förbättring av befintliga gång- och cykelkopplingar över E20 respektive järnvägen.

- Värna och stärka de befintliga siktlinjerna som visuella kopplingar mellan områdena. Dvs. undvika bullerskärmar eller högre hinder som begränsar sikten. Siktlinjen längsmed Metallgatan är här en av de viktigaste.

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ ANGÖRING BILTRAFIK

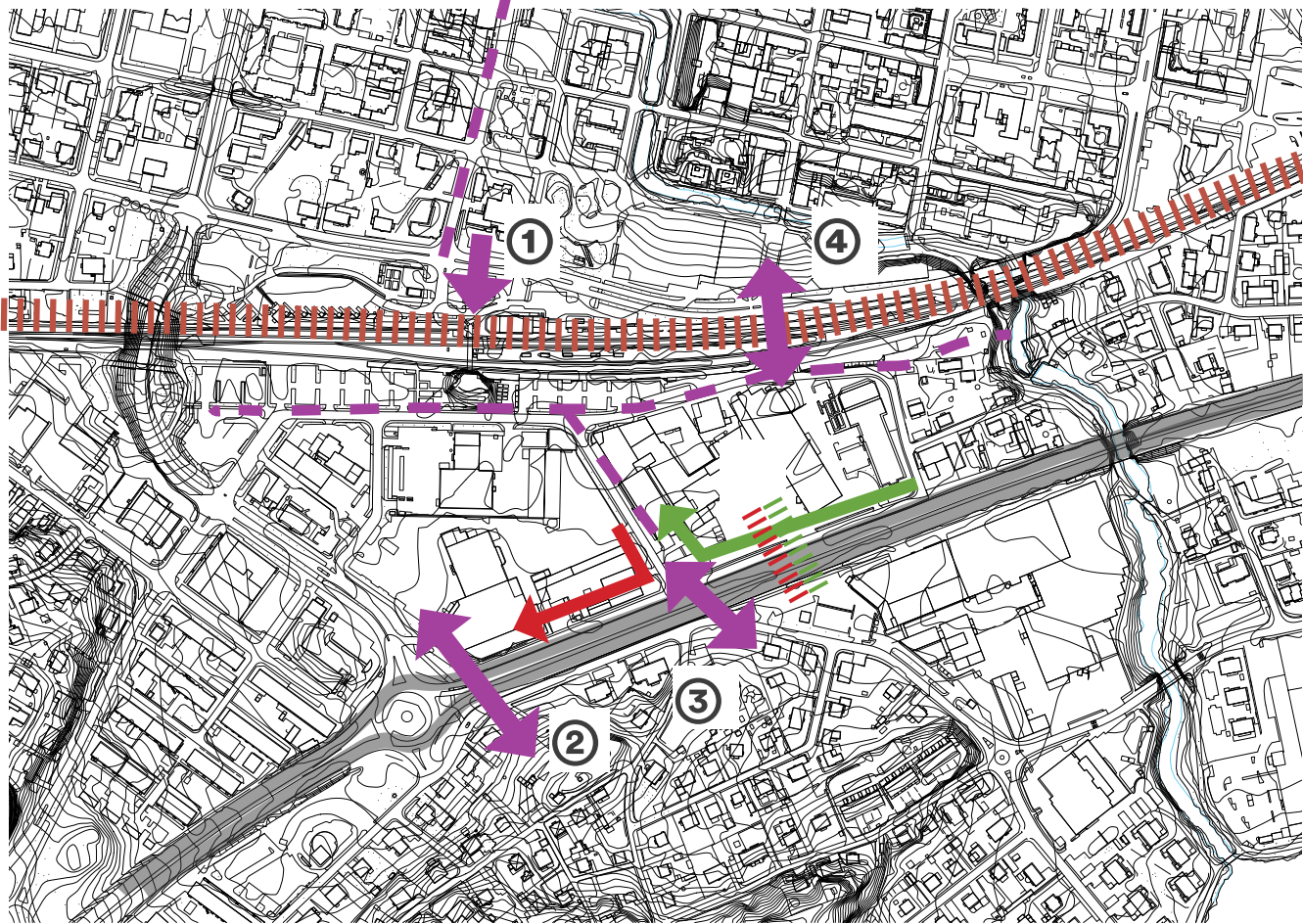
- Alternativ med kompletterande på- och avfart till E20 i väster gående riktning, samt möjlig tunnel under E20

NYA, PLANERADE KOPPLINGAR

- E20
- Järnvägsspår
- Redan planerade cykelvägar
- Möjlig angöring från E20
- Möjlig angöring via tunnel



- ① Tydligare och lättillgänglig entré till bef. tunnel och koppling till Lyckan.
- ② Tryggare gång övergång planerad av TRV.
- ③ Ny bro över E20 för gång och cykel planeras, i förslag redovisas även alternativ med tunnel.
- ④ Ny koppling med gång och cykelbro över spåren.



2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

PARKERING

Idag finns det större parkeringsytor på kommunal mark i anslutning till järnvägsspåren i närheten av stationen. På den norra sidan finns det en allmän parkeringsyta vid korsningen Stationsgatan - Stråhles allé. Söder om spåren finns det tre större allmänna parkeringsplatser med avgiftsfria parkeringsplatser. I den parkeringsberäkning som Alingsås kommun utförde 2019 kunde man bland annat konstatera att beläggningsgraden aldrig var helt full på parkeringsplatserna, dock var den hög på de platser som är avsedda för pendelparkering. På den allmänna, kostnadsfria parkeringsplatsen vid Stationsgatan (Albano) noterar man att den hade hög beläggning även på helgerna under dagen vilket tyder på att den inte bara används för pendlare. Samtidigt var beläggningen i det avgiftsbelagda parkeringshuset Estrad vid stationen låg.

Sammantaget finns det ca 63 avgiftsfria parkeringsplatser på Albano och här var beläggningsgraden mellan ca 30-99% under veckans alla dagar och dygnets alla timmar. På Estrad med sina ca 371 allmänna p-platser var beläggningsgraden endast 8-21% under samma tider (*Idag anges antalet parkeringsplatser i Estrad P-hus vara 590 platser*).

Inom Lyckan, mellan Järnvägsgatan och E20, finns det ca 288 p-platser på allmänna parkeringar och beläggningsgraden på dessa låg på ca 57-100% dagtid vardagar, medan det var nere under 10% på kvällar och tidig morgon, samt ca 20-50% på helgen. De ca 90 kantstensparkeringar, som finns i området därutöver, har en liknande beläggningsgrad om än något lägre.

Enligt tidigare material finns det inom området söder om E20, mellan Lärkvägen/Hemvägen och E20, 152 parkeringsplatser. Nyttjandegraden för dessa finns inte sammanställd i räkningen från 2019.

PARKERINGSNORM

Gällande parkeringsnorm i Alingsås är från 2016, och det pågår ett arbete där denna ses över. I parkeringsnormen för Alingsås stad anges en modell för att bedöma lämpligt utrymme för parkering i plan- och bygglovsärenden. Parkeringsnormen anger likvärdigt behov av cykelparkeringsplatser medan behovet av bilparkering är beroende på geografiskt område. Aktuellt studieområde ingår till största delen till angiven centrumzon där grundparkeringstalet är 0,6 p-platser per lägenhet (100 m² BTA)

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ PARKERINGSPLATSER

- I arbetet föreslås att den allmänna parkeringsplatsen norr om stationen (Albano) tas bort. För de parkeringsplatser som försvinner finns det kapacitet i redan utbyggda parkeringshus i närheten (Estrad). Bedömningen är att på så sätt nyttjas redan befintlig infrastruktur och investeringar på ett mer optimerat sätt. I annat fall löses fler parkeringsplatser söder om spåren.
- På platsen föreslås en byggrätt för en besöksverksamhet så som ett hotell eller liknande. En byggnad på platsen ger stadga åt gaturummet och markerar den viktiga korsningen vid Stråhles allé och Stationsgatan.

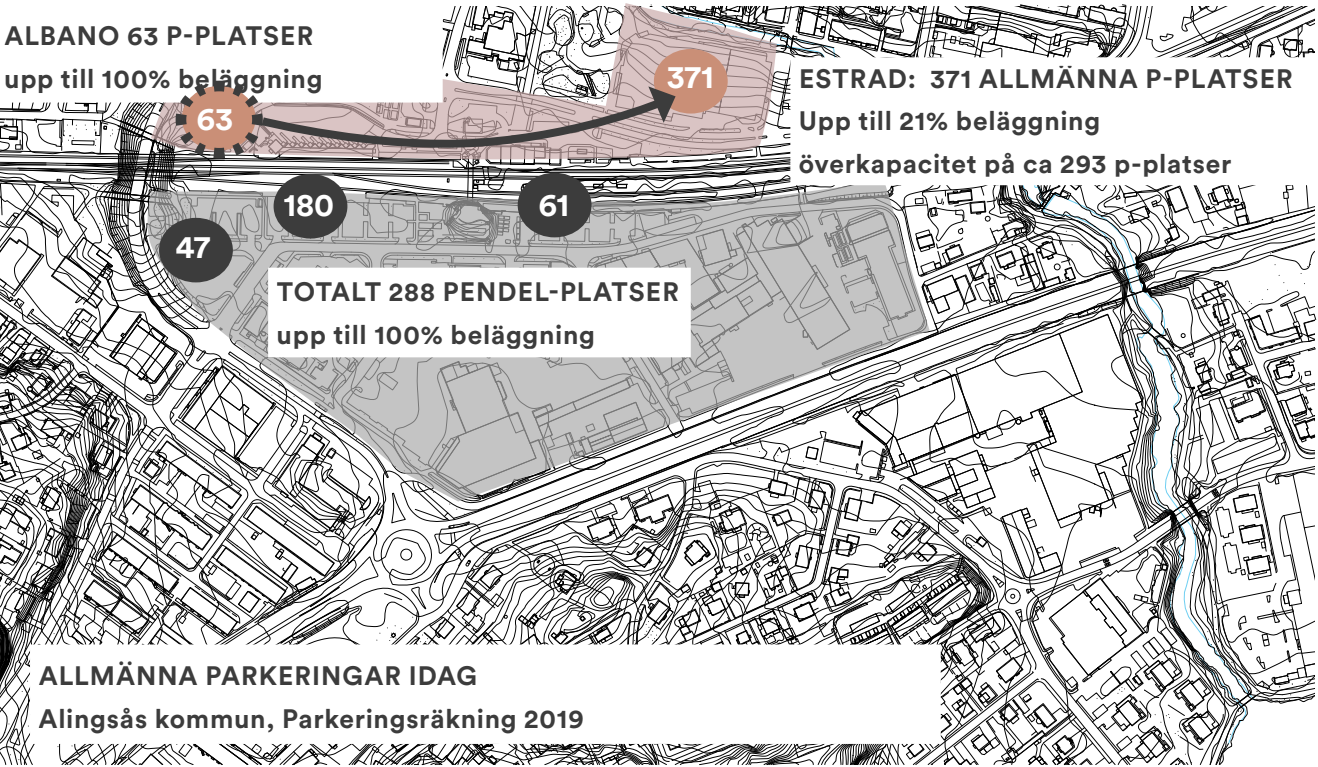
+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ P-TAL

- I struktur- och exploateringsskisser redovisas möjlig lösning för ett parkeringstal som är lägre än dagens mot bakgrund av att utvecklingsområdet befinner sig i direkt anslutning till Alingsås tåg- och busstation och förutsättningarna för pendling oberoende av bil därmed bedöms som mycket bra.
- Den nya strukturen redovisar en parkeringslösning med ett reducerat p-tal i jämförelse med dagens norm. I beräkningarna har en sänkning med 1/3 använts, detta motsvarar exempelvis:

Bostäder: 6 P / 1000 BTA >>> 4 P / 1000BTA
Kontor: 15 P/1000 BTA >>> 11 P / 1000 BTA

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ PENDELPARKERING

- Inom den nya strukturen ska plats finnas för att lösa det antal pendelparkering som finns inom området idag. Målet är inte att öka kapaciteten, men att förbättra för ett hållbart resande.
- Den nya strukturen ska lösa 290 pendel parkeringsplatser utöver det behov av p-platser som genereras av den nya bebyggelsen.



2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

4.4 NATURMILJÖ

I det här skedet har endast en översiktlig bedömning gjorts av naturvärden i området. Då i princip hela området är ianspråktaget och består av industrimark, infrastruktur eller i övrigt hårdgjorda ytor finns få naturvärden idag. De värden som finns kopplas främst till de träd som finns i gatumiljöerna. Öster om järnvägsstationen längs Stationsgatan finns idag ett mindre grönområde och här finns även en del större träd. Av de befintliga träden vid stationen bedöms vissa vara i sämre skick och kommer att behövas tas ned och ersättas. Utöver detta område finns mindre grönytor längs Stråhles allé vid underfaren under spåren och vid den södra myningen av gångtunnen under spåren. Inga av dessa gröna ytor är idag tillgängliga för vistelse. Tillsammans med de alléträden som finns längs Järnvägs-gatan, Metallgatan samt på pendelparkeringsplatserna utgör de nämnda områdena den grönstruktur som finns inom området.

I anslutning till området utgör Lillån och området vid Gerds-kastigen ett viktigt blågrönt stråk för staden som binder ihop ner mot Gerdsken sjön. Likaså utgör de vilaträdgårdar som finns i närheten ett viktigt tillskott till grönstrukturen i närområdet. Behoven, och möjligheterna, att berika och utveckla grön- och blåstrukturer i området bedöms som stora och goda.

SUMMERING NATURVÅRDSPROGRAM

Alingsås Naturvårdsprogram anger mål och strategiska riktlinjer för det kommunala naturvårdsarbetet under perioden 2020-2025. Tre huvudmål anges:

- En rik och levande natur
- Naturanpassad samhällsbyggnad
- Kunskapsspridning och medborgarsynpunkter

Alingsås kommuns mål:

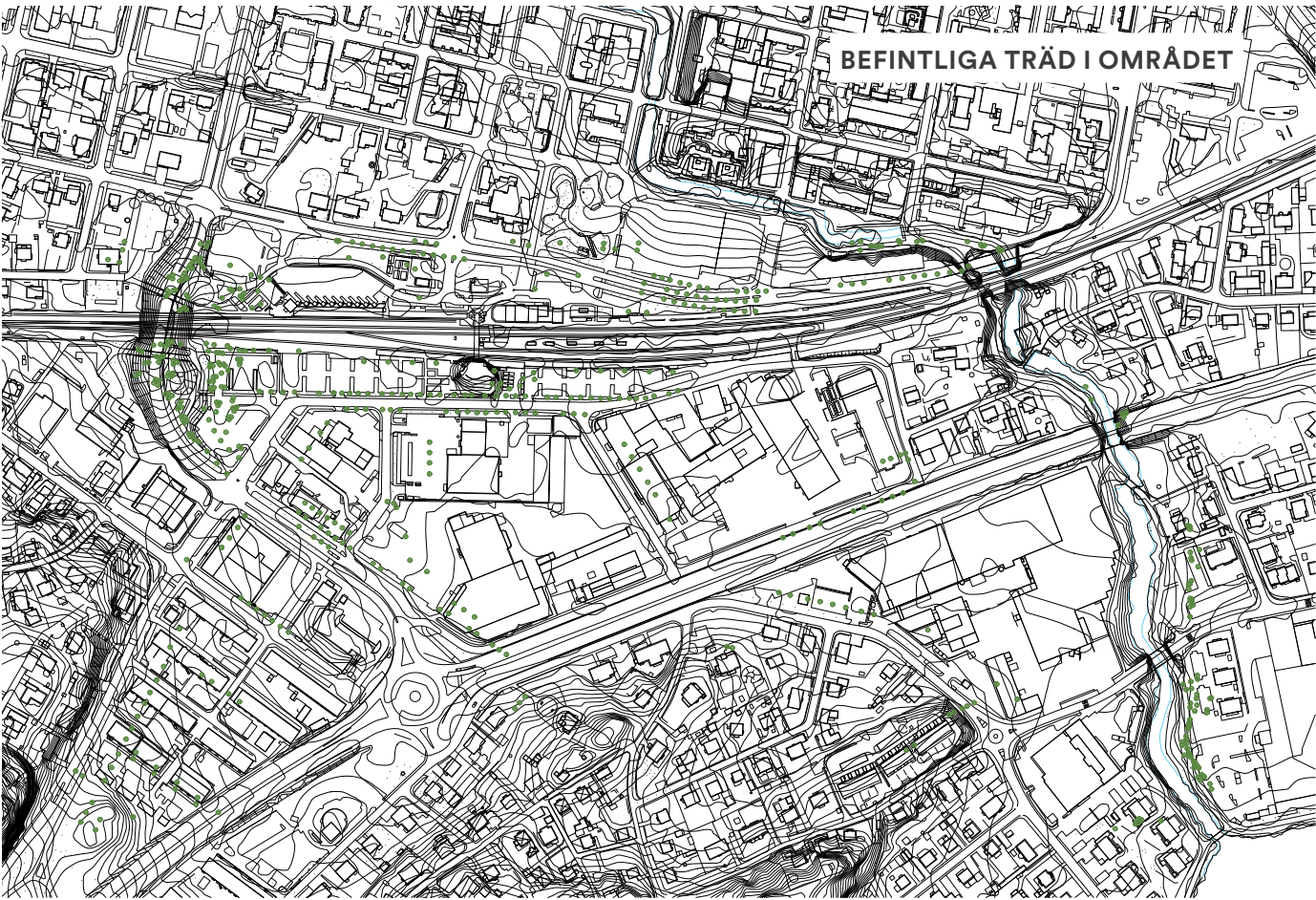
- Bostadsnära natur:
Vid nyproduktion ska avståndet till närmsta tillgängliga grönområde om minst 1 ha, inte vara större än 300 meter från bostäder, skolor och förskolor.
- Säkerställa ekosystemtjänster i den byggda miljön
De ekosystemtjänster som bidrar till vår välfärd och livskvalitet ska tillvaratas, skapas och utvecklas. I den byggda miljön kan det handla om ekosystemens förmåga att rena luft, sänka temperaturer, ta hand om dagvatten och erbjuda rekreativa och hälsosamma miljöer. Ekosystemtjänster ska synliggöras i översiktsplaner, detaljplaner och vägplaner.
- Naturanpassade lösningar
Bebyggelse och infrastruktur ska anpassas efter naturens förutsättningar. Åtgärder för att t.ex. förebygga effekter av klimatförändringar, såsom t.ex. erosionsskydd, översvämningsskydd, mm., ska i största möjliga mån vara naturbase-rade.

NATURVÅRDSPROGRAM

Utöver de nationella målen för en rik och levande natur samt naturanpassad samhällsplanering, som bland annat adresserar hållbar stadsplanering generellt, grön infrastruktur, motståndskraftiga ekosystem, biologiskt kulturarv och hushållning av naturresurser och mål kring friluftsliv, har Alingsås definierat några specifika mål för kommunens fokus och arbete med frågorna. För detta arbete bedöms tre av målen vara särskilt relevanta: bostadsnära natur, säkerställa ekosystemtjänster i den byggda miljön och naturanpassade lösningar. Kommunen har också tagit fram en checklista för naturvård i den fysiska planeringen. I det här skedet har det inte bedömts aktuellt att jobba mer med det materialet.

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ GRÖN- & BLÅSTRUKUR

- I strukturskisserna tas hänsyn till befintliga träd i gatumiljön för att möjliggöra att dessa kan finnas kvar eller bytas ut vid behov.
- Målet är att integrera blå- och gröna strukturer i förslaget. Förslaget är att gröna rum och kopplingar förstärks med träd och exempelvis raingardens i gaturummen.
- Kvartersgårdarna ska gestaltas med rimliga storlekar och inte byggas under med garage och källare så att de kan rymma stora gröna ytor för planteringar, buskar och träd.



2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

4.5 RISK OCH SÄKERHET

E20 och Västra stambanan är båda transportleder för farligt gods och utgör således ett risk- och säkerhetsproblem för området. Likaså är transportlederna riksintressen.

I det tidigare arbetet med planprogrammet utgick man från generella rekommendationer avseende avstånd för bebyggelse för olika användningar. Huvudspåret då var att E20 skulle grävas ned och byggas över på stora delar av sträckan genom området varför man inte gick djupare i frågan. I det här arbetet har det varit av vikt att få en bättre förståelse för hur den faktiska risksituationen ser ut och vilka mer specifika avstånd man kan räkna med i detta skede. Som underlag till arbetet har därför en översiktlig, men platsspecifik, sammanställning av risk-situationen på individ- och samhällsnivå tagits fram. De rekommendationer man landar i där förtydligar bland annat riskavstånden till spåren respektive E20 samt vilka mer ingående studier och utredningar man bör göra i nästa steg. Rekommendationerna är beräknade på individrisknivå längs med E20 och stambanan med avseende på den trafik som går på respektive led idag uppräknat till ett framtidsscenario för 2050. Sammanfattningsvis konstaterar rapporten:

- Planområdet är utsatt för risker från både Västra stambanan och E20 och har både individ- och samhällsrisknivåer som innebär att riskreducerande åtgärder behöver övervägas i samband med planprocesserna, utredas ur ett kostnad/nytta-perspektiv och implementeras om de inte medför orimliga kostnader i förhållande till den riskreducerande effekten.

- Eftersom individrisknivåerna inte är oacceptabla på något avstånd finns heller inga krav på skyddsavstånd att förhålla sig till. Däremot bör planområdet, med hänsyn till de förhöjda risknivåerna, disponeras på ett sätt så att marken närmst transportlederna planeras för mar-

kanvändning som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse (t.ex parkeringshus).

- För tågtrafiken på stambanan och risken för urspärning med mekanisk påverkan på omgivningen bedöms detta inte påverka riskbilden för planerad bebyggelse i stor omfattning. Analysen visar att ett riskavstånd på 15m från spårmitte utanför plattformsområdet bör räcka. Dock önskar trafikverket 30m fritt från byggnad. Längsmed plattformar bedöms inget riskavstånd vara nödvändigt.

SUMMERING RISKUTREDNING

INDIVIDRISK

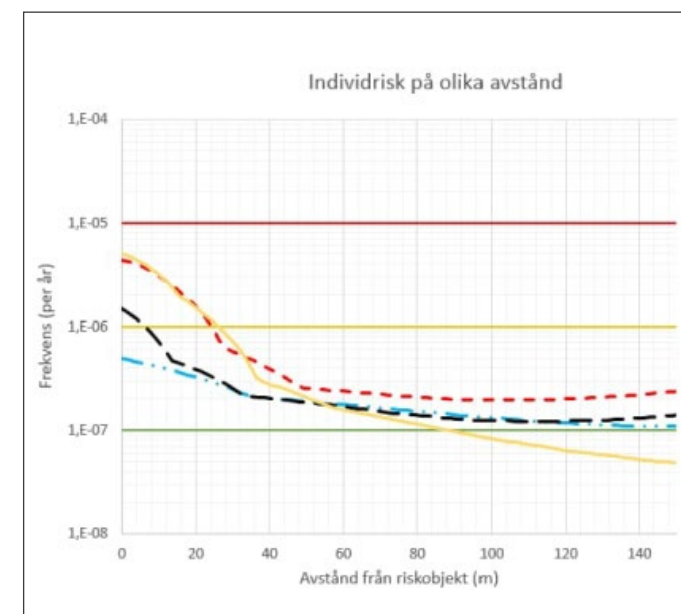
- Oacceptabel risk från riskobjektet förekommer inte på något avstånd.
- Risk inom övre ALARP1-området förekommer inom cirka 25m från E20
- Risk inom nedre ALARP-området förekommer inom nästan hela det studerade området.

SAMHÄLLSRISK

- Oacceptabel risk förekommer inte.

**ALARP= "As Low As Reasonably Practicable"*
Området utgör den gråzon i risknivåer där risken är större än vad som anses godtagbart utan åtgärder, samtidigt som den är lägre än vad som kan ses som helt oacceptabelt

Individrisk på olika avstånd från transportleder och på olika platser inom planområdet. Färgerna motsvarar de illustrerade punkterna/pilarna i kartan. (Obs äldre strukturskiss)



+ + + STÄLLNINGSTAGANDE + + + RISK

- Placeringen av byggnadsvolymer och dess innehåll förhåller sig till risken men utmanar avstånden till riskkällan och placeras i det lägre spannet.
- Mot E20 ligger verksamhetslokaler minst 20m från väggkant, parkering på 10m och bostäder skyddat bakom annan bebyggelse samt minst 35m från väggkant.
- Mot järnväg ligger parkeringshus på minst 15m respektive 5m vid plattform. Verksamheter minst 20m. Bostäder ligger generellt på min. 45m med något undantag då de ligger skyddade bakom parkeringshus/verksamheter.

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

4.6 BULLER

E20 och Västra stambanan utgör i dag de största bullerkällorna i området. Inom området finns det även vissa verksamheter som genererar buller, men dessa är relativt få och huvudsaklig bullerkälla bedöms där utgöras av godstransporter till och från verksamheterna.

För det här arbetet har det inte gjorts någon specifik bullerstudie, men i mätningar och studier som kommunen tagit fram i andra sammanhang och som Trafikverket gjort tidigare kan man utläsa att buller från E20 kommer att vara en faktor för bostäder och vissa andra verksamheter eftersom miljö kvalitetsnormerna (MKN) för buller överskrids längs delar av sträckan. Även för Västra stambanan bedöms bullernivåerna att överskridas till viss del.

+ + + STÄLLNINGSTAGANDE + + +
HANTERING AV BULLER I STRUKTUREN

- I strukturen kan bullret bland annat hanteras genom att bebyggelsen i sig utgör bullerskärm och skapar bullerfria områden genom slutna kvarter och genomgående lägenheter/lokaler.
- Genom att lokalisera mindre bullerkänsliga verksamheter närmast bullerkällorna
- En första bedömning är att det kan bli svårt att klara kraven på bullernivåer för t.ex utemiljöer för förskolor och skolor inom Lyckan-området

4.7 VIBRATIONER

I området i stort bedöms de geologiska förutsättningar-na vara relativt ogynnsamma. I planarbeten och utredningar har man konstaterat att flera fastigheter längs Västra stambanans sträckning genom staden har problem med vibrationer. Vid kommande detaljplanering och senare projektering behöver hänsyn tas till detta.

4.8 LUFT

För luftkvaliteten finns både miljö kvalitetsnormer (MKN) och lokala miljömål att ta hänsyn till. En stor andel av utsläppen av kvävedioxid (NO2) och små partiklar (PM10) i Sverige härrör från vägtrafik.

I vissa mätningar och spridningsberäkningar som gjorts av luftkvalitet i området sedan tidigare framgår att MKN för NO2 för dygnsmedelvärde riskerar att överskridas längs E20. Men i en mätning från Hantverksgatan (parallell till E20) 2022 ser man att MKN uppnås. Bedömningen är dock att det finns en risk att miljömålen kan bli svåra att hålla avseende NO2 och PM10, också då trafiken på det nationella vägnätet beräknas öka enligt Trafikverkets framtidsprognoser.

4.9 FÖRORENAD MARK

Inom studieområdet har det gjorts flera mindre utredningar kopplade till lov och detaljplaner under senare år. Mellan 2014 och 2016 utfördes flera undersökningar av markföroreningar i primärt kvarteren Gjutaren och Bomullen. Där framgick det att området är påverkat av föroreningar, men inga alarmerande halter, vilket kan verka oväntat mot bakgrund av karaktären och omfattningen av den industriverksamhet som bedrivits. Det har påvisats förekomst av klorerade lösningsmedel i marken, om än i låga halter. Karaktären av klorerade lösningsmedel innebär att spridningsmodellen är komplicerad. Det har inte uteslutits att djupare liggande föroreningar kan finnas men sannolikheten för att det skulle finnas en allvarlig markförorening av klorerade lösningsmedel har bedömts som mycket liten. Eftersom utredningsområdet är längs en tungt belastad väg bör man även räkna med förhöjda halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) och av bly i ytskikten.

Sammantaget ska man ha med sig att saneringen av markföroreningar kan bli kostsam i området och eventuellt innebära att flera fastigheter med fördel saneras samtidigt.

2.2 PLATSENS FÖRUTSÄTTNINGAR

4.10 FJÄRRVÄRME OCH VA-LEDNINGAR

Sedan *Planprogrammet 2017* har ingen ny kartläggning av befintliga VA-ledningar och fjärrvärme i Lyckan och längsmed E20 gjorts. Bedömningen är att inga större förändringar har skett avseende ledningar i området. Det finns flera viktiga ledningsstråk som korsar E20. Stråk med tapp- och spillvatten finns parallellt med E20, norr och söder om vägen liksom tvärs E20, i höjd med Stampgatan. Inom Lyckan, norr om E20, finns flera transformatorstationer för högspänning samt fjärrvärmecentral.

4.11 DAGVATTEN OCH SKYFALL

Det aktuella området är idag nästan helt och hållet hårdgjort och det finns mycket få öppna ytor där dagvatten kan infiltrera. Området är också relativt flackt med en större yta som lutar svagt mot öster och Lillån. Kommunens skyfallskartering visar att det, som väntat, är översvämningsproblematik vid undergångarna under spåren samt där marken sänkts och det inte finns någon naturlig avrinning. I de mest kritiska lågpunkterna vid tunneln för Stråhles allé och gångtunneln till stationen finns relativt nya pumpar installerade för att motverka översvämningsproblem.

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ HANTERING AV DAGVATTEN I STRUKTUREN

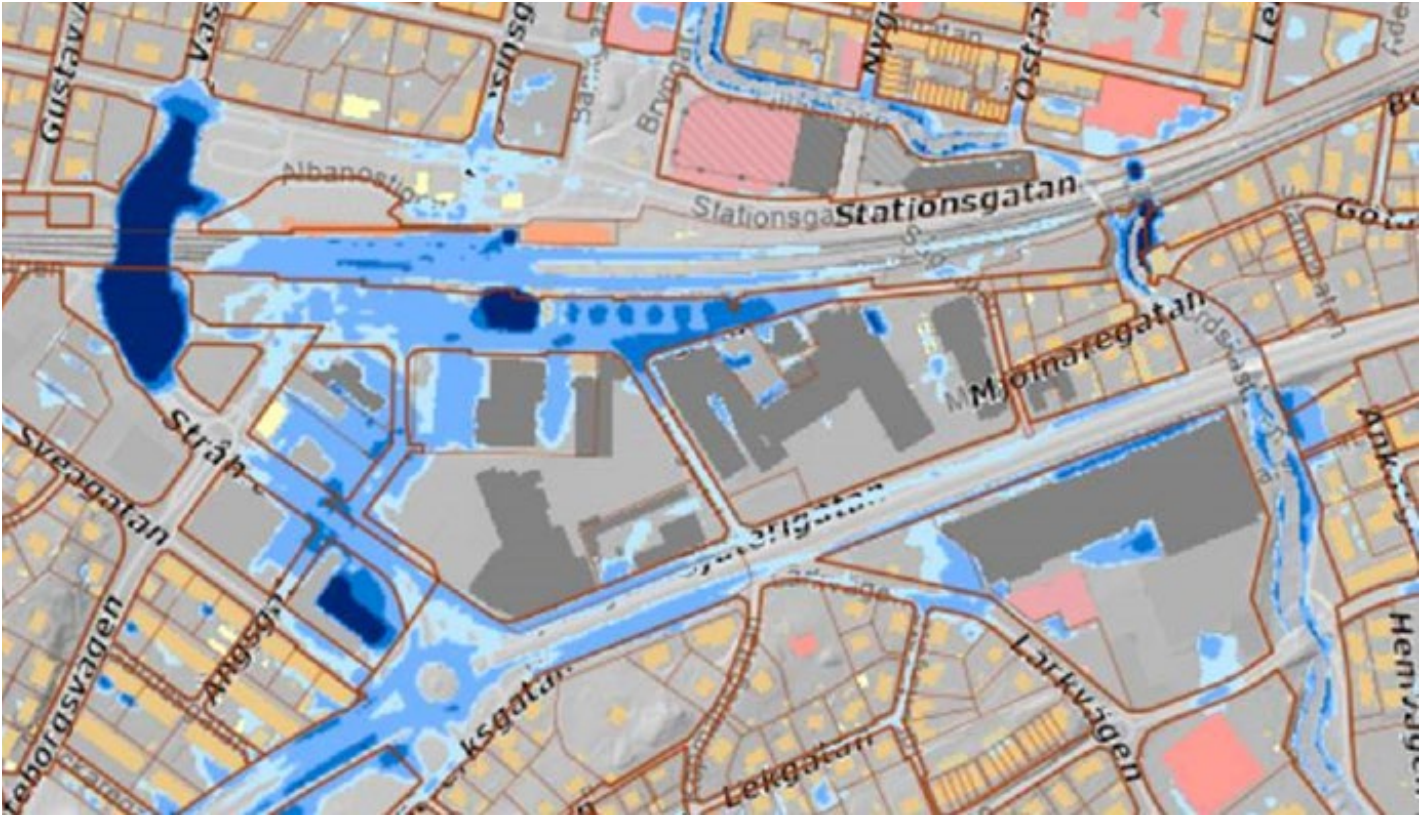
- Genom att integrera raingardens och andra öppna markytor i gatustrukturen samt möjliggöra för att kvarterstorg inte måste hårdgöras skapas bättre förutsättningar för att ta omhand dagvattnet lokalt och minska påverkan på både Lillån och Gerdskan nedströms.
- Norr om stationen förbättras förutsättningarna på liknande sätt då bussstation och hårdgjorda ytor koncentreras till bef. gata och mer yta kan infiltrera vatten i den västra delen

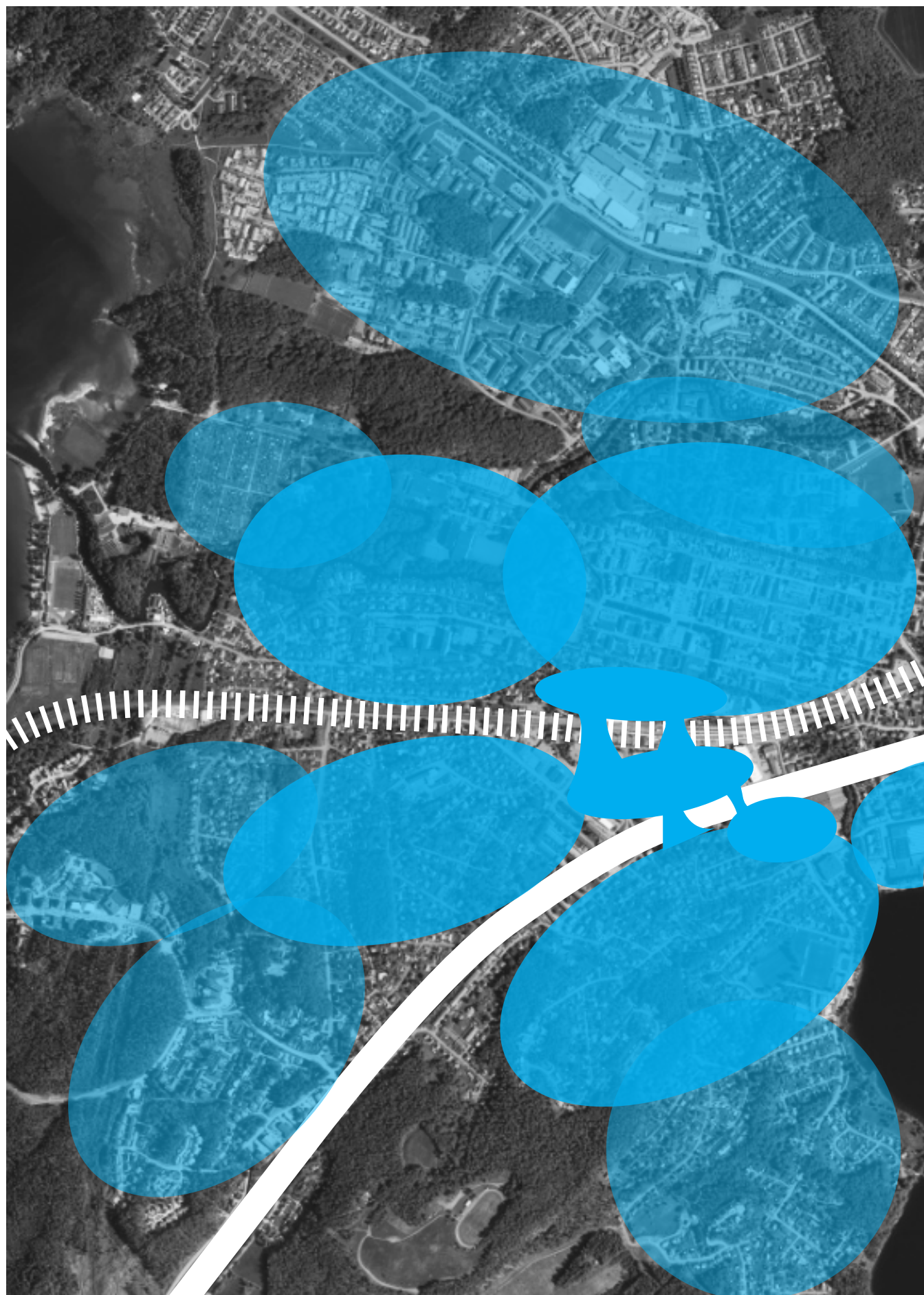
- #### HANTERING AV SKYFALL I STRUKTUREN
- En optimal lösning för skyfallshantering inom hela området kan bli svår, men vi måste bibehålla och utveckla ytor som kan tillåta översvämning vid extremväder. Exempelvis skapa nedsänkningar i en regnpark för att hindrar vatten att nå viadukten och gångtunneln under spåren

+++ STÄLLNINGSTAGANDE +++ OMBYGGNATION AV INFRASTRUKTUR

- Genom att möjliggöra för en etappvis utbyggnad av området är bedömningen att ledningsstråk, stationer och service kan bytas ut och flyttas efter behov i befintliga gator, vilket underlättar vid planläggning och genomförande.

Underlag från kommunens skyfallskartering, 100-årsregn, Alingsås kommun





ATT BYGGA SAMMAN

VISIONEN FÖR OMRÅDET är att det skall länka dagens centrala stadsdelar i norr med bostads och verksamhetsområden söder om järnvägsspåren och söder om E20. Genom att bygga en struktur för blandad bebyggelse med fler kopplingar över barriärerna nyttjar man platsens centrala och strategiska läge bättre. En sammanhållen stadsstruktur som kan utvecklas etappvis ökar tillgängligheten för alla i staden och Alingsås blir *en* stad - en stad mellan sjöarna.

5. VISION, ANALYS & FÖRSLAG

5.1 VISION

Syftet med arbetet är att jämte en strukturplan ta fram en färdplan, eller utvecklingsplan, för hur staden kan förverkliga utvecklingen av Lyckan-området och expansionen av innerstaden i enlighet med aktuella visioner, mål om hållbarhet och styrdokument kring gestaltning och värden - däribland:

- Alingsås stads stadsplan, 2023
- Alingsås stads vision 2040:
fokusområden och prioriterade mål
- Tillväxtprogrammet

I Tillväxtprogrammet finns det mål om att växa med tusen bostäder om året i Alingsås. För att Lyckan och Bomullen ska bidra till bostadsförsörjningen har det därför varit viktigt att utreda och föreslå en struktur som utifrån förutsättningarna med risk och buller möjliggör en utbyggnad med bostäder.

VISION I PLANPROGRAM

I det tidigare arbetet med planprogrammet tog man bland annat fram en värderos för att konkretisera visionen. Målen som etablerades i det arbetet är fortsatt relevanta men frågor kring genomförande har varit en starkare faktorer i arbetet med kompletteringen.



VISIONEN I FÖRSLAGET

Visionen är fortsatt att E-20 omvandlas till en boulevard men för att säkra att en omvandling av området går att påbörja dessförinnan har detta inte fått vara en styrande förutsättning.

Visionen är en sammanbyggd och levande stad - där effekterna av de fysiska barriärerna hanteras och kompenseras för i så stor grad som möjligt. Struktur och stadsväv möjliggör för en levande stad som förvaltar sin identitet som småstad med ett erbjudande om plats för alla - och med plats för natur. En stark identitet skapas genom att förvalta områdets egna karaktär och värna den historiska närvaron och kontinuiteten - bland annat genom att bevara kulturhistoriska byggnader. Med en låg skala sätts ramarna för kvarterens storlek, byggnadernas höjder och bebyggelsens täthet. Vad som är möjligt styrs i stor grad av ekonomi, därför har det också varit ett uttalat mål att säkerställa ett möjligt genomförande med ekonomi i balans.

- Visionen är en sammanbyggd och levande stad där struktur och stadsväv möjliggör för en stad som förvaltar sin identitet som småstad med ett erbjudande om plats för alla - och med plats för natur.

Värderosen från Planprogrammet 2017:

- Ge plats för liv
- Skapa attraktiva stråk
- Skapa stadsmässig entré från E20
- Stark Identitet
- Förstärka blåa och gröna värden

5.2 ETAPPER, GENOMFÖRANDE OCH FLEXIBILITET

Utbyggnadsmöjligheterna och exploateringsgraden inom området bedöms begränsas av trafikkapaciteten i dagens vägnät samt att begränsningarna avseende hur och vad vi kan bygga längs med järnvägen och E20 till viss del styr strukturens form och innehåll i en möjlig ny strukturplan för området, så blir lösningen att förändra området i etapper. Men det blir viktigt att hela tiden ha en slutbild, en idé om den färdigbyggda strukturen, för ögonen. I slutversionen förutsätts de begränsande förutsättningarna som råder idag (främst trafik och risk) har förändrats på så sätt att den mest optimala strukturen kan förverkligas. Eftersom förslaget föreslår att utbyggnaden sker i etapper, och över tid, blir det viktigt att poängtera att vägen till målet (slutbilden) är till lika stor del en del av målet med omvandlingen. Det vill säga att det är viktigt att kravställa och säkerställa att kvalitativa stadsmiljöer och en livskraftig stadsdel kan skapas under hela utvecklingens gång. Indelningen av utvecklingen i etapper bedöms minska risken för att utvecklingen helt går i stå och att all utveckling blir helt avhängt av ett större investeringsbeslut eller strategisk fråga. Målet är att säkerställa att genomförandefrågor kan lösas allt eftersom och etappvis. Detta ger också flexibilitet till förslaget, vilket kan anpassas över tid till eventuellt förändrade förutsättningar och krav.

Genom att dela in området i delar, vars inbördes utvecklingsordning inte är definierad på förhand, ges möjlighet till en dynamisk utvecklingsprocess av området med utgångspunkt i löpande utvärdering av stadens behov och begränsningar och platsens givna förutsättningar. Allt eftersom vissa av de begränsande faktorerna löses (trafik och risk) möjliggörs för nästa etapp och delområde att utvecklas utifrån de då aktuella behoven, men inom ramverket som den föreslagna strukturen med gatunät och kvartersindelningar ger.

"Alingsås är Västsveriges vackraste kulturstad i en levande bygd. Genom nytänkande, engagemang och tillgänglighet skapar vi livskvalitet för alla."

Alingsås Vision 2040

VISION 2040

FOKUSOMRÅDEN / PRIORITERADE MÅL

EXPERIMENTLUST

1. Alingsås växer genom att stärka och uppmuntra arbetsliv, näringsliv och föreningsliv.

OMSTÄLLNING

2. I Alingsås finns goda livsmiljöer genom en långsiktig ekologiskt, socialt och ekonomiskt hållbar utveckling.

TILLSAMMANS

3. Alingsåsarna har inflytande, får god service och ett gott bemötande från kommunen.

LIVSKVALITET

4. Alingsås barn och elever erbjuds en av landets bästa utbildningar.

VACKER MILJÖ

5. Alingsås ska utvecklas genom ett hållbart samhällsbyggande med bevarad natur och kulturmiljö

Förslaget till utvecklingsplan tar bland annat avstamp i Alingsås stads vision 2040, där flera av målen adresserats i arbetet:

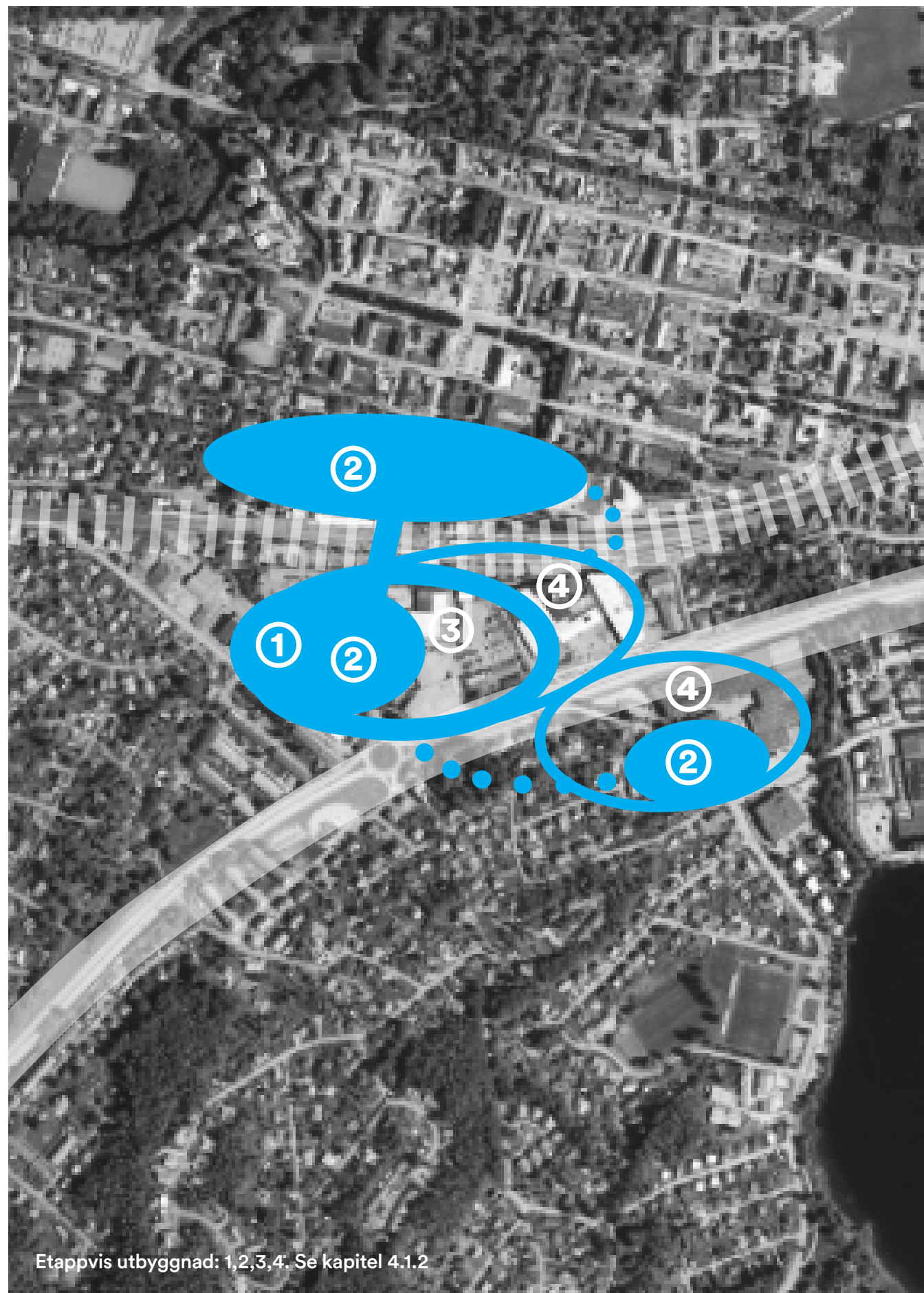
- 1,2,3 - Utvecklingsplanen möjliggör för stort inflytande och påverkansmöjligheter över tid.
- 2 - Grundläggande ingångsvärden i förslaget
- 5 - Aspekter som direkt påverkat strukturförslaget - dess gatustruktur och kvartersstorlekar.

5. VISION, ANALYS & FÖRSLAG

5.3 SAMMANSTÄLLNING AV STÄLLNINGSTAGANDEN

Visionen och målen som satts upp för utvecklingen av området, samt analysen av de givna förutsättningarna har givit ett antal ställningstaganden och strategier. Några av de viktigaste summeras nedan:

STRUKTUR	DELLÖSNINGAR		GENOMFÖRANDE
Alingsås vision 2040 och stadsplan 2023: - stads kärnans rutnät och kvartersstorlekar - stads kärnans och Stadsplanens angivna våningsantal och exploateringsgrad - Stadsplanens principer för utformning av stads kvarter - säkerställandet av att Stadsplanens gestaltande intentioner möjliggörs	Trafik: - befintlig trafiklösning möjliggör en mindre omfattande utveckling i en första etapp - kommande utvecklingsetapper utformas med kompletterande kopplingar och omfattningen måste bedömas till då aktuell trafikkapacitet.	Bussterminal: - flyttas för att samla alla bussar och frigöra yta för park och ny, större entréplats för befintlig koppling till Lyckanområdet.	Etapper: En etappvis utbyggnad av området ger möjlighet att bygga ut infrastrukturen i etapper och komplettera samt justera strukturen och innehållet allt eftersom. Det ger förutsättningar för en generativ och organisk förändring som möjliggör en levande stad under hela utvecklingsprocessen.
Kultur- och naturmiljö: - äldre idéer och strukturplaner för området - bygga vidare på befintliga strukturer, siktlinjer och kvartersindelningar. - möjliggöra bevarande före rivning - ta hänsyn till byggnader upptagna i KMP 2018 samt övriga byggnader som bedömts värdefulla utifrån områdets karaktär och historia -hänsyn tas till befintliga träd	Risk: - Placeringen av byggnadsvolymer och dess innehåll förhåller sig till risken men utmanar avstånden till riskkällan och placeras i det lägre spannet.	Parkering: -Gemensamma parkeringslösningar för boende, verksamheter, besökare och pendlare byggs. - P-talet	Ekonomi: Genom att bygga ut i etapper kan investeringsbeslut och exploateringsnivåer löpande utvärderas och justeras efter aktuella förutsättningar och behov.
Kopplingar: - förbättra kopplingarna till omgivningen. - värna och utveckla visuella kopplingar (t.ex. Metallgatan till stationsbyggnaden. - nya, respektive förbättring av befintliga gång- och cykelkopplingar över E20 respektive järnvägen. - för biltrafik redovisas alternativ med kompletterande på- och avfart till E20 i västergående riktning, samt möjlig tunnel under E20.	Buller: - Bebyggelsen i sig utgör bullerskärm och skapar bullerfria områden genom slutna kvarter med genomgående lägenheter/lokaler. - Mindre bullerkänsliga verksamheter närmast bullerkällorna - Inga känsliga verksamheter som förskolor och skolor föreslås i ett första skede	Grön- och blåstruktur: - Målet är att integrera blå- och gröna strukturer i förslaget. Förslaget är att gröna rum och kopplingar förstärks med träd och raingardens i gaturummen. - Kvartersgårdarna ska gestaltas med rimliga storlekar och inte byggas under med garage och källare, så att de kan rymma stora gröna ytor för planteringar, buskar och träd.	



EN STEGVIS OMVANDLING

STRUKTURFÖRSLAGET ÄR ETT RESULTAT av platsens befintliga struktur, visionen att förtäta och utveckla platsen med blandstad och förutsättningen att genomförandet ska kunna ske etappvis i flera utvecklingsfaser. För utvecklingsplanen ska tröskeln för det första steget vara lågt så att omvandlingsprocessen kan starta oberoende av om beslut fattats i alla de frågor som finns kring infrastrukturella lösningar och investeringar. Strukturen och utvecklingsplanen och dess etapper utgör en färdplan där den exakta vägen och lösningarna inte är definierade och inte är avgörande för själva omvandlingsprocessen. Vilka lösningar, exakta former, innehåll och exploateringsgrader man realiserar kan väljas och specificeras längsmed vägen. Med en etappvis omvandling kan transformationen av området också ske på flera plan och man kan värna de värden som finns på platsen idag - till exempel mångfalden av verksamheter där det även finns plats för föreningar och ekonomiskt svagare verksamheter att finnas på platsen och berika staden.

Etappvis utbyggnad: 1,2,3,4. Se kapitel 4.1.2

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

4.1.1 DELOMRÅDEN

STATIONSOMRÅDET

Området norr om spåren är en plats för alla Alingsåsare med dess funktion som entré till staden. Här föreslås en bearbetning där funktioner flyttar, tillkommer och tas bort. Genom att flytta bussterminalen och göra en samlad busshållplats för lokal- och regionaltrafik vid Stationsgatan/Åmanska parken frigörs ytor i väster. Här föreslås en parkmiljö med lek- och aktivitetsytor, samt byggnader med mer offentligt inriktade program exempelvis som hotell eller restaurangverksamhet. Ett nytt stationstorg som tar upp höjdskillnaden mellan Stationsgatan och järnvägsundergången mot Lyckan-området ger en bättre, lättillgänglig och visuell koppling från staden till den södra sidan av spåren.

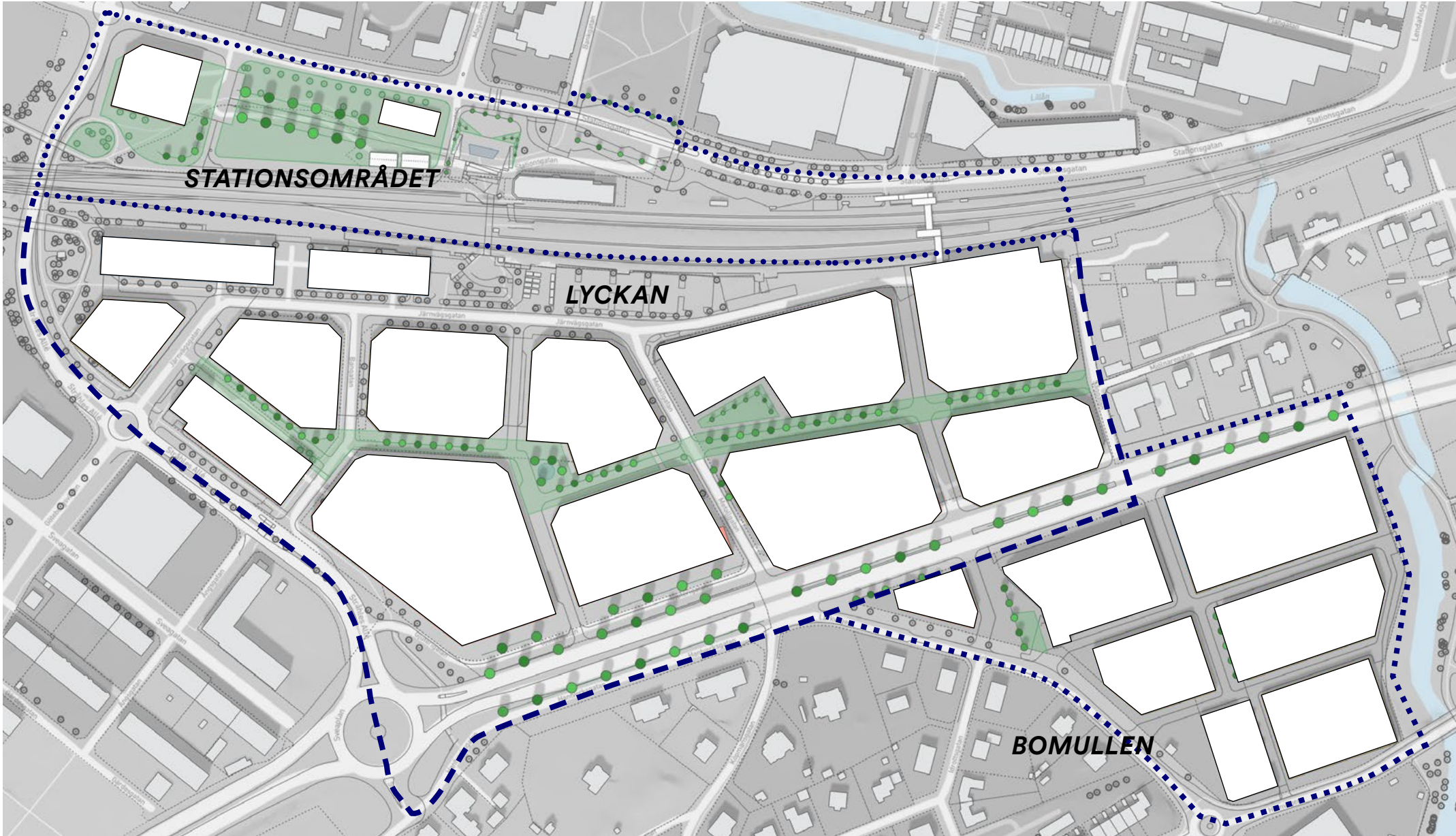
LYCKAN

Lyckan utgör mötet med centrala Alingsås när man anländer till staden från väster. Dagens industriområde utvecklas till en blandad stadsdel. Nya bostäder och kontor står sida vid sida med bevarade byggnader i en sammanhållen miljö. Verksamheter inkluderar såväl idrottsklubbar och mataffärer som restauranger och närcentrumverksamhet. Shopping kommer troligtvis ske i den gamla stadskärnan även fortsättningsvis. Stadsdelen binds samman av ett grönt stråk som kopplar an till Lillån i öster, längsmed vilken mindre platsbildningar och ett torg inordnar sig.

BOMULLEN

Även i kvarteret Bomullen pågår en omvandlingsprocess där mindre industribetonade verksamheter hyr lokaler och där det finns ett intresse i att omvandla delar till bostadsändamål. Genom att etappvis riva delar av de befintliga byggnaderna kan området relativt lätt rymma nya kvarter med mått och storlekar som möjliggör både bostäder och verksamheter. För områdets karaktär och identitet är det även här viktigt att behålla några av de

STRUKTURKARTA AV ALTERNATIV A. ETAPP 4

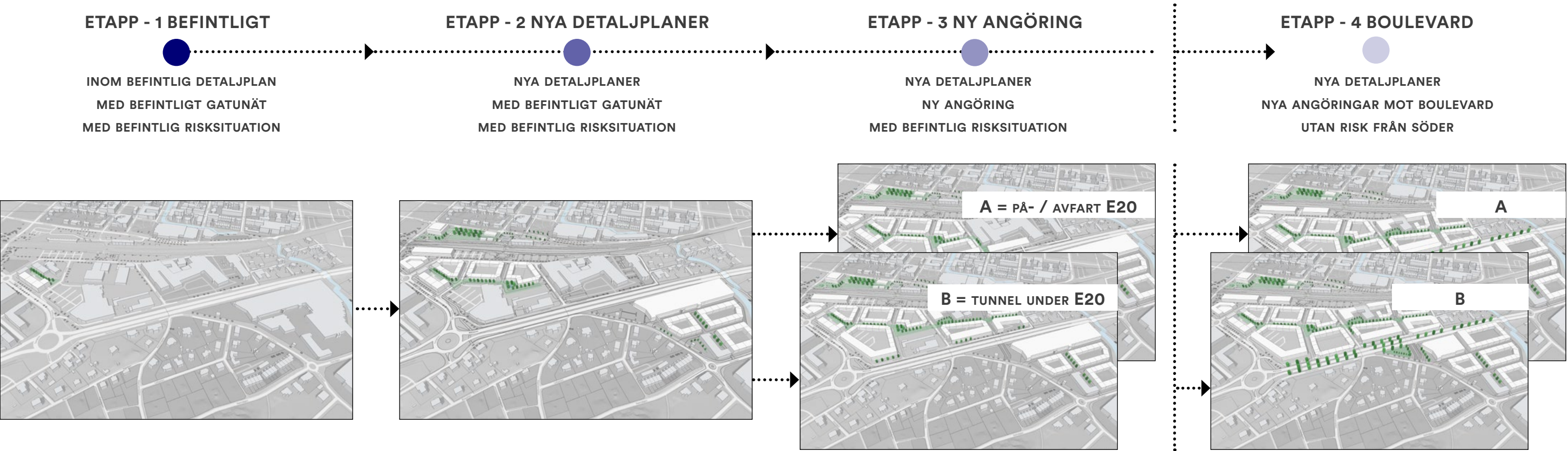


befintliga byggnaderna. Utöver de som är utpekade i kulturmiljöprogrammet föreslås att fler bevaras, vilket strukturen möjliggör. Exploateringsförslaget utgår från en relativt generös bedömning av kapaciteten i befintligt vägnät vilket måste utredas vidare och verifieras. Strukturen prövar platsens mått i relation till lämpligt internt gatunät och kvartersstorlekar. Med hänsyn till buller och risk kan man anta att det inom Bomullen skulle vara möjligt att inrymma försko-

le-/skolverksamhet och klara kraven på utemiljön. En begränsande faktor för utvecklingen är även här parkeringslösningen. Förslaget utgår från att man kan inrymma parkeringsplatser för tillkommande bostäder i området i delar av den kvarvarande bebyggelsen längs E20. Bebyggelsen längs E20 finns kvar så länge den behövs för att utgöra ett skydd för både buller och risk. I slutetappen bryts den långa slutna sidan mot vägen i norr upp med en ny gata som möter ett internt stråk.

OVANSTÅENDE KARTBILD visar ett av två möjliga alternativ (A.) för utvecklingen av området. Den bör ses som en provkarta på möjligheterna för de olika kvarteren. Ur såväl ekologisk, ekonomisk som social synpunkt är det önskvärt att delar av nuvarande byggnadsbestånd, vägar och träd bevaras; för att berätta något om områdets historia och framväxt, men också för att kunna erbjuda lokaler i olika prisnivåer och för att ge liv och variation till den framtida miljön.

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR



4.1.2 ETAPPVIS UTVECKLING

I materialet delas utvecklingen in i etapper utifrån tre grundförutsättningar, rangordnade efter komplexitetsgrad vid genomförande:

- 1. INOM BEFINTLIGA DETALJPLANER.
- 2. NYA DETALJPLANER
 - Ändrade höjder och byggnadskategorier
- 3. ANGÖRINGSPUNKTER
 - Utveckling av områdets trafikstruktur
- 4. RISKSITUATION
 - Flytt av E20 och av farligt gods-trafik

Inom dessa etapper kan utvecklingen delas in i delavschnitt utifrån stadens och fastighetsägarnas önskemål. För etapp 3 och 4 redovisas två alternativa utvecklingsvägar baserade på hur man kompletterar vägnätet för att öka trafikkapaciteten och därmed exploateringen av området. I alternativ A föreslås en ny till- och avfart till

E20 och i alternativ B en tunnel under E20.
> En redovisning och sammanfattning av de enskilda etapperna och alternativen följer i appendixet.

ETAPP 1.

Som ett allra första steg och som en fortsättning på redan pågående processer inom området, parallellt med framtagandet av nya detaljplaner, skulle det vara önskvärt att undersöka möjligheten att inrymma alternativa verksamheter i området, inom ramarna för nuvarande reglering. Kan man exempelvis studera tillvägagångssättet på Ringön i Göteborg, där kompletterande verksamheter som restaurang, bar och kontorsplatser möjliggjorts jämsides med mer traditionella industriändamål – vilket är något som redan initierats inom delar av området. Detta skulle kunna bredda områdets målgrupp, skapa förutsättningar för en organisk utveckling i mindre steg och möjliggöra för en gradvis uppgradering av områdets kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Parallellt föreslås området vid stationen att omgestaltas

så att den befintliga kopplingen under spåren tydliggörs och förstärks samtidigt som cykelbanor mot centrum anläggs. Genom att säkerställa en ny byggrätt i väster, vid korsningen Stråhles allé och Stationsgatan, kan även vissa ekonomiska incitament lösas, parkering flyttas och ett allmänt mer attraktivt stadsrum skapas. Här har kommunen en chans att ta täten och visa vägen. Stationsområdet bedöms kunna utvecklas oberoende av utvecklingen inom Lyckan och Bomullen.

Alingsås kommun har pekat ut ett antal byggnader i området som bevarandevärda och under arbetets gång har ytterligare miljöer lyfts fram som kvalitativa och viktiga för områdets karaktär. Strukturen möjliggör för att dessa kan vara kvar under perioder eller helt och hållet framöver. Men då aspekter som teknisk livslängd och eventuella saneringsbehov inte har beaktats är det inte heller avgörande för strukturen att husen bevaras.

ETAPP 2.

I steg två styr de begränsande faktorerna trafikkapacitet och risk utvecklingen. Riskavstånden till E20 och Västra stambanan bestämmer vad och var ny bebyggelse föreslås i första hand. Trafikkapaciteten i angränsande vägnät och angöringspunkterna avgör hur mycket av befintlig bebyggelse och verksamhet som kan ersättas med ny bostadsbebyggelse. Här har grova antaganden gjorts och föreslagen omfattning måste verifieras i kommande planeringsprocesser. För att utveckla området enligt etapp 2 måste nya detaljplaner tas fram.

ETAPP 3.

I steg tre antas trafikkapacitetsfrågan till Lyckan delvis lösas. Här illustreras två olika alternativ som har olika för- och nackdelar. I alternativ A ökar kapaciteten med en på- samt avfart från E20 i söder-/västergående riktning. Med denna tillkommande angöring antas ett större område kunna exploateras. Risksituationen är fortsatt den samma och exploateringen koncentreras

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

i väster. I alternativ B ansluts Lyckan till Bomullen via en tunnel under E20. Alternativet kan förväntas öka genomströmningen och konnektiviteten i både Lyckan och Bomullen samt, i ett mer utzoomat perspektiv, få effekter i stort på vägnätet i Alingsås då tunneln utgör en extra koppling mellan de södra och norra delarna om E20. I jämförelse med alternativ A kan alternativ B antas möjliggöra en något högre exploatering och ha positiva trafikala effekter för Bomullen som får en kompletterande koppling norrut.

Så länge E20 ligger kvar i befintligt läge och med likvärdiga förhållande avseende transporter av farligt gods, av/påfater och hastighet så kan etapp 3 betraktas som "slutversioner" för strukturplaneutvecklingen av Lyckan och Bomullen.

> Temakartor och jämförelse mellan alt. A och B av etapp 3 redovisas sist i kapitlet 4.1.3 Struktur.

ETAPP 4.

I målbilden är E20 en stadsgata utan riskavstånd till bebyggelse. I vilken grad man nu kan nyttja tillgänglig markyta beror på hur mycket som byggts ut i tidigare skeden. Även frågan kring trafikförsörjning och gatukapacitet utgår då vägnätet nu kan koppla till och över gamla E20. I denna sista etapp kan all bebyggelse ersättas eller kompletteras på önskat vis och även skola/förskola möjliggörs inom området.

> Temakartor och jämförelse mellan alt. A och B av etapp 4 redovisas sist i kapitlet 4.1.3 Struktur.

4.1.3 STRUKTUR

I det här arbetet redovisas möjliga versioner av de olika deletapparna, som "ögonblicksbilder" av områdets utveckling från dagens situation till en mer avlägsen framtid. Målet med strukturens skelett är att den ska vara så generell att de olika kvarteren kan utvecklas och formas allteftersom behov och önskemål konkretiseras och området planläggs.

Den befintliga strukturen har i grunden relevanta mått och relationer och ger förutsättningar för strukturen att snarare utvecklas organiskt och bygga vidare på det befintliga än att helt omdanas. De nya tilläggen blir ett nytt lager i stadsväven snarare än att man helt river och bygger nytt. Med fördel behåller man även den mindre fastighetsindelningen där den finns och utökar den till övriga områden. En finmaskig fastighetsstruktur kan ge goda förutsättningar för att möjliggöra att området utvecklas med den mångfald och brokighet som är karaktäristisk för Alingsås stadskärna.

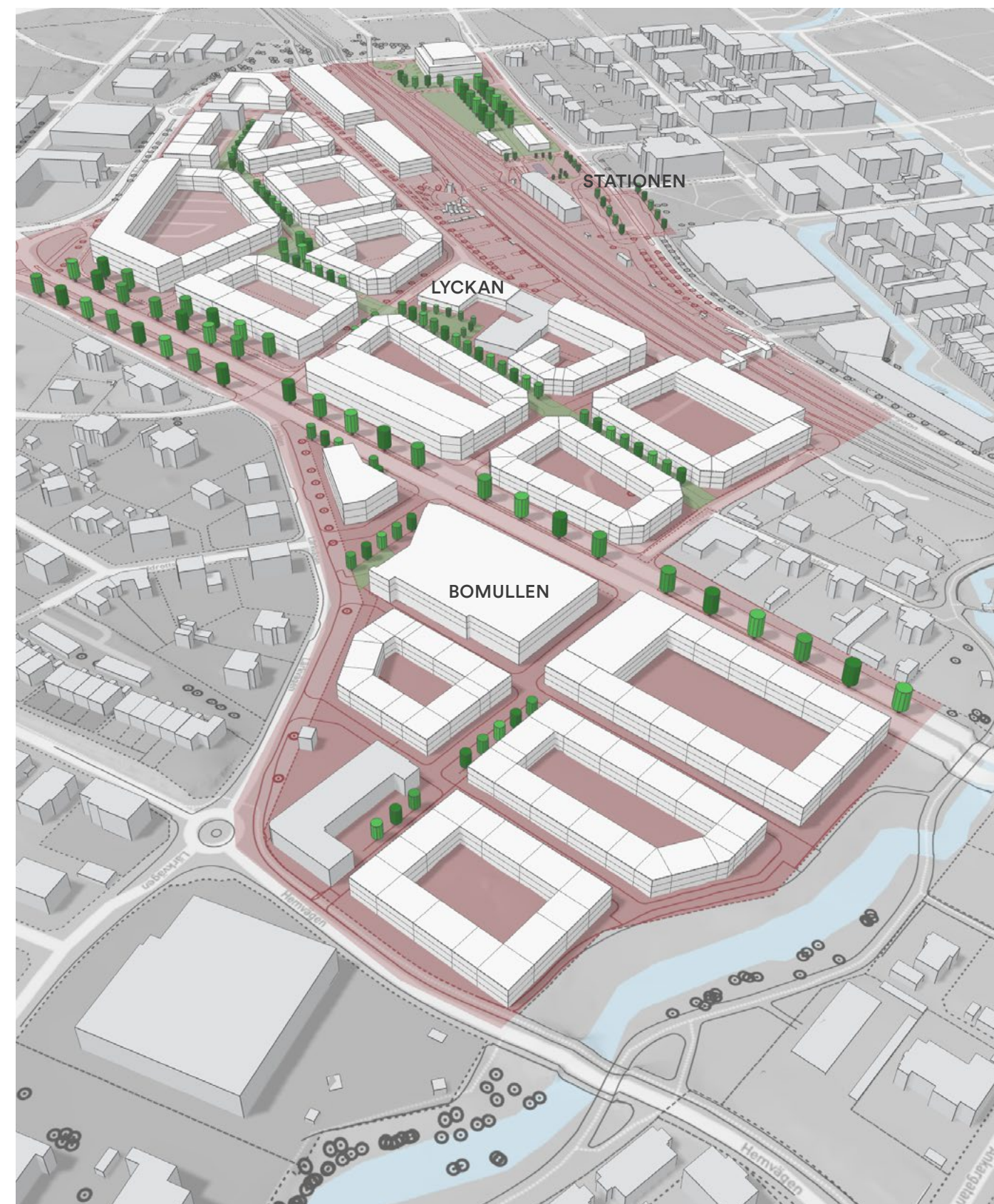
Kvarterstrukturerna inkorporerar flera av de mest karaktäristiska befintliga byggnaderna i området, men även kluster av olika byggnader med blandat innehåll. Innehållet och byggnaderna bidrar båda till platsens identitet och blir viktiga pelare att bygga vidare områdets identitet på. Att möjliggöra att de finns kvar framgent är viktigt för mångfalden av verksamheter på platsen och en viktig del av en robust och levande stad med blandat innehåll.

BEBYGGELSE, INNEHÅLL & SKALA

Förslaget utgår från en hög andel bostäder och illustrerar i huvudsak bostadskvarter, men strukturen är så pass generell att inslaget av verksamheter kan inkluderas i kvarteren och med fördel i nästan alla kvarterens bottenvåningar.

I vissa områden är risksituationen sådan att kvarteren måste innehålla verksamheter och kontor. På grund av riskavstånd till E20, men även järnvägen, ligger t.ex. bostadsbebyggelsen inte närmast leden respektive spåren och det säkerställs att man kan rikta entréer mot en riskfri sida. Verksamheterna är i huvudsak av kontors- och besökskaraktär samt handel med lägre besöksantal, men inom strukturen finns det också platser där man med fördel kan etablera till exempel livsmedelsbutiker. I etapperna är inga förskolor eller skolor illustrerade, men med tillskottet av bostäder kommer det att genereras

Bomullen, Lyckan och stationsområdet, strukturalternativ etapp 4A.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

ett ökat behov av förskole- och skolplatser. Bedömningen är att man kan inrymma en mindre förskola eller en skola för äldre barn (krav på mindre friyta) i de senare etapperna. Kraven avseende risk och bullernivåer för friytorna blir styrande för placeringen men bör gå att lösas med en kringbyggd skola eller på en gård.

STADSRUM, GATOR, GÅRDAR & GRÖNA STRÅK

Området kommer att utgöra en utvidgning av Alingsås stadskärna, men inte nödvändigtvis vara av innerstads-karaktär. Strukturen förhåller sig i stort till dagens anslutande gatustruktur, Stationsgatan norr om spåren, Stråhles allé för Lyckan respektive Lärkgatan för Bomullen. Inom området bibehålls Järnvägsgatan och Metallgatan helt. Såggatan ligger kvar i samma sträckning i stort och lika så Gjuterigatan till stora delar men deras sektion och karaktär ändras. Järnvägsgatans sektion kan komma att modifieras för att rymma den cykelväg som kommunen planerar för (i strukturskisserna är det endast schematiskt illustrerat).

Inom strukturen har kopplande vägar och stråk styrts av naturliga anslutningspunkter och målpunkter i de angränsande områdena samt behov inom området. så utgör t.ex. det interna väst-östliga stråket inom Lyckan ett gaturum av "shared-space" karaktär som säkerställer angöring till kvarteren men som domineras av ytor för gående och cyklande, och gröna ytor för planteringar, träd och dagvatten-/skyfallshantering. Längsmed stråket koncentreras inte i första hand de publika bottenvåningarna men mer funktioner och platser för kvartersgemensamma mötesplatser, däribland en mindre platsbildning centralt i Lyckan. Gårdarna hålls slutna mot områdets yttre kanter, men kan öppna upp mer med släpp och portiker inom området och mellan kvarteren.

I utformningen av strukturen har det varit viktigt att säkerställa tillräckligt stora kvartersgårdar eftersom de

utgör viktiga utemiljöer för de boende. Andelen boende ökar markant i området men strukturen innehåller inte någon större allmän grönyta eller park som de boende kan nyttja. I vissa fall kommer gårdarna även att delas med verksamheter och den fria ytan för de boende att minska. Gårdarna möjliggör också lokal hantering av dagvatten inom området och ökar andelen grön, icke-hårdgjord yta, samt ökar möjligheten till integrering av ekosystemtjänster.

För att arbeta ytterligare med skalan och områdets karaktär bör det säkerställas att kvarteren delas upp i flera byggnader. Med förskjutningar i fasadliv och ett varierat våningsantal samt en varierad utformning av både fasader och tak uppnås en upplevelserikedom i stadsrummet.

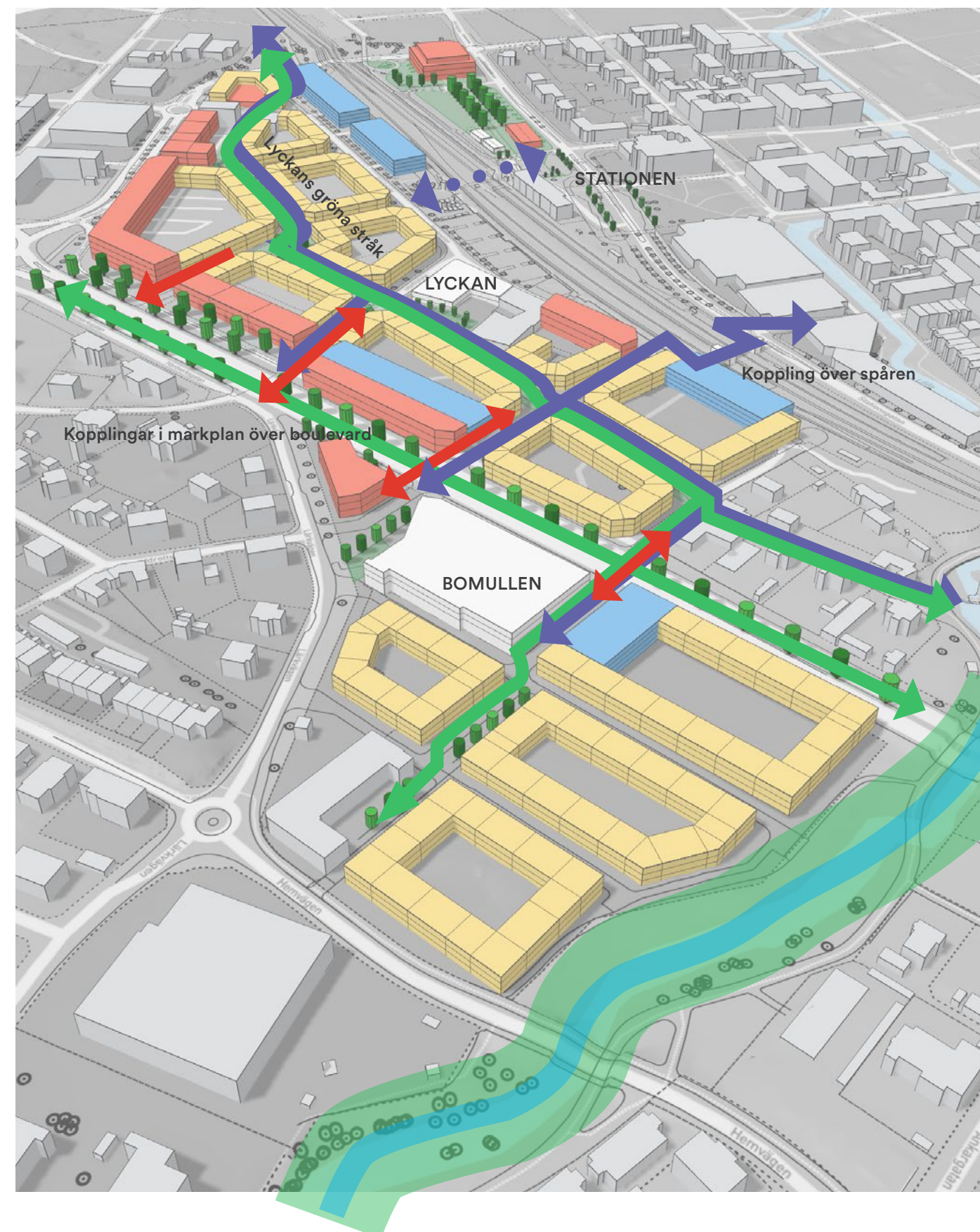
Ändamålsenlighet och rumsliga kvaliteter har i vissa fall vägt tyngre än säkerställandet av siktlinjer och raka kopplingar vid framtagandet av skelettstrukturen. Ett mål har varit att nå en bra balans mellan offentliga rum, bebyggd yta och privata gårdar.

TRAFIK OCH PARKERING

De olika etapperna inbegriper olika lösningar och kompletteringar av utbyggnaden av gatunätet och angöring till områdena. Den begränsade kapaciteten i angöring är något som återspeglas i bedömningen av hur stora delar som kan exploateras när och vilka åtgärder som måste vidtas för att nästa etapp skall kunna byggas ut.

En konsekvens av den relativt höga exploateringen med en stor andel bostäder och kontor är att ett relativt högt parkeringsplatsbehov genereras. I förslaget har ett ställningstagande gjorts där gällande p-tal antas minska. Varje enskild etapp löser det genererade behovet av parkeringsplatser, samt det antal befintliga pendelparkeringsplatser som tas i anspråk vid p-husbyggnaderna mot järnvägen. Konsekvent föreslås att parkeringen för

Program och viktiga kopplingar, strukturalternativ etapp 4A.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

de boende och för verksamheten löses i samlade parkeringsanläggningar inom området. Angöring och besöksparkering löses dock i gata respektive inom kvarteren. Här finns även plats att lösa en del av det egna p-behovet på kvartersmark, men det har varit viktigt att utgå från en lösning som inte förutsätter att man bygger garage under gårdarna. Dels skulle det begränsa möjligheterna för gröna gårdar och miljöer där dagvatten kan omhändertas, och dels visar de geotekniska förutsättningarna och den höga grundvattennivån i området att det skulle bli dyrt med en sådan lösning.

KOPPLINGAR

I etapper byggs området ut från väster till öster och nya kopplingar över E20 och Västra stambanan tillkommer. I den sista etappen kan vägnätet koppla över E20 hinderfritt och stadsstrukturen läka över vägen ända ner till Gerdskan.

Att säkerställa så bra, och så många, kopplingar som möjligt blir avgörande under områdets hela utveckling. Initialt förstärks befintliga kopplingar. Trafikverket planerar för att komplettera gång- och cykelförbindelsen vid Sveaplan för att göra den säkrare. Det blir viktigt att göra den centralt belägna tunneln under spåren, som kopplar samman Lyckan med stationsområdet och staden till en synlig, och just central, koppling. I förslaget redovisas en omdaning av tunnelns norra nedgång för att poängtera detta.

Så snart möjlighet ges, och i samband med att ett parkeringshus uppförs, byggs en gång- och cykelbro över E20. Med byggnader på vardera sida vägen kan brons ramper och hissar/trappor lösas på ett yteffektivt sätt. Kopplingen blir viktig för båda sidor om E20 men bedöms spela störst roll för de boende i Bomullen som får en genväg till stationen och centrum (alternativ 3A). Som alternativ kan man tänka sig en tunnel under E20 i ungefär samma läge (alternativ 3B). En tunnel för alla trafikslag skulle binda samman områdena än tydligare

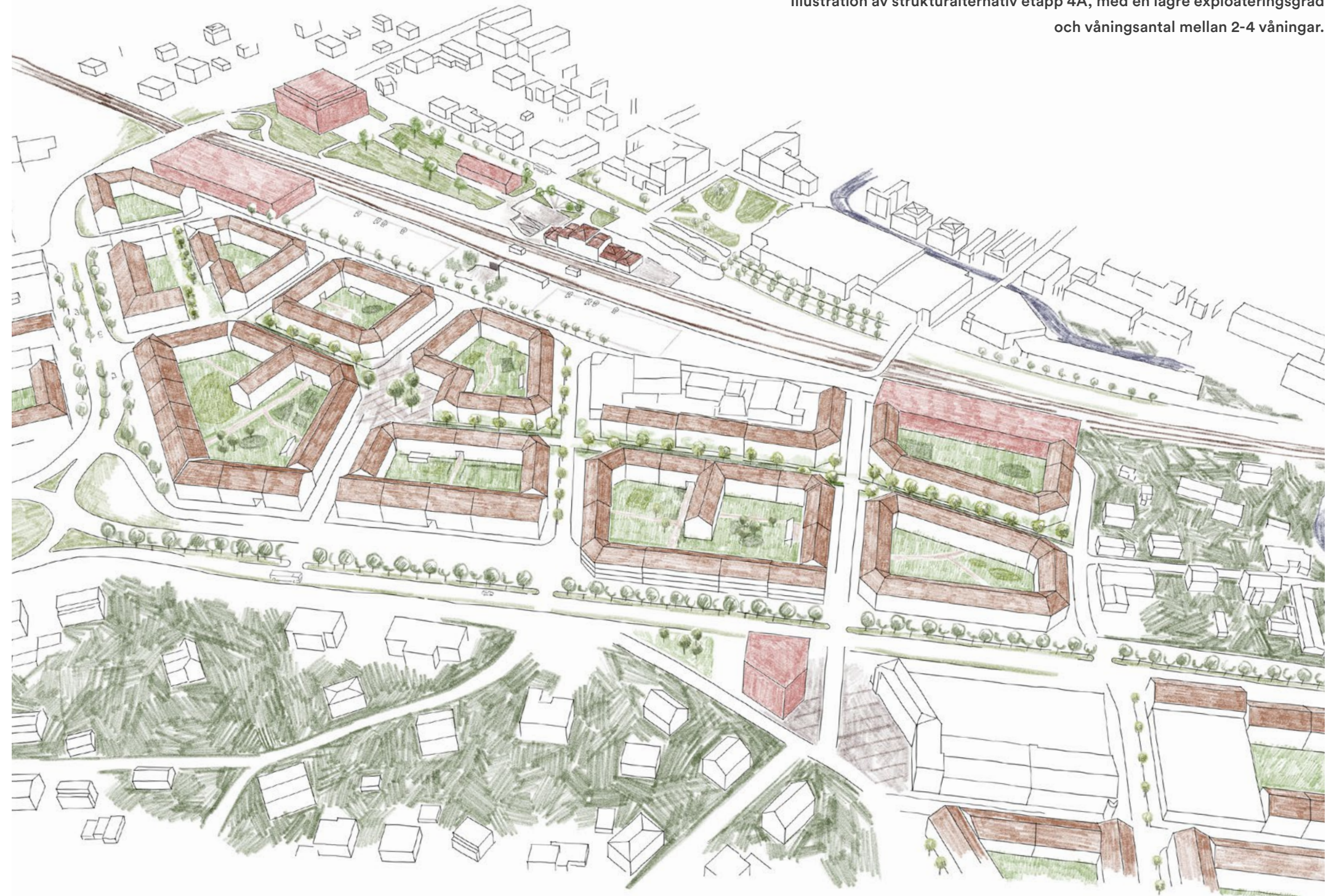


Illustration av strukturalternativ etapp 4A, med en lägre exploateringsgrad och våningsantal mellan 2-4 våningar.

och uppskattningsvis ge förutsättningar för utveckling av fler områden i andra delar av staden. En tunnelkoppling ryms inom föreslagen struktur men lösningen och placeringen behöver studeras vidare ur flera aspekter. I senare etapper kan exploateringen motivera att en gång-

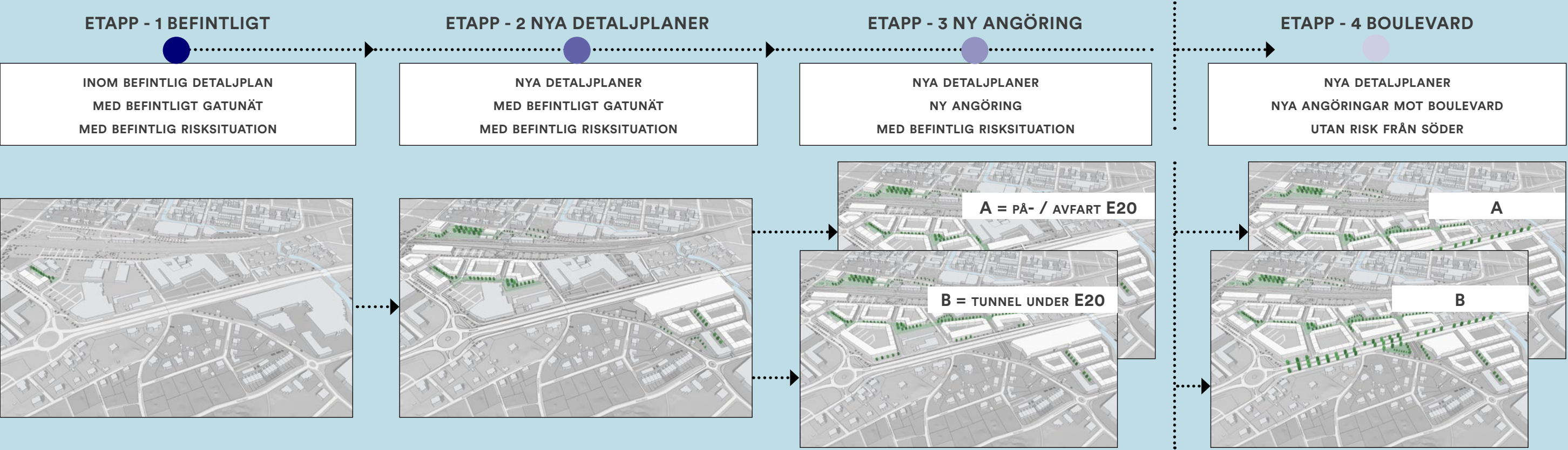
bro även byggs öster om stationsbyggnaden för att komplettera befintliga kopplingar över spåren. Bedömningen har dock gjorts att det inte är motiverat med en bro eller tunnel för biltrafik i det här läget, något som även skulle påverka strukturen både i Lyckan och norr om spåren.

Det gröna stråket som löper inom Lyckanområdet i väst-östlig riktning blir både identitetsskapande och värdebärande för området samt en viktig koppling till Mjölnergatan och Stampens kvarn för främst cyklister och gående.

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

4.1.4 ETAPPER - REDOVISNING

Förslagets etappvisa omvandling redovisas per etapp med en redovisninga av vad som gör var.



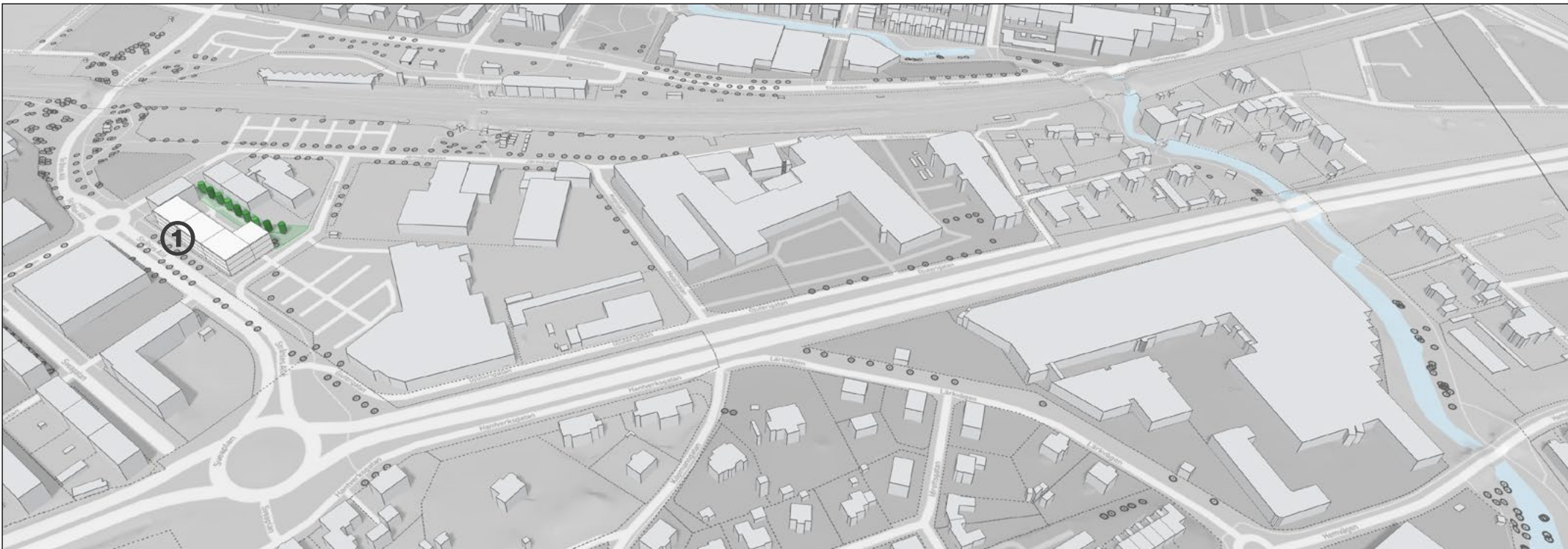
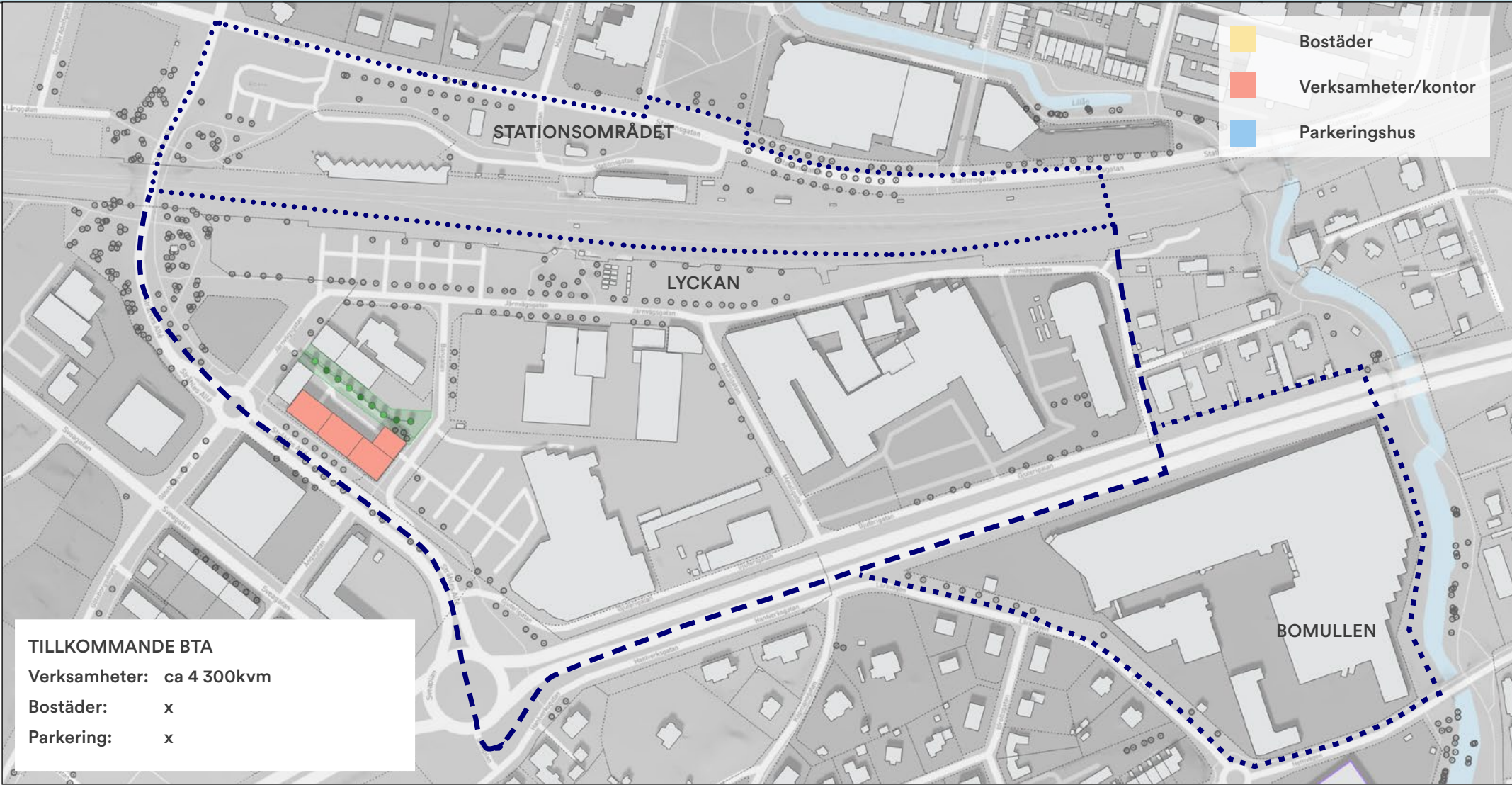
ETAPP 1
BEFINTLIGT

INOM BEFINTLIG DETALJPLAN
MED BEFINTLIG TRAFIKMATNING
MED BEFINTLIG RISKSITUATION

Inom befintlig struktur och med gällande detaljplaner finns en begränsad möjlighet att bygga ut och om. Befintliga detaljplaner styr användningen av området till industri och verksamhetslokaler. Vid ny-/ombyggnation kommer bland annat risk och trafik bli frågor som behöver utredas och aktualiseras då gällande detaljplaner inte hanterar de frågorna fullt ut.

Möjligtvis kan man redan idag bygga ut med verksamhetslokaler/kontor längs Stråhles allé vilket skulle ligga i linje med strukturförslaget.

① Inom befintlig detaljplan kan här rymmas verksamhetslokaler/kontor i tre plan.



ETAPP 2
NYA DETALJPLANER

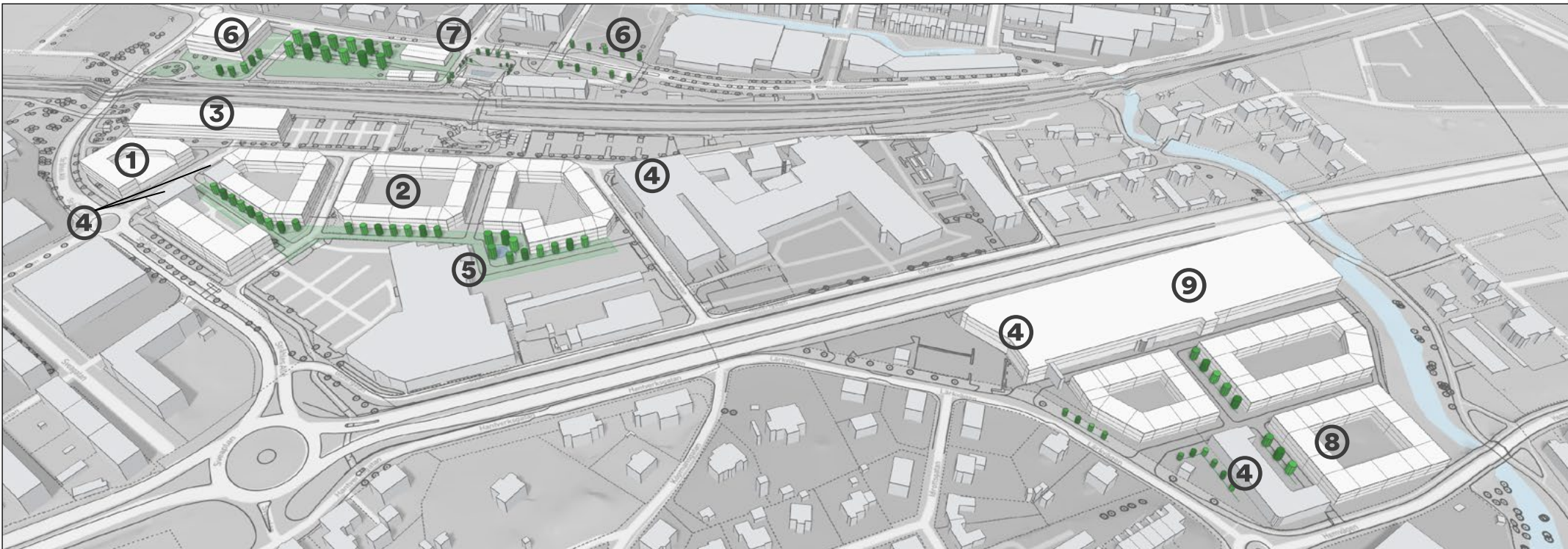
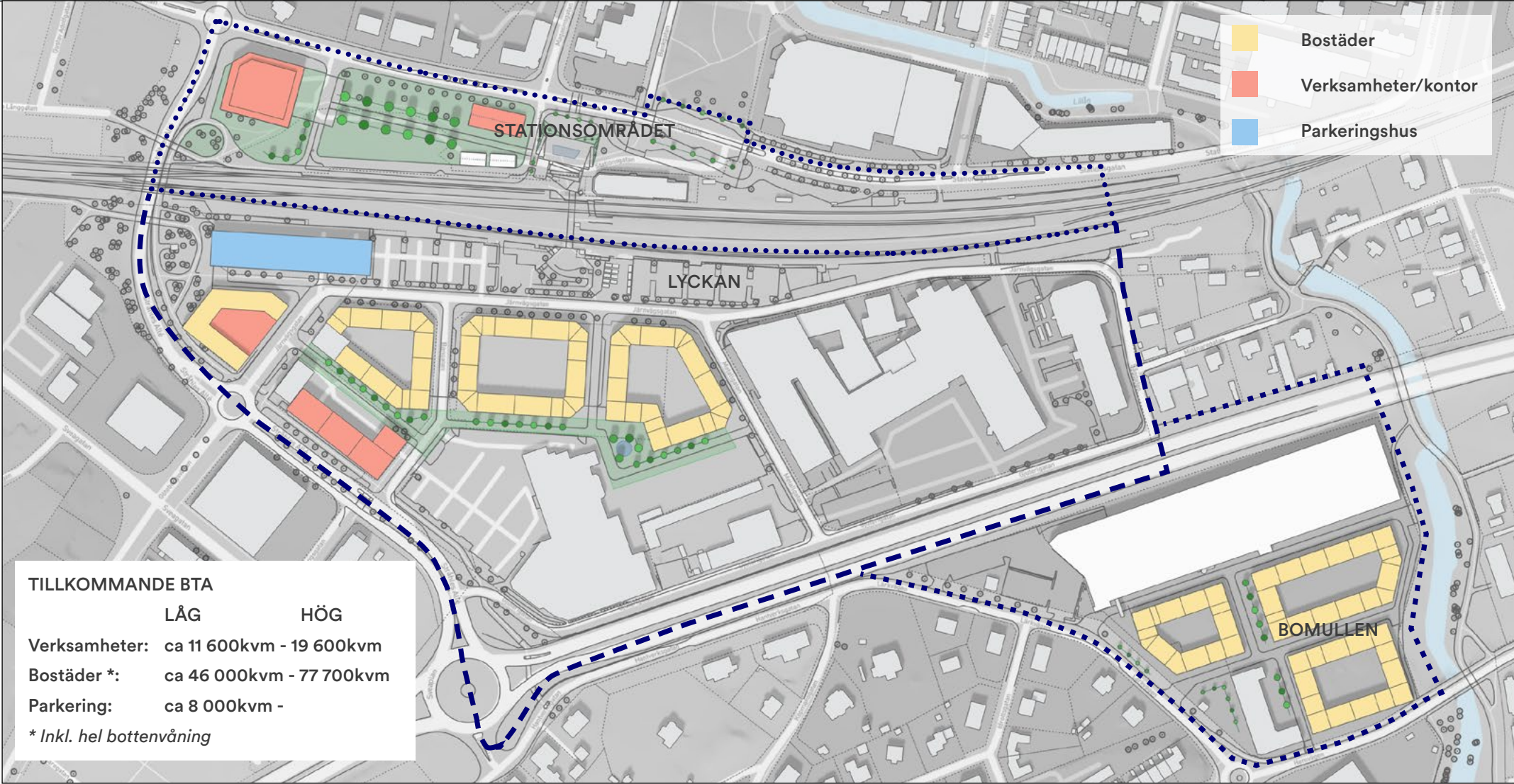
NYA DETALJPLANER
MED BEFINTLIGT GATUNÄT
MED BEFINTLIG RISKSITUATION

Bostäder: 460-780

Den begränsande faktorn för etappen är trafikförsörjningen. Omvandlingen startar annars i det västra området med minst riskpåverkan och i de södra delarna av Bomullen. Norr om stationen möjliggörs nya detaljplaner och byggrätter kan tillskapas, buss-trafiken koncentreras och Stationstorget omgestaltas. Här förstärks entrén till det nya området från centrum..

Strukturen möjliggör att tre stora bostadskvarter kan byggas och kompletteras av verksamheter mot Stråhles allé, samt ett bostadskvarter med verksamheter i bottenplan i väster.

- ① Nytt kvarter med verksamhet i bottenplan och verksamheter eller bostäder ovanpå.
- ② Bostadskvarter med generösa gårdar
- ③ Parkeringshus för verksamheter och bostäder samt den pendelparkering som finns idag.
- ④ Byggnader som bevaras.
- ⑤ Etablering av kvarterstorg.
- ⑥ Efter en flytt av bussarna kan en ny stationspark med t.ex. hotell, restaurang & lekplats byggas.
- ⑦ Entréplats och nedgång till "Lyckan-tunneln".
- ⑧ Ny bostadsbebyggelse
- ⑨ Delar av den bef. byggnaden inrymmer parkering för området.



ETAPP 3 A
NY ANGÖRING

NYA DETALJPLANER
NY ANGÖRING: PÅ-/AVFART E20
+ GÅNG- & CYKELBRO
MED BEFINTLIG RISKSITUATION

Bostäder: 570-960

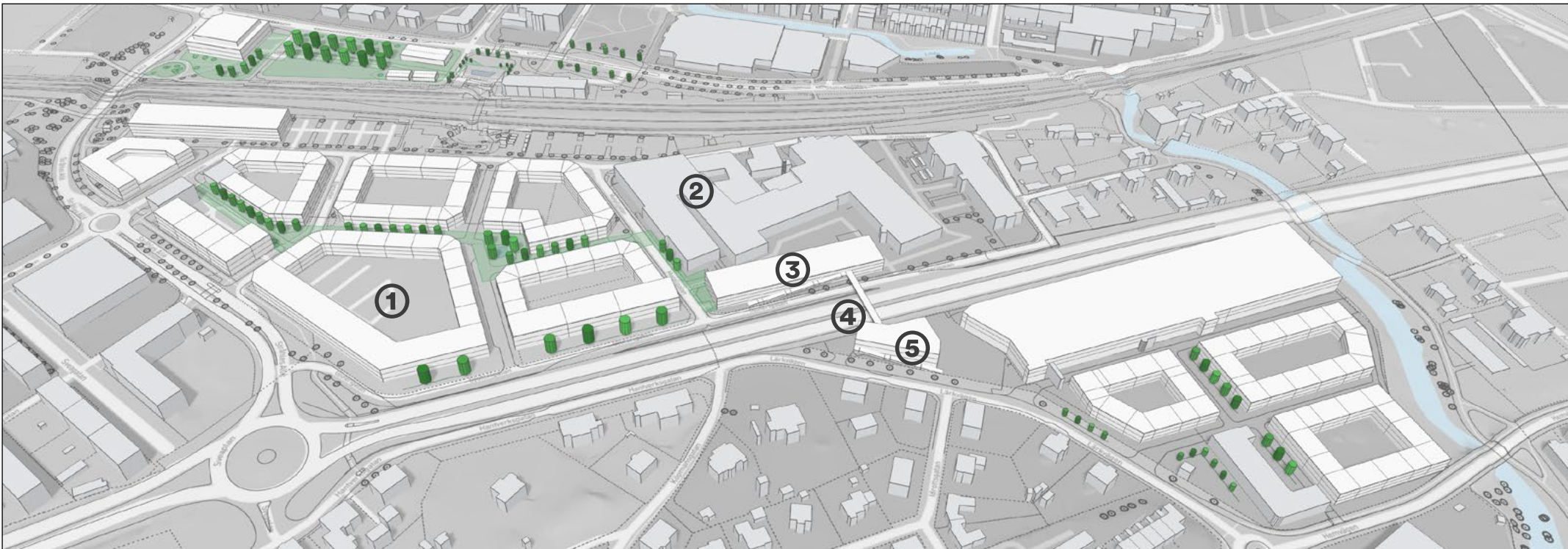
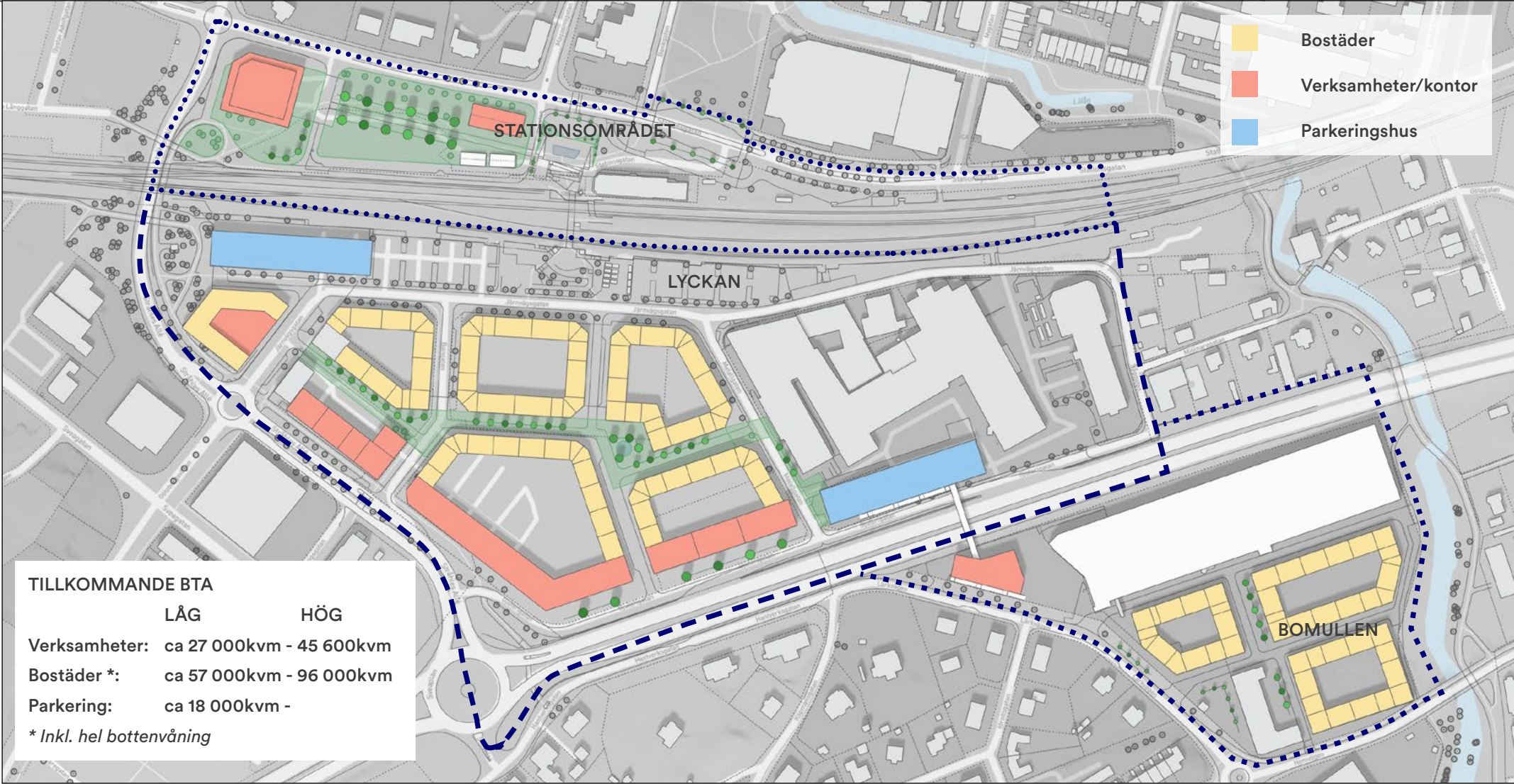
Trafikkapaciteten bedöms fortfarande som begränsande men med en gång- och cykelbro över E20, samt en ny på- och avfart till E20 i västergående riktning för Lyckanområdet kommer trafikkapaciteten öka. Uppskattningen är att ytterligare två stora kvarter och parkeringshus kan byggas ut i etappen, men strukturen tillåter även att t.ex. Yxan 22 sparas om det blir aktuellt, eller om trafikkapaciteten inte tillåter en maximerad exploatering.

TILLKOMMANDE BTA

	LÅG	HÖG
Verksamheter:	ca 27 000kvm - 45 600kvm	
Bostäder *:	ca 57 000kvm - 96 000kvm	
Parkering:	ca 18 000kvm -	

* Inkl. hel bottenvåning

- ① Nytt kvarter med verksamhet mot söder och väster och skyddad bostadsbebyggelse in mot området.
- ② Strukturen möjliggör för att befintlig bebyggelse finns kvar även i denna och kommande etapper.
- ③ Parkeringshus för verksamheter och bostäder. Byggnaden skyddar från buller, och till viss del risk.
- ④ Ny gång och cykelbro som integreras i ny bebyggelse.
- ⑤ Nytt verksamhetshus



ETAPP 4 A
BOULEVARD

NYA DETALJPLANER
NY ANGÖRING: PÅ-/AVFART E20
UTAN RISK FRÅN E20

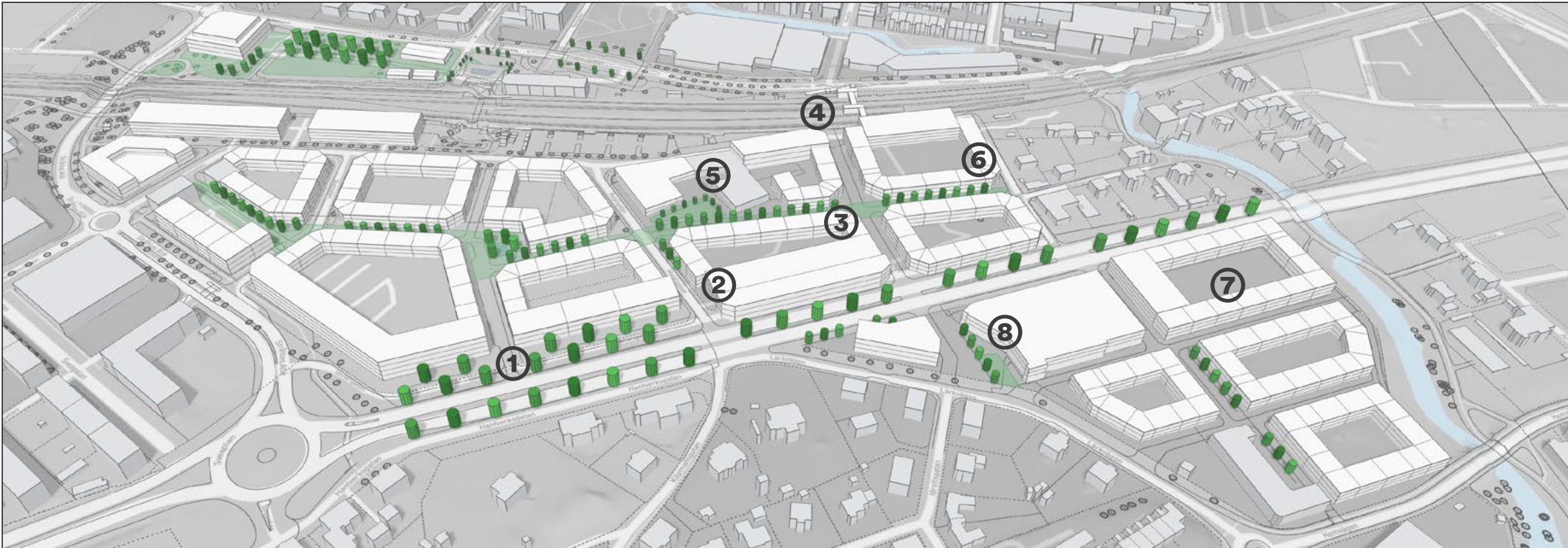
Bostäder: 860-1500

I etappen byggs hela området ut. Med en stadsgata istället för E20 kan områdena angoras från flera olika punkter och med en kompletterande gång och cykelbro över spåren i öster kopplas området än bättre till centrum.

I den här etappen kan något av kvarteren behövas användas till en större grönyta eller skola/förskola, vilket skulle vara möjligt att placera mer fritt inom området då buller och risk minimerats från vägen.



- ① E20 byggs om till en stadsgata med generösa trädplanteringar och flertalet möjligheter till korsande trafik och angöring både till Lyckan och Bomullen.
- ② Parkeringshuset kan kläs in med kontorslokaler mot gatan och byggas ut med bostäder mot norr.
- ③ Nytt bostadshus kan byggas och dess fasader läggas i gräns mot gata.
- ④ Ny gång- & cykelbro som integreras i bebyggelse.
- ⑤ Delar av befintlig bebyggelse finns kvar och bidrar med genuinitet och variation i området, kvarteret kompletteras med mer verksamhetsbebyggelse.
- ⑥ Det gröna stråket binder nu samman mot Lillån.
- ⑦ Ett nytt bostadskvarter med integrerat parkeringshus byggs vid gatan
- ⑧ Delar av befintliga byggnader föreslås bevaras.



ETAPP 3 B
NY ANGÖRING

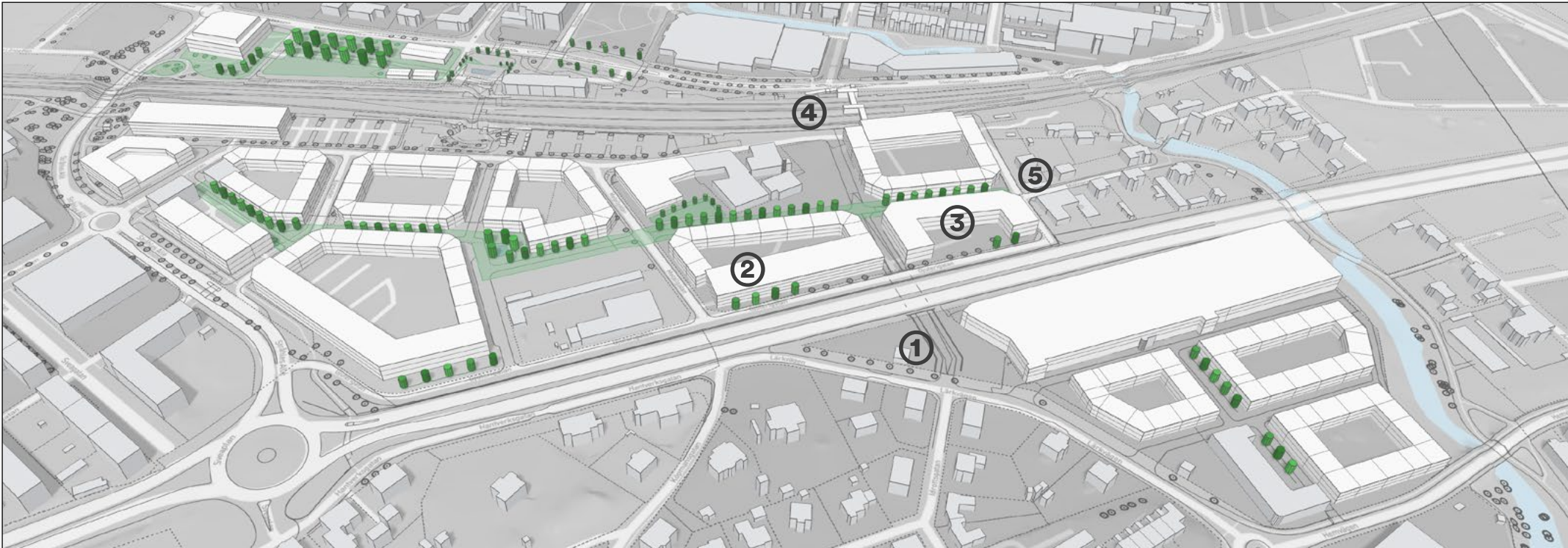
NYA DETALJPLANER
NY ANGÖRING: TUNNEL
MED BEFINTLIG RISKSITUATION
Bostäder: 650 - 1100

Som en lösning både för bättre koppling mellan södra och norra sidan av E20 och ökad trafikkapacitet byggs en tunnel under E20. Området utvecklas på båda sidor om den nya tunneln och gatan. Att få till en koppling för alla trafikslag kan vara viktigt för utvecklingen i angränsande områden och trafikstrukturen i Alingsås i stort.

Ett alternativ med en tunnel i förlängningen av Metallgatan har studerats och redovisas under kapitlet "4.5.1 Fördjupningar".



- ① En ny tunnel byggs under E20. Tunneln ökar områdets trafikkapacitet liksom den kopplar samman Lyckan och Bomullen samt i förlängningen fler delar av staden.
- ② Ett parkeringshus längsmed vägen skyddar ny bostadsbebyggelse innanför.
- ③ Ny verksamhetsbebyggelse i ett kvarter som kan slutas i nästkommande etapp.
- ④ Ny gång- och cykelbro över spåren som integreras i ny bebyggelse.
- ⑤ Det interna gröna ståket ansluter till Mjölnergatan och Lillån.



ETAPP 4 B
BOULEVARD

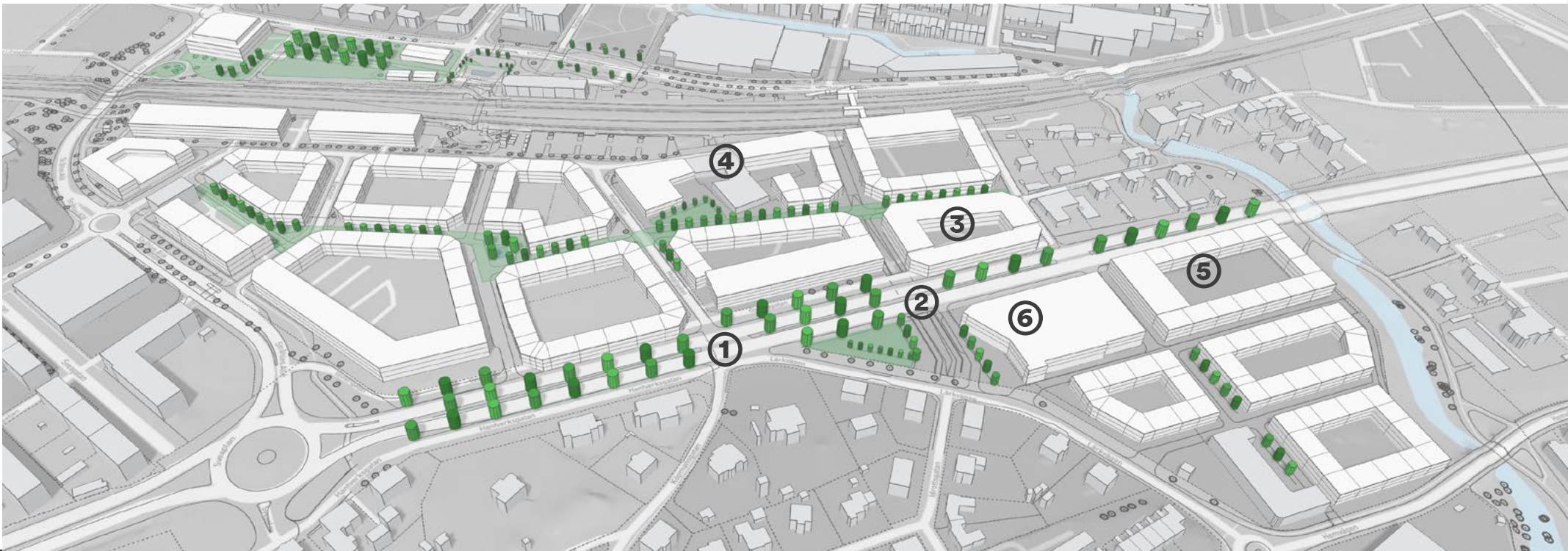
NYA DETALJPLANER
NY ANGÖRING: TUNNEL
UTAN RISK FRÅN E20

Bostäder: 890-1500

I den slutliga etappen där E20 ersätts av en stadsgata kan tunneln antingen behållas eller byggas bort, men främst kan större områden utvecklas med fler bostäder och verksamheter. Kvarter som tidigare inte utvecklats kan nu byggas i kant med gatan och större områden nyttjas.



- ① E20 byggs om till en stadsgata med generösa trädplanteringar och flertalet möjligheter till korsande trafik och angöring både till Lyckan och Bomullen.
- ② Tunneln kan antingen vara kvar eller byggas om till en icke-planskild korsning. Möjlighet till en mindre stadspark i anslutning till gatan.
- ③ Nytt bostadshus kan byggas och dess fasader läggas i gräns mot gata.
- ④ Delar av befintlig bebyggelse finns kvar och bidrar med genuinitet och variation i området, kvarteret kompletteras i övrigt med mer verksamhetsbebyggelse och bostäder.
- ⑤ Ett nytt bostadskvarter med integrerat parkeringshus byggs vid gatan.
- ⑥ Delar av befintliga byggnader föreslås finnas kvar.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

4.1.5 TEMAKARTOR

Teamakartorna tydliggör strukturernas program, rum och kopplingar. För att lättare jämföra och analysera de olika alternativen och etappernas konsekvenser redovisas de parvis för etapp 3 A och B respektive 4 A och B.

GRÖNSTRUKTUR

BILTRAFIKKOPPLINGAR

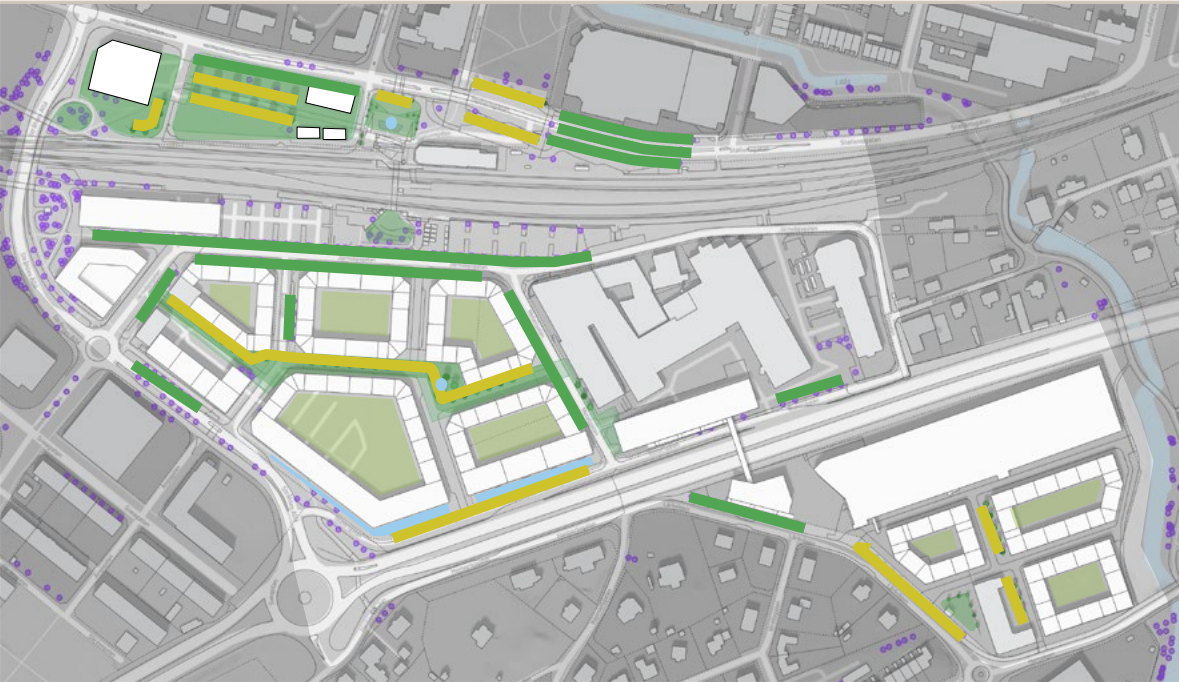
PROGRAM & INNEHÅLL

GÅNG- & CYKELKOPPLINGAR

STRÅK & MÅLPUNKTER

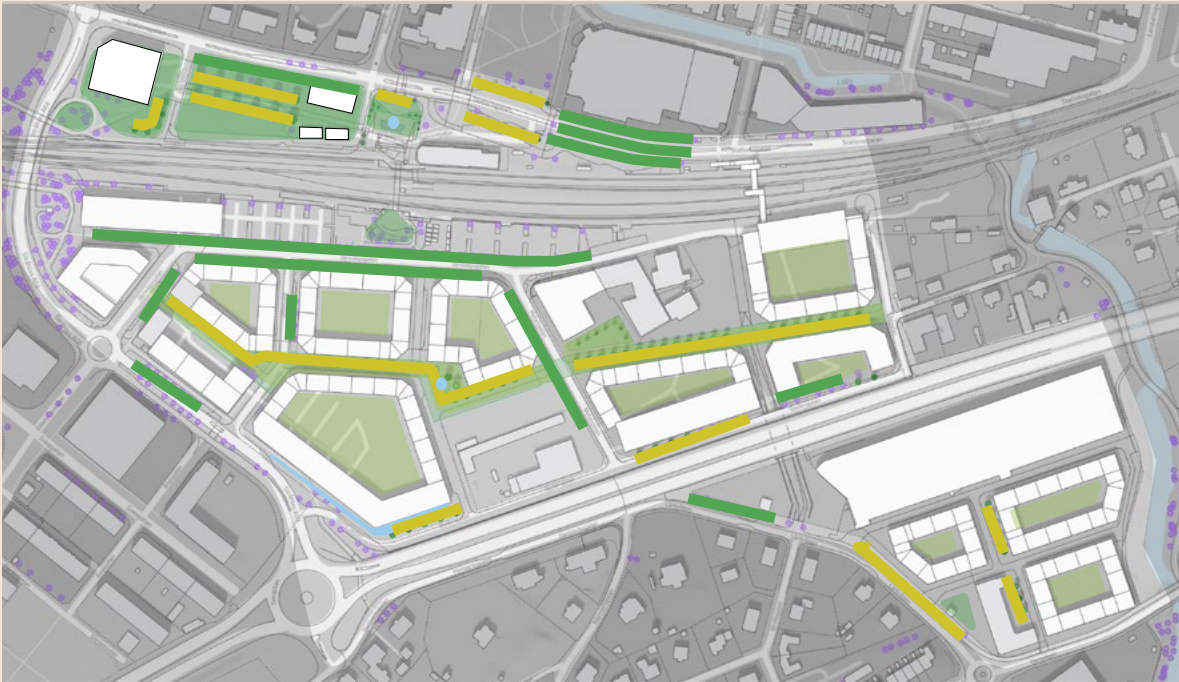
ETAPP 3

ETAPP 3A



Stationsparken i norr är etablerad. I Lyckan och Bomullen kompletteras de befintliga trädplanteringarna och grönytor tillförs på gårdar samt längs den interna, gröna gatan. Här finns plats för integrerad dagvattenhantering och träd. I sydväst längs E20 finns plats för lite större dag- /skyfalls hanteringsytor.

ETAPP 3B

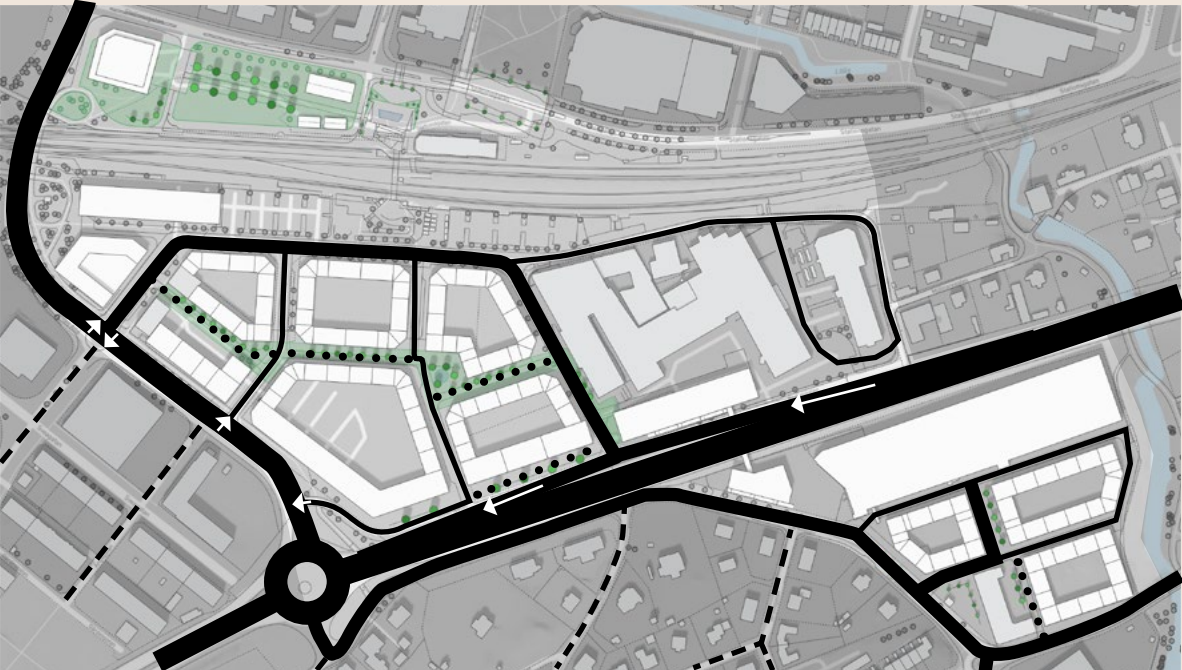


Stationsparken i norr är etablerad. I Lyckan och Bomullen kompletteras de befintliga trädplanteringarna och grönytor tillförs på gårdar samt längs den interna, gröna gatan. Här finns plats för integrerad dagvattenhantering och träd och stråket kopplar ända ut till Mjölnearegatan och Lillån . I sydväst längs E20 finns plats för lite dag/skyfalls hanteringsytor.

GRÖNSTRUKTUR

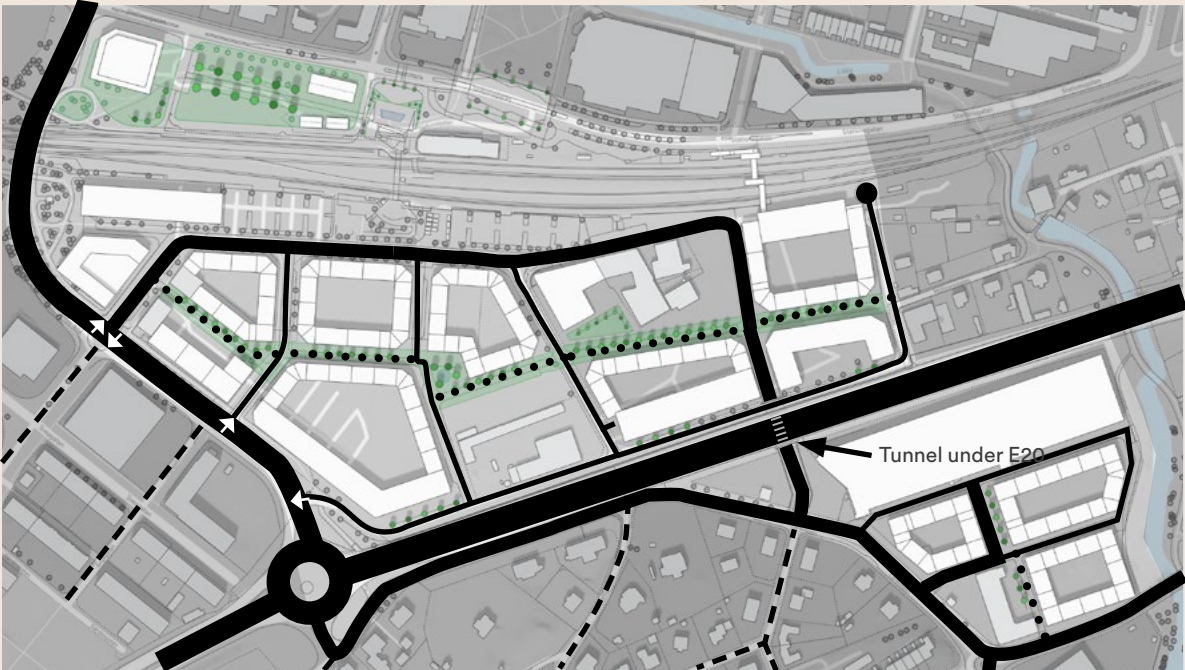
- Bef. träd
- Bef. träd/-allé
- Nya trädplanteringar
- Vattenspegel
- Dagvattenyta
- Grönt stråk /park
- Gröna bostadsgårdar

ETAPP 3A



Med en på- och avfart till E20 i västergående riktning förbättras trafikkapaciteten för Lyckan området. Samtidigt begränsas rundkörningsmöjligheterna något inom området då Gjuterigatan används för på- och avfarter.

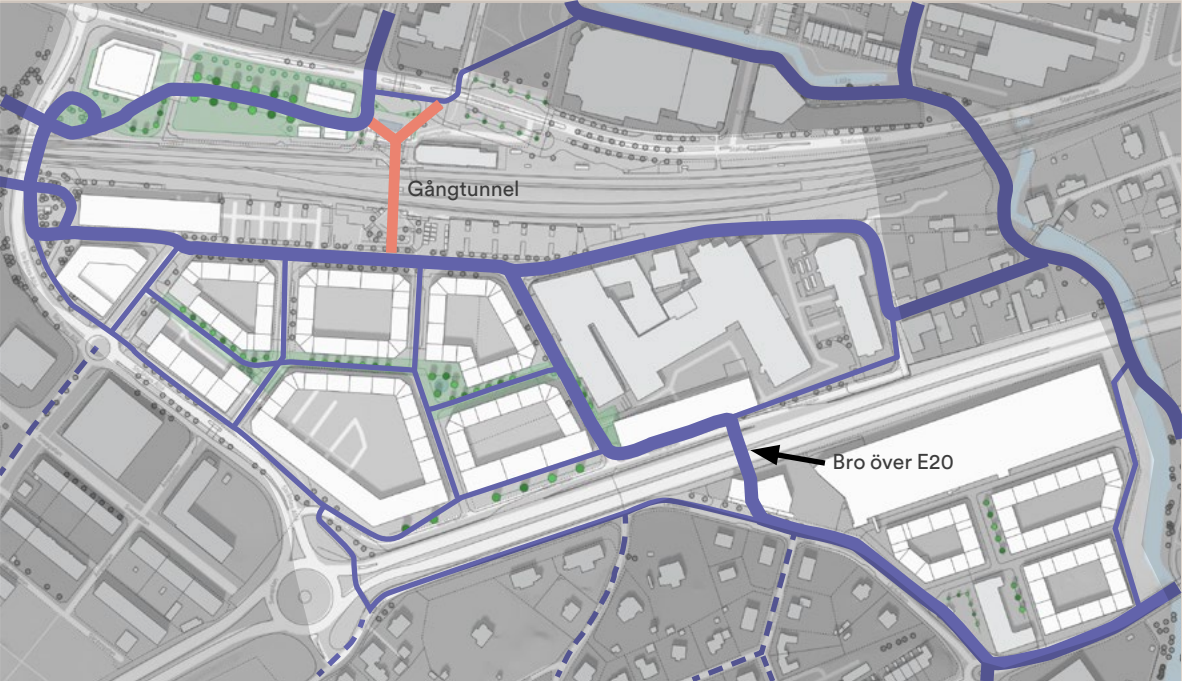
ETAPP 3B



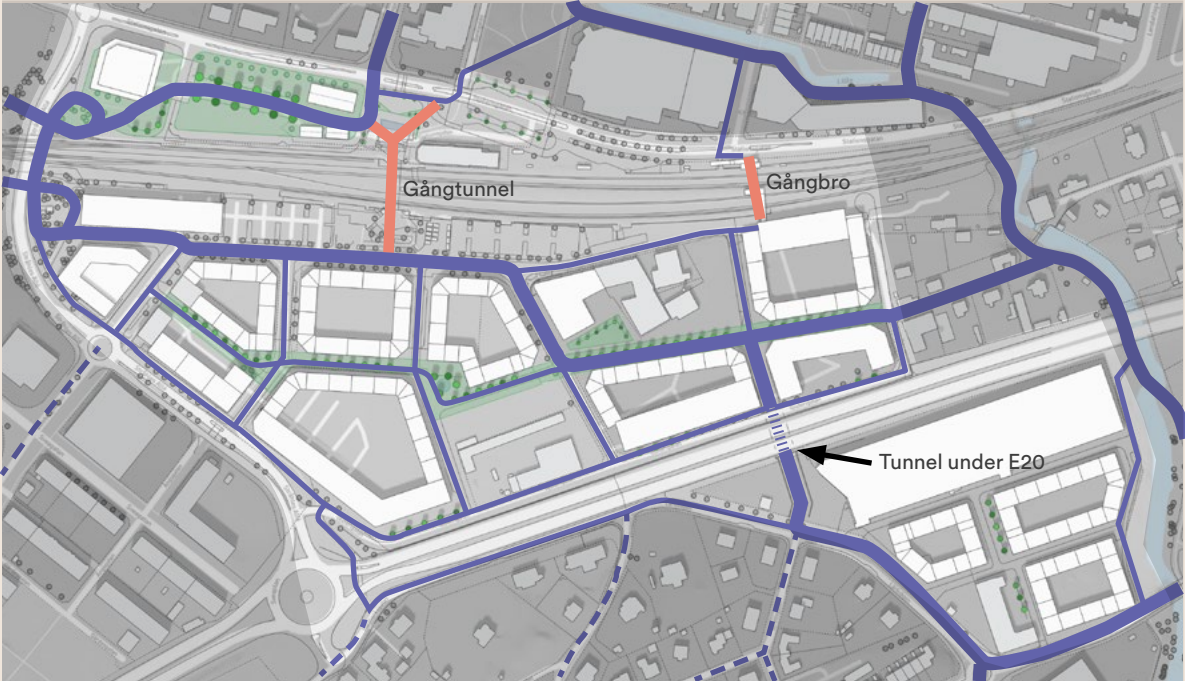
Med en tunnel mellan Lyckan och Bomullen förbättras trafikkapaciteten för båda områdena samt angränsande områden. Tunneln kan troligen kombineras med på-och avfart till E20, men konsekvenserna för angöring behöver utredas mer.

BILTRAFIKKOPPLINGAR

- Lokal huvudgata
- Lokalgata
- • • Gångfartsgata



En gång- och cykelbro med ramper över E20 blir en viktig koppling för gående och cyklande i området. Stationen och centrum nås mer direkt för boende i Bomullen.



GÅNG- & CYKELKOPPLINGAR

- Cykelstråk Primärt
- Cykelstråk Understödjande
- Endast Gående Trafik

ETAPP 3A



Områdena i väster utvecklas och domineras av bostäder. Mot leden och Stråhles Allé placeras verksamheter och parkering. Parkeringen löses i två parkeringsgarage samt i befintlig byggnad inom Bomullen.

ETAPP 3B



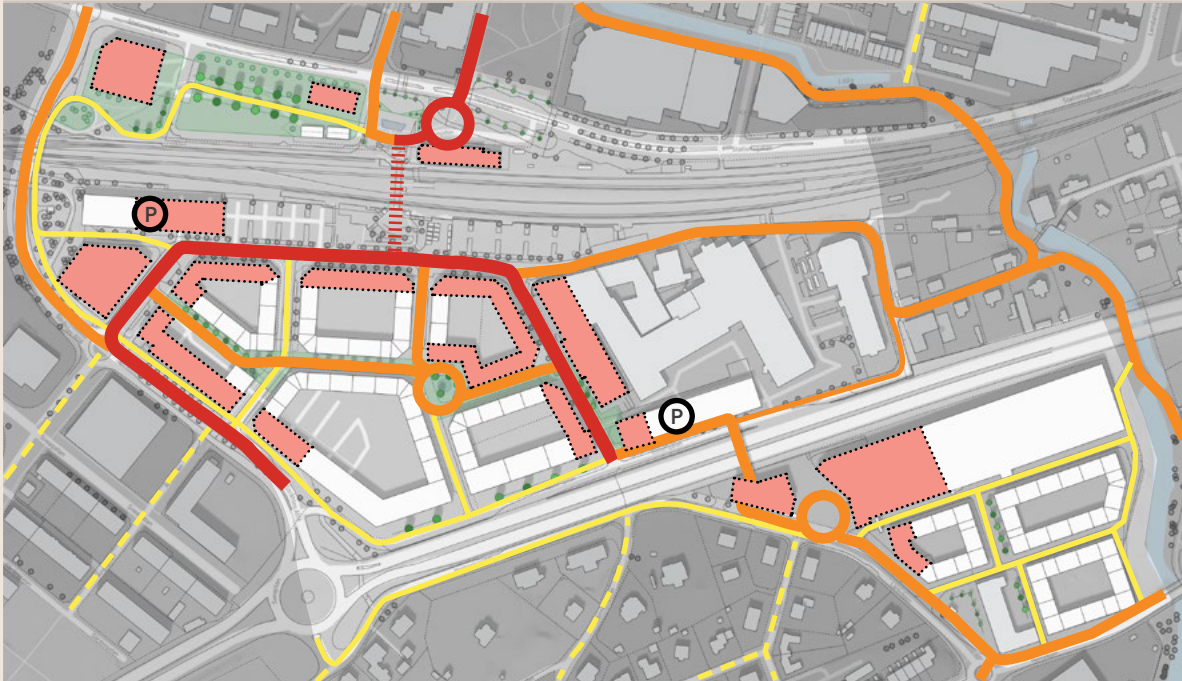
Hela Lyckanområdet utvecklas och det inre stråket byggs ut och kantas av bostäder. Mot leden och Stråhles Allé placeras verksamheter och parkering. Parkeringen löses i tre parkeringsgarage samt i befintlig byggnad inom Bomullen.

PROGRAM & INNEHÅLL

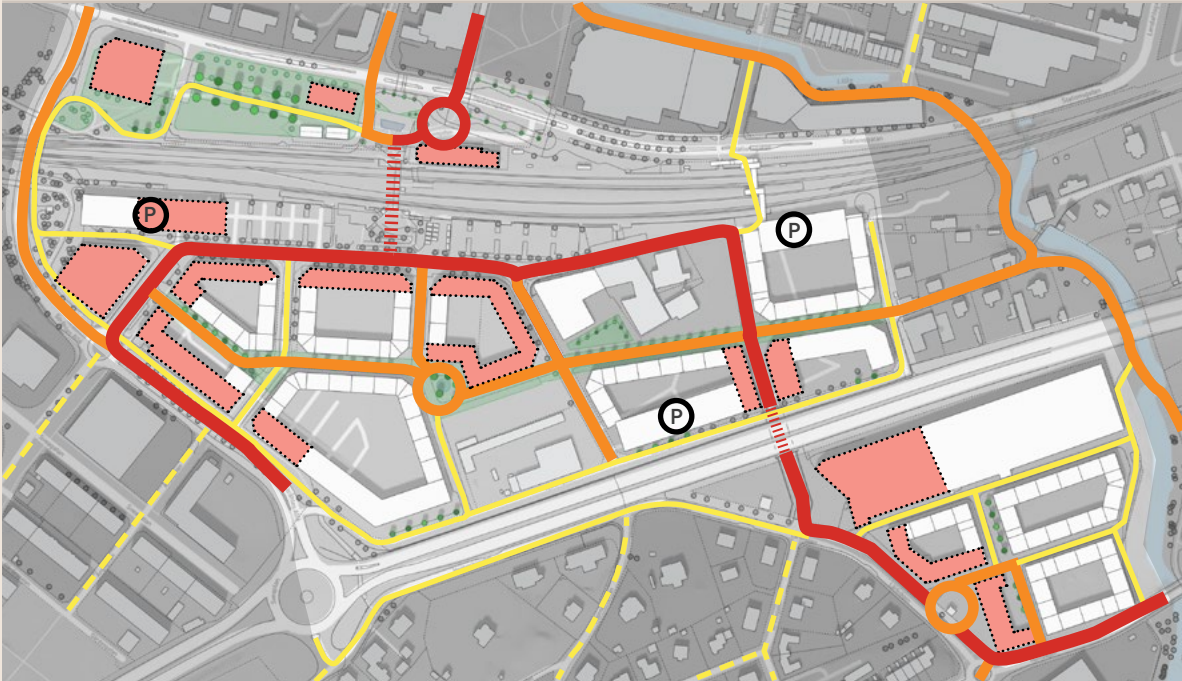
- Bostäder, med möjlighet till verksamheter i bottenplan.
- Verksamheter
- Parkering
- Existerande verksamhet

STRÅK & MÅLPUNKTER

- Hög andel publika verksamheter i bottenplan
- Parkeringshus/Mobilitetshus
- Målpunkt, stad
- Målpunkt, lokal
- Huvudstråk
- Primärt stråk
- Sekundärt stråk



Huvudstråket i området förstärks med publika bottenplan.



Områdets huvudståk binder tydligare samman Lyckan och Bomullen då det blir ett starkare stråk tack vare kombinationen av trafikslag längsmed stråket.

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

ETAPP 4

ETAPP 4A



Den interna gatan, med integrerad dagvattenhantering och träd, kopplar ända ut till Mjölnergatan och Lillån. Längs den nya stadsboulevarden tillförs gröna ytor för ökade möjligheter för dag-/skyfalls hantering samt trädplanteringar.

ETAPP 4B

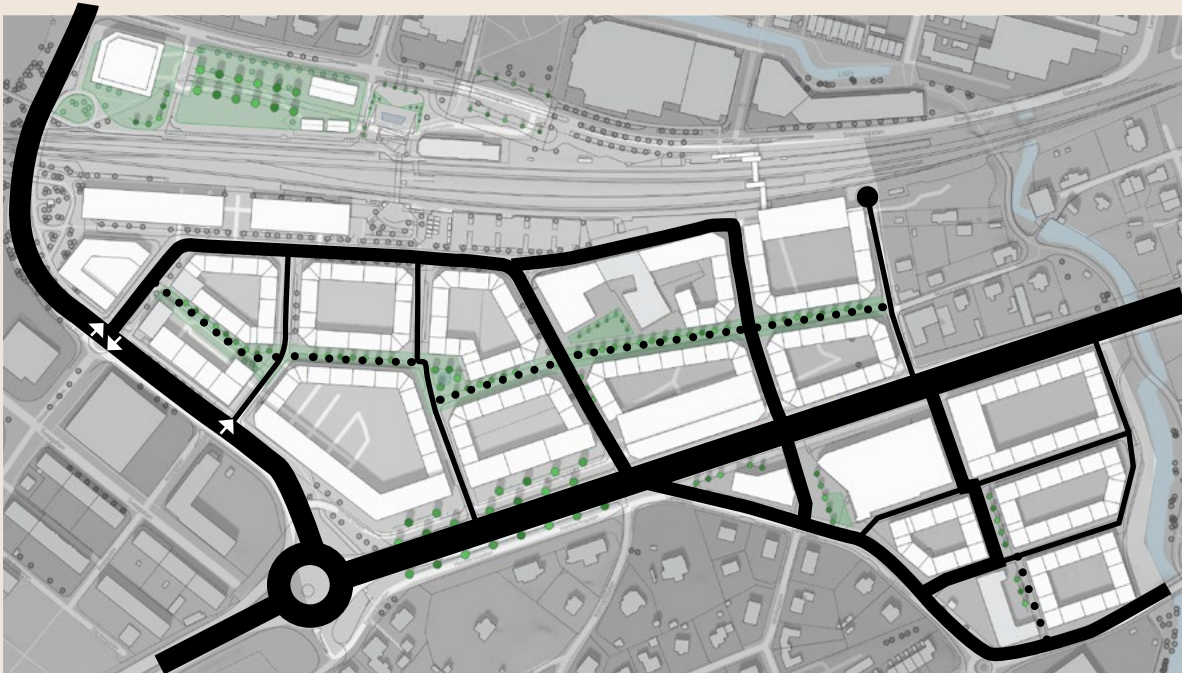


Längs den nya stadsboulevarden tillförs gröna ytor för ökade möjligheter för dag-/skyfalls hantering samt trädplanteringar. På den södra sidan tillkommer en mindre park som ett sätt att svara mot det ökade behovet av grönytor vid en högre exploatering.

GRÖNSTRUKTUR

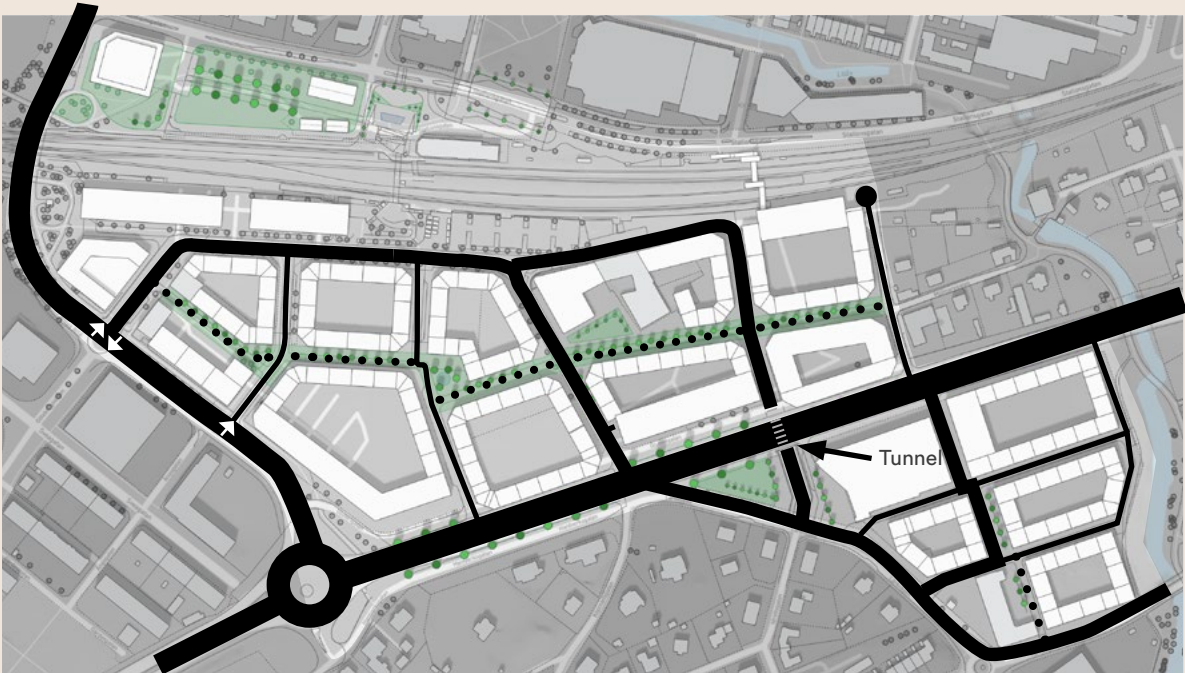
- Bef. träd
- Bef. träd/-allé
- Nya trädplanteringar
- Vattenspegel
- Dagvattenyta
- Grönt stråk /park
- Gröna bostadsgårdar

ETAPP 4A



Den nya stadsboulevarden ger ökade kopplingar och tillgänglighet för såväl Lyckan som Bomullen, detta medför att fler gator aktiveras och en jämnare hierarki mellan gator uppnås. Parallellt defenierar trafikstrukturen en mer traditionell kvartersstad och stadsdelarna kopplar samman områdena vid Gerdskan med centrum.

ETAPP 4B



Den nya stadsboulevarden ger ökade kopplingar och tillgänglighet för såväl Lyckan som Bomullen, detta medför att fler gator aktiveras och en jämnare hierarki mellan gator uppnås. Parallellt defenierar trafikstrukturen en mer traditionell kvartersstad och stadsdelarna kopplar samman områdena vid Gerdskan med centrum. Tunneln, från tidigare skede, riskerar att istället bli en barriär i stadsmiljön.

BILTRAFIKKOPPLINGAR

- Lokal huvudgata
- Lokalgata
- • • Gångfartsgata

GÅNG- & CYKELKOPPLINGAR

- Cykelstråk Primärt
- Cykelstråk Understödjande
- Endast Gående Trafik



Mer kontinuerliga gång och cykelstråk växer fram i området och man rör sig ohindrat mellan delområdena. Gångtunneln under järnvägsspåren kompletteras med ytterligare en gångbro med hiss och ramper i öster.



Mer kontinuerliga gång och cykelstråk växer fram i området och man rör sig ohindrat mellan delområdena. Tunneln blir en midre viktig koppling mellan Bomullen och Lyckan. Kopplingarna över järnvägsspåren förblir de samma.

ETAPP 4A



Resterande områden i öster utvecklas. Viss befintlig bebyggelse kan bevaras - vilket blir viktigt för identiteten och möjligheten till olika verksamheter och olika typer av lokaler inom området. Mot stadsboulevarden byggs de nya husen närmare gatan medan de befintliga i vissa fall byggs på.

ETAPP 4B



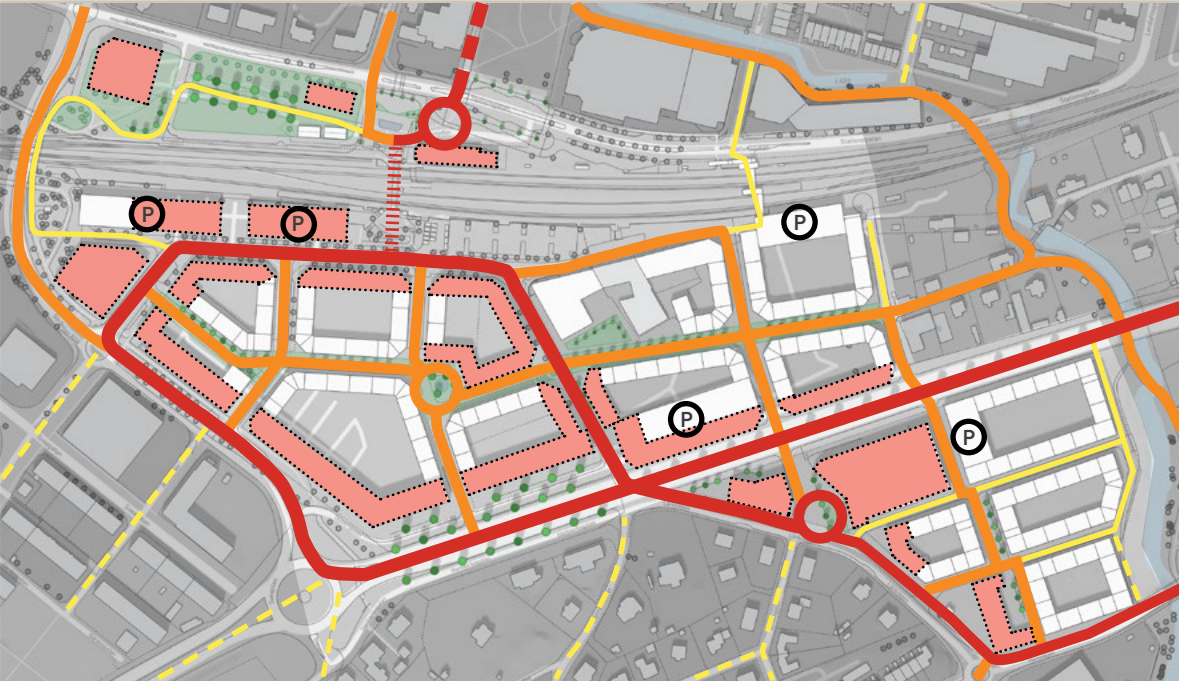
Resterande områden utvecklas. Viss befintlig bebyggelse kan bevaras - vilket blir viktigt för identiteten och möjligheten till olika verksamheter och olika typer av lokaler inom området. Mot stadsboulevarden byggs de nya husen närmare gatan medan de befintliga i vissa fall byggs på.

PROGRAM & INNEHÅLL

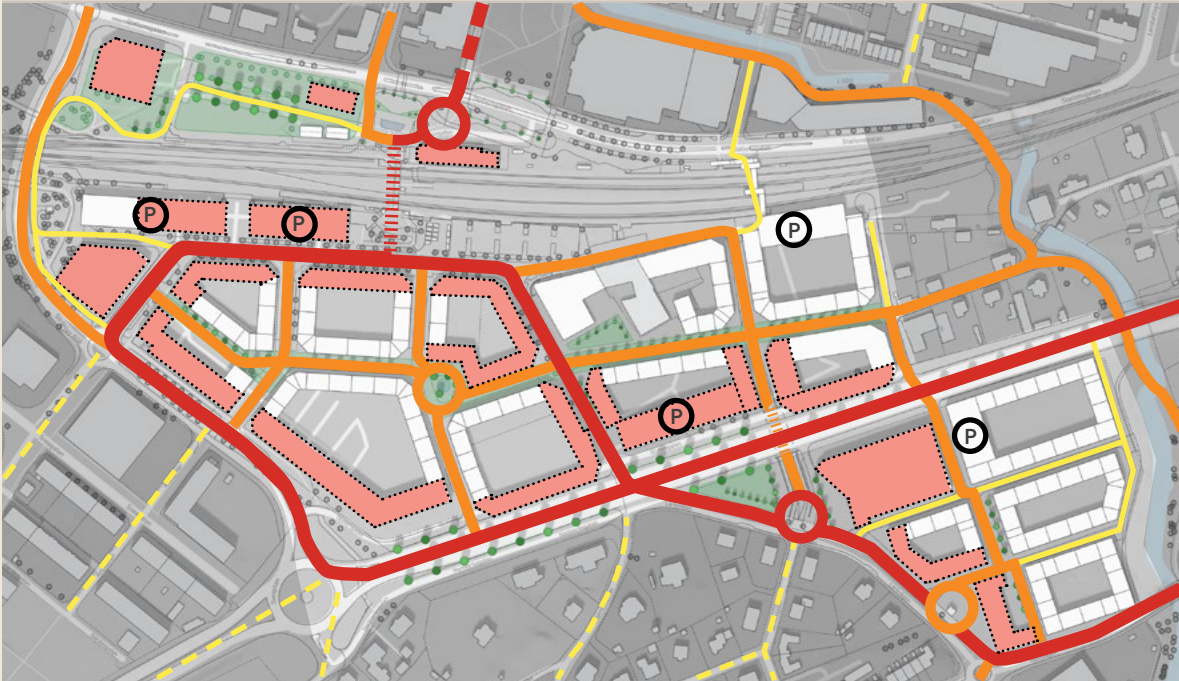
- Bostäder, med möjlighet till verksamheter i bottenplan.
- Verksamheter
- Parkering
- Existerande verksamhet

STRÅK & MÅLPUNKTER

- Hög andel publika verksamheter i bottenplan
- Parkeringshus/Mobilitetshus
- Målpunkt, stad
- Målpunkt, lokal
- Huvudstråk
- Primärt stråk
- Sekundärt stråk



Huvudstråket i nord-sydlig riktning förstärks genom att sömlöst leda över stadsboulevarden. Här, och längs boulevarden har man en hög koncentration av verksamhetsytor med publikt innehåll.



Områdets huvudståk i nord-sydlig riktning skiftar till att löpa längs Metallgatan istället för under tunneln.

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

4.1.6 EXPLOATERINGSGRAD

Illustrerat bebyggelseförslag utgår från Alingsås kommuns aktuella styrdokument avseende exploateringsgrad och utformning i stadskärnan. Strukturen baseras på att bebyggelsen ordnas i kvartersform med en bebyggelse på i huvudsak två till fyra våningar. I de illustrerade utbyggnadsetapperna är den generella byggnadshöjden satt till tre våningar inom hela området. I realiteten bör detta diversifieras med volymer i ett spann från två till fyra, och kanske även fem våningar på valda ställen.

Strukturen är dock så pass generell att den även kan rymma en högre exploatering och byggnader på fyra till fem våningar, med inslag av sexvåningsbyggnader eller ännu högre. När man ökar exploateringen kan gatumått behöva ses över och gårdarna eventuellt minska något. Vid högre bebyggelse kan kvaliteter som dagsljus och direkt solljus påverkas och andelen grönyta/friyta per boende minskar samtidigt som parkeringstalet ökar. Behoven av samhällsservice som skola och förskola kommer likväl att öka. Dessa aspekter kan bli de faktorer som avgör den totala exploateringsgraden för området vid en full utbyggnad, och som kommer att innebära att strukturen behöver justeras.

FLYGVYER illustrerar etapp 4A med 3 våningar i varianten med lägre exploateringsgrad och 4-5 våningar i den med en högre exploateringsgrad. I de olika etapperna skilljer det ca 65-70% i BTA mellan den lägre exploateringsgraden och den högre.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

4.1.7 FÖRDJUPNINGAR

I den föreslagna strukturen har några områden studerats mer ingående och några förslag illustrerats mer i detalj.

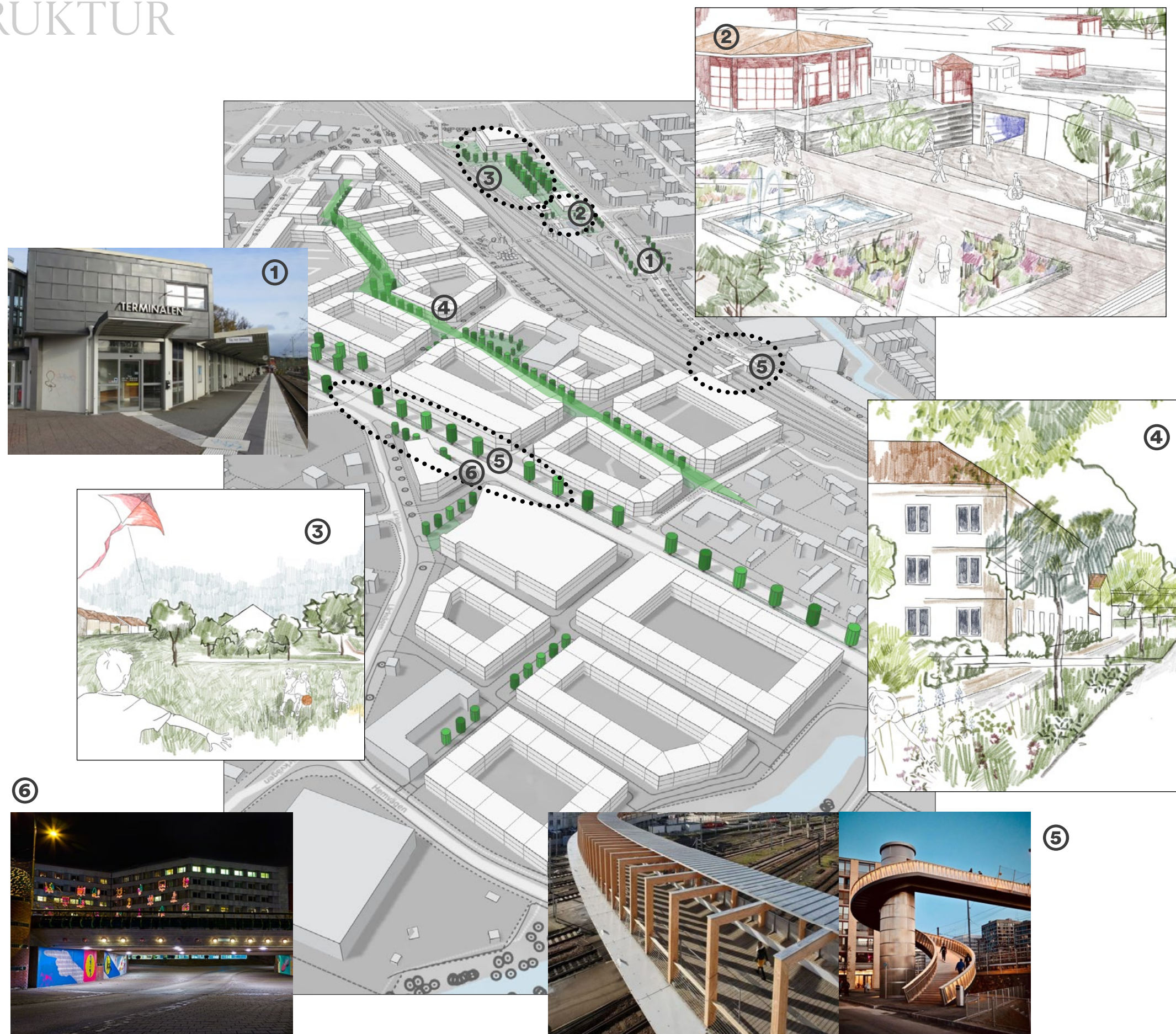
① ③ För att frigöra yta och få en mer stadsmässig och effektiv markanvändning som inte domineras så mycket av trafik föreslås dagens bussterminal att flyttas och en samlad busshållplats anläggas vid Åmanska parken. Alternativa skissförslag har tagits fram tillsammans med Västtrafik.

② För omarbetningen av nedgången till gångtunneln och gestaltningen av det nya "stationstorget" har höjder och möjliga lösningar för ramper och trappor studerats i skissförslag.

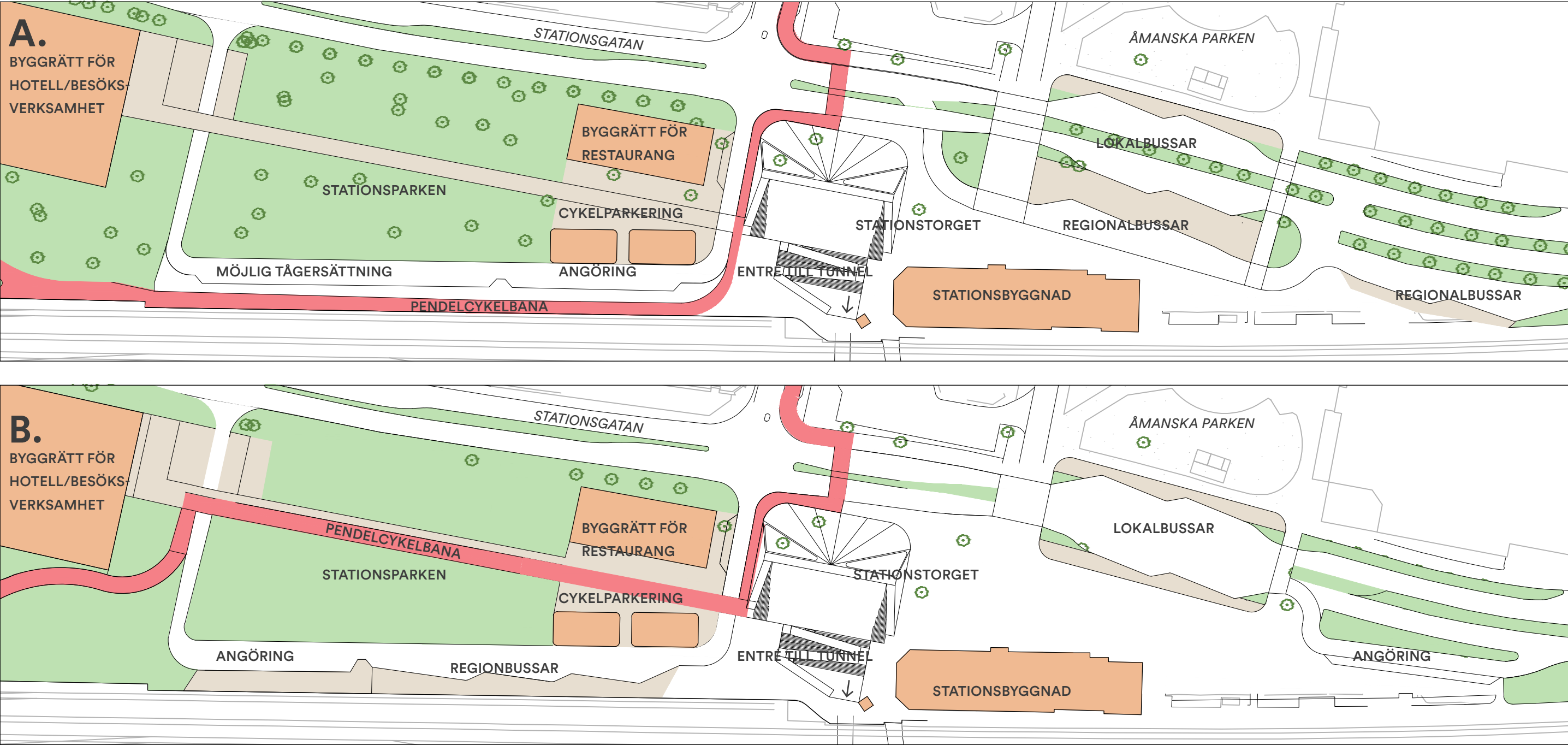
④ För det sammanlänkande interna gröna stråket i Lyckan finns förslag på gatusektion och programmering.

⑤ Gång- och cykelbrolösningar illustreras över både E20 och järnvägsspåren.

⑥ En möjlig lösning med en tunnel under E20 har översiktligt studerats för att säkerställa bland annat mått och lutningar, och som komplement har även en alternativ placering studerats översiktligt.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR



BUSSPLACERINGAR

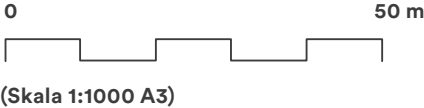
Med syfte att tillskapa parkyta och byggrätter ersätts bussterminalen med hållplatser för stads- och regionbussar. Två förslag har utretts i arbetet, i båda förslagen placeras fyra hållplatser för stadstrafiken längs stationsgatan mellan Alingsås stationen och Åmanska parken. Torget som leder ner till järnvägsundergången har även det samma utformning i båda förslagen. I kommande

steg behöver man studera utformningen av busshållplatserna och bland annat säkerställa så att siktlinjer mot centrum och Åmanska parken inte påverkas negativt.

I förslag A placeras hållplatser för regionbussar i direkt anslutning till stadstrafiken och stationsbyggnaden. Två i östlig och två i västlig riktning. Infarten framför stationsbyggnaden är också tillgänglig för färdtjänst och

taxi. Angöring sker väster om stationstorget. Längst i väster finns plats för tågersättningsbussar.

I förslag B placeras regionbussarna väster om Stations-torget och tågersättningen flyttas till södra sidan spåren. Angöring sker väster om regiontrafiken och i fickan öster om stadstrafiken.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

STATIONSTORGET

Nedgången till tunneln under spåren vid stationen är idag anonym och trång. Att bygga om hela tunneln för att öka tillgängligheten och attraktiviteten bedöms som svårt och kostsamt, men en omgestaltning av nedgången till tunneln skulle förbättra situationen betydligt. En omgestaltning ger möjlighet att skapa en ny typ av stadsrum i staden, ett södervänt och lätt sluttande stationstorg som samtidigt blir en entréplats till Lyckan och kopplar samman området söder om spåren med stadskärnan. Som på södra sidan skapas en rymlig förplats vid tunnelmynningen i norr. Genom att kombinera en effektiv ramp- och trapplösning med en lätt lutning på hela ytan upp till Stationsgatan tar man upp höjdskillnaden på platsen samtidigt som man länkar busshållplatserna och stationshuset i öster med den nya stationsparken i väster.

I skissen placeras en vattenspegel centralt som också blir en del i dagvattenhanteringen på platsen. Gröniska, planteringar och sittmöbler kan integreras i önskad omfattning för att skapa en attraktiv plats att vistas på.

Vy över skiss till Stationstorget och kopplingen ner till tunneln.



① Svagt lutande ytor som tar upp höjdskillnad och medger vistelse.



② Kompakt ramp och trapplösning närmast tunneln.

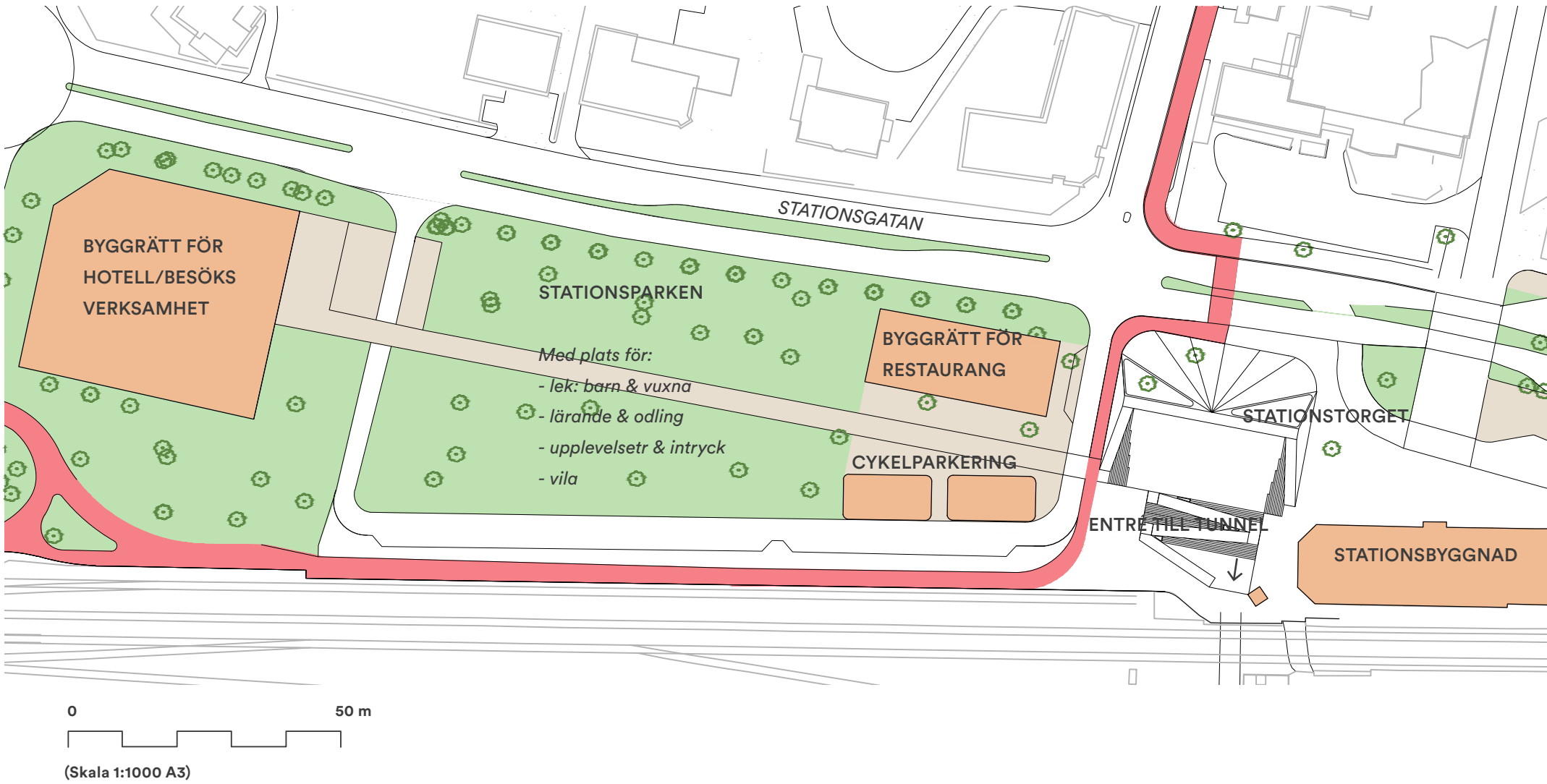


4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

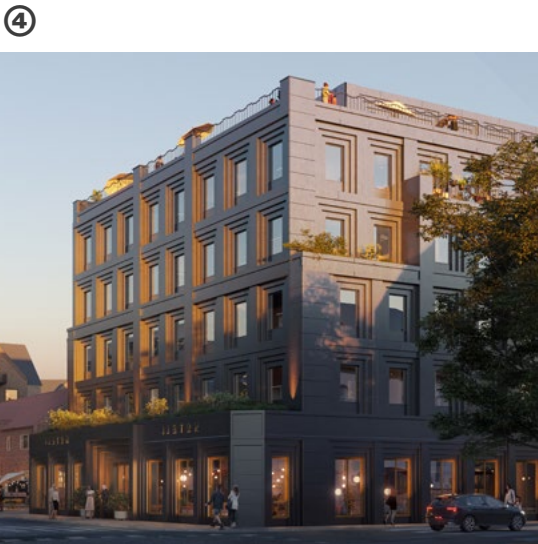
STATIONSPARKEN

Väster om stationstorget möjliggör bussterminalens flytt en grönskande parkmiljö, en släkting till Alingsås gamla stationsträdgård. Området rymmer ytor för lek såväl som för rekreation, planteringar och några byggnader.

Gränsnittet mellan Stationsträdgården och Stationstorget definieras av lägre byggnader för restaurang, cykelparkering och servicefunktioner. Genom ett centralt stråk som följer huvudriktningen i den centrala rutnätsstaden når man själva parkmiljön som avslutas i en fondbyggnad. En större byggrätt för hotell eller motsvarande publikt program som markerar inträdet i de centrala delarna av Alingsås för både tågresenärer och vägtrafikanter.



- ① Stationsparken, Åkersberga
- ② Entrépaviljong med restaurang, Göteborg
- ③ Grönskande parkmiljö
- ④ Möjlig hotellbyggnad markerar entrén till centrum



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

LYCKANS GRÖNA STRÅK

Mjölnergatan förlängs genom Lyckanområdet fram till Stråhles Allé. Som en grön ryggrad förbinder den de nya bostäderna med varandra och med Stampens kvarn. Entréer till kvarteren kan vändas mot stråket som tillåter angöringstrafik och -parkering, men på de gåendes villkor. Huvudsaklig kommunikation sker till fots och med cykel.

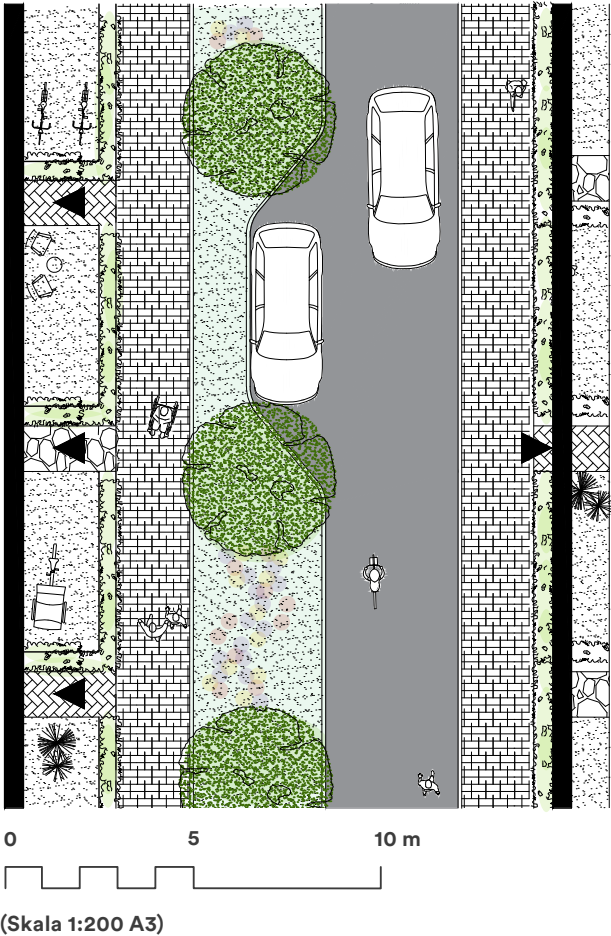
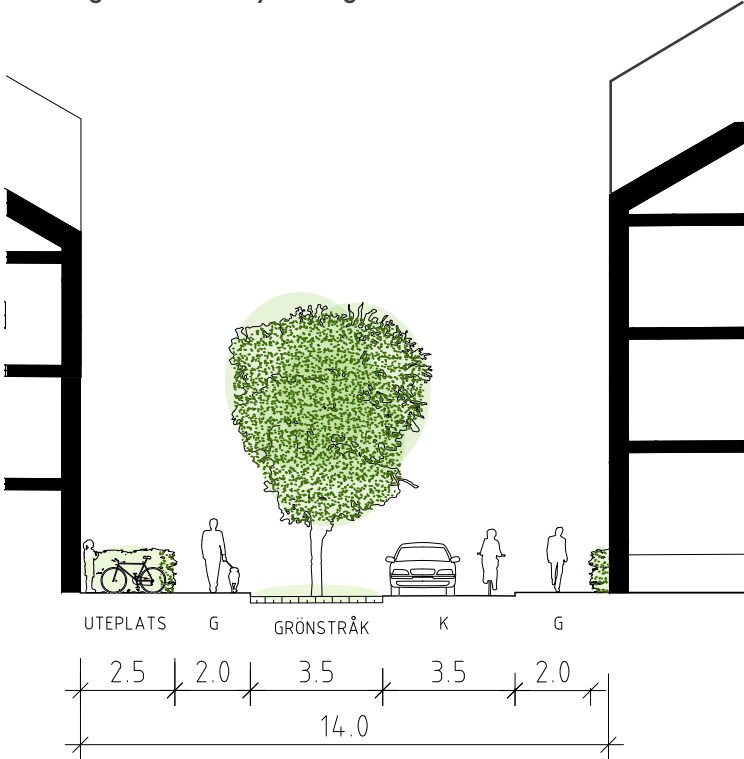
Gatusektionen möjliggör för ett rum med mycket grön-ska på kvartersmark såväl som på allmän plats. Bostäder på gatans norra sida får uteplatser och centralt i gatu-rummet planteras träd som får gott om utrymme att växa sig stora. Kring träden planeras en grön zon där rain gardens och liknande lösningar bidrar till att hantera dagvatten och skyfallsproblematik inom området.

- ① Grönskande uteplats på djup förgårdsmark
- ② Inbjudande dagvattenhantering i gaturummet



Illustrativ vy längs nya Mjölnergatan mot Såggatan.

Sektion och gatusnitt av "Lyckans gröna stråk"



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

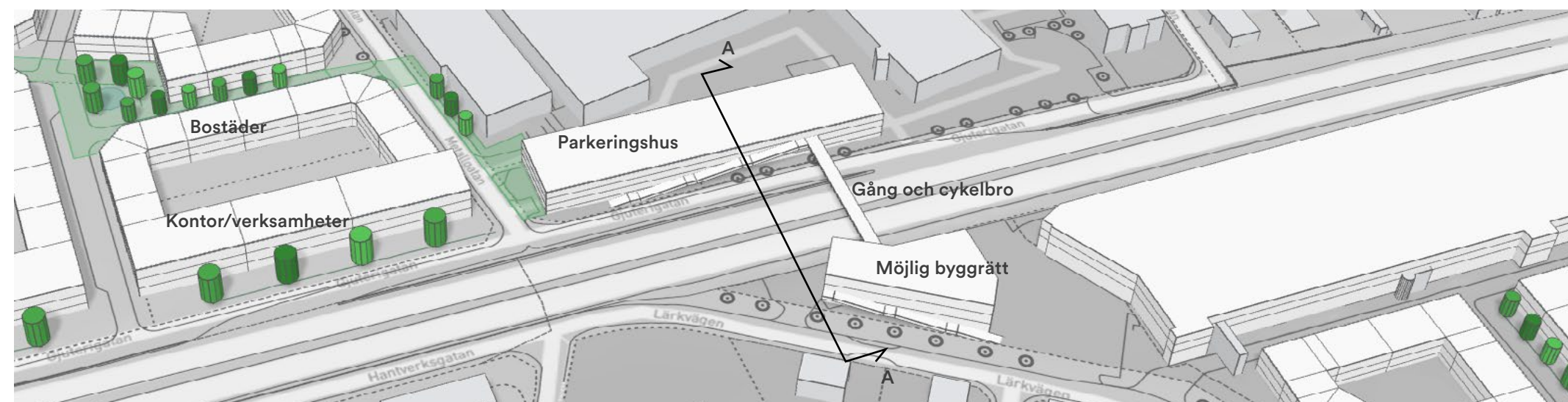
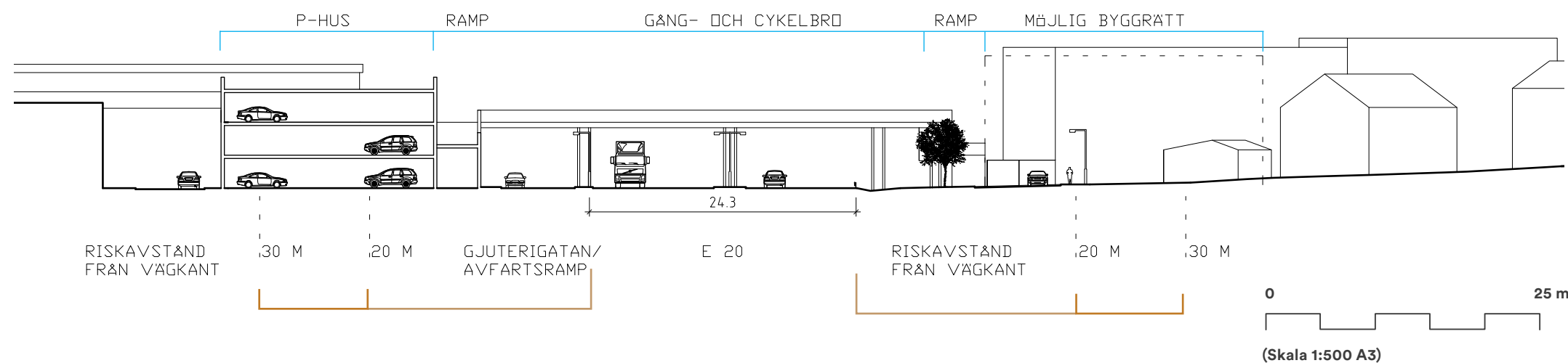
GÅNG- & CYKELBROAR

E20 och järnvägen kommer att vara avgränsande barriärer för stadsutvecklingen inom både Lyckan och Bomullen under överskådlig tid framöver. För att möjliggöra kommunikation mellan projektets delområden föreslås en serie av bro- eller tunnelloösningar.

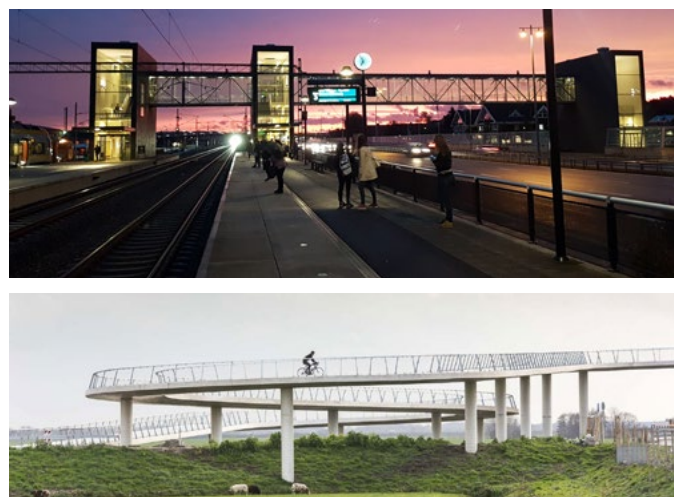
I alternativ 3A, uppförs ett parkeringsgarage bredvid E20 i slutet av Metallgatan. Genom att integrera uppfartsramp för cykel och gång i byggnaden förankras denna bättre på platsen. På sydsidan finns möjlighet att arbeta med en fristående ramp eller att även här integrera den i en mindre byggnad. Med god gestaltning kan en bro över E20 bli identitetsskapande och en "entré-port" till området och till Alingsås. Metallgatan stärks i sin funktion som viktig kopplande gata.

För att korsa järnvägen öster om stationen föreslås en bro i alternativ 3B. Med anslutningspunkter till perrongen och norr om spåren, integreras i parkeringshus som uppförs här. Man skulle då få två vägar till och från perrongen vilket är en fördel ur både flödes- och trygghetssynpunkt. Av utrymmesskäl är det lämpligt att arbeta med hiss och trappa istället för ramper i denna del av området.

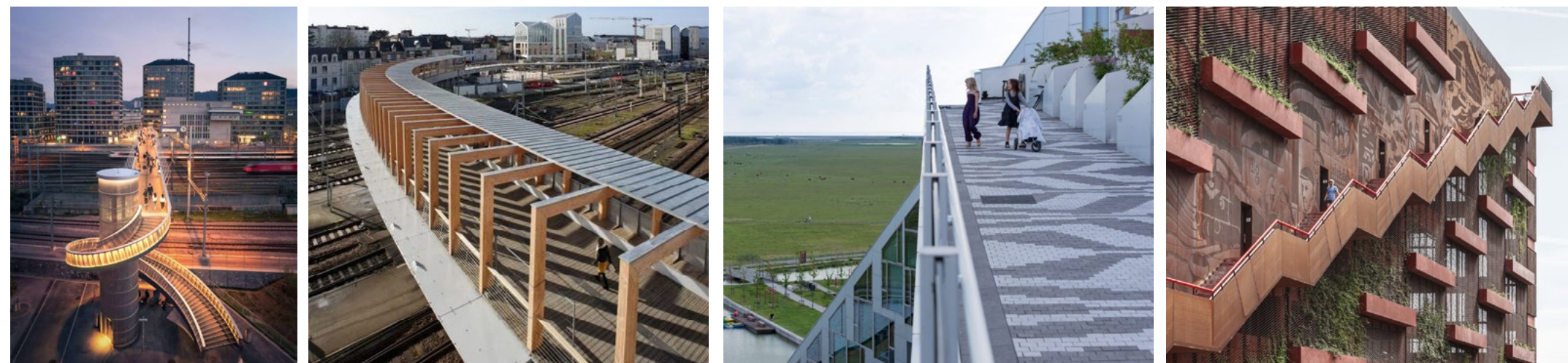
Modell utsnitt och principsektion (A-A) vid gång och cykelbro



① Exempel på identitetsskapande gång- och cykelbroar



② Bilderna visar exempel på hur ramper och trappor till broar och offentliga platser på tak kan gestaltas och integreras i fasaden på byggnader, exempelvis parkeringshus.



4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR

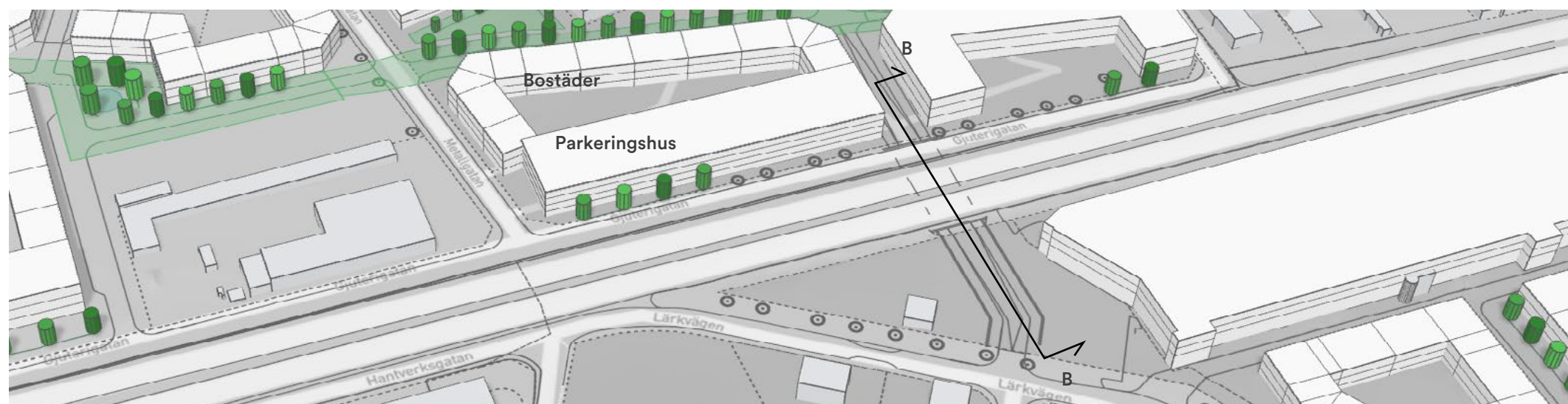
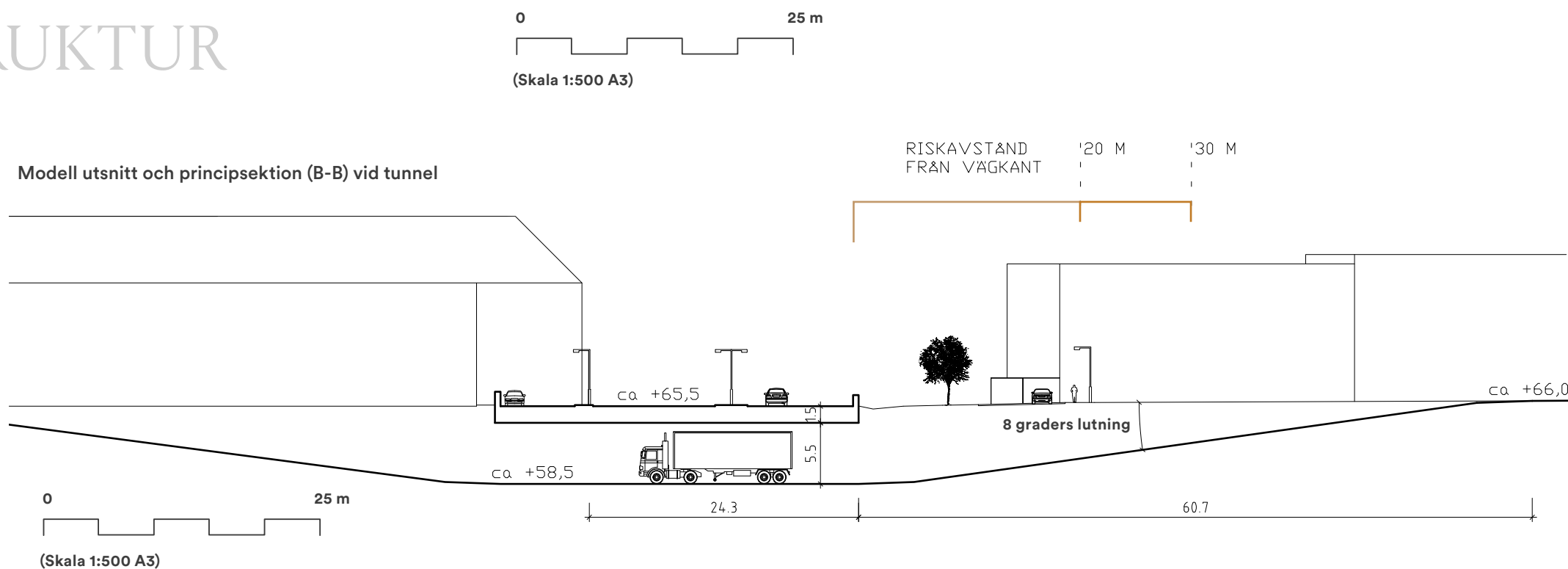
TUNNEL UNDER E20

Ett alternativ till att arbeta med bro över E20 är en tunnel under vägen. Utöver gång- och cykeltrafikanter skulle tunneln även möjliggöra ytterligare en angoringspunkt till Lyckan respektive Bomullen för resande med bil eller buss. En tunneln skulle även avlasta Sveaplan och E20. Ökad tillgänglighet med bil skulle ge förutsättningar för en högre exploatering inom området, men även få effekter för angränsande områden och områden längre bort eftersom Lyckan och Bomullen då knyts mer direkt till varandra. Sammantaget skulle den ökade konnektiviteten motivera kostnaden för satsning.

Vid uppförande av en tunnel under vägen är det viktigt att arbeta för att skapa en kvalitativ miljö. Ramper ner till tunnelmyningen bör utformas som backar i en stad och kantas av byggnader med entrépunkter mot gatan. I strukturen bör detta gå att säkerställa på den norra sidan.

Vid kommande arbete kommer man att behöva väga fördelar och nackdelar avseende tunnelns höjd, rampernas lutning och skapad dagvattensituation för att hitta bästa möjliga lösning. Även i relation till risk och olyckor måste förutsättningarna för gestaltningen utredas djupare.

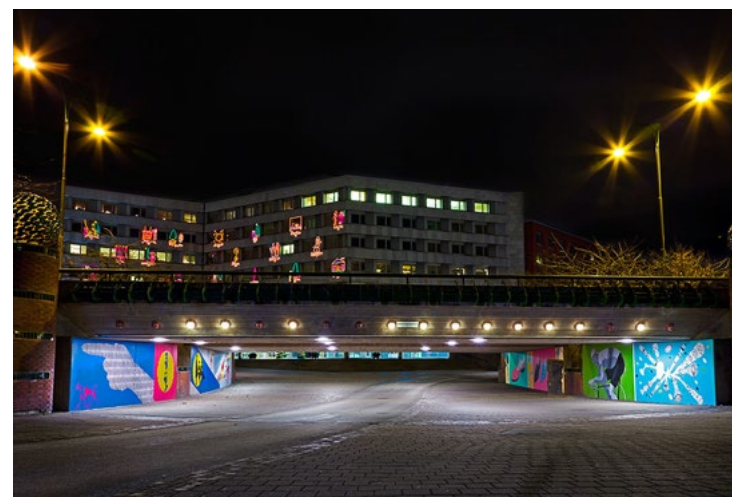
Modell utsnitt och principsektion (B-B) vid tunnel



①



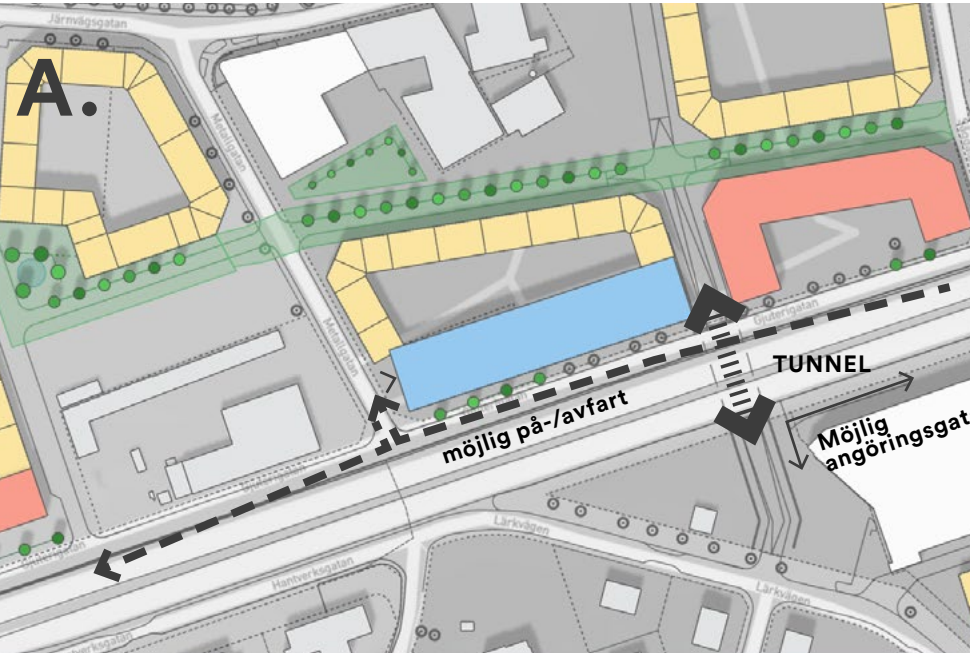
②



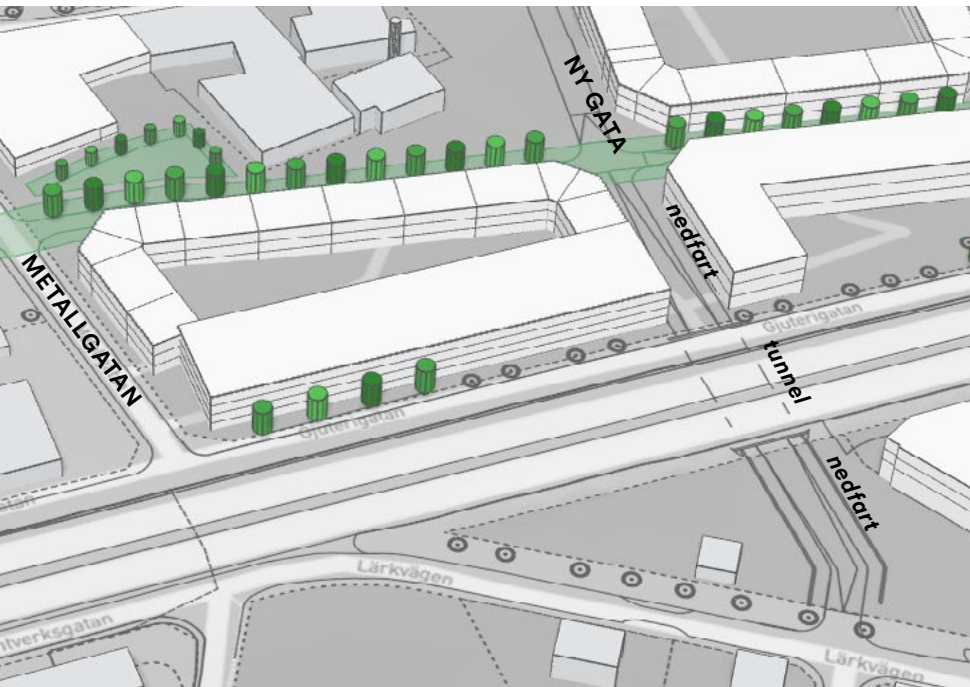
① För att säkerställa goda stadskvaliteter bör byggnadernas entréplan ta upp höjdskillnaderna i tunnelrampen likt backar i en stadsmiljö.

② Exempel på hur man med belysning och tillräckliga mått kan tydliggöra och gestalta en trygg tunnel.

4.1 FÖRSLAG & STRUKTUR



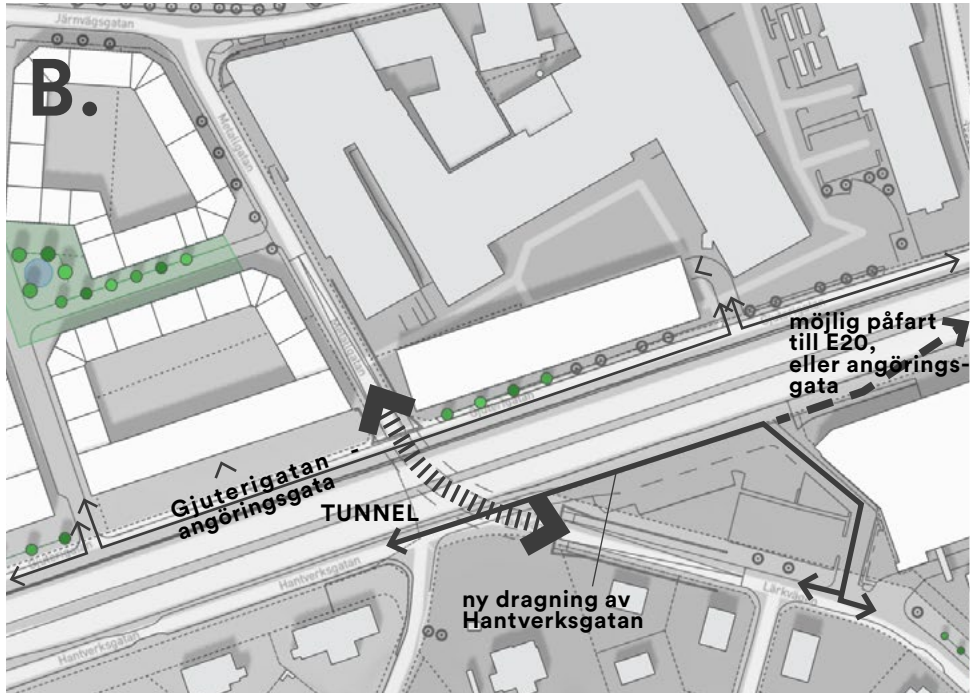
- PLUS**
- 1. När tunneln byggs kan omkringliggande ny bebyggelse anpassas i höjdsättning och man kan säkerställa att programmerade bottenplan kantar rampen på den norra sidan vilket ökar stadsmässighet och trygghet.
 - 2. En på- och avfart till E20 är möjlig att kombinera med tunneln.
 - 3. Metallgatan kan bevaras i befintligt läge och siktlinjer bevaras.



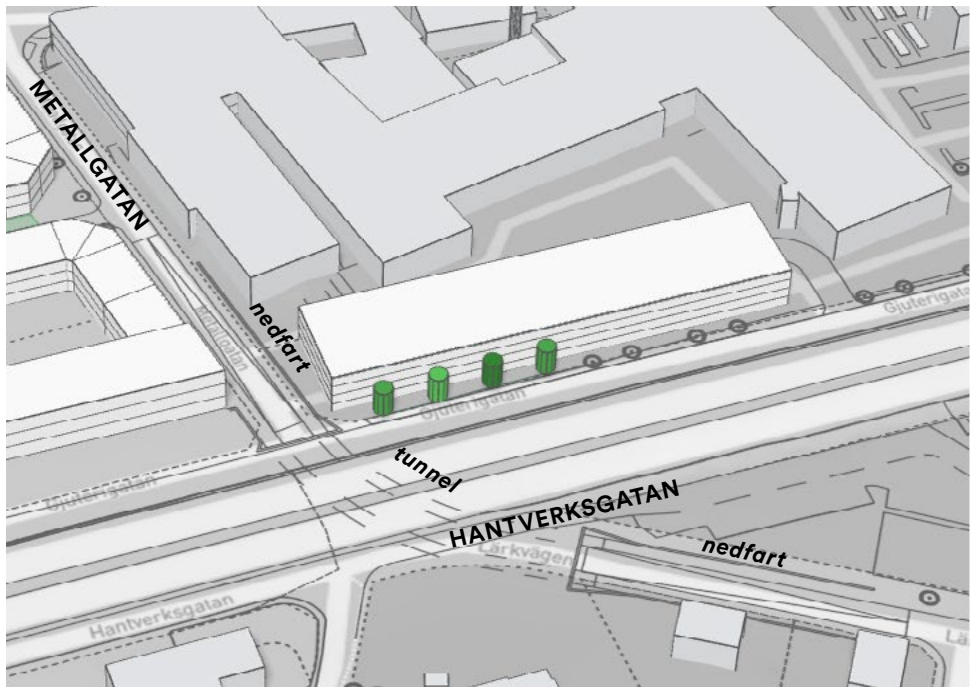
- MINUS**
- 1. Metallgatan får inte den viktiga roll i gatuvägnätet som den haft historiskt.
 - 2. Marginalen är liten för att säkerställa bra lutningar på ramperna, särskilt den i söder.
 - 3. Större påverkan på infrastruktur och vägnätet inom Lyckan.
 - 4. Inskränker möjligheterna till att lösa på-/avfart till E20 i norrgående riktning eller angoringsgata över tunneln på den södra sidan då tunnelns längd troligtvs måste begränsas pga ramplängder.

TUNNELPLACERING
Två olika placeringar av en tunnel under E20 har studerats översiktligt. Båda alternativen bedöms som möjliga utifrån att acceptabla lutningar och ramplängder ska uppnås. Alternativen har lite olika förutsättningar avseende byggnation i övrigt och hur de påverkar be-

fintliga strukturer. Likaså skiljer sig förutsättningarna kring när i tid och vilka andra fastigheter, faktorer och beslut som berörs eller styrs av de olika placeringarna. Ledningsflyttar kommer att bli aktuella.



- PLUS**
- 1. Tunneln förstärker Metallgatan och dess funktion som sammanlänkande stråk förstärks.
 - 2. Bättre marginal att säkестälla acceptabla ramplutningar och tillräckligt lång tunnel för att kunna ha kvar Gjuterigatan samt förlänga och dra om Hantverksgatan.
 - 3. Metallgatans funktion som sammankopplande gata återskapas.



- MINUS**
- 1. Siktlinjen längs Metallgatan påverkas.
 - 2. Endast en påfart till E20 i norrgående riktning är möjlig att kombinera med tunneln.
 - 3. Fastighetsägare utanför området blir påverkade då deras möjlighet till angoring begränsas
 - 4. Hantverksgatan får dras om och koppla på Lärkvägen från parkeringen vid Bomullen.

A. TUNNEL I NY GATUDRAGNING
Tunneln byggs i förlängningen av en ny tvärgata inom Lyckan och ansluter till Lärkvägen vid nuvarande utfart från parkeringsplatsen på Bomullen 3.

B. TUNNEL I FÖRLÄNGNINGEN AV METALLGATAN
Tunneln byggs i förlängningen av Metallgatan och Lärkvägen. I studien visas en lösning på hur Hantverksgatan och Lärkvägen knyts ihop på nytt sätt via parkeringen på Bomullen.

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

4.2.1 JÄMFÖRELSE AV KONSEKVENSER
För att summera strukturförslagens konsekvenser och jämföra de olika alternativen redogör det här kapitlet för strukturförslagen i etapp 3.

I etapp 4 utgör omvandlingen av E20 till en stadsboulevard en stor förändring av förutsättningarna, men resultatet blir i stort det samma för de två strukturalternativen 4A. och 4B. Det som skiljer dem åt är vilka kvarter man sedan tidigare redan byggt ut och vilka man i etapp 4 kan bygga ut och till, och därmed placera byggnadsvolymer närmare den nya boulevarden. Hur tunneln, som är en del i alternativ 3B, hanteras är också en fråga som skiljer 4A. och 4B. åt, men i stort är strukturen och möjligheten till exploatering, kopplingar och infrastrukturella lösningar den samma.

För att illustrera den relativa bedömningen av hur de olika aspekterna för de två alternativen förhåller sig till varandra och till ett "noll-alternativ", som är dagens situation, har förslagen bedömts på en skal från mycket positiva effekter till mycket dåliga effekter.

Tabell som summerar bedömningen av de olika aspekterna per alternativ.

	Strukturalternativ		Jämförelse
	3A. Gång-och cykelbro över E2o, samt på- och avfart till E2o	3B. Tunnel under E2o, samt gångbro över järnvägen	Dagens struktur och markanvändning
Gång- och cykeltrafik			
Biltrafik			
Kulturmiljö			
Naturmiljö			
Grönstruktur			
Sociala konsekvenser, sammanvägt			
Minska barriäreffekterna			
Koppla samman staden			
Livskraftig stad, blandat program			
Möjlighet till att lösa kommunal service			
Buller			
Vibrationer			
Luft			
Risk och säkerhet			
Förorenad mark			
Fjärrvärme, el- och VA-ledningar			
Ekonomi, sammanvägd			
Kostnader			
Intäkter/ effektivitet och exploatering			
Genomförande			

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

TRAFIK

Båda alternativen innebär omfattande ombyggnationer av den byggda strukturen inklusive vägnätet – men samtidigt har just det lokala vägnätet gett strukturen dess stomme och målet har varit att komplettera istället för att bygga om.

I alternativ 3A. skapas ingen ny koppling över E20 för biltrafik, men en gång- och cykelbro med ramper och hiss kopplar samman områdena och möjliggör en direktare kommunikation för att ta sig till stationen och centrum för boende söder om E20, samt i motsatt riktning mot Gerdskan och andra mål söder om E20. För att kunna utveckla Lyckanområdet i den grad som redovisas måste tillgängligheten och kapaciteten för biltrafik öka. I alternativet görs detta med en ny av- och påfart till E20 i södergående riktning. Den bedöms bidra till en ökad försörjningskapacitet av området men det kommer även att få effekter på trafikplatserna vid Sveaplan och Götaplan. En trafikutredning över förslaget behöver tas fram för att klarlägga konsekvenser för vägnätet i stort och faktisk ökning av trafikförsörjning för Lyckan. Sammantaget förblir trafiksituationen och kapaciteten för Bomullen i stort sett den samma som idag, medan Lyckan generellt blir bättre anslutet för alla trafikslag. De två områdena Lyckan och Bomullen förbli separerade i markplan även om bron över E20 bidrar till bättre flöden för gående och cyklister.

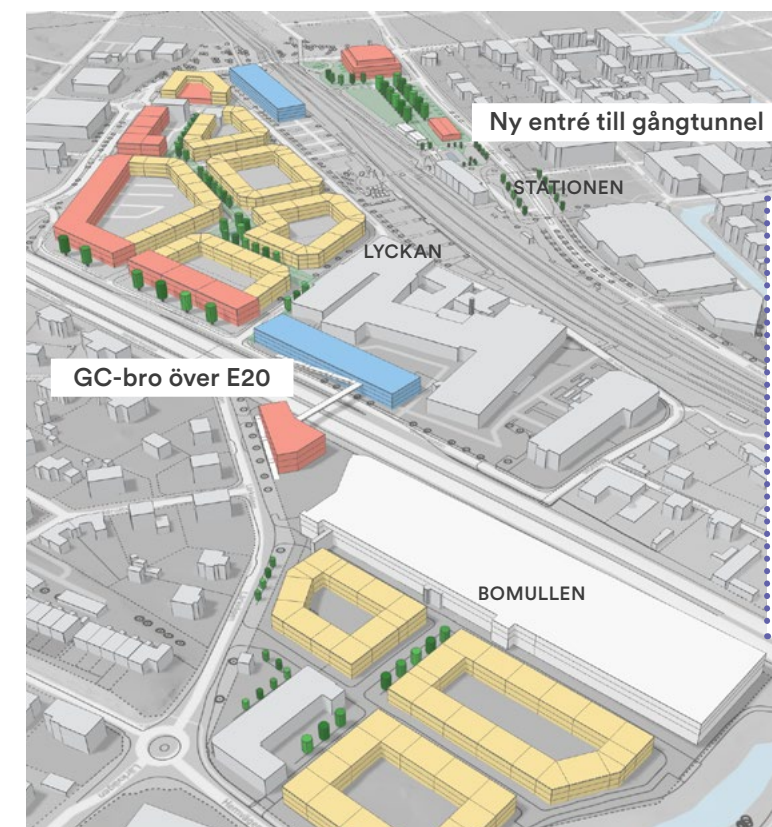
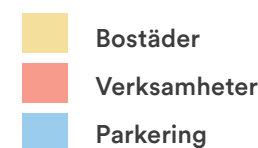
Den förbättrade entrén till den befintliga gångtunneln under spåren bidrar stort till att Lyckan-området får en så god koppling till centrum som möjligt. Att komplettera eller bygga om tunneln för att även fungera hindersfritt för cyklister har bedömts som mycket kostsamt i relation till effekt och föreslås därför inte.

I alternativ 3B. skapas en ny direkt

koppling mellan Lyckan och Bomullen i och med tunneln under E20. Lösningen ökar inte kapaciteten för områdena avseende antalet kopplingar till E20, men bidrar till den lokala tillgängligheten och möjligheten att röra sig inom staden och bedöms avlasta både Sveaplan och Götaplan. Kopplingen bedöms därmed få effekter på trafikorörelser även utanför Bomullen och Lyckan och bli viktig för staden i stort. För Lyckan och Bomullen bedöms kopplingen möjliggöra en ökad kapacitet för främst Lyckan så att en exploatering motsvande den som illustreras blir möjlig. En tunnel för både bil, cykel och gående bedöms även som mer tillgänglig och den kan få en stor positiv, sammanbindande effekt för de båda områdena.

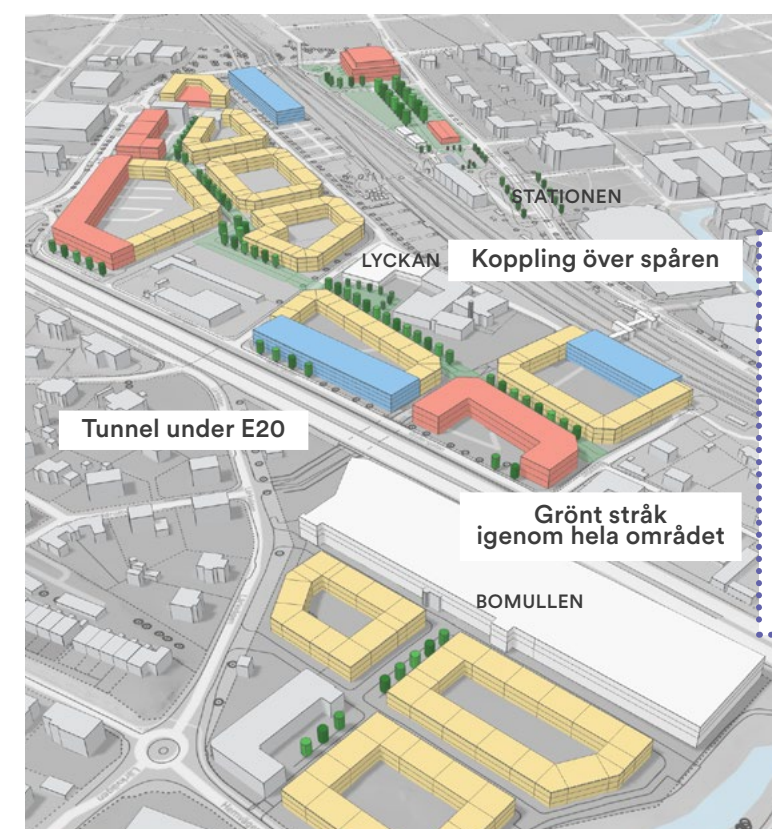
I arbetet redovisas även en alternativ placering av tunneln vilken för med sig fördelar avseende säkerställande av ramplängder och lutningar men även koncentration av bebyggelse inom Lyckan samtidigt som Metallgatan återfår sin viktiga sammanbindande funktion. I förslaget föreslås att man bygger en gångbro över järnvägsspåren i öster. Bron bidrar till ökad tillgänglighet av området samt perrongen och bidrar med kapacitet till gång- och cykelvägnätet. Genom att koppla bron till utvecklingen av ett bostadskvarter med integrerat parkeringshus kan hiss och trappa samutnyttjas och bron får en tydlig målpunkt.

Vid Sveaplan planeras sedan tidigare en ny gång- och cykelbro från Stråhles allé till Lärkvägen. Bedömningen är att en planskild koppling här må vara tryggare för oskyddade trafikanter men inte lika tillgänglig och därför påverkas kopplingen över E20 negativt i relation till dagens korsning med övergångsställe och cykelbana i markplan.



**ETAPP 3 A
NY ANGÖRING**

NYA DETALJPLANER
NY ANGÖRING: PÅ-/AVFART E20
+ GÅNG- & CYKELBRO
MED BEFINTLIG RISKSITUATION



**ETAPP 3 B
NY ANGÖRING**

NYA DETALJPLANER
NY ANGÖRING: TUNNEL
MED BEFINTLIG RISKSITUATION

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

>>> SAMLAD BEDÖMNING TRAFIK:

- 3A >>> POSITIV PÅVERKAN
- 3B >>> STOR POSITIV PÅVERKAN

>>> FORTSATT ARBETE TRAFIK:

De två alternativen för tunnel behöver studeras vidare avseende utformning och kostnader men även kapacitetbedömas och analyseras avseende vilka effekter de får på vägnätet i stort. Som jämförelse behöver man också titta på alternativet med gång/cykelbro samt på-och avfarter till E20 för att bedöma hur stor den positiva effekten blir på kapaciteten och vilken exploatering området kan inrymma. Parkeringslösning och parkeringstal behöver utredas och förankras, och en parkerings och mobilitetsstrategi tas fram.

KULTURMILJÖ

Både alternativ 3A. och 3B. påverkar kulturmiljön i ungefär lika stor omfattning men på lite olika sätt. Grundstrukturen tillåter att utpekad bebyggelse kan behållas, men illustrerar olika varianter av vilka byggnader som bibehålls. Utifrån ett socialt perspektiv och bredare bild av bevarad kulturmiljö redovisar förslagen också att bebyggelse, och då främst klustret av byggnader vid Järnvägsatan öster om Metallgatan kan bibehållas och utvecklas i steg, detta för att möjliggöra att den mångfald och bredd av verksamheter som finns idag kan bistå. Alternativ 3B. illustrerar byggnaderna på fastigheten Yxan 22, i alternativ 3A. är nästan all bebyggelse öster om Metallgatan intakt. Inom Bomullen bevaras byggnaden längs E20 samt byggnaden vid korsningen Lärkvägen-Hemvägen. Vid infarten till Lyckan via Järnvägsatan vid Stråhles allé bevaras två byggnader (på Hammaren 2 respektive 5) vilka blir viktiga bryggor och

identitetsbärare för området.

Kvartersutformning och gatudragningar utgår från befintliga gatustrukturer, siktlinjer och delvis fastighetsstruktur vilket också är en del i att förhålla sig till, och bygga vidare på, det historiska arvet. Samtidigt som strukturen med slutna kvarter är vald mycket utifrån aspekter som risk och buller så speglar det också historiska planer man haft för området och blir en fortsättning på den historiska stadskärnan.

Vid stationsområdet rivs inga byggnader som bedöms ha något byggnadshistoriskt värde. Genom flytten av regionbussarna till Stationsgatan i höjd med Åmanska parken frigörs yta i öster där man har möjlighet att delvis återställa den stationsträdgård som fanns vid förra sekelskiftet. Det blir viktigt att busshållplatser och väderskydd utformas så att de inte blir för dominerande på platsen och så att de inte skymmer viktiga siktlinjer mellan stationsbyggnaden och staden norröver via Bankgatan.

>>> SAMLAD BEDÖMNING KULTURMILJÖ:

- 3A >>> LÅG NEGATIV PÅVERKAN
- 3B >>> LÅG NEGATIV PÅVERKAN

>>> FORTSATT ARBETE KULTURMILJÖ:

Analysera och värdera enskilda byggnadsverks tekniska status och möjlighet att bidra till området under en längre tid framöver.

NATURMILJÖ OCH GRÖNSTRUKTUR

Båda alternativen innebär omfattande positiva förändringar och förutsättningar för naturmiljön och gröonstrukturen inom området. Det har också säkerställts att de naturvärden som idag finns på platsen inte ska påverkas negativt utan snarare stärkas. Därför säkerställs det att

de trädplanteringar som idag finns längs med en del gator ska kunna finnas kvar, vilket har påverkat var exempelvis fasadliv förlagts. Trädens skick och status har inte undersökts och visa gatusektioner och deras mått kan komma att behöva ändras och därmed träd tas ned, men då med målet att dessa ska ersättas. Där det passar så föreslås gatuträdstrukturen att kompletteras med trädplanteringar även längs de nya gatorna. Att inkludera trädplanteringar i gatumiljöerna är karaktäristiskt för Alingsås och viktigt även ur ett identitetsperspektiv.

Ett av de viktigaste bidragen till en förbättrad gröonstruktur i området i stort är det interna gröna stråket som binder samman Lyckanområdet i väst-östlig riktning. Längsmed denna gata föreslås trädplanteringar i kombination med växtbäddar för både ökad biologisk mångfald och som en delösning till hantering och rening av dagvatten och delvis skyfall. I alternativ 3B. förverkligas detta interna gröna stråk hela vägen och kopplar samman de gröna områdena vid underfarten vid Stråhles allé med Lillåns grönbåstråk, något som troligen kan få många goda effekter.

Strukturen i båda alternativen illustrerar kvartersstorlekar som kan säkerställa relativt stora innergårdar. Beroende på hur dessa gestaltas kan man få höga gröna värden även på gårdarna vilket bedöms som viktigt då inga större allmänna parktytor illustreras inom Lyckan eller Bomullen området. Om gårdarna blir mindre, eller byggs under med garage minskar de gröna friytorna och större allmänna platser behövs för att säkerställa områdets behov av friyta och grönytefaktorer.

>>> SAMLAD BEDÖMNING NATUR, GRÖNSTRUKTUR:

- 3A >>> POSITIV PÅVERKAN
- 3B >>> STOR POSITIV PÅVERKAN

>>> FORTSATT ARBETE NATUR, GRÖNSTRUKTUR:

Gatumått och program behöver studeras så att stråkets funktion som gångfartsgata med plats för lek och vistelse jämte dag- och skyfallshantering säkerställs. Vidare behöver fri- och grönyte tal definieras och områdets ekosystemtjänster analyseras och definieras.

SOCIALA KONSEKVENSER

I det här skedet har det inte gjorts någon social konsekvensanalys, eller barnkonsekvensanalys för förslaget. Men utifrån de mål och värden som togs fram för planprogrammet 2017 och under det här arbetet bedöms förslaget:

- minska barriäreffekterna
- koppla samman staden
- omvandla Lyckan och Bomullen till livskraftig stad med blandat program
- möjligheten att lösa behov av kommunal service

Övergripande skiljer sig de två strukturalternativen inte avsevärt, men alternativ 3B. redovisar både fler och mer tillgängliga kopplingar. I 3B. tillkommer en gångbro över järnvägsspåren och en koppling över E20 (tunnel) för alla trafikslag vilket sammantaget binder samman områdena och motverkar barriäreffekterna av både järnvägen och motorvägen mer än i alternativ 3A där endast en gång- och cykelbro över E20 tillkommer. Därtill byggs hela den integrerade gång- och cykelkopplingen genom Lyckan ut och kopplar direkt mot Mjölnergatan och Lillån. Detta gynnar gående, och cyklister och särskilt barn och ungdomar, som lättare och tryggare kan röra sig igenom området. Helt kommer inte barriäreffekterna av E20 och järnvägen att undanröjas. Visuellt och upplevelsemässigt

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

kommer E20 fortsatt att vara en barriär i området.

Båda alternativen kan anses likvärdiga vad gäller målet att omvandla området - som ligger i ett mycket kollektivtrafiknära läge i centrala stan - till livskraftig stad med blandat program. I båda alternativen inryms ca 600 bostäder och 27 000 kvm BTA verksamhetsyta* vid en lägre exploatering. Vid en hög exploateringsgrad inryms upp till 1100 bostäder och 45 000 kvm BTA verksamhetsyta* . Den täta bebyggelsen och funktionsblandningen som föreslås ger goda förutsättningar för en levande och trygg stadsdel i både Lyckanområdet och på Bomullen, vilket också är positivt för staden i stort med tanke på att många invånare passerar här i vardagen. Visserligen innebär omvandlingen att några befintliga verksamheter kommer behöva flytta men utifrån ett socialt perspektiv och för staden som helhet är förändringarna positiva.

I alternativ 3B. tar föreslagen strukturomvandling en större del av Lyckanområdet i anspråk. Det innebär att 3B. kan vara lättare att justera och anpassa allt eftersom då hela området redan berörs av omvandlingen. På så sätt bedöms alternativ B. som en mer robust utvecklingsplan. I alternativ 3A. finns det en risk för inlåsning av de områden som inte ingår i etappen. Utvecklingen av de fastigheterna kan komma att hämmas, och det finns en risk för att de inte utvecklas och aktivt bidrar till stadsmiljön. Samtidigt finns det, tack vare just de här ”kvarblivna” områdena förutsättningar för att garantera en större mångfald av lokaler för diversifierade verksamheter i ett centralt läge i staden.

Flera av de förändringar som föreslås – stationsträdgården, entrétorget vid stationen, det gröna stråket genom Lyckan med de offentliga

* därtill kommer den verksamhetsyta som inte rivs i förslagen.

platserna och de gröna, skyddade gårdarna - ökar möjligheterna för möten, lek och samspel i området, samt skapar förutsättningar för en god och skyddad boendemiljö. För barn och ungdomar är det särskilt positivt att det tillkommer platser för lek och umgänge i utemiljön, dels eftersom de saknas idag och dels eftersom barn i högre grad än vuxna är beroende av sin närmiljö för att aktivera sig. I båda alternativen är detta något som kan vidareutvecklas och, i relation till risk- och bullersituationen, stärkas.

En eventuell risk med förslagen är att trafiken på Hemvägen, förbi skolan Vittra Gerdskan, ökar. Detta beror dock på vilken principlösning för trafikmatningen som väljs. Om trafiken utanför skolan ökar markant kan det behövas särskilda åtgärder för att säkra en god och säker skolmiljö.

I båda alternativen kan strukturen inrymma mer yta för utbildning inklusive utevistelseyta mot att man minskar på exploatering. Men styrande faktorer som buller och risk kvarstår och är samma för båda alternativen. Bedömningen är därför att det blir svårt att inrymma känsliga verksamheter som har höga krav på friyor, på grund av risk- och bullersituationen, exempelvis; skola, förskola och äldreboende.

>>> SAMLAD BEDÖMNING SOCIALA KONSEKVENSER:
3A >>> POSITIV PÅVERKAN
3B >>> STOR POSITIV PÅVERKAN

>>> FORTSATT ARBETE SOCIALA KONSEKVENSER:
Inför nästa etapp bör en SKA/BRA-analys tas fram för att säkerställa att hänsyn tas till alla aspekter. Behovet av kommunal service bör belysas och om behovet måste lösas inom området kommer strukturen behöva justeras.

För att bevaka områdets möjlighet att utvecklas organiskt och bibehålla dess diversitet bör befintliga verksamheter, fastighetsägare och näringsliv bjudas in till dialoger kring hur man kan säkerställa en utveckling så att detta möjliggörs. Inspiration finns att finna i Sofielund i Malmö och i Ringön i Göteborg.

BULLER
I båda alternativen antas trafikmängderna öka i enlighet med trafikverkets prognoser både för E20 och för Västra stambanan, men även med en uppräknad prognos bedöms bullernivåerna att kunna hanteras genom kvartersstrukturen som säkerställer att byggnaderna får tillgång till en tyst sida. Genom att företrädesvis placera mindre känsliga verksamheter som kontor och parkeringshus mot bullerkällorna förbättras bullersituationen även i stort för stadsmiljön innanför. Båda alternativen utgår från att inga bullerplank byggs utan de åtgärder och hänsyn som tas görs vid placering av program och konstruktionen av byggnaderna. I förslagen antas att hastigheten inte ökar på E20, utan med fördel ser man att hastigheten sänks. Det skulle få en stor positiv inverkan på upplevelsen av E20 samt sänkta buller och risknivåer.

>>> SAMLAD BEDÖMNING BULLER:
3A >>> POSITIV PÅVERKAN
3B >>> POSITIV PÅVERKAN

>>> FORTSATT ARBETE BULLER:
Bullerberäkningar på de specifika förslagen/ valt förslag behöver göras för att verifiera att strukturförslagen klarar bullernivåerna. I den kommande detaljplaneringen behöver man för varje steg redovisa att riktvärdena kan uppfyllas. Detta

kan komma att påverka utbyggnadsordningen och byggnadshöjderna.

VIBRATION
Risken för vibrationer över ställda riktvärden till följd av E20 bedöms generellt låg med hänsyn till de utredningar som tidigare har gjorts, och som kommenteras i planprogrammet 2017.

>>> SAMLAD BEDÖMNING BULLER:
3A >>> NEUTRAL
3B >>> NEUTRAL

>>> FORTSATT ARBETE BULLER:
Eventuellt kan utredningar behövas i delar av området, men de bör gå att ta fram vid behov.

LUFT
Hur stor skillnad det är på luftkvalitén i de båda alternativen är svårt att säga. Luftkvaliteten beror på utsläppens storlek. Totalt sett förväntas trafiken till och inom området att öka i och med den ökade exploateringen, samtidigt bidrar bland annat placeringen av parkeringshus till hur och var luftkvalitén påverkas. Alternativ 3B. med en tunnel under E20 kan lokalt innebära sämre luftkvalitet vid tunneln. Men effekterna och skillnaderna bedöms i nuläget inte blir så stora att de bör påverka i en jämförelse mellan de två alternativa utvecklingsplanerna.

>>> SAMLAD BEDÖMNING LUFT:
3A >>> NEUTRAL
3B >>> LITEN RISK FÖR LOKAL PÅVERKAN

>>> FORTSATT ARBETE LUFT:
Enligt de, sedan tidigare, genomförda

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

mätningarna överskrids riktvärdena för MKN redan idag i området. För att kunna bedöma i vilken omfattning (vilka halter och hur stort område) som kommer att påverkas, både positivt och negativt, av utveckling krävs spridningsberäkningar.

RISK OCH SÄKERHET

Under arbetet med framtagandet av strukturförslagen har en klagörande översiktlig riskutredning tagits fram med rekommendationer för riskbedömningen. Bedömningen av risknivåerna idag och vid planerad utveckling av området, samt resonemang kring riskavstånd till både E20 och Västra stambanan, grundar sig på beräkningsunderlag som tagits fram för en annan riskutredning i området. Utredningen är därför platsspecifik och lutar sig inte enbart på allmänna, översiktliga rekommendationer. Den sammantagna bedömningen är att det går att bygga ut området i stort i enlighet med vad som illustreras i de båda alternativen.

Inom området bedöms inga oacceptabla risknivåer förekomma. Risk inom det övre så kallade ALARP *-området förekommer inom ca 25m från E20 och risknivåer motsvarande det nedre ALARP-området finns i nästan hela området. Inga strikta rekommendationer avseende avstånd till E20 anges. I båda strukturalternativen utmanas de översakliga rekommendationerna kring avstånd till vägkant och bebyggelse innehållande kontor och verksamheter (dvs. ingen känslig verksamhet eller bostäder) placeras på ca 20m avstånd och parkeringshus på dryga 15m avstånd.

Inom ramen för vad som bedöms som rimligt kommer man i området att ställa krav på utförandet av byggnader och gaturum. Men bedömningen är att föreslagen kvartersstruktur,

gatustruktur och program säkerställer att risksänkande åtgärder, så som möjlighet att rymma bort från riskkällan och växtlighet längs med vägen, är möjliggjorda. Därmed bör riskavståndet kunna hanteras så som redovisat i strukturplanerna. För alternativ 3B. är tunneln och risk kopplad till den inte beaktad.

I riskutredningen konstateras att det generella avståndet för byggnader från spårmitt är 15m men att bebyggelse bör kunna ligga närmare beroende på innehåll. I alternativ 3B. redovisas parkeringshus på ett avstånd av ca 10m från spårmitt.

>>> SAMLAD BEDÖMNING RISK OCH SÄKERHET:
3A >>>POSITIV PÅVERKAN FÖR OMRÅDET I STORT
3B >>> POSITIV PÅVERKAN FÖR OMRÅDET I STORT

>>> FORTSATT ARBETE RISK OCH SÄKERHET:

Fördjupande riskutredningar kommer att behövas för de olika etapperna och enskilda delarna. I samråd med Trafikverket och vid diskussioner kring utformning och hastighet på E20 bör riskaspekter vägas in för att förbättra förutsättningarna att nyttja marken på ett effektivt sätt.

FÖRORENAD MARK

Liksom den tidigare konsekvensbedömningen konstaterar kommer markföroreningssituationen att behöva redogöras för inför varje byggnation. Finns det föroreningar behöver dessa hanteras med exempelvis sanering. Med tiden kan en mosaik av icke sanerade och sanerade fastigheter uppstå vilket kan vara en nackdel eftersom de sanerade områdena inte får återkontamineras av intilliggande förorenade fastigheter. Därför finns samordningsvinster med att sanera

eller åtgärda hela området. Detta innebär att alternativ 3A. har bättre förutsättningar för att säkerställa en effektiv och hållbar marksanering då exploateringen är mer koncentrerad i det förslaget. I alternativ 3B. föreslås en mer splittrad utveckling av området vilket också innebär att vissa byggnader står kvar eller enbart rivs delvis, dvs. att det blir mer komplicerat och mer riskfyllt att säkerställa markkvalitén i området.

I alternativ 3B. kan anläggandet av tunneln innebära djupare schakt och att grundvattnet berörs lokalt. I övrigt innebär båda förslagen att källare och underjordiska garage inte ska behövas och en djupare grundläggning kan därmed undvikas och med det de risker och kostnader det innebär att grundlägga och sanera i grundvattennivån.

>>> SAMLAD BEDÖMNING FÖRORENAD MARK:
3A >>> POSITIV PÅVERKAN
3B >>> POSITIV PÅVERKAN, RISK FÖR
KOMPLICERAD PROCESS.

>>> FORTSATT ARBETE:

Vid detaljplaneläggning kommer markmiljötekniska utredningar att behöva tas fram. Med fördel utreder man då områden etappvis för att minimera risken för spridningar och få en bättre helhetsbild av förutsättningarna.

FJÄRRVÄRME OCH VA-, OCH ELLEDNINGAR

När området byggs om kommer VA och fjärrvärmenätet att påverkas. Inom Lyckanområdet finns en befintlig fjärrvärmecentral som idag används som reservcentral. Det finns även flera elcentraler och ledningar inom området och parallellt med E20 ligger flertalet VA-ledningar. I två punkter korsas även E20 av VA-ledningar.

**ALARP= är en förkortning för "as low as reasonably practicable" och innebär att risken behöver hanteras på ett sätt så att den blir så låg som det är praktiskt rimligt, vilket är en avvägning mellan kostnad och nytta.*

Befintligt elnät består av högspänningsledningar som är nedgrävda under E20.

De olika alternativen redovisar olika stora anspråkstagande på marken närmast E20 samt ombyggnad av Gjuterigatan därför kan påverkansgraden skilja sig mellan alternativ 3A och 3B. Risken att hela sträckan påverkas är större i alternativ 3B. Tunneln som ingår i alternativet kan också komma att påverka de två tvärgående VA-ledningarna beroende på var tunneln förläggs, samt högspänningsledningarna som ligger under E20. Inom Lyckan och Bomullen är strukturen anpassad så att befintliga vägar och därmed huvuddelen av ledningarna kan ligga kvar. Dock behöver kapaciteten utredas och ledningar bytas eller kompletteras i relation till det. Avseende VA kan mer kapacitet behövas för färskvatten och avlopp, men dagvattnet torde minska ombyggnationen möjliggör för en bättre fördröjningskapacitet med fler öppna ytor. Båda strukturalternativen möjliggör även att fjärrvärmeverket finns kvar, men ingen bedömning är gjord avseende om det är lämpligt.

>>> SAMLAD BEDÖMNING FJV, VA, EL:
3A >>> POSITIV PÅVERKAN
3B >>> POSITIV PÅVERKAN , RISK FÖR
KOMPLICERAD PROCESS.

>>> FORTSATT ARBETE FJV, VA, EL:

VA, fjärrvärme och el-ledningsfrågor rörande om- och utbyggnad, kapacitet och säkerhet måste utredas vidare. De olika alternativen innebär lite olika förutsättningar och en första del i utredningsarbetet bör därför vara om, och i sådana fall hur mycket, det skiljer sig stort i ledningsarbeten och därmed kostnader mellan de två alternativen.

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

4.2.2 EKONOMI & GENOMFÖRANDE

I arbetet med utbyggnadsplanen och de alternativa strukturplanerna har ekonomi och genomförandefrågor spelat en stor roll och övergripande bedömningar har gjorts löpande.

Det mesta av den redan bebyggda och byggbara marken i området är privatägd vilket gör att kommunen har begränsat med möjlighet till intäkter genererade av ombyggnationen. Av de byggrätter som kan utvecklas på kommunal mark bedöms de som ligger mot spåren endast kunna användas för parkering och viss begränsad centrumverksamhet. Ombyggnationen av området bedöms dock som relativt kostsam med stora ekonomiska poster kopplade till infrastruktur; om- och utbyggnad av vägar och gång- och cykelkopplingar, allmän plats samt VA, el och fjärrvärme. Det har därför varit viktigt att, utöver att bygga ut och förbättra allmänplats och infrastruktur i området, säkerställa en utbyggnadsmöjlighet med nya byggrätter även på kommunal mark där detta är lämpligt. I båda alternativen föreslås bland annat en byggrätt norr om spåren. Strukturens, kvarterens och gårdarnas mått har också studerats för att säkerställa olika grad av exploateringsgrad och våningsantal. Med en högre exploatering och fler våningar ökar intäkterna vilket kan bli avgörande för genomförandet.

Att ta fram en utbyggnadsplan med en tydlig idé för etappindelning är en av förutsättningarna för att säkerställa några av de större genomförandefrågorna. Samtidigt som man definierar en målbild möjliggör etappindelningen att vissa områden kan byggas ut och om, innan alla utredningar och beslut tagits. Det innebär att man inte låser fast alla utvecklingsmöjligheter

i stora investeringsbeslut, utan man kan påbörja en omvandling av området utan att låsa in alla frågor. Att möjliggöra en organisk omvandling av området är viktigt för att fånga upp initiativ från intressenter och utveckla områdets identitet baserat på dagens karaktär och kulturhistoria. Processen innebär också att beslut och lösningar kan anpassas efter aktuella behov, möjligheter och tekniska lösningar.

För båda alternativen ser etapp 1 och 2 likadana ut. Exakt till vilken grad området utvecklas enligt föreslagen plan och exploateringsgrad behöver utredas och studeras närmare. Som konstaterat så blir trafikkapaciteten i befintligt vägnät avgörande för omfattningen av exploateringen i etapp 2. Eftersom omvandlingen är koncentrerad till tydligt avgränsade områden inom Lyckan, Bomullen respektive Stationsområdet bedöms utvecklingen inom dem också kunna hanteras relativt oberoende av varandra. Bortsett från trafikkapacitetsutredningar bör om- och utbyggnad av infrastruktur gå att hantera och utreda för respektive område. Likaså bedöms parkeringsfrågan gå att hantera inom vardera område. Några fastighetsregleringar kommer att behövas liksom mindre markinlösen.

Val av trafiklösning, dvs alterantiv A. eller B. för etapp 3 bör man besluta tidigt under genomförandet av etapp 2. Det blir viktigt att man har en inrktning och förbereder de gemensama utredningarna och investeringsbesluten. Innan E20 boulevardiseras är det i etapp 3 som de stora infrastrukturella kostnaderna bedöms ligga. Därför blir det också viktigt att landa in exploateringsnivån för den tillkommande byggnationen.

>>> FORTSATT ARBETE EKONOMI & GENOMFÖRANDE:
Kostnadsbedömningar för de olika deletapperna och delområdena behöver tas fram så att man kan säkerställa att man har en god bild av kostnader och intäktsmöjligheter i de olika faserna. Underlaget behövs för strategiska beslut kring stadens satsningar och i diskussionerna med andra intressenter.

De ekonomiska aspekterna behöver ställas mot de andra hållbarhetsmål som staden har för att säkerställa att valet av utbyggnadsplan och lösningar längs vägen är genomförbara praktiskt, att de är skäliga och att lösningarna är robusta över tid - på så sätt kan en hållbar utveckling säkerställas.



Illustration över de tre hållbarhetsmålen och vikten av att de sammanvägs för att målet om hållbar utveckling ska bli verklighet.

4.2 KONSEKVENSBEDÖMNING & FORTSATT ARBETE

4.2.1 SUMMERING AV FORTSATT ARBETE

Trafiken och de förutsättningar som E20 och Västra stambanan ger området är avgörande för hur och när man kan omvandla Lyckan och Bomullen. Att fortsätta dialogen med Trafikverket kring möjligheterna att påverka utformningen av och kopplingar över och förbi E20 blir fortsatt viktigt för att förankra utbyggnadsplanerna av området.

Den redovisade strukturen och exploateringsgraden tar bara delvis hänsyn till de genererade effekter som en utbyggnad av Lyckan och Bomullen-området har på omkringliggande närområden och befintligt gatunät generellt. Flera antaganden har gjorts och det finns också aspekter som inte har belysts och som kan komma att påverka både strukturens skelett och exploateringsgraden.

Exploateringsgraden kan man vilja studera närmare och därmed illustrera vilka konsekvenser olika exploateringsgrader har - både på krav på friytor och parkering, men också för kostnads och intäktskalkylen. Man kan behöva justera gatumått och eventuellt minska gårdarna. Vid högre bebyggelse kan kvaliteter som dagsljus och direkt solljus påverkas och andelen grönyta/friyta per boende minskar samtidigt som parkeringstalet ökar vid en högre exploatering. Behoven av samhällsservice som skola och förskola kommer likväl att öka. Dessa aspekter kan bli de faktorer som avgör den totala exploateringsgraden för området vid en full utbyggnad, och som kan innebära att strukturen måste justeras.

Oberoende av vilken lösning man väljer för att förbättra trafikförsörjningen och sammankopplingen av Lyckan och Bomullen med omgivande stadsstruktur, kan man påbörja arbetet med att omvandla delar av både Bomullen och Lyckan liksom stationsområdet. För att definiera hur stor exploateringsmöjlighet man har i etapp 2 på

Bomullen och Lyckan behöver man börja med en trafikkapacitetsutredning. Som underlag för att ta ett inriktningsbeslut inför etapp 3 behöver man parallellt ta fram studier på hur en tunnel under E20 kan lösas och vad den skulle få för konsekvenser. För utvecklingen av stationsområdet behöver den alternativa placeringen och utformningen av busshållplatserna studeras närmare liksom utformningen av Stationstorget och nedgången till gångtunneln

Inför detaljplaneläggning behöver man ta fram mer detaljerade utredningar för aktuellt område, nedan listas de vanligaste. Om de olika etapperna planläggs i olika detaljplaner är det troligen en fördel att samordna utredningarna och beakta större områden i utredningarna.

- trafik; gatuutformning och kapacitet
- parkering och mobilitet
- naturmiljö och grönstruktur, ekosystemtjänster
- risk och säkerhet
- geoteknik och ev. hydrologi
- dagvatten och skyfall
- fjärrvärme, el och VA
- buller och ev. vibrationer
- kulturmiljö
- kostnadskalkyler och genomförandeplaner

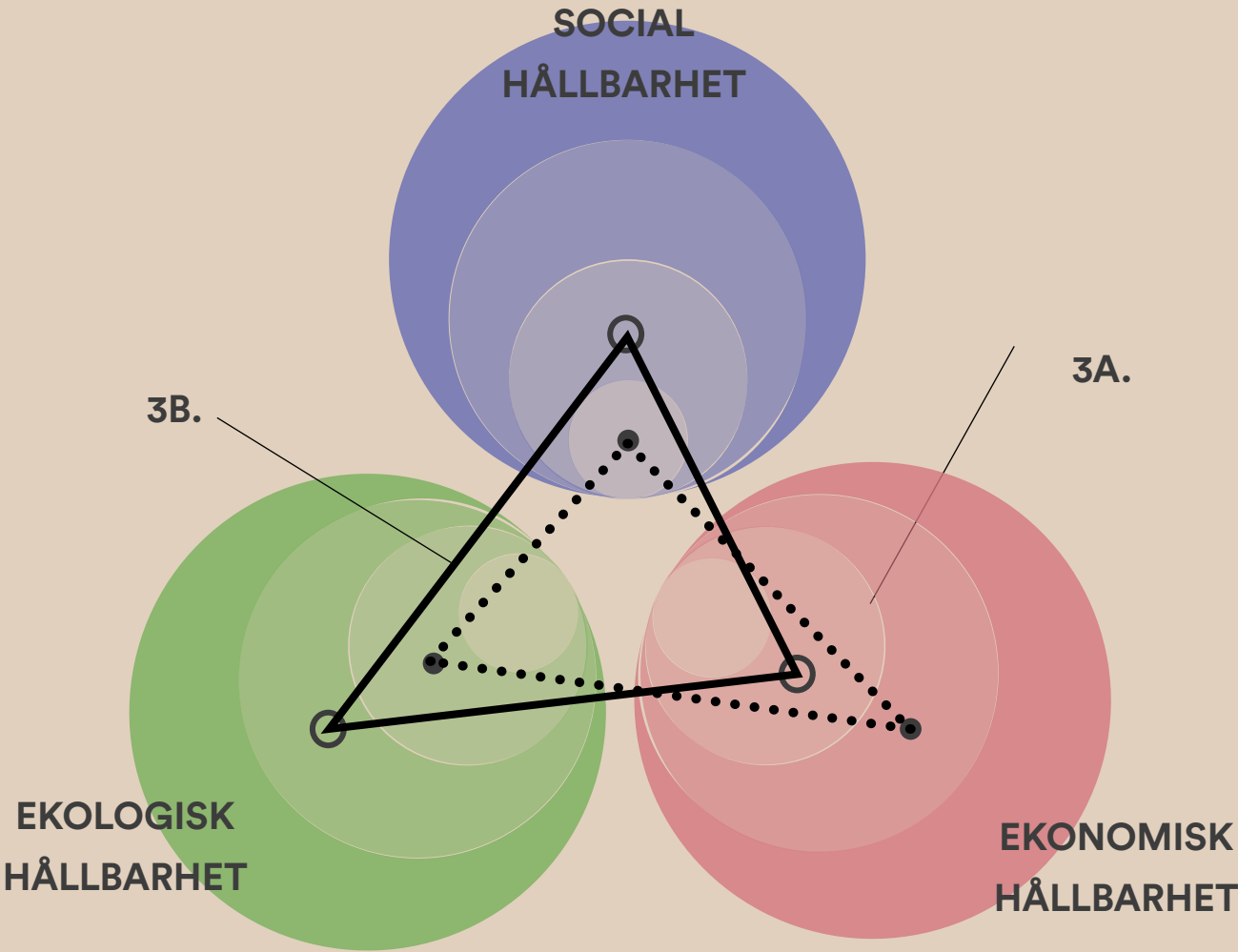


Illustration som jämför en skattning av de två alternativens (3A och 3B) nivå inom de tre hållbarhetsaspekterna.

Förenklat kan alternativ 3A. anses något mer ekonomiskt hållbart då investeringskostnaderna är lägre, men får en lägre uppskattad nivå inom social och ekologisk hållbarhet. 3B, som innehåller bättre kopplingar både för grönstruktur och trafik skattas däremot högre på ekologisk och socialhållbarhet, men de initiala investeringarna i infrastruktur är högre.