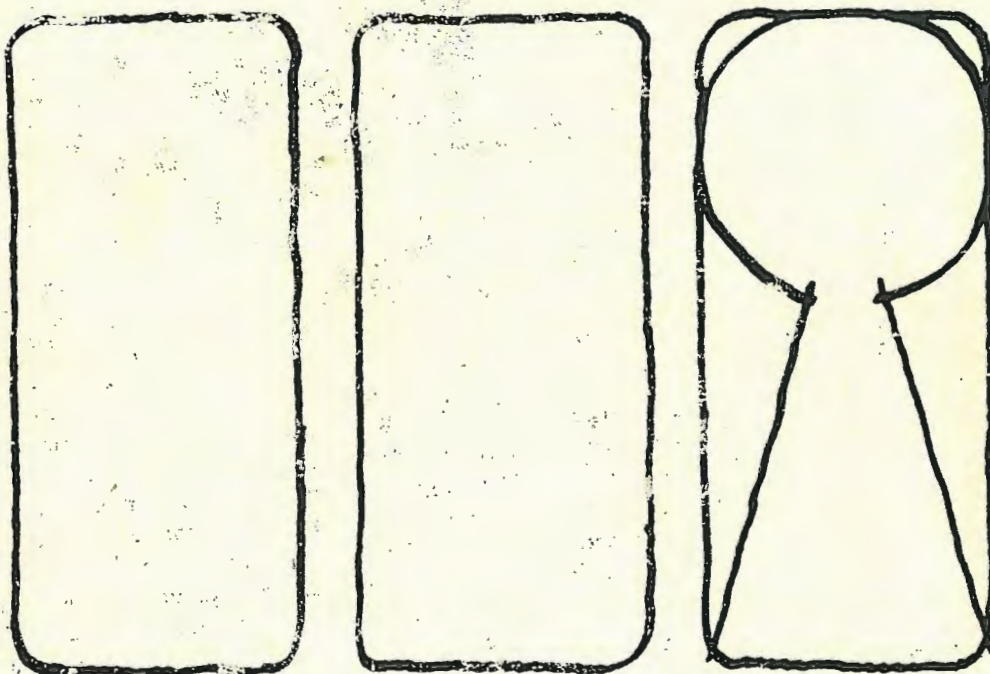


KUMLA KOMMUN

HANDLINGSPROGRAM FÖR
KUMLA CENTRUM

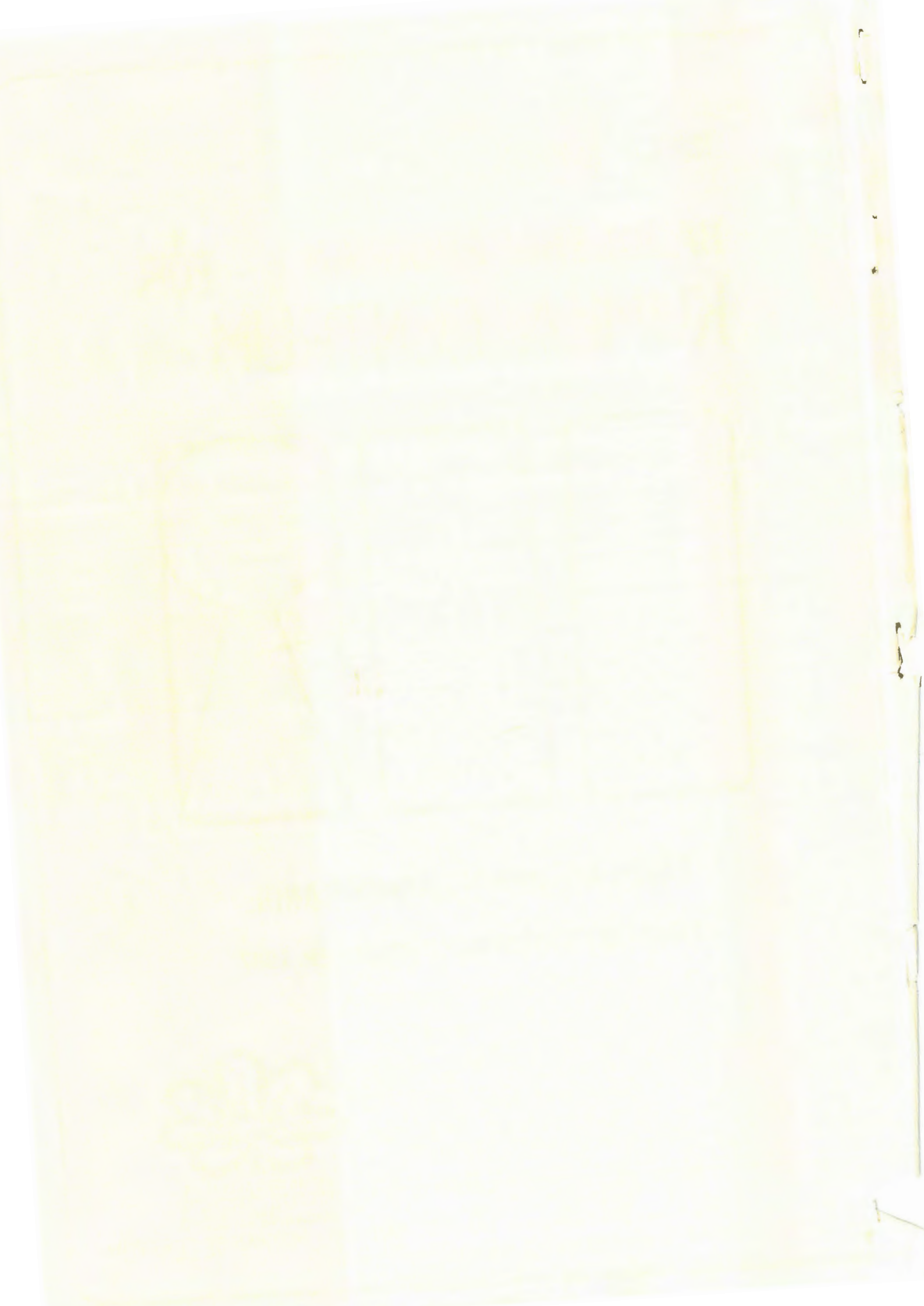


FÖRSLAG och GENOMFÖRANDE

STADSARKITEKTKONTORET DECEMBER 1987



KUMLA
ETT BLOMSTRANDE CENTRUM



Handel	
Service	
Arbete	
Befolkning	
Aktuella projekt	
FRAMTIDA MARKANVÄNDNING	30
Handel	
Bostäder	
Offentlig service och samlingslokaler m m	
Verksamheter	
Friytor	
NUVARANDE TRAFIKSYSTEM	34
Biltrafik	
Gång- och cykelvägar	
Kollektivtrafik	
Trafikmiljö	
FRAMTIDA TRAFIKSYSTEM	38
Biltrafik	
Gång- och cykeltrafik	
Kollektivtrafik	
Trafikmiljö	
NUVARANDE PARKERING	40
Parkeringar	
Gällande parkeringsnorm	
P-norm nuvarande	
FRAMTIDA PARKERING	42
Parkering	
Parkeringsnorm	
Avlösen av p-platser	

	Sid
STADSRUMMET	46
Stadsrummets golv och inredning	
Stadsrummets väggar	
GENOMFÖRANDE	54
Kostnader och intäkter	
Gatu- och torgupprustning - tidplan	
Kompletteringsbebyggelse - tidplan	
BILAGOR	58
Kvartersutredningar	
Samrådsyttrande, etapp 1	
Samrådsyttrande, etapp 2	
Underlags- och inventeringskartor	



IGÅR





IDAG

Stadshusparken öppnas med en lågväxande strim och stadsmässig plantering kompletterad med ett ha. av färgsprakande blommor. Befintliga lindar kompletteras med två nya. Kumlan lyfts fram till en liten vattenspegel. Området närmast stadshuset avgränsas bakom en kalkstensmur och befintliga idegranar. Planen förstoras och 3-4 nya lindar markerar torgporten från öster.

Refugplanteringar ger "portverkan" från nordväst.

Plats för ett p-däck i två plan som rymmer totalt ca 200 bilar.

Parkering på 1/3 av torget, ca 40 platser markeras med dubb i torgytan. Avgränsas genom granitpällare med kedjor. Torghandeln samlas kring en torghbrunn och en med belysning särskilt markerad yta. Centrums "pärla". Vattenspel, sittplatser i sol eller skugga, sommarservering, service för torghandeln, turistinformation, och handikappvänligt. Diagonalmönstret speglar det naturliga sättet att röra sig över torget. Mönstret markeras med storgatsten och rutorna fylls med smågatsten. Närmast husen och i "korset" över torget används betongplattor för bekväma gångtytor.

LUGNA GATAN. Enkelriktad biltrafik ger ca 16 p-platser. Gång- och cykelytorna skyddas av trädrader.

Gång- och cykelvägen kan förlängas genom en tunnel under Kungsvägen

Nytt bostadshus med terrasslägenheter. I bottenvåningen post- och affärslokaler.

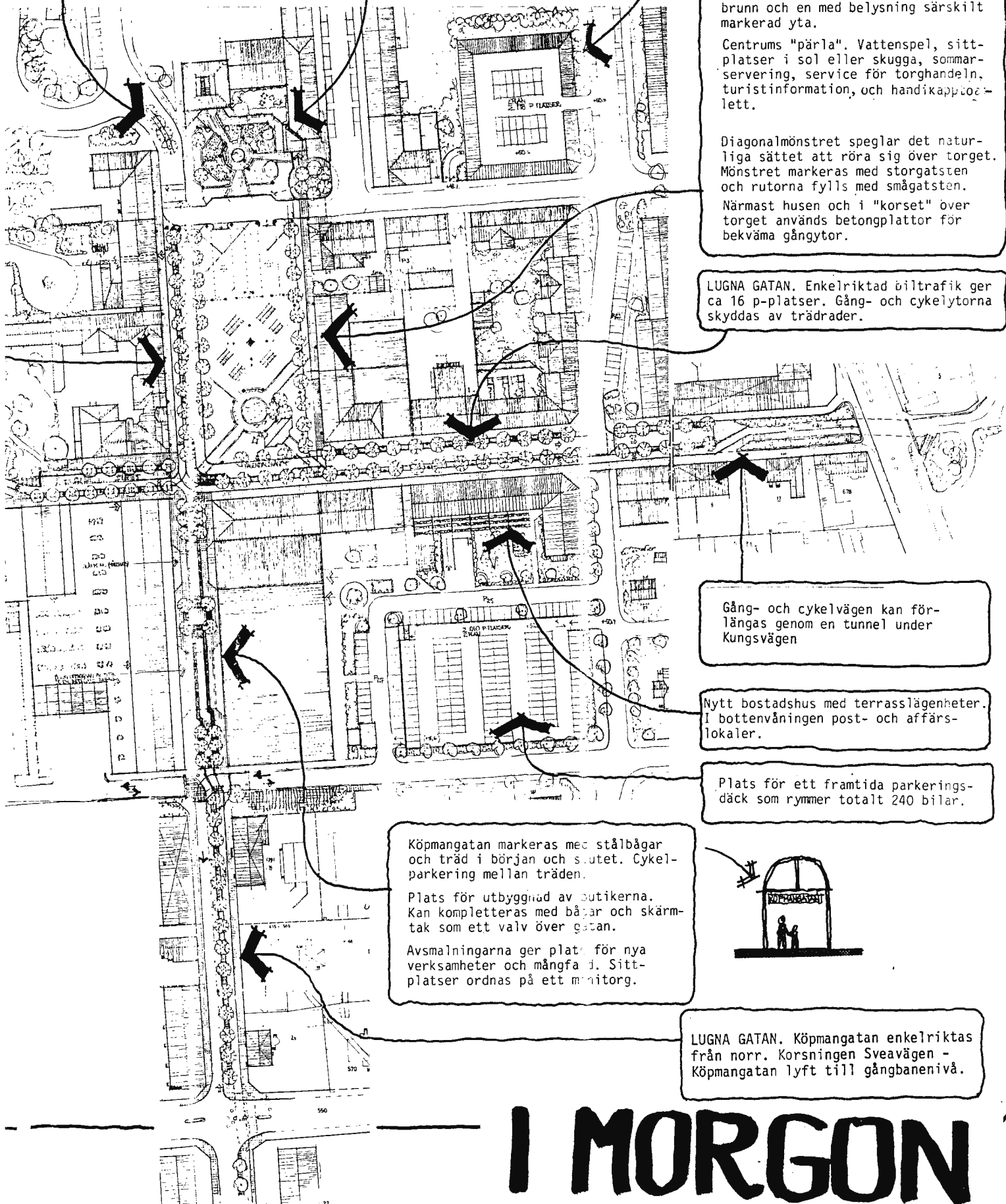
Plats för ett framtida parkeringsdäck som rymmer totalt 240 bilar.

Köpmangatan markeras med stålbågar och träd i början och slutet. Cykel-parkering mellan träden. Plats för utbyggnad av butikerna. Kan kompletteras med bågar och skärmtak som ett valv över gatan. Avsmalningarna ger plats för nya verksamheter och mångfald. Sittplatser ordnas på ett minitorg.



LUGNA GATAN. Köpmangatan enkelriktas från norr. Korsningen Sveavägen - Köpmangatan lyft till gångbanenivå.

I MORGON



INNEHÅLLS- FÖRTECKNING

	Sid
Förord	
INLEDNING	4
Syfte - vad är ett handlingsprogram	
Tidigare översiktlig planering	
Planområdets avgränsningar	
PROBLEM	6
Två centrum	
Detaljhandeln	
09.00 - 18.00 Centrum	
Snabb bostadsproduktion - överhettning	
Trafik	
Parkering	
MÅLSÄTTNING	10
HISTORIA och MILJÖ	12
Historik	
Historien om hur en plan blev till	
Centrums användning	
Planering och byggande	
Särdrag	
NUVARANDE MARKANVÄNDNING	24
Problem med nuvarande markanvändning	
Exploatering	
Bebyggelse och bostäder	
Bostadsförsörjningsprogram	
Bevarande	
Markägande	



Utställning den 2 mars 1986 med en 200-delsmodell av centrum.

Översiktsplaneringen under 80-talet kommer att inriktas mot förnyelse.

Stadsförnyelse är:

"Samlade åtgärder som syftar till att förbättra en stad eller stadsdel så att den bättre tillgodoser önskemålen och behoven hos dem som lever och verkar i staden".

"Åtgärderna skall innebära att staden och dess delar anpassas till de nya förutsättningar som samhällsutvecklingen ger upphov till".

Stadsförnyelsekommitténs
betänkande 1981:99

Kommunen har det primära ansvaret för den fysiska planeringen och dess engagemang är avgörande för förnyelsetakten. Kommunstyrelsen antog därför en organisation och ett arbetsprogram för förnyelsen av Kumla centrum i 198 .

Arbetet har bedrivits i tre etapper. Etapp 1 "Kumla Centrum igår, idag, imorgon" utgjorde en inventeringsfas som avslutades med en utställning av arbetsmaterial och idéer i april 1984. Etapp 2, "Kumla Centrum imorgon", utställd i mars 1986 visade ett konkret förslag till omvandling av centrummiljön. Efter samråd och utvärdering av etapp 1 och 2 föreligger nu etapp 3.

Arbetet har bedrivits under en ledningsgrupp bestående av kommunstyrelsens och byggnadsnämndens arbetsutskott, stadsbyggnadschef, stadsarkitekt, socialchef, planeringssekreterare och kanslichef.

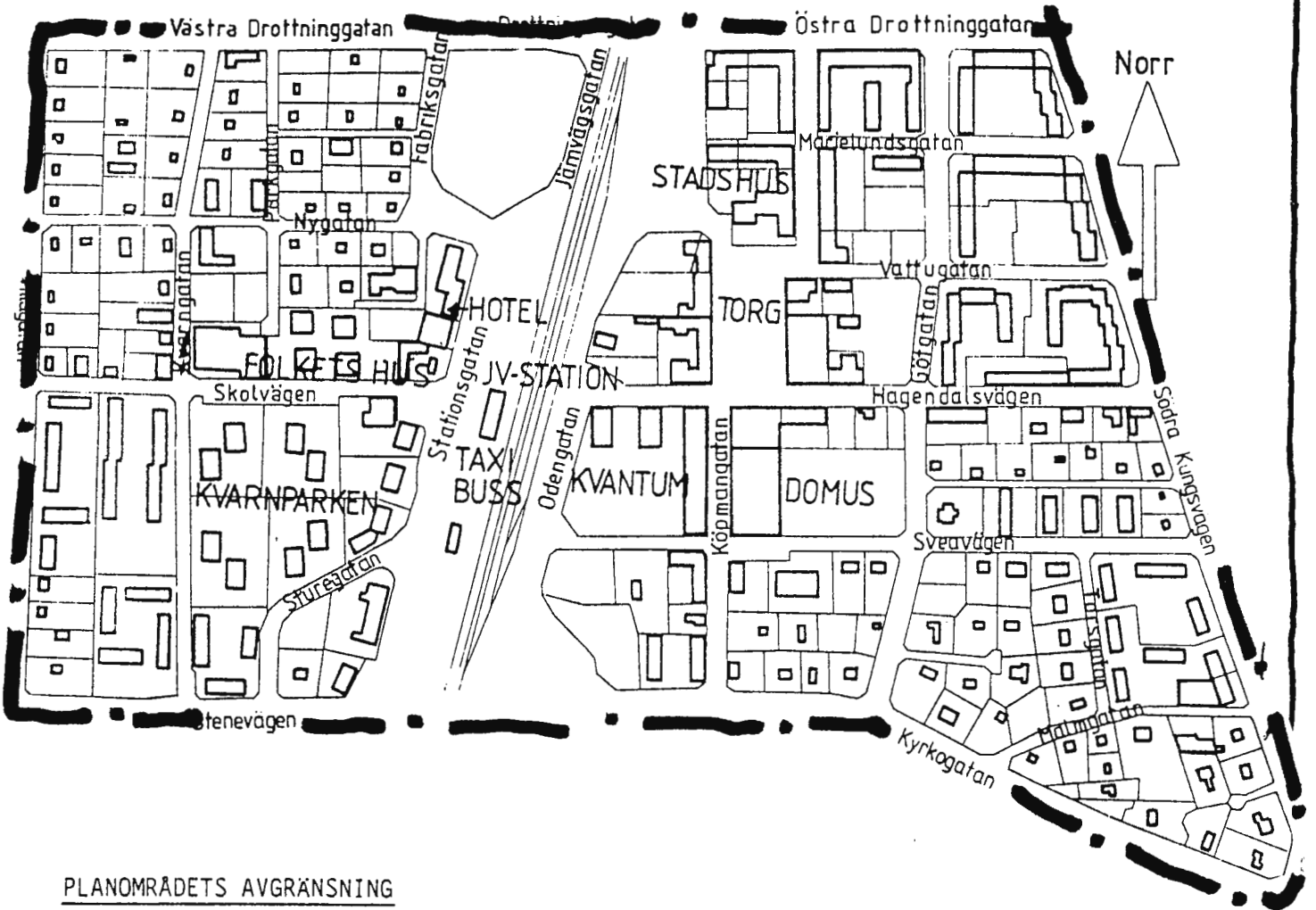
En arbetsgrupp med tjänstemän från gatukontoret, stadsarkitektkontoret, fastighetskontoret, socialförvaltningen och kulturförvaltningen har handlagt projektet.

En referensgrupp med representanter från fastighetsägare, hyresgäster och näringsidkare har aktivt deltagit i planprocessen. Utställningarna har varit välbesökta och en särskild tidning med en uppmaning att lämna synpunkter har spritts inom centrumområdet och delats ut i anslutning till utställningarna. Samråd har även skett med statliga myndigheter, kommunala nämnder och styrelser, politiska organisationer och andra föreningar i kommunen. Lämna synpunkter har påverkat utformningen och bifogas planen som bilaga 1 och 2.

Planarbetet har i etapp 1 och 2 kallats översiktsplan. I samband med den nya plan- och bygglagen PBL finns ingen relevant sådan planform, varför arbetsnamnet ändras till "Handlingsprogram Kumla Centrum".

Handlingsprogrammet skall efter antagande av kommunfullmäktige styra miljö, markanvändning, trafik och parkering i Kumla centrum.

Per Flodström
Projektansvarig



PLANOMRÅDETS AVGRÄNSNING

INLEDNING

Syfte - vad är ett handlingsprogram

Utredningens syfte är att möjliggöra en planerad utveckling av centrum under den närmaste 10-årsperioden. Den är inte juridiskt bindande men utgör ett av kommunfullmäktige fattat handlingsprogram som styr markanvändning, trafik- och parkeringsåtgärder, upprättandet av detaljplaner och andra fysiska åtgärder i centrummiljön. Programmet är inte detaljstyrande utan ger viss handlingsfrihet på lång sikt. En översyn bör göras vart femte år med justeringar av programmet vid väsentligt ändrade förutsättningar.

Tidigare översiktlig planering

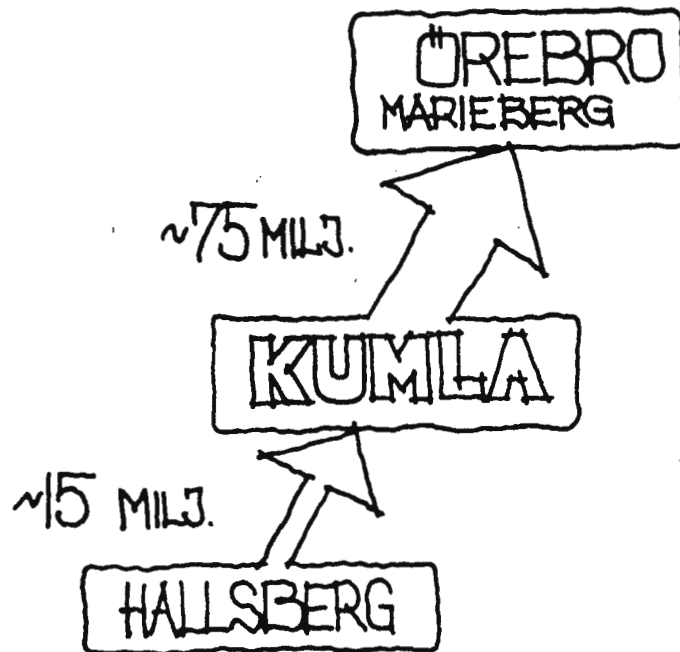
Generalplanarbeten har påbörjats i olika omgångar under 50- och 60-talen men aldrig fullföljts till ett antagande.

Vattenbyggnadsbyrån VBB upprättade 1965 en översiktlig plan för trafik- och parkeringsanläggningar. 1979 genomförde Orrje & Co en trafiksaneringsplan med tyngdpunkten på gång- och cykeltrafikens funktion. Utredningarna har inte antagits men har legat till grund för genomförda åtgärder.

Under 1983 utarbetades ett förslag till trafiköversikt för hela tätorten av Kjessler & Mannerstråle AB. Trafiköversikten har ej antagits men ligger till grund för planeringen inom centrum.

Planområdets avgränsningar

Områdesplanen för centrum omfattar kvarteren mellan gatorna: Västra och Östra Drottninggatan, Södra Kungsvägen, Stenevägen-Kyrkogatan och Villagatan.



PENNINGSTRÖMMAR

Figuren visar hur nettoströmmarna av pengar går inom detaljhandeln. De boende i Hallsbergs handlar för ca 15 miljoner per år i Kumla. Samtidigt handlar Kumlaborna för ca 75 miljoner i Örebro och Marieberg.

PROBLEM

Två centrum

Järnvägen delar centrala Kumla i två halvor, västra och östra delen. Historiskt har den östra delen utgjort tyngdpunkten med handel och service kring torget. Befolkningstyngdpunkten har dock alltmer flyttats mot den västra sidan och ett lokalt affärscentrum kompletterat med samlingslokaler och offentlig service har utbildats i kvarteren kring Skolvägen.

Kan Kumla rymma två centrum eller skall en koncentration ske på den östra sidan?

Detaljhandeln

Handeln har genom århundraden varit stadens puls. Det är idag lika viktigt att värna om den som vi värnar om närmiljö, vackra hus, natur och andra inslag i vår omgivning. Handeln har en ekonomisk betydelse för samhället. I Kumla kommun omsattes i den egentliga detaljhandeln för 305 miljoner kronor 1985.

Relationen mellan faktisk och möjlig detaljhandelsförsäljning kan uttryckas i ett index. Ett index värde över 100 visar att kunder lockas till kommunen och ett värde under 100 att kommunen inte förmår att behålla den möjliga köpkraften.

Indextabell:	Kumla	84
	Örebro	119
	Askersund	85
	Hallsberg	73

Vad krävs för att begränsa nettoutflödet till Marieberg och Örebro? Hur görs handelsmiljön attraktiv med nyetableringar och ett levande centrum som resultat?

09.00 - 18.00 Centrum

I det gamla Kumla fanns konditorier, biografer, bostäder med barn, gamla och yrkesverksamma och samlingslokaler. Dagens centrum rymmer handel, kontor och bostäder för en allt äldre grupp boende. Klockan 18.00 stängs centrum med ett öde torg, tomma gator och en inbjudan till ungdomsbus som följd.



Då: en trafikerad affärsgata.



Nu: en provisorisk gågata.

Snabb bostadsproduktion - överhettning

Överskottet på bostäder i början på 80-talet har väntats till en stor efterfrågan av i första hand centralt belägna bostäder. En begynnande utarmning med obebyggda tomter har väntats till en snabb utbyggnad under en mycket kort tid.

Hur ska de nya husen och miljöerna ges en varierad utformning och få ett innehåll som berikar centrum inte bara idag utan även om 40-50 år?

Trafik

Biltrafiken dominerar och har trängt undan cyklister och gående. Trafikmängderna är relativt små men bildominansen ger ett tråkigt centrum med osäkra korsningar och ett p-torg som behöver saneras.

Parkering

Parkeringstillgången är god i centrum, men en hastig utbyggnad ställer stora krav på p-ytor och kanske byggandet av parkeringsdäck. Den p-norm som tillämpas måste hållas aktuell och regler för avlösen måste fastläggas.



Kumlas parkeringstorg



Hagendalsvägen på 1920-talet.....



återskapas på 1980-talet med nya träd och gatubeläggningar.

MÅLSÄTTNING

att skapa ett koncentrerat centrum med en mångfald av butiker, verksamheter, kulturaktiviteter och kommunal service,

att gator och torg rustas upp till attraktiva miljöer för att tillmötesgå behovet vid ett ökat boende i centrum och för att ge en positiv inramning i ett attraktivt köpcentrum

att skapa ett trafiksystem som ökar tillgängligheten i centrum för gående och cyklister samtidigt som bilismens krav på framkomlighet, parkeringar och angöringar tillgodoses

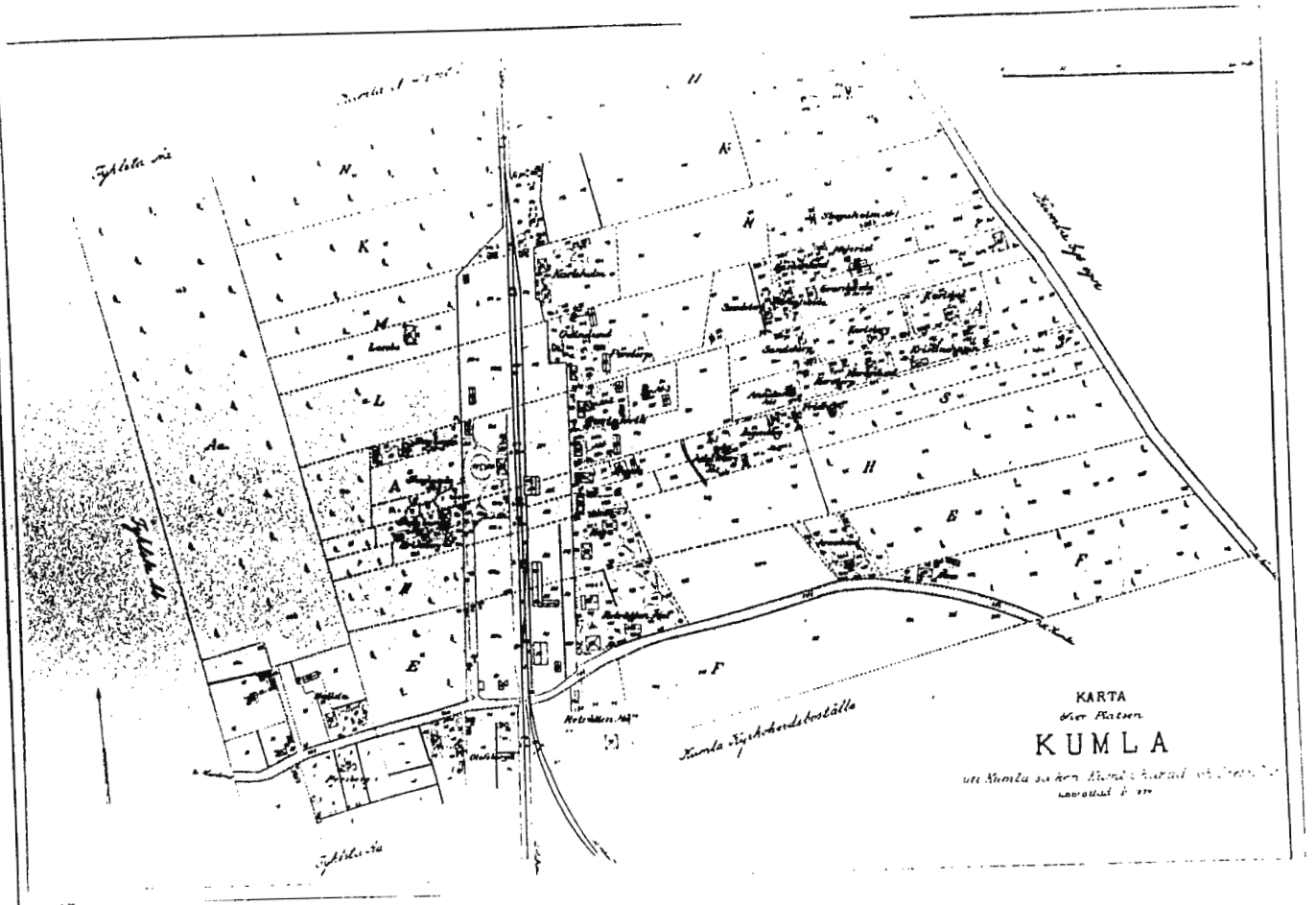
att bibehålla boendet i centrum som den främsta kvalitén i en levande stad

att ange en parkeringsnorm som är anpassad till Kumla centrums behov och med regler för hur avlösning ska tillämpas.

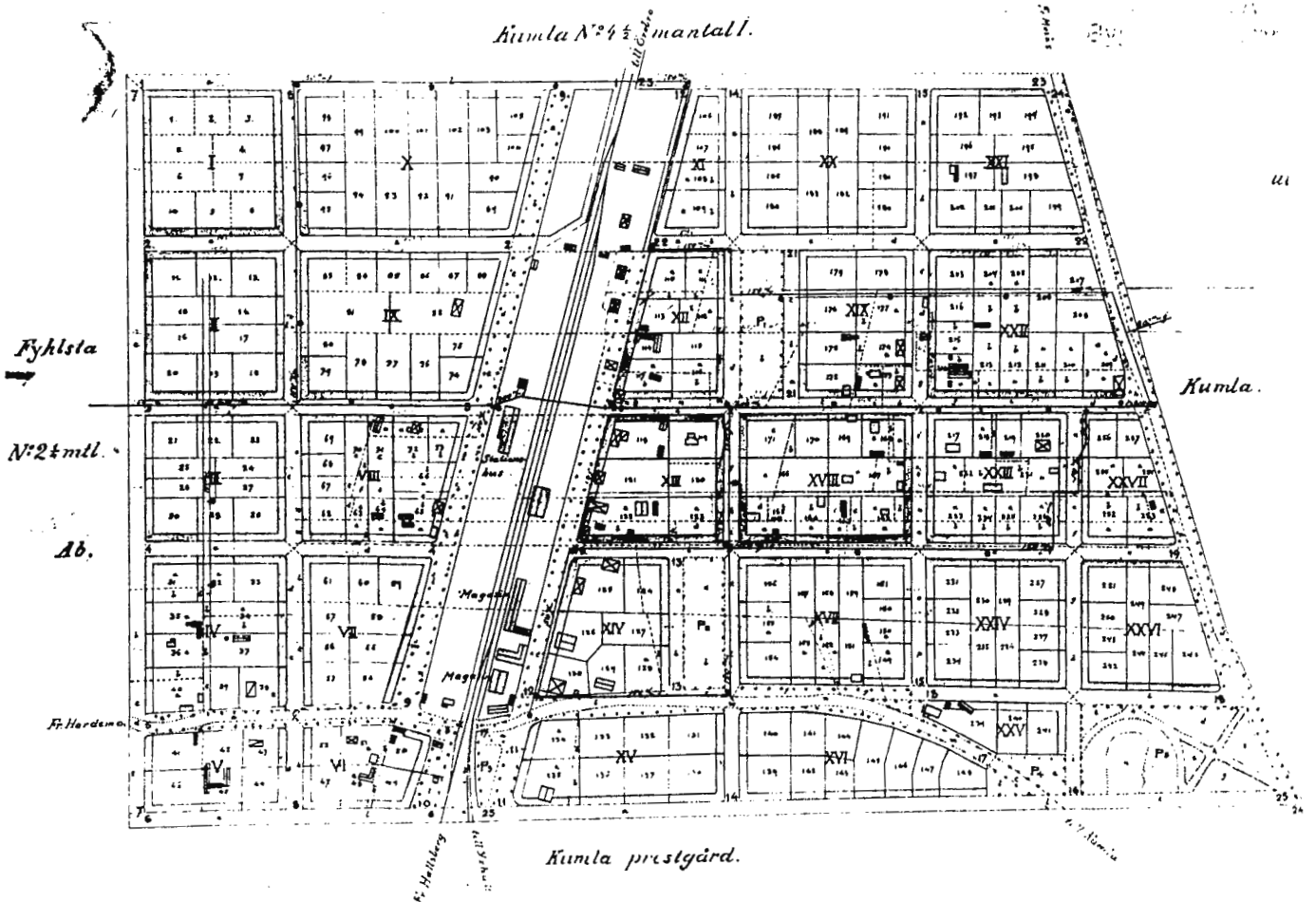
ETT TORG

Ett torg ska inte vara pompöst, stramt, inte monumentalt. Ett torg ska vara folkligt och livligt och trångt och skojigt och stojgt. Det ska vara stånd vid stånd med brokiga, svällande rotfrukter, vippande fastlagsris, sprittande silverglänsande fiskar och kryllande skaldjur. Det ska vara trasmattor och ölgubbar och trollgubbar med sista geniala hushållsmekanismen. "Frälsis" ska blåsa och sjunga, ungarna ska gapa, husmödrar - av bägge könen - ska knuffas och skvallra och trivas. Mot den blå himlen ska tappade, brokiga ballonger stiga under de små ägarnas tjut och veklagan. Det finns inget goare, gladare, billigare folknöje att ströva och trängas på än ett salutorg.

(Stortorget) Artikel av Per Bolinder
 Klipp ur Gefle Dagblad 1973-03-28



Karta från 1884



Plan över Kumla stations-samhälle år 1894

HISTORIA och MILJÖ

Historik

1850-talet Området för Kumla centrum består mestadels av betesmarker, skogsklädda grusåsar och kärr. Någon bebyggelse finns inte och de som passerar den gamla Eriksgatan på grusåsens rygg kan till och med stöta på varg.

Här löper landsvägarna Örebro-Tomta och Hardemo-Yxhult samman och i närheten ligger Kumlaby med kyrkan, Blacksta gästgiveri, Nerikes regementes o husarernas Sannahed och bondgårdarna i Fylsta by i väster. Traktens enda handelsbod finns i Sannahed.

1862 Järnvägen invigs och landsvägsknutpunkten och jordbrukscentret får en järnvägsstation.

Järnvägens tillkomst och en övergång från kreaturshandel till skomakerinäring ger bland annat underlag för handel. Fosselius öppnar en handelsbod strax norr om Hardemovägen och grosshandlare Hagendal öppnar butik i det gamla sockenmagasinet öster om järnvägen. För att inte kunderna skall passera Fosselius bod, köper han in mark och anlägger en väg rakt ner från Kungsvägen, den s k Hagendalska vägen.

1880-talet Skoindustrin växer fram genom att

kreaturshandeln ger råvaror

överskott på arbetskraft inom jordbruket och arbetslösa böss-smeder från Örebro gevärsfaktori ger arbetare

ökad levnadsstandard och minskat självhushåll ger avsättning för produkterna

1890-talet Rutnätsstaden tar form kring Stenevägen-Kyrkogatan, Stationsgatan (till stationen), Odengatan (till järnvägsmagasinet) och Hagendalsvägen. Den första byggnadsplanen blir färdig 1894.



Skolvägen mot stationen. T v Folkets Hus och t h kvarnområdet. Ca 1945.



Demonstration 1 maj 1920 på den nordvästra delen av torget. Bakom syns "Kråkslottet" som stod bakom nuvarande stadshuset.

- 1900-talet Flera stora skofabriker byggs upp; AG Andersson 1903, Ströms 1913, Kumla skofabrik 1906-1912, Lundholms 1910 m fl.
- Kring fabriksbyggnaderna styckas ofta mark till tomter för de anställda. Kumla får sin särprägel med fabriker insprängda i bostadskvarteren.
- "Kåkstaden" blir alltmer stadsmässig och får ledningar för vatten och avlopp, elbelysning och mot 20-talet WC i större omfattning.
- 1924 Antalet skofabriker är 15 stycken.
- 1930-talet De flervåninga hyreshusen börjar byggas.
- 1941 Kumla blir stad och det gamla talesättet, "I Kumla är di skomakare alla utom prästen och länsman, men prästen han halvular", gäller inte längre.
- 1950-1980 Den stora omdaningens tid börjar. Bilismen, affärs- och bankhus kräver ett nytt centrum, där de gamla husen och träden inte längre får plats. I centrumets ytterkvarter växer bostadskvarteren snabbt med slutna kvarter och "som tiden kräver" med höghus.
- 1984 Av gamla "Kumla station" finns nästan bara spåren kvar.

Historien om hur en plan blev till

Den 20 maj 1887 samlades "wederbörande husegare och jordegare" till diskussioner med kommissionslantmätare O Tengwall. Området kring Kumla station skulle planläggas.

Torget placering blev det stora diskussionsämnet. Boende kring den s k Hagendalska vägen ville ha det där men lantmästaren föreslog ett läge längre söderut mot Hardemovägen. Detta för att gynna de som bodde och skulle komma att bo väster om järnvägen. Här fanns nämligen järnvägsövergången.

Några planteringar ville man för övrigt inte ha, "enär det skulle bli alltför kostsamt att anordna sådana".

Någon enighet nåddes ej och efter röstning föredrog merparten läget i dalsänkan norr eller söder om den s k Hagendalska vägen.



Gårdsbyggnad i hörnet Odengatan-Kyrkogatan
 i Kumla.

Fosselius & Bergöö, den första handelsboden i hörnet Odengatan-Kyrkogatan. År 1900.



Flygbild över torget från 1952.

Kommissionslantmätaren behövde fundera länge innan planen presenterades igen. Nedan följer ett utdrag ur O Tengwalls förslag till plan den 20 november 1894. Dels hans beskrivning av platsen dels en del av planbeskrivningen.

"... att vid den tiden då platsen å karta uppräta- des, ett 50-tal sådana lägenheter, därav 12 väster om järnvägen och 38 öster om järnvägen, uppkommit och blivit bebyggda nästan uteslutande med trähus, manbyggnaderna i allmänhet i en eller två våningar, avsedda för smärre familjer och arbetare, samt att antalet byggnader tillsammans utgör ej mindre än 133.

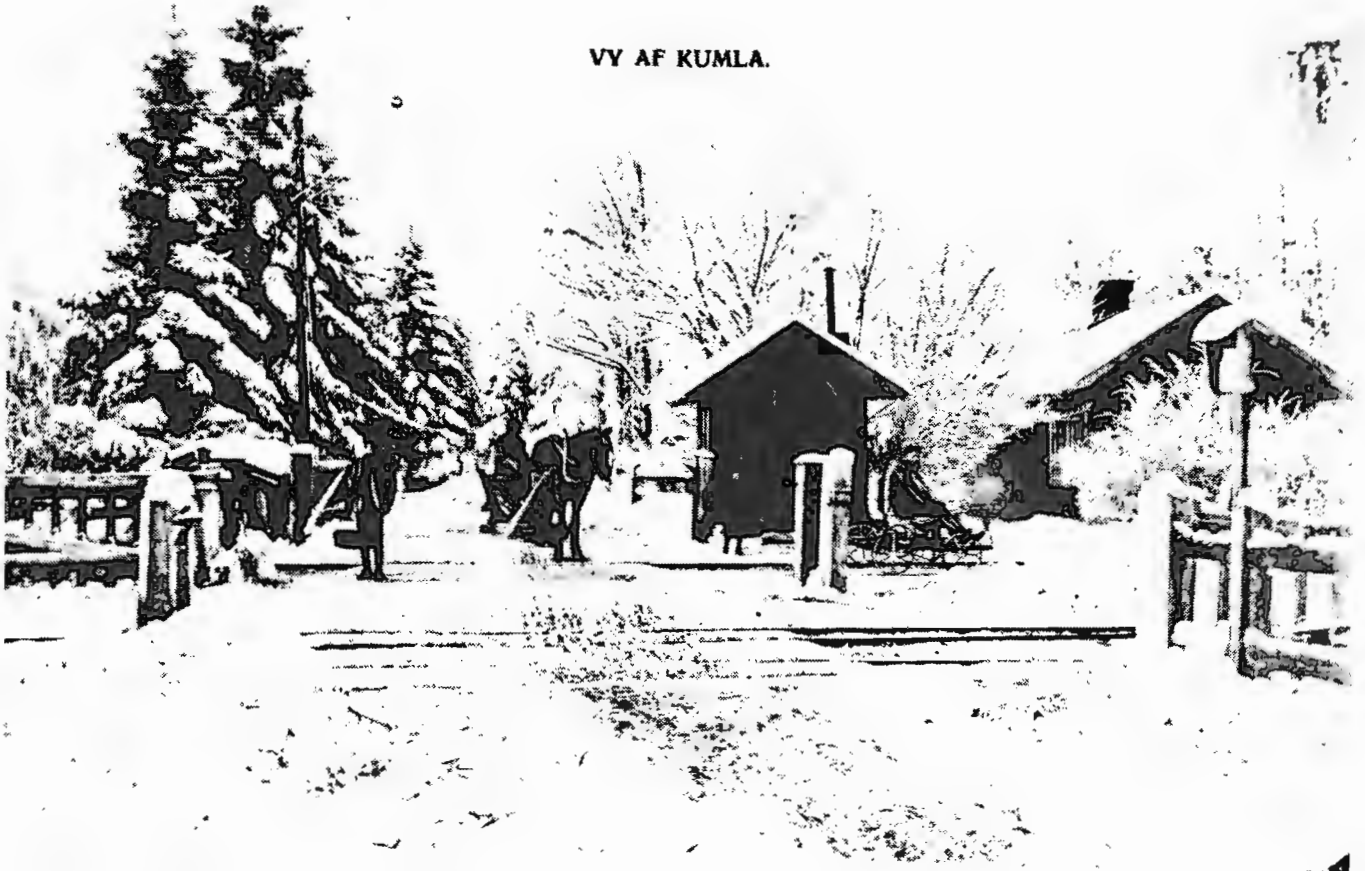
Vad byggnadssättet beträffar, så synes detta vara det för platsen mest tjänliga, då byggnadsgrunden, i anseende till jordformationens beskaffenhet bäst lämpar sig för byggnader av mindre tyngd, utom å grusåsen närmast landsvägen, som leder mellan Mosås och Kumla, där måhända byggnader av större tyngd kunna uppföras.

Det ifrågavarande området räknar nu en befolkning av omkring 350 innevånare, fördelade på 75 matlag, därav 50 fastighetsägare och 25 hyresgäster.

Befolkningens huvudnäring är huvudsakligen tillverkning av och handel med skodon, varjämte några diversehandlare och andra yrkesidkare finnas å platsen bosatta, vilka var och en driva sitt yrke eller sin näring. Till platsen leda, utom statens stambana, mellan Örebro och Hallsberg, tillförselvägar från tre län, nämligen från Mosås, Kumla och Hardemo och som huvudnäringen i den omgivande trakten är jordbruk synes till följd härav god tillförsel av lantmannaprodukter vara påräknad. Trakten är tätbebyggd och jorden av bördig beskaffenhet i god kultur".

"Genom förenämnda gator, vid vilkas utläggning behörig hänsyn tagits till förut befintliga vägar, har det planlagda området blivit indelat uti 27 byggnadskvarter med tillsammans 257 tomter, tvenne öppna platser lämpade att användas för salutorg, nämligen en invid allmänna landsvägen, som leder mellan Hardemo och Kumla, vilken synes mest ändamålsenlig i detta avseende och en invid den s k Hagendalska vägen, samt tre öppna platser invid södra gränsgatan tjänliga för plantering, därest de icke behövas tagas i anspråk för annat ändamål".

VY AF KUMLA.



"Ströms bommar". Omkring 1890.



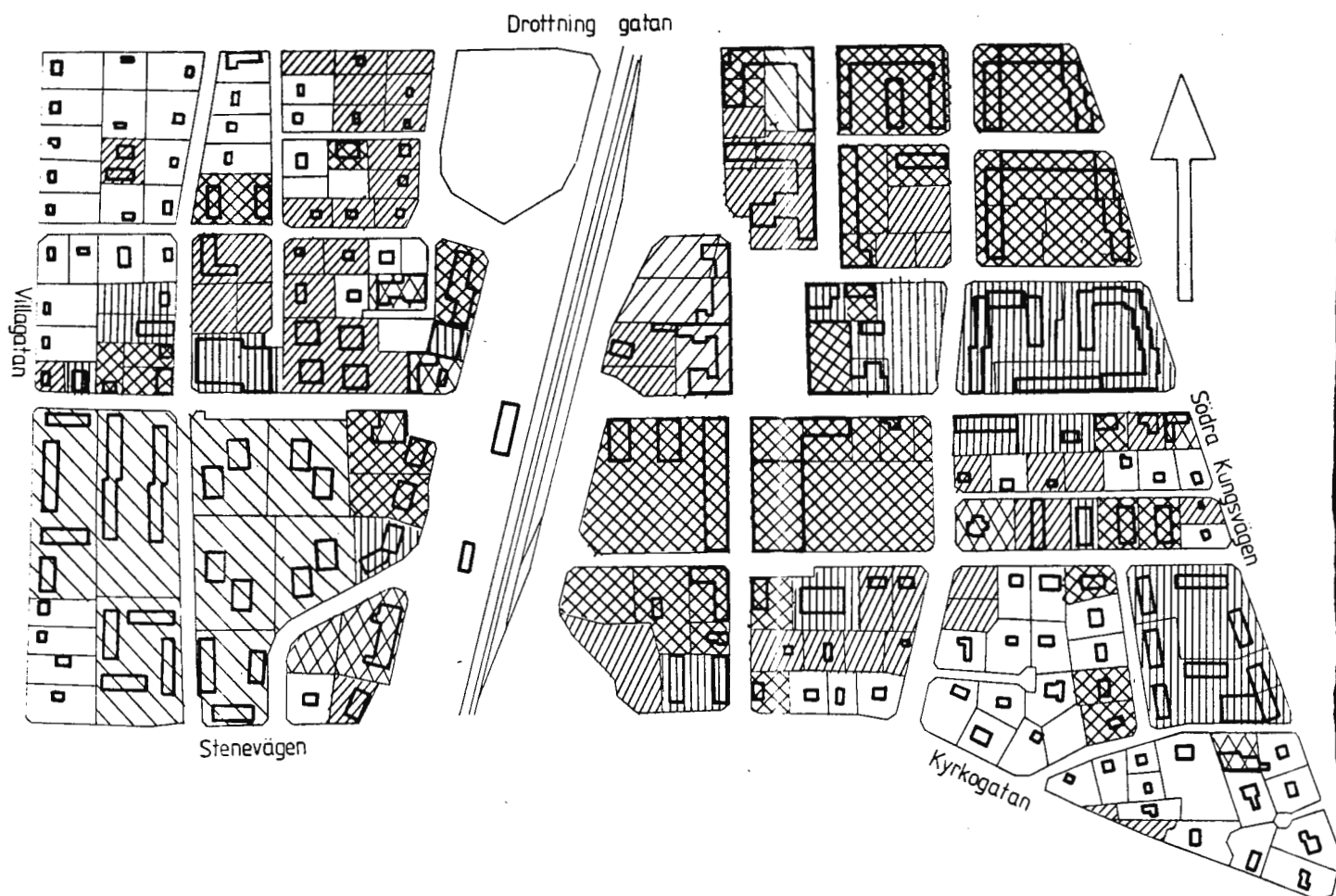
Hagendalsvägen österut från korsningen med Köpmangatan. T v ligger torget. Många hjälper till när gatan vältras. År 1920-25.

Kumla, Skolvägen.

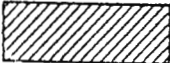
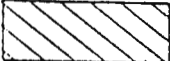




Igår: Skolvägen vid järnvägsövergången.



Idag: Skolvägen sett från andra hållet.



MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

- | | |
|---|--|
|  | Kumla kommun |
|  | Stiftelsen Hyresbostäder |
|  | Bostadsrättsförening eller annan förening |
|  | Fastighetsbolag el. motsvarande |
|  | Företag med verksamhet i fastigheten |
|  | Privatperson boende i fastigheten,
dödsbo el. <u>dyligt</u> |

Centrums användning

Centrums betydelse som arbetsplats har genom åren alltid varit stark. Skoindustrin och hantverket har dock alltmer fått ge plats för handel och service.

Centrums tyngdpunkt har hela tiden legat kring torget och Hagendalsvägen. Några stora externa butiksetableringar har aldrig tillåtit konkurrera t ex från närliggande industriområden.

Boendet har vandrat ut från torgområdet men omsluter centrum och centrum utgör i högsta grad ett attraktivt bostadsområde.

Planering och byggande

Bilder och beskrivningar av Kumla från 1800-talets slut vittnar om att uttrycket kåkstad var ganska träffande. De små trähusen dominerade men låg väl ordnade efter de väst-östliga skiftena. Vid tidpunkten för den första planläggningen 1894 gick det därför relativt lätt att inordna den befintliga bebyggelsen i en rutnätsplan.

1894-års plan har efterhand ersatts men bortsett från att förslaget två torg har ersatts med ett har grunddragen inte förändrats.

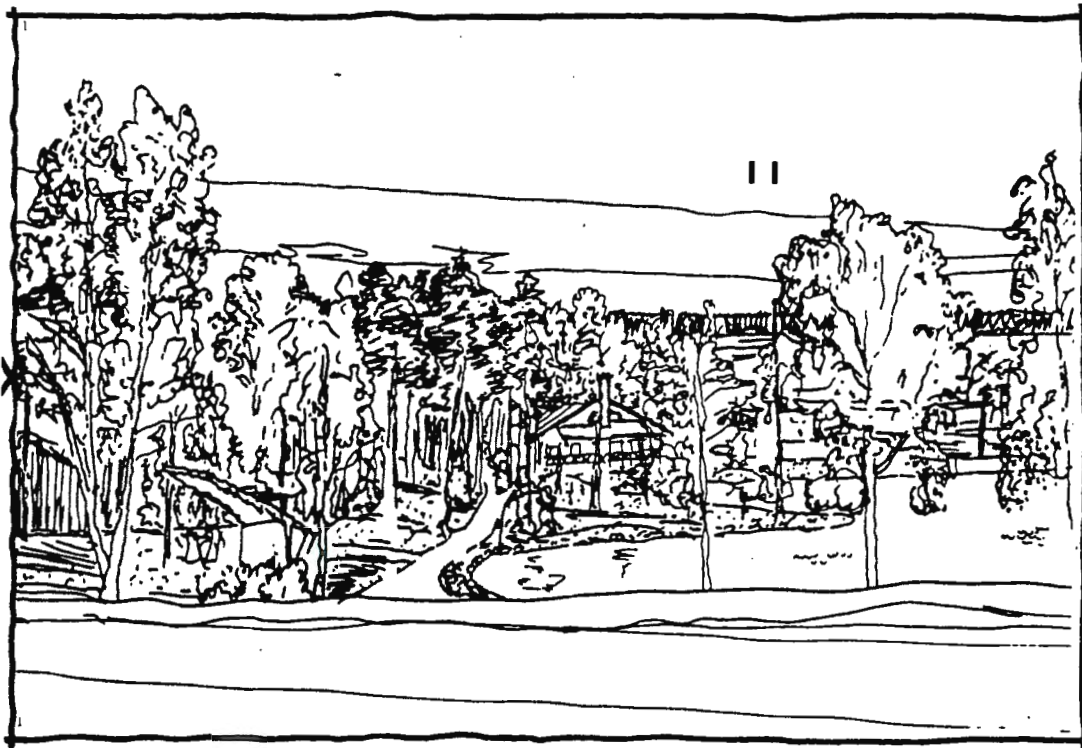
På 50-talet påbörjades den stora omvandlingen och under 20 år tillfördes centrum ett stort antal bostäder, 3-4 vånings lamellhus i kvarteren mot Kungsvägen och punkthus i Kvarnparken.

Under 40-talet gjordes stadsplaner för varuhusen Kvantum och Domus. De sista resterna av den småskaliga kvartersbebyggelsen gick i graven och ersattes av en varhuskartong och ett högexploaterat stereotyp centrumkvarter med plats för en åtta-våningsbyggnad.

80-talets första hälft blev ingen automatisk fortsättning av 70-talets expansion. De avrivna tomterna förblev obebyggda, stadsplaner omarbetades och projekt sköts på framtiden.

När efterfrågan på bostäder åter skjuter fart 1986-1987 kommer flera av planerna att genomföras. Centrumluckorna fylls igen och kvarteren sluts. Men eftertanken i början på 80-talet kan förväntas ge mer välanpassade hus som tar större hänsyn till miljön än 70-talets byggande.

90-talet kan förväntas ta sig an den nord-västra delen av centrum. Där gäller ännu en plan från 1926 och finns en bebyggelse med i huvudsak små stugor.



Kumlasjön



Wilhelm Carlssons skofabrik. Riven 1987.

SärdragNärheten till Djupadalsbadet

Från torget till Kumlasjön - Närke-slättens pärla är det 450 meter. Stadsparken kan knappast ligga mer centralt.

Projektet Kumlasjön föddes under en tid av lågkonjunktur inom skoindustrin och stor arbetslöshet. Till råga på allt brann en av de största skofabrikerna, skofabriken Sture, och ytterligare hundratals arbetare blev utan arbete på sommaren 1932.

För att klara sysselsättningen föddes idén om en konstgjord sjö, ett företag som kunde sysselsätta mycket folk.

Den unga rutnätsstaden och ett begränsat centrum

Kumla föddes när järnvägsstationen anlades 1861. Vid planläggningen 1894 fanns bara 350 invånare på en begränsad yta och staden kunde börja växa på ett planmässigt sätt från centrum och utåt.

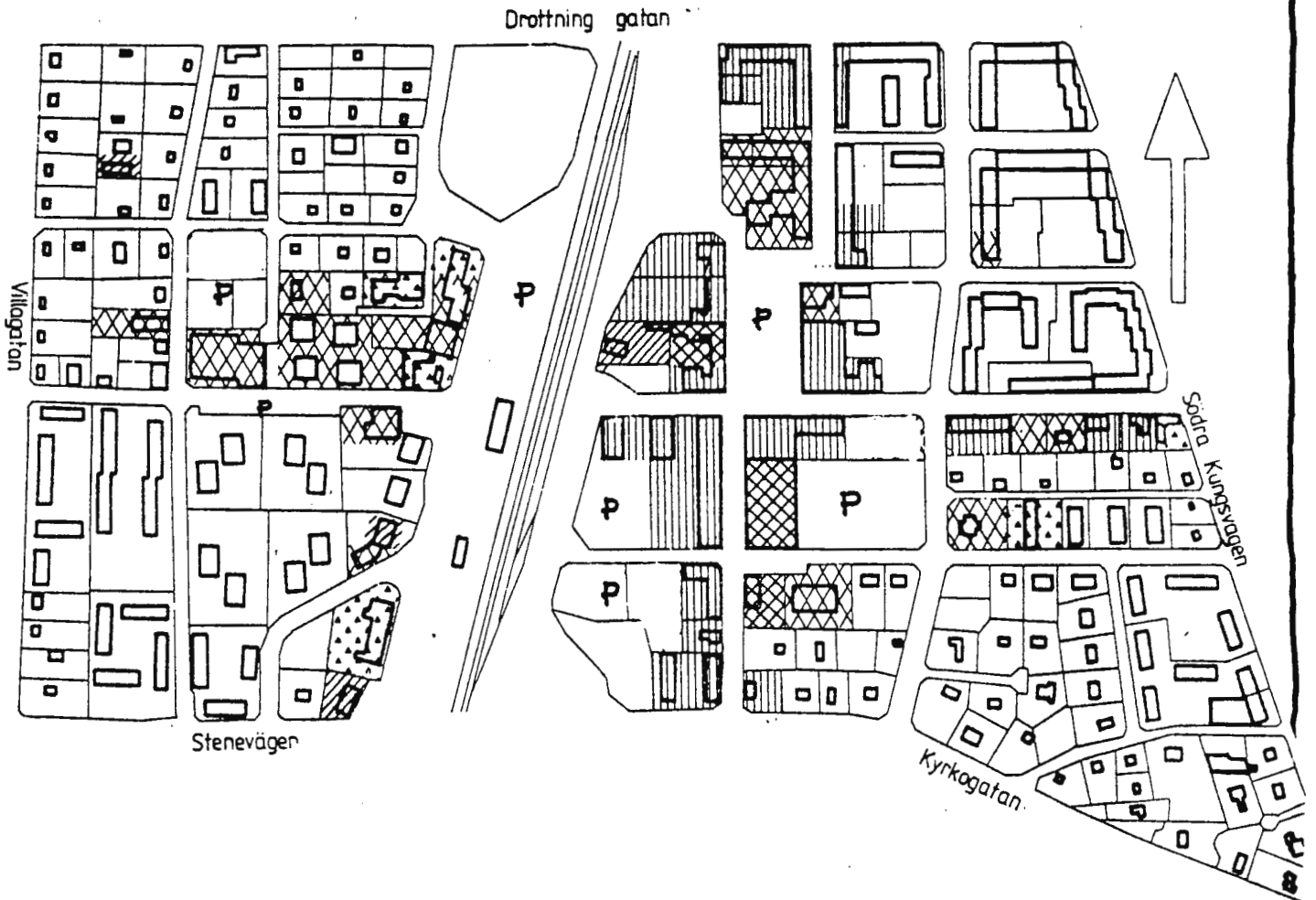
Skofabriker insprängda i bostadskvarteren

I modern stadsplanering talar man ofta om vikten av att blanda boende och arbetsplatser för att skapa en stimulerande miljö.

I gamla Kumla gick det utan planering. Några särskilda industriområden anlades inte utan fabriker "smälte" in i den övriga miljön.






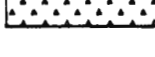
Småskaligheten

Under 60- och 70-talen glömdes den yttre miljön och omsorgen om det offentliga rummet bort. Träd försvann eller misshandlades, gatsten ersattes med asfalt, mötesplatserna och uppehållsytorna blev färre och detaljerna suddades ut. Småstadens småskalighet finns dock kvar och resterna av trädgårdsstaden, björkalléerna mot järnvägen och gatuplanteringarna är en röd tråd som går att spinna vidare på.



NUVARANDE MARKANVÄNDNING

1984-01-01

- | | |
|---|---|
|  | Bostadsändamål |
|  | Bostadsändamål med verksamhet i gatuplan eller del av fastighet |
|  | Handel |
|  | Kontor |
|  | Allmänna ändamål och samlingslokaler |
|  | Småindustri och hantverk |

NUVARANDE MARKANVÄNDNING

Kumla centrum är relativt koncentrerat. Handelsstråken är torget, Trädgårdsgatan, Hagendalsvägen och Köpmangatan, kompletterat med ett litet köpcentra vid Skolvägen.

Väster om järnvägen och norr om Skolvägen finns stadens kulturella centrum med bibliotek, Folkets hus, servicehus, teater och samlingslokaler.

Runt de två centrumen och en våning upp i centrumhusen finns bostäder.

Problem med nuvarande markanvändning

- Polariseringen mellan ett kommersiellt och ett kulturellt centrum kan på sikt utarma det östra centrumet och ge ett dött kvälls- och helgcentrum.

- Utarmningen av miljön på gator och torg ger dåliga förutsättningar för ett ökat boende i centrum eftersom de begränsade friytorna inom kvarteren måste kompletteras med en stimulerande offentlig miljö.

- Trots ett begränsat kommersiellt centrum ger tomma lokaler och obebyggda tomter en splittrad handel. För att vara stark måste handeln koncentreras.

Exploatering

En jämförelse mellan genomförd exploatering och exploateringen i "gällande" stadsplaner visar att stora förändringar kan förväntas inom centrala Kumla, även om genomförandetiden enligt PBL gör många byggrätter inaktuella.

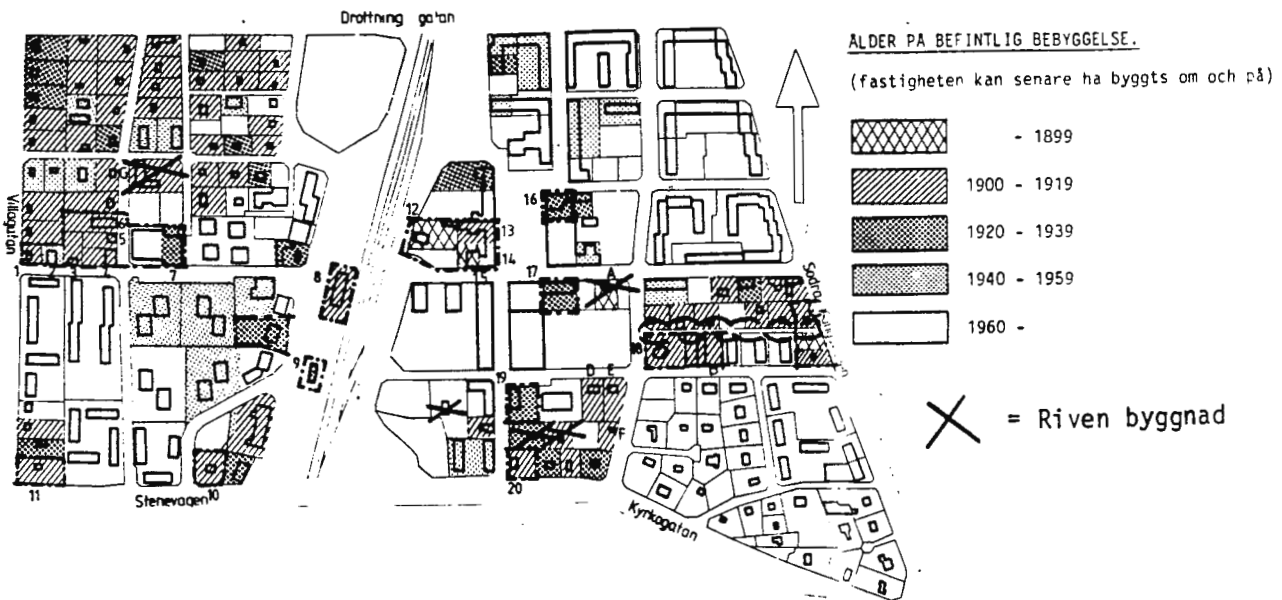
Bebyggelse och bostäder

Stadsplanens intentioner med slutna kvarter har endast genomförts i de nord-östra kvarteren. Karakteristiskt är i stället de öppna eller halvöppna kvarteren med lamell- eller punkthus.

Den stora utbyggnaden under 60- och 70-talen kompletterat med ombyggnader av äldre hus gör att lägenhetsbeståndet i centrum är av god kvalitet. Lägenhetsfördelningen avviker kraftigt från kommunen som helhet genom många smålägenheter och få lägenheter med 4-5 rum och kök.

Övervägande delen av bostadshusen saknar hiss vilket omöjliggör för rörelsehandikappade och försvårar för äldre att stanna i centrum, där närheten till service finns.

BEBYGGELSE VÅRD ATT VÅRDA (APRIL 1984)



BYGGNADER UPPTAGNA I BEVARANDEPROGRAM
FÖR KUMLA KOMMUN =

DITO GATA =

1. Hyreshus från 1905 med väl bevarad utformning - miljövärde.
2. Hyreshus i funkisstil från 1940-talet - miljövärde.
3. Hyres- och affärshus från 1911 - miljövärde.
4. Hyres- och affärshus från 1910-talet - miljövärde.
5. Hyres- och affärshus från 1914. Byggnaden var länge känd som ett av de högsta husen i Kumla - miljövärde.
6. Ebeneserkyrkan med stomme från 1910-talet - miljövärde.
7. Gamla Folkets hus har av 20-tals klassicism inspirerad exteriör. Huset är byggt 1927.
8. Stationshuset uppfört i "yxhultsten" från 1902. Romantiskt präglad arkitektur utan motstycke i Kumla.
9. Tvåvånings flerbostadshus i trä. Arbetarbostäder från 1920-talet.
10. Enbostadshus i jugendstil från 1910-talet.
11. Enbostadshus från 1901 med lövsågad dekor.
12. Solgården, ståtlig villa från 1880-talet.
13. F d skofabriken Oden, stenhus från 1907.

14. Odinslund, bostads- och affärshus från 1920-talet.
15. Bostads- och affärshus från sent 1800-tal.
16. Frälsningsarmén uppförd 1921 i tidstypisk jugendstil.
17. Ett i 1920-tals klassicism utformat bostads- och affärshus från 1930-talet.
18. Villa Svea uppförd under 1910-talet och ombyggd helt år 1916 i jugendstil.
19. "Konsumtionsföreningen", affärshus från 1918.
20. Affärshus från 1910-talet uppfört i jugendkaraktär.

ÖVRIGA BYGGNADER AV STORT BEVARANDE INTRESSE

- A. ~~"Kempes", litet trähus ursprungligen från 1880-talet.~~
- B. Byréns partihandel, senare skoindustri och aktuellt för skomuseum.
- C. Två enbostadshus i trä vid porten till Johannes Kyrkogata. Det södra ett av stadens äldsta från 1880-talet.
- D,E. Två välbevarade enbostadshus i sten från 1920-talet.
- F. Enkelt trähus från sekelskiftet.
- G. ~~Wilhelm Carlssons skofabrik, tidigare Lundholms skofabrik från 1910- och 1920-talen. Vacker byggnad i tegel och puts, tidstypiskt placerad, centralt och i anslutning till bostadskvarter.~~

Bostadsförsörjningsprogram

Bostadsförsörjningsprogrammet har under åren 1985-1987 prioriterat objekt i centrum. Prioriteringen speglar efterfrågan på lägenheter men även en ambition att skapa ett "helt" centrum och vikten av att ha boende i ett levande centrum.

Bevarande

Bevarandeobjekten i centrum är få. Respekten för det gamla byggnadsbeståndet har inte funnits och rivningarna under 60- och 70-talen har följts upp under 80-talet. I en ny stad som Kumla finns tyvärr inte de traditioner och den värdering av gamla miljöer som man finner i äldre städer. Desto viktigare framstår därför skyddet av Solgården, järnvägsstationen, Svea matsalar med tillhörande partilager (skoindustrimuseet) och Johannes kyrkogatan, teatern, affärshuset vid Köpmangatan och bostads- huset vid järnvägen.

Markägande

Ett samlat markägande inom kvarteren underlättar förändringsarbetet. Inom centrala Kumla är ägar- bilden gynnsam. I kvarter med splittrat ägande för- ändras bilden succesivt genom kommunala markköp, antingen för egna projekt eller för vidareförsälj- ning till annan byggherre.

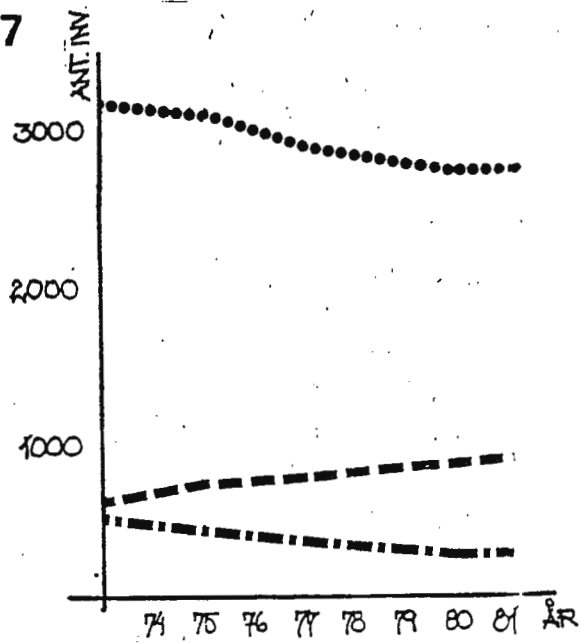
Handel

Utbudet på dagligvaror är stort i Kumla centrum, vilket även speglas i att dagligvaruhandeln ger ett penningflöde till Kumla. Inom sällanvaror är Kumla svagare och sammantaget är nettoutflödet från Kumla ca 83 miljoner kronor 1985. Särskilt svag är handeln inom konfektionen där närheten till Marieberg och Örebro slår hårt.

Yteffektiviteten är låg speciellt inom sällan- varor. Tillgängligheten till butiker är ett pro- blem för många.

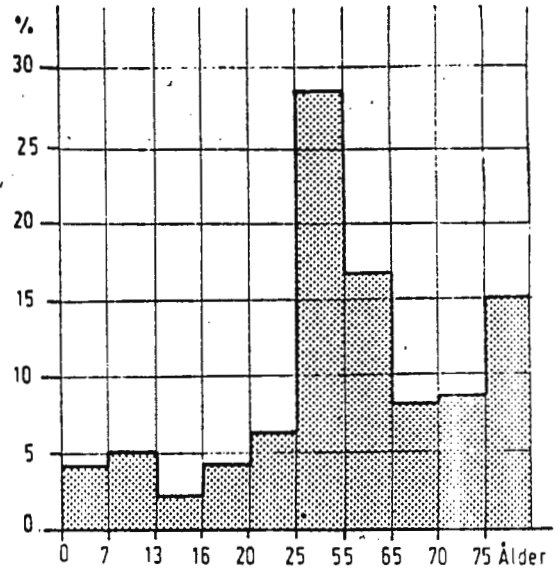
Tomma butikslokaler och en försiktighet vid ny- produktion att tillföra lokaler i husens botten- våning är en negativ trend som med alla medel måste brytas. Tillgången till fria parkerings- platser förmår inte ensamt att göra handeln attrak- tiv. Annonssatsningar, marknader, en utökad fack- handel, koncentration till A-stråk, tilltalande miljöer i och utanför butiker m m är åtgärder som måste till.

Handelns väg till framgång går via risktagande. Framgång vid en satsning är dock inte självklar, men den finns. Marieberg satsar, Hallsberg satsar och Kumlas handel måste också satsa.

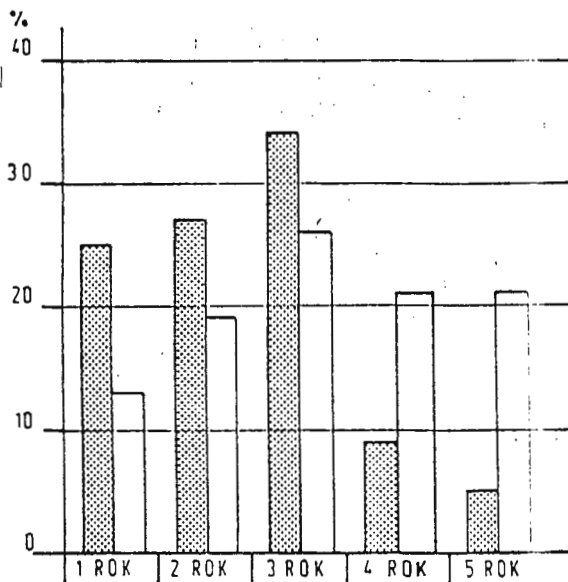


BEFOLKNINGSUTVECKLINGEN I CENTRUM 1973 - 1981

- Totalt antal invånare
- Antal pensionärer
- . - . - Antal barn 0 - 15 år

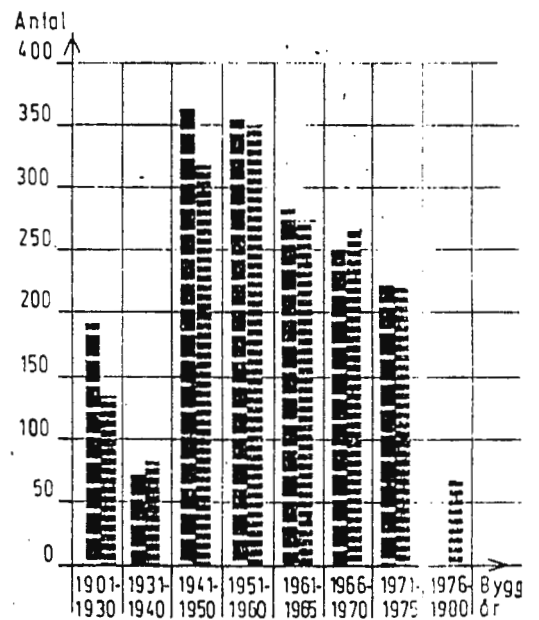


ALDERSFÖRDELNINGEN I CENTRUM



- Nuvarande lgh-fördelning inom kommunen
- ▨ Nuvarande lgh-fördelning inom centrum

LÄGENHETSFÖRDELNING, jämförelse centrum - hela kommunen.



LÄGENHETERS BYGGNADSÅR ENLIGT Fob

- ▨ - 1975
- - 1980

Service

Servicen i centrum är en bidragande orsak till att många vill bo där. En närhet som uppskattas särskilt av äldre. Serviceutbudet är bra i Kumla och har förbättrats genom postens etablering på östra sidan, hösten 1987.

Arbete

Centrumområdet är en betydande arbetsplats. Totalt sysselsätts ca 1 000 personer, 13 % av kommunens yrkesverksamma befolkning, i huvudsak inom handel och förvaltning.

10 % inom tillverkningsindustrin visar att något av Kumlas särart med insprängda fabriker, lever vidare.

Befolkning

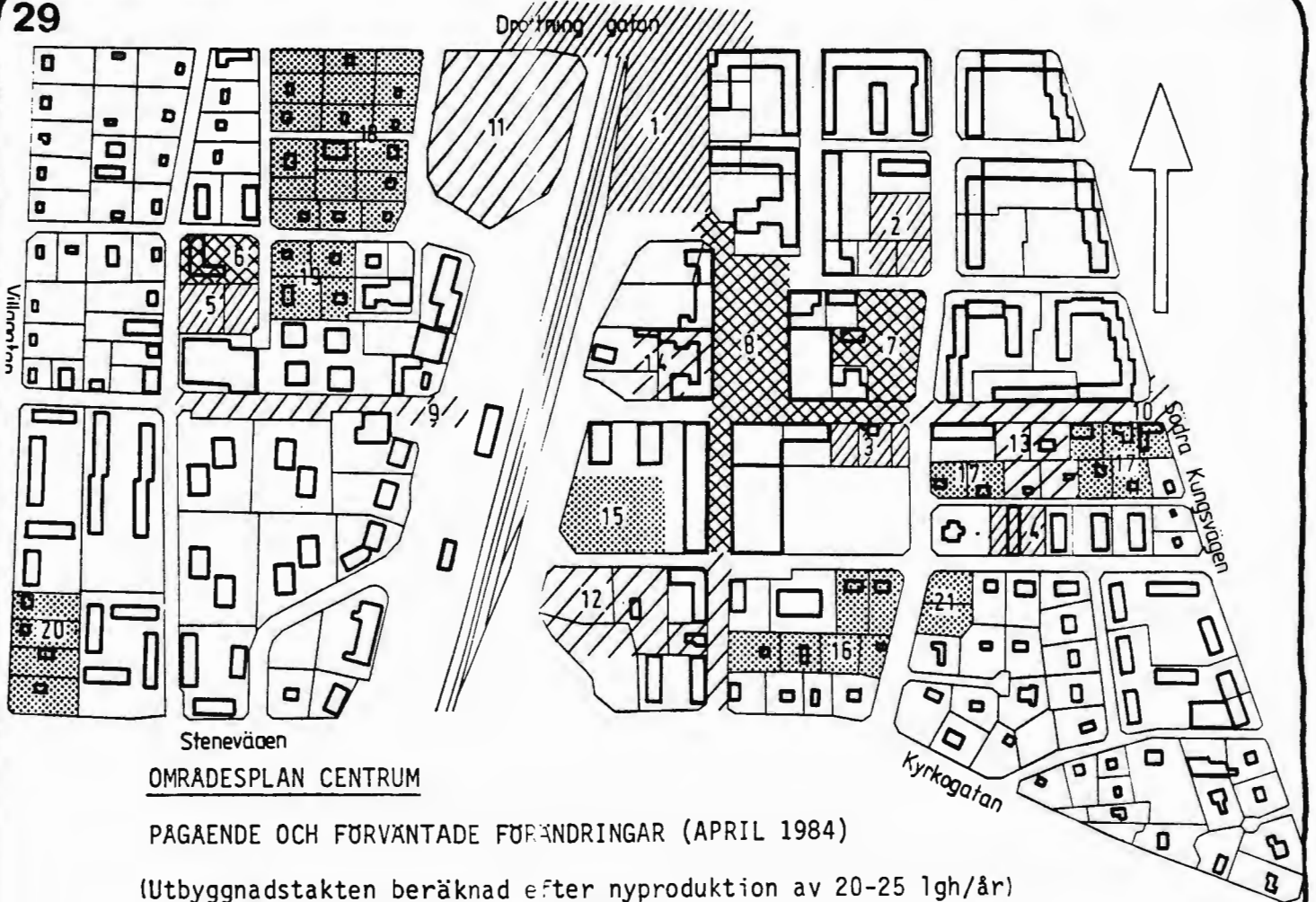
Ca 2 700 personer bor inom planområdet. Antalet invånare sjunker dock samtidigt som åldersfördelningen förskjuts mot fler pensionärer och färre barn.

Aktuella projekt

I separata kvartersstudier, se bilagor, redovisas aktuella kvartersomvandlingar. I en del kvarter är förändringarna väl studerade, projekterade och nära ett genomförande. Andra studier tjänar mer som vägledning och visar en möjlig väg att komplettera kvarteret.

"Hur ser Sveriges yngsta stad ut ? - den som är så ung att den ännu bara kommit till i en födelseannons med 1 januari angivet som datum för den lyckliga tilldragelsen? Den ser helt enkelt ut som småsyskonen i den mellansvenska kullen. Som en liten stad med bred huvudgata och låga hus och ett torg med plats för både parader och fontäner - och festligt firande av "Skons dag" också om den skulle komma... Varannan stuga är liten och röd och varannan är stor och vit, i den lilla bor en skomakare och i den stora en skofabrik... Men samhället har påfallande många nätta små arbetarbostäder och fabriker, som ser ut som större vita villor. Läger man så till smäckra björkalléer, ett friluftsbad, där infödingen badar i lika fint vatten som han dricker, så har man den första bilden av Kumla i dagsljus."





(Reportage i Svenska Dagbladet inför stadsblivandet 1941)



OMRADESPLAN CENTRUM

PÅGÅENDE OCH FÖRVÄNTADE FÖRÄNDRINGAR (APRIL 1984)

(Utbyggnadstakten beräknad efter nyproduktion av 20-25 lgh/år)

-  Förändringar inom 2 år
-  Förändringar inom 5 år
-  Förändringar inom 10 år
-  Förändringar inom 20 år

- | | |
|---|--|
| 1. Ny tunnel under järnvägen (Utfört) | 11. Nybyggnad av bostäder, 75 lägenheter |
| 2. Parkering i ett plan (Utfört) | 12. Nybyggnad av bostäder, 75 lägenheter, garage och affärshus |
| 3. Affärs- och bostadshus, Posten (Utfört) | 13. Nybyggnad av bostäder, 20 lägenheter |
| 4. Ombyggnad till skomuseum (Utfört) | 14. Ombyggnad och nybyggnad av bostäder och garage |
| 5. Provisorisk parkering (Utfört) | 15. Nybyggnad av bostadshus, 30 lägenheter |
| 6. Nytt bibliotek och parkeringar | 16. Nybyggnad av affärshus och bostäder, 25 lägenheter |
| 7. Nybyggnad av bostäder, 50 lägenheter | 17. Nybyggnad och ombyggnad av bostäder |
| 8. Omgestaltning av torget och anslutande gator | 18. Nybyggnad av bostäder, 100 lägenheter |
| 9. Ombyggnad av Skolvägen | 19. Nybyggnad av bostäder för servicehus, 40 lägenheter |
| 10. Gång- och cykeltunnel under Kungsvägen | 20. Nybyggnad av bostäder |
| | 21. Reservyta för allmänt ändamål |

FRAMTIDA MARKANVÄNDNING

30

Markanvändningen i Kumla har vuxit fram och antagit en form som fungerar bra som helhet och som fastläggs i handlingsprogrammet. Blandningen av verksamheter och boende är positivt för centrum och någon renodling av kvarteren eftersträvas inte.

Handeln

Genom förbättrad yteffektivitet finns utrymme för en växande handel inom ett koncentrerat område runt torget och anslutande gator. Ett A-stråk behöver bildas med egenskaper som koncentrerad handel, plats för de bästa butikerna, rätt utbud och mångfald, god miljö, levande butiksfasader och skyltfönster, god tillgänglighet m m. Framtiden för handeln i Kumla hänger starkt samman med koncentrationen till ett A-stråk och en satsning på centrummiljön.

Butikerna utanför A-stråket får en annan inriktning där läget är av mindre betydelse och där många lokaler kan förväntas övergå till annan verksamhet på längre sikt.

Bostäder

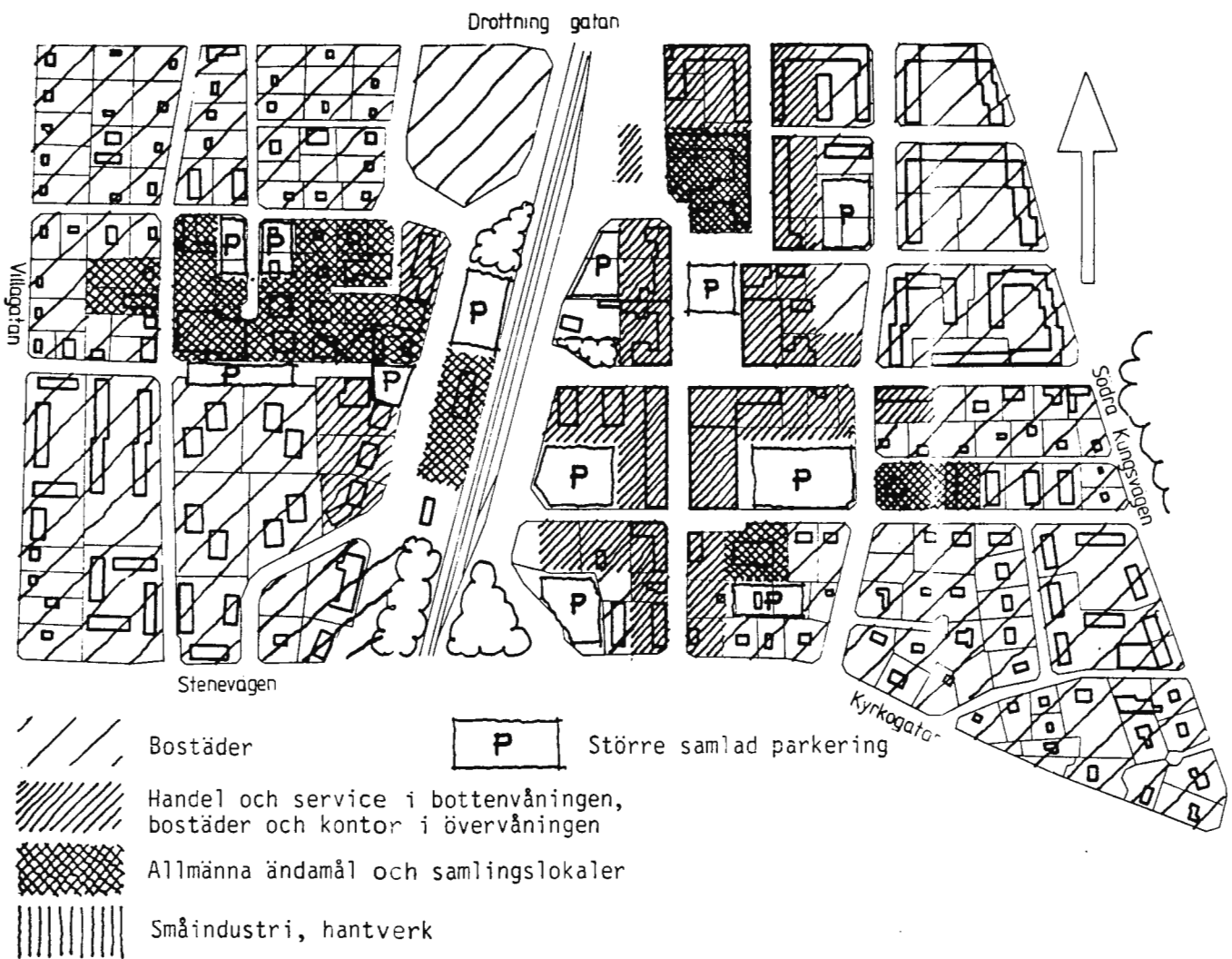
En satsning på bostäder i centrum är en viktig pusselbit för ett levande centrum. Bostäder planeras och byggs i kv Byggmästaren, Bankiren, Guldsmeden, Skräddaren och Falken. Objekt som på kort tid tillför centrum ca 200 lgh.

Bristen på friytor i en del kvarter runt torget måste kompenseras genom en satsning på friytor i det offentliga rummet. Närheten till Djupadalssbadet och en nertoning av biltrafiken ger förutsättningar även för barnfamiljer att söka sig till centrum och därigenom motverka en tilltagande "förgubbning".

Offentlig service och samlingslokaler m m

Handelns styrning och koncentration upprepas inte för övriga funktioner i centrum. Den fördelning mellan centrumdelarna som finns idag föreslås finnas kvar med en tyngdpunkt av samlingslokaler och service i kvarteret norr om Skolvägen.

HUVUDSAKLIG MARKANVÄNDNING



Verksamheter

Små industrier och hantverk kommer på sikt att försvinna från centrumområdet. Några särskilda områden reserveras inte i planen utan pågående verksamheter och eventuella tillkommande hantverk rymms inom områdena för handel och service.

Friytor

Planen rymmer enbart en mycket liten friyta i kvarteret Bankiren. Bristen kompenseras av närheten till Djupadalsbadet i öster och Västra Parken i norr. Målsättningen är också att torget, Köpmangatans gågatedel och Hagendalsvägen med en nertonad biltrafik skall tjäna som friyta och utrymmen för kulturella arrangemang, social samhörighet och rekreation.

NUVARANDE TRAFIKSYSTEM

Biltrafik

Enligt trafikutredningen från 1965 skall centrum matas via de nord-sydliga huvudgatorna Stationsgatan, Odengatan och Götgatan. De åtgärder som vidtagits i gatunätet har konsekvent följt denna linje.

I samma översikt föreslås torget, Köpmangatan, Hagendalsvägen, Trädgårdsgatan och Skolvägen som bilfria ytor. Detta har delvis genomförts mellan Domus och Kvantum samt västra delen av Hagendalsvägen.

Trafikregleringar förekommer mycket begränsat varför tillgängligheten till och i centrum med bil är mycket god.

Buller från biltrafiken är inget stort problem. 60-65 dB(A) ekvivalent ljudnivå uppmäts endast på Stationsgatan/Järnvägsgatan, Stenevägen/Kyrkogatan, Kungsvägen, Drottninggatan och södra delen av Kvarngatan.

Årsdygnstrafiken understiger 3 000 fordon/årsmedeldygn på samtliga gator utom Stenevägen/Kyrkogatan som har ca 8 500 fordon/årsmedeldygn.

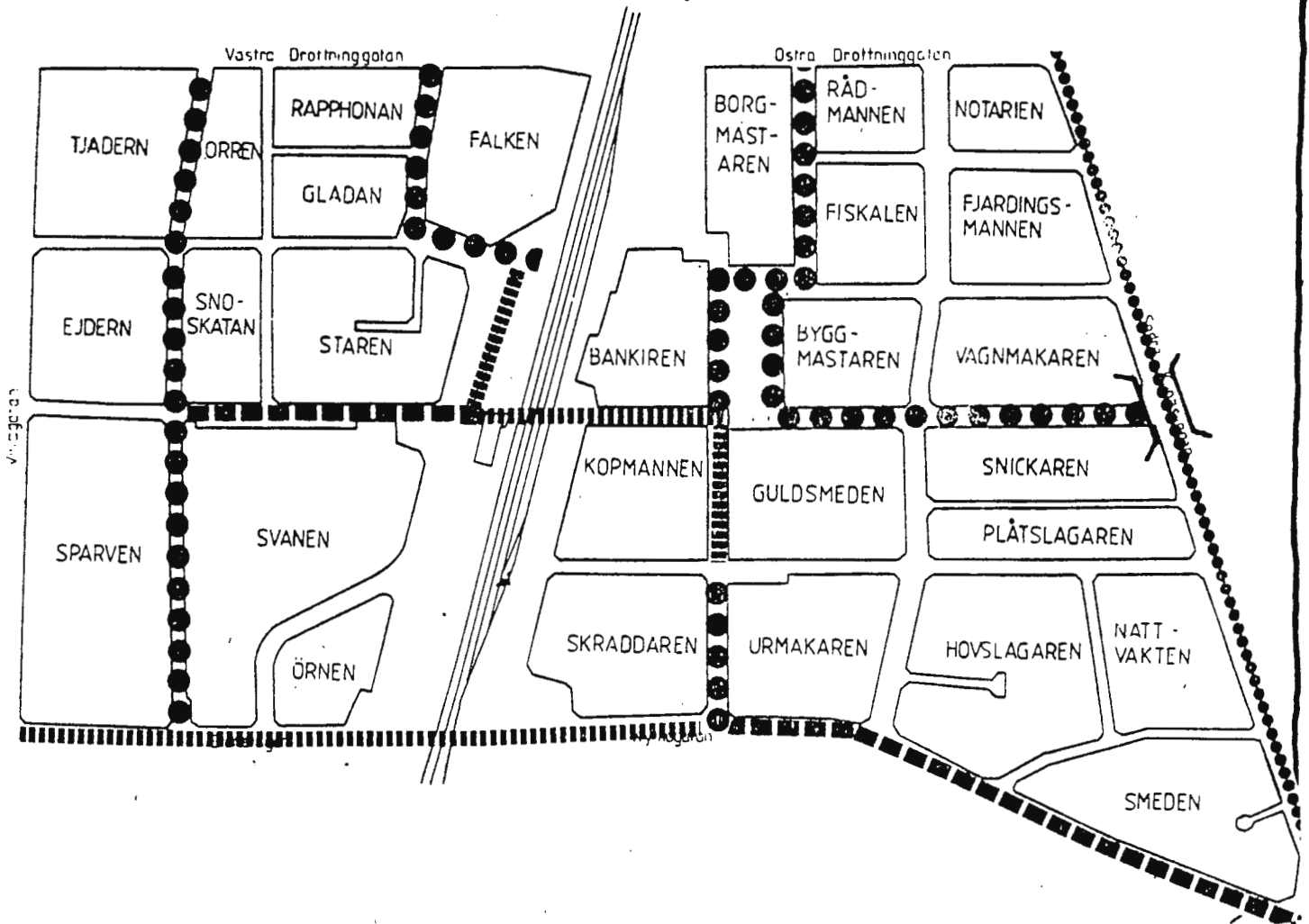
Gång- och cykelvägar

Under 80-talet har gång- och cykelnätet successivt byggts ut i centrum med målet att nå torget från norr, söder, öster och väster på ett skyddat sätt. Den nya gång- och cykeltunneln under järnvägen ökade på ett omedelbart sätt kontakten mellan centrumhalvorna och ger goda förutsättningar att utveckla gång- och cykelnätet.

Kollektivtrafik

Med järnvägen genom centrum är järnvägsstationen en naturlig utgångspunkt även för buss och taxi. Däremot når man inte torget med den regionala busslinjen utan sveper utanför östra centrum via Kungsvägen-Kyrkogatan.

Som komplement finns en lokal servicelinje som passerar såväl torget-Hagendalsvägen som stationen-Skolvägen.



OMRÅDEPLAN CENTRUM

TRAFIKÖVERSIKT
GÅNG OCH CYKELVÄGAR (1983)

- ■ ■ ■ ■ Planerad Gång och Cykelväg
- ||||| Bef Gång-och Cykelväg
- ● ● ● Cykling på lokalgata
- ⎯⎯⎯ Föreslagen Gång-och Cykel-tunnel

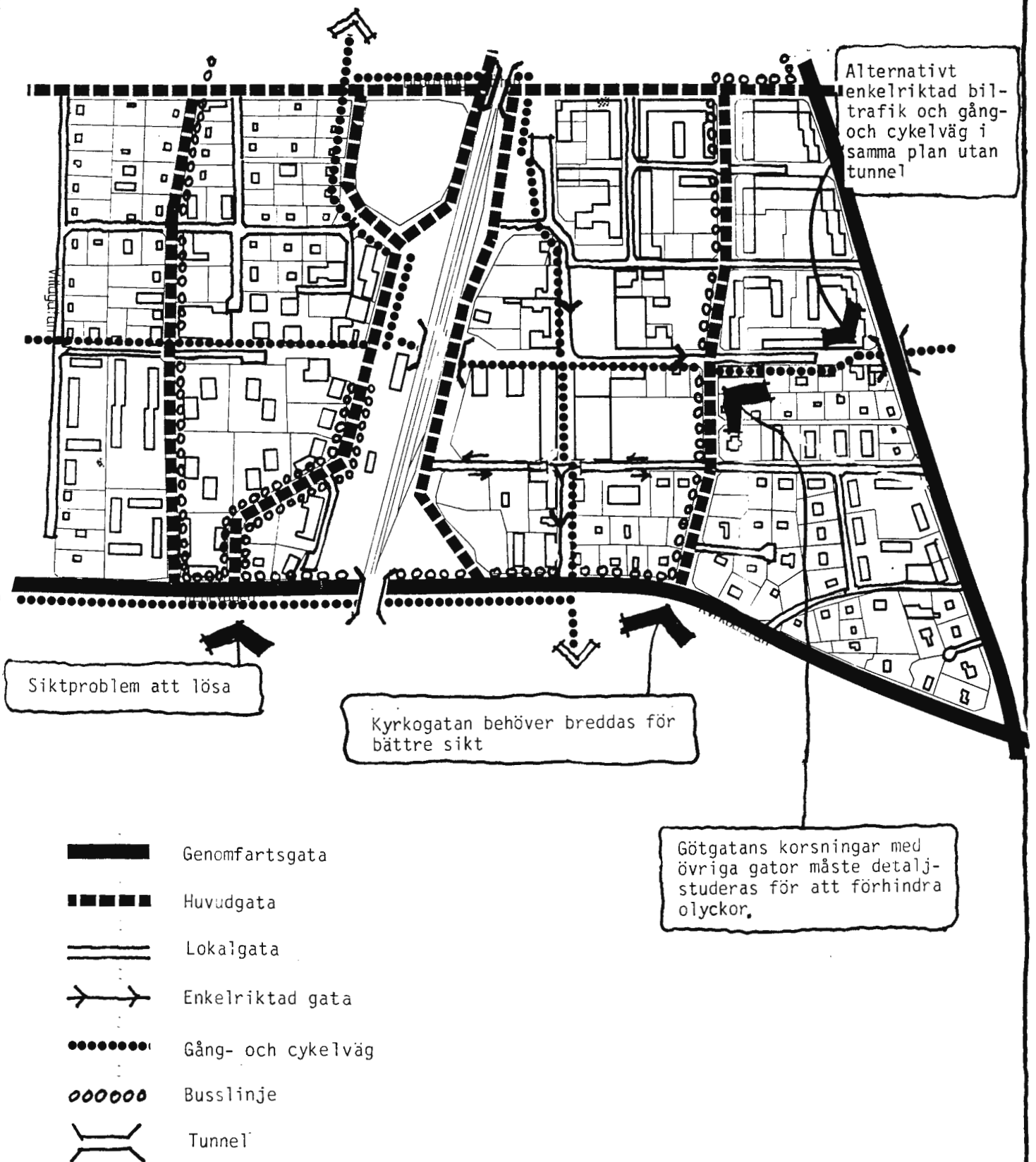
Trafikmiljö

60- och 70-talets satsning på bilismen har gett en utarmning av torg- och gatumiljön. Asfalt, breda gator, en mängd gatuskyltar, belysningsmaster och höga kantstenar har gjort den offentliga miljön ointressant som ett socialt rum. Hagendalsvägen saknar de gamla träden, torget är en enda asfalterad parkeringsyta och gågatan Köpman-gatan ett långdraget provisorium.



Hagendalsvägen 1940-talet.

TRAFIKÖVERSIKT



FRAMTIDA TRAFIKSYSTEM

Biltrafik

Tillgängligheten till centrum för bilar och varu-transporter försämras inte i förslaget, men den förändras till att ske på de oskyddade trafikanternas villkor. Enkelriktning, upphöjda övergångar för gående, smalare sektioner m m dämpar hastigheten och leder till andra vägval.

Tre bilfria gatuavsnitt skapas. Köpmangatan mellan varuhuset, östra delen av Skolvägen utanför servicehuset och västra delen av Hagendalsvägen mot järnvägstunneln.

Begreppet "Lugna gatan" med biltrafik på de gåendes och cyklandes villkor förs in på Köpmangatan och Hagendalsvägen, som enkelriktas.

Huvudnätet bibehålles med Kungsvägen och Stenvägen/Kyrkogatan som genomfartsgator och Drottninggatan, Kvarngatan, Järnvägsgatan/Stationsgatan, Odengatan och Götgatan som huvudgator.

Varutransporterna styrs genom kvarterssaneringar till kvarterens baksidor. Endast i undantagsfall och då på särskilda tider får varutransporter ske via torget, Köpmangatan och Hagendalsvägen.

Gång- och cykeltrafik

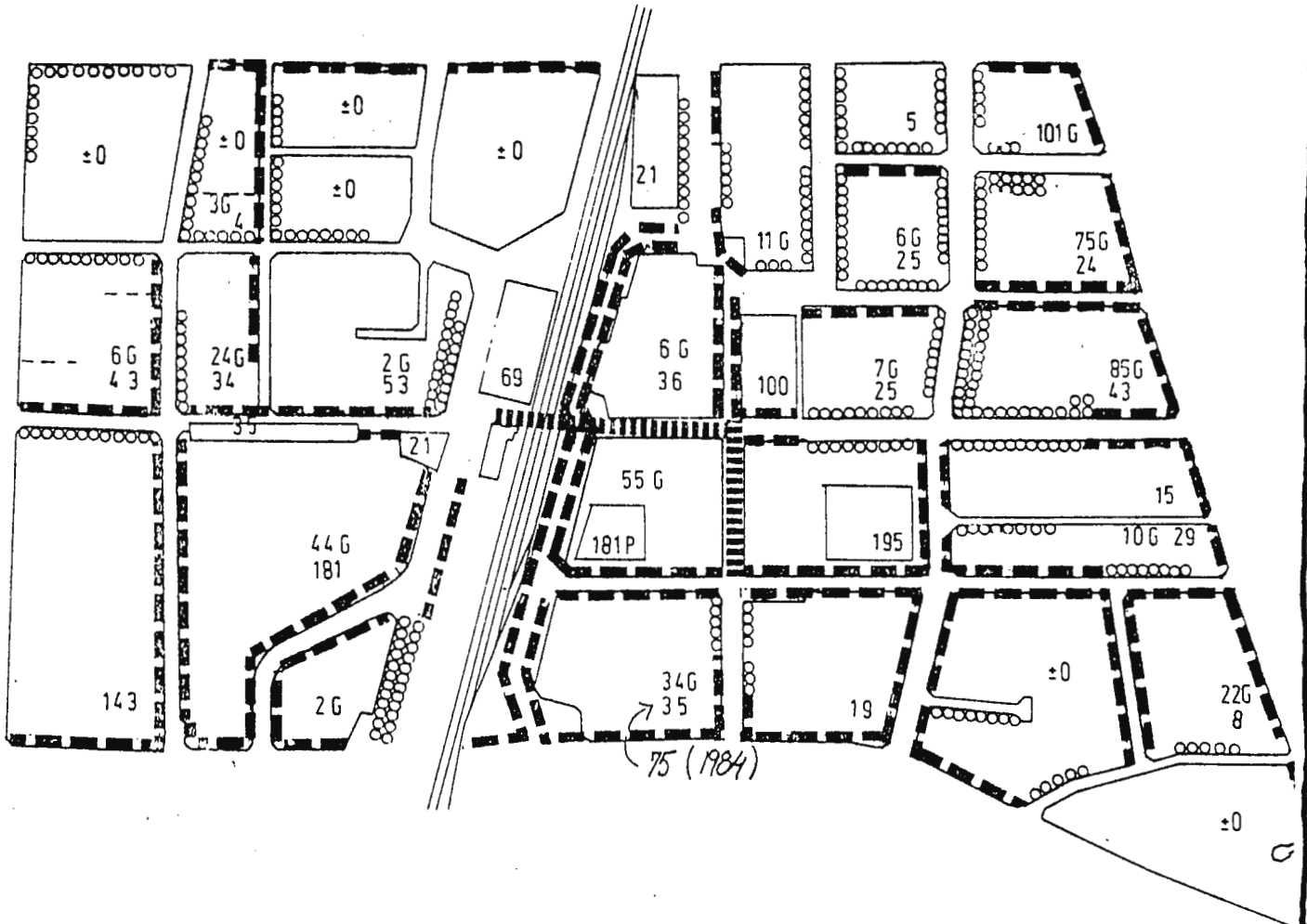
Det påbörjade nätet med separata gång- och cykelvägar utvecklas till ett utbyggt nord-sydligt respektive öst-västligt system.

Kollektivtrafik

Den regionala busslinjen bör justeras så att handelscentrum tangeras t ex i korsningen Hagendalsvägen/Götgatan. Med den förändringen understiger gångavstånden 250 meter till hållplats inom området.

Trafikmiljö

"Lugna gatan" och gågatan ger staden en ny status genom att fotgängarna återerövrar staden. Erfarenheter visar att antalet fotgängare ökar, att den genomsnittliga uppehållstiden förlängs och att nya utomhusaktiviteter uppstår. Trafiksäkerheten förbättras, bullret minskar och luften blir renare.



OMRADESPLAN CENTRUM

BEFINTLIGA P-PLATSER SEPTEMBER 1982

- Möjlig kantstensparkering
- 00 Större parkeringsområde
- 00 Möjligt antal öppna P-platser på kvartersmark
- G 00 Antal P-platser i garage
- P 00 Antal P-platser i P-hus
- Parkeringsförbud
- ▬ Gång-och cykelväg

NUVARANDE PARKERING

Parkeringar

Genomförda parkeringsberäkningar visar att tillgången på p-platser inom centrum är god. De största problemen finns i kv Snöskatan och Urmakaren.

Utbyggnaden av större samlade parkeringar har följt trafikutredningen från 1965 som ger gångavstånd under 100 meter från p-plats till servicestråken.

Gällande parkeringsnorm

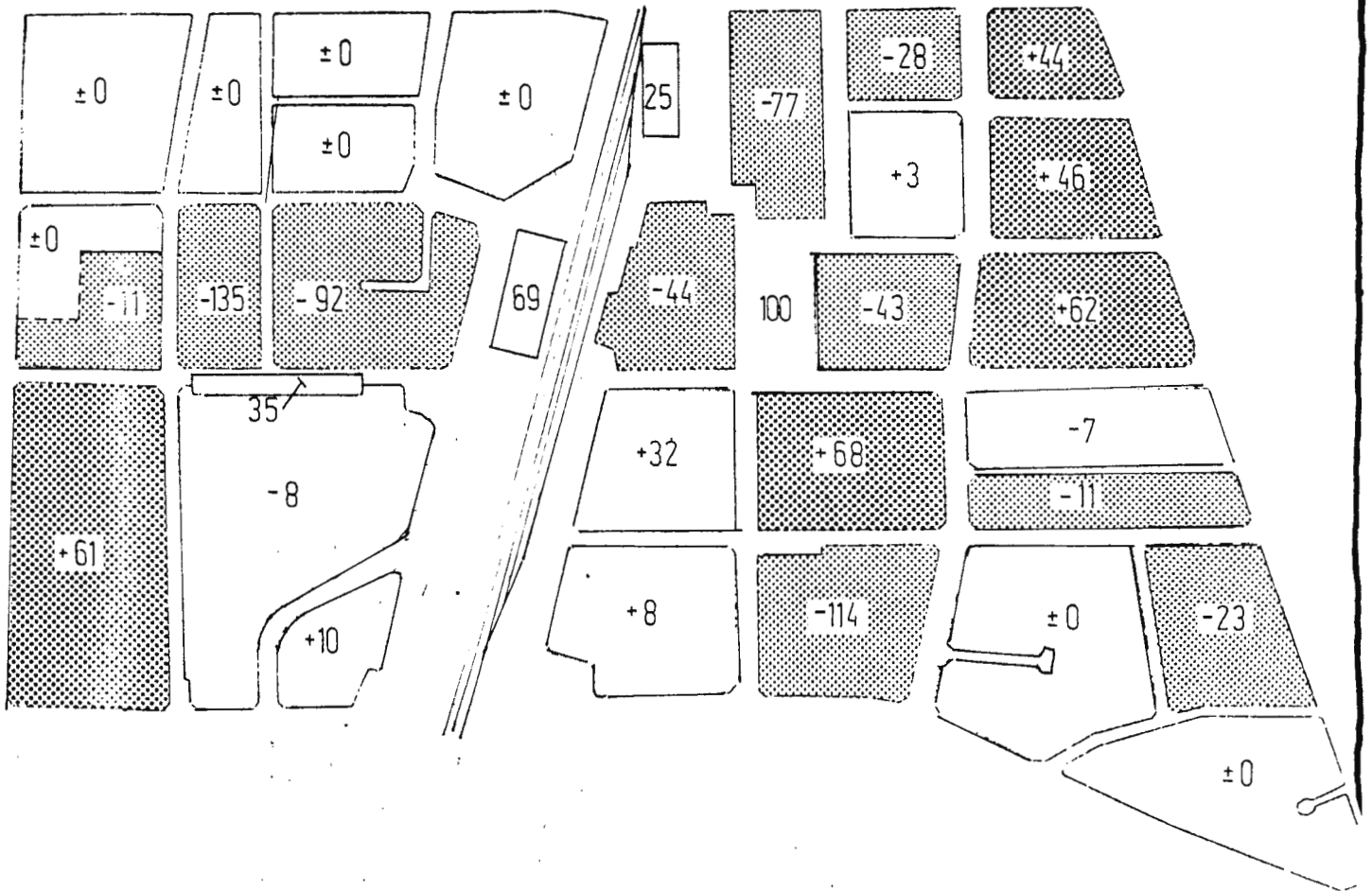
Kumla saknar för närvarande en egen politiskt antagen p-norm.

Ett förslag till p-norm utarbetades av stadsarkitektkontoret 1981 där behovstalen kraftigt reducerades i förhållande till den riksnorm som finns i Statens planverks publikationer 13 och 23. Förslaget baserades på p-räkningar och tog hänsyn till Kumlas speciella förhållanden. Förslaget har remissbehandlats utan större erinringar och har, trots att formellt antagade saknas, kommit att utgöra grund för p-beräkningar, p-lösen osv.

P-norm nuvarande



	Ytterområden	Innerstad
Bostäder flerbostadshus		
normal lgh	13	8
små lgh	17	11
Bostäder grupphus	13	12,5
Industri, hantverk	15	11
Skolor	8	4
Kontor	23	13
Butiker	50	23
Hotell	44	15
Restauranger	86	54
Samlingslokaler	203	86
Post, service	53	30

Förslag till P-norm (Bilplats/1 000 m² vy).



OMRADESPLAN CENTRUM

BERÄKNAT BILPLATSÖVERSKOTT/UNDERSKOTT PER KVARTER 1983/1984
 Parkering tillåten på gatumark

-  Kvarter med betydande P-underskott
-  Kvarter med betydande P-överskott
- + Överskott
- Underskott

FRAMTIDA PARKERING

Parkering

Handlingsprogrammets princip är att varje kvarter löser sin parkering på kvartersmark med angöring från kvarterets "baksida". Programmet följer därmed tidigare planeringsordning.

Parkeringen på torget halveras till ca 40 platser för korttidsparkering. Genom torgets disposition inkräktar inte torghandeln på p-ytorna, varför p-platserna blir effektivare än dagens. Den långtidsparkering som idag förekommer på torget måste på något sätt styras över till andra ytor för att inte störa handelns behov av p-ylor.

I kvarteret Fiskalen och på Domusparkeringen reserveras plats för p-däck i två plan. En möjlighet som dock inte bör utnyttjas innan det är absolut nödvändigt av miljöskäl.

Skolvägen omformas till angörings- och parkeringsgata.

I kvarteren Skräddaren, Urmakaren, Bankiren och Snöskatan/Staren byggdes centrala markparkeringar i samband med en exploatering av kvarteret.

Vid en exploatering av kv Örnen tillskapas en parkeringsplats i området mot järnvägen. Speciella miljökrav måste då ställas och p-ytan utformas med hänsyn till parkmiljön.

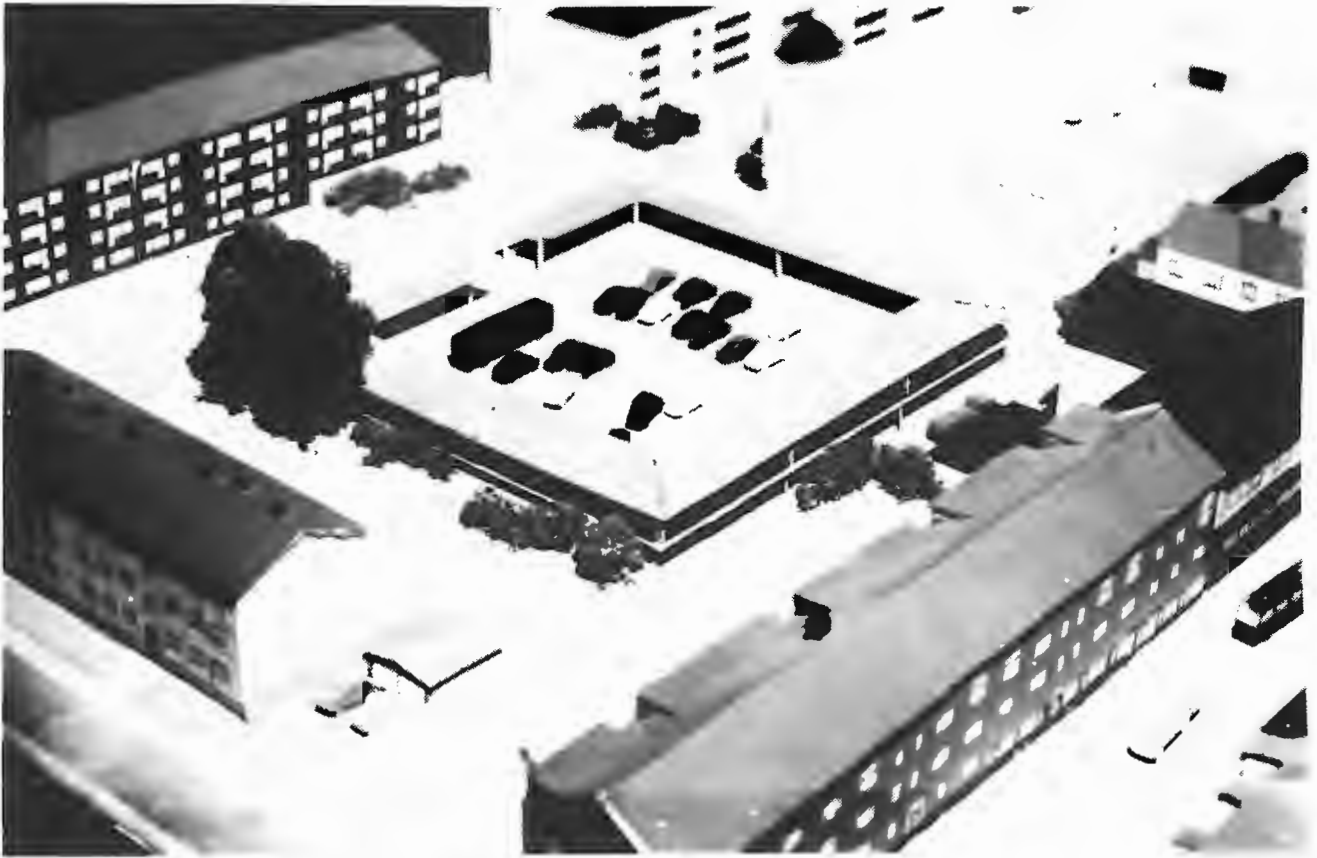
Parkeringsnorm

P-normsförslaget från 1981 motsvarar behovet inom centrumområdets bostadsdelar, men slår fel inom området kring torget och gågatan. Biltätheten är här lägre än inom övriga delar.

P-normen föreslås därför indelad i tre områden: område A runt torget, område B som motsvarar övriga centrum och område C som är övriga ytterområden.

Avlösen av p-platser

I vissa lägen är det omöjligt eller olämpligt att klara ett kvarters p-behov inom kvarteret. Kommunen har då anlagt p-platser och ett avtal har upprättats mellan kommunen och fastighetsägaren. Kommunen övertar därmed fastighetsägarens skyldighet att ordna p-plats enligt byggnadslagsstiftningen (PBL). Sådan parkering blir allmän och får hög samnyttjandegrad.



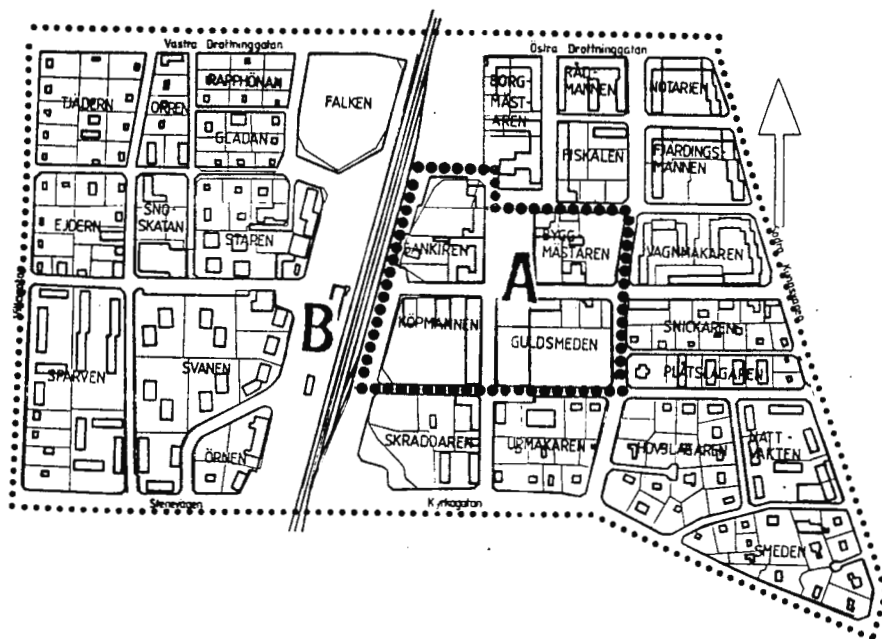
Förslag till parkeringsdäck i kv Fiskalen (Götgatan-Trädgårdsgatan) (Modellfoto).



Domusparkeringen utbyggd med parkeringsdäck (Modellfoto).

Kostnaden per plats för fastighetsägaren föreslås varierad beroende av om kommunens anläggning på sikt kan behöva uppföras som p-däck eller ej. Inom torgområdet tas därmed ett högre belopp ut än för avlösen i övriga delar.

OMRÅDESINDELNING



KOSTNADER FÖR P-LÖSEN
1987-12-31

Inom område A 27 500 kr/bilplats
Inom område B 8 000 kr/bilplats

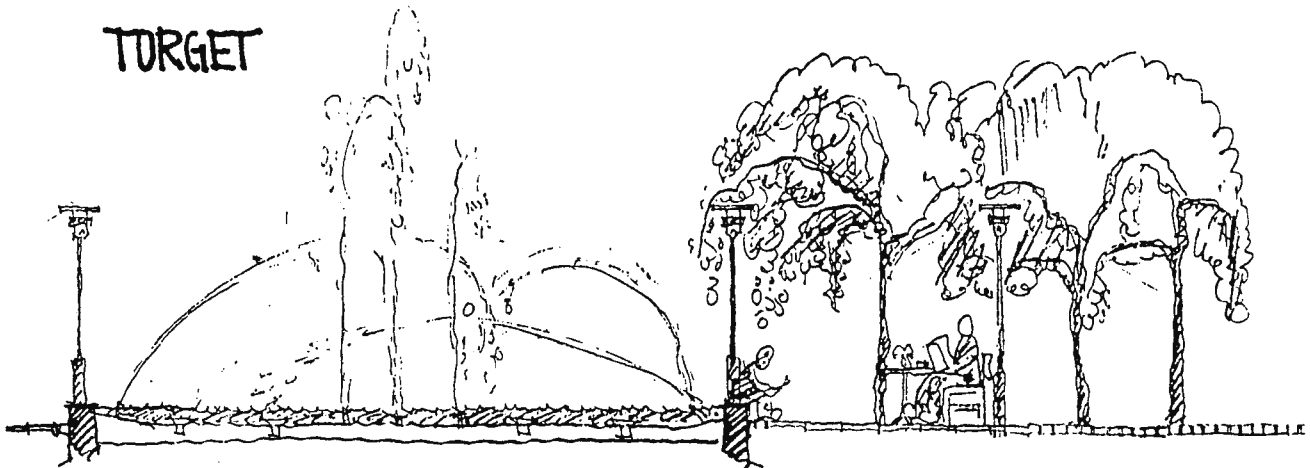
PARKERINGSNORM FÖR
KUMLA KOMMUN
(BILPLATS/1000 m² vänyta)

		Område A ¹⁾ (torget m m)	Område B ¹⁾ (övriga centrum)	Område C (yttreområden)
BOSTÄDER I FLERFAM.HUS	Norm lghfördeln			
	Boende	4	7	11 (1,1 bilpl/lgh)
	Besökande	1	1	2 (0,2 " ")
	Smålägenheter			
	Boende	5	9	14 (1,1 " ")
	Besökande	1	2	3 (0,2 " ")
BOSTÄDER I GRUPPHUS	Boende	11	11	11 (1,6 " ")
	Besökande	1,5	1,5	2 (0,2 " ")
INDUSTRI OCH HANTVERK	Arbetande	11	11	15
SKOLOR	Anställda	4	4	8
	Elever	2)	2)	2)
KONTOR	Arbetande	11	11	18
	Besökande	2	2	5
BUTIKER	Arbetande	4	4	6
	Besökande	19	19	44
HOTELL	Arbetande	3	3	4
	Besökande	12	12	40
RESTAURANGER	Arbetande	10	10	11
	Besökande	44	44	75
SAMLINGSLOKALER	Arbetande	2	2	3
	Besökande	84	84	200
POST, BANK MFL SERVICEINRÄTTNINGAR	Arbetande	9	9	13
	Besökande	21	21	40

1) Värdet är reducerat med hänsyn till samnyttjande med 30% för besökande och 10% för arbetande.
2) Efter särskild beräkning.

STADSRUMMETS INREDNING OCH GOLV

TORGET

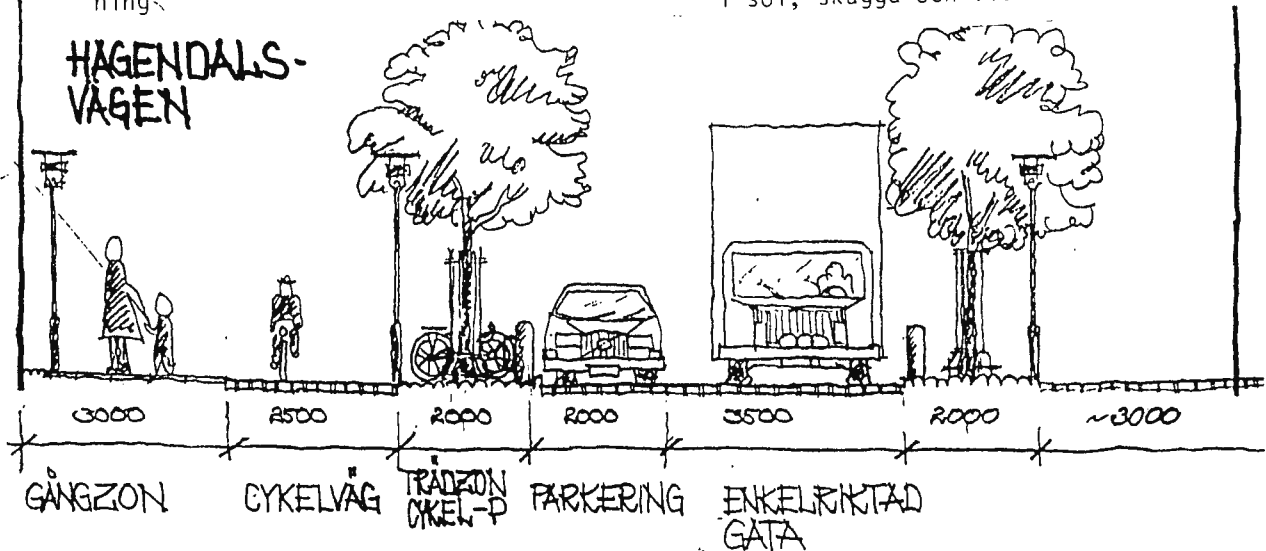


En positiv STADSUPPLEVELSE görs möjlig genom:

- * varierad märkbeläggning i olika material och mönster
- * sammanhållen och samverkande bebyggelse där färg, form och material väljs med omsorg
- * att kraftiga träd planteras för att förstärka torgrummet och markera gaturummets riktning samtidigt som skalan blir mänsklig
- * att belysningsarmaturer anpassas i höjd och ges en tilltalande formgivning.

- * ett vattenspel som ger sommarsvalka i en sjöfattig bygd och blir ett levande konstverk att vila blicken på
- * skärmtak av lätta, ljusgenomsläppliga konstruktioner som ger klimatskydd och platser att mötas på
- * små paviljonger för sommaraktiviteter som turistinformation och servering eller flyttbara sagohus för sagostunder, miniteater och sommarmusik
- * skulpturen Kumlan flyttas fram och kan upplevas från alla håll
- * sittplatser skyddade av planteringar i sol, skugga och vid vatten

HAGENDALS- VAGEN



GÅNGZON

CYKELVÄG

TRÄDZON
CYKEL-P

PARKERING

ENKELRIKTAD
GATA

STADSRUMMET

Stadsrummets golv och inredning

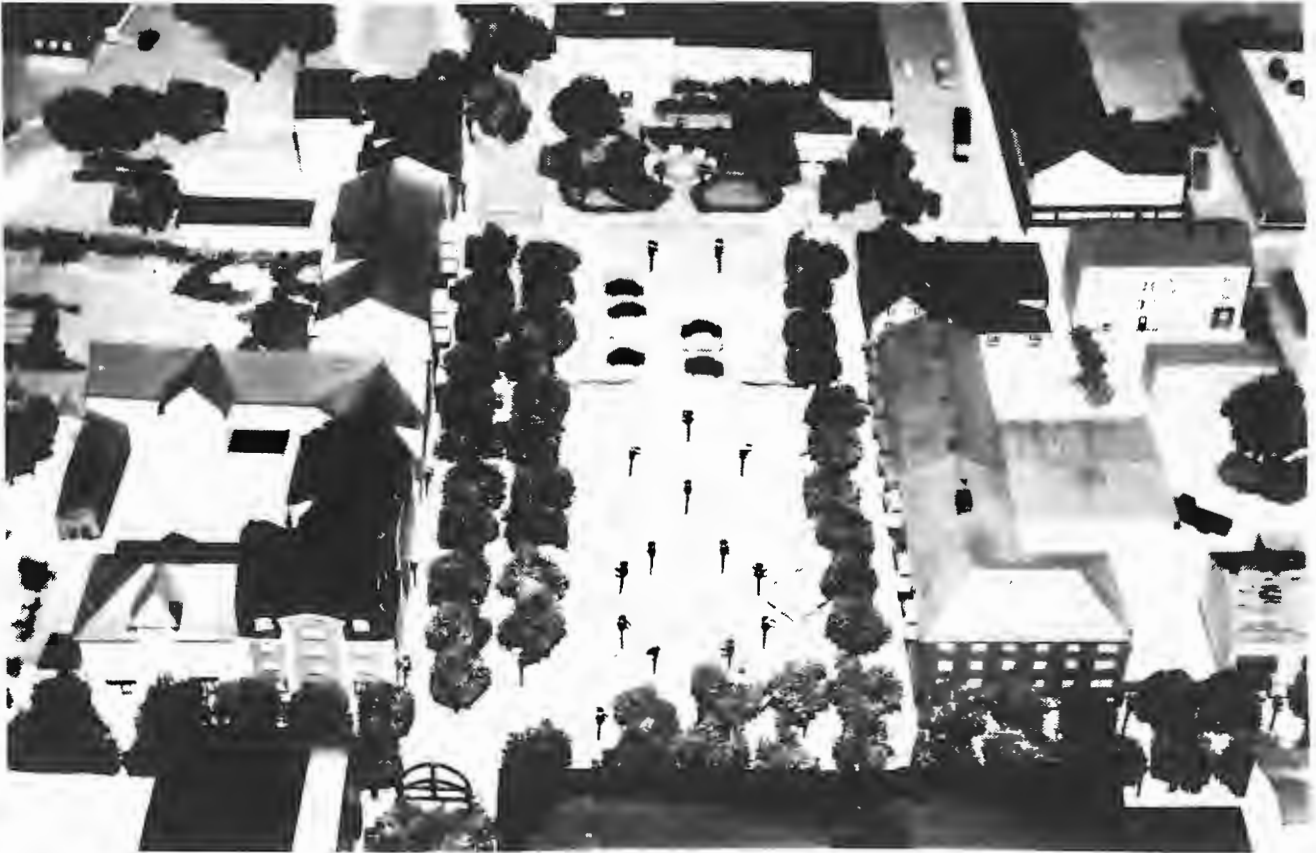
En positiv stadsupplevelse görs möjlig bland annat genom:

- varierad markbeläggning i olika material och mönster,
- sammanhållen och samverkande bebyggelse där färg, form och material väljs med omsorg,
- att kraftiga träd planteras för att förstärka torgrummet och markera gaturummets riktning samtidigt som skalan blir mänsklig,
- att belysningsarmaturer anpassas i höjd och ges en tilltalande formgivning,
- ett vattenspel som ger sommarsvalka i en sjöfattig bygd och blir ett levande konstverk att vila blicken på,
- skärmtak av lätta, ljusgenomsläppliga konstruktioner som ger klimatskydd och platser att mötas på,
- små paviljonger för sommaraktiviteter som turistinformation och servering eller flyttbara sagohus för sagostunder, miniteater och sommarmusik,
- skulpturen Kumlan flyttas fram och kan upplevas från alla håll,
- sittplatser skyddade av planteringar i sol, skugga och vid vatten.

Upplevelse av stadsmiljö är att passera stadens kropp och tränga in i dess själ. Likformighet och sterilitet byts mot det unika och originella. Själens är ortens särdrag, det som är svårt att argumentera för, men som alla upplever som riktigt. Mångfalden måste dock samordnas till enkelhet och tidlöshet. Gator och torg får inte förbuskas och bli låsta av för mycket fast inredning.

Naturstenen är vacker att se på genom naturliga skiftningar i form och färg. Sten är stabilt, starkt, kan formas i mönster och anslutas till betongplattor, brunnar, stolpar osv.

Kumla har en gatstenstradition och en gatuträds-tradition som förslaget bygger vidare på.



Torget imorgon sett mot Stadshuset (Modellfoto).



Torget idag sett från nästan samma punkt.

Torget beläggs i sin helhet med smågatsten indelat i ett diskret, diagonalt rutnät av storgatsten. Torgytan möbleras sparsamt så att gränsen mellan torghandel och parkering kan flyttas efter behov.

Torget inramas av träd. Befintliga rönner ersätts av bättre lämpade lindar. För att ge volym och en "färdig" miljö måste stora träd planteras. Trädens stadsmässighet förstärks genom att jordytan täcks av gjutjärnsgaller och trädet skyddas med stamskydd av smide.

Belysningen skall framhäva torgytan. Höjden bör inte överstiga 2,5-3,0 meter. För högt placerad belysning slätar ut upplevelsen och spelet mellan skuggor och dagrar. En låg belysning blir en del av miljön och form, material, bländningstal, antal och placering måste göras med stor omsorg.

Vikten av social samhörighet som en grundförutsättning för stadens existens betonas genom mötesplatsen och vattenspelet på torgets östra del. Den korsande plattläggningen styr gångstråken mot och förbi sittplatserna vid vattnet och möjligheten finns att ordna en enkel sommarservering.

Gatusektionerna delas upp i zoner genom material, trädplantering och belysning. Gatudelarna förses med traditionell granitkantsten som ligger lägre än omgivande mark. Huvudgångstråken beläggs med släta grå betongplattor och cykelvägar med smågatsten i bågförm. Där gång- och cykelvägar korsar bilvägar utformas upphöjda korsningar som genom materialval visar att gång- och cykelvägen är huvudväg.

Gågatedelen av Köpmangatan bör bli handelns verkliga A-stråk. Mångfalden och utbudet ska ge gatan dess liv. En port markerar dess speciella egenskaper, en övergång från det öppna torget till den "intensiva" handelsgatan. Porten skapar också förväntningar. Förtejpade skyltfönster, slutna fasader eller lunchstängda butiker hör inte hemma här. I handelsprogrammet illustreras möjligheter att komplettera gatan med skärmtak och utbyggnader för att tränga ihop sektionen och förstärka utbudet.

Innomhusgator eller gallerior föreslås eller illustreras inte. Gator och torg är allmän plats öppna för alla. Innomhusgator ger ett offentligt liv på köpenskapens villkor mellan klockan 09.00 och 18.00. I Kumla bör de samlade stråken vara gator och torg, inte inomhusgator som i storstaden.

All inredning i centrum måste väljas så att den har vacker form och ett innehåll som intresserar. Föremål måste placeras i ordning eller mönster. De får inte skymma sikt eller perspektiv. Galvaniserade rör, stolpar och skyltar kan minskas till ett minimum för att hålla sikten fri.



Bokhandelshuset i kv Bankiren. Ett av stadens ståtligaste hus.



Ett litet men viktigt hus i kv Bankiren.

Stadsrummets väggar

Livet är knutet till olika rumsupplevelser. Rum som vi upplever olika på dagen, natten, sommaren och vintern.

Stadens rum skapas mellan fasader, skärmar av buskar och träd, plank och murar och med marken som golv.

Stadsrummets väggar, fasader m m bör utformas med stor omsorg och hänsyn till tradition och omgivande bebyggelse. Särskilt beaktas:

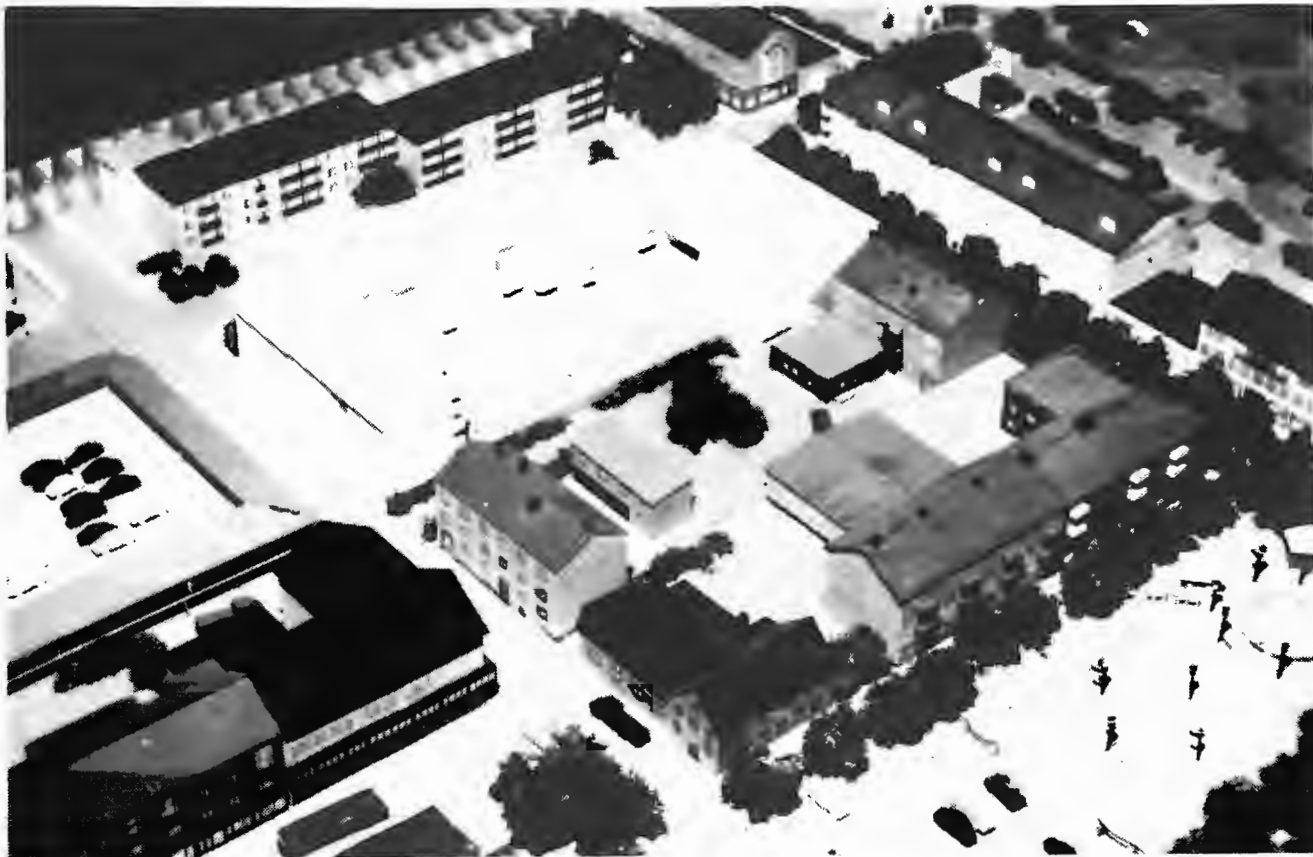
- | | |
|-------------|--|
| Skala | Småstadens skala bibehålls. Större objekt bryts ner i mindre delar. Takfotslisten följer markens trappning eller ges olika karaktär för varje del. |
| Takvinkel | Sadeltak eftersträvas och främmande taktyper och taklutningar liksom platta tak undviks. |
| Takfot | En markerad takfot avslutar byggnaden uppåt och ger fasaden skydd. Skuggverkan förstärker takfoten och spelar över fasaden. |
| Formelement | Husen från 60-talet och framåt saknar oftast de formelement som prydde husen i det gamla Kumla. Genom att återföra dessa berikas miljön med burspråk, takkupor, frontespiser, listverk, portlinder och olika diskreta fasadmönster. |
| Material | Fasadmaterial måste väljas med hänsyn till de närmaste husen och gatubilden. |
| Övrigt | Balkonger bör vändas mot gårdarna eller utföras som franska balkonger mot gatan.

Skyltar anpassas till byggnadens arkitektur och skala. Skyltar vinkelrätt mot fasaden är ofta att föredra.

Floran av vägmärken minskas. |

Speciellt för västra sidan:

- En öppnare kvartersuppbyggnad med lamellhus, punkthus och öppna storgårdskvarter ger en mjuk övergång till villa- och trädgårdsstaden.
- Stora krav måste ställas på vegetation för att i det öppnare byggnadssättet skapa skyddade rum.
- 2-4 våningar eventuellt högre för enstaka punkthus.
- Ljusa tegelfasader, från rosa till rött och enstaka putsade i vitt till ljusa pastellfärger.



Kv Byggmästaren (Model 11).



Kv Falken (Model 11).

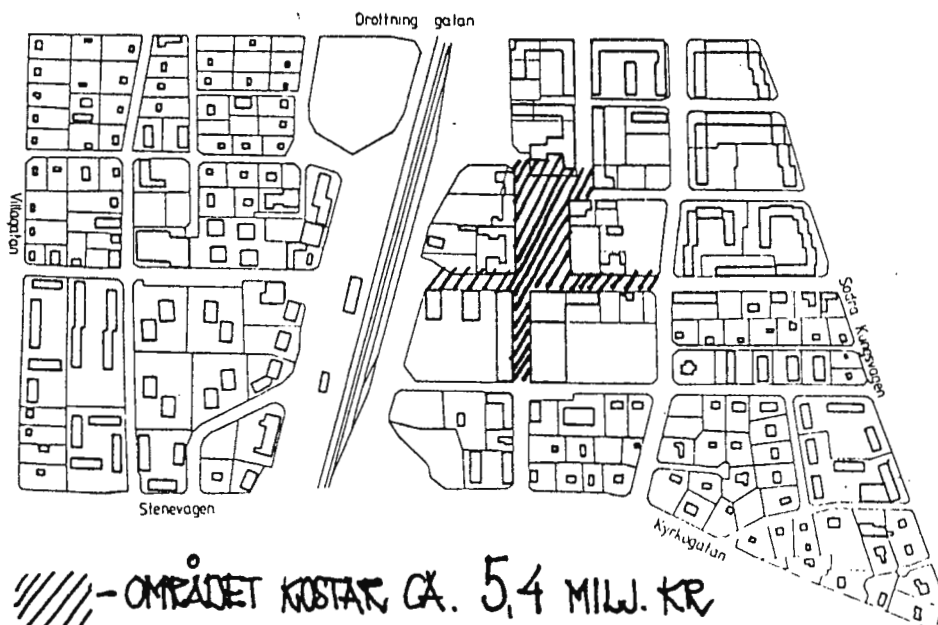
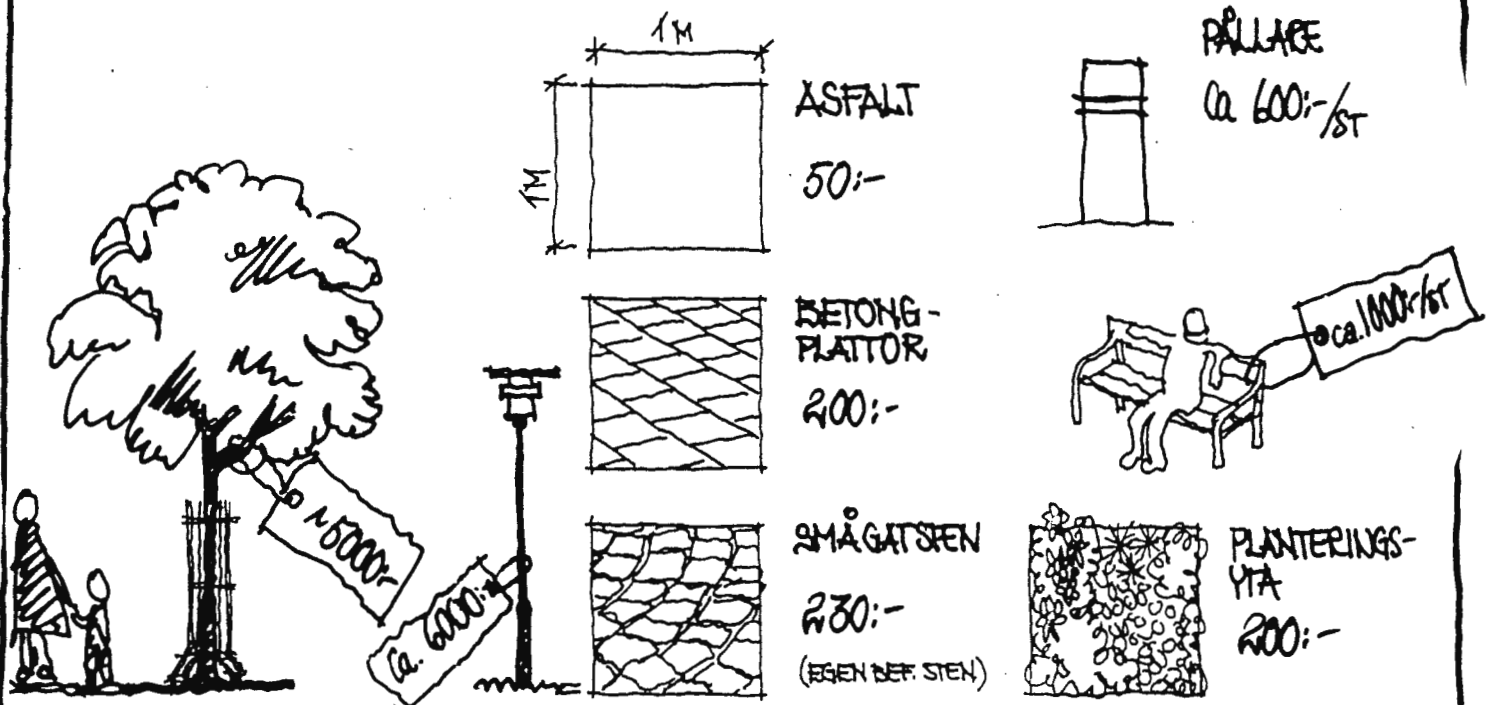
Speciellt för östra sidan:

- Sammanbyggda kvarter med husen i liv med gatan eftersträvas för att återskapa rutnätsstaden. Där inte byggnader ansluter till varandra kompletteras med skärmar av plank eller vegetation.
- 4 våningar.
- Puts i ljusa färger från gult till rosa runt torget. Puts och ljusa genomarbetade tegel- eller fasadstensfasader mot gatorna i övrigt.

•
Livet är knutet till olika rumsupplevelser. Rum som vi upplever olika på dagen, natten, sommaren och vintern.

Stadens rum skapas mellan fasader, skärmar av buskar och träd, plank och murar och med marken som golv.

VAD KOSTAR DET ?



/// - OMRÅDET KOSTAR CA. 5,4 MILJ. KR
(400:-/m²)

(Priserna gäller 1986. Moms ingår.)

Torget kostar 2 100 000 kronor.

Stadshusparken kostar 475 000 kronor.

Köpmangatan mellan torget och Sveavägen kostar ca 865 000 kronor.

Hagendalsvägen från torget till Götgatan kostar ca 790 000 kronor.

Hagendalsvägen från torget till tunneln rustas upp och får nya träd. Kostnad ca 80 000 kronor.

Hagendalsvägen från Götgatan till Kungsvägen kostar ca 868 000 kronor. För gång- och cykeltunneln tillkommer 1 250 000 kronor.

Köpmangatan från Sveavägen till Kyrkogatan kostar ca 630 000 kronor.

Skolvägen kostar ca 1 454 000 kronor.

GENOMFÖRANDE

Kostnader - intäkter

Den föreslagna upprustningen måste, för att ge det erforderliga miljölyftet och för att vara av bestående värde, hålla hög kvalitet. Vid val av beläggningar, armaturer, växter m m ska sådant väljas som tål slitage med bibehållet värde, trots att det i anläggningsskedet är något dyrare. Gatsten bör väljas före betongplattor, stenspålare före galvaniserade räcken, gjutjärnsgaller före öppen jord osv.

I 1986 års penningvärde beräknas kostnaderna fördela sig enligt nedan:

Torget kostar 2 900 000 kronor.

Stadshusparken kostar 475 000 kronor.

Köpmangatan mellan torget och Sveavägen kostar ca 865 000 kronor.

Hagendalsvägen från torget till Götgatan kostar ca 790 000 kronor.

Hagendalsvägen från torget till tunneln rustas och får nya träd. Kostnad ca 80 000 kronor.

Hagendalsvägen från Götgatan till Kungsvägen kostar ca 868 000 kronor. För gång- och cykeltunneln tillkommer 1 250 000 kronor.

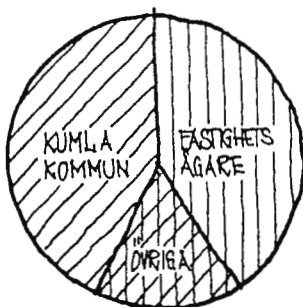
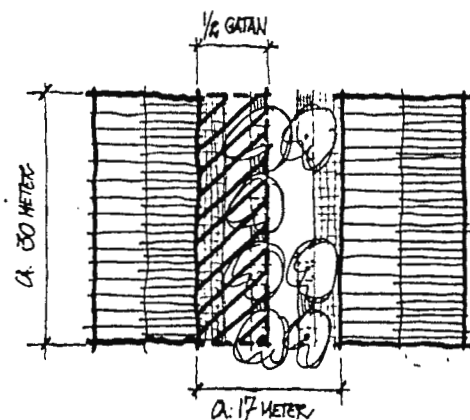
Köpmangatan från Sveavägen till Kyrkogatan kostar ca 630 000 kronor.

Skolvägen kostar ca 1 454 000 kronor.

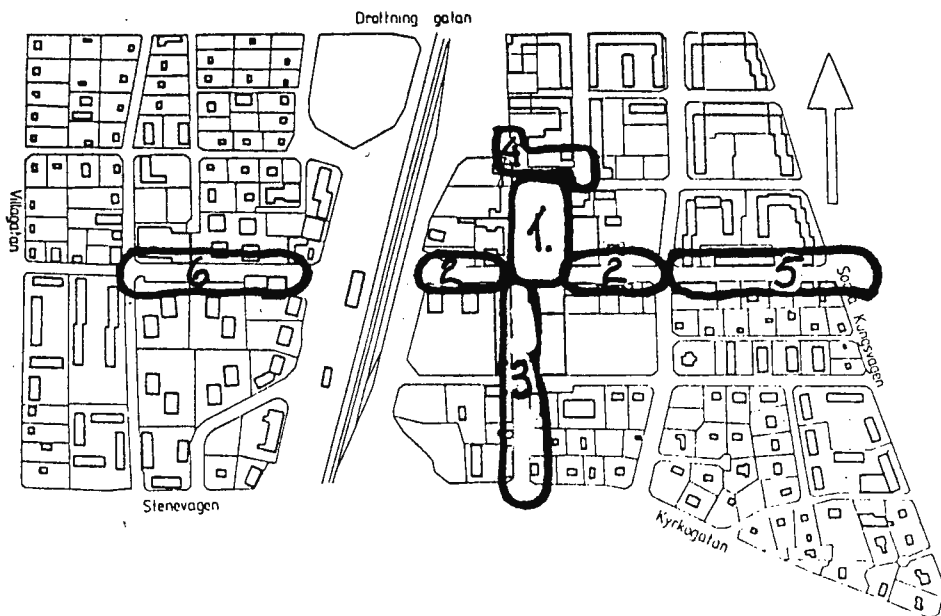
Sammantaget uppgår kostnaderna för A-stråket runt torget till ca 5,4 milj kronor.

Kommunen har beslutat att dels anslå medel via budget dels att fastighetsägarna skall bidra till genomförandet genom uttag av gatubyggnads-kostnad.

I 1987 års budget och långtidsbudget för 1987-1991 anslås 1 milj kronor per år under fem år.



ETAPPINDELNING



Utbyggnaden måste oavsett finansieringen ske i etapper.

För att snabbast få en sammanhållen förbättring bör utbyggnaden ske från torget och utåt, som ringar på vattnet.

Förslag till etappindelning:

1. TORGET
2. HAGENDALSVÄGEN, TUNNELN-GÖTGATAN
3. KÖPMANGATAN
4. STADSHUSPARKEN
5. HAGENDALSVÄGEN, GÖTGATAN-KUNGSVÄGEN
6. SKOLVÄGEN

Gatubyggnadskostnad, kallas efter 12 juli 1987 gatukostnad, får tas ut med stöd av §§ 31 eller 32 i PBL. För att undvika en tidsödande och formell hantering har dock kommunstyrelsens arbetsutskott beslutat att först undersöka möjligheten att genom avtal träffa överenskommelser med fastighetsägarna.

Ytterligare en finansieringsväg, så kallad sponsorsfinansiering, bör prövas för speciella anläggningar eller konstnärlig utsmyckning som ligger utanför den egentliga upprustningen. Sponsorer kan vara företag, utanför centrum, privatpersoner, föreningar m fl.

Gatu- och torgupprustningar - tidplan

Omvandlingen av miljön föreslås ske i etapper från torget och utåt, så att sammanhängande ytor bildas. För de fem närmaste åren föreslås följande tidplan och åtgärder.

1988

Torget fram till omgivande fasader stensätts, träd planteras och belysningsarmaturer monteras.

1989

Hagendalsvägen mellan Götgatan och gång- och cykeltunneln byggs om och trädplanteras. Återstående arbeten på torget med vattenspel och torgbyggnad slutförs.

1990

Köpmangatan mellan Kyrkogatan och torget färdigställs. Korsningen Sveavägen-Köpmangatan lyfts upp till gång- och cykelvägsnivån. Stadshusparkens omdaning påbörjas.

1991

Stadshusparken färdigställs. Hagendalsvägen färdigställs fram till Kungsvägen. Frågan om tunnel under Kungsvägen ska då vara färdigutredd och eventuell tunnel påbörjas samma år.

1992

Skolvägen stängs av och byggs om till angörings- och parkeringsgata.

Kompletteringsbebyggelse - tidplan

För närvarande pågår projektering för kvarteren Byggmästaren, Skraddaren, Bankiren, Falken och Guldsmeden inom centrum (se även kvartersutredningar). Projekteringen sker parallellt och i linje med handlingsprogrammet för centrum.

Den fortsatta kompletteringen under fem år bör följa följande tidplan:

1988

Ombyggnad och nybyggnad i kv Bankiren påbörjas. Parkeringsanläggning uppförs inom kvarteret i ett eller två plan.

Kv Byggmästaren påbörjas från Hagendalsvägen och byggs mot norr.

Kv Skräddaren kompletteras med ett mindre flerbostadshus mot Köpmangatan.

1989

Kvarteret Falken påbörjas. Ytterligare 2-3 vån byggs ovanpå Konsummarknad i kv Guldsmeden.

1990

Behovet av ett p-däck analyseras och byggs vid behov i kv Guldsmeden alternativt i kv Fiskalen.

1991

Biblioteket byggs i kv Snöskatan. Antingen fristående eller kopplat till Folkets hus-byggnaden.

I kv Skräddaren påbörjas ett affärs- och bostadshus.

1992

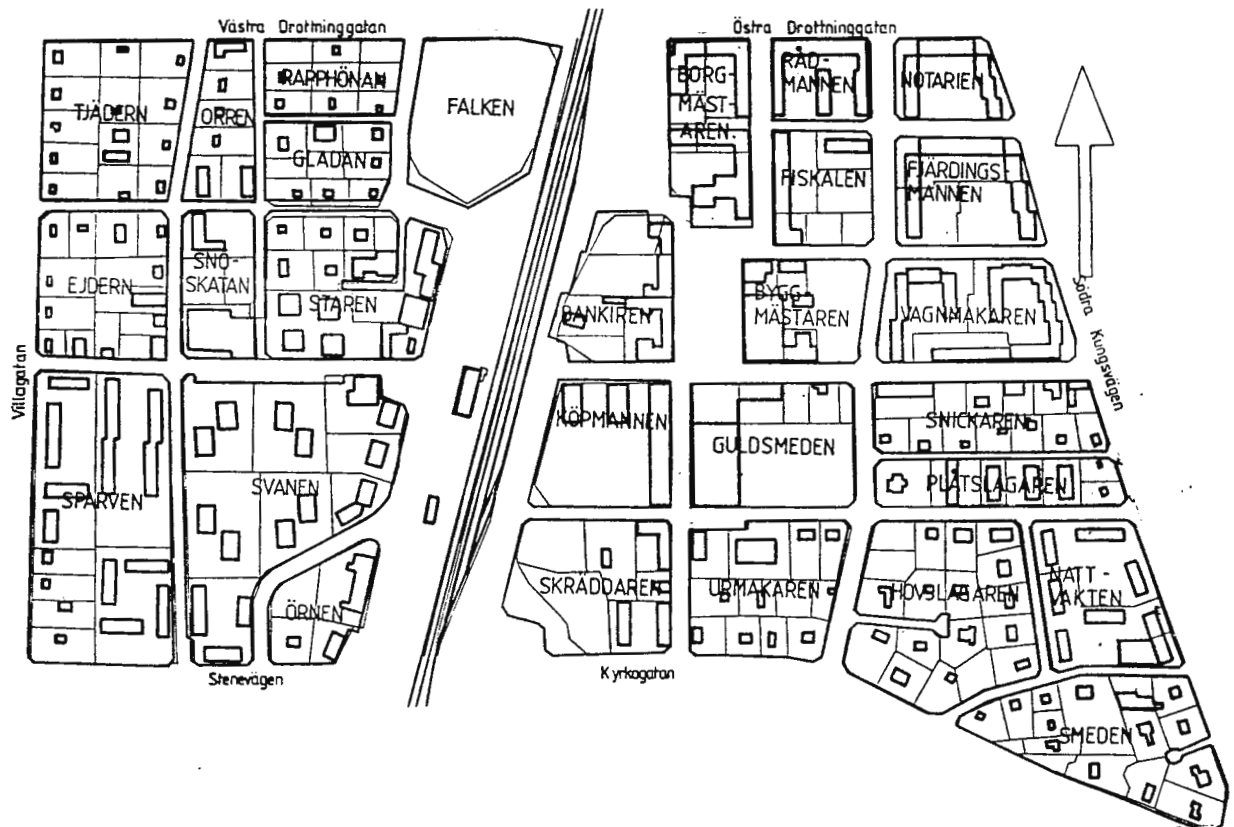
Köpmangatan görs "färdig" genom nybyggnaden i kv Urmakaren med affärs- och bostadshus, kompletterat med en central parkering.

Under följande år kompletteras centrum med bostäder i kv Gladan och Rapphönan på väster och på öster genom förtätning i kv Snickaren. Samtidigt bör Kumlas äldsta gata, Johannes Kyrkogatan, återställas till 1920-talsutförande.

Stadsomvandlingen sker i en dynamisk process där snabba kast styr behov och efterfrågan av bostäder och lokaler.

Den skissade tidplanen anger därför en långsiktig planering som måste ses över med jämna intervaller med hänsyn till bostadsförsörjningsprogrammet och annan kommunal planering.

BILAGOR



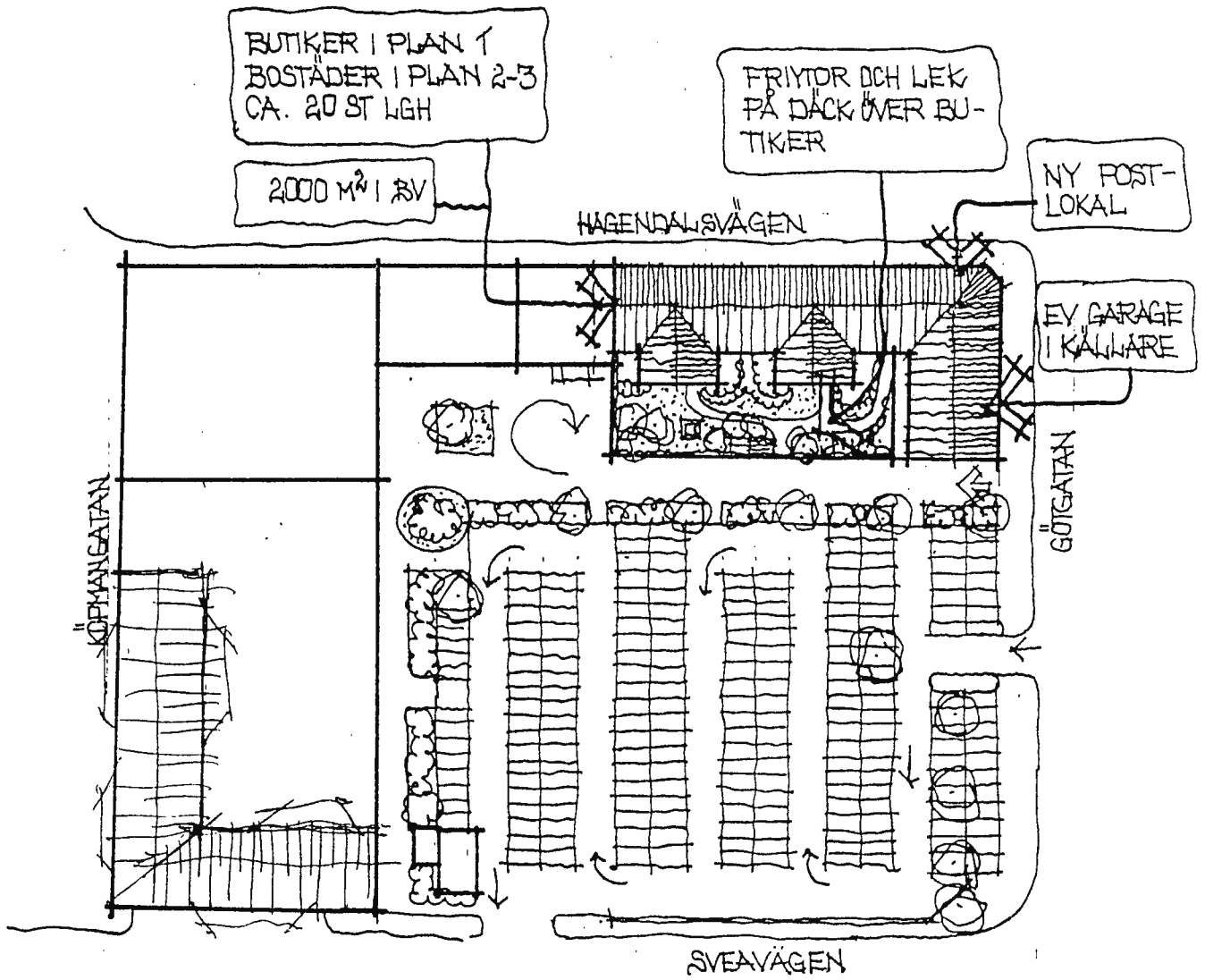
KV GULDSMEDEN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. GULDSMEDEN

NYBYGGNAD AV BOSTADS- OCH HANDELSHUS, INKL. NY POSTLOKAL

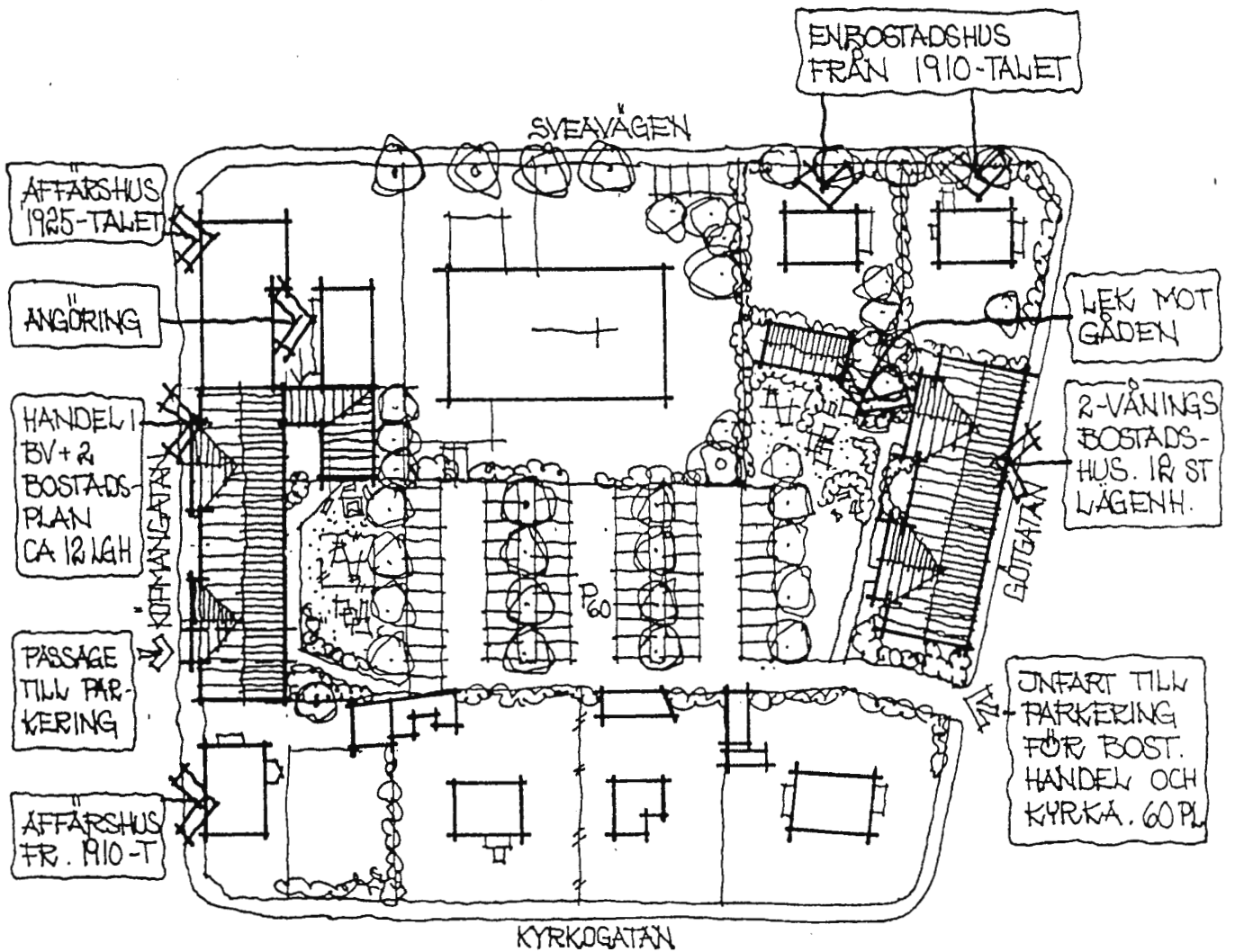
KV URMAKAREN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÄLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. URMAKAREN

NYBYGGNAD AV BOSTADS- OCH HANDELSHUS

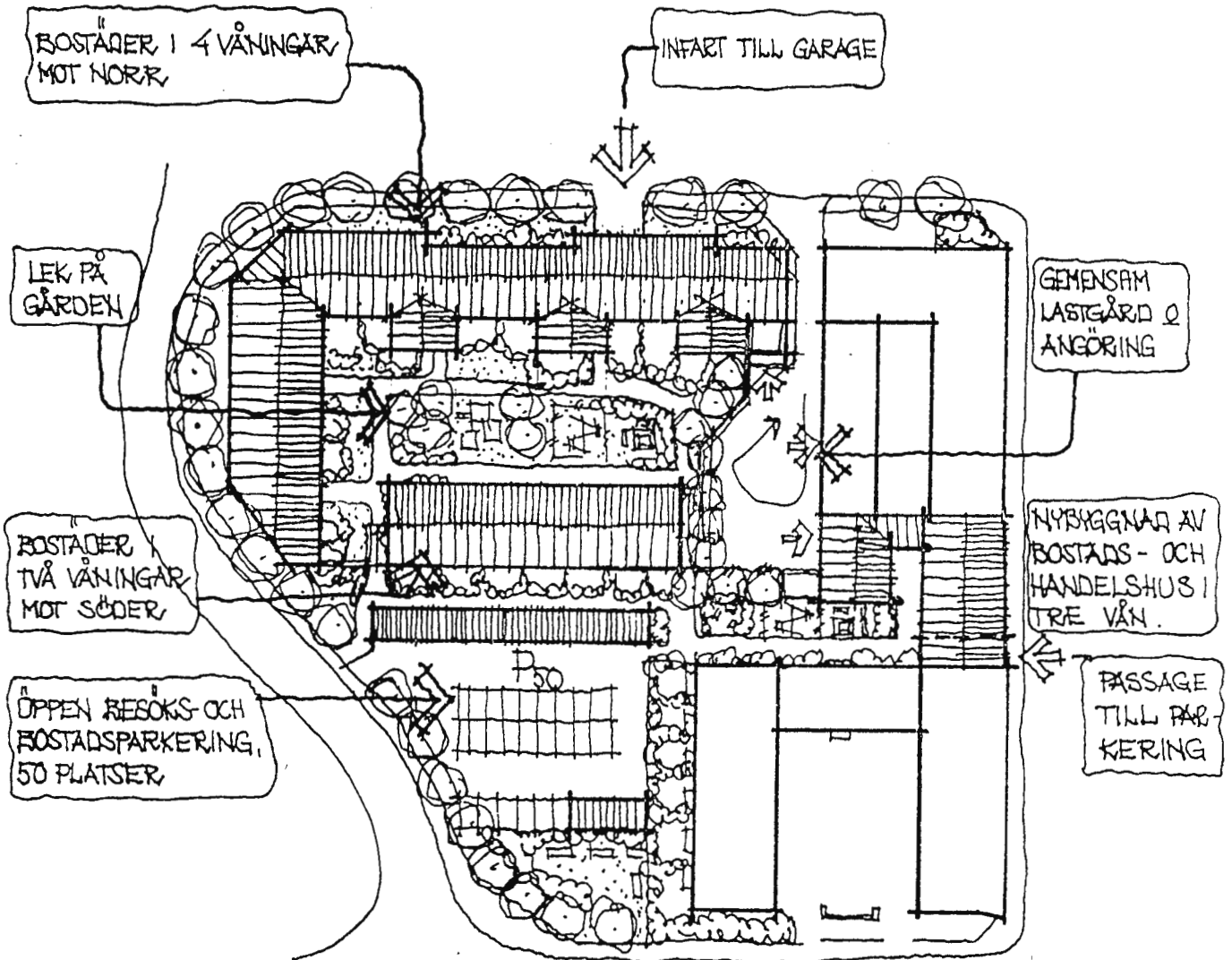
KV SKRÄDDAREN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. SKRÄDDAREN

NYBYGGNAD AV BOSTÄDER, ~75 LÄGENHETER

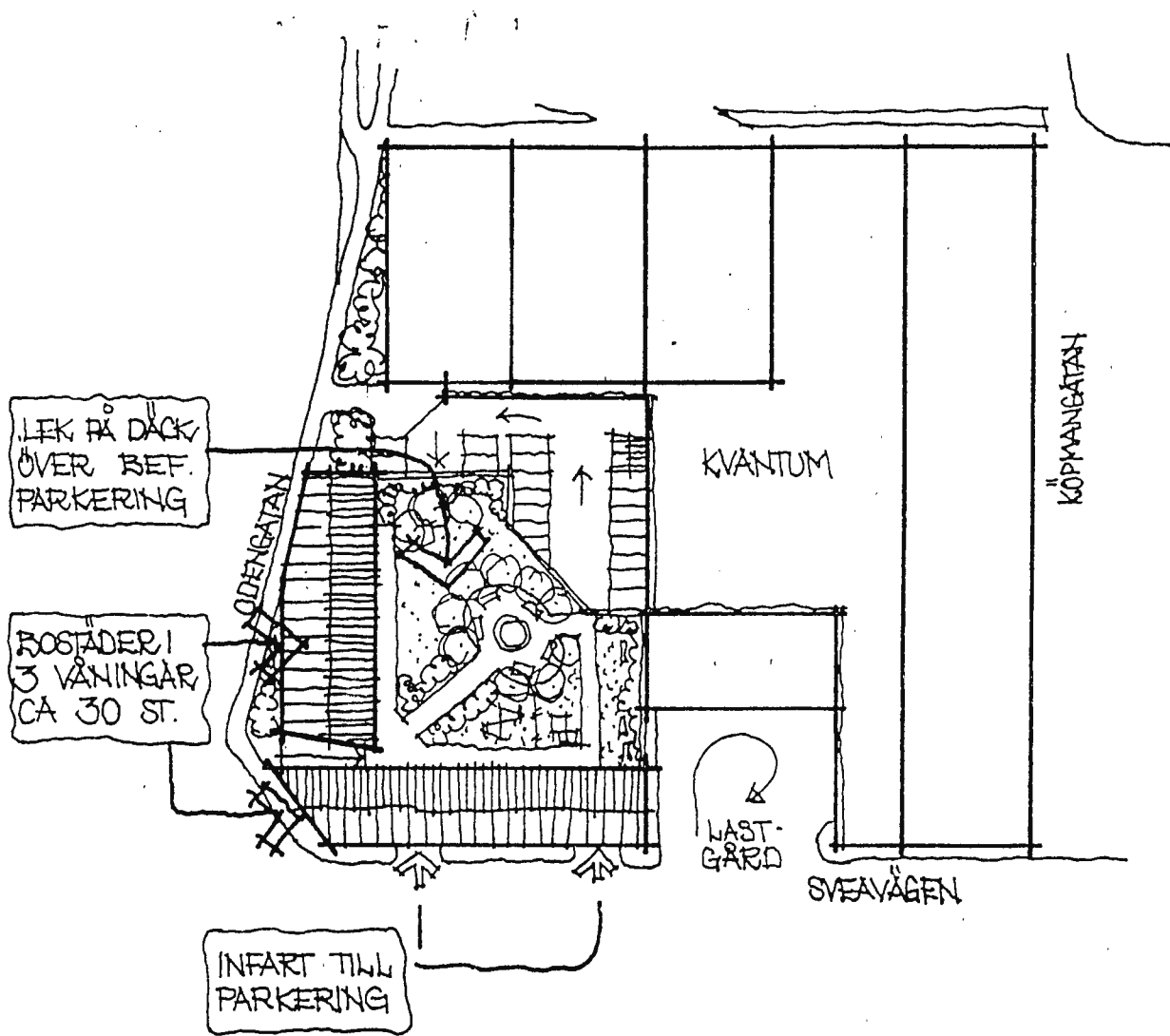
KV KÖPMANNEN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. KÖPMANNEN

NYB. AV BOSTÄDER ÖVER BEF. P-DÄCK ENL. FASTIGHETSÄGARENS FÖRSLAG

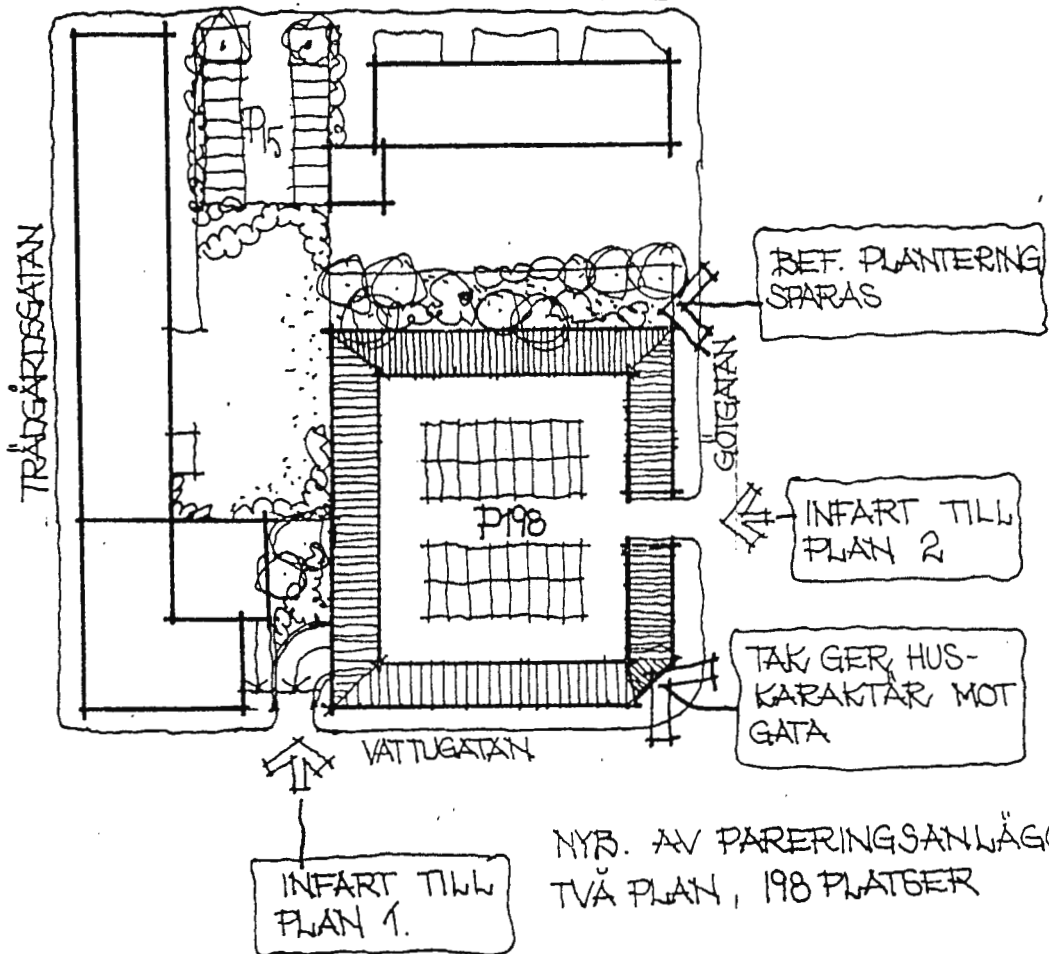
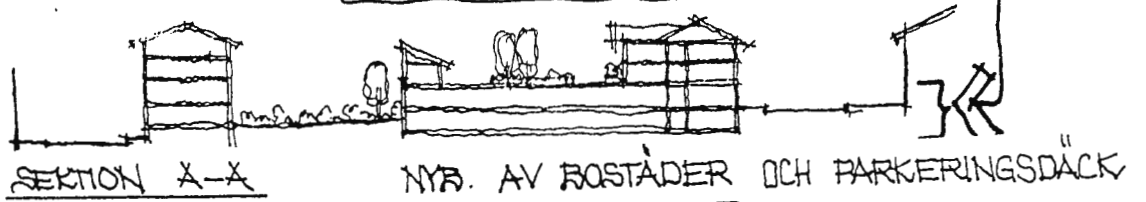
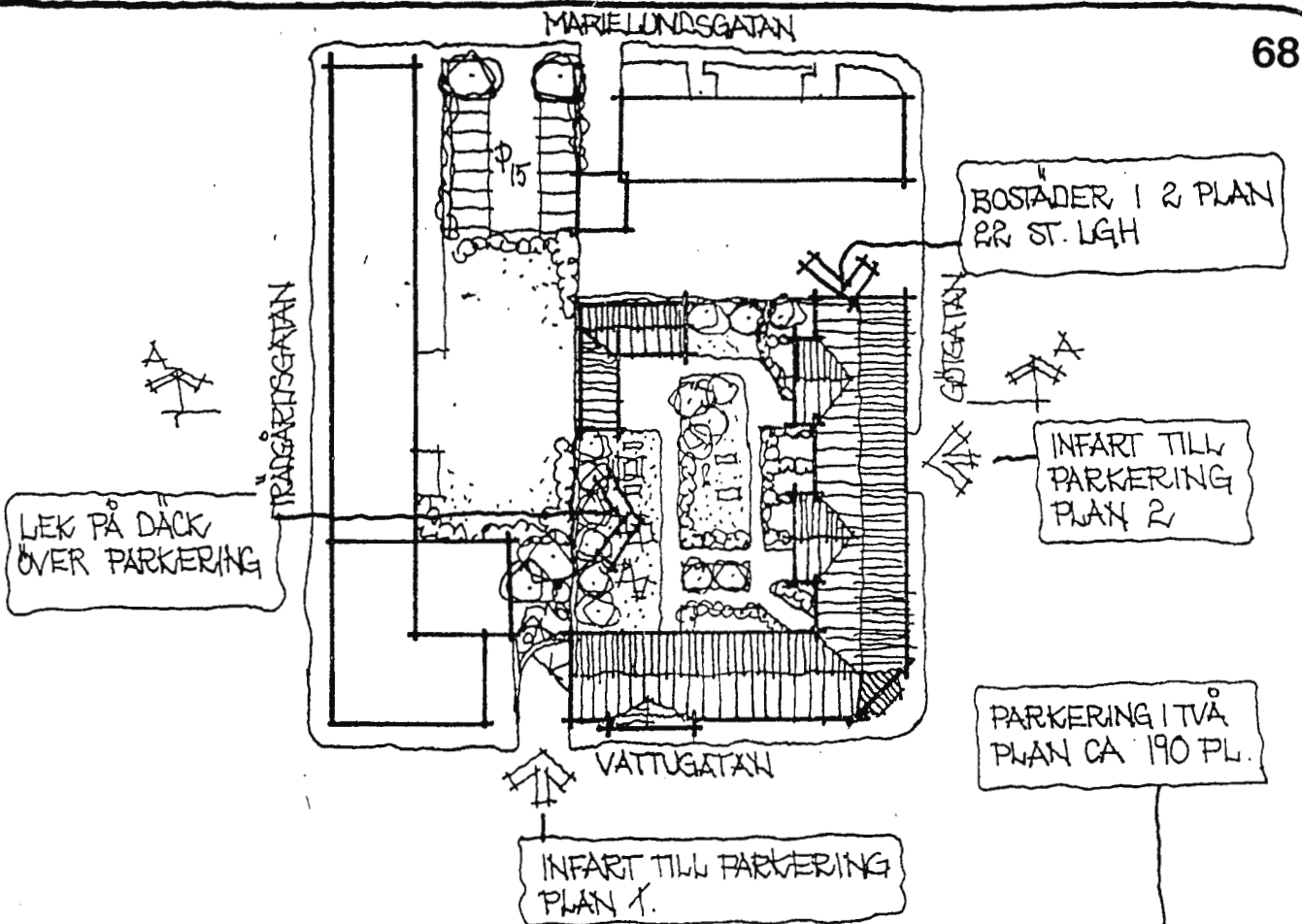
KV FISKALEN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



NYB. AV PARKERINGSANLÄGGNING I TVÅ PLAN, 198 PLATSER

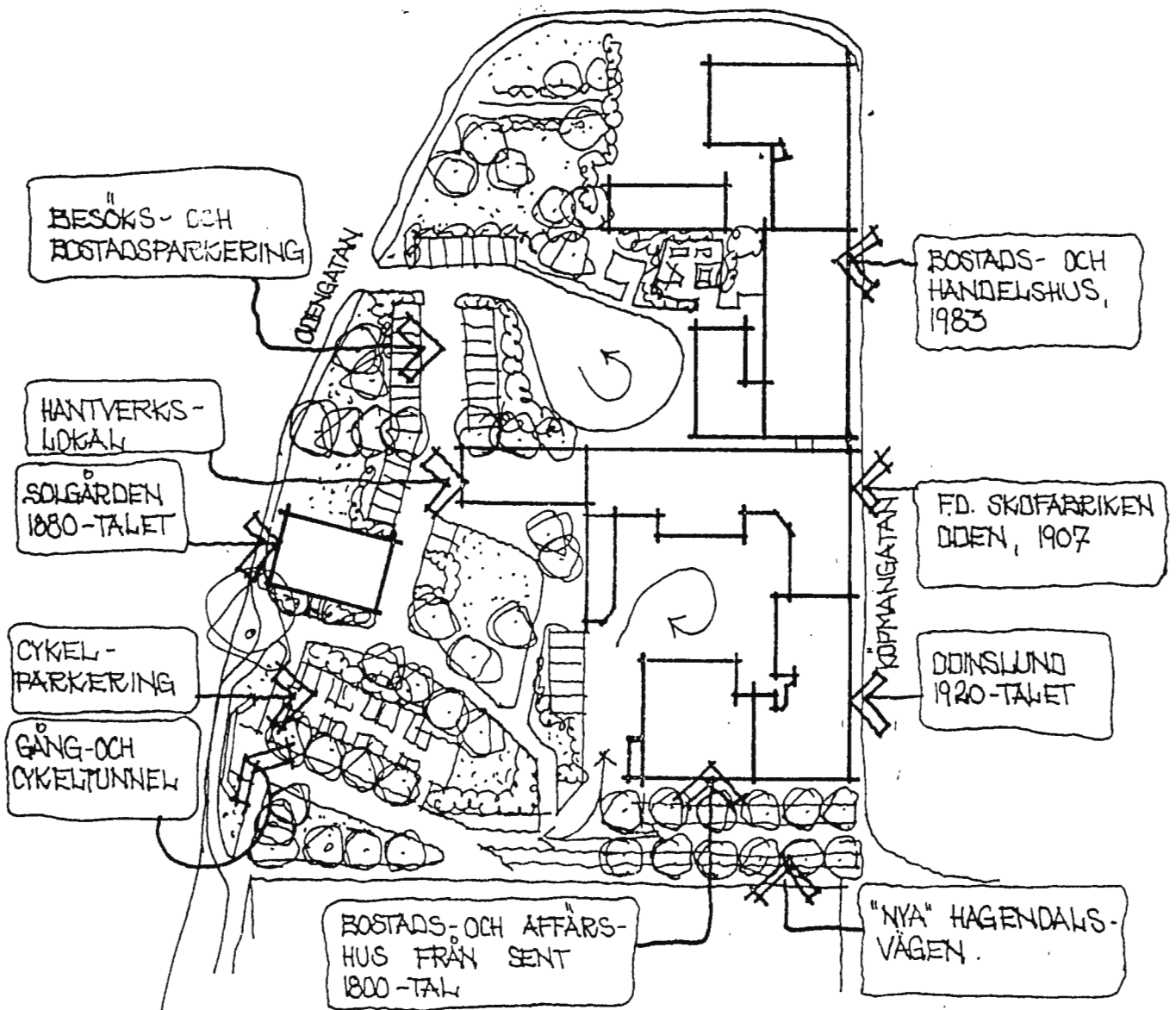
KV BANKIREN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

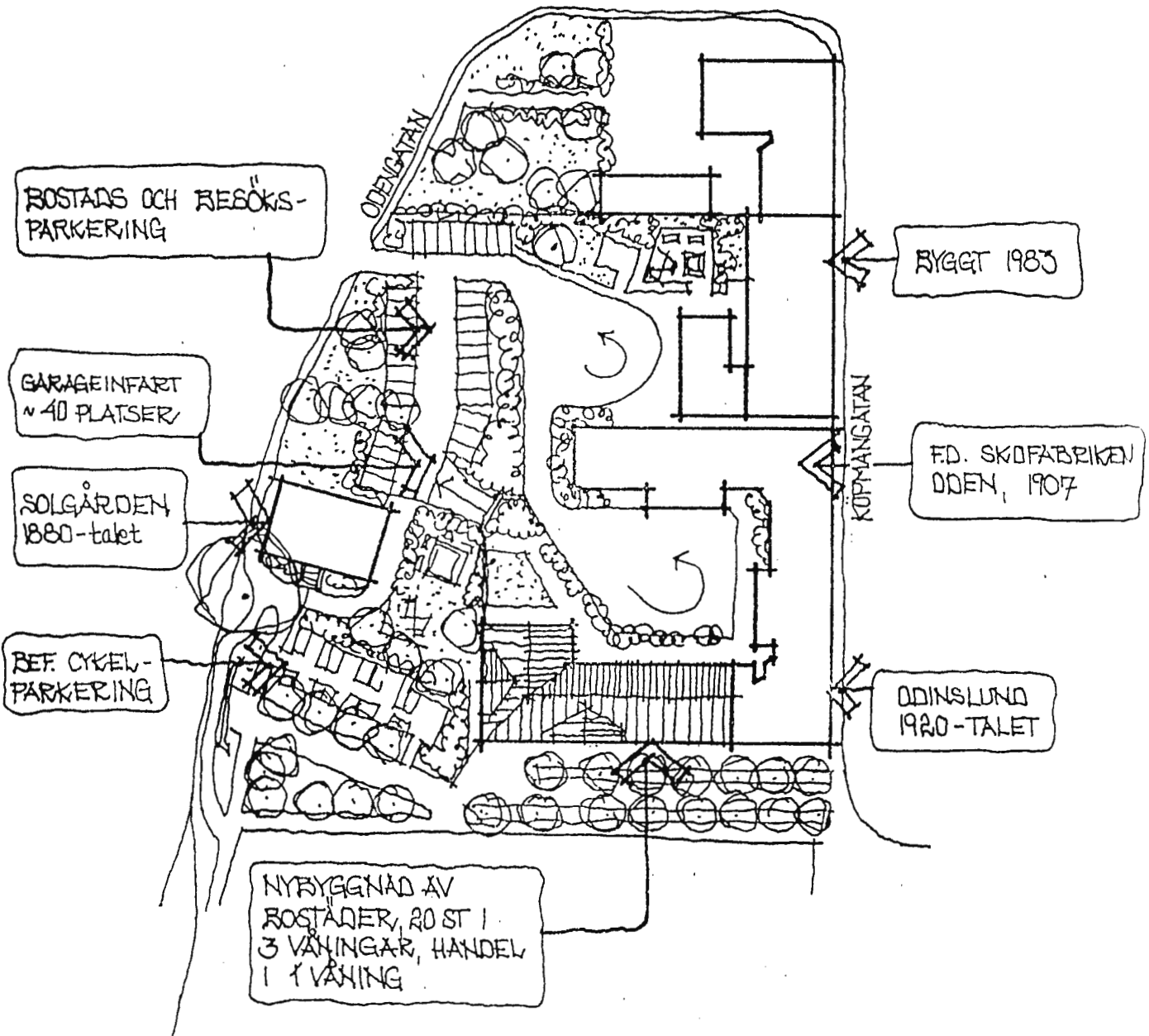
PROBLEM

ÅTGÄRDER.



KV. BANKIREN

REFINTLIG SITUATION



KV. BANKIREN

TILLBYGGNAD AV RÖSTÅDER/HANDEL ENLIGT GÄLLANDE PLAN

KV BANKIREN. ALTERNATIVT UTFÖRANDE MED PLANÄNDRING

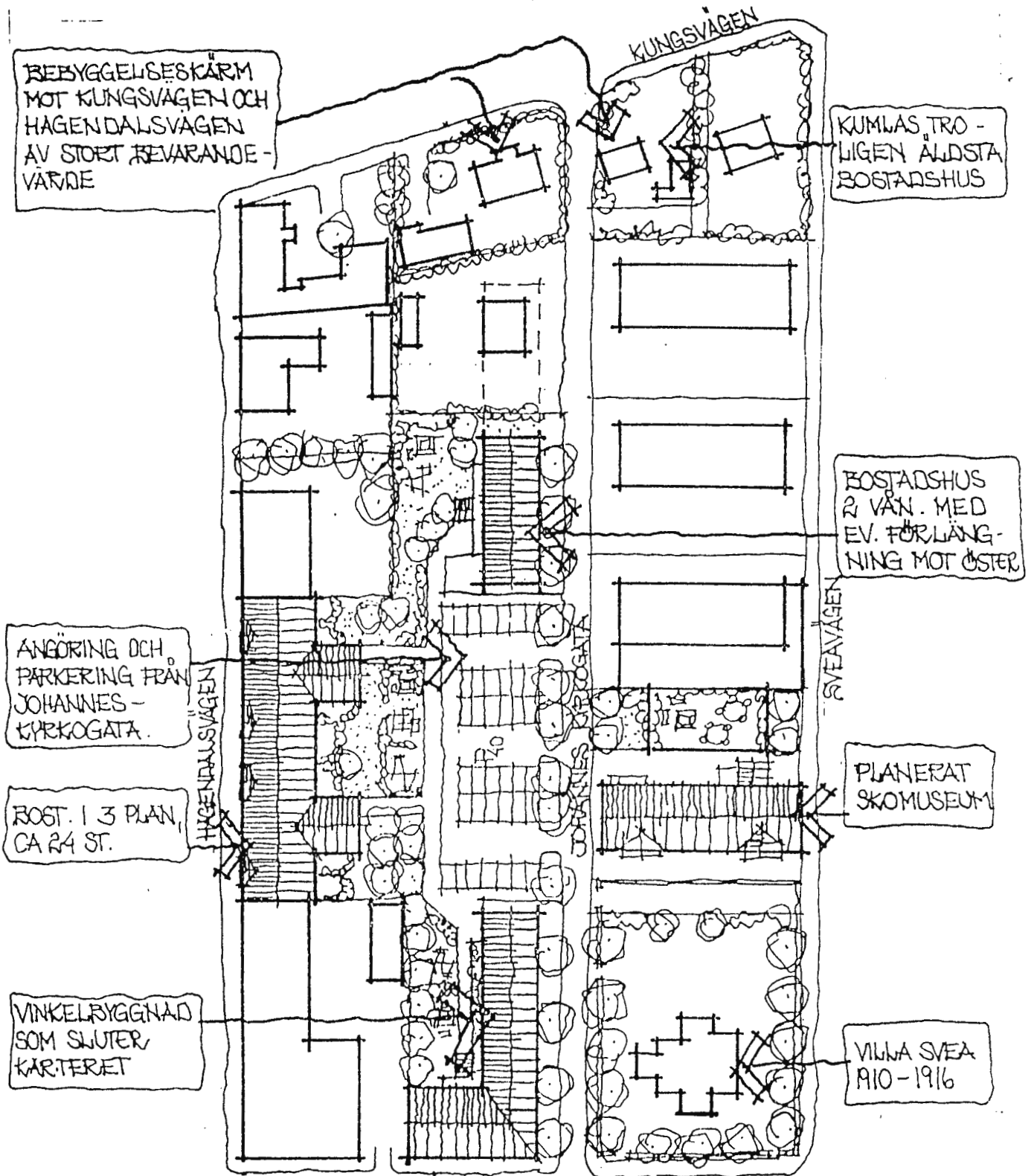
KV SNICKAREN och PLÅTSLAGAREN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. SNICKAREN OCH PLÅTSLAGAREN

NYBYGGNAD AV BOSTÄDER, ETAPP 2, CA 40 LÄGENHETER

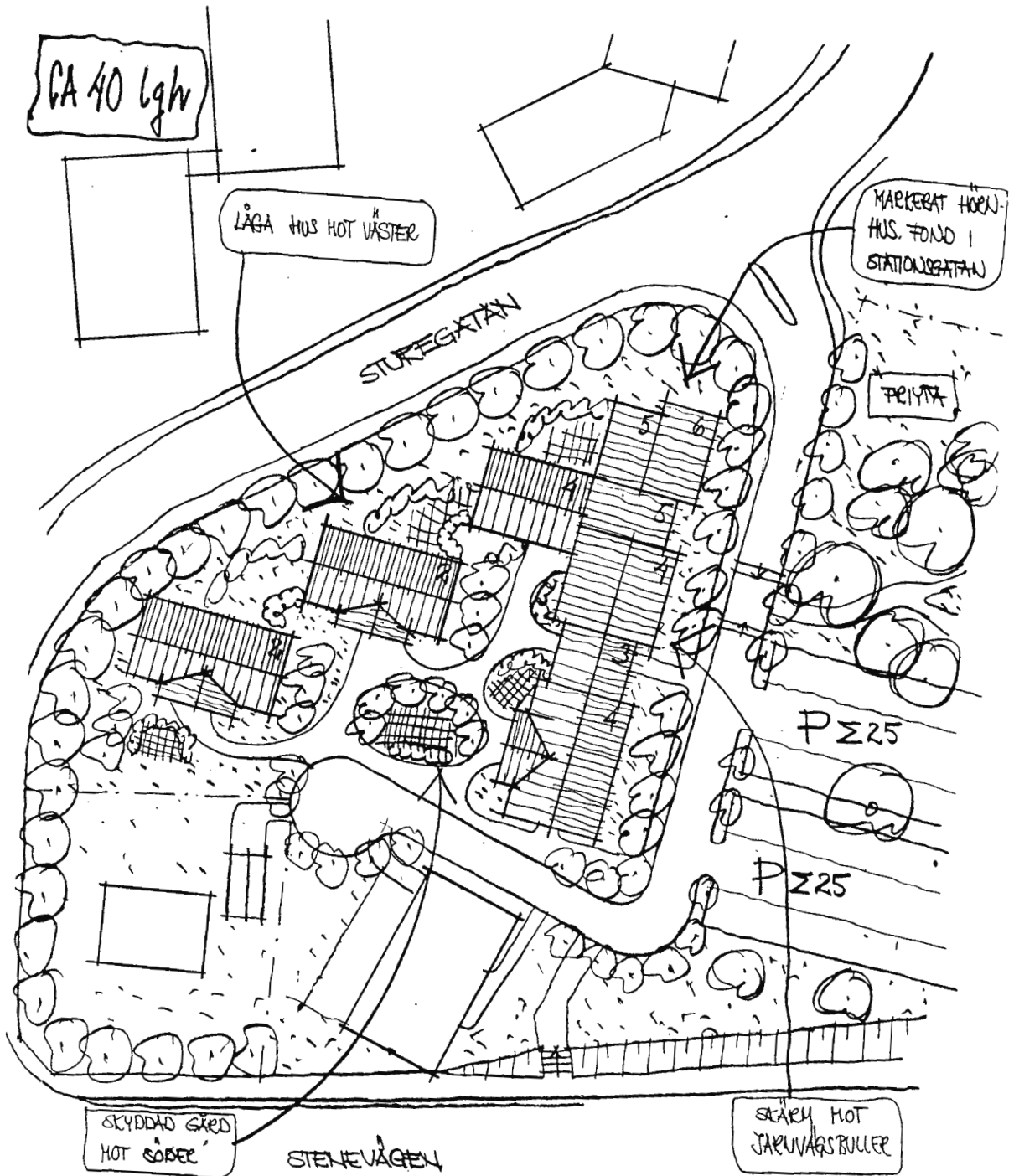
KV ÖRNEN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. ÖRNEN

FLANUTREDNING
SKALA 1:400

87 05 13

(PF)
ALT. A()

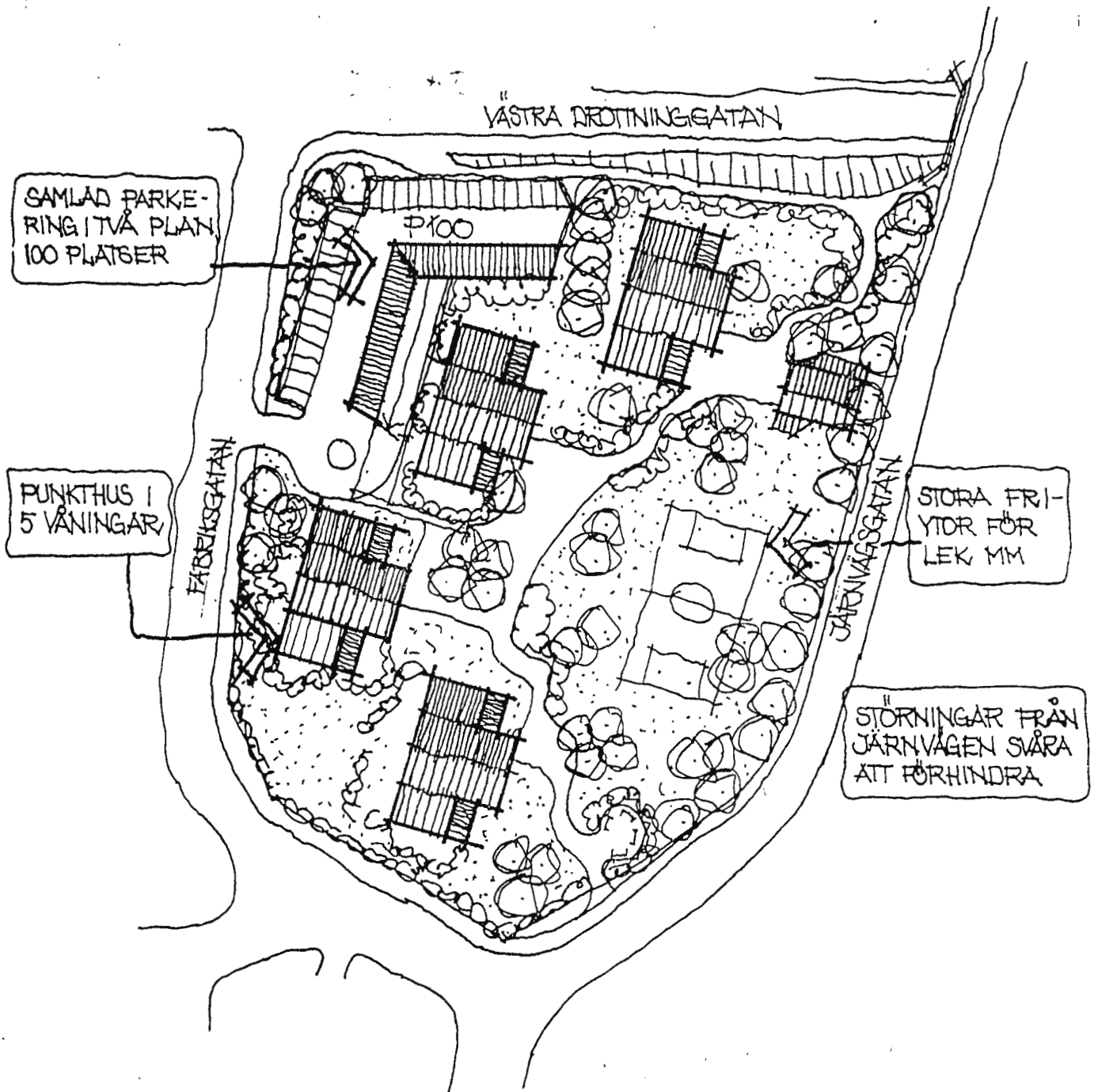
KV FALKEN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. FALKEN

NYBYGGNAD AV BOSTÄDER. CA 75 LGH I PUNKTHUS

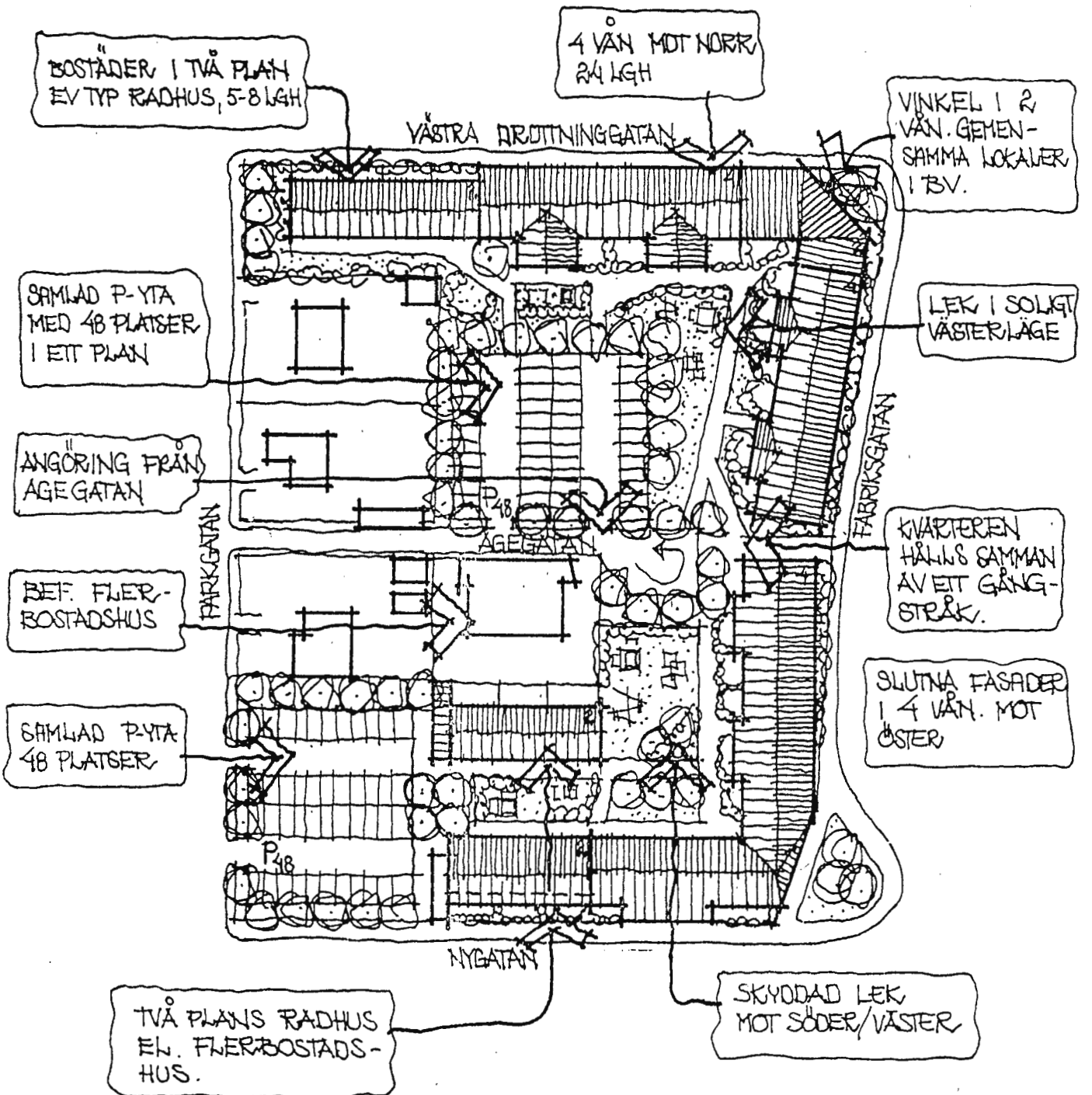
KV RAPPHÖNAN och GLADAN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. RAPPHÖNAN OCH KV. GLADAN

NYBYGGNAD AV BOSTÄDER, CA 100 LÄGENHETER

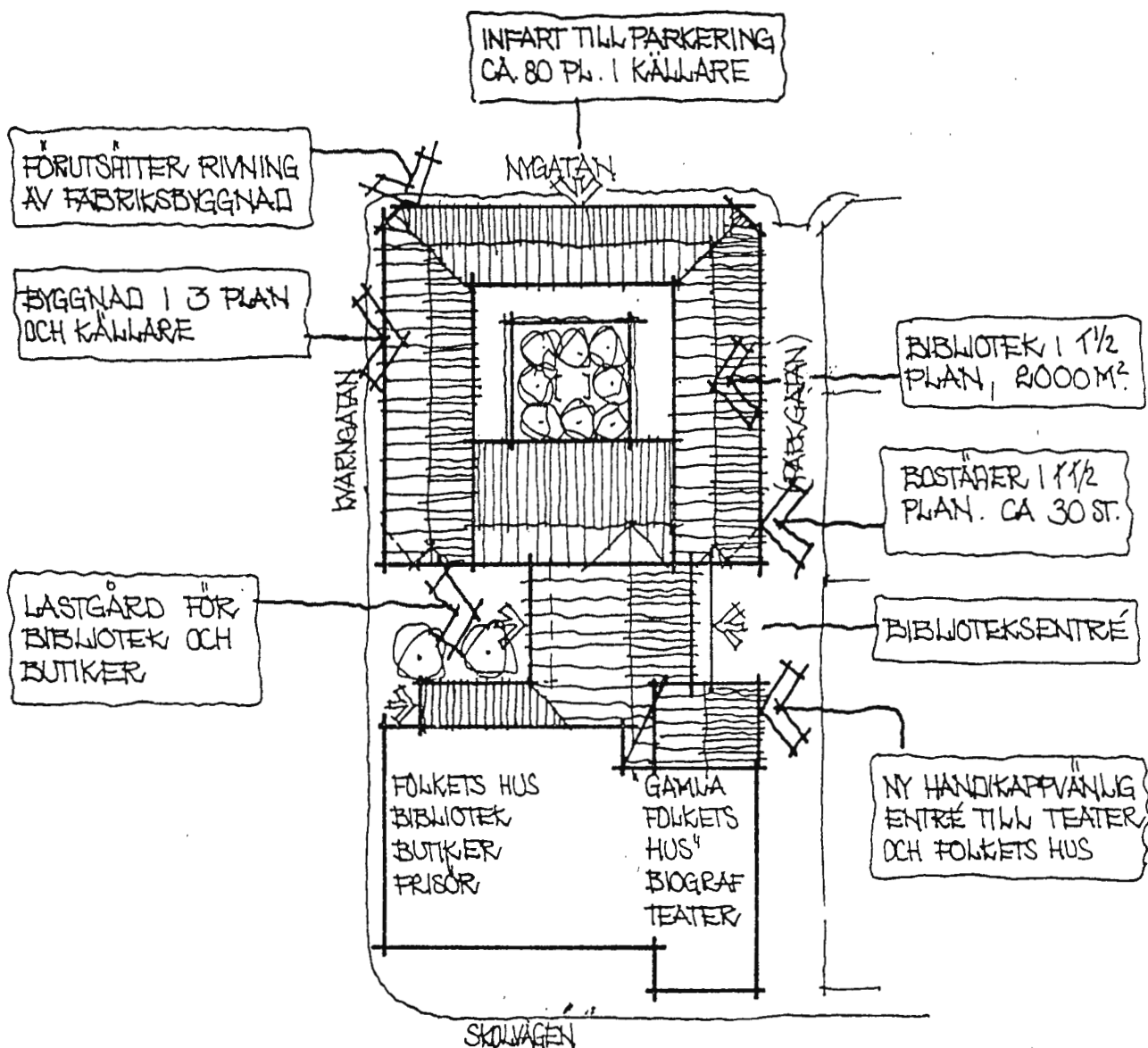
KV SNÖSKATAN

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

ÅTGÄRDER



KV. SNÖSKATAN

NYBYGGNAD AV BIBLIOTEK OCH BOSTÄDER

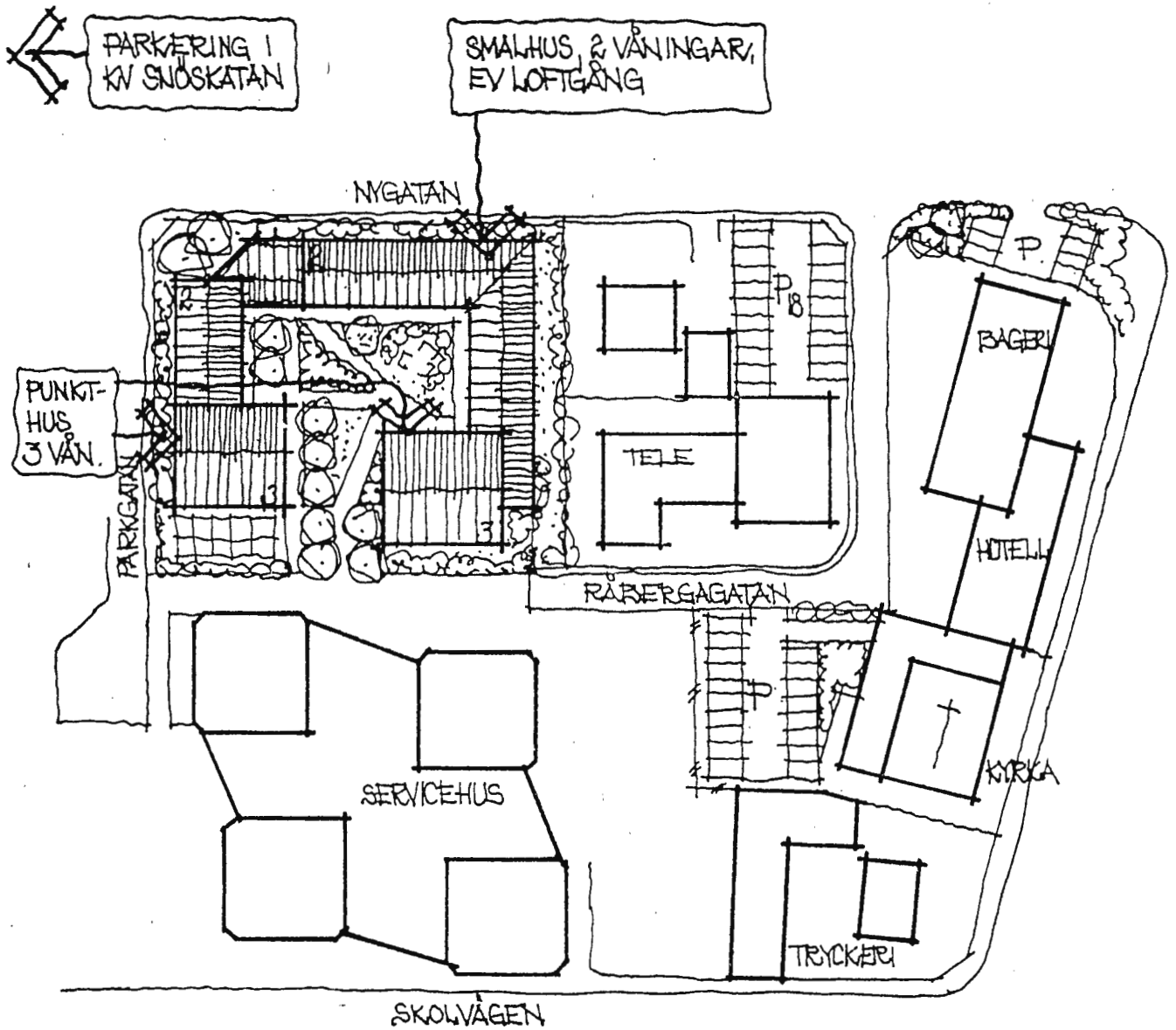
KV STAREN.

BEFINTLIG BEBYGGELSE

ÄGOFÖRHÅLLANDE

PROBLEM

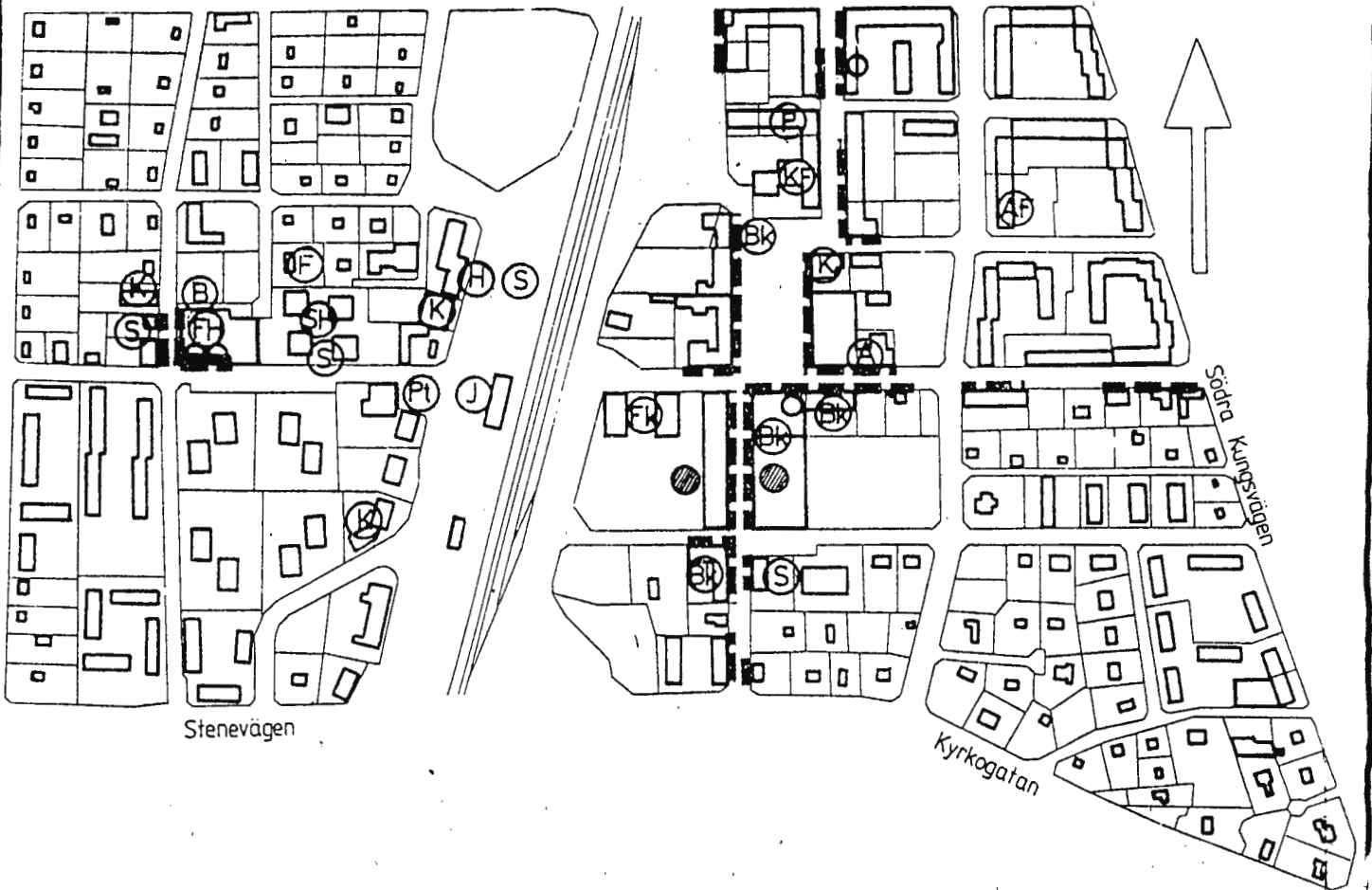
ÅTGÄRDER



KV. STAREN

NYBYGGNAD AV BOSTÄDER SOM KOMPLEMENT TILL SERVICEHUS CA 40 LGH

Drottning gatan

HANDEL OCH SERVICE

○ Dagligvarubutik

● Varuhus

- - - Servicestråk

KF Kommunförvaltning

P Polis

AF Arbetsförmedling

A Apotek

B Bibliotek

K Kyrka

SH Servicehus

S Servering

Fk Försäkringskassa

FH Folketshus, biograf
teater

J Järnvägs- och busstation

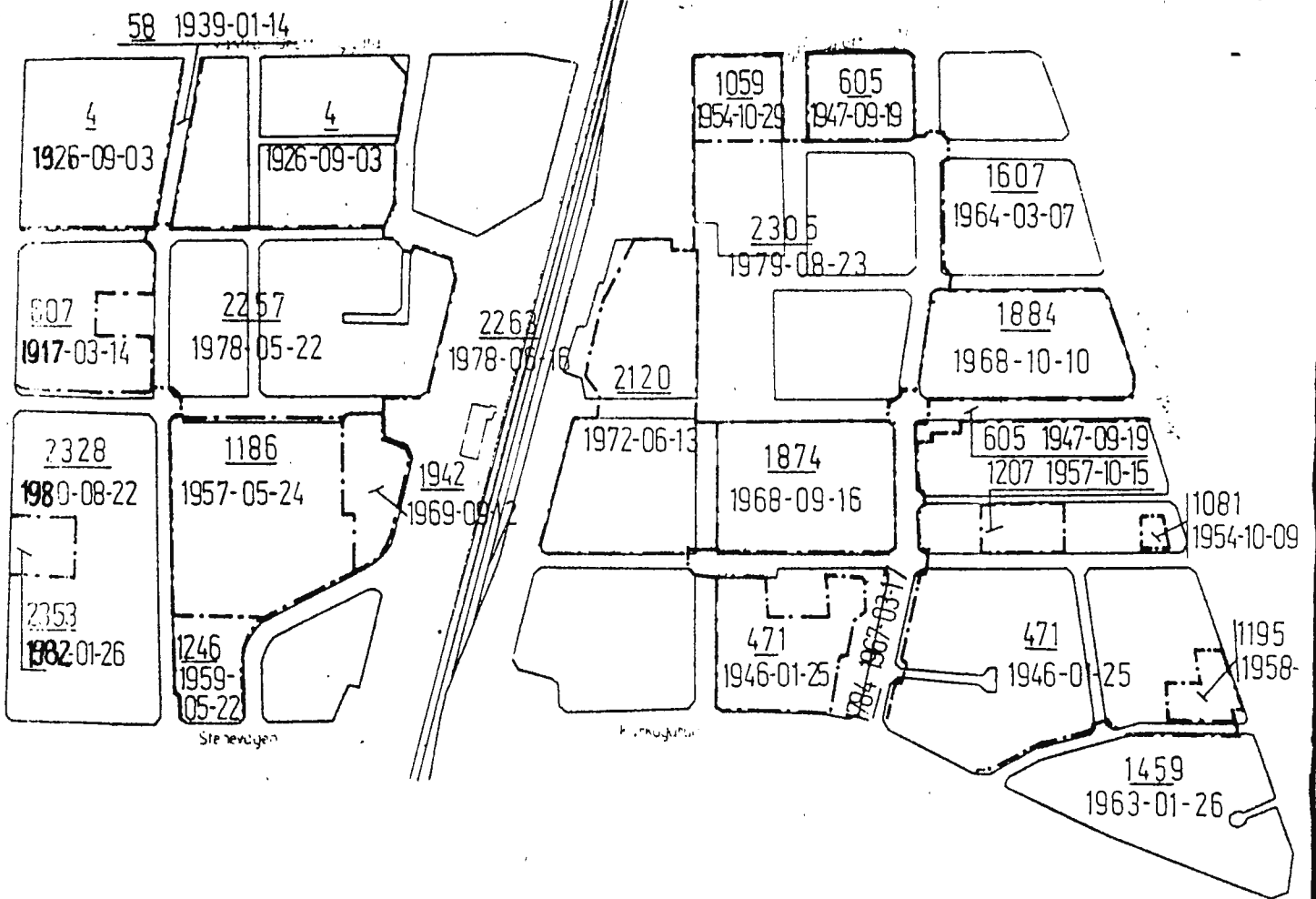
F Förskola

L Kvarterslekplats

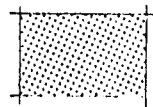
Pt Post

Bk Bank

H Hotell



PLANSITUATION - gällande planer

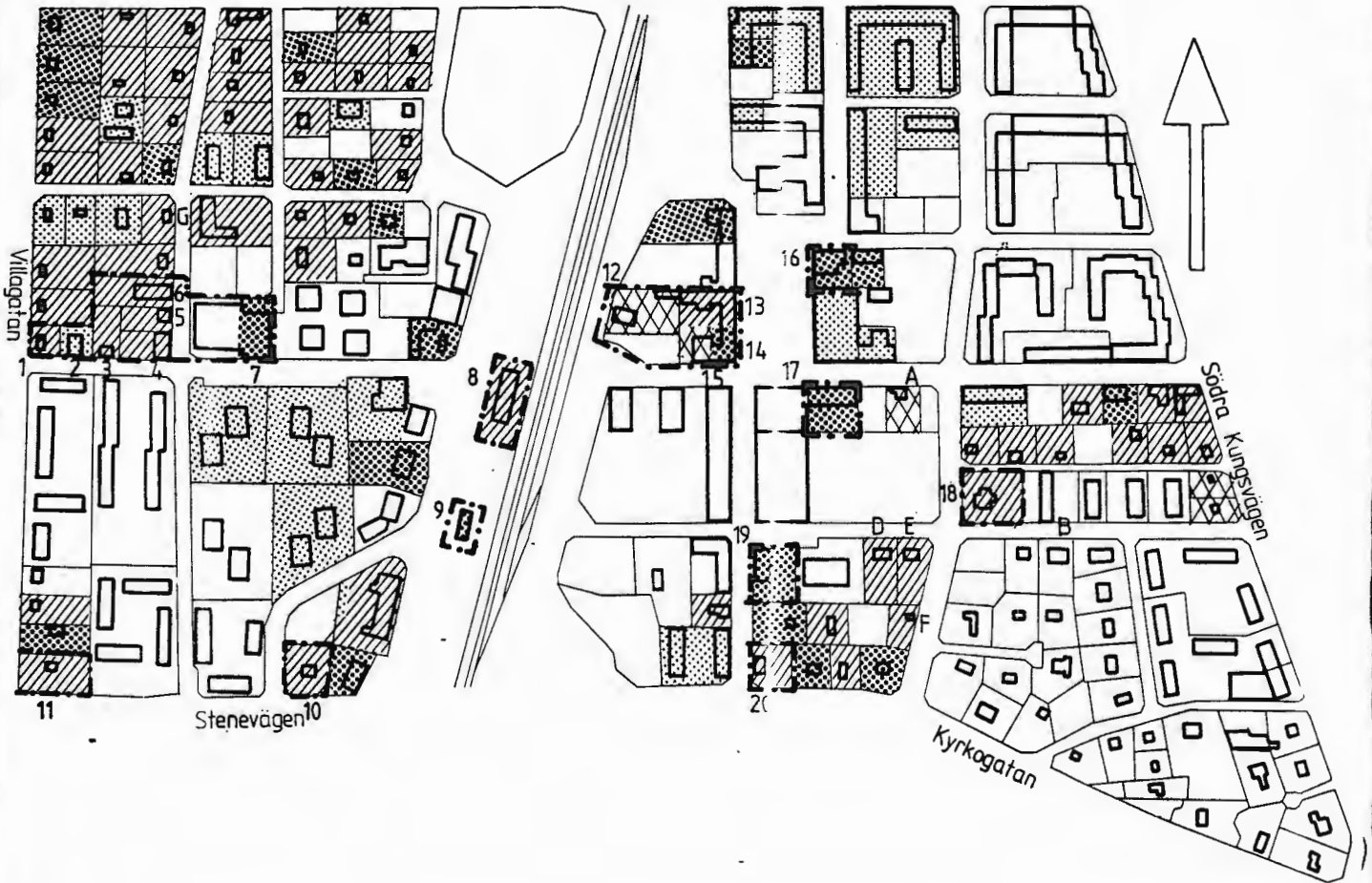


Område med föråldrad
eller ej aktuell plan

Akt nr

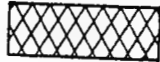



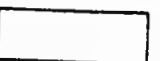
Fastställersedatum

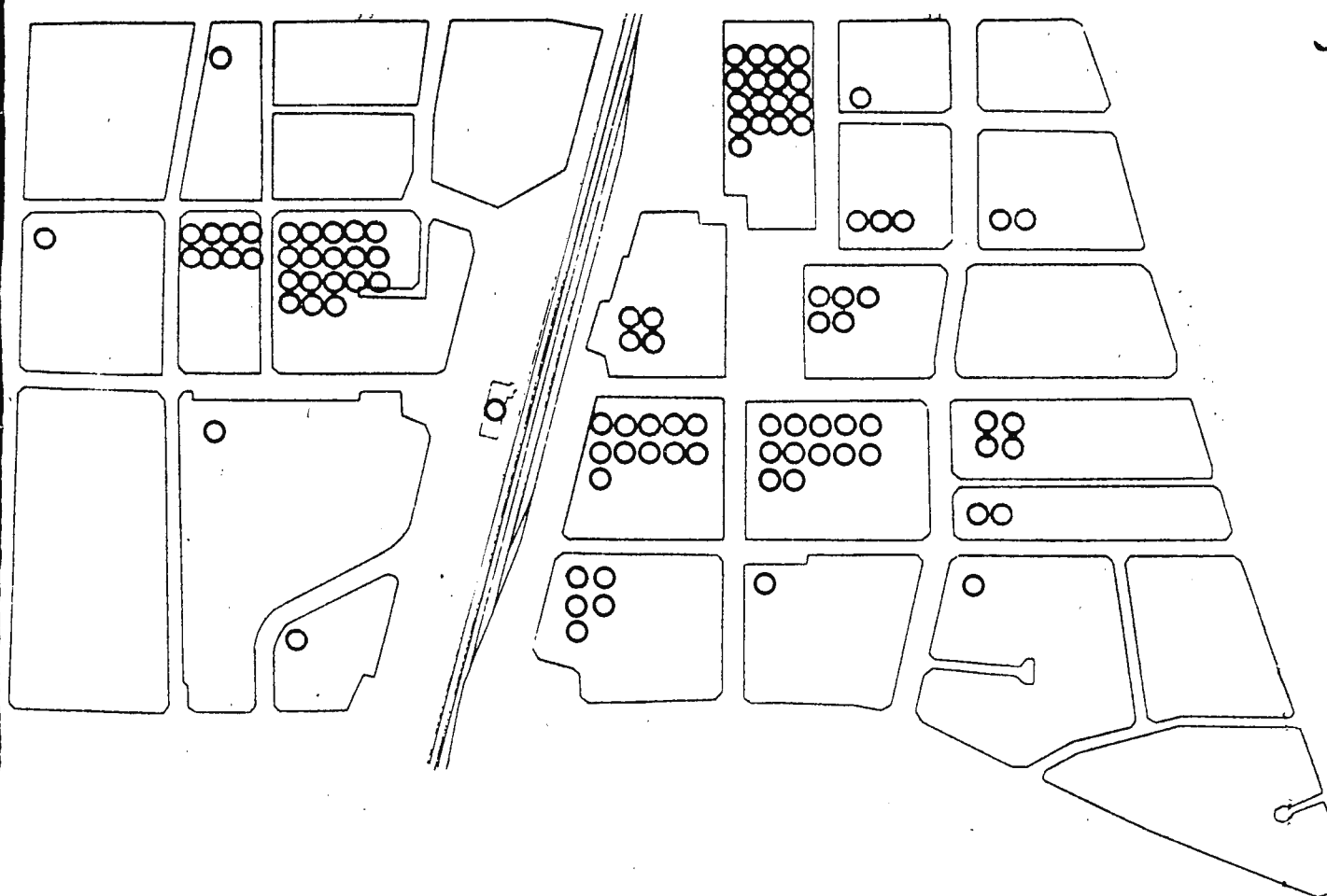
Drottning gatan



ALDER PÅ BEFINTLIG BEBYGGELSE.

(fastigheten kan senare ha byggts om och på)

	- 1899
	1900 - 1919
	1920 - 1939
	1940 - 1959
	1960 -



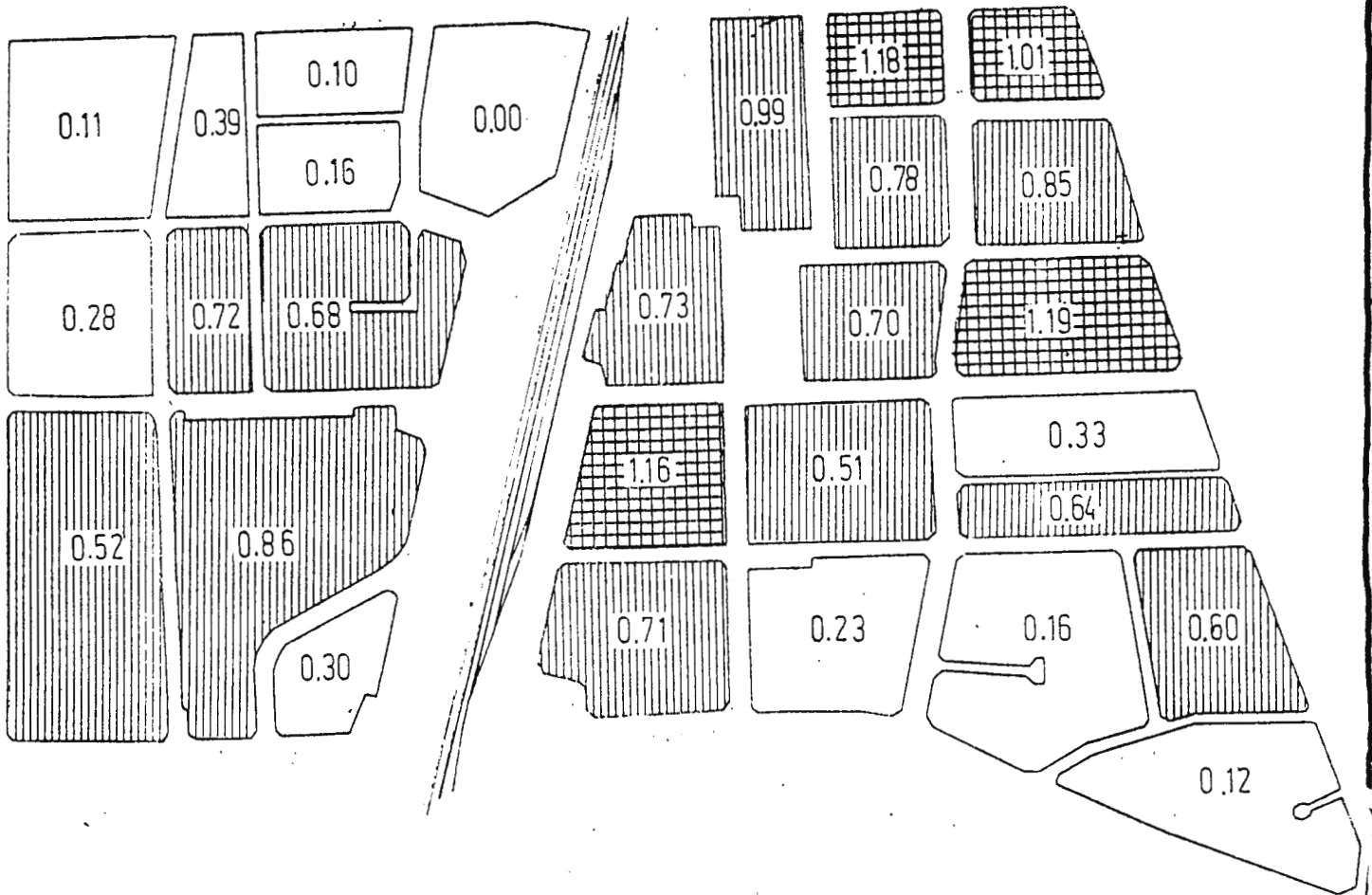
ARBETSPLATSER ENLIGT FoB 80

○ 10 arbetsplatser

Totalt antal arbetsplatser = 1 004

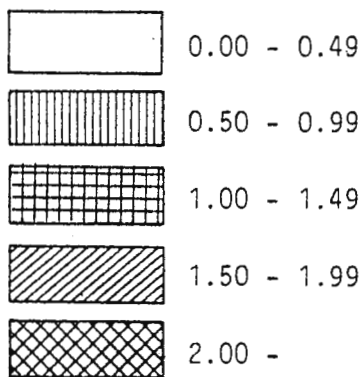
42% män

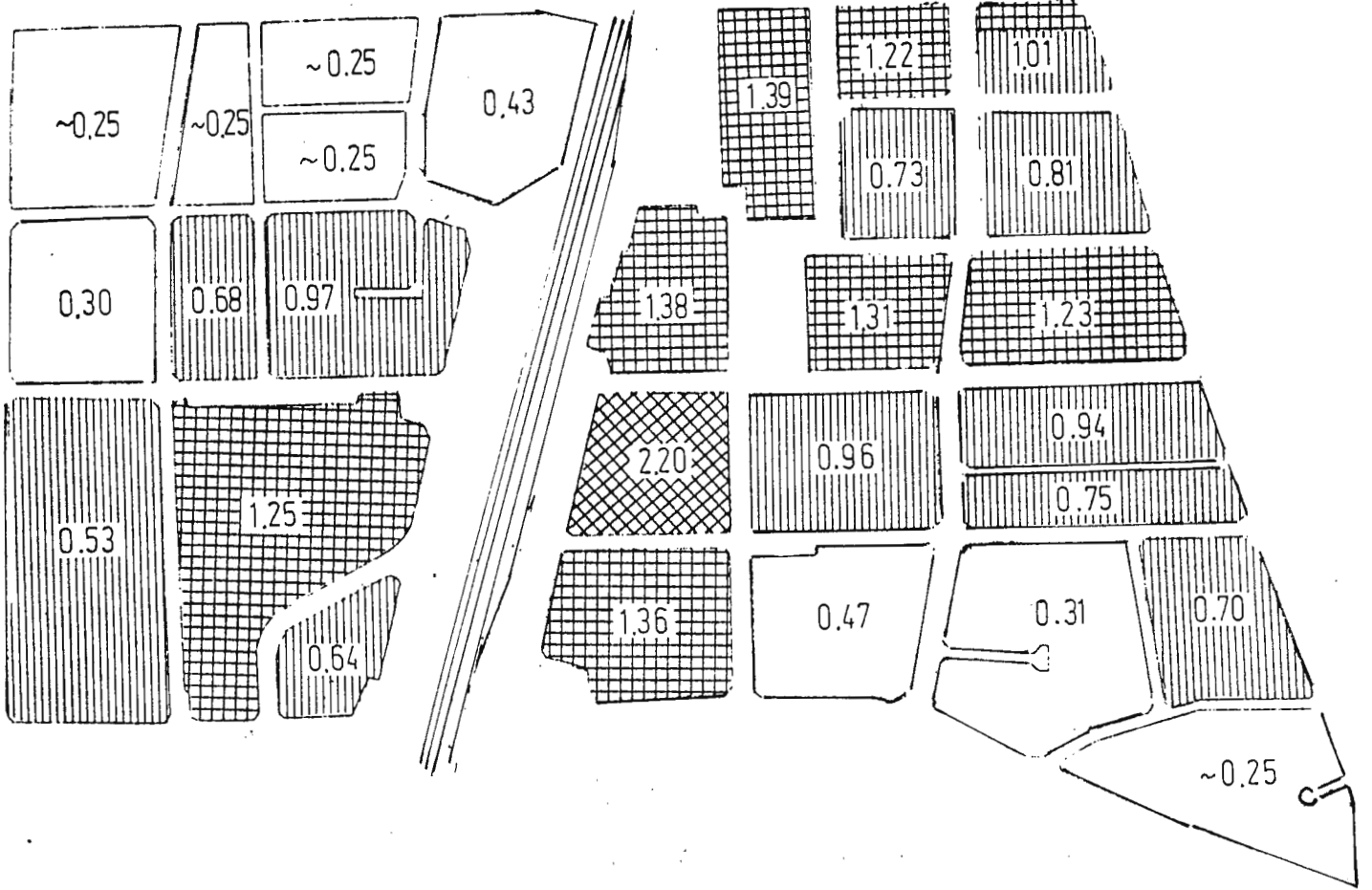
58% kvinnor



NUVARANDE KVARTERSEXPLOATERING


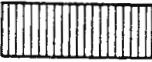
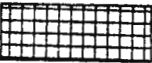
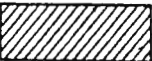

$$\text{EXPLOATERING} = \frac{\text{tot v\ddot{a}n.yta}}{\text{kvartersareal}}$$

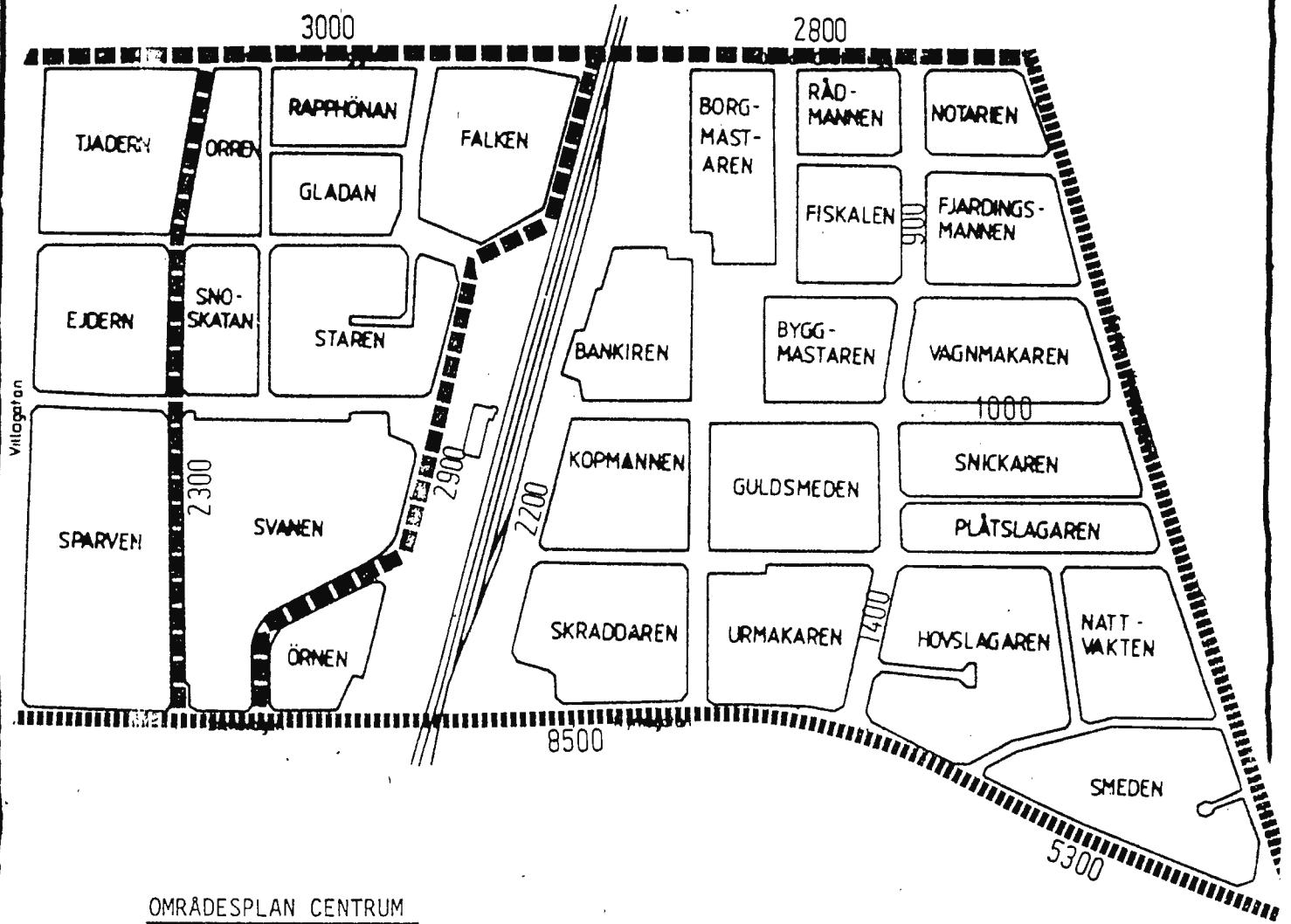




EXPLOATERING ENLIGT GÄLLANDE PLAN

$$\text{EXPLOATERING} = \frac{\text{tot vån.yta}}{\text{kvartersareal}}$$

	0.00 - 0.49
	0.50 - 0.99
	1.00 - 1.49
	1.50 - 1.99
	2.00 -



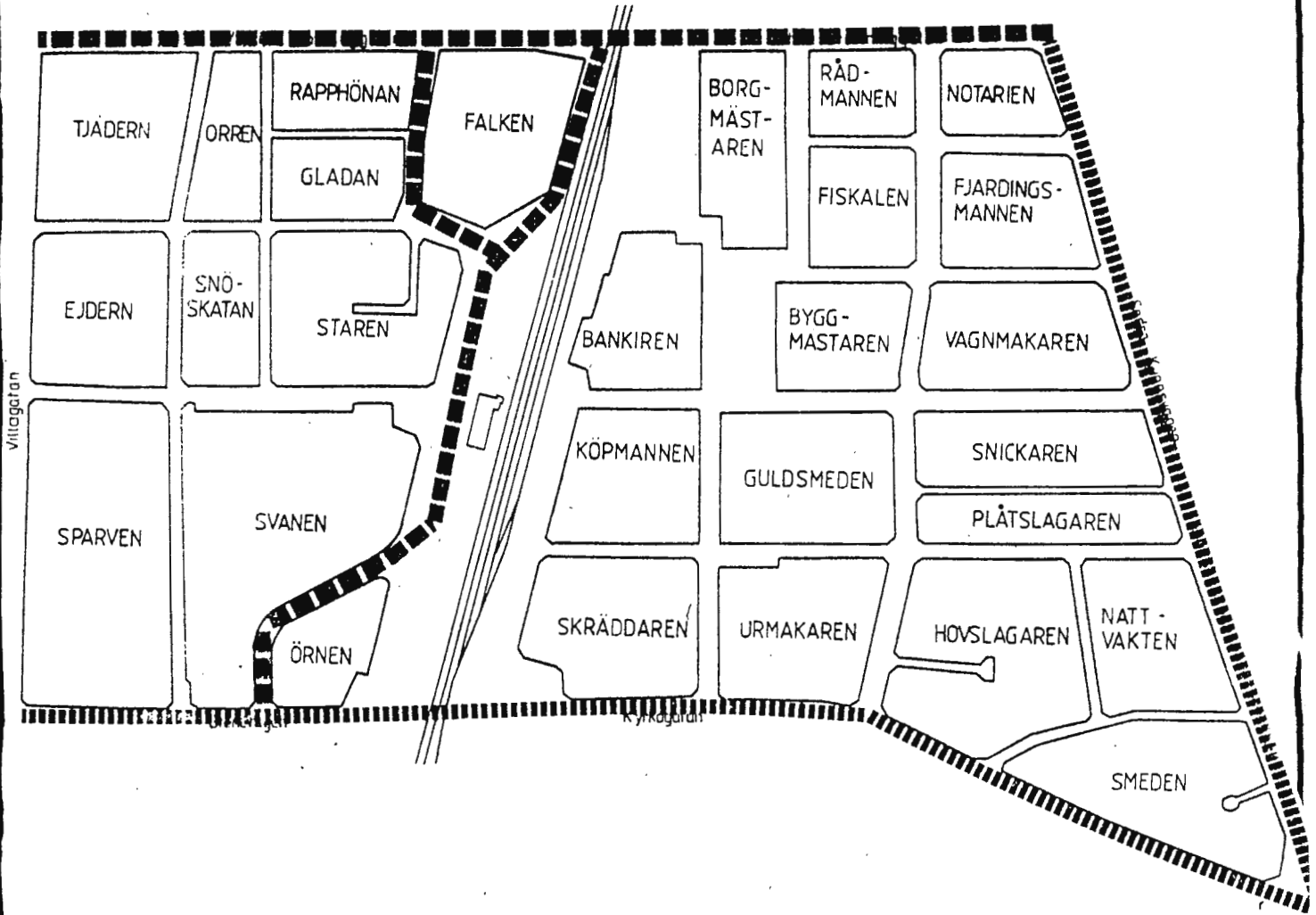
OMRÅDESPLAN CENTRUM

TRAFIKÖVERSIKT - NUVARANDE HUVUDNÄT

Genomfart / infart

Huvudgata

Arstdygnstrafik

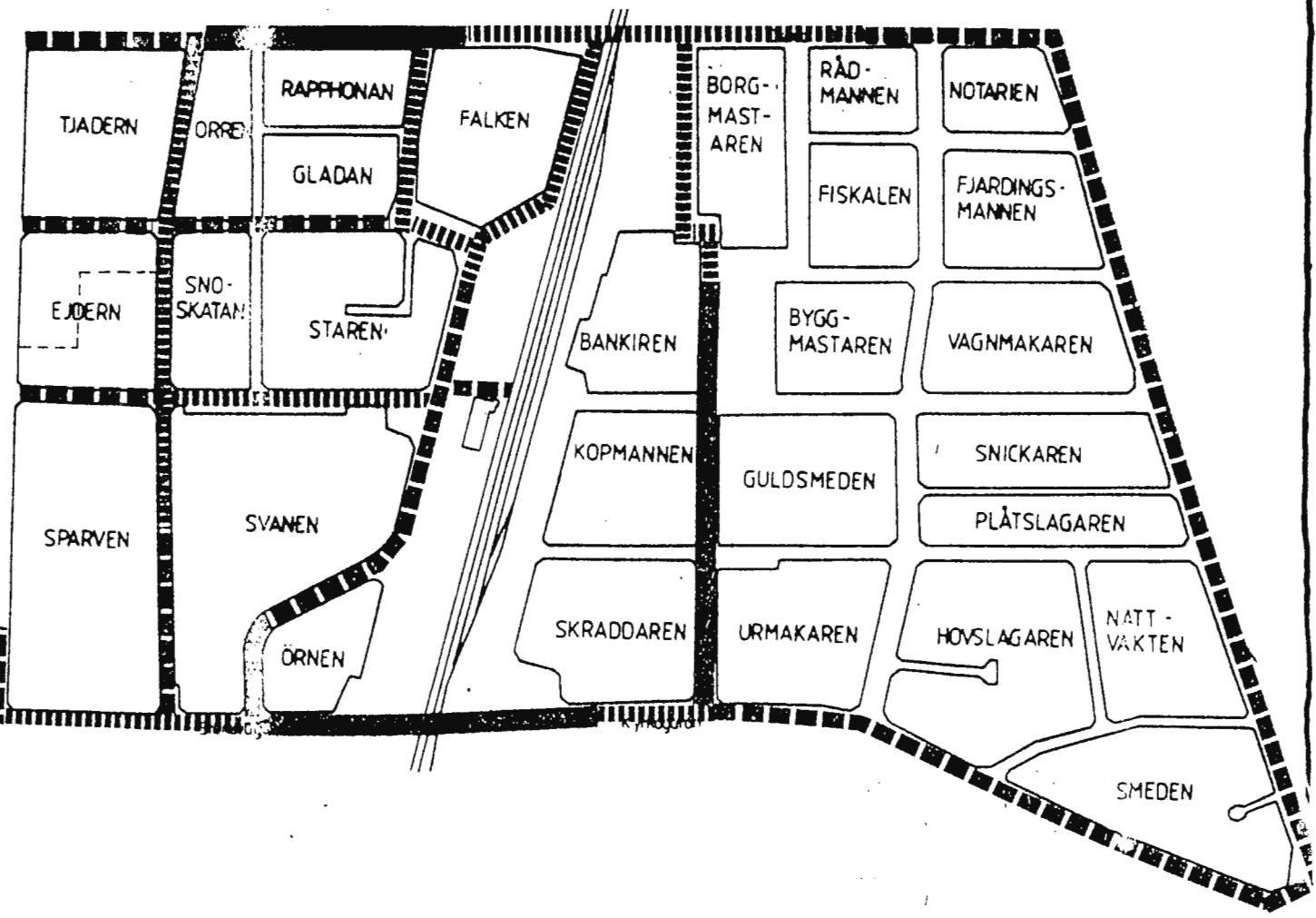


OMRÅDESPLAN CENTRUM

TRAFIKÖVERSIKT
FÖRESLAGET HUVUDNÄT

||| Genomfart / infart

■ ■ ■ Huvudgata

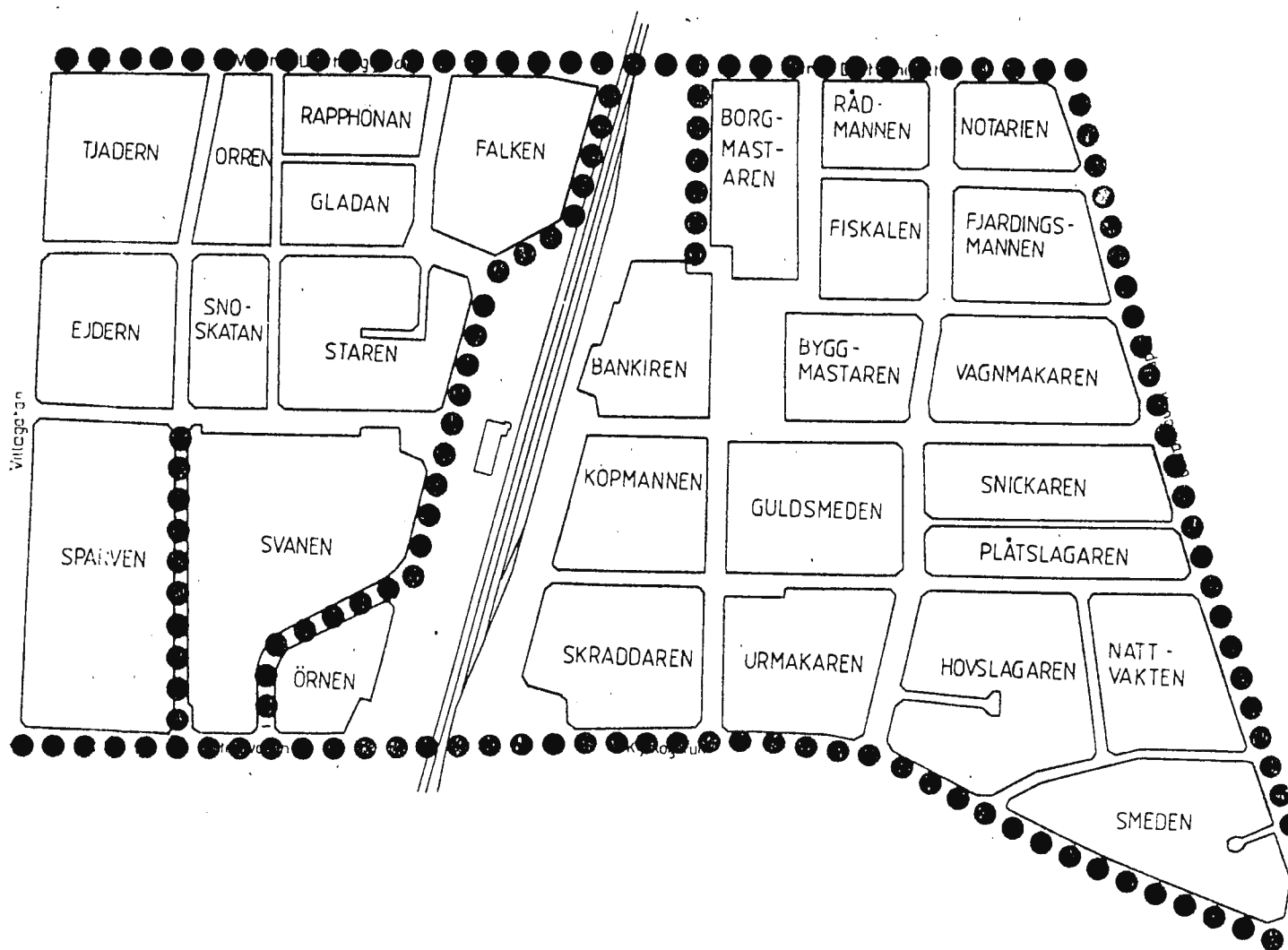


OMRÅDESPLAN CENTRUM

CYKELFLÖDEN

Cykelräkning maj/juni 1981
 medeltal kl 6.00- 9.00
 15.00-18.00

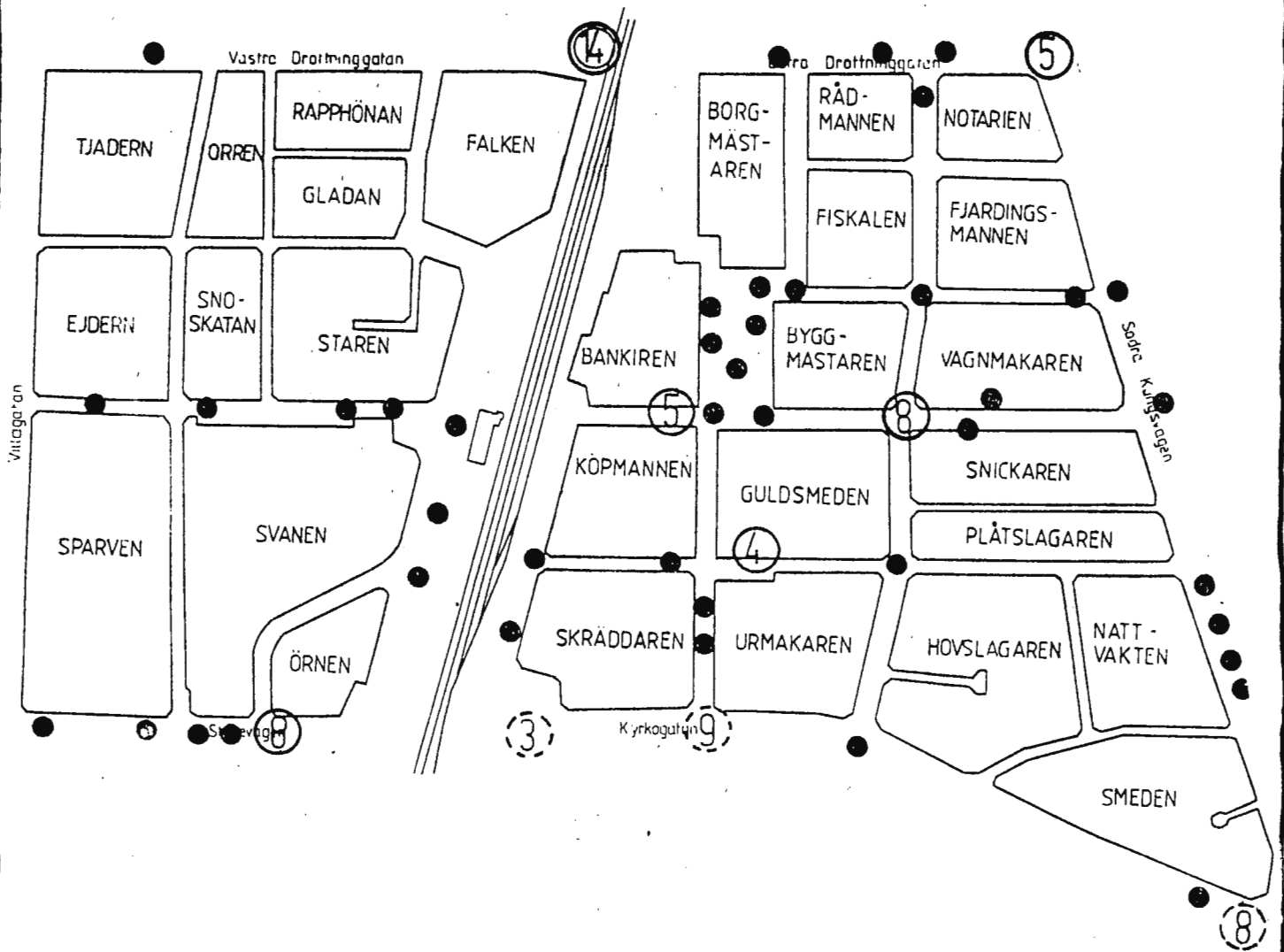
- 0 - 400
- - - - - 401 - 800
- ██████ 801 -



OMRÅDESPLAN CENTRUM

TRAFIKÖVERSIKT
GATUBULLER

- Gator med bulleröver-
stigande 60 - 65 dB (A)
(Ekv. dygnsnivå)

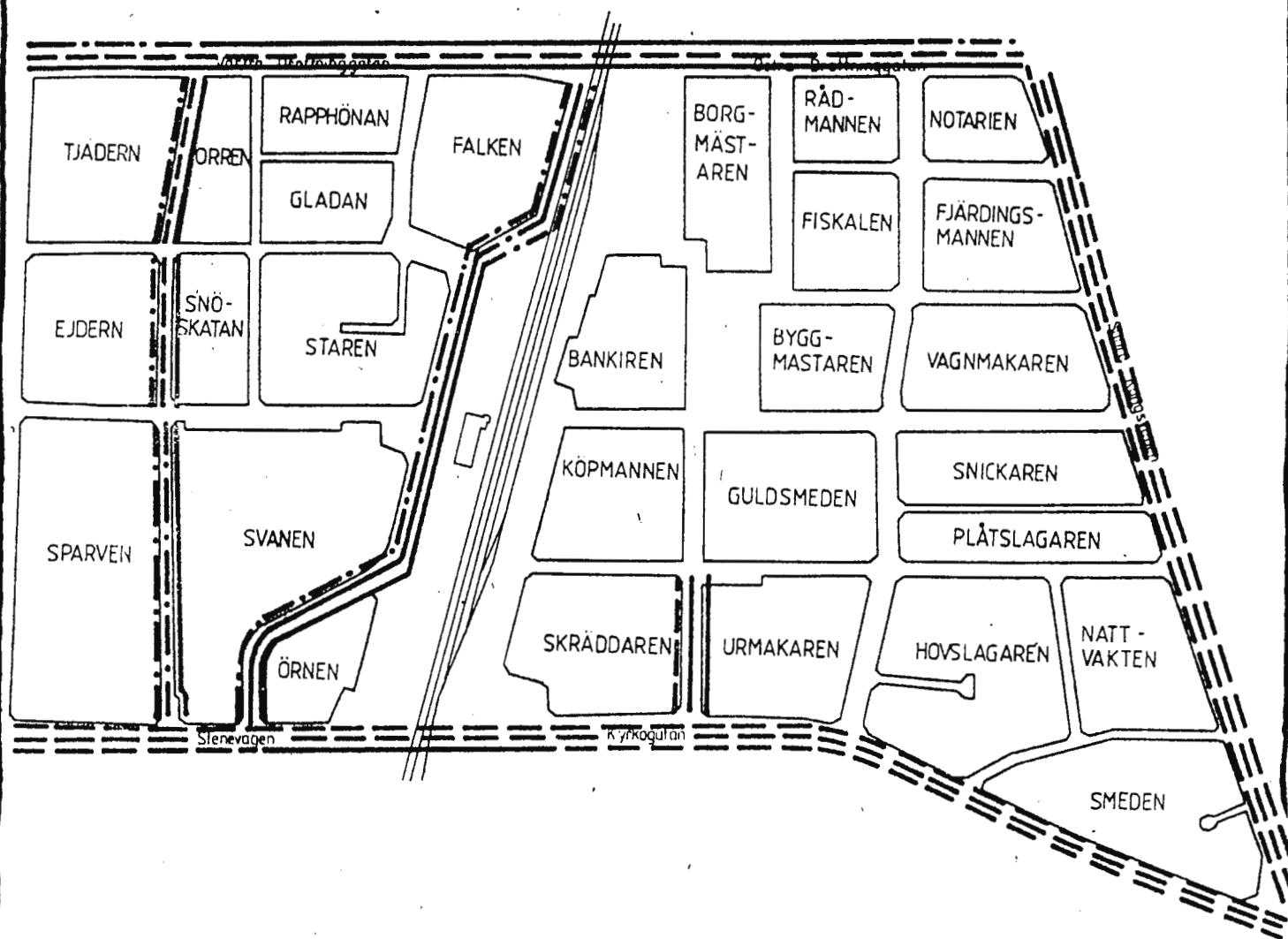


OMRÅDESPLAN CENTRUM

TRAFIKOLYCKOR 1977 - 1981 POLISRAPPORTERADE

- 1 - 2 olyckor
- Atgärder krävs
- Atgärder bör övervägas
- Atgärder kan övervägas

Allmänna råd ur TRÅD
1981-09-30 s. 15



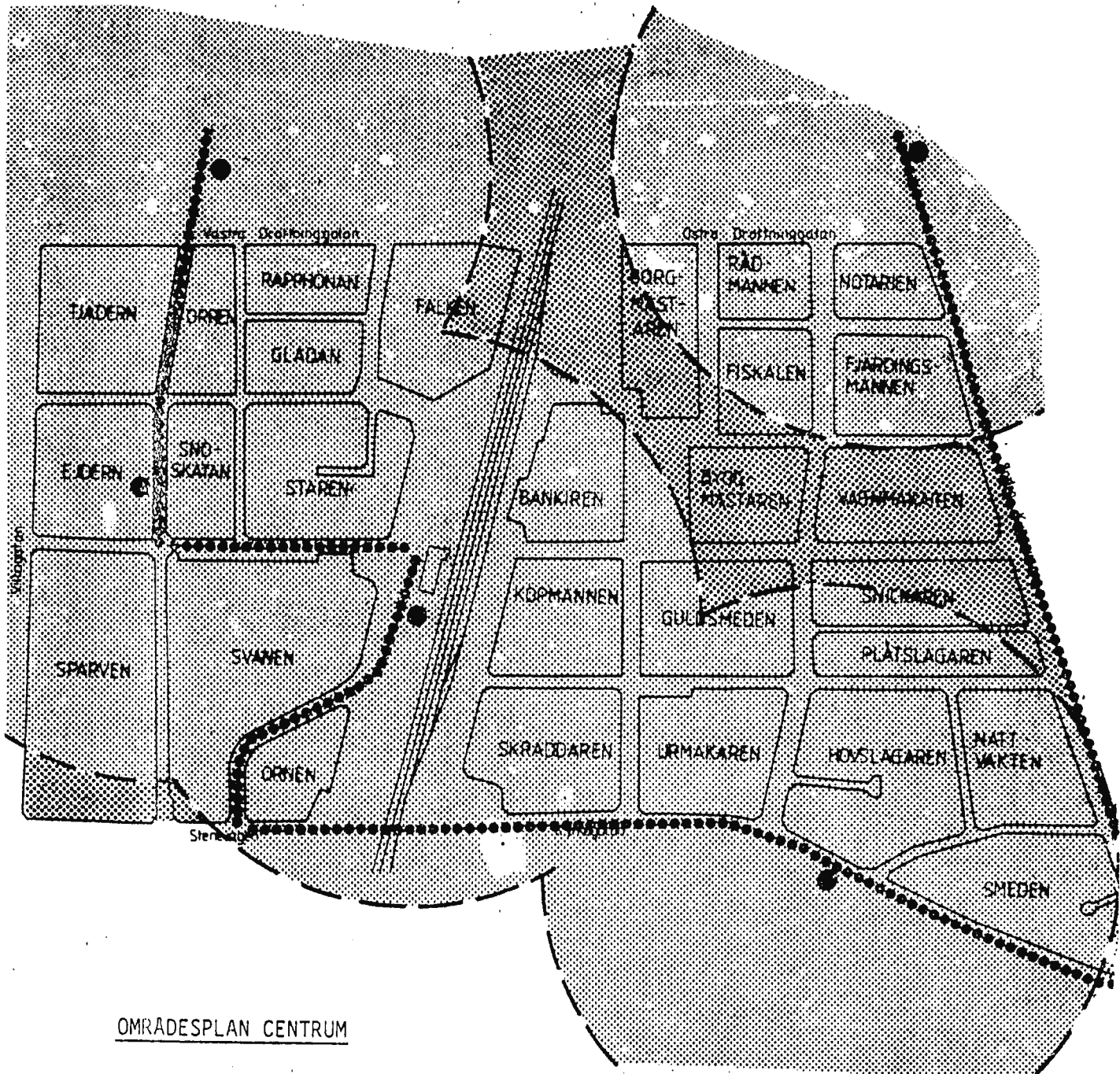
OMRÅDESPLAN CENTRUM

TRAFIKÖVERSIKT VÄGSTANDARD ENL. TRÅD

- · — · — God standard
- Kan tillämpas vid särskilda skäl
- — — Användes endast vid särskilda skäl

- Standard G o C-väg
- ==== Korsning avstånd
- — — Avstånd mellan tomtutfarter

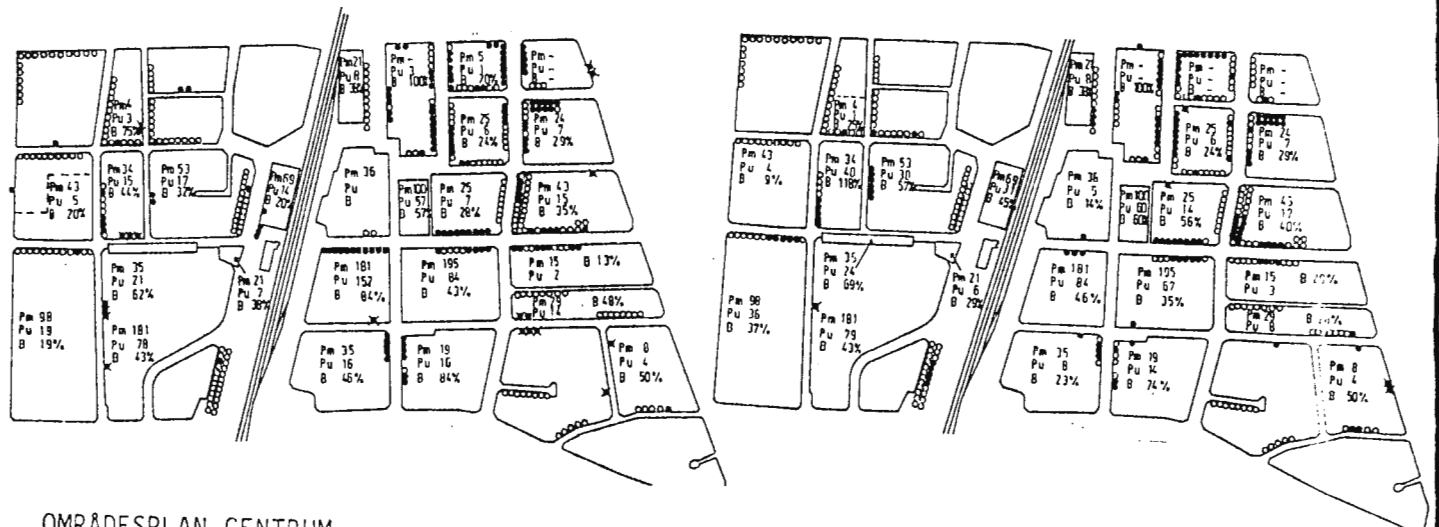
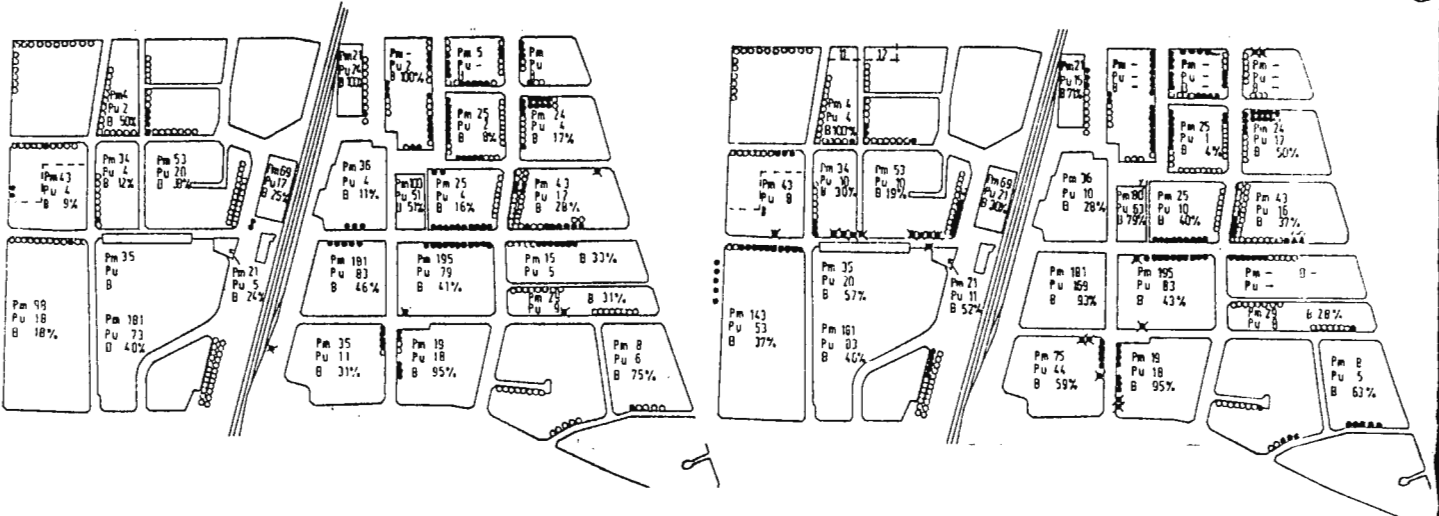
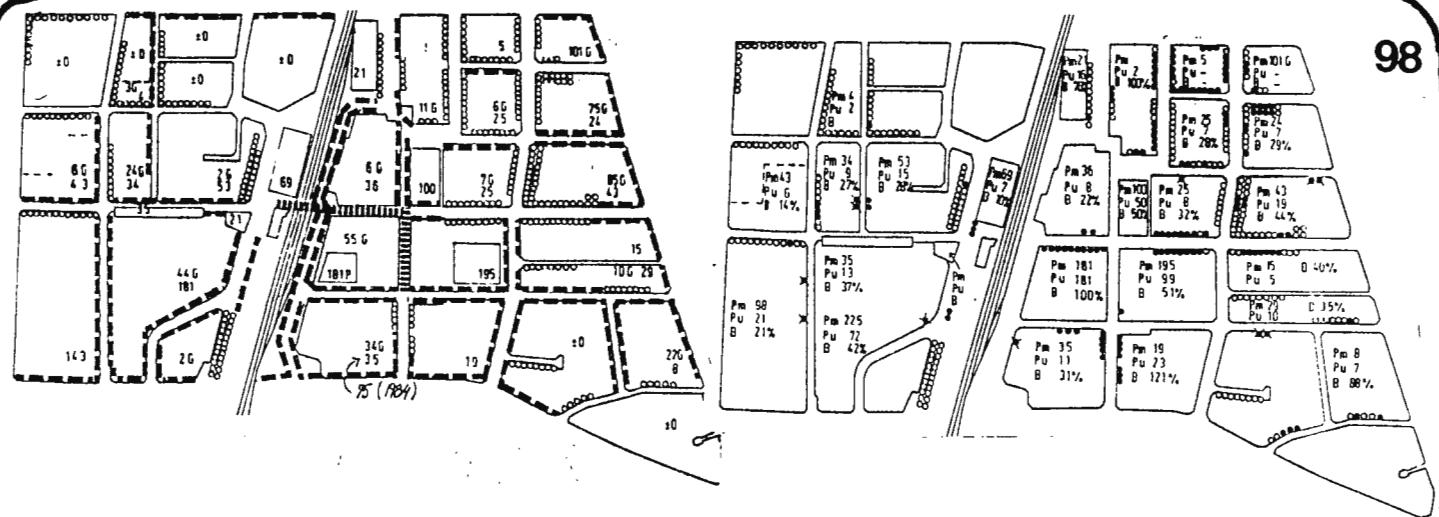
- Standard G o C-väg
- ==== Korsning avstånd
- — — Avstånd mellan tomtutfarter



OMRÅDESPLAN CENTRUM

TRAFIKÖVERSIKT KOLLEKTIVTRAFIK
 BUSSLINJER

- Bef busslinjesträckning
- Hållplats
- ▨ Område inom 250 m från hållplats
- ▩ Område som ej når hållplats inom 250 m



OMRÅDESPLAN CENTRUM

PARKERINGSRÄKNING SEPT 1982 LÖRDAG 10.45-12.15

- Möjlig kantstensparkering
- Utnyttjad kantstensparkering
- ⊗ Utnyttjad kantstensparkering felparkerad
- Pm Möjlig P-plats på kvartersmark el större samlad yta
- Pu Utnyttjad P-plats på kvartersmark el större samlad yta
- B Beläggning på kvartersmark