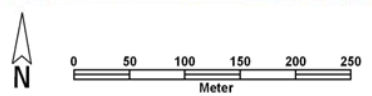


Planförslag

- Befintliga gång- och cykelvägar
- Gång- och cykelvägar
- Mindre gångväg, grusad
- Gatunät
- Bro
- Utvecklingsområden
- Bostäder
- Bostäder, kontor och handel
- Kontor
- Kontor och handel
- Grönområde/grönstråk
- Planerade byggnader sedan tidigare
- Befintliga bostadskvarter
- Befintliga byggnader
- Befintlig industrimark
- Befintliga grönytor
- Utbyggnadsområde verksamheter (ÖP 2002)
- Utbyggnadsområde bostäder (ÖP 2002)



Planförslag

- Befintliga gång- och cykelvägar
- Gång- och cykelvägar
- Mindre gångväg, grusad
- Gatunät
- Gång- och cykeltunnel
- Bro
- Utvecklingsområden
- Bostäder
- Bostäder, kontor och handel
- Kontor
- Kontor och handel
- Grönområde/grönstråk
- Planerade byggnader sedan tidigare
- Befintliga bostadskvarter
- Befintliga byggnader
- Befintlig industrimark
- Befintliga grönytor



Kvarteren Lantmannen, Träarbetaren, Exportören och Motormannen

Kvarteren Lantmannen och Träarbetaren innehåller två intressanta byggnader som fungerar som landmärken och som bör finnas kvar i området, nämligen tefatet och den mindre silon som ägs av lantmännen, men som inte används idag. Silon bör renoveras om för bostadsändamål medan tefatet skulle kunna fortsätta användas av Skyltmålar'n. Att tefatet ska ligga där det gör idag är dock inte lika givet. Vid eventuella framtida ombyggnationer med mera kanske det blir aktuellt att flytta byggnaden till någon annan plats i stadsdelen. I övriga byggnader i kvarteren bedrivs mycket handelsverksamhet men byggnaderna har inga estetiska kvaliteter. Den föreslagna gatustrukturen innebär att nya gator planeras genom kvarteret Lantmannen. Nya byggnader för bostäder, kontor och handel föreslås uppföras eftersom dessa kvarter fungerar som mittenlänken av det sammanhängande stråk som föreslås och där bostäder är en viktig komponent.

På kvarteret Exportören finns en äldre byggnad kvar, som dock har förlorat mycket av sin ursprungliga karaktär eftersom den har kompletterats med nya tillbyggnader. De två andra byggnader som finns liknar de andra två men är inte lika gamla. I den mittersta av de tre byggnaderna mellanlagrar man farligt avfall, vilket gör att skyddsavstånd krävs. Även i detta kvarter finns outnyttjade ytor vilket ger ett tråkigt intryck. Kvarteret bryts i planförslaget upp genom att en ny gata föreslås genom det. På den västra sidan av den nya gatan föreslås att nya handelsbyggnader uppförs närmre södra infartsleden. Nya avfarter från infartsleden innebär i samband med bra skyltläge troligtvis att nya handels- och kontorsetableringar blir aktuella här.

Den byggnad som finns på kvarteret Motormannen kommer troligtvis att behöva omgestaltas eftersom den nya gatustrukturen innebär att byggnadens baksida även blir dess framsida. Innehållet kan vara kvar som det är idag, då det i huvudsak bedrivs handel här.

Kvarteren Träsnidaren och Åbyverken

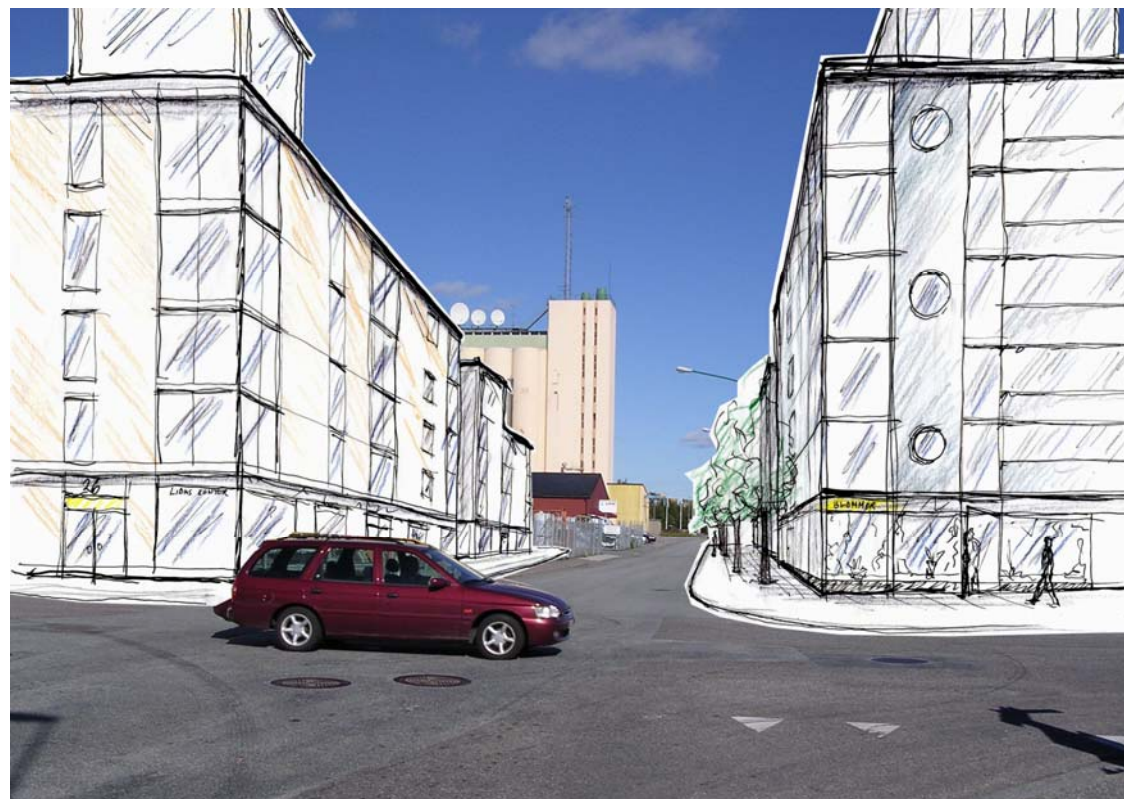
På andra sidan södra infartsleden, på kvarteren Träsnidaren finns en del historiskt och estetiskt intressanta byggnader som bör bevaras. Här finns också byggnader som helt saknar bevarandevärda kvaliteter. De föreslagna ändringarna i trafikstrukturen innebär ökad tillgänglighet från ena sidan södra infartsleden till andra sidan och till själva södra infartsleden i sig. Detta i sin tur innebär att kvarteret Träsnidaren och de östra delarna kvarteret Åbyverken blir intressanta att utnyttja mer än vad som görs idag. Här föreslås därför att nya byggnader för bostäder, kontor och handel uppförs.



Exempel på olika miljöer som i framtiden bör eftersträvas på Aspholmen. Fotona är tagna i Stockholm.



Bilden ovan visar hur det ser ut vid korsningen Boställsvägen-Skvadronvägen i dag. Fotomontaget till höger visar hur det skulle kunna se ut i framtiden.





Fotografiet ovan visar hur det ser ut på en fastighet på kvarteret Träarbetaren i dag. Montaget till höger visar hur det skulle kunna se ut i framtiden.





Fotografiet ovan visar hur det ser ut längs ett av stickspåren i dag. Montaget till höger visar hur det skulle kunna se ut i framtiden.



GENOMFÖRANDEMEDEL

Genomförandefrågorna är alltid mycket komplexa och svåra att förutse i arbetet med sådana här stora planeringsuppgifter. Jag kan inte ge svaren på hur planförslaget helt och fullt skulle kunna genomföras, men jag kan ge några förslag på åtgärder som skulle verka i rätt riktning.

Genom att anta ett planprogram över områdets framtida utveckling kan man, från kommunens sida, på ett mer tydligt och officiellt sätt visa på ett helhetsgrepp över hur man anser att området skall utvecklas i framtiden. Här klargörs gemensamma mål och ställningstaganden. I arbetet med Översiktsplanen för Örebro kommun kan man i framtiden markera stadsdelen som ett utrednings-/utvecklingsområde. Man kan i samarbete med fastighetsägare på Aspholmen starta en dialog där de skulle kunna få komma med förslag på vad de skulle vilja förbättra i området. Att öka byggrätten i de gällande detaljplanerna för området och att hårdare styra var och hur byggnader får placeras hjälper också till att styra utvecklingen åt ett visst håll.

Ytterligare en viktig aspekt för att kunna genomföra en förändring av stadsdelen är markägoförhållandena. Kommunen äger i dag stora delar av den mark, kvarteren Virkeshandlaren och Arbetaren, som är strategisk för att åstadkomma den förändring som föreslås i planförslaget. Här finns också några av de verksamheter som med fördel skulle kunna flytta från Aspholmen. När bron har byggts torde denna mark vara ytterst intressant att utveckla. I de fall kommunen inte äger marken borde man fundera på att vid lämpligt tillfälle köpa upp mer mark och på så vis omgestalta vissa delar av stadsdelen.

DEL ETT – INLEDNING

DEL TVÅ – STADSDELEN I DAG

DEL TRE – STADSDELEN I FRAMTIDEN

DEL FYRA – SLUTORD

DEL FYRA - SLUTORD

Stadsdelar som liknar Aspholmen finns i nästan alla medelstora svenska städer. En del ser ut som de alltid har gjort, vissa håller på att omvandlas och andra har redan blivit något helt annat. En del kan vara mycket nedgångna och i akut behov av förändringsåtgärder, andra, liksom Aspholmen, fungerar som de är. Frågan när det gäller dessa kan då vara; vill vi att denna stadsdel ska se ut och upplevas så här? Svaret på denna fråga varierar naturligtvis beroende på vilken stadsdel och stad vi talar om. För Aspholmen i Örebro blir svaret nej.

Aspholmen är en central stadsdel som skulle kunna utvecklas till att bli så mycket mer än vad den är i dag. Den suddiga fläck som representerar Aspholmen och som tycks formas på den mentala kartan hos människor jag samtalat med skulle kunna bli en levande och attraktiv stadsdel. De förändringar som redan är på gång, omvandlingen från ett industriområde till ett kontors- och handelsområde och planeringsprojektet, tror jag kommer ha stor påverkan på stadsdelen.

Den nya bron över järnvägen innebär att en ny entré skapas. Då den gamla plankorsningen stängs kommer hela gatustrukturen påverkas. Detta i sin tur kommer att innebära att nya huvudgator bildas och att de tomter som i dag anses vara attraktiva för handels- och kontorsetablering förändras. Detta i samband med markägo-förhållanden, utnyttjandegrad av marken med mera innebär att möjligheterna att föra in bostäder som en kompletterande funktion ökar. Om en ökad blandning av funktioner skulle bli verklighet tror jag att stadsdelen skulle bli ännu mer attraktiv ur företags-etableringssynpunkt och att invånarna i Örebro skulle få en annan uppfattning om stadsdelen. Att också bryta upp de storskaliga kvarteren och öka tillgängligheten i stadsdelen samt öka andelen

grönska är viktiga aspekter att ta hänsyn till i framtida arbete med stadsdelen.

Då Örebro breder ut sig alltmer kommer områden likt Aspholmen snart bli nästa steg i förtätningen av staden. Att visa på att det finns möjlighet att utveckla Aspholmen till en levande och attraktiv stadsdel och att området i framtiden kan bli en viktig resurs har varit viktiga tankegångar i arbetet. Liksom att visa på ett konkret förslag på hur stadsdelen skulle kunna bli en attraktivare och mer tillgänglig stadsdel.

KÄLLFÖRTECKNING

Boverket (1995). *Bättre plats för arbete*.

Boverket (1996). *Den måttfulla staden*. AB Fälths Tryckeri.

Boverket (2002). *Stadsplanera – istället för trafikplanera och bebyggelseplanera*. Almqvist & Wiksell Tryckeri.

Cullen, Gordon (1996). *The Concise Townscape*. Reed Educational and Professional Publishing, Great Britain.

Gehl, Jan (2001). *Life Between Buildings*. Bogtrykkeriet, Skive.

Gehl, Jan och Gemzöe, Lars (2001). *New City Spaces*. The Danish Arcitectural Press, Köpenhamn.

Gillgren, Hans (2000). *Planering och byggande i kulturmiljöer – tre metodexempel i stadsbygd*. Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm.

Lynch, Kevin (1960). *The Image of the City*. The M.I.T. Press and Harvard University Press, Cambridge.

Miljöverndepartementet i Norge (1993). *Stedsanalyse – innhold og gjennomføring*.

Nationalencyklopedin (2005). [elektronisk], Sökord: *Eriksgatan*, hämtad: 2005-12-10, tillgänglig; < <http://www.ne.se> >

Örebro kommun (2002). *Översiktsplan för Örebro kommun*.

Örebro Stadsarkiv, *Örebros historia* (2004) [elektronisk], hämtad: 2005-09-10, tillgänglig; < <http://www.orebro.se/stadsarkivet> >

Skyltmålar'n, *Tefatet* (2005) [elektronisk], hämtad: 2005-11-24, tillgänglig; < <http://www.skyltmalarn.se> >

Alla kartor jag använt som grundmaterial kommer från Örebro Stadsbyggnad, förutom de äldre kartor jag använde till den historiska delen av analysen. Dessa kartor kommer från lantmäteriets kartdatabas.

Alla foton är tagna av mig om det inte står något annat under fotot.

