

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut

den 26 augusti 1971

Ang. undantag se Kungl. Maj:ts beslut

Civildepartementet

Innehållsförteckning

INLEDNING

Planarbetets handläggning.
Historik.

PROBLEMSTÄLLNINGAR

Vad är en stadskärna?
Det ökade trycket på stadskärnan.
Den nya trafiksituationen.
Flyttning av stadskärnan?

MÅLSÄTTNINGAR

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Inventeringsområdets omfattning.
Grundförhållanden.
Gällande stadsplaner.
Kulturhistoriska byggnader.
Boende.
Byggnadernas ålder.
Hushöjder.
Våningsytor.
Taxeringsvärden.
Trafikförhållanden.

PROGNOSE FÖR ÅREN 1975 OCH 1995

Behov av våningsytor för centrumverksamheter.
Parkering.
Trafik.

BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGE

Allmänt.
Bebyggelse.
Förslag av plantyp.
Stadsplanens markutnyttjande.
Parkering.
Trafikledsnätets utformning
Gång- och cykeltrafik

DETALJUTFORMNING

S:t Olovsskolan, Folkets Hus och Karlbergsskolan
Området omkring Stora Torget
Stora Gatan och Åpromenaderna

KOSTNADER FÖR PLANENS GENOMFÖRANDE

Bilder

skala

1) Inventering av byggnadernas ålder	: 4.000
2) Inventering av antalet våningar	: 4.000
3) Inventering av våningsytornas utnyttjande. Bottenvåning	: 4.000
4) Inventering av våningsytornas utnyttjande. Våning 1 trappa	: 4.000
5) Inventering av våningsytornas utnyttjande. Våning 2 trappor	: 4.000
6) Inventering av taxeringsvärdena (b. v. + m. v) per m ² tomtyta	: 4.000
7) Utbyggnad av trafikledsnätet under olika etapper	: 10.000
8) Illustration av stadsplanen	: 4.000
9) Detaljillustration av området vid S:t Olovsskolan, Folkets Hus	: 1.000
10) Detaljillustration av området vid Stora Torget och Kyrkan	: 1.000
11) Sektion av gång- och cykeltunnel under Centrumleden vid Västeråstullen	
12) Perspektiv. Fasad och sektion av kyrkslänten. Alternativ A	
13) Perspektiv. Fasad och sektion av kyrkslänten. Alternativ B	
14) Perspektiv av Stora Torget	
15) Sektion genom gång- och cykelvägen under Centrumleden vid Åpromenaden	
16) Perspektiv av Stora Gatan	
17) Förslag till ändring av stadsplan för Centrala staden i Köping	4.000

INLEDNING

Planarbetets handläggning

1962 fick Nilsson - Sundberg - Wirén arkitektkontor AB i uppdrag att studera centrumområdet i Köping. Arbetet resulterade i en översiktsplan för centrum avsedd att ligga till grund för detaljplanarbetet. Planen var författad av arkitekt SAR Peter Heimbürger, nu generalplanearkitekt för Köpings kommunblock. Planen antogs i princip av stadsfullmäktige den 24 september 1965.

I januari 1966 uppdrogs stadsarkitektkontorets planavdelning, genom stadsplanearkitekt Sture Granberg, att fullfölja översiktsplanen och arbeta fram förslag till stadsplan för centrala staden. I översiktsplanen var inte trafik- och parkeringsfrågorna detaljstuderade. Till detta arbete anlätades som konsulter Kjessler & Mannerstråle AB, genom ingenjörerna Rune Thörnvik och Gunnar Mannerstråle. Utredningar av fastigheter och fastighetsbildning har gjorts av stadsingenjör Arne Gunnefur och kostnader för staden i samband med trafikleder och parkering har utretts av fastighetskontoret, Köping. För utredning av buller vid skolorna har anlåtats civilingenjör Ove Brandt, Tekniska Högskolan.

Förutom kontinuerliga informationer och diskussioner i byggnadsnämnden har flera sammanträffande med andra myndigheter ägt rum. I december 1966 informerades länsmyndigheterna om det pågående arbetet och redovisades prognosen och skisser. En informationsutställning för allmänheten anordnades under tiden 20 - 29 oktober 1967. Under utställningen informerades stadens drätselkammare och stadsfullmäktige om planen. Ett informations- och diskussionsmöte ordnades med stadens myndigheter, länsmyndigheterna samt representanter för Statens Planverk och Statens Vägverk. Utställningen rönt stor uppmärksamhet och besöktes av över 1000 personer. Planen har varit utställd dels 27. 11 - 22. 12 1967 och dels 25. 3 - 16. 4 1968. Efter utställningen informerades stadsfullmäktige den 8. 2 1968.

Historik

Staden "Kauping" uppstod under tidig medeltid som handelsort vid korsningspunkten mellan tre viktiga vägar. vägen från Järnbärrland och Dalarna. Väster Rekarne-vägen och "Konungsvägen". Den äldsta stadsbebyggelsen låg mellan Humlebäcken och Köpingsån och avgränsningen mot norr gick i jämnhöjd med Stora Gatan. Till år 1732 hade staden vuxit ut åt norr och öster och innefattade då Köpings nuvarande stadskärna. 1889 utsattes staden för en brand som ödelade hela staden norr om Prästgården och "Gamla stan". Efter branden byggdes staden upp efter en ny plan med rättvinkligt gatusystem, som i princip fortfarande finns kvar. Köping, som under lång tid utvecklades långsamt, har från 1940 expanderat mycket kraftigt. Bostadsbebyggelsen har växt ut framför allt åt norr och öster, medan huvuddelen av arbetsområdena förelagts söder om den gamla staden. Den del av staden, som återupbyggdes efter branden utgör nu stadskärnan i Köping.

PROBLEMSTÄLLNINGAR

Vad är en stadskärna?

Av stadens många verksamheter vänder sig en del till hela staden och omlandet för att rekrytera kunder och arbetskraft. Dessa verksamheter har sökt sig till det läge i staden, dit många människor har lätt att komma. Andra företag dras till det marknadsläge, som uppstår, när många kunder besöker detta till arealen begränsade område. Den samlade attraktiviteten leder till en ökad kundtillströmning, som uppväger eventuella nackdelar av inbördes konkurrens. Dessutom har de flesta av dessa verksamheter starka inbördes kontaktbehov.

Stadskärnan är ett område där alla slags verksamheter, som vänder sig till hela staden och dess omland, samlats, -mötesplatsen för all slags trafik. Man kan betrakta lokaliseringen till stadskärnan, som ett val av optimalt kommunikationsläge. De flesta människor förr i tiden kom till fots eller med kollektiva transportmedel, varvid detta trafikoptimala läge var mitt i staden.

Det ökade trycket på stadskärnan

Den ökade urbaniseringen har lett till en befolkningsökning för de flesta av våra städer. Den ökade individuella rörligheten har lett till att omlanden för stadskärnornas verksamheter har vidgats. De kvarboende i glesbygderna runt omkring våra städer har fått lättare att komma in till staden och utnyttjar även denna ökade rörlighet, till att i större utsträckning än förut utnyttja den högre graden av service, som erbjuds inne i staden, i stället för den service som landsbygden kan erbjuda på närmare håll. Härigenom har trycket på stadskärnorna ökat mera än vad som motsvaras av befolkningsökningen inom själva staden. Parallellt härmed har kundunderlaget för serviceverksamheter på landsbygden minskat.

Högre levnadsstandard medför ökad konsumtion av varor, och mera varor behöver mera plats. För detaljhandeln del innebär detta att man även vid oförändrat kundunderlag skulle behöva mera utrymme. Den rationalisering av butikshandeln som försiggått och alltjämt pågår, innebär i allmänhet inte att man ökar omsättningen per kvadratmeter golvyta, utan i första hand att man söker öka omsättningen per anställd. Levnadsstandardökningen leder därigenom inom detaljhandeln till att större ytor för detaljhandel erfordras per kund. Den ökade levnadsstandarden innebär att konsumtioner av dagligvaror ökar, om än långsamt, medan konsumtionen av erhallvaror ökar starkt. Dessa kan endast erhållas i de mera specialiserade centrumbutikerna, vilket ökar kundernas intresse för besök i stadskärnorna.

Levnadsstandarden höjs inte bara för kunderna, utan även för t. ex. anställda inom detaljhandeln. Man har där funnit att man i större butiker kan omsätta mer varor och pengar per anställd än i mindre butiker. I större butiker kan man ju även bättre tillgodose kundernas krav på bredare sortiment i lagerhållningen. Man kan därför bibehålla lönsamheten hos en butik vid ökade lönekostnader genom att göra den större, en storleksrationalisering. Studier av livsmedelsbutiker har inte visat på någon övre gräns där lönsamheten minskar vid ökad butiksstorlek. Detta har lett till en omstrukturering av butiksstorlekarna. De minsta butikerna läggs ned och dessa lokaler får en annan användning och kravet på nya, stora sammanhängande butiksytor blir större än som motsvaras av kravet på nettotillskott av butiksytor.

Den nya trafiksituationen

Besökarna till stadskärnan kommer i allt större utsträckning med bil, vilket dels sammanhänger med samhällens egen ökade geografiska storlek, dels med att en större andel av kunderna kommer från omlandet utanför staden, dels med att man uppfattar bilen som ett bekvämare och attraktivare transportmedel och att allt fler har möjlighet att själva välja färd sätt. När alla bilisterna samlas i stadskärnan rasar kanske hela trafikapparaten samman och framkomligheten på gatunätet blir låg. Gatorna blir fulla av bilister som ofta förgäves letar efter parkeringsmöjligheter och det "trafikoptimala" läget flyttas. Den punkt dit man lättast kommer från hela omlandet - inkl. staden själv - ligger kanske inte längre mitt i staden utan någon annanstans.

Samtidigt försvårar kanske höga markpriser en olämplig stadsplan eller fastighetsindelning anskaffning av de stora, sammanhängande lokaler som de expanderande verksamheterna kräver.

Flyttning av stadskärnan?

En omlokalisering till det nya "trafikoptimala" läget med dess lägre markpris kan i denna situation för många te sig som ett lockande alternativ. Där skulle man få större tillgänglighet för bilkunder genom kapacitetsstarkare leder, och framför allt bättre möjligheter att ordna parkering. Man skulle också få bättre möjligheter att skapa stora sammanhängande lokaler i ett plan med goda inläsningsmöjligheter och effektivt utnyttjande av den byggda våningsytan.

Frågan är då hur stark bundenheten är till det gamla läget, vilken styrka kontaktbehovet har. Vissa företag befinner sig här i en valsituation. Det finns alltid några företag i en stad som är så stora, att de i viss utsträckning skapar sin egen marknad. Kan ett sådant företag locka med sig andra ut till det "perifera" läget, kan de komulativa effekterna leda till att stadskärnan vid en samlad utflyttning kan drabbas av vad fysikerna kallar en implosion. City vandrar iväg - bostäderna kanske invaderar det gamla city. Markvärdena kan därvid sjunka och framkomligheten på gatorna öka - en balanssituation kan uppstå och vi får ett tvåkärnt centrum med olika karaktär hos de båda delarna.

Ibland kan den gamla stadskärnan ha sådana miljömässiga, arkitektoniska eller kulturhistoriska värden att en ombyggnad efter bilismens och centrumverksamheternas krav ter sig som en orimlighet eller en olycka. I sådana fall får man medvetet planera en cityvandring eller cityflyttning. Man bör söka hindra en utspridning av centrumverksamheterna, emedan en sådan ej ger en optimal service, utan torde leda till väsentligt sämre betingelser för en rad mer exklusiva verksamheter, som är beroende av att kunna nås av ett stort kundunderlag. Många varor och tjänster kan kanske över huvud taget inte erbjudas och andra inte finnas i optimalt urval, om inte centralorten får ett samlat centrumområde där flertalet centrumverksamheter kan koncentreras. Om man vill uppnå optimal service måste man därför eftersträva koncentration.

Stadskärnan innehåller inte bara lokaler för detaljhandel. Den ökade överflyttningen av service från enskilda till det allmänna leder till en expansion av den statliga och kommunala apparaten. Inom stadsförvaltningen sker en koncentration till större enheter, vilket i första hand påverkar residensstäderna. Inom den kommunala förvaltningen sker samma koncentration till centra i kommunblocken. Ett ökat lokalbehov för den allmänna sektorn blir därvid följden. Besökarna i en stads centrum kombinerar oftast inköpsresor med andra ärenden. Detta innebär att de olika expanderande verksamheterna bör utökas inom nära avstånd från varandra.

Spridningstendenser och omlokaliseringar kan man undvika på olika sätt:

Aktivt, genom att bibehålla tillgängligheten och ge centrumverksamheterna goda lokaliseringsbetingelser inom den befintliga stadskärnan.

Restriktivt, genom att söka förhindra uppkomsten av olämpliga perifera etableringar av centrumverksamheter.

De olika medlen utesluter inte varandra och de lokala förutsättningarna får från fall till fall avgöra var man bör lägga huvudvikten, och hur problemen skall angripas.

Om man vill utveckla sitt centrumområde efter de krav som kan ställas, fordras, att man är beredd att investera medel både från kommunalt och enskilt håll för att i rimlig grad tillgodose de önskemål och behov, som sammanhänger med funktionsdugligheten.

Förutsättningen för att de enskilda skall våga satsa på en utveckling av ett centrumområde är dock att även myndigheterna gör det.

Planer och åtgärder måste vidtagas för att anpassa centrum efter den nya situation som nya resmönster och konsumentvanor skapat.

Men stadskärnan är ju oftast mer än ett område med speciella funktioner. Det är oftast den äldsta delen av staden med miljömässiga och kulturhistoriska värden som försvårar en ombyggnad. Den är också samtidigt stadens hjärta och dess ansikte utåt och har därigenom ett värde, även ur affektionssynpunkt, som leder till konflikter mellan önskan att bevara och behovet att förnya. Problemet är att förena funktionellt betingade krav på genomgripande omgestaltningar med det värde som ligger i en kontinuitet i utvecklingen.

MÅLSÄTTNINGAR

En planering av stadskärnan måste göras för att möta både dagens krav och ge goda förutsättningar för en framtida utveckling.

Som huvudmålsättning i Köping har valts att söka utveckla ett koncentrerat centrumområde i nuvarande cityläge.

Några så starka motiv för en flyttning, att en sådan allvarligt kan tas upp till diskussion, synes inte föreligga.

Staden är ej heller av sådan storlek att en uppdelning kan bli annat än ödesdiger för den samlade attraktiviteten.

Endast mycket speciella företag, t. ex. arealkrävande bilhandel, grosshandel o. likn., bör behöva ges ett mera perifert läge.

Av huvudmålsättningen följer direkt en rad andra önskemål och riktlinjer, som bör tillgodoses genom planeringen:

1. Tillräckliga våningsytor för olika centrumändamål.
Centrumområdet bör ges en så stor omfattning att de verksamheter som vill etablera i centrum också har möjlighet härtill. Det bör alltid finnas en sådan marginal, att man har möjlighet att välja flera alternativ och att tvingande monopol-situationer på fastighetsmarknaden undviks. Planeringen av stadskärnan måste göras med siktet inställd på minst så lång tid som de nu aktuella investeringarnas livslängd anger.
2. Lämpliga våningsytor för olika centrumändamål.
Våningsytorna kan klassificeras efter storlek och läge. Nya eller expanderande detaljhandelsföretag efterfrågar i första hand stora sammanhängande ytor utan de komplikationer och alltför små indelningar som blir resultatet av trapphus och rödrågningar från övervåningar med t. ex. bostäder.
Dessa stora ytor bör företrädesvis ligga i markplanet. Endast ett fåtal verksamheter som t. ex. hotell och vissa typer av kontor efterfrågar större ytor i annat plan än bottenvåningen.
Lokalerna bör ligga invid eller nära de stråk som uppstått i stadskärnan, med goda tillfartsmöjligheter. Lokalerna bör vara billiga, vilket bl. a. även betyder att konstlade tillfarter med servicetunnlar och liknande ej bör ifrågakomma.
3. Centrum skall vara lätt tillgängligt.
Vägar och gator med god framkomlighet bör förbinda centrumområdet med såväl bostadsområden och arbetsområden inom staden som med omlandet runt omkring. Kraven på en i princip fri bilanvändning bör kunna tillgodoses i en stad av Köpings storlek. Välbelägna och tillräckliga parkeringsområden bör finnas med å ena sidan god kontakt med huvudlederna och å andra sidan korta och bekväma gångförbindelser till de målpunkter besöksresorna har i centrumområdet.

Detta innebär bland annat att parkeringen företrädesvis ordnas mellan huvudlederna och city-bebyggelsen, så att gångtrafiken ej behöver korsas huvudlederna. En viss differentiering med långtidsparkering och korttidsparkering måste göras, så att korttidsparkeringen blir mest bekvämt belägen. Parkeringsplatser för korttidsparkering bör företrädesvis anordnas i markplanet.

4. Differentiering och separering av trafiken bör åstadkommas.

De viktigaste butiksstråken bör i första hand utformas för gångtrafik.

Det gamla systemet med åtskillnad av kör- och gångtrafik genom anläggning av trottoarer ger konflikter mellan de två trafikslagen. Buller, luftföroreningar och risk för nedstänkning gör miljön mindre lämplig för fotgängarna, och för bilisterna utgör de gående olycksincitament som kräver ökad försiktighet och lägre fart. En god affärsgata kräver god kontakt mellan de båda fasaderna, och de gåendes behov av att vandra i sicksack längs en sådan gata, leder till konflikter mellan dem och bilarna. De flesta butiksgatorna bör därför utformas som gånggator.

Ur arkitektonisk synpunkt är det även angeläget att skilja körmiljön från gångmiljön, då dessa olika miljötyper kräver helt olika mått och skalor, i huvudsak betingade efter de olika sätten att färdas. Bilsalan byggs upp av större element, avsedd att uppfattas vid en jämn och hög hastighet, medan gångmiljön bör byggas upp efter ett långsamt och intermittert rörelsesätt. I princip bör en koncentration av den rörliga trafiken till större leder eftersträvas lika väl som ett tillgodoseende av parkering, lossning och lastning på härför lämpligt utformade platser.

Gång- och cykelvägar separeras från motortrafiken i så stor utsträckning som möjligt.

5. Bostadsbyggandet i centrumområdet bör begränsas.

Ett omfattande bostadsbyggande i stadskärnan betyder:

- olämplig konkurrens om saneringsobjekt,
- svårigheter att ordna rationella lokaler i bottenvåningarna, om bostäderna ligger ovanpå,
- svårigheter att ordna goda körförbindelser till fastigheterna i markplanet, då bostäderna har krav på en lugn och bilfri utomhusmiljö kombinerad med lekplatser, bollplaner m. m.,
- accentuering av parkeringsproblemen, då bostädernas parkering huvudsakligen måste reserveras för lägenhetsinnehavarna, och ej kan dubbelanvändas; de boende kommer ju dessutom ofta hem med bil omedelbart efter arbetstidens slut, när även besöksparkeringen i centrum har en topp.
- föresvårande av framtida omgestaltningar, centrumutvecklingen är till sin karaktär en kontinuerlig process. En stad blir aldrig färdig utan utvecklas och förändras så länge den är levande. Ett omfattande bostadsbyggande innebär att framtida omgestaltningar blir betydligt svårare att åstadkomma.

6. En positiv och kontinuerlig planering för ett bättre centrum och ett bättre samhälle.

Som allmän regel bör gälla att planeringen i första hand bör inriktas på att öppna nya möjligheter. Endast viktiga faktorer bör regleras. En alltför ingående och detaljerad reglering kan, hur välbetänkt den än kan förefalla, ofta leda till mindre önskvärda konsekvenser. En alltför detaljinriktad reglering utgår oftast ifrån en bild eller vision av ett färdigt slutresultat.

En stad blir ju dock som nämnts aldrig färdig, och risken är, att visionen varken motsvarar en lämplig etapp i en kontinuerlig utveckling, eller ens en hygglig sammanfattning av dagens utvecklingstendenser.

Ju mera inriktad på väsentligheter planeringen är, desto tåligare borde den bli och mindre känslig för de förändringar, vi med säkerhet måste räkna med även i framtiden.

BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Inventeringsområdets omfattning

För att kunna bedöma stadskärnans omfattning och framtida utvecklingsmöjligheter samt ytbehov för till centrum lokaliserade verksamheter och av dessa alstrade parkeringsplatsbehov och trafik gjordes inventering av ett område kring centrum. Området innefattade 31 kvarter och delar av 4 kvarter och avser förhållanden den 1.9.1966.

Grundförhållanden

Från kyrkan till "Gamla stan" sträcker sig Köpingsåsen med goda grundförhållanden. Den är till största delen bortschaktad, men höjer sig fortfarande över den övriga markplan i Kv. Freja. I östra delen av inventeringsområdet höjer sig ett markområde med morän i linjen S:t Olovsskolan - Karlbergsskolan. Mellan dessa består marken av lera med ökande djup till fast botten mot ån.

Gällande stadsplaner

För området gäller följande stadsplaner fastställda av Kungl. Maj:t: den 22.12.1922, den 9.4.1941, den 25.4.1941, den 2.5.1941, den 15.6.1945, den 17.8.1945, den 16.8.1946, den 27.9.1946, den 26.6.1948, den 28.4.1950, den 25.9.1953, den 5.2.1954, den 7.12.1956, den 10.1.1957 och den 29.4.1960 samt av Länsstyrelsen den 21.1.1955, den 24.8.1955, den 4.5.1957, den 10.7.1958, den 31.12.1958, den 16.2.1959, den 4.8.1959, den 25.2.1960, den 3.2.1961, den 20.12.1960, den 5.7.1963, den 26.10.1965, den 3.12.1965 och den 20.9.1966, dessutom gäller för ett område utomplansbestämmelser fastställda av Länsstyrelsen den 1.1.1964. Den i stadsplanerna medgivna exploateringen är mycket ojämn för de olika kvarteren beroende dels på avståndet till Stor Gatan och ålder på resp. stadsplan. Högsta exploateringen medges för Kv. Freja, e = 2,31, Kv. Fenja, e = 2,30 och Kv. Dana, e = 2,62.

Kulturhistoriska byggnader

Inom stadskärnan finns ett fåtal hus av arkitekturhistoriskt värde: Kyrkan, Rådhuset och de två byggnaderna på östra sidan av Stora Torget. De sistnämnda är tyvärr i dåligt byggnadstekniskt skick och med otillfredsställande grundläggning. Kv. Edda är ett ganska homogent 1890-talskvarter och har som helhet ett kultur- och arkitekturhistoriskt värde, vilket motiverar att detta kvarter i stort bibehålls oförändrat. Genom en sanering av gårdsrummet och ombyggnad av butiksytorna i bottenplanet bör gatufasaderna kunna bibehållas.

Boende

Antalet boende inom inventerat område uppgick enl. mantalslängd för 1967 till 1.826 personer, varav 805 personer inom området avgränsat av de föreslagna centrumtangerande lederna och Sveavägen.

Byggnadernas ålder

Stora delar av bebyggelsen tillkom omedelbart efter branden 1889 och flera av dessa fastigheter är i dag saneringsmogna. Under senare år har två nya affärsbyggnader tillkommit, Domus och "Commersen".

Hushöjder

Befintlig bebyggelse uppvisar stora variationer i hushöjd, flera är en- och tvåvåningshus i trä. Gällande stadsplaner uppvisar en ganska enhetlig hushöjd till tre våningar.

Våningsytor

Befintliga byggnader inom undersökningsområdet inventerades tomtvis och våningsytorna redovisades i sju olika kategorier.

- Butiker
Varuhus, butiker, apotek, konditorier inkl. servering, frisörer, fotoateljéer och liknande. Här inräknas även lagerlokaler direkt anslutna till ovanstående.
- Lager
Fristående lager som inte ingår under a).
- Kontor
Kontor, banker, kommunal administration, post, telegraf, läkare- och tandläkaremottagningar.
- Hotell
Hotell, restaurang, pensionat, rumsuthyrning.
- Samlingslokaler
Kyrkor, församlingshem, biograf, teater, klubblokaler, museer, konstutställning.
- Industri
Industri- och hantverkslokaler, tryckerier
- Bostäder
Inventeringen inkluderar inte lokaler i källarvåning. Totala våningsytan inom inventeringsområdet den 1.9.1966 fördelas på de olika kategorierna enligt följande.

Tabell. Våningsytornas fördelning på olika kategorier.

Kategori	I bottenplan		Totalt	
	m ²	%	m ²	%
a) Butiker	21.580	16,7	22.870	17,7
b) Lager	2.575	2,0	4.000	3,1
c) Kontor	5.565	4,3	15.595	12,1
d) Hotell	2.575	2,0	8.035	6,2
e) Samlingslokaler	4.690	3,7	5.630	4,4
f) Industri	4.370	3,4	7.230	5,6
g) Bostäder	13.335	10,3	65.515	50,9
Summa	54.690	42,4	128.915	100,0

Tabellen visar att våningsytorna till verksamheter (a-f) upptar 49,1 % av totala våningsytan och bostäder 50,9 %. Av verksamheternas våningsytor är 28,5 % belägna ovan bottenplanet.

Stora Gatan mellan Västeråstullen och Västra Långgatan är huvudstråk för butiker. En etablering har också skett utefter Västra och Östra Långgatorna fram till Stora Torget där Post, Apotek, Polis och delar av stadens förvaltning är belägna.

Bild 1.

Taxeringsvärden

Bild 6

Taxerade byggnads- och markvärde per m² tomtyta redovisas fastighetsvis.

Trafikförhållanden

Bild 2.

Tidigare har väg E 18 på sträckan Arboga - Västerås passerat genom staden på Stora Gatan. Den 1 december 1966 öppnades en första etapp av E 18:s nya sträckning, innebärande att trafiken österifrån leds norr om staden fram till Strö trafikplats. Där anslutes den till en ny 4-fältig led, Nya Bergslagsvägen, som sydväst om Centrum leder fram till Arbogavägen och industriområdena vid hamnen. Genom detta har trafikförhållandena i Centrum förbättrats något. Trafiken från arbetsområdena till bostadsområdena måste dock fortfarande passera genom Centrala staden. Vid arbetstidens slut och på lördagsförmiddagarna, då inköpsresorna är störst, är trafiksituationen i centrum mycket besvärande och framkomligheten dålig. I centrum finns idag 650 parkeringsplatser fördelade på många små parkeringsplatser och kantstepparkering. Korttidsparkering har införts, utan parkeringsmätare. Under åren 1962 - 1966 inträffade inom inventeringsområdet 206 polisanmälda trafikolyckor, varav 2 med dödlig utgång. De samhälleliga kostnaderna för dessa olyckor uppskattas till c:a 3 Mkr eller 600.000:-/år.

Bild 3, 4 och 5

PROGNOSE FÖR ÅREN 1975 OCH 1995.

Lokalbehoven i framtiden för de olika centrumverksamheterna är beroende av flera faktorer; förändringar i Köpings och omlandets folkmängd, realinkomst, konsumtion, konsumtionsvanor, omsättning och arbetande per ytenhet, struktur- och rationaliseringsprocesser. Osäkerheten när det gäller att bedöma dessa faktorer motiverar, att framskrivningar och beräkningar göres enkla och att den framräknade efterfrågan av lokalytor tillgodoses med ordentliga marginaler i planen.

Beräkningar av framtida behövliga våningsytor i stadens centrum bygger på följande antaganden:

- att Köpings och omlandets befolkningsutveckling följer den prognos som utarbetats för Köpings kommunblocksplan, nämligen:

	1965	1975	1985	1995
Staden	20.000	25.700	32.700	39.300
Omlandet	8.800	8.300	7.800	7.200

I omlandet har här inräknats även Björskogs församling ingående i Kungsörsblocket.

- att Köpings centrum i stort sett bibehåller sin relativa styrka som handels- och centralort i jämförelse med omgivande städer och större tätorter.
- att inga större centra med kraftigt centrumavlastande effekt kommer att uppstå i stadens närhet.

BUTIKER

Enkel beräkning av varukonsumtionen i centrum.

C:a 40 % av centralortens och 15 % av omlandets totala konsumtion av dagligvaror omsätts i centrum. Av urvalsvaror omsättes c:a 90 % av centralortens och c:a 85 % av omlandets totala konsumtion. Den procentuella fördelningen av konsumtionen antages i stort sett bibehållen i framtiden. För beräkning av konsumtion användes konsumtionsframskrivningar utförda av Kooperativa Förbundet och Sveriges Köpmannaförbund.

1965

Dagligvaror		
staden	20.000 x 2.230 x 0,40	17,8 Mkr
omlandet	8.800 x 2.100 x 0,15	<u>2,8 Mkr</u>
Summa		20,6 Mkr

Urvalsvaror		
staden	20.000 x 1.750 x 0,90	31,5 Mkr
omlandet	8.800 x 1.550 x 0,85	<u>11,6 Mkr</u>
Summa		43,1 Mkr

975

Dagligvaror		
staden	25.700 x 2.430 x 0,40	25,0 Mkr
omlandet	8.300 x 2.340 x 0,25	<u>4,9 Mkr</u>
Summa		29,9 Mkr

Urvalsvaror		
staden	25.700 x 2.430 x 0,90	56,2 Mkr
omlandet	8.300 x 2.200 x 0,85	<u>15,7 Mkr</u>
Summa		71,9 Mkr

1995

Dagligvaror		
staden	39.300 x 3.200 x 0,40	50,3 Mkr
omlandet	7.200 x 3.100 x 0,25	<u>5,6 Mkr</u>
Summa		55,9 Mkr

Urvalsvaror		
staden	39.300 x 4.900 x 0,90	173,3 Mkr
omlandet	7.200 x 4.900 x 0,85	<u>30,0 Mkr</u>
Summa		203,3 Mkr

1965

Med en genomsnittlig omsättning av 4.000:- m² i dagligvarubutiker och 3.000:-/m² i urvalsbutiker skulle dagens butiksytbehov vara; för dagligvaror 20,6 : 0,004 = 5.200 m² och för urvalsvaror 43,1 : 0,003 = 14.400 m² eller totalt 19.600 m², vilket är i god överensstämmelse med de inventerade 21.870 m², med tanke på att en stor del av dagens butiker är inrymda i äldre bebyggelse med orationellt utnyttjade lokaler.

1975

För 1975 antages att alla nyetablerade butiker har en genomsnittlig omsättning av 5.000:-/m² i dagligvarubutiker och 4.000:-/m² i urvalsbutiker. I dessa butiker omsättes dels konsumtionsökningen dels 25 % av 1965 års konsumtion, vilken i dag omsättes i butiker, som saneras. Ytbehovet för butiker 1975 blir: för dagligvaror 20,6 x 0,75 : 0,004 = 3.900 m² och 14,5 : 0,005 = 2.900 m², tillsammans 6.800 m², för urvalsvaror 43,1 x 0,75 : 0,003 = 10.800 m² och 39,6 : 0,004 = 9.900 m², tillsammans 20.700 m². Totalt 27.500 m².

1995

För 1995 antages att samtliga butiker omsätter 7.000:-/m² i dagligvarubutiker och 6.000:-/m² i urvalsbutiker. Detta ger ett behov av 55,9 : 0,007 = 8.000 m² och 203,3 : 0,006 = 33.900 m², totalt 41.900 m².

LAGER

Våningsytor för fristående lager antages minska från nuvarande 4.040 m² till c:a 3.000 m² år 1995.

KONTOR

KONTOR

Behovet av nettovåningsytor för kontor antages öka med 100 % till år 1995. Då emellertid en stor del av dagens kontor inrymmer i gammal bebyggelse antages behovet av våningsytor till kontor öka något mindre, från 15.595 m² till c:a 30.000 m² år 1995.

HOTELL

Ytbehovet på hotell antages ökas från 8.035 m² till 10.000 m² år 1995.

SAMLINGSLOKALER

Ytbehovet för samlingslokaler antages ökas från 5.630 m² till 7.000 m² år 1995.

INDUSTRI

En stor del av den till centrum lokaliserade industrin förutsättes utflyttad till rena industri- och hantverksområden i andra delar av staden. Våningsytan i centrum för dessa verksamheter antages minska till c:a 4.000 m² år 1995.

Sammanställning av erforderliga våningsytor för centrumverksamheter år 1995.

Butiker	42.000 m ²
Lager	3.000 m ²
Kontor	30.000 m ²
Hotell	10.000 m ²
Samlingslokaler	7.000 m ²
Industri	4.000 m ²
Summa	96.000 m ²

Våningsplan för verksamheter antages öka från 63.400 m² till 96.000 m² eller med c:a 53 %

Dessa våningsytor har fördelats på antagna, önskvärda våningsplan

	bottenplan	
Butiker	38.000 m ²	4.000 m ²
Lager	2.000 m ²	1.000 m ²
Kontor	8.000 m ²	22.000 m ²
Hotell	3.000 m ²	7.000 m ²
Samlingslokaler	5.000 m ²	2.000 m ²
Industri	4.000 m ²	
Summa	60.000 m ²	36.000 m ²

Parkering

Det erforderliga antalet biluppställningsplatser i anslutning till centrumområdet har beräknats med utgångspunkt från olika verksamheters framtida ytbehov. Parkeringsprognoser har grundats på de av Kungl. Byggnadsstyrelsen utgivna parkeringsnormerna. I enlighet med senare erfarenheter har emellertid ett större antal bilplatser reserverats för butiker och ett mindre för bostäder, än vad normerna anger. Prognosen avser bilplatsbehovet under den timme då inköpstrafiken är störst. När parkeringsbehovet för olika ändamål har beräknats har reduceringar gjorts med hänsyn till att många platser kan dubbelutnyttjas. Parkeringsplatser för boende har dock förutsatts vara ständigt reserverade för de boende. Följande siffra ger en beläggningsgrad på besöksparkeringsplatserna om 90 % år 1975 och 95 % år 1995.

Bilplatsbehov år:

1.650 platser 1975
3.545 platser 1995

Trafik

Allmänt

För dimensionering av trafiklederna i centrala staden har de framtida trafikbelastningarna på det centrala gatunätet beräknats för åren 1975 och 1995. Den använda beräkningsmetodens tillförlitlighet har kontrollerats genom jämförelse mellan teoretiskt beräknad och faktiskt uppmätt trafikvolym år 1967 i ett snitt över broarna vid ån. Trafikprognoser har tidigare utarbetats för arbets- och bostadsområden i sydvästra delen av Köping samt för större delen av huvudtrafiklederna runt centrala staden. Dessa prognoser avser den dimensionerande trafiken under en vardagseftermiddag åren 1965, 1975, 1985 och 1995, när arbetstrafiken är störst.

Förutsättningar

Trafikbelastningarna har beräknats för dimensionerande timme. För centrala staden har denna förutsatts inträffa när butiker och varuhus har öppet samtidigt som huvuddelen av de yrkesverksamma är lediga. En sådan situation uppträder för närvarande under några timmar kring klockan 12 på lördagarna.

Till grund för prognosarbetet har legat befolkningsprognosen för Köping med omland samt uppgifter om parkeringsbehovet i centrala staden för den studerade trafiksituationen.

Trafikbelastningarna har framräknats som ett resultat av omsättningen på olika typer av parkeringsplatser i centrum samt fördelats ut mot bostadsområdena i proportion till respektive antal invånare. Tillägg har gjorts för trafik genom centrum från lasarettet, mellan olika bostadsområden samt för fjärrtrafik som passerar genom staden. Den senare har erhållits från Vägverkets destinationsundersökning.

Resultat

De trafikmängder som erhållits för år 1995 har fördelats på två alternativa vägnät. Båda förutsätter en trafikledsring runt centrum. Dess norra del har kallats Centrumleden och dess södra Nygatsleden.

I det ena alternativet behålles Stora Gatan med nuvarande bredd som trafikled. Då måste Centrumleden byggas med fyra körfält på det norra avsnittet. Stora Gatan får ungefär samma trafikbelastning som den har idag och Nygatsleden behöver två körfält.

I det andra alternativet har butiksgatan - Stora Gatan - befriats från biltrafik och reserverats för endast gående och cyklister. Då behöver Centrumleden fyra körfält samt magasin för svängande fordon och Nygatsleden fyra körfält.

Endast det sistnämnda alternativet svarar mot målsättningen att på sikt åstadkomma ett differentierat trafikledsnät med god separering av olika trafikantgrupper, varför denna lösning lagts till grund för planens utformning.

Under lång tid är ett enklare gatusystem tillräckligt, än det som enligt prognosen fordras år 1995. I syfte att kontrollera lämplig etappvis utbyggnad har trafikmängderna år 1975 beräknats och fördelats på två alternativa gatusystem.

I det ena alternativet, A, studerades om det var möjligt att bygga Centrumleden och Nygatsleden med två körfält, medan Stora Gatan var stängd för biltrafik. Tillfredsställande trafikförhållanden erhöles under förutsättning att Ågärdsgatan byggdes ut och afslöts till Tunadalsgatan.

I det andra alternativet, B, studerades de trafiktekniska konsekvenserna, om Stora Gatan stängdes för biltrafik och endast Centrumleden byggdes ut. Därvid konstaterades att en sådan lösning var tillfyllest under förutsättning att den senare utformas med fyra körfält.

Vid val mellan de båda alternativa etapputbyggnaderna förordas den förstnämnda lösningen, som dels ger trafikanterna friare vägval dels reducerar körsträckorna vilket är av stor trafikekonomisk betydelse.

BESKRIVNING AV PLANFÖRSLAGET

Bild 13

Allmänt

I planen föreslås att ett centralt butiksområde bibehålls och utvecklas omkring Stora Gatan, som förblir den viktigaste köpgatan. Stora Gatan utformas som gång- och cykelgata. Utmed ån utbygges en ny gång- och cykelled. En trafikledsring byggs runt centrum. Den består av en nordlig led. Centrumleden i Södra Kyrkogatan och Lilla Brogatan med genombrott i kvarteren Magne, Kare och Mimer. Vid Karlbergsskolan anknys en sydlig led, Nygatsleden i Mellangatan och Nygatan. Centrumleden anknys till Nya Bergslagsvägen vid Karlsdals torg medan Nygatsleden förs under denna. Den västra delen av trafikledsringen utgörs av Sveavägen och Fabriksgatan mellan Centrumleden och Nygatsleden.

Bebyggelse

Innanför centrumringen reserveras marken för centrumändamål och till denna hörande biluppställningsändamål.

Kv. Drott

Kvartersytan reduceras i sin västra del för Centrumleden. Mot Västra Långgatan och Stora Gatan ligger en sammanhängande byggnadsrätt för centrumfunktionen. I västra hörnet föreslås ett parkeringshus med fyra parkeringsplaner för c:a 300 bilar. Inlastning och infart till affärshus och parkering sker via en gemensam fastighet från Sveavägen.

Bild 7

Kv:n Edda och Freja

Hela kvarteren föreslås för centrumändamål.

Kv. Fenja

Kvarteret är till stora delar nybyggt varför stadsplanen anpassats efter bebyggelsen.

Kv. Frode

Mot Stora Gatan föreslås ett affärshus, medan södra delen reserveras för parkering i fyra planer för c:a 300 bilar.

Kv. Manhem

Utefter ån utläggs gång- och cykelgata. Kvarteret föreslås för centrumbebyggelse, med en gemensam infarts- och inlastningsgård från Glasgatan.

Kv. Odin

Kvarteret reduceras i sin södra del för Nygatsleden, utefter ån utläggs gång- och cykelgata. Resten av kvarteret föreslås utnyttjad för centrumfunktionen.

Kv. Midgård

Kvarteret utvidgas åt norr mot Centrumleden. I nordväst reserveras mark för ett parkeringshus i fyra planer för c:a 400 bilar. Mot Stora Gatan föreslås bebyggelse för centrumändamål. Infart- och inlastning för affärshus- och parkeringsanläggning sker via en gemensam tomt från Glasgatan. Genom kvarteret går en gång- och cykelförbindelse mot bostadsbebyggelsen i Tunadal.

Kv:n Nifelhem och Näktergalen

Bebyggelsen föreslås lika gällande stadsplan.

Kv:n Nore och Rimfaxe

Kvarteren sammanslås och reduceras i södra delen för Nygatsleden. Kvarteret reserveras för biluppställningsändamål i fyra våningar för c:a 650 bilar.

Kv. Menja

Kvarteret utökas med delar av kvarteret Mimer mot Centrumleden. Delen mot Stora Gatan och Prästgårdsgatan föreslås utnyttjad för centrumändamål. Infarts- och inlastning till affärshusen sker via en gemensam tomt, vilken även utnyttjas för parkering. In- och utfart sker från Centrumleden.

Kv:n Nore, Svalan, Svanen och Runa
Kvarteren reduceras nordost och sydost för Centrum- och Nygatslederna. Kvarteren föreslås utnyttjat för centrumändamål. Gemensam infart- och inlastning sker via gemensam tomt från Prästgårdsgatan.

Utanför centrumringen föreslås vissa kvarter som via gång- och cykelstråken får god anknäpning till övriga stadskärnan, utnyttjade för centrumverksamheter.

Kv:n Brage och Dana
Kvarteren sammanslås och föreslås utnyttjas för allmänna ändamål. Parkering på kvarteretsmark.

Kv. Disa
Kvarteret reduceras i sin södra del genom gatubreddning för Centrumleden och utökas i norra delen för utbyggnad av Kungl. Postverkets lokaler. Genom kvarteret läggs en gångförbindelse mellan Stora torget och gång- och cykelstråket längs ån.

Kv. Höder
Kvarteret utvidgas mot nordost mot Tunadalsgatans nya sträckning och reduceras i södra delen genom gatubreddning. Kvarteret reserveras för parkeringsändamål med fyra plan för biluppställning för c:a 900 bilar.

Kv:n Magne, Kare och del av Mimer
Befintliga bostadshus i två våningar, som kvarstår efter gatugenombrott i kvarteren föreslås att bibehållas.

Kv. Muspelhem
Kvarteret utnyttjas för allmänt ändamål, kvarterets gränserna mot sydväst och sydost regleras.

Kv. Malte
Kvarteret bibehålles för sitt nuvarande ändamål. Mellan kvarteren Muspelhem och Malte ligger en gång- och cykelgata.

Kv:n Ran och Saga
Kvarteren sammanslås. Östanåsgatan föreslås få en ny sträckning genom kvarteret öster om befintligt bostadshus i sex våningar. Kvarteret Saga reduceras i sin södra del mot Centrumleden.
De delar av nuvarande Västeråsvägen som går genom kvarteren föreslås utnyttjade för bostädernas parkering. I västra delen av kvarteren ligger ett planerat Folkets Hus. Parkering för detta sker på tomtmark.

Kv. Mode
Östanåsgatans nya sträckning delar kvarteret i två delar, vars kvarstående befintliga bebyggelse föreslås bibehållen.

Kv. Gladan och del av Kv. Gautiod
Kvarteren sammanslås och reduceras i nordväst genom gatubreddning. Kvarteren föreslås utnyttjas till kontors- och bostadsändamål.

Kv:n Gimle, Sigrun, Skandia och Svea
Kvarteren reduceras i nordost genom gatubreddning. Kvarteren föreslås utnyttjade för kontors- och bostadsändamål.

Kv. Gylfe
Prästgården och dess trädgård i kvarteret har ansetts representera ett så stort kulturhistoriskt och miljömässigt värde att de bör bevaras.

Kv. Läroverket

Kvarteret har föreslagits bibehållet för sitt nuvarande allmänna ändamål. Kvarteret reduceras något i norr mot Centrumleden.

I stadskärnan ingår två kvarter, som ligger utanför stadsplaneområdet, Kv:n Blenda och Fjolner vilka inkluderas i den följande redogörelsen.

Föreslagen plantyp

Stadsplanen har utformats med minsta möjliga detaljbestämmelser. Endast kvarterens yttre begränsningar, våningsantalet och exploateringsrätten per tomt samt användningssättet har preciserats. Så stora sammanhängande bottenvåningsytor som möjligt har tillskapats. Genom nybebyggelse och svårigheter att få en vettig etapputbyggnad har befintliga gator och kvarter i stort sett varit tvungna att bibehållas. Sammanslagningar av kvarter har varit möjliga i den östra delen av centrum.

Med den föreslagna plantypen bör planen ha förutsättningar att vara aktuell under ganska lång tid. Genom att exploateringsrätten fördelas lika inom varje kvarter bör man ha stora möjligheter att få till stånd en önskvärd kvarterssanering. Skulle önskemål uppstå om en förändring av kvarterets exploatering vid delsanering av kvarter, måste stadsplanen revideras, så att förhållandens mellan kvarterets delar regleras.

Stadsplanens markutnyttjande

Inom centrum har exploateringsrätten för varje tomt föreslagits till 200 % av markytan i tre våningar. Områdesexploateringsstalet för centrumverksamheter inom trafikledningen är 1,14. Inom stadskärnan uppgår våningsytan för centrumverksamheter till c:a 161.000 m², varav c:a 132.000 m² inom trafikledningen. Bottenvåningsytor, tillgängliga för butiksetablering, uppgår till c:a 69.000 m², resp. c:a 61.000 m². För övriga centrumfunktioner finns ytterligare en tillgänglig bottenvåningsyta på c:a 4.500 m². Stadsplanen innebär att det beräknade ytbehovet för centrumverksamheter tillgodosätts med sådan marginal att tvingande monopolsituation på fastighetsmarknaden bör kunna undvikas. Övervåningsytorna uppgår till c:a 87.000 m², medan beräknat ytbehov för centrumverksamheter uppgår till c:a 36.000 m².

Fastigheter byggda efter år 1945 antas ej vara sanerade år 1995. De innehåller c:a 31.000 m² våningsyta för bostadsändamål. Ett fullt utnyttjande av byggnadsrätten i sanerade fastigheter skulle innebära att i dessa, ytterligare c:a 20.000 m² våningsyta för bostäder skulle vara möjliga att bygga. Det är angeläget att inte öka bostadsbyggelsen utöver detta.

Parkering

Biluppställningsplatserna har samlats och lokaliserats till ett fåtal större ytor, vilket ger större överskådlighet och minskar den parkeringssökande trafiken. Stora parkeringsplatser medger dessutom dubbelutnyttjande, då toppar för butiksparkering inte sammanfaller med toppar för kontors- och fritidsparkering. Parkeringssytorna har givits sådana lägen och storlekar att de flesta kan byggas ut med däck i fyra våningar efterhand som parkeringsbehovet växer. En sådan lösning av parkeringsproblemet innebär att staden måste gripa in som initiativtagare för att lösa detta. Alla expanderande städer har det visat sig omöjligt att lösa stadskärnans parkeringsbehov utan denna samordning och detta initiativ från kommunen. Frågan om ett kommunalt parkeringsbolag är f.n. under utredning.

Parkeringsanläggningarna har lokaliserats med hänsyn till en successiv sanering och etablering i stadskärnan och en etappvis utbyggnad av trafiklederna.

En målsättning har varit att gångavståndet från parkeringsanläggning till butiksfasad ej skall överstiga 100 m.

En löpande arbetsplan för lösning av parkeringar genom succesiv utbyggnad av markparkering och parkeringshus kommer att upprättas, så att behovet av uppställningsplatser fördelas rättvist i stadskärnan och täcker behovet vid varje aktuell utbyggnadsetapp. De i planen föreslagna biluppställningsplatserna täcker behovet av 3.545 platser. Kontroll av trafikförhållandena vid parkeringsanläggningarna och dimensionering av trafikordningarna har utförts.

Trafikledsnätets utformning

Runt centrum har lagts en trafikledsring. Denna behöver enligt prognoserna i framtiden en fyrfäktig körbana. Ringen har detaljutformats så att det är möjligt att styra trafiken med progressiv signalreglering - s. k. grön våg. Angöringsgatorna in mot centrum medger att samtliga fastigheter kan nås med bil. Tvärgatorna mot Stora Gatan har så liten bredd att vändplatser inte kan anordnas.

Tvärgatorna har föreslagits enkelriktade och där de korsar Stora Gatan föreslås att biltrafikens hastighet nedbringas genom att gångstråkets beläggning göres genomgående och att bilarna får stoppliktt eller kör över en fasad kantsten. Hastigheten på angöringsgatorna begränsas till 30 km/h. Mopedtrafiken hänvisas till biltrafiklederna.

Gång- och cykeltrafik

En betydande del av invånarna i staden bor inom bekvämt gång- och cykelavstånd från centrum. Det är därför av stor vikt, att de kan nå detta via stråk, som korsar större trafikleder planskilt. Inom stadskärnan utformas det viktigaste butiksstråket, Stora Gatan, och de två Åpromenaderna på båda sidorna av ån, som gång- och cykelgator. Dessa anknys via planskilda korsningar av trafiklederna till de angränsande områdena utanför centrum.

Gång- och cykeltrafiken från Nibblesbackeområdet i väster, med gymnasial skola, friluftsbad, idrottsfält och nya bostadsområden, korsar Nya Bergslagsvägen planskilt vid Karlsdals Torg.

Från bostadsområdena norr och söder om trafikledsringen når man stadskärnan längs Åpromenaderna, som på åbankarna förs under lederna. Boende i Tunadalsområdet går på bro över centrumleden mot Stora Gatan.

Från skolorna, Folkets Hus och bostäderna på Östanås når man stadskärnan via två planskilda korsningar av Centrumleden. Planskilda korsningar med trafiklederna utformas så att gång- och cykelstråken medger farbarhet för cykel, barnvagn och rullstol.

DETALJUTFORMNING

S:t Olofsskolan, Folkets Hus och Karlbergsskolan

Vid nuvarande Västeråstullen korsar Centrumleden gång- och cykelstråket Östanås - Stora Gatan, som avslutas mot den förhöjda Centrumleden med en liten torgbildning med plantering och sittplatser. I fonden av Stora Gatan, ovanför en liten park ligger Folkets Hus. Genom Östanåsgatans och Centrumledens nya sträckning försvinner den besvärliga anslutningen vid tullen. Dessutom blir det möjligt att här genomföra en bekväm och från motortrafiken helt separerad gång- och cykelled, på vilken man från bostadsområdena, Folkets Hus och skolorna når centrum. Centrumleden och Nygatsleden ligger här ganska nära Karlbergsskolan.

Bullret från trafiklederna i skolans aula och klassrum har utretts varav framgår följande: Under första utbyggnadsetappen fram till år 1975 överstiger bullret i skollokalerna, orsakade av gatubuller, inte acceptabla värden, därefter kan dessa uppskattas komma att överstigas. Genom att byta ut fönstren i auladelen och de närmaste klassrummen och ersätta dessa med fönster med bättre ljudisolering kan ljudisoleringen av skollokalerna förbättras så att tillfredsställande förhållanden uppnås under hela prognostiden, fram till år 1995.

Området omkring Stora Torget

Centrumleden innebär ett kraftigt inbrott i den befintliga miljön runt Kyrkan, Scheeleparken och torget och delar på ett olyckligt sätt av dessa funktioner från den övriga stadskärnans. Flera försök har gjorts att flytta ut leden åt norr, men detta omöjliggörs av det nybyggda bostadskvarteret Bertil och kyrkogården. Kyrkbacken avslutas med en skulptural mur eller en hängande terrassvegetation som söder om kyrkan fortsätter i en terrasserad park. Scheelegatan läggs igen och bilparkeringen på torget tas bort. Scheeleparken dras fram mot torget, som utformas fyrkantigt och symmetrisk kring Rådhusets mittaxel. Torgrummet accentueras med skulpturala ljuspyloner och med en trädplantering mot Centrumleden. Med en gång- och cykelförbindelse genom kvarteret Disa till Åpromenaden möjliggörs god kontakt mellan centrumverksamheterna runt Stora Torget och stadskärnans övriga.

Stora Gatan och Åpromenaderna

Bilarnas förmenta stimulans av gatulivet ersätts på gånggatorna av vegetation och sittplatser, permanenta små byggnader för telefon, kiosk- och lotteriförsäljning samt små utställningar.

Vegetationen utefter ån och vid Hökartorget är väsentliga inslag i stadsbilden och bör bevaras och underhållas. Busshållsplatsen på Hökartorget föreslås borttagen och ersätts med kommersiell torgförsäljning. Genom att biltrafiken försvinner finns möjlighet att bygga ut skärmtaken utefter butiksfasaden till sammanhängande klimatskyddande tak.

KOSTNADER FÖR PLANENS GENOMFÖRANDE

Gatubyggnadskostnaderna för trafikleder och matarleder har preliminärt beräknats till c:a 9 Mkr, varav c:a 6 Mkr för första utbyggnaden. Kostnaden för förvärv av fastigheter för mark till gator, parker, biluppställningsplatser och allmänna ändamål har ej kunnat beräknats, totala taxeringsvärdet för berörda fastigheter uppgår till c:a 5,7 Mkr. Kostnader för markregleringar och evakueringar har beräknats till vardera c:a 0,3 Mkr. Kostnaden för staden vid ombyggnad av telekulvertar torde uppgå till högst 125.000:- och ombyggnad av fönster i Karlbergsskolan till c:a 25.000:-.

Köping den 12 juni 1968

Sture Granberg
Sture Granberg
Arkitekt S. A. R.

Antaget av Stadsfullmäktige

i Köping den 28 juni 1968 § 105

Sverker Jonsson
Sverker Jonsson

Stadsfullmäktiges sekreterare

Bild 10

Bild 14

Bild 16

Bild 8

Bild 15

Bild 11

Bild 9



STADSARKITEKTKONTORET

Tillhör Kungl. Maj:ts beslut
den 26 augusti 1971
Ang. undantag se Kungl. Maj:ts beslut
Civildepartementet

04. 07. 69

STADSPLANEBESTÄMMELSER tillhörande förslag till
ändring av stadsplanen för CENTRALA STADEN
I KÖPING, VÄSTMANLANDS LÄN
(PL K IV 1967)

§ 1.
STADSPLANEOMRÅDETS ANVÄNDNING
BYGGNADSKVARTER

- 1 Med A betecknat område får användas endast för allmänt ändamål.
 - Mom. 2. Med B betecknat område får användas endast för bostadsändamål.
 3. Med BH betecknat område får användas endast för bostads- och handelsändamål.
 4. Med BHd betecknat område får användas endast för bostads- och kontorsändamål.
- Med H betecknat område får användas endast för handelsändamål. Byggnadsnämnden må dock, med undantag för byggnads bottenvåning, medgiva inredande av bostäder i den mån som kraven på sundhet och god bostadsmiljö prövas kunna tillgodoseas.
6. Med C betecknat område får användas endast för samlings- och föreningslokaler och därmed samhörigt ändamål.
 - Mom. 7 Med Kr betecknat område skall utgöra reservat för befintlig, kulturhistoriskt värdefull byggnad, som får användas endast på sätt som för varje särskilt fall prövas lämpligt.
 8. Med Tp betecknat område får användas endast för varudistributions- tillfarts- och biluppställningsändamål.
 - 9 Med Ts betecknat område får användas endast för bensinstation och därmed samhörigt ändamål.

SPECIALOMRÅDE

1. Med G betecknat område får användas endast för biluppställningsändamål.



STADSARKITEKTKONTORET

Med Tf betecknat område får användas endast för gång- och cykeltrafik i tunnel så utförd att allmän gatutrafik kan framföras över densamma.

Med V betecknat område skall utgöra vattenområde som icke får utfyllas eller överbyggas i annan mån än som erfordras för broar.

§

SOM ICKE ELLER ENDAS' MINDRE MFATTNING FÅR BEBYGGAS

Med punktprickning betecknad mark får icke bebyggas

Med ringprickning betecknad mark får bebyggas endast under ett bjälklag så utförd, att hinder ej uppstår för lämplig plantering.

Mom. Med punkt- och ringprickning betecknad mark får icke bebyggas i annan mån än att lokaler må anordnas under ett gårdsbjälklag så utförd, att hinder ej uppstår för gång- och cykeltrafik i markplanet.

SÄRSKILDA FÖRESKRIFTER ANGÅENDE MRÅDEN FÖR LEDNINGAR OCH FÖR ALLMÅN TRAFIK

Mom Å med u betecknad mark får icke vidtagas anordningar som hindrar framdragande eller underhåll av underjordiska allmänna ledningar.

Mom Med x betecknat område inom byggnadskvarter får icke bebyggas på sätt som hindrar att området i jämnhöjd med angränsade gator och till en fri höjd av minst 3 meter användes för allmän gångtrafik.

§ 4.

BYGGNADSSÄ

Med F betecknat område får bebyggas endast med hus som uppföras fristående.

§ 5.

BEBYGGELSENS OMFATTNING

Av tomt som omfattar med F betecknat område får högst en femtedel bebyggas



STADSARKITEKTKONTORET

- Mom. 2 Med arabisk siffra jämte procenttecken betecknat område får våningsytan upptaga högst så stor procentuell del av byggnadsområdet som siffran angiver, räknat var tomt för sig.

§ 6.
VÅNINGSAANTAL

Å med II, III, IV eller VI betecknat område får byggnad uppföras med respektive högst två, tre, fyra och sex våningar.

§ 7.
BYGGNADSHÖJD

Å med II, III, IV eller VI betecknat område får byggnad icke uppföras till större höjd än respektive 7,6, 10,6, 12,6 och 19,6 meter.

- 2 Å med siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter som siffran angiver.

- Mom. 3 Å med plus jämte siffra i romb betecknat område får byggnad uppföras till högst den höjd i meter över stadens nollplan som siffran angiver.

§ 8.
FÖRBUD MOT ANORDNANDE AV KÖRFÖRBINDELSE

Körbar förbindelse mellan fastighet och gata eller annan allmän plats får icke anordnas över gräns, som markerats med fyllda trianglar.

Köping i mars 1968

Sture Granberg

Sture Granberg
Arkitekt SAR

Antaget av stadsfullmäktige i Köping
den 28 juni 1968 § 105

Sverker Jonson

Sverker Jonson
Stadsfullmäktiges sekreterare