

## STADSKÄRNAN I MORGON

I detta avsnitt diskuteras stads kärnans karaktär, övergripande strukturer och samband med omgivningen. Här visas också ett förslag till strategi för den övergripande markanvändningen i framtiden. Strategin illustreras på karta Målbild.

Förslagen till övergripande principer utgör en målbild inför morgondagen och en första precisering av de övergripande målen. Mer detaljerade och konkreta beskrivningar och förslag ges i planens följande avsnitt "Liv", "Rum", "Rörelser" och "Hälsa och miljö".



# Förutsättningar

## Karakterisering

### Stadskärnan mitt i staden

Alingsås ligger ca 5 mil öster om Göteborg. Centralt i kommunen ligger Alingsås stad med större vägar och järnväg liksom ett nav mitt i.

Staden kallas ibland "cykelstad" eftersom gång- och cykelnätet är välutvecklat och större delen av bebyggelsen ligger inom cykelavstånd, ca tre km, från stadskärnan.

Stadskärnan i sin tur ligger mitt i Alingsås stad. Stadskärnan är sedan länge kommunens och alingsåsarens pärla – som många är stolta över.

Livet i stadskärnan kännetecknas av de aktiviteter som alstras av boende, besökare, evenemang m.m. samt en attraktiv men känslig handelsstruktur. Här finns ett attraktivt handelsutbud samlat som många, även från större kommuner kommer för att ta del av.

### Framträdande rutnät

Ses stadskärnan i relation till omgivningen framträder den kulturhistoriska, täta stadens rutnätsstruktur och kvartersindelning tydligt. Strukturen ger stadskärnan en tydlig identitet.

Två olika stadsplaneideal återspeglas i rutnätsstrukturen; en representativ för 1800-talets stadsplaneideal i öster med gle sare karaktär och alléer, samt en tätare karaktär som härstammar från 16- och 1700-talet som är tydligast i nordväst.

Gerdska ström, som även kallas Lillån, rinner genom stadskärnan. Ån regleras sedan 1700-talet och är nästan helt inlemmad i rutnätsmönstret. Längs ån låg industrierna förr, då ån utgjorde utkanten av stadskärnan.

### Stadskärnans närområde

Järnvägen utgör stadskärnans södra gräns, tillika en markant barriär mellan stadskärnan och staden söderut. Här ligger också bussterminal och tågstation. Söder om järnvägen finns större industri- och handelsverksamheter.

Närmast stadskärnan i öster ligger bostadsområden, verksamheter och grönytor. Området upplevs inte som en del av stadskärnan då områdena har olika strukturer och Vänersborgsvägen utgör en barriär mellan områdena.

I norr upplevs Norra Ringgatan som en gräns mellan stadskärnan och omgivningen; utanför ligger kyrkogårdar och parker. Flera gång- och cykelvägar förbinder stadskärnan med den norra delen av staden.

I väster angränsar stadskärnan till en äldre institutions- och industrimiljö, längre ut ligger skola, park, friluftsområde m.m. Bebyggelsen ligger i en från stadskärnans rutnät fri struktur. Västra Ringgatan utgör, tillsammans med staket m.m. ett fysiskt hinder mellan stadskärnan och området kring kvarteren Ljuset och Klockan.

Samspelet mellan stadskärnan och omgivningarna i norr och väst återspeglar en lång historisk kontinuitet.

### Omgivande gator

Gatorna som omger och leder trafik till och förbi stadskärnan utgörs av Stationsgatan/järnvägen, Vänersborgsvägen och Västra Ringgatan. Norra Ringgatan (som är enkelriktad) kan inte räknas hit utan Kungälvsvägen utgör den nordliga "ringgatan".

Trafiken på dessa större gator försvårar kontakten med omkringliggande område. Problemet för gång- och cykeltrafikanter är störst mot söder, väster och öster.

Problem med buller och avgaser från biltrafiken är störst på omgivande gator med genomfartstrafik och de trånga gatorna i stadskärnan.

### Obebyggda ytor

Bortsett från parker, gårdar, gator och liknande är i stort sett hela stadskärnan bebyggd. Endast inom nedanstående fastigheter finns obebyggda kvarter:

Kv. Bryggaren

Kv. Jägaren

Kv. Kämpen

Kv. Mjölnaren

Dessutom finns ett område i öster som ligger utanför kvartersmark. De obebyggda ytorna används idag för bilparkering.

Obebyggda är även parkerna, innergårdarna, planteringarna, alléerna och Lillån. Dessa ytor fyller många viktiga funktioner som lek- och friytor, och inte minst leder de in frisk och livskraftig grönska från den omgivande stadens "lungor".



## Tidigare planering

Planeringen från 1940-talet fram till ca 1970 syftade till en total omdaning av stadskärnan; det förekom förslag till en ökning av exploateringsstalen med 50%.

I Områdesplan 80 konstaterades bristen på obebyggda tomter och att det fanns få nya ytor att ta i anspråk. En varsam omvandling föreslogs med en, för stadskärnan typisk och måttlig exploatering; tvåvåningsbebyggelse och gårdar som inte fick överbyggas.

Områdesplanen kunde också bygga på att Alingsås stadskärna hade (och fortfarande har) en för äldre stadskärnor typisk, välgörande blandning av butiker, verksamheter, allmänna lokaler och bostäder.

En annan av planeringens uppgifter under 1980-talet var att vända den negativa boendetrenden. Antalet boende i stadskärnan minskade kraftigt under denna period och befolkningen utgjordes framför allt av äldre.

Den markanvändning som föreslogs i områdesplanen bekräftade i stort den även nu rådande situationen med en koncentration av handel längs Kungsgatan och Nygatan. Avsikten var bland annat att avlasta Drottninggatan till förmån för ett ökat antal bostäder.

## Uppföljning

Tack vare att endast en liten del av de planer som utarbetades under 1940- 70-talet genomfördes är den historiska läsbarheten i stadskärnan fortfarande relativt hög. Vissa strukturer som återspeglar stadskärnans historia, t.ex. industriepoken, är dock otydliga.

Förslagen i Områdesplan 80 har följts upp i detaljplaneringen och flera utgångspunkter för planeringen består.

En utgångspunkt som har förändrats beror på den omfattande nybyggnationen av bostäder som har bidragit till ett ökat antal boende i stadskärnan. Även ett generationsskifte kan skönjas i statistiken; procentuellt sett har befolkningen även blivit yngre än tidigare.

*Kvarteret Mjölaren vid Lendahlgatan är en av de få obebyggda områdena i stadskärnan.*



*Foto: Mari Waernberg*

## Diskussion

### Utgångspunkter

Stadskärnan är i stort "färdigbyggd" och har många goda egenskaper. En utgångspunkt i planarbetet är därför att befintliga värden måste identifieras, tas tillvara och vidareutvecklas. Negativa effekter på värdena bör identifieras och undvikas.

De värden som karakteriserar stadskärnan kan beskrivas med hjälp av följande ledord: Liv, Rum, Rörelser samt Hälsa och miljö.

"Liv" betecknar dels människorna i stadskärnan; besökare och boende i alla åldrar, dels aktiviteterna; det kommersiella utbudet och utbudet av kulturaktiviteter. Människorna och aktiviteterna är "motorer" som gör staden levande.

"Rum" står för gestaltningen och upplevelsen av den fysiska miljön; bebyggelsen, gatorna, parkerna, torgen m.m.

Trafikstrukturen möjliggör "Rörelser" i stadskärnan.

"Hälsa och miljö" betecknar de miljöfaktorer som berör människors hälsa och säkerhet samt den "ekologiska hållbarheten" i försörjningssystemen.

### Redskap

En översiktsplan ska ange vad kommunens långsiktigt har för avsikter och ambitioner vad avser mark och vattenanvändningen. Fysisk planering är ett redskap för att skapa förutsättningar för en önskad markanvändning genom utformning av den fysiska miljön.

#### Ledord för att uppnå det övergripande målet

De övergripande målen med Fördjupning av översiktsplan för stadskärnan är att:

- Hävda och utveckla stadskärnans roll för handel och kultur
- Hävda och utveckla stadskärnans stora betydelse som samlings- och mötesplats
- Särskilt betona kvalitets- och miljöaspekter vid stadsutvecklingen.

Som stöd för att uppnå det övergripande målet har följande ledord utvecklats; **liv** och **rörelser i rum** med hög kvalitet samt **hälsa och miljö**.

Dessa ledord ligger till grund också för planens disposition.



## Målbild

### Liv...

De aktiviteter av olika slag som boende, besökare, evenemang, verksamheter m.m. alstrar utgör stadskärnans livsnerv.

För att den positiva boendeutvecklingen ska bestå är det viktigt att goda boendemiljöer erbjuds.

I stadskärnan ska människor kunna mötas spontant och knyta kontakter varför de offentliga rummen bör utformas för flexibel användning.

Även lugn vrår ska erbjudas i t.ex. någon av parkerna eller vid Lillån. I framtiden kanske det till och med finns möjlighet att fiska i Lillån som ett resultat av det pågående miljöarbetet.

Verksamheter som är intressanta för flanören bör koncentreras till det befintliga handelsstråket längs Kungsgatan och Nygatan.

Häriifrån bör utvidgning ske i form av förtätning inifrån och ut, tillsammans med nya stråk som är rika på upplevelser för gång- och cykeltrafikanten.

I hela stadskärnan bör den traditionella blandningen av boende och verksamheter stimuleras.

### ...och rörelser...

Vägar, torg och öppna innergårdar är platser för trafikrörelser av olika slag. Dessa bör utformas så att alla människor, oavsett rörelsenedsättning och ålder, kan nå viktiga samhällsfunktioner.

Den oskyddade trafikantens behov bör vara vägledande vid utformning och gestaltning.

Tillåten hastighet bör därför vara högst 30 km/h i stadskärnan. Önskad hastighet bör avspeglas i gatans skala och detaljrikedom och utformas med hänsyn till gång- och cykeltrafikantens krav på upplevelser, trygghet och framkomlighet.

Genom en välordnad övergripande skyltning och sammanhängande förbindelser bör ett enkelt trafiksystem skapas som gör det lätt att hitta och nå viktiga målpunkter i stadskärnan.

Det är viktigt att det finns många möjligheter att angöra stadskärnan. Enklast bör vara att anlända till fots, på cykel eller med buss. Bilar bör tillåtas parkera/stanna till endast kort tid i de mest centrala delarna. Parkeringsanläggningar bör lokaliseras enligt principen "lätt in och lätt ut".

### ...i rum med hög kvalitet...

Kvaliteten i utformningen av gator och platser har avgörande betydelse för stadskärnans attraktionskraft.

Det är karaktären med t.ex. slutna gaturum, öppna gårdar och småskalighet i bebyggelse- och fastighetsstruktur som är viktig att värna om. Även skillnaderna mellan de två stadsplaneideal som åter speglas i rutnätsstaden bör lyftas fram.

Att värna det kulturhistoriska arvet är dock mer än en fråga om att bevara ett utseende från en viss tid. Det är viktigt att alla epoker kan avläsas i stadskärnan – även nutiden. För det krävs kunskap och engagemang.

Vid planering är det därför en utmaning att ge rummet en ändamålsenlig funktion och *samtidigt* en historiskt förankrad identitet!

Även stadskärnans närområde bör planeras med hänsyn till stadskärnans karaktär. Omgivningen kan avvika i sin struktur men det är viktigt att det finns klara fysiska samband mellan stadskärnan och dess omgivning samt att fonder och entréer till stadskärnan beaktas vid förändringar utanför planområdet.

### ...och hälsosam miljö.

De största miljöproblemen i stadskärnan är idag buller och utsläpp till luft och vatten. Biltrafiken är den största källan. Nuvarande miljökvalitetsnormer klaras men det är osäkert om tillkommande norm för bensen klaras.

Biltrafiken måste bland annat därför reduceras, framför allt "onödig" trafik på de trånga gatorna. Alla möjligheter att åstadkomma förbättringar bör tas till vara inom ramen för de övergripande målen.

Risker vid transporter av farligt gods, hantering av explosiva ämnen och liknande bör minimeras, t.ex. bör bensinstationerna nära bostadsbebyggelse flyttas till lämpligare plats.

Den tekniska infrastrukturen som försörjer stadskärnan med värme, vatten m.m. är relativt robust och bör fortsatt anpassas till en "hållbar utveckling".

Vid kraftiga regn finns risk för översvämning i underfarterna under järnvägen samt bräddning av spillvatten till Lillån. Möjligheten till lokal rening av dagvattnet i lämpliga lägen bör undersökas. En för översvämning trygg förbindelse över järnvägen bör anläggas.



## REKOMMENDATIONER

Gräns för planområde, tillika gräns för riksen-  
 inträde enl. miljöbalken 3:6, kulturmiljövär-  
 d

Skydd för kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer:  
 Förklaringsområde, tillika "den gamla staden". Skillnader  
 mellan "den nya" och "den gamla" staden bör lyftas fram

Befintligt byggnadsminne

Förslag till byggnadsminne

Skydd i detaljplan, rivningsförbud

Skydd i detaljplan

Miljögränder / platsar som bör ges ny eller förbättrad utformning:

Torg, stationsområde: uppgrusning

Kvarter: bygg på tvinningsomter

Skolgård: trygga och mer andamålsenlig

Ny lekryta/konstverk

Parker och alléer: bättre detaljutformning.

Ny park i kv. Dryckeshornet

Befintlig bensinstation flyttas: kvarteret bebyggs

Atervinningsstation: utformning viktig

Gator: ändrad och befintlig utformning/funktion:

Trosklar: binder samman gångstråk, underlättar gångpassage  
 över gror m.m. Större markering entré till stadskörran och  
 lägarforsområde (30 km/h)

Mindre dampar hastighet på biltrafiken (typ gupp)

Flanörsgata med restriktioner mot biltrafik (Kungsgatan befintlig)

Flanörsgata med begränsad framkomlighet för biltrafik

Strandpromenad/längsträckt parkstråk längs Liljån.

Länk: ny/återskapad koppling mellan gator/områden.

Bilgata: befintlig gata för genomfartstrafik

Cykelstråk, befintliga

Parkeringsallmänna, större:

Cykelparkering: strategiska lägen, nya och befintliga

Reserveras för bilparkering

Tänkbara lägen för anläggning typ P-hus/Källare

Bottenvåningar: åtgärder för levande gaturum:

Bottenvåningar bör innehålla publika lokaler. Befintliga bör ej omvandlas till t.ex. bostäder.

Bottenvåningar bör vara flexibelt utformade med möjlighet att innehålla publika lokaler.

## MÅLBILD

