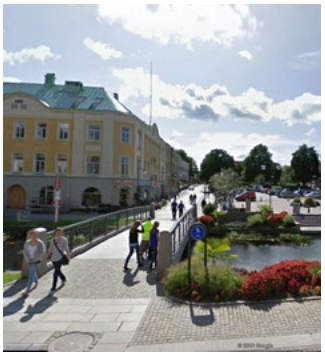


KUNSKAPSUNDERLAG FÖR STADSBYGGNADSKVALITET I NÖDINGE 2017-03-16

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 3

Introduktion 4
Vad är stadsbyggnaskvalitet? 6

Stadsbyggnadskvalitet i Nödinge 9
Nödinges förutsättningar 10
7 stadsbyggnadsprinciper för Nödinge 12

Bilaga 1 Teoretiska utgångspunkter 22
Bilaga 2 Jämförelse 29
Bilaga 3 Workshop/ Stadsbyggnadsvision 34

UPPDRAGSGIVARE

Ale kommun, Sektor samhällsbyggnad

Kontakt Elin Celik, Planarkitet elin.celik@ale.se
Medverkande Magnus Lövdahl, Planarkitekt magnus.lovdahl@ale.se
Charlotte Lundberg, Planarkitekt charlotte.lundberg@ale.se
Alma Mesihovic, Planarkitekt alma.mesihovic@ale.se

KONSULTGRUPP

ÅF Infrastructure AB 2017-03-16 Projektnr: 723265

Uppdragsledare: Mikaela Arvidsson, Planarkitekt mikaela.arvidsson@afconsult.com
Mika Määttä, Arkitekt mika.maatta@afconsult.com

Specialister: Cecilia Windh, Samhällsplanerare cecilia.windh@afconsult.com
Lars Löwenadler, Civilingenjör lars.lowenadler@afconsult.com
Parviz Dadgostar, Ljusdesigner parviz.dadgostar@afconsult.com
Pia Fagerberg, Kulturvetare pia.fagerberg@afconsult.com

SAMMANFATTNING

Detta kunskapsunderlag för stadsbyggnadskvaliteter tar sin utgångspunkt i målet att Nödinge med ökad befolkning skall utvecklas till en attraktiv småstad. Den höga tillväxttakten, som på sikt leder till en fördubblad befolkning, innebär stora utmaningar för kommunens planering och behovet av ramar och riktlinjer ökar. Utredningen är värdebaserad och ett komplement till den fördjupade översiksplanering som pågår. Den skall utgöra underlag för detaljplaner och bygglovsprövning och har tagits fram i dialog med kommunens tjänstemän och omfattar även synpunkter från genomförda medborgardialoger och en Workshop med kommunens tjänstemän i juni 2016.

Kunskapsunderlaget ger en bakgrundsbeskrivning till vad som menas med stadsbyggnadkvaliteter och redovisar teoretiska utgångspunkter som kan vara värdefulla i arbetet mot ökade stadsbyggnadskvaliteter i Nödinge.

Teori och planeringspraktik indikerar att ökad **täthet**, **blandstad** och **urbana verksamheter** ihop med planering enligt **stationsnärhetsprincipen** inte bara ger ökade stadsbyggnadskvaliteter utan även kan vara framgångsrika begrepp för hållbar stadsutveckling.

Stadsbyggnadskvalitet kan sammanfattas som **materiella egenskaper som bidrar till sociala mervärden**. De kan indelas i **sociala kvaliteter, formmässiga kvaliteter och innehållsmässiga kvaliteter** vilka sammantaget ger stadsbyggnadskvalitet.

Beroende på om en ort är av **blandstadstyp** eller **funktionsseparerad** varierar förutsättningarna för stadsbyggnadskvaliteter. Utredningen har därför gjort jämförelser mellan dels Ales huvudorter, Nödinge och Älvängen och dels två utvalda referensorter. Den viktigaste slutsatsen är att både Nödinge och Älvängen kan utvecklas till attraktiva småstäder i en utvidgad arbetsmarknadsregion genom tillämpning av **högre täthet**, **blandstadsutveckling** och **stärkta offentliga rum**. Identiteten kan stärkas genom att betona och lyfta fram orternas särart.

Nödinges glesa funktionsseparerade struktur är utmanande avseende funktionsblandning och kopplingar i befintliga bostadsområden. Samtidigt finns potentialer i de glesa mellanrummen. I synnerhet trafikytorna vid handelsområdet ”Ale torg” som genom förtätning av byggnadsstrukturen kan omvandlas till blandstad med mer service, mer bostäder och mer verksamheter. Med kopplingar till befintliga bostadsområden med självklara stråk för gång och cykel, kan relationen mellan nytt och gammalt stärkas.

7 stadsbyggnadsprinciper:

1. Tätt och blandat vid pendeltågsstationen
2. Ett koncentrerat utbud av verksamheter och service
3. Självklara stråk
4. Tydliga funktionella och vackra stadsrum
5. En struktur som gör det lätt att resa klimatsmart
6. Tydlig identitet och karaktär
7. Ett Nödinge öppet för alla

INTRODUKTION

Ett politiskt mål i Ale kommun är att befolkningen ska öka. I kommunens verksamhetsplanering och budget är målet en befolkningsökning på 3 procent under perioden 2017- 2020. Med en befolkningstillväxt på 1,5 procent under 2015 ökade kommunen mest i hela Göteborgsrgionen. Med fem nya pendeltågsstationer som tillförts kommunen sedan 2012 har möjligheten till pendling mellan Ale, Göteborg och Trollhättan blivit enklare och snabbare. Den ökade tillgängligheten skapar bebyggelsetryck och förutsättningarna för befolkningsökning och stadsutveckling är goda. På sikt kan målen innebära en fördubbling av invånarantalet i Nödinge och Älvängen. Den höga tillväxttakten innebär stora utmaningar för kommunens planering och behovet av ramar och riktlinjer ökar. De kvalitativa värdena får inte skymmas av de kvantitativa. Kommunen har mål om att bebyggelseutvecklingen skall koncentreras till stationära lägen i båda orterna. De ska utvecklas till *småstäder* med *stadsbyggnadskvaliteter* och bidra till hållbar stadsutveckling. Det finns mycket som pekar på att ökade *stadsbyggnadskvaliteter* är ett nödvändigt inslag för en trygg och hållbar stadsutveckling.

Detta *kunskapsunderlag för stadsbyggnadskvaliteter* syftar till att föreslå principer för ett hållbart stadsbyggande i Nödinge. Kunskapsunderlaget är tänkt som en vägledning för hur stadsbyggnadskvaliteter kan prägla stadsutvecklingen. Den är värdebaserad vilket innebär att den formulerar vilka värden och kvaliteter som bör uppnås snarare än att peka ut detaljerade åtgärder på bestämda platser. Det kan fungera som underlag till kommunens kommande revidering av översiktsplan, pågående fördjupade översiktsplaner för Nödinge och Älvängen samt kommande detaljplaner och bygglovshantering. I samband med fortsatt detaljplanering i Nödinge kan utredningen även utgöra underlag för arbete med gestaltning för att säkerställa en kontinuitet i tillämpning av rekommenderade stadsbyggnadsprinciper.

Utredningen baseras på tre perspektiv som sammantaget utgör underlag för ökade stadsbyggnadskvaliteter:

1. Teoretisk orientering och motivering
2. Jämförelse av förutsättningar och prioriteringar
3. Stadsbyggnadsvision

Den teoretiska orienteringen (bilaga 1) ger en bakgrund till vad stadsbyggnadskvalitet och hållbar stadsutveckling handlar om. Jämförelsen (bilaga 2) beskriver skillnader och likheter mellan Ales huvudorter och pekar på vilka stadsbyggnadskvaliteter som kan tillföras och prioriteras. Jämförelsen har även resulterat i generella utgångspunkter för både Nödinge och Älvängen. Stadsbyggnadsvisionen (bilaga 3) är ett försök att fånga invånarnas och kommuntjänstemännens perspektiv på orternas möjliga framtid.

Baserat på en sammanvägd bedömning av teoretiska perspektiv, generella förbättringsmöjligheter som framkommit vid jämförelsen och Nödinges specifika utgångspunkter har 7 Stadsbyggnadsprinciper för Nödinge formulerats.

I Ale är öppenhet och dialog ledord såväl i samverkan med aktörer som med allmänheten. Kunskapsunderlaget har därför upprättats i dialog med kommunens tjänstemän och tidigare synpunkter från kommuninvånare har beaktats i arbetet. En workshop (se bilaga 3) anordnades i juni 2016 med kommunens tjänstemän. Syftet var att göra deltagarna varse det pågående arbetet med stadsbyggnadskvalitet och att inhämta synpunkter och kunskap kring hur Nödinge och Älvängen skulle kunna utvecklas. De olika samhällenas identitet och kärnvärden diskuterades men fokus var att även blicka framåt. Vad för slags samhällen vill tjänstemän och kommuninvånare se i framtiden? Workshopen hade ett fokus på värdeord som tidigare identifierats i visionsarbete och dialogmöten. Utgångspunkten i Workshopen var kommunvisionen ”Lätt att leva” samt Föp Nödinges värdeord *trygghet*, *närhet* och *identiet*.

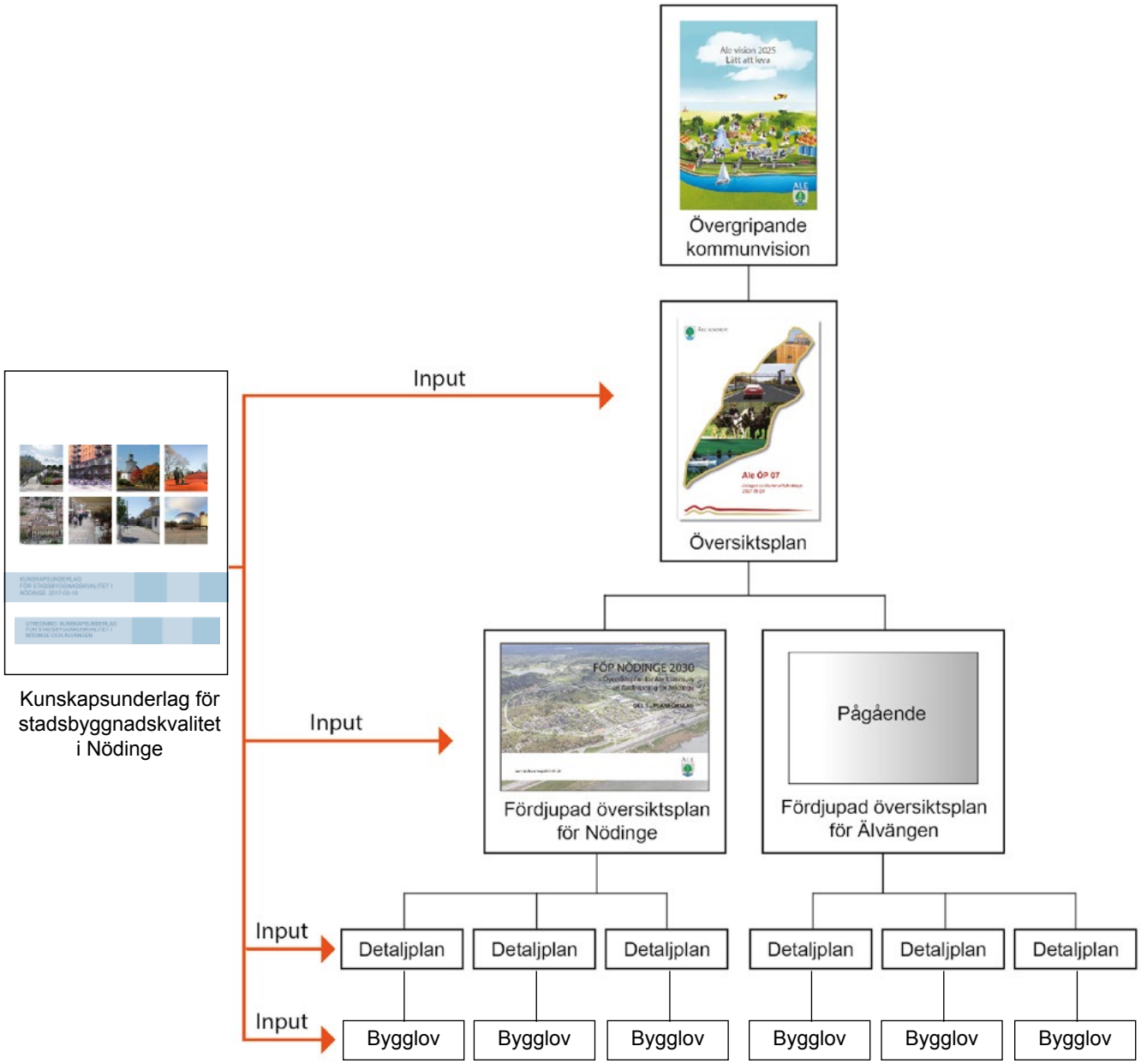
Nedan presenteras workshopens resultat med några gemensamma varianter på visionen ”Lätt att leva” som var gemensamma för både Nödinge och Älvängen.

- Lätt att leva i regionen
- Lätt att leva tillsammans
- Lätt att leva annorlunda
- Lätt att leva utan bil

Övning 1 för **Älvängen** lyfte fram att **stärka den levande och blandade småstaden** och ett **fokus på älven**. Även i övning 2 betonades **kontakt och närhet till älven**.

Övning 1 för **Nödinge** betonade **trygghet**, **identitet** och **stolthet**, **mångfald**, **kultur** och **social heterogenitet**.
I övning 2 valde grupperna ” **Våga exploatera högt i strategiska lägen, våga behålla låg exploatering i andra**” och ”**Berikande kulturmiljö**”.

“De höga tillväxtmålen, innebärande nästan en fördubbling av invånarantalet i Nödinge, innebär förbättrade förutsättningar att utveckla stadsbyggnadskvaliteter och bidra till en hållbar stadsutveckling.”



Diagrammet visar kunskapsunderlagets roll bland planeringsdokument i Ale kommun.

VAD ÄR STADSBYGGNADSKVALITET?

I takt med en ökning av världens befolkning finns en påtaglig koncentration till städer. Möjlighet till arbete, studier och nöjen attraherar men även de upplevelser som stadsmiljön erbjuder. Bild: Verona.

Att vi människor, trots trängsel och andra bekvämlighetsaspekter, i allt högre grad väljer att tränga ihop oss i städer, vittnar om de sociala fördelar som stadslivet erbjuder. Utbud av varor och tjänster, möjligheter till utbildning och arbete, möten, aktiviteter, med mera är några exempel på fördelar. Hur dessa fördelar varierar i olika städer är kopplad till materiella egenskaper i stadens form och innehåll. Städer förekommer i en mängd olika format och är olika sammansatta. Trots det kan tre generella kategorier av kvaliteter som har påverkan på stadslivet identifieras: Dessa är: **sociala kvaliteter, formmässiga kvaliteter** och **innehållsmässiga kvaliteter**. En viktig utgångspunkt är att kategorierna sammantaget ger stadsbyggnadskvalitet. Kategorierna överlappar och påverkar varandra. Detta är helt i sin ordning då stadsbyggnadskvalitet handlar om synergier mellan de tre olika kategorierna. Nedan beskrivs kvaliteterna uppdelade i respektive kategori.

SOCIALA KVALITETER

Att betrakta staden enbart som en fysisk företeelse utan att se till dess sociala dimensioner är att förbise kärnan i vad stadsbyggnadskvalitet handlar om. Själva grundorsaken till att vi lever i städer är de sociala och kulturella nyttorna av mänskligt umgänge, samverkan och utbyte. Stadsbyggnadskvalitet är alltså i hög grad en fråga om sociala och kulturella värden. Många sociala och demokratiska institutioner som utbildning, politik och kultur är intimt kopplade till städer. Hur det sociala livet uppstår och utvecklas på en ort är beroende av vilka sociala institutioner och vilken utbud och service som finns. Riktigt stora städer kännetecknas av en särskild social och kulturell mångfald som enbart finns där, men även mindre städer kan uppvisa en högre social komplexitet än byar och förorter.

Ett viktigt kvalitetskriterium är i vilken grad stadsutvecklingsprocessen är demokratiskt förankrad. Vem driver utvecklingen och vilka parter deltar? Möjlighet till medverkan och allas rätt till staden är därför i sig själv en central stadsbyggnadskvalitet. En tydlig identitet kan vara en sammanhållande stadskvalitet, i synnerhet i mindre städer. Traditionellt har dock större städer visat sig mer öppna för sociala förändringar och kulturell utveckling än mindre samhällen. Tolerans och kulturell utveckling är med andra ord viktiga sociala stadskvaliteter.

FORMMÄSSIGA KVALITETER

Formmässiga stadsbyggnadskvaliteter handlar om bebyggelsens och stadsrummens fysiska egenskaper. Det mest avgörande handlar om täthet. En fungerande stad har en viss kritisk massa av byggnader och befolkning (mätt i exploateringsstal eller antal boende/hektar).

Denna grundläggande kvantitativa egenskap måste dock paras med en rad kvalitativa egenskaper. Den täta staden behöver ett system av tydliga och funktionella stadsrum. Stadsrummen behöver vara kopplade i ett gatunät där rörelserna kanaliseras till starka stråk. Egenskaper som gatunätets uppbyggnad - dess kontinuitet, dess kopplingar med målpunkter och omgivningen och andra egenskaper som tydliga stadsbyggnadselement är avgörande.

Gatunätets täthet och kopplingar (se mer om *Space syntax* på sid 9) styr i hög grad om gatustrukturen bidrar till utbud och service kring stråk och platser. Även skalan på affärer, lokaler och byggnader är avgörande för i vilken grad dessa bidrar till att göra gator och platser levande och intressanta.

Stadsbyggnaskvalitet handlar om form och innehåll men även om process. Stadsbornas medverkan är i sig en kvalitet. "Vancoverism" är idag ett etablerat begrepp för en lyckad stadsbyggnadsprocess med föredömliga dialoger mellan staden och befolkningen i Vancover. Bild: Vancover.

Kvarterens form och storlek är en väsentlig egenskap. Det slutna kvarteret skapar inneslutande halvprivata gårdar vilket tillsammans med offentliga rum bidrar till differentierade och varierande stadsrum.

Bottenvåningarnas fasader, stadsrummens form, platsernas funktion, material och möblering är element som bidrar till händelser i ögonhöjd och bygger upp stadskvalitet. Parker, vegetation, och torg behöver utformas som sociala mötesplatser som understödjer utomhusaktiviteter. Belysningen påverkar vår upplevelse av stadsrummen vid mörker och kan vara avgörande för trygghet och tillgänglighet. God identitetsskapande belysning är med andra ord en avgörande stadskvalitet.

INNEHÅLLSMÄSSIGA KVALITETER

En viktig stadskvalitet handlar om typen och mängden av utbud och funktioner. I stora städer finns ett stort utbud och stor variation. Ju mer varierande utbudet på en ort är, desto högre är det innehållsmässiga stadsbyggnadskvaliteterna. I utredningen används begreppet "urbana verksamheter" i mening av småskaliga, specialiserade butiker, kiosker, restauranger och andra funktioner som traditionellt hittas i stadsmiljöer. Vissa funktioner som ett hotell, ett stadshus, en domstol eller en högskola bidrar till att höja ortens nivå på stadsbyggnadskvalitet. Naturmiljö, kulturmiljö, arkitektur och konst är i sig stadsbyggnadskvaliteter. Varje stad har unika drag som bidrar till att ge den karaktär och identitet och som samverkar till skapandet av den plats som staden utgör. Hur ortens särdrag lyfts fram påverkar ortens attraktivitet och varumärke. Nytillkommen stadsbebyggelse kan både förstärka och förminska platsens historiska identitet. Stadsbyggnadskvalitet

Stadskvalitet handlar om skala. Det småskaliga har ett rikare innehåll än det storskaliga. Bild: Amsterdam

förutsätter därför om ett aktivt förvaltande av befintliga värden och om ett medvetet **gestaltningsarbete** i samband med stadsutveckling.

Betydelsen av ny identitetsskapande arkitektur för ortens karaktär och attraktivitet skall inte underskattas. Enskilda byggnader och nya platser som parker och torg kan ha stor betydelse för en orts attraktivitet. En rik historisk miljö med inslag av samtida arkitektur och konst som skickligt fogats till helheten kan starkt bidra till en orts varumärke.

SLUTSATS

Stadsbyggnadskvalitet är en komplex blandning av olika fysiska och sociala faktorer. Vad som är möjligt och tillämpbart just i Nödinge utvecklas vidare under kommande kapitel och i de teoretiska resonemangen i bilaga 1 och och slutsatserna i bilaga 2.

Torget i den traditionella staden erbjuder flera samtidiga aktiviteter. Bild: Verona

Till skillnad mot vägar och trafikleder i den moderna förorten har gator i den klassiska staden rumsbildande väggar och ett varierat innehåll. Bild: Allégatan i Borås.

SAMMANFATTNING:
FAKTORER SOM PÅVERKAR STADSBYGGNADSKVALITETER

SOCIALA FAKTORER:

- Medverkan
- Identitet
- Social dynamik
- Samägande
- Social mångfald
- Kulturell mångfald
- Tolerans
- Sociala Institutioner
- Hälsa
- Integration

INNEHÅLLSMÄSSIGA FAKTORER:

- Naturmiljö
- Kulturmiljö
- Arkitektur
- Konst
- Urbana verksamheter
- Kontinuerlig historia
- Händelser i ögonhöjd
- Innehållsrika fasader
- Evenemang

FORMMÄSSIGA FAKTORER:

Stadsstruktur:

- Täthet
- Kvartersform
- Urban grönska och urbana möten med vatten

Stadsrum:

- Struktur
- Gestaltning
- Kopplingar
- Läsbarhet
- Skala

Stadsbyggnadskvalitet i Nödinge

NÖDINGES FÖRUTSÄTTNINGAR

Nedan beskrivs Nödinges förutsättningar som en utgångspunkt för att formulera av stadsbyggnadsprinciper för framtida stadsutveckling. Förutsättningarna fokuserar på de faktorer som är mest avgörande för stadsbyggnadskvaliteter uppdelat på de tre kategorier (sociala, innehållsmässiga och formmässiga) som ovan presenterats som bärande för stadsbyggnadskvalitet. Urvalet är på intet sätt heltäckande utan begränsas till vad som funnits till hands i befintliga planeringsdokument och som kommit fram av platsbesök och fotodokumentation.

SOCIALA FÖRUTSÄTTNINGAR:

Social miljö:

Med både villor och hyresrätter inom det centrala området har Nödinge en befolkning med skillnader i ekonomiska förutsättningar. Trots det är de olika upplåtelseformerna inte blandade, utan tydligt uppdelade i olika områden. Blandade upplåtelseformer och mångfald i bostadsutbudet i de nya stadsdelarna kan öka möjlighet till social mångfald och boendekarriär inom samhället.

Identitet:

Motorvägsavfarterna och pendeltågsparkeringen har likartad gestaltning i de flesta av Ales större orter. Bilden av Nödinges särdrag döljs bakom Ale torg som genom sin lokalisering mot motorvägen dominerar samhällets ansikte utåt. Orten har därför ett svagt varumärke mot omgivningen. Ny bebyggelse vid Ale torg kan ha stor påverkan på ortens identitet.

FORMMÄSSIGA FÖRUTSÄTTNINGAR:

Täthet:

Befolkningstätheten i stationens närhet är nästintill obefintlig och området med en radie på 600 meter från stationen har befolkningstätheten 32,5 personer/ha. För att skapa trygghet kvällstid och underlag för utvecklad service behövs en kraftigt ökad av befolkning. Det finns delade meningar inom planerarpraktiken och forskarvärlden om vad som är en lämplig täthet för hållbar stadsutveckling.

Offentliga rum:

Det kanske mest typiska kännetecknet för 60-talets stadsbyggande är avsaknaden av tydliga offentliga stadsrum vilket är karakteristiskt även för Nödinge. I stället för gator med tydliga gränser utgörs mellanrummen som avskiljer bostäderna av odefinierade naturmark, gräsmattor, trafikytor och parkeringar.

Bostadskvarteren närmast Ale torg har omslutna gårdar men saknar gator runt kvarteren. Kring Hållsdammsbäcken är vegetationen nästintill ogenomträngliig och bildar därför en otillgänglig barriär. Traditionella rumsliga stadsbyggnadskvaliteter som gator, torg och parker behöver tillskapas för att höja stadsbyggnadskvaliteterna.

Stadsstruktur:

Nödinge har en funktionsuppdelade bebyggelse och trafikseparerad vägstruktur där gatunät med blandtrafikrum saknas. Mellan Vimmersjön och stationen, längs ”skolstråket”, längs Hållsdammsbäcken, längs Klöverstigen och öster om ”Ale torg”, erbjuder dock stadsstrukturen potentiella, självklara stråk. Stadsstrukturen kan här kompletteras med ett gatunät med attraktiva stråk för framförallt gång och cykel.

INNEHÅLLSMÄSSIGA FÖRUTSÄTTNINGAR:

Innehåll och utbud:

Handeln, som ger orten ovanligt rikligt utbud, är koncentrerat till Ale torg. Den är inrymd i låga hallbyggnader som öppnar sig mot parkeringsytor och bildar slutna baksidor mot bostäderna i öster. Handeln kompletteras av hamburgerrestaurang och bensinstation i egna fristående byggnadsvolymer. Kommunal service som skolor och förskolor ligger huvudsakligen koncentrerade till ett centralt stråk som tillsammans med Nödinge kyrka bildar ett östvästligt band längs Hållsdammsbäcken. Ett ökat utbud av småskaliga urbana verksamheter som bidrar till attraktiva gatumiljöer, kan bidra till ökade stadsbyggnadskvaliteter.

SAMMANFATTNING:

Utgångspunkten i Nödinges glesa stadsstruktur är på samma gång utmanande och full av potential. Utmaningen ligger främst i att skapa funktionsblandning och kopplingar i befintliga bostadsområden medan potentialerna finns i de dåligt utnyttjade mellanrummen. I synnerhet gäller detta trafikytorna vid ”Ale torg”.

Det säkraste sättet att stärka Nödinges stadsbyggnadskvaliteter är att omvandla och komplettera handelsområdet med stadsbyggnadskvaliteter, mer service, mer bostäder och mer verksamheter. Om detta nya blandstadsområde kopplas med attraktiva stråk för gång och cykel till strategiska platser i befintliga bostadsområden, kan nytt och gammalt stärka varandra.

Den annonyma bebyggelsen och de stora parkeringsytorna vid Ale torg präglar hur orten uppfattas från tåget och motorvägen. Området har därför betydelse för ortens varumärke.

SAMMANFATTNING FÖRUTSÄTTNINGAR:

KVALITETER:

- Hållsdammsbäcken med naturmiljö
- Kulturmiljöer
- Vimmersjön
- Nödinge kyrka
- Ale kulturrum (fd. gymnasium)
- Friluftsliv
- Handelsutbud

BRISTER:

- Sammanbindande urbant gatunät och tydliga stadsrum saknas
- Otydlig och anonym stadsbild mot omgivningen
- Barriärer som hindrar passage
- Bristande nät för gång och cykel
- Mycket låg täthet vid station
- Svårutnyttjad älvstrand

POTENTIALER:

- Stor utvecklingsmöjlighet vid stationen
- Ortens kulturhistoria kan bli en utgångspunkt för identitet
- Befintligt handelsområde kan utvecklas för att bättre stötta kollektivtrafiken
- Trygga gårdar och stråk i flerbostads området en bra utgångspunkt
- Grönområden och vattenytor kan utvecklas till identitetsskapande stadsrum

Alla stationer i Ale har samma utseende.

Baksidan av Ale torg.

Stråket genom bostadsbebyggelsen vid klöverstigen.

Mellanrummen utanför bostadsgårdarna är dåligt utnyttjad.

7 STADSBYGGNADSPRINCIPER FÖR NÖDINGE

Baserat på en sammanvägd bedömning av teoretiska perspektiv, generella förbättringsmöjligheter som framkommit vid jämförelsen och Nödinges specifika utgångspunkter har 7 Stadsbyggnadsprinciper för Nödinge formulerats.

1 TÄTT OCH BLANDAT VID PENDELTÅGSSTATIONEN

En blandning av boende, verksamheter och service kan koncentreras kring pendeltågsstationen för att stärka kärnan.

2 ETT SMÅSKALIGT UTBUD AV VERKSAMHETER OCH SERVICE

Nödinges roll i kommunen innebär att utbudet här bör ha en bredd och kan nyttjas av alla kommuninvånarna.

3 SJÄLVKLARA STRÅK OCH PLATSER

Att komplettera Nödinges vägnät med en utbyggnad av det täta nät av gator och stråk ger ökade möjligheter till gång och cykel.

4 TYDLIGA, FUNKTIONELLA OCH TILLTALANDE STADSRUM

Det framtida Nödinge kan ges ökade stadsbyggnadskvaliteter genom en kvalitetsinriktad stadsgestaltning med fokus på vackra och funktionella stadsrum.

5 EN STRUKTUR SOM GÖR DET LÄTT ATT RESA KLIMATSMART

För att klara kommunens mål att minst 35 procent av resorna till 2018 ska göras med kollektivtrafik måste bebyggelseplanering och trafikplanering samordnas.

6 TYDLIG IDENTITET, KARAKTÄR OCH VARUMÄRKE

Som Ale kommuns största samhälle har Nödinge en särställning för kommunens identitet och varumärke vilket behöver beaktas i stadsutvecklingen.

7 ETT NÖDINGE ÖPPET FÖR ALLA

En fördubbling av Nödinges befolkning förutsätter en stadsutvecklingsprocess som erbjuder invånarna möjligheter till möten och medverkan.

1 Tätt och blandat vid pendeltågstationen

En blandning av boende, verksamheter och service kan koncentreras kring pendeltågsstationen. Tillräcklig befolkningsunderlag för levande service och trygghet även kvällstid bör tillgodoses. I rusningstid ger kollektivtrafikrenärer underlag men för att butiker, restauranger och annan kommersiell service ska överleva, krävs det ETT flöde av människor en större del av dygnet. Bostäder nära stationen möjliggör ett liv utan egen bil, bidrar till underlag för service och till att stationsområdet upplevs som tryggt och levande även på kvällstid. Högre täthet som ger ökad befolkningsunderlag är alltså gynnsamt i stationens närområde. Bostäder kan placeras inom gångavstånd från stationen.

Uteserveringar och grönska i gaturum.

Handeln vid Ale torg är en kvalitet som bör värnas men bebyggelsestrukturen behöver anpassas för att öppna upp för blandstadsbebyggelse. Med högre exploateringsgrad och effektivare parkeringslösningar ,kan de dåligt utnyttjade trafik- och parkeringsytorna runt Ale torg kompletteras för fortsatt stort handelsutbud i småstadsmiljö. För att servicen ska fungera för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklande ska den placeras vid stråk med hög

Stationsutveckling i Lund.

Samtida blandstad: Handel, bostäder och service över parkeringshus.

genomströmning av kunder vilket förutsätter ett finmaskigt gatunät.

Även verksamheter har sin plats i stationens närhet. De bidrar till ökat underlag för service dagtid och det är attraktivt att etablera kontor i nära anslutning till ett stationsläge som ger hög tillgänglighet till hela regionens arbetsmarknad. Verksamheterna skall företrädesvis placeras inom gångavstånd från stationen.

Den västra sidan om stationsområdet, mot älven, kan inom ramarna för de begränsningar som riksintresse, strandskydd och geoteknik tillåter, utvecklas som natur- och rekreationsområde. Närheten till stationen ger så hög utvecklingspotential att innovativa lösningar, som exempelvis verksamhetsbyggnader på pelare, skulle kunna stärka stationsläget även mot älvsidan. Kopplingar till Ale torg tvärs infrastrukturen behöver förbättras.

Sammanfattning av principen

Täthet och funktionsblandning

- Blandstad med bostäder, verksamheter, handel och service kring Nödinge pendeltågsstation
- Ökat befolkningsunderlag både dag och kvällstid
- Koncentrerad stadsmiljö på gång- och cykelavstånd från bostäder, handel och hållplatser.
- Butiker med dagligvaruhandel ska vara lätta att nå med gång- och cykeltrafik
- Minskade ytor för parkering och trafik

2 Ett småskligt utbud av verksamheter och service

Nödinges roll som en av kommunens huvudorter kräver att utbudet i centrum har en bredd och kan nyttjas av alla kommuninvånare. För ökad stadsbyggnadskvalitet kan istället handeln på Ale torg kompletteras med urbana verksamheter. Exempel på fler urbana verksamheter är småskaliga butiker, gym, restauranger och caféer. Även dagligvaruhandel och kommunal service som exempelvis förskolor, vårdcentraler och bibliotek samt stadsfunktioner som hotell eller nöjesinrättningar är möjliga inslag för ökad stadsbyggnadskvalitet.

Cyklister och kollektivtrafik-resenärer handlar som regel oftare och mindre åt gången. Detta ställer krav på att butiker med dagligvaror är lättillgängliga och placerade vid gångstråk i anslutning till stationen. Handeln bör därför placeras i bottenvåningarna vid de mest befolkade stråken. Aktiva fasader med skyltfönster mot gatan skapar trygghet samtidigt som butikerna får bra annonsering. Det är viktigt att man redan i planeringsstadiet möjliggör för service i bottenvåningarna. På strategiska platser är det ibland nödvändigt att bygga hus med högre bottenvåningar som förberedelse för framtida verksamhet.

Aktiviteter som befolkar det offentliga rummet ger en levande stadsmiljö. Torghandel, tillfälliga utställningar, uppträdanden, demonstrationer och evenemang berikar stadsrummet och bidrar till ortens varumärke och identitet. Ett aktivt bejakande av stadslivet är alltså viktigt för ökade stadsbyggnadskvaliteter. Även människor med begränsade ekonomiska resurser behöver känna sig inkluderade i stadslivet. Offentliga platser som torg och stråk ska därför kunna nyttjas utan att man måste konsumera. Utegym, boulebanor, lekplatser och parker, är exempel på aktiviteter och funktioner som kan vara gratis för alla.

Levande gatumiljö.

Gågator i Kalmar med koncentrerad handel och restauranger.

Central handel på Forelltorget i Huddinge.

Sammanfattning av principen

Urbana verksamheter

- Mångfald i utbud av varor och service vid befolkade stråk och viktiga platser
- Kommunal service centralt
- Utbud anpassat för kollektivtrafikresenärer, gående och cyklande

Stadsrum med folkliv

- Aktiviteter som befolkar det offentliga rummet
- Fler arbetstillfällen lokalt
- Handeln och service i bottenvåningar
- Gratisaktiviteter för alla, både inomhus och utomhus

3 Självklara stråk och platser

Nödinges bilorienterade vägnät behöver kompletteras med ett tätare nät av gator och stråk för ökade möjligheter till gång och cykel. Ett självklart stråk går den genaste vägen, är tryggt och gestaltat för upplevelser längs vägen. Tydlighet och orienterbarhet är viktiga stadsbyggnadskvaliteter som förutsätter en hierarki mellan olika vägar, gator och stråk. Gatans användning ska förtydligas genom en gestaltning som indikera vilket trafikslag som har företräde.

Även gatunätets sammankoppling är en viktig faktor för stadsbyggnadskvalitet. Stråk som hänger väl samman med andra stråk leder till att fler människor rör sig där. Stråk ska leda till målpunkter och koppla ihop det nya med det befintliga. I synnerhet mellan befintliga bostadsområden och pendeltågsstationen behöver självklara stråk etableras.

Vimmersjöområdet som är viktigt för ortens identitet behöver kopplas bättre till centrala Nödinge. Ett nytt tydligt cyckelstråk skulle kunna bli ett tryggt huvudstråk i öst-västlig riktning.

Genom Klöverstigsområdet går ett nord-sydligt stråk som har varit tänkt att innehålla verksamheter och service. Här finns idag istället olika former av kommunal service. Att stärka och koppla stråket till bostäderna i söder, genom kulturrum kan förbättra dess integration i strukturen.

I nätet av integrerade stråk bör det finnas platsbildningar som torg och offentliga ytor där människor har möjlighet att stanna upp och ta till sig eller medverka till utbudet.

I närheten av Nödinge station bör det finnas ett torg som lyfter fram stationen i stadsrummet. Torget ska vara lätt att hitta och gestaltningen av detaljer ska stödja ett tryggt och attraktivt kollektivresande.

Skillnader i markbeläggning för tydlighet.

Refuger, markbeläggning och separerande inslag genom trädallé och bilparkering.

Tydliga stråk för alla trafikanter, cykelbana i röd färg.

Sammanfattning av principen

Sammanhängande gatustruktur

- Hierarki mellan olika vägar, gator och stråk
- Tydlig gestaltning avseende trafikslag
- Utbyggt gatutnät

Orienterbarhet och integrerade stråk

- Strategiska platsbildningar och målpuntker
- Väl sammanlänkade stråk
- Ett torg vid stationen

4 Tydliga, funktionella och tilltalande stadsrum

Det framtida Nödinge kan få ökade stadsbyggnadskvaliteter genom en kvalitetsinriktad stadsgestaltning med fokus på vackra och funktionella stadsrum. Den mänskliga skalan och upplevelsen ska vara i fokus. Det som händer i ögonhöjd när man rör sig på gator och torg skapar stadskvalitatet.

Stadsrummen bör vara väl definierade och kantas av byggnader som tydligt visar gränser mellan privat och offentlig miljö. Förhållandet mellan gatans eller torgets bredd och byggnaders höjd bör vara välproportionerad. Alltför stora torg eller alltför breda gator drar ner känslan av småstadsmiljö. Möbleringen av stadsrummet bör vara genomtänkt med konsekvens och kvalitet bör prioriteras framför kvantitet. Ett upplevelserikt gaturum behöver aktiva fasader. Huruvida fasaderna är aktiva eller inte har att göra med om det finns lokaler eller entréer i gatuplanet. Hur aktiva fasaderna är handlar också om gatans roll som mötesplats och dess förutsättningar att upplevas som ”levande”. Kvällsaktiva fasader är också en viktig förutsättning för trygghet kvällstid.

Gestaltningen av grönskan kring Hållsdammsbäcken och Lodingebäcken med mer parkkaraktär kan öka stadsbyggnadskvaliteterna. Riksintresset kan skyddas trots en ökad parkkaraktär som passar in i den nya förtätade bebyggelsestrukturen. Broar som förstärker kopplingarna genom parkstråket kan både knyta samman norr och söder och bidra till attraktiva nytillskott.

Nödinges möte med vattnet vid Hållsdammsbäcken och Älven kan bli mer stadsmässig. Även gröna stränder, som bättre svarar mot riksintresset för naturvård kan vara urbana. Utefter älven kan trädäck och bryggor öka tillgängligheten till stranden och möjliggöra för invånarna att komma nära vattnet.

En tydlighet i var Nödinges stadsbebyggelse börjar och slutar samt hur det urbana möter det gröna är eftersträvansvärt. Nödinges siluett och gränssnitt utåt behöver förtydligas. Då en väl definierad park som regel kantas av byggnader behöver bebyggelsen som kantar grönområdena vara rumsbildande med ett tydligt förhållningssätt mot det gröna.

Vattenlek i Cumberland park, Nashville.

Gatupark i Vancouver utan biltrafik.

Vattennära bebyggelse och park i Stockholm.

Sammanfattning av principen

Orienterbarhet och funktionella urbana stadsrum

- Väl definierade gaturum med aktiva bottenvåningar
- Byggnader som ramar in stadsrum
- Tilltalande och tillgänglig möbleringen av stadsrum
- Grönska och möte med vatten stadsanpassad
- Tydliga gränser för var Nödinge börjar och slutar

5 En struktur som gör det lätt att resa klimatsmart

För att klara kommunens mål att minst 35 procent av resorna till 2018 ska göras med kollektivtrafik måste bebyggelseplanering och trafikplanering samordnas. När en helt ny bebyggelse med en hög andel nya bostäder i bästa kollektivtrafikläge planeras är förutsättningarna för ökad kollektivtrafikandel goda.

För att möjliggöra att de boende nära stationen i Nödinge inte ska behöva äga egen bil måste service och omsorg integreras nära bostaden. Blandstaden erbjuder möjlighet till den närhet som ett bilfritt stadsliv kräver.

De flesta bostäder i Nödinge ligger på lagom cykelavstånd till stationen och topografin är bästa möjliga. Förutsättningarna för en ökad cykelandel är alltså goda. Cykelstråk bör upplevas som gena och trygga och vara strategiskt placerade mellan målpunkter och bostäder. Cykelrum i bostadshusen ska ligga på gatunivå för att underlätta smidighet och trygghet. Vid Nödinge station ska det finnas generösa pendlarcykelparkeringar som ska upplevas säkra och bekväma. Ett utvecklat cyklande kräver en ny infrastruktur som erbjuder säker förvaring, möjlighet till underhåll och vård av cykeln. Detta i sin tur skapar nya arbetstillfällen.

Nödinges idag överdimensionerade trafikstruktur med breda gator, stora parkeringsplatser och mycket luft mellan husen kan förtätas och kompletteras för att stödja gång- och cykeltrafik. Det ska vara synligt i utformning av gaturummen att gång- och cykel prioriteras. Att koncentrera bostäder till hållplatser i bussnätet ökar underlaget för hög turtäthet och trygghet vid lågtrafik.

Hyrcyklar vid strategiska lägen visar ambitionsnivån.

Bilpooler är ett alternativ till en privatägd personbil. Redan i detaljplaneskedet bör parkeringsplatser för bilpooler tillskapas. Fastighetsägare som skapar platser för bilpooler eller andra hållbara mobilitetslösningar kan uppmuntras genom ett lägre parkeringskrav. Bilpoolsparkering på kommunal mark kan ytterligare driva på utvecklingen.

Utbyggd kollektivtrafik som knyter samman kommunen och regionen underlättar miljösmart resande.

Prioriterad infrastruktur för gång och cykel i Stockholm.

Sammanfattning av principen

Blandstadens infrastruktur

- Service och omsorg vid kollektivtrafiknoder
- Hög boendetäthet vid hållplatser och stationer för stärkt kollektivtrafik
- Goda gång- och cykelförbindelser
- Trygga och väderskyddade cykelparkeringar
- Möjlighet till service och skyddad cykelförvaring
- Hållbara mobilitetslösningar vid markanvisning
- Närhet till bilpoler

6 Tydlig identitet, karaktär och varumärke

Som Ale kommuns största samhälle har Nödinge en särställning för kommunens identitet och varumärke. När orten växer och utvecklas är det viktigt att detta beaktas och att kultur och karaktärsdrag som har betydelse för platsens identitet blir en integrerad del i stadsutvecklingsprocessen. Ett rikt utbud av kultur, konst, arkitektur och aktiviteter som engagerar kommunens invånare kan bidra till stärkt identitet och till gemenskap, känsla av samhörighet och stolthet.

Identiteten ska bygga på de specifika kvaliteter som redan finns. Dessa behöver framhävas och förstärkas. Nödinges rika föreningsliv, närheten till natur och aktiviteter är självskrivna kvaliteter men även framtidens möjligheter behöver lyftas fram. Invånarnas vardag har stor betydelse. Att det finns gemensamma mötesplatser där man kan träffas, stifta nya bekantskaper och få uttrycka sina åsikter kan bidra till att skapa platsens ”känsla”.

Att genom dialog med boende, verksamma och besökare kartlägga Nödinges identet kan stärka självbilden och att generera nya perspektiv. Genom att aktivera nyckelpersoner inom kulturlivet kan ett offentligt samtal om kulturens roll bli en aktiv del i stadsutvecklingen. Konst i det offentliga rummet är identitetsskapande och konstnärers medverka i processen med att stärka identiteten kan vidga möjligheterna. Samtida konst behöver inte nödvändigtvis vara förvisad till traditionella platser som statyn mitt på torget utan kan på ett lekfullt sätt integreras vid lekplatser eller på husfasader.

Människorna på platsen bygger identitet och karaktär.

En genomtänkt ljussättning av platser, torg, gator och fasader bidrar också till att skapa igenkänning och identitet. Pendeltågsstationerna i Ale kommun är byggda ungefär samtidigt och har samma arkitektur och utseende. Genom att belysa stationsbyggnaderna på olika sätt kan man både underlätta för resenärerna men även differentiera samhällena från varandra.

Omvandling av Ale torg kan ha stor betydelse för Nödinges uttryck mot omgivningen och därmed även stor betydelse för ortens framtida varumärke. Flertalet resande genom Ale kommer att uppleva Nödinges siluett från E45an eller från pendeltåget. Högre byggnader vid stationen kan fungera som landmärken och bidra både till orienterbarhet och till stärkt identitet. Byggnader som är extra synliga bör därför utformas med höga krav på färgsättning, fasadmaterial, volymer, ljussättning och gestaltning. Det nya som byggs ska genom innehåll och gestaltning stärka platsidentiteten. Att skapa attraktiva nya byggnader mot stationen kan bidra till att stärka Nödinges varumärke.

Offentlig konst som skapar karaktär och lekfullhet. “Rabbit crossing” i Söderköping.

Sammanfattning av principen

Stärkta särdrag för identitet

- Ett rikt kulturutbud riktat till hela kommunen
- Identitetsskapande kulturmiljö synliggjord
- Identitetsfulla platser genom möblering, detaljer och ljussättning
- Identitet som tema i arbete med gestaltning
- Höga gestaltningkrav på extra synliga byggnader
- Gemensam kartläggning av lokal identitet som metod för aktivt deltagande
- Platsanpassad belysning vid stationen

7 Ett Nödinge öppet för alla

En fördubbling av Nödinges befolkning förutsätter en stadsutvecklingsprocess som erbjuder invånarna möjligheter till möten och medverkan. Ur ett socialt perspektiv är stadsbyggnadskvalitet en process som ökar invånarnas deltagande och känsla av tillhörighet. Processen ska generera mångfald och uppmuntra till möten, medverkan och dialog mellan människor med olika intressen.

I småstaden är sociala sammanhang tydliga och invånarna delar ofta gemensamma intressen och värderingar. När många personer känner varandra skapas en trygghet och ett sammanhang, det finns en social kontroll och ett ansvar för varandra. När nya människor ska inkluderas i denna gemenskap ställer det krav på tolerans, öppenhet och anpassningsförmåga. Att skapa kontakter mellan nyinflyttade och befintliga invånare stärker de sociala banden och integrationen underlättas.

Det offentliga rummet är en gemensam arena som ska vara tillgänglig för alla. Att involvera både nya och befintliga invånare i planering och utformning av platser som stadsparken och torget kan vara ett sätt att befästa de boendes rätt till det offentliga rummet. Mötesplatser befriade från kommers och handel där man kan vistas och umgås utan att betala något är en grundförutsättning för ett rikt socialt stadsliv.

Tillgänglighet för alla innebär gångstråk utan höga kanter eller nivåskillnader, tydliga övergångsställen med god sikt och lång gröntid på trafikljus för gående, ledstråk och taktila stråk på öppna ytor, ramper istället för trappor, väderskyddade hållplatser, tätt mellan sittplatserna, lekplatser som fungerar även för barn med funktionsförändringar.

Stadsrummen erbjuder möjlighet för möten mellan människor med olika intressen.

Ett varierat bostadsbestånd skall efterstävas och uppmuntras. Det behövs både villor, lägenheter och specialboenden men också olika upplåtelseformer och prisklasser. Hyresrätter är viktiga för unga att etablera sig på bostadsmarknaden eller möjliggöra kvarboende för äldre som vill sälja villan och bo i lägenhet istället. Bostäder med särskilt service är nödvändigt för att kunna bo kvar genom hela livet.

Nödinges invånare kan ges stöd och möjlighet till byggemenskaper, som är en form av stadsutveckling där mindre aktörer, enskilda individer och familjer går samman för att planera, bygga och bo i en stadsmiljö som utformas efter deras egna uppfattningar och idéer.

En utökad delningsekonomi där man gemensamt förfogar över exempelvis verktyg, trädgårdsredskap eller elcyklar bidrar till en stärkt gemenskap. I bostadsområden bör det finnas gemensamma utrymmen som kan användas för hobbyverksamhet, skolor kan användas kvällstid för föreningar och i parker kan det finnas grillplatser, komposter och odlingskärl som boende får använda.

Medvetenheten om förhållandet mellan folkhälsa och stadsstruktur börjar bli alltmer tydlig. En bilberoende struktur utan goda möjligheter till vardagsmotion är negativt för folkhälsan medan ökade möjligheter till vardagsmotion i samband med gång och cykel är gynnsamt för folkhälsan. Ett arbete för stadbyggnadskvaliteter är även ett arbete för förbättrad hälsa.

Sammanfattning av principen

Medverkan, integration, tillgänglighet och hälsa

- Bostäder med särskilt service
- Varierande prisbild genom olika upplåtelseformer
- Alternativa byggaktörer
- Bättre förutsättningar för byggemenskaper
- Involvera lokalbor i stadsutvecklingen
- Tillgänglighet för alla i offentliga rum
- Dialog för nya mötesplatser
- Stadsbyggnadskvalitet för förbättrad folkhälsa
- Starka sociala nätverk

Bilagor

BILAGA 1: TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER

Gatan; kanske den viktigaste plattformen för stadsbyggnadskvalitet, är i den klassiska staden inte bara ett transportutrymme utan i lika hög grad en plats för möten, inköp, nöjen och utbud. Bild: Amsterdam.

Vad menas egentligen med *stärka stadsbyggnadskvaliteter* och vilka motiv ligger bakom målen? Städer och de kvaliteter de förknippas med har en mångtusenårig historia som både är bred och djup. Följaktligen innebär det en svårgripbar flora av kvaliteter. I denna bilaga redovisas därför en teoretisk orientering kring motiv för stadsbyggnadskvalitet och en precisering av vilka värden som eftersträvas. Då Ales huvudorter i huvudsak präglas av modernistiska planeringsideal behövs även ett avstamp i skillnader mellan den samtida glesa, funktionsuppdelade staden och den traditionellt täta blandstaden.

MODERNISMENS STADSBYGGANDE

De modernistiska stadsplaneringsidéalen har inneburit att det under historien framväxta klassiska stadsbyggandet under det senast seklet förändrats i grunden. För att anpassa de under historien utvecklade städerna till nya transportsystem (tåg och bil) och storskalig industriproduktion övergavs ungefär vid förra sekelskiftet idealet om den blandade, täta och sammanhängande staden. Tidigare växte städer likt lökar med årsring lagd till årsring efter traditionella mönster av sammanhängande gator, torg och byggnader. Redan vid mitten av 1800-talet blommar idealet om förorten och trädgårdsstaden ut som en reaktion mot hälsoförhållanden och sociala orättvisor i Europas snabbt växande industristäder. När funktionalismen bryter igenom efter 1930-talet är den glesa förorten idealet för samhälls- och stadsutvecklingen. Under 1950-talet accentueras förortsidealet ytterligare genom framväxten av massbilismen som tillåter bosättningar allt längre ut från stadscentra. Förorten utgör i stor grad den täta blandstadens antites. Gles, funktionsseparerad och omgiven av orörd natur eller odlingslandskap erbjuder den alternativa boendekvaliteter. Förortens småhusområden har blivit en mycket eftertraktad boendemiljö vilket den snabba tillväxten av villasamhällen kring städer runt om i världen vittnar om. Närheten till natur och utrymmeskrävande fritidsintressen ihop med bilfria trygga boendemiljöer för barnfamiljer i kombination med hög biltillgänglighet till service, handel och arbetsplatser är kvaliteter som är knuten till förorten och det glesa stadsidealet. I takt med ett ökat bilinnehav och en ständig utvidgning av vägnätet har stadslandskapet successivt utvidgats och tunnats ut vilket resulterat i bilberoende och ett ökat resande mellan vardagslivets olika aktiviteter. Miljöeffekterna av det utglesade stadslandskapet är ett viktigt motiv för att arbeta med stadsbyggnadskvalitet vilket utvecklas under kapitlet om hållbar stadsutveckling.

STADENS RENÄSSANS

Redan i slutet av 1960-talet har stadsplanerare och forskare utifrån olika aspekter riktat kritik mot efterkrigstidens stadsplanering. Kritiken omfattar dels sociala aspekter riktat mot storskaliga monotona boendemiljöer, dels av kritik mot arkitektonisk torftighet och frånvaron på tydliga stadsrum. Med erfarenheter av storskaliga rivningar och bristen på kvaliteter revolterade en yngre generation av teoretiker och arkitekter världen över mot tidens rådande modernistiska idéal. I synnerhet i USA, som tidigt erfarit konsekvenserna av moderniseringens effekter finns exempel på teoribildning och förändrad stadsbyggnadspraktik.

Sedan 1970- talet finns inom stadsbyggandet en tendenser till en ”stadens renässans” där den traditionellt täta och funktionsblandade stadsmiljön åter blivit ett eftersträvansvärt mål. Trots att stadsbyggandet i huvudsak är en praktisk verksamhet kan det vara bra att titta lite närmare på de teoretiska utgångspunkter som stadsbyggnadskvalitet baseras på. Nedan presenteras ett koncentrat av några av de viktigaste aspekterna med hänvisning till forskare och arkitekter som bidragit till en teoretisk plattform för stadsbyggnadskvalitet.

En av de mest betydelsefulla inspiratörerna är den amerikanska författaren och aktivisten **Jane Jacobs** som 1961 i boken *Death and Life of Great American Cities* riktade skarp kritik mot samtidens amerikanska stadsplaneringspraktik. Hon formulerade med inspiration från egna erfarenheter av stadsliv i Greenwitch Village i New York en rad praktiska råd för hur en socialt fungerande stad borde byggas.
Flera arkitekter och planerare började även att intressera sig för studier av hur människor använder stadsrummen. Stadsrummens innehåll med avseende på exempelvis, solvinklar, sittplatser, trottoarbredder, och aktiviteter i ögonhöjd sattes i fokus. Ett exempel är den danska arkitekten **Jan Gehl** som 1971 skrev boken *Livet mellem husene*. Ett annat viktigt exempel är teoribildning om hur människor orienterar sig i staden som har konstaterat vikten av tydliga stadsbyggnadselement som underlättar orientering och igenkänning. Den amerikanska arkitekten **Kevin Lynch** publicerade 1960 forskningsrapporten *The image of the city.* Utifrån undersökningar av hur individer

Stadens kanske viktigaste kvalitet är täthet och närhet. Människor har frivilligt lång bak i historien valt att leva tätt tillsammans. Både av nödvändighet men även för dess mervärden. Bild: Allhambra i Andalusien, Spanien.

beskriver och orienterar sig i städer identifierades fem faktorer (stråk, noder, gränser, landmärken och distrikt) som avgörande för städers läsbarhet (legibility). Ungefär samtidigt med Lynch utvecklade den brittiska arkitekten **Cordon Cullen** i tidskriften Architectural Review och senare i boken *The Concise Townscape* metoder för visuell och arkitektonisk mångfald i stadslandskapet. Med karaktärsstarka teckningar illustrerades ett antal kända stadsmiljöer som serier av rumsligheter till analyser av hur människor ser och upplever variationsrika stadsrum. Metoden *Serial visions* kan ses som en reaktion mot monotonin och avsaknaden av rumslighet i det samtida stadsbyggandet. Runt 1980-talet växte en ny gren av teoribildning om stadsbyggnadskvalitet fram. Den sk. *Space syntax teorin* är en matematisk modell för analys som beskriver hur stadens gator och platser genom sin inbördes ordning på olika sätt distribuerar rörelser, viket i sin tur påverkar *lägeskvalitet* som ett resultat av platsers *integration i gatunätet*. En av centralgestalterna bakom metoden den brittiska arkitekten **Bill Hillier** som 1999 skrev boken *Space is the machine.* Hillers teoretiska utgångspunkter har vidareutvecklats av forskare på KTH som även har genomfört en rad analyser och rekommendationer åt nordiska städer.

HÅLLBAR STADSUTVECKLING

Trots den teoretiska renässansen för stadsbyggnadskvalitet är nybyggda, glesa och funktionsuppdelade bostadsområden den möjligen vanligast förekommande stadsbyggnadstypen. Bilpendlingen, som kommer av utglesningen, står för stor klimatpåverkan och krav på minskade koldioxidutsläpp har resulterat i strävan efter stadsbyggnadsgrepp för minskat bilberoende. En möjlig strategi är att öka tillgängligheten till kollektivtrafik genom att koncentrera bebyggelsen kring stationer och hållplatser. Även ur klimatperspektiv är det alltså motiverat att arbeta med stadsbyggnadskvalitet som täthet, funktionsblandning och småskalig service med fokus på gång och cykel. Både internationellt och nationellt har program för minskad stadsspridning och minskat transportarbete genom förtätade och blandade stadsmiljöer kring kollektivtrafiken utarbetats. I Köpenhamn har stadsutvecklingen under lång tid, genom den berömda fingerplanen, styrts till trafikstråken och till järnvägens stationslägen. Ett av de i modern tid tydligast formulerade internationella programmen för styrning av stadsutveckling och ökad stadsbyggnadskvalitet är det brittiska *Urban Task Force* som sedan 1990- talet har påverkat utvecklingen av Storbritanniens städer. Exempel på svenska planeringsarbeten med samma ambition är Boverkets vision 2009, Det nationella miljömålsarbetets mål för god bebyggd miljö och GR.s strukturplan.

STATIONSNÄRHETSPRINCIPEN

Sedan järnvägens introduktion under 1800-talet har det vuxit fram samhällen vid järnvägens stationslägen. Under senare tid har intresset för *stationssamhällen* återuppstått som ett sätt att främja tillväxt och regionförstoring baserat på pendling med kollektiva färdmedel. Dansk forskning har visat att bostäder och verksamheter som finns inom 600 meter från en station i hög grad ökar resandefrekvensen med tåg i förhållande till bil. I synnerhet arbetsplatser inom 600 meter från stationsläget har tydlig koppling till ökad användning av tåget för arbetsresor. *Stationsnärhetsprincipen* framförs idag på många håll som ett effektivt sätt att skapa alternativ till arbetsresor med bil i en vidgad arbetsmarknadsregion. Principen innebär att service, arbetsplatser och bostäder koncentreras kring stationslägen där bebyggelse och station ömsesidigt kan dra nytta av varandra. Goda förutsättningar för gång och cykel och en funktionsblandad stadsmiljö närmast stationen gynnar ökat stadsliv och trygghet dygnet runt. Även ökat utbud kring stationen bidrar till ökade stadsbyggnadskvaliteter och till levande stadsmiljö och lokala arbetstillfällen. Att kunna bo och arbeta inom gång- eller cykelavstånd, minskar transportarbetet med personbil samtidigt som det av många klassas som livskvalitet. Sammanfattat är stationsnärhetsprincipen och stadsbyggnadskvaliteter en kombination som ökar förutsättningarna för socialt och miljömässigt hållbar stadsutveckling.

STADSTYP OCH INFRASTRUKTUR

Stadsbyggnadskvaliteterna på en ort varierar i hög grad beroende på ortens ålder, sammanhang och stadsmönster. Mängden kvaliteter är beroende på storlek och befolkningstäthet men det finns stora variationer

Kritiken mot modernismens stadbyggande handlar i stor grad om bristen på sociala kvaliteter i den storskaliga stadsmiljön. Bild: Wien

beroende på stadens typ. Beroende på om det är en storstad, en förort, ett stationssamhälle eller en småstad finns alltså stora skillnader avseende mängden och arten av stadsbyggnadskvaliteter. De flesta städer med många stadsbyggnadskvaliteter har en långsam organisk utveckling där bebyggelse och stadsrum från olika epoker bidrar till en sammansatt struktur som representerar olika tidsepoker. Ju äldre kontinuerlig historia staden har desto rikare brukar stadsmiljön och stadsbilden vara. De historiska städerna har även en mer blandad och småskalig struktur än moderna städer som ofta består av större områden med likartad bebyggelse. Skillnaderna mellan äldre och mer samtida städer är så stor att man kan tala om två olika *stadstyper*. Dessa två typer; *blandstaden* och den *funktionsuppdelade staden* erbjuder helt olika värden och möjligheter. Något förenklat kan man säga att blandstaden har en högre grad av *stadsbyggnadskvaliteter* medan den funktionsuppdelade staden mer kännetecknas av *boendekvaliteter.*

En viktig skillnad mellan de två stadstyperna handlar om huruvida stadsstrukturen bidrar till eller hindrar ett rikt stadsliv. Den kanske viktigaste egenskapen avseende detta är om orten är uppbyggd av gator eller av vägar. Gatan, till skillnad mot vägen, består av rumsligt avgränsande bebyggelse och utrymme för samtliga trafikslag. Även utrymme för parkering kan antingen utformas som del av gatan eller som stora splittrande parkeringsplatser. Skillnaden avseende infrastruktur och trafikslag är viktig då en hög andel vägar och parkeringsytor ofta står i konflikt med stadskvalitet för gående och cyklister. Skillnaden har även betydelse för servicestrukturen då blandstaden i högre grad än den funktionsuppdelade staden har en småskalig servicestruktur som är att föredra om man huvudsakligen använder kollektiva färdmedel.

Blandstaden erbjuder en nära stadsmiljö som gör det möjligt att handla, uträtta ärenden och hämta och lämna barn utan att vara beroende av egen bil medan den funktionsuppdelade staden i högre grad är beroende av transporter för vardagslivets aktiviteter. Ett liv utanför den täta blandstaden erbjuder andra möjligheter till aktiviteter som inte ryms i den täta staden. Småstaden är en intressant kompromiss då den i viss grad erbjuder bägge typer av kvaliteter, ofta nära inpå varandra. Att förtäta kring stationslägen med blandad stadsbebyggelse kan alltså vara en kompromiss som erbjuder blandstadens kvaliteter i kombination med den glesa stadens fördelar.

OM TÄTHET:

Un Habitat, har tagit fram rekommendationer för hållbar stadsutveckling: De rekommenderar en täthet på 150 personer/ha.

En svensk utredning om lämplig täthet runt busshållplatser har något lägre rekommendationer. Vid täthet lägre än 50 personer/ha krävs enligt utredningen förtätning och en rekommendation i den svenska rapporten ligger i spannet 80-130 personer/ha för möjlighet till bärkraftig busstrafik.

DEN FUNKTIONSUPPDELADE GLESA STADENS FÖRDELAR:

- Närhet till natur och ytkrävande friluftsliv
- Möjlighet till prisvärt markboende i egen villa eller radhus
- Trygghet och trafiksäkerhet i lugna villagator och bilfria bostadsgårdar
- Hög biltillgänglighet, billiga parkeringsmöjligheter
- Social kontroll och värdegemenskap

BLANDSTADENS FÖRDELAR:

- Närhet till vardagens funktioner
- Varierat utbud av bostadsstorlekar
- Utbud av varor, tjänster och arbetsplatser
- Underlag för service och kollektivtrafik
- Social blandning och möjlighet till möten

Social självorganisation bidrar till att skapa ett varierat innehåll i staden. Bild: Favelan Rotchina i Rio.

BILAGA 2: JÄMFÖRELSE

För att identifiera skillnader och likheter och för att peka på önskvärda stadsbyggnadskvaliteter har en jämförelse mellan huvudorterna i Ale och två utvalda med referensorter genomförts. Flygbilder, foton och beskrivningar på följande sidor utgör en karaktärisering av respektive ort.

REFERENSORTER

Centrala Alingsås och Mölnlycke centrum har valts som referensorter. Bägge har eftersträvansvärda stadskvaliteter. Alingsås har under relativt lång tid utvecklat den klassiska nordiska småstadens karakteristika medan Mölnlycke centrum är en modern förort som med riktade planeringsinsatser under senare tid tillförts stadsbyggnadskvaliteter. Då det kan vara frestande att avfärda en äldre stad som Alingsås som omöjlig att tillämpa i modern planering har även Mölnlycke centrum som är ett modernare exempel valts ut. Trots sin ålder har dock centrala Alingsås en grundstruktur som alltjämt erbjuder kvaliteter som fortfarande är aktuella och tillämpbara.

VÄRDEROSOR

Värderosorna beskriver värden som påverkar ortens stadsbyggnadskvalitet. Värdena är avsiktligt grupperade i två olikfärgade cirkelhalvor för att tydliggöra skillnaden mellan en modernt planerad förort och en småstad. Småstadens kvaliteter ligger i den röda cirkelhalvan medan förortens kvaliteter ligger i den blå halvan i värderosen. Värderosorna visar på inget vis en fullt objektiv eller sann bild utan är subjektiva bedömningar av orternas särdrag med fokus på stadskvalitet. Bedömningen och urvalet av kriterier är tänkta som instrument för att illustrera vilka värden som skulle kunna stärkas för en bättre balans mellan förortskvalitet och stadskvalitet. Värderosorna kan alltså även användas som utvärderingsinstrument vid bedömning av hur framgångsrikt arbetet varit i samband med genomförda eller planerade stadsutvecklingsinsatser.

SLUTSATSER AV JÄMFÖRELSEN

Både Nödinge och Älvängen är idag små och relativt glesa förorter snarare än städer. Att stärka orternas rumsliga kvaliteter, öka tätheten, både avseende befolkning och bebyggelse och arbeta för ett rikare innehåll och utbud är därför grundläggande för ökade stadsbyggnadskvaliteter i bägge orter. En förtätning inom orternas ”gränser” ger en större koncentration av invånare nära stationen samtidigt som mer perifer naturmark kan bevaras och förutsättningarna för hållbara transporter förbättras.

Skillnader i bebyggelsestrukturen i Nödinge och Älvängen är dock så stor att det kräver olika utbyggnadsprinciper. För att stärka orternas identitet kan skillnaderna mellan orterna accentueras och deras särskilda kvaliteter tydliggöras. De bör därför kompletteras med kvaliteter utifrån sina specifika särdrag.

GEMENSAMMA UTGÅNGSPUNKTER FÖR ALES HUVUDORTER:

- Regionförstoring ger potential till attraktiva stationssamhällen.
- Det finns behov och fördelar med att öka orternas täthet.
- Tätheten bör koncentreras till goda kollektivtrafiklägen, i första hand till stationsområdet, i andra hand till hållplatslägen.
- Orterna behöver tydligare stadsrum som binder samman befintliga och nya områden.
- Andelen urbana verksamheter bör öka.
- Orternas naturgivna förutsättningar och värdefulla kulturmiljöer bör lyftas fram.
- Orternas särdrag och identitet bör stärkas.
- Minskad klimatpåverkan och förbättrad hälsa bör eftersträvas genom ökad kollektivtrafikandel och förbättrad infrastruktur för gång och cykel.

Torget i Alingsås rymmer många funktioner som inryms i attraktiva äldre byggnader som rumsligt bildar väggar kring torget. Trappan mot Lillån erbjuder sittplatser i solen.

ALINGSÅS:

Alingsås har betydligt större befolkning än både Nödinge och Älvängen men jämförelsen ger trots detta en fingervisning om vilka stadskvaliteter som kan finnas i en småstad. Orten är ett stationssamhälle som i likhet med Ale har ett omfattande utbyte med Göteborg och tågpendlingen mellan orterna är betydande.

Staden har en tydligt definierad rutnätsformad stadskärna med en småskalig och innehållsrik gatumiljö med tydlig hierarki av olika gatutyper, flera kyrkor och skolor samt en galleria, hotell och en mängd olika urbana verksamheter. Gatorna kantas i gatuplan av restauranger, caféer och mindre specialbutiker. Parkerna och Lillån, som passerar genom stadskärnan, har formats till tydliga stadsbyggnadselement som underordnar sig kvartersstadens struktur.

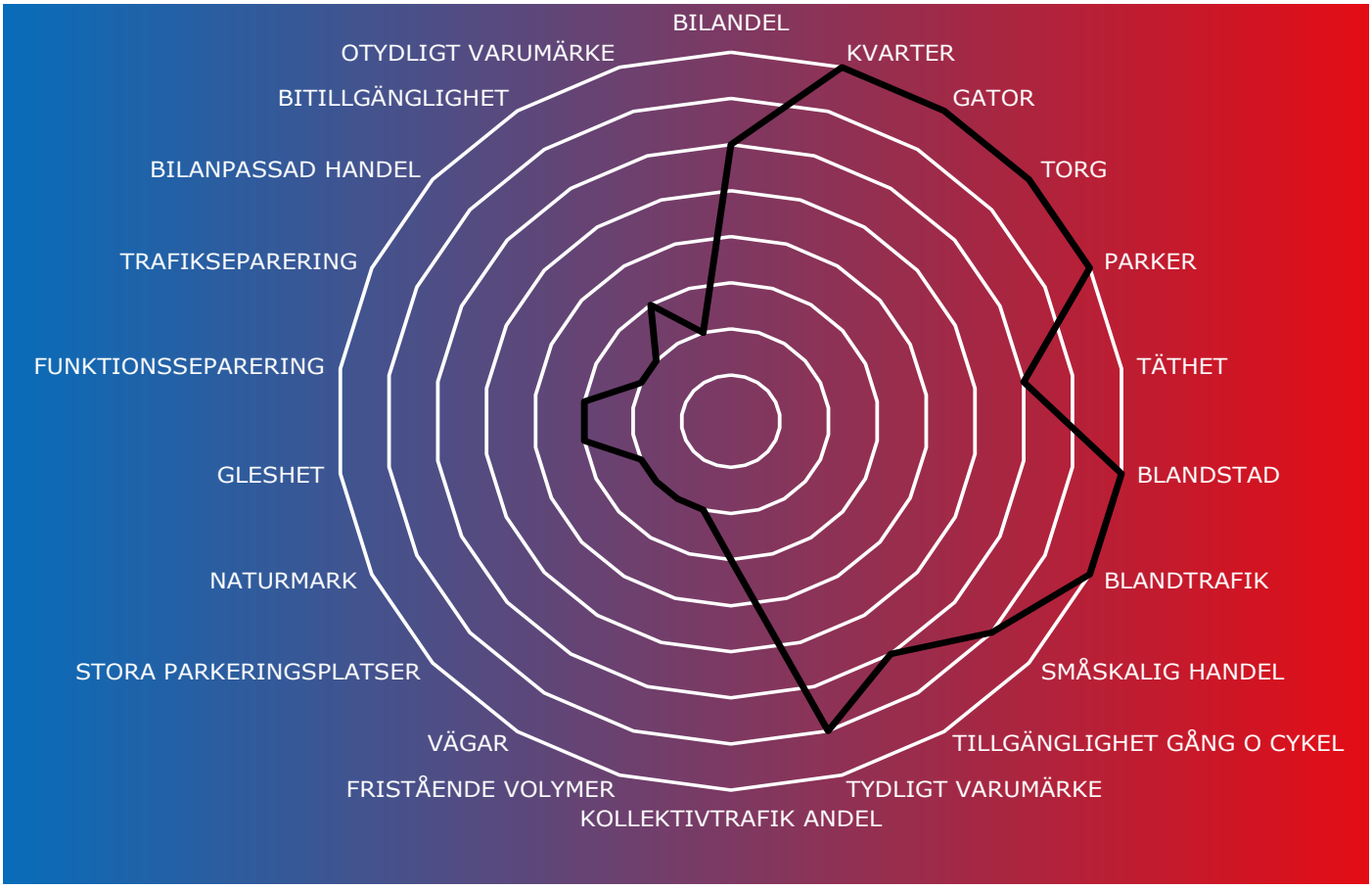
Kvarteren är endast i undantagsfall helt kringbyggda utan snarare uppbrutna i mindre volymer med skiftande ålder, form och innehåll. Stadskärnan är i högsta grad funktionsblandad och varierande både i färg och våningshöjd. Staden ligger i en lätt skålformad topografi med torget och ån i den lägsta nivån, vilket ger tydliga riktningar och en läsbar stadsmiljö som är enkel att orientera sig i. Stationen är välintegrerad med flera stråk som binder samman den med resten av staden.

Alingsås har stark egen identitet med en innehållsrik stadskärna som erbjuder småskalig handel, och exempelvis evenemang som “Lights in Alingsås” som attraktion från år till år.

Lillån som går rakt genom centrum följer samma runätsmönster som kvarteren och är därmed ett tydligt stadsbyggnadselement.

Ett tydligt stråk med prioritet för gående binder ihop stadskärnans gator, torget och stationen som ligger i fonden på stråket.

Alingsås: Attraktiv kvartersformad småstad med varierande stadsbild, gator, torg, småskaliga verksamheter, urbana parker, kanaler och sammanbindande stråk.



Värderos för stadskvalitet: Centrala Alingsås

Mölnlycke centrum har omvandlats från ett glest och folktomt förortstorg till en förtätad blandstadsmiljö med gator och torg.

Som kontrast till småstadsskalan tillåts delar av bebyggelsen utmärka sig med högre byggnadshöjd.

Mötet med vattnet har utformats stadsmässigt.

MÖLNLYCKE:

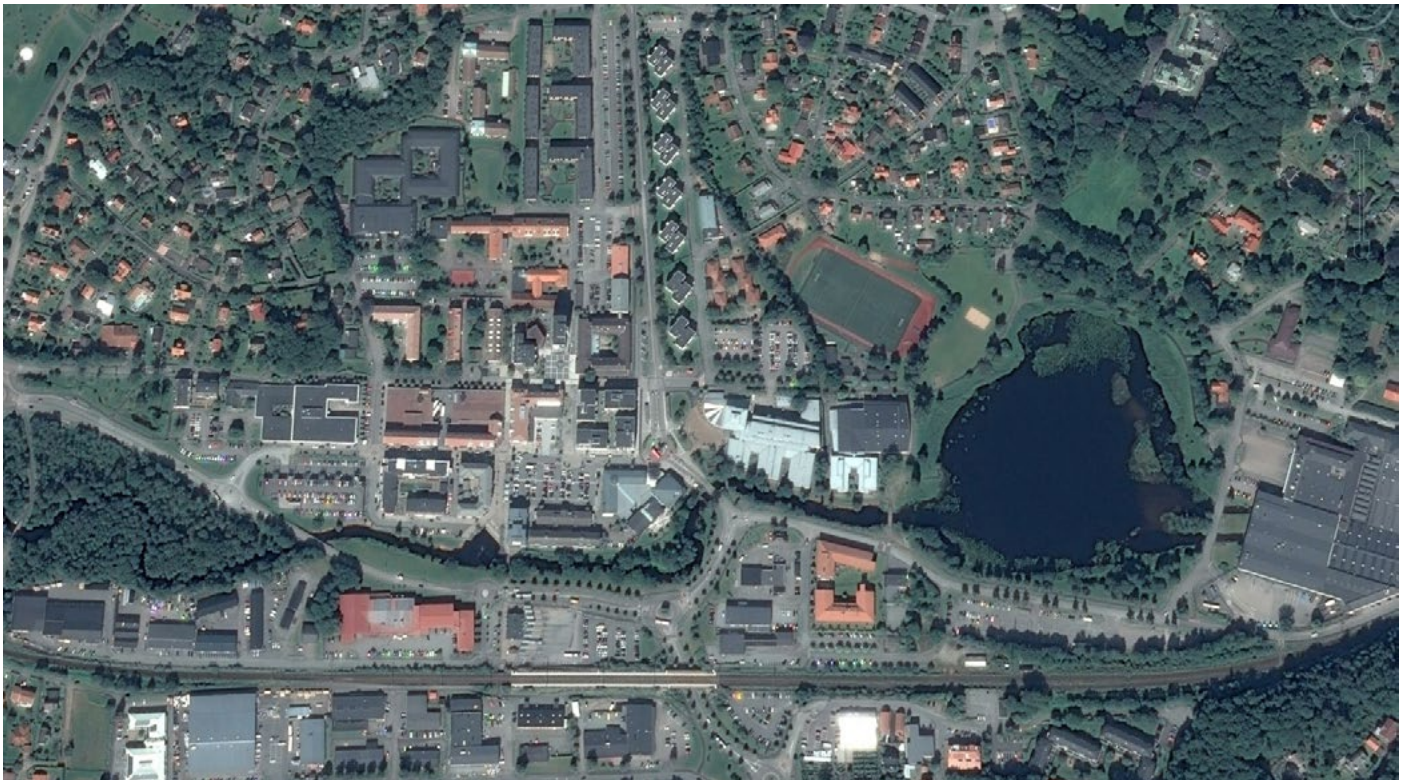
Mölnlycke centrum är ett genomfört exempel på blandstadsutveckling i en utpräglad förortsmiljö. Detta har, trots många försök, visat sig vara svårgenomfört i praktiken. Visioner om en stadsmiljö med blandade funktioner, välintegrerade stadsrum för gång och cykel och ett utvecklat samarbete med olika aktörer har här resulterat i en ovanligt framgångsrik stadsutvecklingsprocess värd att studera och inspireras från. Planarbetet har omfattat stadslivsanalyser med rekommendationer och strategier för ökade stadskvaliteter.

Samhället är huvudsakligen utvecklat under efterkrigstiden och har under senare tid omvandlats med förtätning och ökade stadskvaliteter som ledstjärnor. Orten är en utpräglad pendlingsort och har enligt stationsnärhetsprincipen utvecklats för ökad tågpendling.

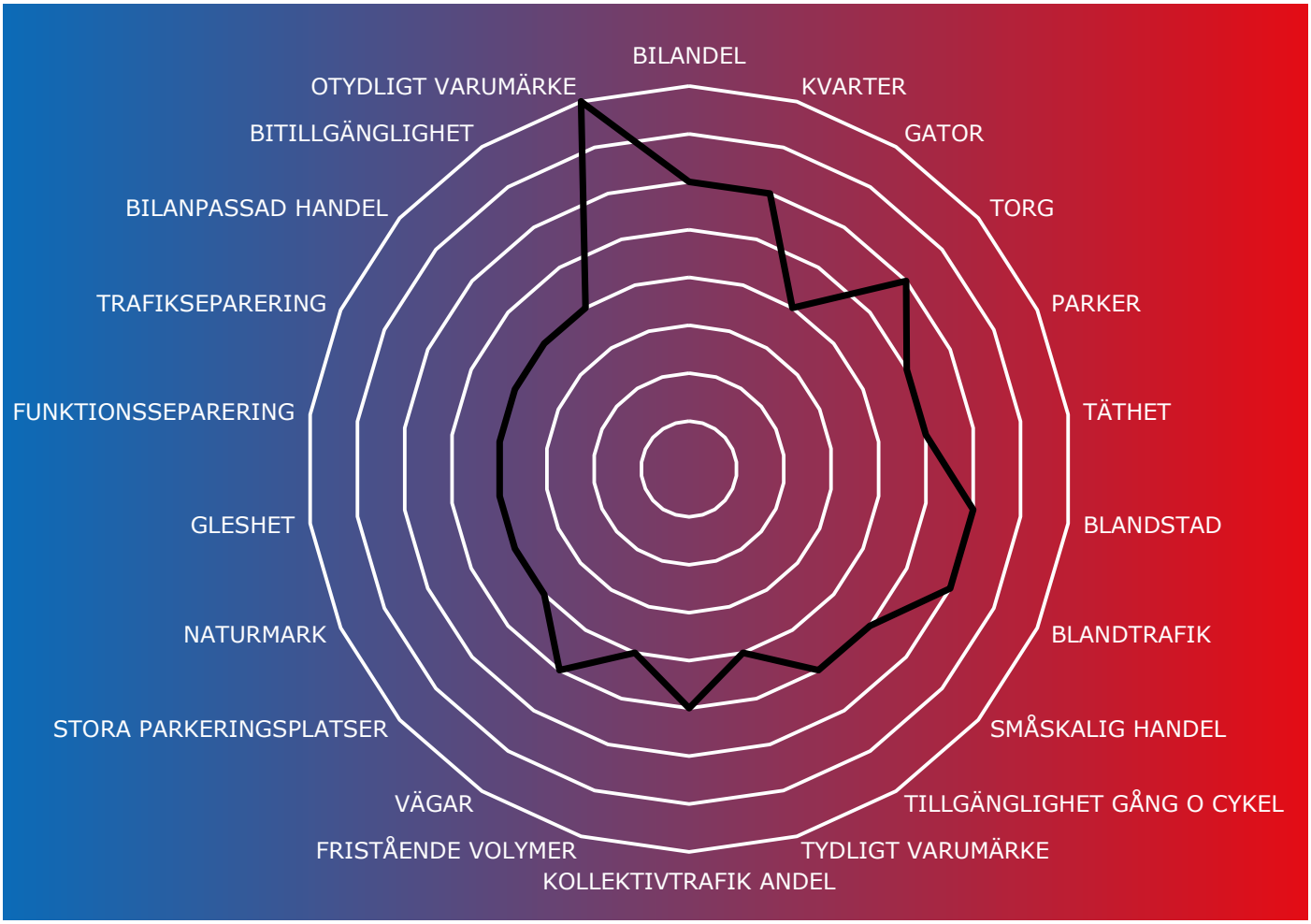
Genom nytillskotten finns här idag en småskalig kvartersbebyggelse med nya bostadshus som i bottenplan inrymmer restauranger och butiker och men även ett visst inslag av kontor ovanför butiksvåningarna.

Den tidigare renodlat biltillgängliga handeln har integrerats väl i kvartersformen och parkering i parkeringshus erbjuder fortsatt god tillgänglighet med bil utan negativa effekter för stadslivet. Handeln och gatumiljön drar tvärtom nytta av varandra.

Stadsutvecklingen i Mölnlycke visar att lyckade satsningar på ökade stadskvaliteter och förtätning av förortsmiljön kring en pendeltågsstation har mycket stor potential på att även öka attraktivitet och positivt lyfta möjligheten till stadsliv på mindre orter.



Mölnlycke centrum: Modern förort som genom kompletteringar förtätat stationens närområde till förmån för stadskvalitet och ökat kollektivresande.



Värderos för stadskvalitet: Mölnlycke centrum.

Ale torg: Mot söder, i inledningen av skolstråket kantas handelsbyggnaden av uteservering och delar av lokaler för kommunens politiska ledning.

NÖDINGE:

Historiskt är Nödinge en kyrkby med gamla anor. Efter omfattande utbyggnad enligt moderna planideal har tidigare jordbruksmarker sedan 1960-talet omvandlats till en modern förort med ett stort inslag av bostäder i form av flerfamiljshus, radhus och småhus. Småhusbebyggelsen dominerar. Ett fåtal hus är byggda innan 1950, och majoriteten av bebyggelsen är från 1960- och 1970-talen och senare. Kännetecknande är separeringen av trafikslag, utifrånmatning och att funktioner, såsom bostäder, handel och verksamheter är indelade i avskiljda områden med mellanliggande naturmark eller stora anlagda gräsytor. Kyrkan, skolor och kommunal service koncentreras till ett östvästligt stråk som delar upp samhället i tre tydligt avskiljbara områden med grupper av småhus och flerbostadshus i norr, friliggande småhus i söder och service och skolor längs Hållsdammsbäcken i mitten.

Ale torg har ett relativt stort utbud av handel omgivet av stora parkeringsytor. Skalan på affärerna, som ligger tätt intill varandra i en lång byggnad som öppnar sig mot parkeringen fungerar. Ale torg ligger mellan bostadsområdena och vänder framsidan mot motorvägen och pendelstation. Handeln och parkeringarna har därför stor påverkan på omgivningens intryck av orten men även på stadsmiljön mot bostäderna.

Orten har en tidstypiskt utifrånmatad och trafikseparerad vägstruktur. Parkeringar ligger i bostadsområdenas utkanter eller som enskilda vid småhusen. Gårdar och grönytor är i hög grad bilfria. Grönskan är koncentrerad till markerade höjdpartier och områden runt bäcken och är huvudsakligen av naturmarkskaraktär. Inne på gårdarna finns dock ett inslag av parkkaraktär med fristående träd på gräsmattor.

Älvsidan har på grund av bristande utrymme och restriktioner som översvämningsrisk och dåliga markförhållanden begränsningar i användning men bildar en vacker naturmiljö med strandängar och vattenytor nära stationen.

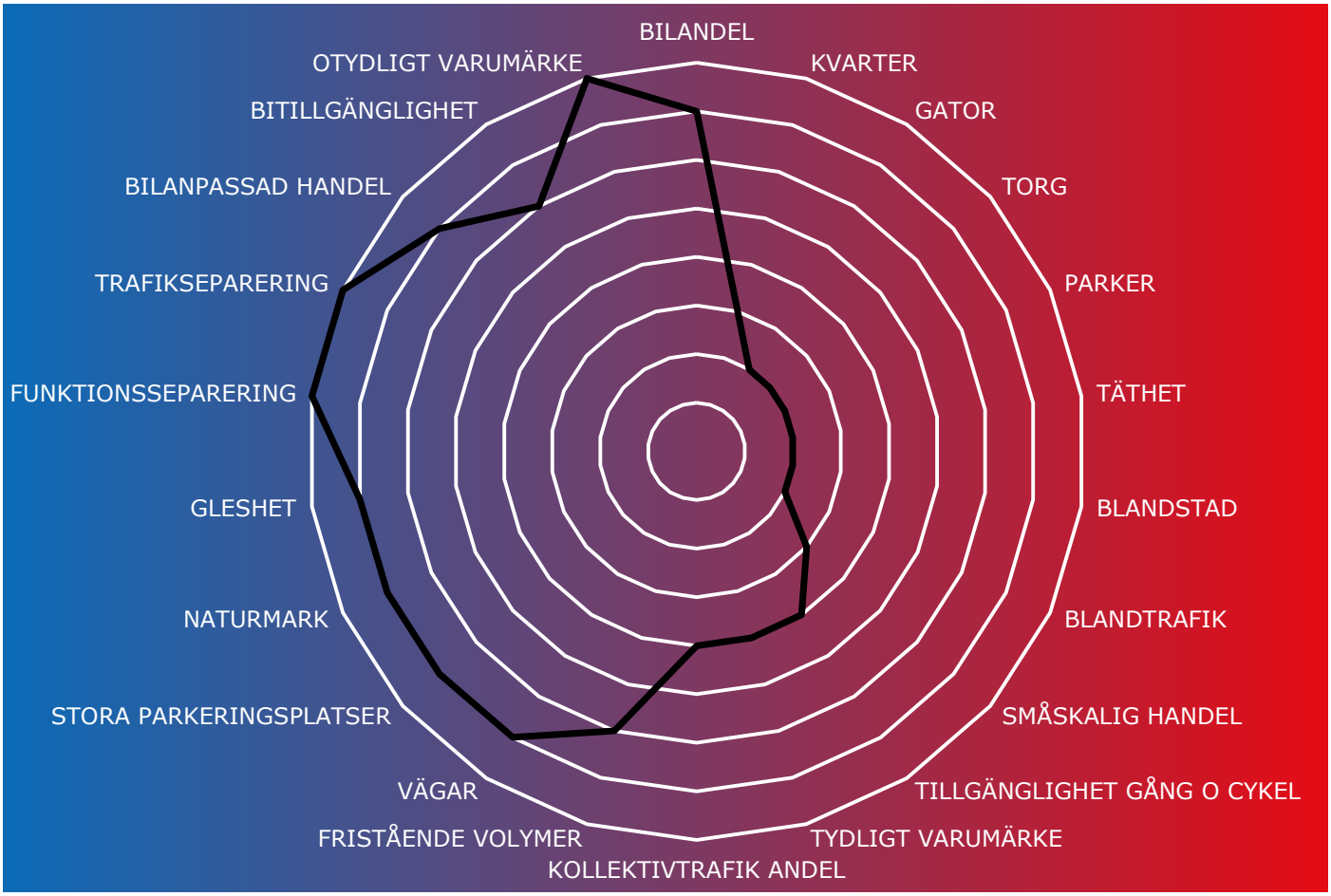
Nödinges kvaliteter är sammanfattningsvis huvudsakligen av förortskaraktär. Närhet till natur och friluftsliv, en trygg trafikseparerad boendemiljö med skyddade gårdar och lugna villagator, god tillgång till parkering samt hög framkomlighet i vägnätet är karakteristiska kvaliteter i Nödinge.

Ale kulturrum, tidigare gymnasium.

Bostadsgårdar med parkkaraktär.

Blandning av äldre och modernare småhus.

Nödinge: Modern planerad förort präglad av funktionseparering, handel och stora annonyma parkeringsytor. Tidstypiskt saknas traditionella stadsrum som parker, gator och torg. Den glesa strukturen erbjuder möjligheter till förtätning.



Värderos för stadskvalitet: Nödinge.

Älvängen station: Stationsområdet är glest med mycket yta för parkeringar och bussterminal. Biblioteket vid stationsbyggnaden bidrar till stadsmässig mångfald.

ÄLVÄNGEN:

Göta älv har under lång tid haft stor betydelse som transportstråk och som gräns mellan Norge och Sverige. Platsen där Älvängen ligger har redan innan den användes som bosättning haft betydelse som älvöverfart med gränshandel och tullstation. Älvängen har, vilket namnet ger en antydan om, även en historisk koppling till den bördiga odlingsmarken i Göta Älvs dalgång. Efter skiftena på 1800-talet blev platsen anvisad som bosättning för gårdar som flyttades från omgivande socknar. Orten har alltid präglats av funktionen som knutpunkt mellan olika transportslag. Först mellan vägar och båttrafik på älven, senare som stationssamhälle. När järnvägen lades ner till förmån för ny riksväg, revs stationsbyggnaden.

Både bostäder och verksamhetsbyggnader som kyrkor, banker och tingshus har koncentrerats kring ett samlande stråk kring Göteborgsvägen vilket fortfarande utgör samhällets ryggrad. Hus har lagts till hus organiskt snarare än planerat. Bebyggelsen visar idag därför på olika tidslager som bidragit till att forma orten. Många av byggnaderna här har verksamheter i gatuplanet och bostäder ovanpå vilket ger förutsättningar för rumslig stadskvalitet. Bebyggelsen är dock splittrad och osammanhängande och mellan byggnaderna finns mycket tomma ytor som används som parkeringsplatser. Själva gaturummet har i de mest centrala delarna relativt sent försetts med gatuparkering, alléträd och ny belysning vilket höjt ortens stadskvalitet.

Över tid har bebyggelsen kring Göteborgsvägen kompletterats med småhusbebyggelse av varierande slag. Äldre villor efter trädgårdsstadsmönster och i form av grupphus från 70-talet samt sentida villor i mindre grupper på höjderna österut.

Orten har ett stort bestånd av verksamhetsbyggnader, både äldre och av modernt datum vilket visar på en historia som industriort. Älvängen har bebyggelse även på älvsidan. Här finns både äldre industribyggnader och verksamma företag.

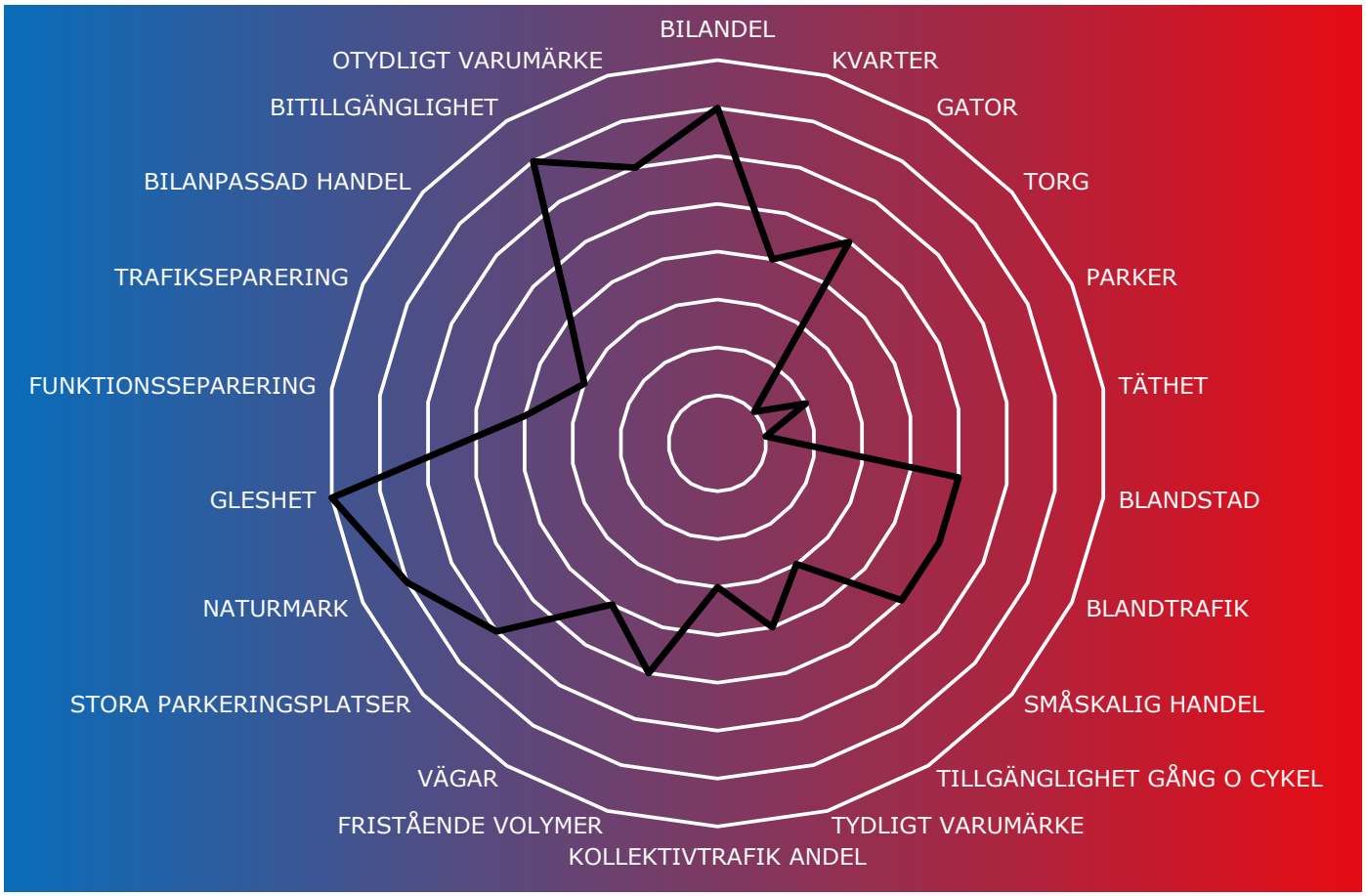
Älvängen har en historia av förändring och dynamik som resulterat i en mångfald av innehåll och uttryck. Samhället har längs Göteborgsvägen en viktig stadskvalitet i form av en handelsgata. De relativt nytillkomna handelsområdet är i hög grad bilorienterat och bebyggelsen bidrar inte till att skapa stadsliv.

Bebyggelsen vid Göteborgsvägen har en stadsmässig skala.

Göteborgsvägen har uppgraderats med alléträd, gatuparkering och ny belysning.

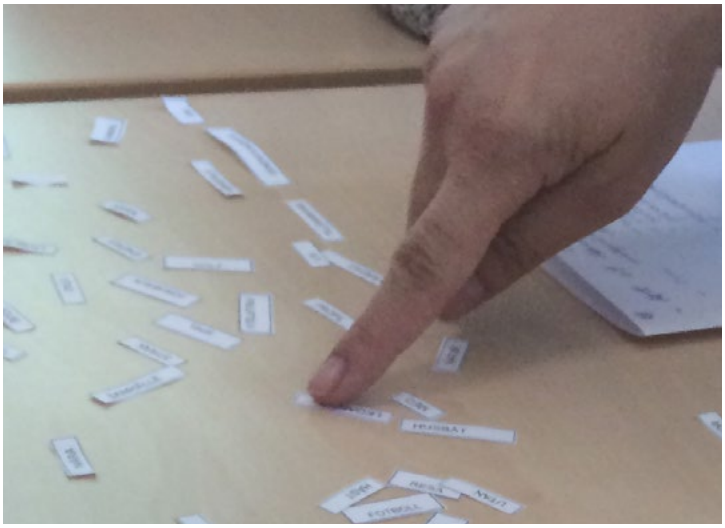
Stråket mellan Göteborgsvägen och stationen är otydlig och innehållslös.

Älvängen: Klassiskt stationssamhälle präglat av många olika epokers spår men även av dåligt utnyttjad markanvändning. Blandade funktioner kring Göteborgsvägen är en ryggrad som möjlig framtida stadskvalitet att bygga vidare på. Den småskaliga strukturen av varierande uttryck och innehåll är kan vidareutvecklas.



Värderos för stadskvalitet: Älvängen.

BILAGA 3: WORKSHOP



Den 17 juni 2016 hölls en workshop med ett 20-tal tjänstemän från flera av Ale kommuns olika förvaltningar. Syftet med workshopen var att tillsammans diskutera hur Nödinge och Älvängens kvaliteter och värden kan kompletteras och stärkas som utgångspunkter för en stadsbyggnadsvision. Workshopen ringade in vad en utredning för stadsbyggnadskvaliteter har som syfte och hur det kan vara ett stöd i den pågående stadsbyggnadsprocessen. Workshopen hade ett fokus mot övergripande sammanhang där Nödinge och Älvängens framtida roller som attraktiva stationssamhällen var viktig utgångspunkter i diskussionen. De färgade rutorna visar exempel på ”principkort” som tagits fram för att stimulera till samtal om möjliga utvecklingsteman.

Slutsatser från workshopen:

Workshopen hade ett stort fokus på värdeord som tidigare identifierats i samband med kommunens visionsarbete och vid dialogmöten med invånarna och internt. Grupperna fick, med utgångspunkt i kommunvisionen ”Ale vision 2025 - Lätt att leva”, enas om vad de tyckte var viktigast för orternas framtida utveckling. Några gemensamma värdeord för både Nödinge och Älvängen lyftes fram:

- Lätt att leva i regionen
- Lätt att leva tillsammans
- Lätt att leva annorlunda
- Lätt att leva utan bil

Övning 1 för **Nödinge** betonade **trygghet**, **identitet** och **stolthet**, **mångfald**, **kultur** och **social heterogenitet**. I övning 2 valde grupperna ”**Våga exploatera högt i strategiska lägen, våga behålla låg exploatering i andra**” och ”**Berikande kulturmiljö**”.

Övning 1 för **Älvängen** lyfte fram att **stärka den levande och blandade småstaden** och ett **fokus på älven**. Även i övning 2 betonades **kontakt och närhet till älven**.

Övning 1; ”Kylskåpspoesi”

Workshopdeltagarna blev indelade i fyra grupper. Gruppernas uppgift var att med hjälp av ord på små lappar, så kallad kylskåpspoesi, ta fram en stadsbyggnadsvision för antingen Nödinge eller Älvängen. Orden var valda utifrån dokument om tidigare dialog och skissmöten. Gruppdeltagarna fick i uppgift att utgå ifrån Ales kommunvision ”Lätt att leva” och att bygga vidare på detta påstående samt att försöka hitta det unika för framtidens Nödinge och Älvängen. Grupperna formulerade följande meningar:

Grupp 1: Nödinge

Lätt att leva…

- utan bil
- tillsammans
- nära mötesplatser, natur och aktiv fritid
- i kreativ lek
- mellan vernissage och utegym
- i kreativ och levande gestaltning
- med stolthet i Nödinge i regionen
- som singel

Grupp 2: Nödinge

Lätt att leva…

- nära natur och kultur
- i en modern stationnära och funktionsblandad småstad
- hållbart och tryggt i grandios miljö
- hållbart i regionen

Grupp 3: Älvängen

Lätt att leva…

- i trygga kvarter
- nära naturen, älven och med friluftsliv
- för barnen i trygg småstad

Grupp 4: Älvängen

Lätt att leva…

- utan bil
- vardagsliv tillsammans
- nära älven
- i ett småskaligt, funktionsblandat centrum

Övning 2: ”Principkortleken”

Workshopdeltagarna blev indelade i fyra grupper. Grupperna fick en ”kortlek” med ett 20-tal principkort. Formulerandet av principer var baserat på de dokument om tidigare dialog och skissmöten Principerna ska vara stöd till hur stadsbyggnadsvisionerna kan konkretiseras. Gruppernas uppgift var att välja ut ca fem kort som gruppmedlemmarna ansåg vara viktigast för att uppnå stadsbyggnadskvalitet i Nödinge och Älvängen. Grupperna hade även möjlighet att lägga till egna kort. Grupperna valde ut följande principkort:

Grupp 1: Nödinge

- ”Våga exploatera högt i strategiska lägen, våga behålla låg exploatering i andra”
- ”Berikande kulturmiljö”
- ”Lätt att leva även utan bil”
- ”Grönska runt hörnet”
- ”Ett levande centrum”
- ”Livskvalitet för barn och unga”

Grupp 2: Nödinge

- ”Våga exploatera högt i strategiska lägen, våga behålla låg exploatering i andra”
- ”Berikande kulturmiljö”
- ”Natur och biologisk mångfald i den urbana strukturen”
- ”Piska och morot för att uppnå hållbara resvanor”
- ”Blandstad närmast tågstationen”

Grupp 3: Älvängen

- ”Ett Älvängen attraktivt för alla”
- ”Plats för möten i det offentliga rummet”
- ”Ett levande centrum med småskaliga verksamheter och kultur”
- ”Våga exploatera högt i strategiska lägen, våga behålla låg exploatering i andra”
- ”Den upplevda närheten prioriteras framför den fysiska närheten”

Grupp 4: Älvängen

- ”Plats för möten i det offentliga rummet”
- ”Blandstad närmast tågstationen”
- ”Stationssamhälle som växer likt årsringar med bevarade epoker i kombination med ny bebyggelse”
- ”Det mentala avståndet till älven minskas med hjälp av nya kopplingar”
- ”En hög befolkningstillväxt och byggande i centrala noder ger underlag för en attraktiv funktionsblandning”