

Lillån är en av kvaliteterna i stadskärnan som föreslås lyftas fram, bland annat genom att anlägga ett gång- och cykelstråk längs ån som gör det möjligt att promenera längs åarna mellan sjöarna Mjörn och Gerdskan.

Lillån och bron över Västra Ringgatan, sett in mot stadskärnan.



Området väster om Västra Ringgatan är idag svårt att nå.



Lillån längs strömgatorna. Promenerande hänvisas till trottoarerna idag.



Lillåns krök vid kvarteret Bryggaren under arbetet med att restaurera strandskoningen



Foto: Mari Waernberg

RÖRELSER

I detta avsnitt redovisas förslag till principer för ett trafiksystem – eller med andra ord rörelsemönster som eftersträvas i stadskärnan. Ordet "rörelser" är valt för att markera att trafik i en stadskärna också är en fråga om upplevelser – främst i gångtrafikantens skala.

I avsnittet redovisas också "angöringsmöjligheter" i stadskärnan – ett begrepp som omfattar cykel- och bilparkeringar, hållplatser för buss och tåg samt möjligheter för på- och avlastning och på- och avstigning.

En målsättning är att skilda trafikslag i olika grad ska kunna samsas om utrymmet på gatorna. Åtgärderna som föreslås syftar till att ge gaturummet en karaktär som "talar om" att stadskärnan upplevs och används bäst till fots eller på cykel.

Särskilt gånvänlig utformning föreslås i stadskärnans handelscentrum och på stråken ut mot/in till parkeringsanläggningar och bostäder i utkanterna samt på gång- och cykelstråk som ansluter till stadskärnan.

Kungsgatan i advent



Foto: Mari Waernberg

Förutsättningar

Karakterisering

Gatukaraktärer

Gatorna i stadskärnan är traditionella, med körbana och trottoar, ordnade i ett rutnätssystem. Smalare gator karakteriserar med några undantag stadsbilden i nordväst. I den södra och östra delen av stadskärnan är de flesta gator bredare, varav flera är esplanader (trädpplanterade breda gator).

Blandtrafik

Användningen av gatorna kan sägas präglas av mångfald, då olika trafikslag finns representerade på de flesta gatorna. Mångfalden förstärks av att byggnaderna innehåller en blandning av boende, affärer och verksamheter.

Biltrafiken dominerar de flesta gaturum. Det enda undantaget är Kungsgatan, affärsstråket, där endast fordonstrafik med tillstånd är tillåten.

Angöringsmöjligheter

Angöringsmöjligheterna i stadskärnan utgörs av cykel- och bilparkeringar, hållplatser för buss och tåg samt utrymmen för på- och avlastning och på- och avstigning.

Järnvägsstationen i södra stadskärnan är kommunens stora knutpunkt för kollektivtrafik. Härifrån avgår och ankommer bland annat "Alingsåspendeln" cirka två gånger per timma dagtid, med vilken många pendlar till Göteborg. Invid järnvägsstationen ligger också en modern bussterminal (GL-terminalen).

I stort sett samtliga bussar i linjetrafik som trafikerar kommunen stannar vid bussterminalen. Vissa bussar angör dessutom någon av hållplatserna i stadskärnan.

Busstrafiken utgörs även av specialutrustade, anropsstyrda bussar sedan färdtjänstens taxibilar i januari 1999 ersattes av den så kallade "flexlinjen".

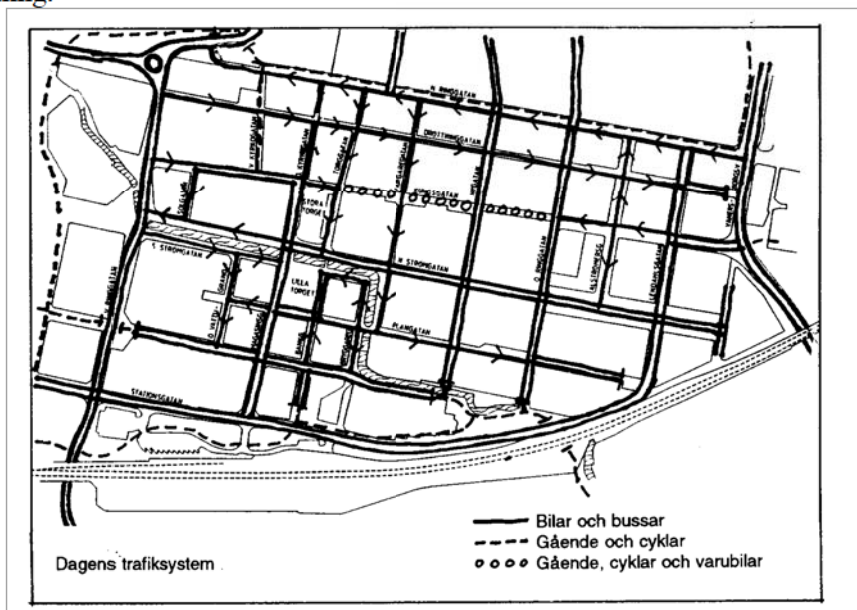
Parkeringsanläggningarna används maximalt på lördagar men även på onsdagar då det är torghandel är behovet av parkeringsplatser stort.

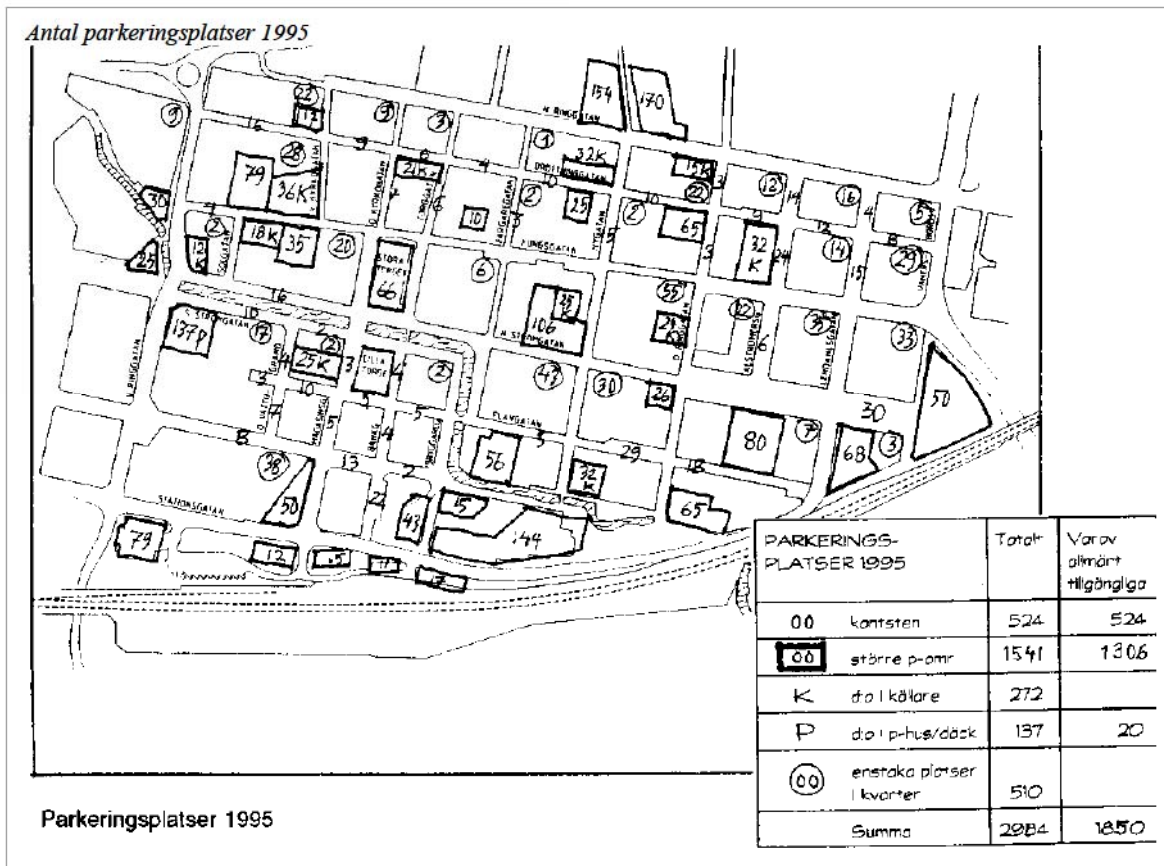
För allmän parkering tillämpas i stort sett avgiftsfri, tidsreglerad och övervakad parkering.

Vissa X 2000 tåg angör järnvägsstationen.



Foto: Patrik Helin





Tidigare planering

Trafiksanering

I Områdesplan 80 anges att biltrafiken skapade stora problem med avgaser och buller samt att förbättringar behövdes för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Ett antal principer angavs för att minska trafiken i stadskärnans inre delar. Åtgärder fick dock inte försämra stadskärnans möjligheter att fungera som ett kommersiellt centrum varför varje åtgärd skulle utvärderas.

Det var en relativt omfattande trafiksanering som föreslogs. Då den tredje och sista etappen var genomförd skulle stadskärnan vara uppdelad i zoner vilka endast skulle kunna nås från ett övergripande biltrafiknät. Mellan zonerna skulle endast behörig trafik och kollektivtrafik få passera.

Vidare redovisades bland annat utbyggnad av Stationsgatan, med koppling till Vänersborgsvägen och direktanslutning till Ö. Ringgatan alternativt Nygatan. Detta var överordnade åtgärder för att flytta ut genomfartstrafiken och möjliggöra avstängning för biltrafik på N. Strömgatan.

Parkeringsproblem

Enligt områdesplanen fanns ca 2500 parkeringsplatser 1979, de flesta i öppen markparkering vilket gjorde miljön otrivsam. En tidsbegränsad parkeringsprincip tillämpades men detta fungerade inte i praktiken då övervakning saknades.

Trafiksäkerheten och miljön blev lidande till följd av parkeringsproblemen. Frågans lösning var angelägen, inte minst för att skapa en attraktiv stadskärna för kommers och boende.

Med kommunalt engagemang skulle olämpliga parkeringar tas bort, korttidsparkeringar ordnas nära målpunkter och olaglig parkering förhindras genom kommunal övervakning.

Parkeringsbehoven ansågs också kunna minskas genom ett effektivt samutnyttjande av parkeringsplatser och genom förbättringar av gång-, cykel- och kollektivtrafiken.

Samtidigt skulle garderas för ett ökat bilplatsbehov med tanke på ett ökat bilinnehav och fortsatt nybyggnad i stadskärnan. Parkeringsbehovet beräknades till totalt 2 700 platser år 1990 och 3 600 platser år 2000.

Det senare platsantalet avsågs utgöra planeringsreserv. Nya platser för att ersätta kantstensparkeringar och liknande redovisades bland annat som parkeringsdäck i kv. Storcken samt reservat i kv. Solen, Bryggaren, Albano och Hjorten.

Beräkning av parkeringsbehov förutsattes göras genom tillämpning av en parkeringsnorm samt avtal om parkeringsköp vid nybyggnad.

Parkeringsutredningar

En parkeringsutredning togs fram 1987 som underlag för upprustningsarbetet i stadskärnan. Enligt den behövdes minst 700 nya parkeringsplatser anläggas till år 2005. Kv. Bryggaren ansågs vara det område som bäst motsvarade uppställda krav på tillgänglighet och hänsyn till omgivningen. Kvarteret reserverades därför för parkeringsändamål.

År 1993 räknades befintliga parkeringsplatser inom hela det område som betjänar stadskärnan d.v.s. både inom och i utkanten av planområdet. Även beläggningsgraden uppskattades.

Utfallet visade att belastningen på parkeringsanläggningarna var störst på lördagar; då utnyttjades alla parkeringsresurser. Endast söder om järnvägen fanns lediga parkeringsplatser.

År 1994 och 1995 genomfördes en trafik- och parkeringsanalys. Enligt den dominerar bilen färdmedelsfördelningen till stadskärnan. I analysen bedöms att ca 400 parkeringsplatser behöver anordnas till år 2000, varav 200 i vad som kallades "bästa möjliga korttidsläge" – d.v.s. nära målpunkter – för att säkerställa tillgängligheten till stadskärnans besöksintensiva verksamheter. Vikten av att bevara torg- och gatuparkeringen framhövdes därför.

I övrigt bedömdes dagens parkeringsprinciper vara bra men att parkeringsköp (se sida 42) borde tillämpas. Även framkomligheten bedömdes vara acceptabel samt antalet rapporterade trafikolyckor vara få och i huvudsak godartade.

Uppföljning

Till följd av Områdesplan 80 har Stationsgatan och järnvägsunderfart vid V. Ringgatan byggts. Likaså har en bussterminal tillkommit som förbättrar förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik.

Även trafiksaneringsens första etapper har genomförts; Kungsgatan och V. Kyrkogatan är delvis upplåten för endast gång- och cykeltrafik. Parkering har etablerats i kv. Bryggaren. Körriktningarna har ändrats på Strömgatorna.

Den avlastning av trafiken i stadskärnan som avsågs har dock uteblivit. Detta kan bero på att samtliga åtgärder som föreslås i områdesplanen inte genomförts, vilket i sin tur kan bero på att flera förutsättningar har ändrats. Bland annat har ett förändrat synsätt på stadsförnyelse och trafikmiljö utvecklats.

Dock har avstängning av Norra Strömgatan prövats, men utvärderingen visar att inte heller den åtgärden givit önskvärt resultat på den totala utsläpps-, buller- och trafikmängdsbild.

Kommunal parkeringsövervakning har införts men inte någon egentlig parkeringssanering. Inte heller parkeringsköp tillämpas, vilket skapar hinder vid bygglovprövning på tomter som inte klarar erforderlig parkering inom egna tomten.

Idag pågår utredningsarbete om parkeringsköp för eventuellt införande under år 2000.

Diskussion

Utgångspunkter

En mänsklig stadskärna

En stad består av människor, bebyggelse och verksamheter i ständig förändring. En uppgift för planeringen är därför att utforma ett flexibelt och praktiskt trafiksystem.

En utgångspunkt är att bilen behövs på de flesta gator inte minst av boende, för varutransporter, servicetrafik m.m. Biltrafik kan också i viss mån bidra med positiva effekter, t.ex. trygghet kvällstid när gatorna i övrigt är tomma. Men de negativa effekterna av biltrafiken överväger idag de positiva varför den totala bilanvändningen minskar, samtidigt som gångcykel och kollektivtrafiken ökar.

Ambitionen är att skapa en attraktiv stadskärna med en trivsam och hälsosam miljö. En sådan stadskärna har en miljö där människor kan och vill bo, handla, ta del av aktiviteter, flanera, mötas och umgås.

Denna ambition bör delvis kunna uppnås genom att framkomligheten för biltrafiken i stadskärnan begränsas med hjälp av fysiska åtgärder. Åtgärderna bör gestaltningsmässigt bidra till att öka stadskärnans skönhet och attraktivitet samt tillgängligheten för fotgängare och cyklister.

En viktig utgångspunkt vid utformning och gestaltning av gator är att beakta behov hos människor med funktionsnedsättningar, till äldre och barn. På så vis blir stadsmiljön i regel bättre för alla.

Färre bilar och sänkt hastighet

Färre bilar, lägre hastighet och ett trafiksystem som är anpassat till gångtrafikanter kan ge bland annat följande vinster;

- Attraktiv gång- och cykelmiljö.
- Mindre yta för bilar och mer yta för aktiviteter.
- Ökad säkerhet för oskyddade trafikanter.
- Möjlighet för bilåkare att spontant stanna till.

En negativ effekt kan föreligga om lägre hastigheter och många tillfälliga stopp med bil leder till ökade utsläpp av luftföroreningar.

Redskap

Tydlig utformning

Ett betydelsefullt redskap är att utforma gator så att de ger klara budskap om hur gaturummet är avsett att användas. För att stimulera gång- och cykeltrafik bör funktionella och trevligt utformade gator med tilltalande detaljer i gaturummen vara särskilt viktigt.

Gator bör då utformas i harmoni med kvarterens användning, gåendes upplevelser och behov av säkerhet. Och inte minst med hänsyn till stadens karakteristiska gestaltning och skönhet.

Sammanhängande förbindelser

Ett annat betydelsefullt redskap är att ordna sammanhängande nät för olika trafikslag. Det är viktigt att näten är orienterade mot målpunkter och sammanlänkade i den övergripande trafikstrukturen.

Följande fysiska åtgärder kan bidra till att minska biltrafiken:

- fysiskt och upplevelsemässigt korta avstånd mellan målpunkter såsom parkeringsanläggningar och handelscentrum.
- sök-, förbifarts- och genomfartstrafik leds till gator som "tål" högre belastning. Här avses även biltrafik mellan målpunkter inom stadskärnan.

Ändrade attityder

Fysiska åtgärder för att påverka utvecklingen mot minskad bilanvändning bör kompletteras med informations- och påverkansinsatser för att åstadkomma en ändrad attityd när det gäller transportmedel till och i centrum.

Exempel på åtgärder

för tryggare och trevligare gator:

- Separerade körfält vid korsningar med hjälp av t.ex. refuger.
- Visuella, auditiva (hörbara) och fysiskt märkbara arrangemang som påkallar uppmärksamhet, t.ex. vibrationsskapande beläggning.
- Upphöjda gångpassager.
- Minskat avstånd för gångpassager med hjälp av t.ex. refuger eller "trottoarklackar".
- Gatumöbleringar, planteringar m.m.

Förslag till åtgärder

Mänskliga rörelser

Begränsning av biltrafikens negativa effekter är viktig på alla gator i stadskärnan.

Huvudprincipen i stadskärnans trafikrörelser bör vara låg fart. Skyltad hastighet för bilar bör vara 30 km/h i hela stadskärnan. Det är viktigt att även gatornas fysiska utformning signalerar att bilar ska framföras i låg hastighet till förmån för oskyddade trafikanter.

På gator med intensiv gångtrafik bör även framkomligheten för motorfordon sänkas och på några av dessa bör även tillgängligheten begränsas. Undantag kan också göras på omgivande genomfart- och förbifartsgator, som därför här kallas "bilgator".

Begreppen förklaras nedan.

Tydliga gatukaraktärer

Enligt resonemanget ovan bör 3 olika gatukaraktärer kunna urskiljas vilka utformas så att dess funktion och önskad hastighet framgår tydligt:

- Stadsruta (sänkt hastighet)
- Flanörsgata (sänkt framkomlighet för biltrafik)
- Bilgata (höjd framkomlighet)

STADSGATA

Stadsrutan är den vanligaste rutan. Här tillåts blandtrafik. Fotgängaren har tillgång till trottoar.

Stadsrutorna bör ges en utformning som verkar dämpande för biltrafik och är attraktiv för gång- och cykeltrafik.

Drottninggatan, exempel på stadsruta



Illustration: Mari Waernberg

FLANÖRSGATA

Särskilda flanörsgator (en lokal variant av gårdsgatan) bör skapas där bilar och cyklar framförs på gåendes villkor. Gatorna bör inbjuda bilar till "gåfart" och underlätta för gående att korsa gatan. Utformningen bör därför vara hastighets- och framkomlighetsdämpande för biltrafik.

På del av Kungsgatan, Färgaregatan och Torggatan bör biltrafiken begränsas till ett minimum genom föreskrifter (en lokal variant av gågatan).

Nygatan, exempel på flanörsgata

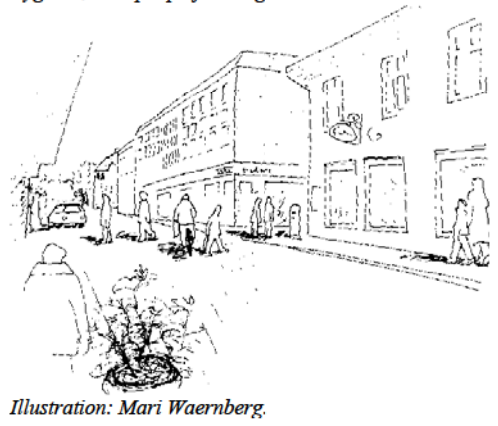


Illustration: Mari Waernberg

BILGATA

Bilgatorna Västra Ringgatan, Stationsgatan och Vänersborgsvägen omger stadskärnan. I norr kan Kungälvsvägen trots avståndet delvis betraktas som en av de omgivande trafiklederna till stadskärnan.

Bilgatorna är utformade för att fungera som genomfartsgator och anslutningsgator för biltrafik. Dimensionerande hastighet bör vara 50 km/h. Gång- och cykeltrafik leds på vägar/trottoarer separerade från bilgatorna.

Vänersborgsvägen, exempel på bilgata

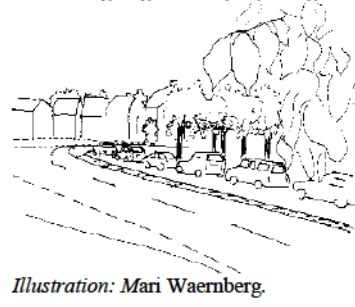


Illustration: Mari Waernberg

Bilgatorna utgör hinder för korsande gående och cyklister varför flera gångpassager bör åtgärdas för att minska barriäreffekten och öka tryggheten vid passage. Passagerna utformas så att bilarnas hastighet hålls nere till 30 km/h, se "Markerade platser" nedan.

Cykelstråk

Genomgående cykeltrafik bör ledas till Bankgatan, Östra Ringgatan, Norra Ringgatan (allén), och Södra Strömgatan. Strategin bekräftar i stort dagens system. Längs stråken bör framkomlighet och trygghet för cykeltrafikanter uppmärksammas vid ev. anläggning av flanörsgator, trösklar m.m.

LOKAL VARIANT

Flanörsgatan kan med trafikplaneringstermer ses som lokal variant av gå- respektive gårdsgata. Flanörsgator där biltrafiken begränsas enbart med hjälp av fysisk utformning kan ses som en form av "gårdsgata". Flanörsgator där biltrafiken begränsas med hjälp av lokala trafikföreskrifter kan ses som en form av "gågata".

Anledningen till att lokala varianter av gårds- och gågatan föreslås är att flanörsgatan inte alltid kan uppfylla samtliga kriterier som i trafikförordningar m.m. föreskrivs för dessa – även om flanörsgatorna har samma karaktär och funktion.

Det har exempelvis med hänsyn till kulturmiljön bedömts värdefullt att bevara trottoarer och likformiga gatubredder på vissa gator, vilket står i strid med trafikförordningens föreskrifter för gårdsgata.

För gågator föreskrivs i trafikförordningen att viss biltrafik är tillåten. Denna trafik har dock bedömts olämplig på Kungsgatan, varför trafiken i stället regleras genom lokala trafikföreskrifter. Av dessa framgår vilken trafik som får förekomma.

Att på vissa gator anlägga gå- eller gårdsgata enligt trafikförordningar m.m. står dock inte i strid med syftet med flanörsgatan.

Vänliga stråk

Särskilda gång- och cykelstråk mellan stadskärnans centrum och målpunkter i stadskärnan och dess utkanter (t.ex. bostäder, skolor, anslutande g/c-vägar, parkeringsanläggningar och järnvägsstationen) bör utformas trygga, attraktiva och funktionella för gång- och cykeltrafikanter och på ett sådant sätt att avstånden upplevs kortare och trygghet kan skapas.

Viktiga redskap är skyltning, belysning, gatubeläggning, trösklar (se här intill) och verksamheter i bottenvåningarna av de byggnader som ligger längs med stråken. Verksamheterna bör vara "publika" och gärna ha öppettider utöver vanliga affärstider (se avsnittet "Liv").

Under 2001 kommer entréstråket Bankgatan mellan stationen och torgen att omvandlas till ett "vänligt stråk".

Strandpromenad

En strandpromenad föreslås längs Lillån. Denna bör vara enhetligt utformad som ett blågrönt parkstråk och en "oas" i stadskärnan. Den bör också

länkas samman med den övergripande grönstrukturen. I förlängningen bör strandpromenaden upplevas som en del av ett gångstråk mellan sjöarna Gerdsken och Mjörn.

Ny länk behöver då skapas västerut över Västra Ringgatan och trafikmiljön ordnas upp i korsningen Norra/Södra Strömgatan och Västra Ringgatan. Hur korsningen och länken kan utformas bör studeras i en särskild utredning. Mark reserveras enligt kartans avgränsning.

Trösklar

Trösklar är här ett samlande begrepp för åtgärder som ger visuella och/eller fysiskt kännbara effekter.

En sorts enhetligt utformade trösklar bör markera samtliga entréer för motortrafik till stadskärnan och övergången från bilgatorna till lågfartsområdet för att tydligt markera att hastigheten ska anpassas till gåendes rörelser.

Vid entréerna bör även skyltar med enkel information om hastighetsbegränsning, parkeringsregler och liknande placeras.

Minst en tröskel åt söder, väster och öster bör dessutom vara utformad för att underlätta passage för gång- och cykeltrafikanter över bilgatorna (t.ex. i form av upphöjd gångpassage).

En annan form av tröskel, som kan vara enkelt utformad, bör anläggas vid korsningar inom stadskärnan för att öka säkerheten vid såväl de platser gång- och cykeltrafik korsar gator med stor biltrafik som de platser där biltrafik korsar gator med stor gång- och cykeltrafik.

Dessa trösklar avser att höja uppmärksamheten och skapa en säkrare trafikmiljö, samtidigt som de verkar farddämpande på hela gatan. De bör placeras så att de bildar sammanhängande trygga stråk för gång- och cykeltrafik, t.ex. skolvägen till Lendahlsskolan.

Promenad längs åstranden – ett "vänligt stråk"



Illustration: Mari Waernberg.

Attraktiv kollektivtrafik

Ett sätt att erbjuda en så attraktiv busstrafik som möjligt till kollektivtrafikresenärer kan vara att anordna fler hållplatser i stadskärnan. En förutsättning är då att restiderna inte påtagligt blir längre.

De större bussarnas krav på utrymme i gatusektionen är dock svåra att förena med den småskalighet som eftersträvas i stadsmiljön, varför de större bussarnas vägval kan behövas ses över. Attraktivitet i kollektivtrafiken är dock viktig för att minska biltrafiken.

De befintliga hållplatserna kan kompletteras med ytterligare hållplatser längs Norra Ström-gatan. Det erbjuder god närhet för bussresenärer och kan ge hastighetsdämpande effekt på biltrafiken om ej "hållplats-ficka" anläggs.

Vissa hållplatser, t.ex. de vid Västra Ringgatan, bör ses över och ges en lämpligare utformning. (Även tillskapande av bättre lägen och/eller säker gångpassage över Västra Ringgatan erfordras.)

Flexlinjens minibussar ska kunna trafikera i stort sett samtliga gator i staden och kunna angöra nära butiker, serviceinrättningar och liknande.

Nära cykelparkering

Behovet av att anlägga fler cykelparkeringar är idag stort, särskilt vid de större målpunkterna, såsom järnvägsstationen och Kungsgatan.

Ytterligare cykelparkeringar bör anläggas så nära målpunkter som möjligt och utformas för enkel angöring. Cykelpar-

keringarna bör vara många inte minst för att undvika att parkerade cyklar blockerar trottoarer, portar och liknande.

Platser som bör reserveras för större cykelparkeringar redovisas på karta. Vid Kungsgatan föreslås att befintliga parkeringar på gatan flyttas till anslutande gator, såsom Nygatan och Färgaregatan bl.a. för att minska behovet av att cykla på Kungsgatan.

Kort tid för bilparkering

Idag gällande princip för bilparkering med tidsreglerad och övervakad parkering bör fortsätta att tillämpas.

Centrala allmänna bilparkeringsplatser bör i första hand användas för korttidsparkering alternativt endast möjlighet att stanna till för lastning och lossning. Parkering för längre tid bör förläggas längre ut och dagparkering endast tillåtas i stadskärnans perifera delar.

Denna princip tillämpas i stor utsträckning idag, undantaget viss gatuparkering samt markparkering i kvarteret Kämpen och kvarteret Kristina (Rådhuset). Tillgänglighet till parkeringsplatser för äldre och rörelsehindrade måste dock bevakas.

Länkar för genomfart

Stadskärnan omges, som tidigare nämnts, av bilgator som är "tåligare" för biltrafik. Dessa har särskilt utformats för genomfartstrafik; de är breda, har dubbelriktad trafik, separerade gång- och cykelbanor m.m.

Dock saknas två länkar vilket medför att genomfartstrafik leds genom stadskärnan i norr och sydöst. De gator trafikens söker är dels Norra Ringgatan, som kan inte räknas som "tåligare" för biltrafik. Kungälvsvägen kan betraktas som en nordlig genomfartsgata trots avståndet till stadskärnan.

Eftersom större behov idag inte föreligger och utrymme för alternativa lägen för länk i norr saknas (utan intrång i allé, kyrkoområde, skolområde m.m.) föreslås ingen åtgärd.

Sydost om stadskärnan saknas den betydelsefulla förbindelsen mellan Stationsgatan och Vänersborgsvägen. En ny anslutning bedöms avgörande och angelägen för att avlasta stadskärnan.

Också möjligheten att öppna någon av gatorna i stadskärnan mot Stationsgatan har diskuterats. En förväntad fördel är att stadskärnans gatunät då integreras i det övergripande trafiknätet så att det totala biltrafikarbetet minskas. Vad gäller öppning av gata mot Stationsgatan har främst Nygatan och Östra Ringgatan diskuterats.

Samtliga sammanlänknings mellan stadskärnan och Stationsgatan är dock tekniskt svåra att genomföra. Effekterna vid öppning av gata mot Stationsgatan är dessutom svåra att förutse.

Anslutningsmöjligheter och konsekvenser av olika möjligheter bör därför studeras närmare i en särskild utredning om behov uppstår.

Minskad söktrafik

Eftersom biltrafiken och söktrafiken efter bilparkering bör minimeras är det angeläget att trafikanter enkelt kan nå parkeringsanläggningar, som bör ligga i stadskärnans ytterkanter.

Det bör vara enkelt att orientera sig till och från dessa parkeringsplatser, enligt en slags "lätt in, lätt ut"-princip. Därför är det också viktigt att de enkelt kan nås från det övergripande gatunätet och att de tidigt skyltas som centrala parkeringar. Attraktiva gångstråk mellan dem och centrumfunktionerna bör utformas, se "Vänliga stråk" nedan och "Intressanta gaturum" i LIV.

Effektiv markanvändning

För att uppnå en effektiv markanvändning samt kunna skapa attraktiva platser för människor i stadskärnan bör platser för bilparkering samutnyttjas i så hög grad som möjligt.

Samutnyttjande av Stora torget som parkering/marknadsplats och Lendahlskolan som parkering/skolgård bör dock minskas på sikt. Likaså bör minst ett femtiotal av dagens gatuparkeringar ersättas till förmån för tillskapande av flannörsgator, cykelparkeringar, uteserveringar och liknande.

Vad är samutnyttjad parkering?

Ett exempel på samutnyttjande är en boendeparkering som dagtid, då den inte används av boende, kan användas av t.ex. dagarbetande.

Ett annat exempel är att anordna platser som på sommaren kan användas för uteservering, cykelparkering m.m. och på vintern, när detta behovet inte finns, kan fungera som bilparkering.

En förutsättning för att ta bort ovan nämnda parkeringar är dock att motsvarande antal parkeringar skapas i andra attraktiva områden, t.ex. i anläggning, se nedan.

Möjligheten att tillskapa och ersätta borttagna parkeringsplatser är begränsad inom stadskärnan varför parkeringsanläggning föreslås då det medger att fler bilar får plats på en mindre yta. Utformning, anpassning till stadsbilden och säkerhetsaspekter är mycket viktiga att beakta.

Lämplig lokalisering av parkeringsanläggningar är i första hand kvarteret Bryggaren och Mjölaren då dessa ligger centralt men ändå är lättillgängliga "utifrån", vilket ger förutsättningar att skapa attraktiva och trygga parkeringsplatser. Kvarteret Bryggaren har dessutom kapacitet att

kunna rymma ett stort antal bilar. Även kvarteret Albano, Hinden (Synvillan), Blomman (bensinstation), Prästlyckan och söder om järnvägen är tänkbara lokaliseringar.

På karta Rörelser redovisas en uppskattning av antalet platser som maximalt kan åstadkommas om fyra strategiskt belägna anläggningar skapas.

Parkeringsköp

Genom parkeringsköp möjliggörs ny bebyggelse i centrala lägen, där inte parkering kan lösas inom fastigheten. Parkeringsköp bör också delvis finansiera anläggande av parkeringsanläggning.

Det är viktigt att samtidigt uppmärksamma behovet av allmänt tillgängliga parkeringsplatser. Utgångspunkten bör vara att dagens utbud av parkeringsresurser täcker dagens behov. Det innebär att det totalt bör finnas ca 3 000 parkeringsplatser inom det område som försörjer stadskärnan idag, av vilka ca 2 000 är allmänt tillgängliga.

För beräkning av parkeringsbehov vid ändrad markanvändning bör gällande modell för beräkning tillämpas.

Vad är parkeringsköp?

Parkeringsköp innebär att fastighetsägare erbjuds att mot ekonomisk ersättning nyttja kommunala parkeringsplatser för sitt parkeringsbehov i stället för att anlägga erforderliga parkeringsplatser på egen tomtmark.

På så sätt kan ekonomiskt underlag skapas för anläggande av allmänt tillgängliga, samutnyttjade större parkeringar och dyra och ytkrävande privata småparkeringar kan undvikas.

Gällande modell för beräkning av parkeringsbehovet i stadskärnan:

Antal bilplatser per 1 000 m² våningsyta.

	Byggnorm	
	Ej samutnyttjande	Samutnyttjande
Bostäder	8	6
Industri och hantverk	13	9
Kontor	21	15
Skolor	3	2
Butiker; livsmedel	45	32
övriga	35	25
Hotell	10	7
Restauranger	40	28
Samlingslokaler	35	25

Åtgärderna kan leda till...

Åtgärdsförslag i korthet

Låg fart
30 km/h föreslås i stadskärnan.

Tydliga gatukaraktärer
Tre olika gatutyper föreslås gestaltas så att gatans funktion och önskad hastighet anges.

Vänliga stråk
Särskilt utformade gång- och cykelstråk avser minska det upplevda avståndet mellan t.ex. handelscentrum och parkering.

Strandpromenad
Strandpromenad längs Lillån.

Trösklar
Fysiska åtgärder som höjer bilisters uppmärksamhet vid entrén till stadskärnan samt i vissa korsningar föreslås.

Attraktiv kollektivtrafik
Fler/säkrare hållplatser föreslås.

Länkar för genomfart
Den betydelsefulla länken mellan Stationsgatan och Vänersborgsvägen föreslås förverkligas.

Nära cykelparkering
Fler cykelparkeringar föreslås nära målpunkter.

Kort tid för bilparkering
Bilparkering föreslås för kort tid i handelscentrum, för längre tid längre ut.

Minskad söktrafik
En slags "enkelt in, enkelt utfrån parkeringen-princip" bör tillämpas.

Effektiv markanvändning
Parkeringsytorna föreslås samutnyttjas. Kvarteret Bryggaren och Mjölaren bedöms mest lämpliga för parkeringsanläggningar.

Parkeringsköp
Parkeringsköp bör tillämpas för att möjliggöra bebyggelse i stadskärnan.

Fördelar:

Att det blir lätt att orientera sig i stadskärnan, inte minst då dagens trafiksystem i stort behålls.

Att, förutsatt att en jämn trafikrytm kan åstadkommas, belastningen av luftföroreningar från biltrafiken minskar.

Att den totala trafikbelastningen i centrum minskar, vilket förbättrar miljösituationen.

Att stadskärnan blir lättillgänglig och välkomnande för invånare och besökare.

Att tillgängligheten för gående och cyklister ökar.

Att en allmän sänkning av biltrafiken på idag utsatta gator minskar bullernivån och luftföroreningsgraden där.

Att trafiksäkerheten ökar.

Att vackrare och mer attraktiva gatumiljöer skapas.

Att gatuutformning med högre kvalitet ger "återbäring" på sikt genom ökat kundunderlag, ökad attraktivitet för besökare, nya boende m.m.

Att den korta parkeringstiden och attraktiviteten i stråken mellan centrum och de perifera parkeringarna medför att fler människor rör sig till fots/cykel i stadskärnans centrala delar.

Att attraktiviteten och för handelsetablering ökar längs de "vänliga stråken".

Att möjligheten för av- och påstigning samt av- och pålastning ökar i stadskärnans centrala delar.

Nackdelar:

Att målet att halvera trafiken i stadskärnan enligt Lokal Agenda 21 inte kan nås inom ramen för fördjupning av Fördjupning av översiktsplanen för Alingsås stadskärna.

Att belastning av luftföroreningar från biltrafiken ökar på utsatta platser förutsatt en ojämn trafikrytm m.m..

Att irritation kan uppstå i trafiken om t.ex. köer uppstår på grund av minskad framkomlighet med bil.

Att en långtgående "flytt" av parkeringar som medger längre uppställningstid till stadskärnans utkanter ger avstånd som avskräcker vissa kunder och arbetspendlare.






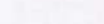
Att andra åtgärder måste vidtas om syftet med att minska och styra ut biltrafiken från stadskärnan inte uppnås.

Att gatubeläggning som har kulturhistorisk anknytning i en del fall står i konflikt med ambitionen att öka framkomligheten för människor med rörelsehinder.



Att förändringarna medför ökade kostnader för anläggning och underhåll.

Rörelser



Gatukaraktärer

-  Bilgata (befintlig)
-  Stadsgata (befintlig)
-  Flanörsgata med begränsad framkomlighet för biltrafik
-  Flanörsgatan med restriktioner för biltrafik (Kungsgatan befintlig)
-  Strandpromenad/långsträckt parkstråk längs Lillån (inkl. befintliga cykelstråk)
-  Cykelstråk för genomfartstrafik

Trösklar




-  Markerar entré till stadskärnan och lågfartsområde; 30 km/h
-  Tröskel för gång- och cykelpassage, exempel på lägen. Ny resp. befintlig



Förbindelser

-  Utredningsområde för ev. nya förbindelser m.m.
-  Ny anslutning



Angöringsmöjligheter

-  Cykelparkering, nya och befintliga, strategiska lägen
-  Befintlig allmän parkering samt uppskattning av antal platser
-  Ny allmän parkering samt uppskattning av maximalt antal platser

-  Befintlig allmän parkering samt uppskattning av maximalt antal platser (bef. + nya) vid anläggning av p-hus/källare
 -  a) +120 b) +30 c) +350 d) +80
- 4 av flera tänkbara strategiska lägen visas)