



FÖRSLAG TILL UTVECKLING AV STORUMANS CENTRUM

SEPTEMBER 2015

 **TYRÉNS**

Uppdrag: Utveckling av Storumans centrum, nr 260924

Titel på rapport: Utveckling av Storumans centrum

Status: Slutrapport

Medverkande

Beställare: Storumans kommun

Kontaktperson: Debora Johnsson, Inger Carstedt

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Carl Arnö

Ansvarig landskap: Annica Forsberg

Ansvarig trafik: Rune Karlberg

Medverkande: Jonas Gry Fjellström, Stina Svensson, Ellen Sundin

Datum: 2015-09-28



Innehåll

På följande sidor finner ni en analys av trafiksituationen och av de möjligheter som finns till Storumans centrum utveckling. De förslag som föreslås redovisas i tre scenarier. Scenarierna är tänkta som ett underlag för en fortsatt dialog om utvecklingen i centrum. Scenarierna kan också kombineras för att hitta den bästa lösningen.

Bakgrund	3
Arbetsprocess	3
Platsens möjligheter	3
Trafiken idag	4
Utformning av gatumiljöer	6
Idéer för centrum	7
Ombyggnader	8
Alternativ A:	10
Alternativ B:	11
Alternativ C:	12
Idéer för att utveckla Fredens torg	13
Principsektion genom nya Fredens torg	14
Barnperspektiv	15
Jämställdhet	15

Bakgrund

Hösten 2013 påbörjade Storumans kommun en process för att öka attraktiviteten och säkerheten i centrum. Kommunen inledde arbetet med en medborgardialog och synpunkterna som kom visade på en stor spridning i hur man ser att centrum kan utvecklas. Med utgångspunkt från dialogarbetet valde kommunen att, efter en upphandlingsprocess, ge Tyréns uppdraget att konkretisera arbetet med utformningen av Storumans centrum. I uppdraget har det ingått att studera, föreslå åtgärder och illustrera tre scenarier:

1. Fortsatt biltrafik (nuläge)
2. Minskad biltrafik och ökad prioritet på oskyddade trafikanter.
3. Ett bilfritt torgområde.

Arbetet har bedrivits utifrån följande utgångspunkter:

- Utveckla attraktiviteten och säkerheten inom torgområdet och centrum
- Se över trafikströmmar och skapa ökad tillgänglighet, bl a med förbättrade parkeringsmöjligheter i centrum
- Utgå från medborgardialogen och se vilka möjligheter som finns att utveckla ökad attraktivitet både för Storumanborna och för besökande.

Arbetsprocess

Under arbetets gång har resultatet från kommunens tidigare dialog arbetats in i materialet. Därutöver har en workshop hållits med representanter från näringslivet, fritidsverksamheten, skolan och andra kommunala organisationer. Några av de aspekter som framkommit är:

- Trafiksäkerheten, framförallt framför Aktiviteten, behöver ses över.
- Tillgängligheten till centrums affärer kan ökas med bättre parkeringslösningar.
- Områdets soliga lägen bör tas tillvara t. ex. med utrymme för uteserveringar.
- Parkens/torget användbarhet och attraktivitet för stadslivet behöver förbättras.
- Möjligheter till lek i området kan utvecklas.
- Årstidsvariationerna är viktiga att ta tillvara, vinteraspekter är viktiga liksom grönska om sommaren.
- Storumans centrum behöver utveckla en central mötesplats som känns naturlig.
- Möjligheterna att köra ”raggarundan” behöver finnas kvar, men på ett trafiksäkert sätt.
- Torget kan utvecklas med attraktioner både för turister och storumanbor.

Platsens möjligheter

Storumans centrumfunktioner finns idag kring torget, längs Skolgatan och till vissa delar kring Järnväggsgatan. Det är ett kompakt och lättöverskådligt område, men den egentliga centumpunkten som torget skulle kunna utgöra saknas. Livsmedelbutikerna COOP och Ica är viktiga målpunkter och kringgärdas med liv och rörelse. Aktivitetshuset som också innehåller bibliotek har en viktig funktion som mötesplats. Torget, som idag är mer en park än ett torg, utgör ett centralt motiv i stadsbilden och med en ny utformning finns goda möjligheter att förbättra områdets funktion som mötesplats – en funktion som saknas i centrum idag.

Blå vägen/E12 passerar centrala Storumans centrum och ligger i direkt anslutning till torget. Besöksnäringen utgör en viktig roll för Storumans centrum och en ambition för utformningen av centrum är att det ska vara så pass attraktivt, tillgängligt och spännande att fler förbipasserande väljer att stanna. En ambition är också att området ska utformas på ett sätt som är specifikt för Storumans centrum, så att både storumanbor och turister kan få en känsla av den unika plats som Storumans centrum är. Järnvägssamhället, skogsnäringen, kraftindustrin och naturen är centrala i Storumans centrum både historiska och nuvarande utveckling, men här finns även utveckling av högteknologisk infrastruktur för glesbygdsvård och andra moderna branscher i framkant. Det finns också en väl utvecklad idrottskultur med flera världsstjärnor. Både ”Vildmannen” och ”Kraftkvinnan” finns som centrala figurer i Storumans centrum idag. Storumans centrum är också en kommun där barnvänlighet är ett viktigt ledord. Med utgångspunkt från det unika Storumans centrum så tror vi att man kan skapa en unik utformning av centrum. Ett centrum som tar sin utgångspunkt i de kvaliteter som Storumans centrum har idag och bidrar till en ökad attraktion och livskraft.

Storumans centrum saknar en tydlig infrastruktur för cykel och de gående är hänvisade till smala trottoarer eller till bilvägen. En utgångspunkt för våra förslag är att möjligheterna att röra sig i centrum utan bil ska förbättras avsevärt. Det är gående och cyklister som skapar stadsliv inte bilister. Fler som går och cyklar skapar också möjligheter för fungerande och attraktiva mötesplatser i centrum.

Trafiken idag

Målpunkter för trafiken

Trafiken till Storumans centrum vägvisas in via Stationsgatan från Blå vägen. De största målpunkterna för personbilstrafiken är ICA Supermarket eller COOP Konsum som har 23 parkeringsplatser vardera. På parkeringen framför Aktiviteten finns det plats för 32 bilar. Parkeringen vid systembolaget rymmer 15 bilar. ICA har framfört att de har behov av dubbelt så många platser i anslutning till butiken. Besökare till verksamheterna på Järnvägsgatan och Skolgatan parkerar längs gatorna.

Brister - förbättringspotential, kommunala gator

Några exempel på brister idag:

1. Enkelriktning av Stationsgatan och Rallargränd är inte motiverad då detta drabbar cyklister och skapar omvägar för biltrafiken. Idag måste trafik från Skolgatan mot Blå vägen använda Torggatan till följd av enkelriktningarna.

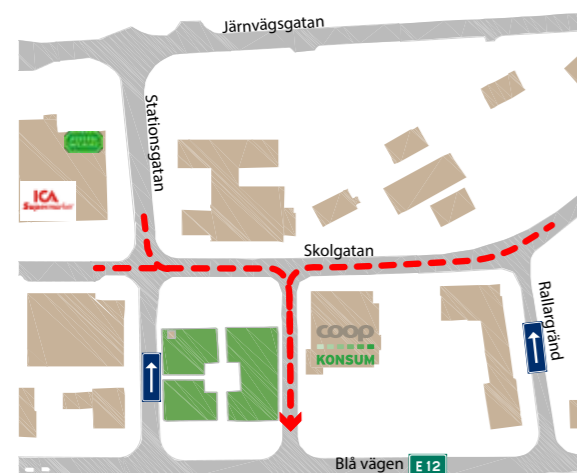


Illustration som visar dagens trafikflöde

Om enkelriktningarna tas bort kommer trafiken på Torggatan och Skolgatan (förbi "Aktiviteten") att minska, men trafiken på Stationsgatan och Rallargränd kommer att öka. Fördelarna bedöms dock överväga nackdelarna.

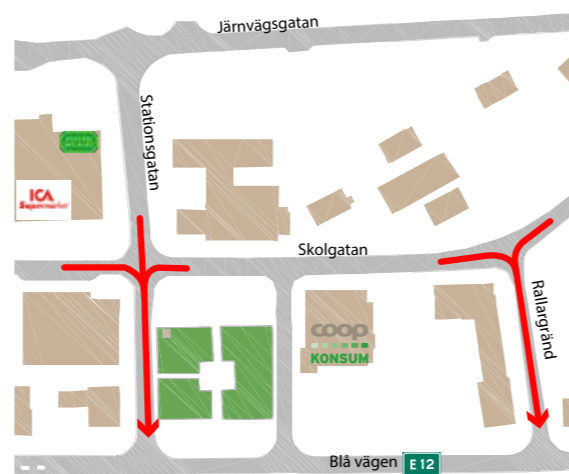


Illustration som visar förändringarna i trafikflödet om enkelriktningarna tas bort.

2. Skolgatan, Torggatan och Stationsgatan har en större gatubredd än vad biltrafiken kräver.



Foto: Stationsgatan, bredare gata än nödvändigt.

3. Gatumiljön utanför Aktiviteten signalerar en gata för bilar inte för gående.



Foto: Gaturummet på Skolgatan utanför Aktiviteten.



Foto: Gaturummet på Stationsgatan mellan ICA och "Aktiviteten".

4. Gaturummet mellan ICA och biblioteket utgörs av en bred asfaltsyta och saknar de stadsmässiga kvalitéer som en centrummiljö bör ha.

Brister - förbättringspotential, Blå vägen

Blå vägen passerar förbi torget. Denna väg är en nationell väg som inte förvaltas av kommunen utan av Trafikverket. I detta uppdrag görs ingen fullständig bristanalys av Blå vägen genom Storuman, men vi har noterat en del brister och anser att en bristanalys behöver göras.

Blå vägen har en utformning och karaktär som signalerar att den är en genomfart före en centrumgata med en hastighet på 50 km. Idag finns det bara ett markerat övergångsställe över Blå vägen som ligger väster om Stationsgatan. Detta innebär att en gående från kommunhuset eller från hotellet får gå en omväg för att komma till det övergångsstället. Om övergångsställen/passager ska uppfylla andemeningen i "Nollvisionen" får inte bilarnas hastighet överstiga 30 km/tim. Det är den mänskliga kroppen som är dimensionerande för den hastigheten.

Blå vägen har både en roll som en matning av trafik som har centrum som målpunkt och som regional väg med genomfartstrafik. Detta ger målkonflikter mellan biltrafikens önskemål och gåendes behov att kunna korsa vägen enkelt och säkert. För att minska vägens barriär behövs fler övergångsställen eller gångpassager. Gångpassager är en markerad plats där man vill att gående ska korsa en gata.

Framför kommunhuset har vägen idag en något mer stadsmässig utformning med plattsättning på gång- och cykelvägen. Utformningen tycks dock inte räcka för att sänka hastigheten på genomfartstrafiken.



Foto: Gaturummet vid Blå vägen framför kommunhuset.



Foto: Det enda övergångsstället över Blå vägen öster om Höjdvägen.



Kartan visar målpunkter för barm i centrum och bostadsområden (orange) på båda sidor om Blå vägen

Viktiga målpunkter finns på båda sidor om Blå vägen. På den södra sidan ligger kommunhuset, hotell med lunchservering, Vildmannen (besöksattraktion) och ett bostadsområde. På den norra ligger hela centrumkärnan med handel, restauranger, arbetsplatser och skolor.

Några exempel på brister idag:

1. Idag saknas helt gångpassager anpassade efter människors rörelsemönster.
2. Hastigheten förbi centrum upplevs som hög.
3. Blå vägen har en barriäreffekt för gång- och cykeltrafik på väg mellan målpunkter.
4. Blå vägen passage igenom centrum upplevs inte signalera lägre hastighet.

Trafikmängder

Det saknas uppgifter på hur trafik som kör på gatorna. För att få en bild av hur trafiken kan se ut har fyra olika analyser gjorts.

Trafikdata

Trafikverket har en punkt söder om Stenselevägen där de räknar trafiken. Där mättes årsmedelvärdet till strax över 3000 fordon och runt 3800 fordon under sommaren, när trafiken är som högst. Då maxtimmen utgör cirka 10 % innebär detta cirka 300 fordon. Vid en räkning fredag den 8 maj 2015 var det 299 personbilar som passerade räknepunkten.

Parkeringsplatser

Tillgången till parkeringsplatser påverkar hur många som kan komma med bil. Ica, Systembolaget, Konsum och torget samt efter Skolgatan har runt 100 parkeringsplatser.

Tiden från att man har parkerat bilen tills dess att man kör därifrån igen påverkar hur mycket bilar som varje parkeringsplats kan alstra.

Om man räknar med att parkeringstiden är 30 minuter skulle 100 parkeringsplatser tillgodose 400 bilar under en maxtimme.

Kassautslag

Kassautslag är antal kvitton som en butik registrerar. Antar man att huvuddelen av kunder kommer med bil ger detta en bild av av trafikens variation.

ICA Supermarknad har levererat uppgifter på kassautslag från 22-28 juni 2015. Kassautslagen motsvarar cirka 300 bilar under maxtimmen.

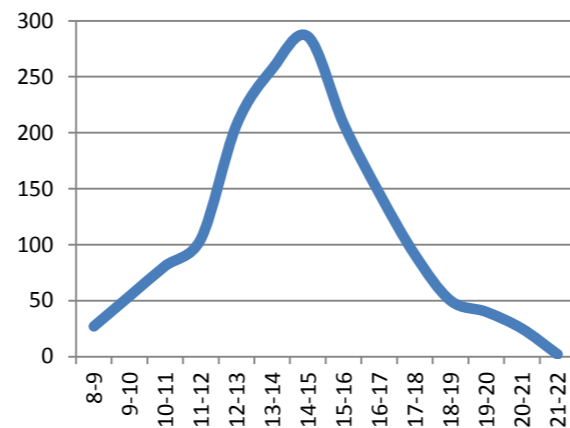


Diagram över variationen varje timme under torsdag 25 juni.

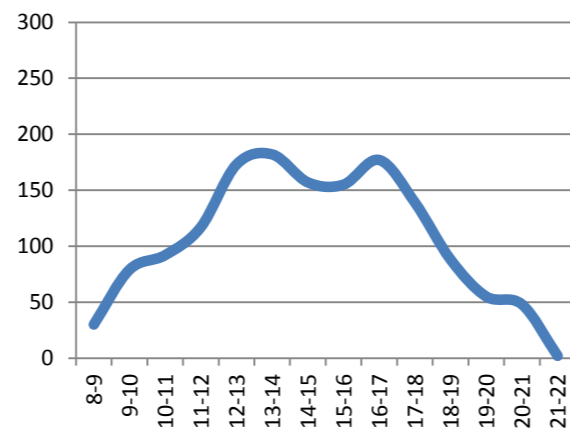


Diagram över variationen varje timme under lördag 27 juni.

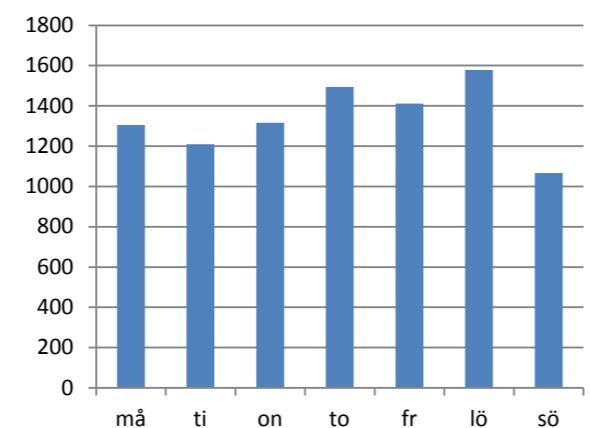


Diagram över variationen för vare veckodag.

Trafikalstring

Trafikverket har en nätbaserad applikation som kan användas för att beräkna på hur mycket trafik som olika verksamheter alstrar.

För ICA och COOP fastigheter som har en yta av cirka 2400 m2 har uppgifter tagits fram hur mycket dessa skulle alstra.

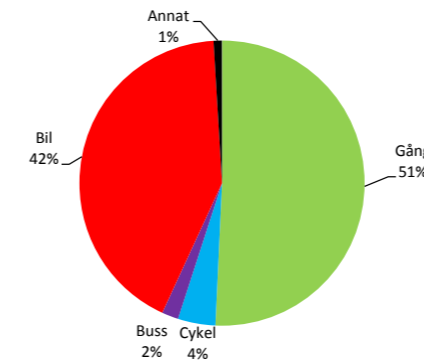
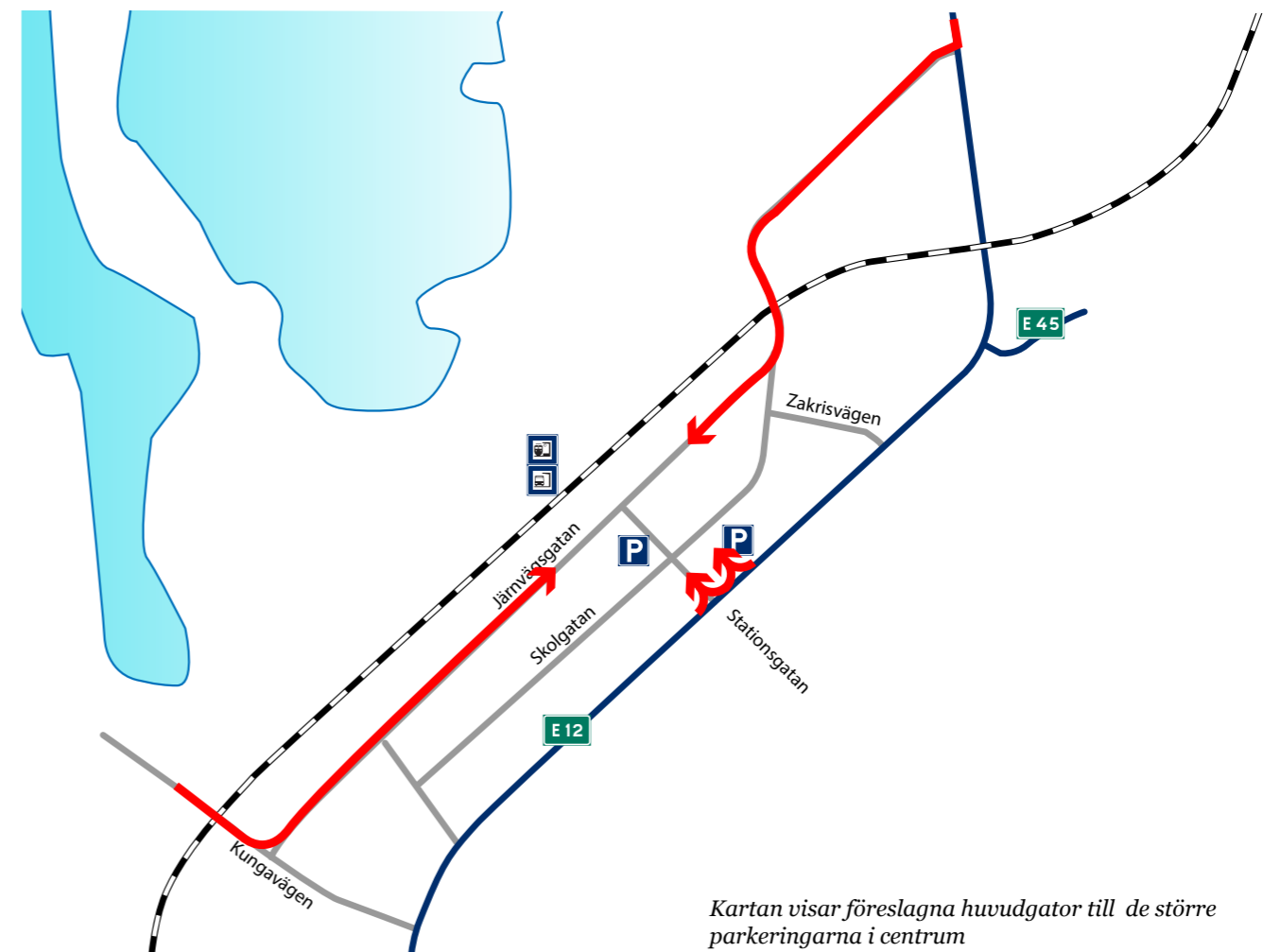


Diagram över fördelning på olika transportslag för ICA och COOP.



Kartan visar föreslagna huvudgator till de större parkeringarna i centrum

Samlad bedömning

Om man gör en samlad bedömning av dessa uppgifter kan det handla om omkring 4000 bilar på Skolgatan/Stationsgatan ett vardagsdygn.

Utifrån de uppgifter som finns att tillgå så är det svårt att bedöma trafikmängderna på Blå vägen. Vid fortsatt arbete kan en trafikmätning på Blå vägen, i anslutning till torget, vara ett bra underlag.

De tre idéskisser som presenteras längre fram har som princip att området kring torget och Skolgatan utvecklas med gående och cyklister som prioriterade trafikslag framför biltrafiken.

Strategiskt är det positivt om biltrafiken in till centrum från omgivningarna väljer vägar som illustreras på kartan nedan. Det betyder att Järnvägsgatan, Stationsgatan eller Torggatan är huvudgatorna som leder till större parkeringsplatser i centrum.

Utformning av gatumiljöer

Utrymmesklasser

När man utformar gatumiljöer i centrumområden måste man göra olika avväganden. De fysiska begränsningarna är måttet mellan fastigheterna. Om fastighetsgränsen går i kanten på en fastighet är det kommunen som har ansvaret för hur området kan utformas i samråd med berörda fastighetsägare.

Om det finns mark mellan huset och fastighetsgränsen krävs ett närmare samarbete med fastighetsägaren angående användningen av marken. Det görs för att skapa en helhet i utformningen. Människor som rör sig ser inte fastighetsgränser utan det är husen som blir gaturummets väggar.

Tidigare utformades våra städer utifrån bilens krav på breda gator och stora parkeringsplatser. De ytor som blev kvar fick gående och cyklister samsas på. Idag går utvecklingen mot att städer utformas utifrån människorna, de som skapar liv och rörelse i en stad. Staden blir mer människovänlig på bekostnad av bilarna.

Vid utformning av gaturummet används handboken "Gator och Vägars Utformning" (VGU). Med hjälp av VGU kan man kombinera ihop olika fordon/trafikanter och utifrån deras mått, gatans hastighet och det som kallas utrymmesklass få fram olika mått. Man kan inte påverka fordonens bredder, däremot vilken utrymmesklass man ska använda.

Det finns tre utrymmesklasser som beskriver service-, trygghets- och komfortnivån när trafikanter möts, samt vid omkörning och passager eller vid sväng i korsning.

Utrymmesklass A

Bilar framförs i egna körfält utan att körareor behöver inkräkta på vägrenar, gång- och cykelbanor, refuger eller motriktade körfält, med undantag för sväng i korsning när motriktat körfält korsas. På en gång- och cykelväg behöver inte gående och cyklister anpassa sig till varandra.

- Utrymmesklassen ger god trygghet/säkerhet och körkomfort.

Utrymmesklass B

Bilar kan på vissa sträckor behöva inkräkta på motriktade körfält vid omkörning av cyklist. Körarean för bilar får inkräkta med högst 1m på medriktat körfält. Vid möte krävs då hastighetsminskning.

Vid sväng i korsning kan sveparean inkräkta på motriktat körfält och på gång- och cykelbanor, refuger och andra utrymmen där oskyddade trafikanter kan förekomma. Oskyddade trafikanter bör dock alltid ha minst 1,5m fritt utrymme. På gång- och cykelbanor krävs en viss anpassning mellan gående och cyklister.

- Utrymmesklassen bedöms ge mindre god körkomfort, men god trygghet/säkerhet om trafikanterna anpassar sina hastigheter.

Utrymmesklass C

Bilar inkräktar på vissa sträckor på motriktade körfält vid omkörning av cyklister. Vid möte mellan bilar behövs mycket låg hastighet.

Vid sväng i korsning inkräktar körarean på mot- och medriktade körfält och vägrenar. Svepareans intrång över GC-banor begränsas enligt utrymmesklass B.

- Utrymmet bedöms ge låg körkomfort men god säkerhet vid tillräckligt låg hastighet.



Illustration: Exempel på en gatumiljö där gående har fått mer ytor på bekostnad av biltrafiken. Vintertid signalerar pollare, belysningsstolpar, träd m.m. de gränser som syns i markbeläggningen på sommaren.

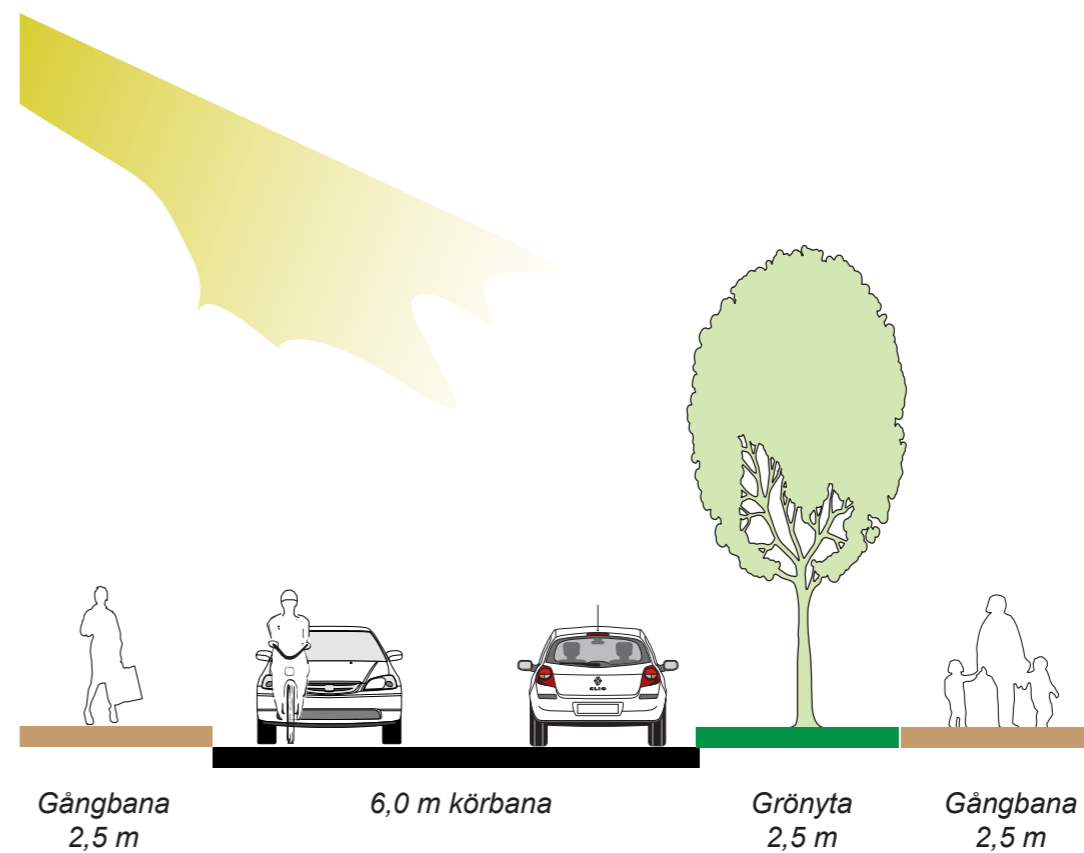
Gatumiljön i Storuman

I utformningen av gatumiljön i de tre idéskisserna har gatubredden utgått från resonemang kring vad som är en rimlig balans mellan att skapa ett attraktivt centrum och att ge en god tillgänglighet, dvs lätt att nå centrum för olika trafikanter samtidigt.

Det är Stationsgatan, Torggatan och Skolgatan som berörs. Utgångspunkten har varit tre olika situationer:

1. De vanligaste mötena är mellan två personbilar.
2. Näst vanligast är att en personbil och en lastbil/buss möts.
3. Minst vanligt är att två lastbilar/bussar möts.

Vid framtagandet av en principgata för Storuman



Principgata för Storuman. Exemplet visar Stationsgatan förbi torget.

har valet fallit på situation tre, dvs att två lastbilar kan mötas men att de då måste anpassa sina hastigheter. Detta ger en gatubredd på 6 meter.

Skolgatan förbi Aktiviteten är idag 7 meter bred. Om trafiken ska begränsas bör gatan utformas så att en bil och en cyklist kan mötas, men inte två bilar. Detta ger en körbana på 3,5 m som ger tydligare signaler att gatan inte är till för genomfartstrafik.

Eftersom Storumans centrum är litet vore det positivt om gatumiljön utformas så att det blir lättare och säkrare att förflytta sig som gående. Rent konkret innebär det:

- Färre kantstenar/nivåskillnader för att passera över gator.
- Smalare gatubredder som ger lägre hastigheter på bilar och högre säkerhet för gående.

Idéer för centrum

Alternativa utformningar

För att utveckla centrum till en tydlig, attraktiv och trafiksäker mötesplats har tre olika alternativ tagits fram. Alternativen är lika i sitt innehåll, men har olika trafikregleringar.

Alternativ A: Gångfartsgata förbi Aktiviteten

Den del av Skolgatan som går mellan Stationsgatan och Torggatan blir utformad som en gångfartsgata. Det innebär att bilister inte får köra fortare än gångfart och har väjningsplikt mot gående. Dessutom får man inte parkera på en gångfartsgata. För att hastigheten ska hållas nere är den del som är avsedd för bilar mycket smal. Vid möten får bilarna använda en anvisad mötesplats.

Alternativet innebär inte någon begräsning i tillgänglighet för personbilar. Genom att miljön framför Aktiviteten utgår från de gåendes villkor kommer möjligheten för lastbilar att köra där vara begränsad. Det påverkar främst varutransporter, vilka kan tvingas köra runt via Järnvägsgatan.

Alternativ B: Gångfartsgata Skolgatan och cykelbana på Torggatan

Skillnaden mot alternativ A är att gångfartsområdet på Skolgatan är utsträckt så att det är mellan Stationsgatan och infarten till COOPs parkering från Skolgatan.

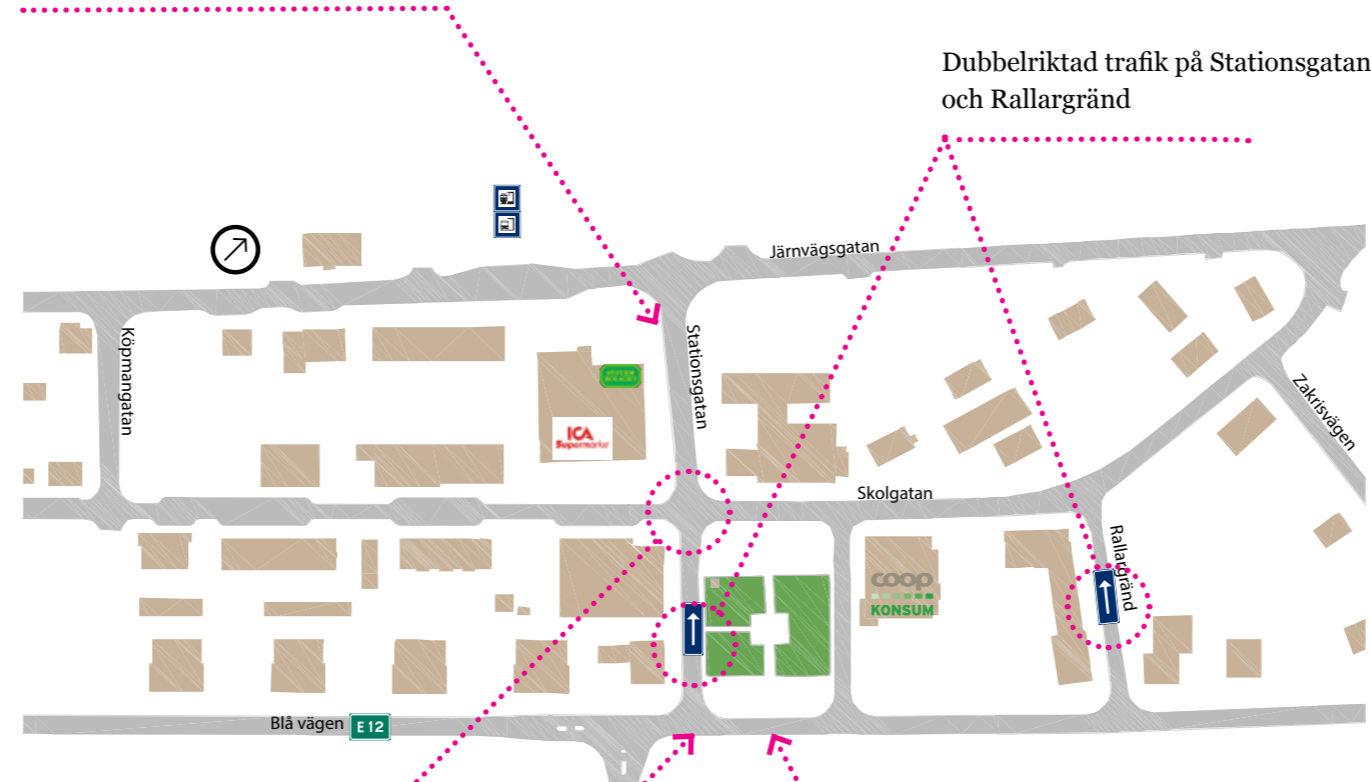
Torggatan stängs för biltrafik och blir en cykelbana från en ny infart till COOPs parkering och Skolgatan.

För bilisterna innebär det att Torggatan bara blir en gata till den nya anslutningen till COOPs parkering eller parkeringen mot Blå vägen. Resten av gatan blir bara för cyklar. På Torggatan får bilar köra som i alternativ A fast på gåendes villkor – gångfartsområde.



30 km/tim i centrum

Ombyggnad av Stationsgatan



Dubbelriktad trafik på Stationsgatan och Rallargränd

Upphöjd korsning

Fler passager över Blå vägen



Ändrad gatukaraktär på Blå vägen

Förslag till generella åtgärder för trafiken i Storumans centrum

Alternativ C: Cykelbana på Skolgatan och Torggatan.

Här har den tidigare sträckan med gångfartsområde på Skolgatan ersatts av en cykelbana.

Detta alternativ påverkar biltrafiken mest genom att Skolgatan blir en cykelväg mellan Stationsgatan och infarten till parkeringsgaraget under COOP. De bilister som idag använder Skolgatan som genomfart får använda Blå vägen eller Järnvägsgatan istället.

För alla alternativ finns det förslag på olika åtgärder som kan genomföra separat och kombineras men som ingår i de olika förslagen som visas på kartan.

Trafikregleringar

30 km/tim i centrum

Redan idag är hastigheten på gatorna i centrum lägre än den skyltsatta 50 km/tim. Bland annat ger de upphöjda passagera över Skolgatan låga hastigheter. En sänkning av hastigheten är främst till för att ge tydligare signaler/påminnelser till bilister att köra sakta. Det ökar dessutom säkerheten för gående och cyklister.

Dubbelriktad trafik på Stationsgatan och Rallargränd

Delar av Stationsgatan och Rallargränd är idag enkelriktade. Detta gör att biltrafik från Blå vägen som kör in till centrum via någon av dessa gator måste använda Torggatan för att nå Blå vägen igen. Konsekvenser för Blå vägen, till följd av det här förslaget, diskuteras på sidan 9.

Ombyggnader

Skolgatan

Den bärande idén till en mötesplats i Storumans centrum är att skapa vistelseytor framför Aktiviteten där gående prioriteras före biltrafiken. Det görs genom att dagens körbana tas bort och ersätts av en plattsatt yta utan trottoarer. På så sätt blir det lättare, både för de som är beroende av rullator eller rullstol och andra, att förflytta sig på platsen.

I alternativ A handlar förändringarna främst om en ombyggnation av Skolgatan, mellan Stationsgatan och Torggatan. I alternativ B och C föreslås även förändringar av Torggatan fram till infarten till COOPs parkering.

Fördelar:

- Bredare gångbanor ändrar karaktären på Stationsgatan från en gata till för bilar till en där bilen får lämna plats för människor

Nackdelar:

- Kostnader för att bygga om gatan.

Torget

Omstruktureringen av gator och parkeringar gör det möjligt att göra torget och parken mera attraktiva och användbara. Platsen närmast Aktiviteten får en torgkaraktär med ytor för lek och aktiviteter. I parken kan en terrassering ge ett skyddat klimatläge och planare ytor för lek, spel och samvaro. Framför Aktiviteten har vi föreslagit breda trappsteg som kan bli en naturlig mötesplats eller hängplats i Storumans centrum. Parkeringen framför Aktiviteten kan utformas som en torgyta. Det ger en flexibilitet eftersom den kan användas både som torg och som parkering. De nya idéerna beskrivs mer utförligt på sida 12.

Fördelar:

- Förslaget skapar platser som är attraktiva att använda. Det kan skapa folkliv och bli en naturlig och fin mötesplats för hela Storuman.
- Utformningen av lekplatsen kan göras på ett sådant sätt att den lockar både Storumanbor och förbipasserande att stanna.

Nackdelar:

- Utifrån uppdraget att skapa en attraktiv miljö i Storuman ser vi inga nackdelar i detta annat än att det naturligtvis kostar pengar.

Stationsgatan

Stationsgatan blir smalare och får en bredd av 6,5 meter. Längs parken planteras en rad med träd och innanför den en gångbana.

Mellan Skolgatan och Järnvägsgatan byggs vägen om så att det blir parkeringsplatser på båda sidor. Asfaltytorna utanför biblioteket och Aktiviteten ersätts av plattor och får plats för en uteservering. En plantering avskärmar mot inlastningsytan bakom biblioteket.

Fördelar:

- Ger en mer stadsmässig utformning av gatan. Framförallt de stora asfaltytorna mellan Aktiviteten och ICA.
- Fler parkeringsplatser vid ICA och biblioteket ökar tillgängligheten.

Nackdelar:

- Kostnader för att bygga om gatan.

Upphöjd korsning

Det upphöjda övergångsstället på Skolgatan, mellan ICA och Swedbank, ersätts av att hela korsningen mot Stationsgatan höjs upp. Det gör att det inte blir några nivåskillnader för gående längs, och över Skolgatan eller Stationsgatan, vilket ger tydliga signaler om att gående prioriteras före biltrafiken. Det gör det också lättare för gående och människor med rullstol, rullator eller barnvagn att korsa gatorna.

Fördelar:

- Ta bort nivåskillnader för gående som ska passera över Stationsgatan, vilket ger bättre tillgänglighet, inte minst för rörelsehindrade.

Nackdelar:

- Korsningar som ligger i samma nivå som gångbanor är svåra att utforma så att synskadade får kännbara gränser mellan gångbanan och körbanan.
- Bilister kan istället för Stationsgatan välja andra gator, vilket kan generera ökad trafik på dessa. Det kan upplevas som en försämring för de boende längs dessa gator.

Flyttade och större parkeringar

Den parkering som ligger närmast Skolgatan halveras i antalet platser och blir en del av det torg som föreslås framför Aktiviteten. I samband med aktiviteter som t.ex. Storumandagarna stängs parkeringsplatserna av för att ge större utrymme.

Den parkering som ligger mot Blå vägen blir dubbelt så stor.

Fördelar:

- Parkeringsytan kan används när det finns behov av större plats för olika aktiviteter framför Aktiviteten.
- Fredens torg är inte omgärdad av parkeringsplatser utan får en bättre koppling mot centrum och Aktiviteten.

Nackdelar:

- Det blir längre avstånd från Skolgatan till en parkeringsplats de gånger Aktiviteten-parkeringen är upptagen eller avstängd för aktivitet.

Ny anslutning till COOPs parkering

För att göra det lätt att nå COOPs parkering från Blå vägen byggs det, i alternativ B och C, till en anslutning från Torggatan. Resterande del av Torggatan, mellan den nya infarten och Skolgatan, föreslås bli cykelbana.

Genom att disponera om parkeringsplatserna blir det fler platser vid COOP. Detta är delvis åtgärder som ligger på COOPs ansvar.

Fördelar:

- Fler parkeringsplatser och lättare att nå från Blå vägen.

Nackdelar:

- Kostnader för att fylla upp och bygga om den befintliga parkeringen.

Gångvänlig miljö vid ICA

När korsningen Skolgatan – Stationsgatan höjs upp blir det ett tydligare gångstråk längs Stationsgatan, förbi ICA och ner mot Systembolaget och järnvägsstationen. Dessa kopplas ihop mot entrén till ICA genom att asfalten närmast fasaden ersätts av gångbanaplattor. Detta ger tydligare signaler till bilister att ytan är avsedd för gående, inte för tillfällig parkering. Detta är åtgärder som delvis ligger på ICAs ansvar.

Fördelar:

- Ger en tydlighet i vilka ytor som är för gående respektive bilar längs fasaden.

Nackdelar:

- Inga

Fler passager, ändrad karaktär och fler utfarter mot Blå vägen

Som ett diskussionsunderlag för fortsatt arbete ingår delar av Trafikverkets Blå vägen i vårt förslag.

För att åtgärda de brister med Blå vägen som redovisas på sidan 4 föreslår vi en sänkt hastighet till 30 km i hela centrum inklusive delar av Blå vägen, nya passager över Blå vägen med ändamålsenlig placering och utformning, samt en ändrad gatukaraktär på delar av Blå vägen så att hastigheten sänks och den upplevs som en stadsgata.

Dessutom är en konsekvens av att enkelriktningarna försvinner på Stationsgatan och Rallagränd att det blir fler utfarter mot Blå vägen.

Asfalten på körbanan framför stadshuset föreslås ersättas med en beläggning av små- och storgatsten som ändrar gatans karaktär. För att förstärka karaktären av stadsgata ytterligare kan kantstenarna tas bort och ersättas av pollare. Med hjälp av belysning blir gatan ännu mer framträdande i mörker.

Fördelar:

- Sänkt hastighet för oskyddade trafikanter samt för in och utfart till centrum. Ökad säkerhet för oskyddade med ändamålsenliga passager:
- Ger tydligare signaler om att Blå vägen passerar ett centrum, och inte bara är en regional genomfart.
- Synliggör Storumans entré till centrum och förstärker kopplingen mellan torget och kommunhuset.
- En borttagning av enkelriktningarna ger ökad rörlighet i centrum och skapar möjligheter för den centrumomvandling som finns i förslaget.
- Med de låga trafikmängder som rör sig i området bedömer vi att fler utfarter mot Blå vägen inte kommer att ha några negativa konsekvenser.

Nackdelar:

- Annan ytbeläggning kommer att öka bullret från passerande bilar. Då det inte finns några bostäder i närheten påverkas inte boendemiljön.
- Stensättningar kräver ofta ett ökat underhåll än asfalt då stenarna rör sig mer än asfalt.
- Trafiksäkra övergångsställen/passager måste byggas som upphöjda passager för att bilarnas hastighet inte ska överstiga 30 km/tim (Nollvisionen). vilket kan ge nackdelar i form av att biltrafik längs Blå vägen kan få en sämre framkomlighet

Vägvisning

Idag vägvisas trafiken på Blå vägen in till centrum längs Stationsgatan. Genom att gatumiljön i centrum blir trängre för bilister behövs det en ny vägvisning från Blå vägen som visar vilken väg som även en personbil med husvagn och husbilar ska köra. Idag finns ett parkeringsområde vid Järnvägsgatan som är avsett för den typen av fordon. Som komplement kan parkeringsplatser för husvagnar anläggas på Järnvägsgatans södra sida, öster om Stationsgatan.

Vägvisningen till Järnvägsgatan bör ske från Blå vägen och väg E45 via korsningarna med Stenselevägen och Järnvägsgatan enligt kartan till höger.

Information

Från Järnvägsgatan och parkeringen vid Blå vägen kan man sätta upp informationstavlor som visar vad som finns i centrum.

I samarbete med handlarna kan man också tillåta att, på vissa platser, ange vilka butiker som finns. Fotografiet är ett exempel från Luleå där företag betalar en liten avgift för att få finnas med på skylten. Man bör bara tillåta namnet och inte deras logotyper då det skulle ge ett rörigt intryck.



Foto: Järnvägsgatan som kan upplåtas för tidsbegränsad uppställning av bil, husvagn och husbil.



Foto: Informationstavla till företag från Luleå.



Foto: Cykelvägvisning från Umeå som kan användas med företagsnamn istället.



Karta: Principen för var vägvisning startar.

Alternativ A:

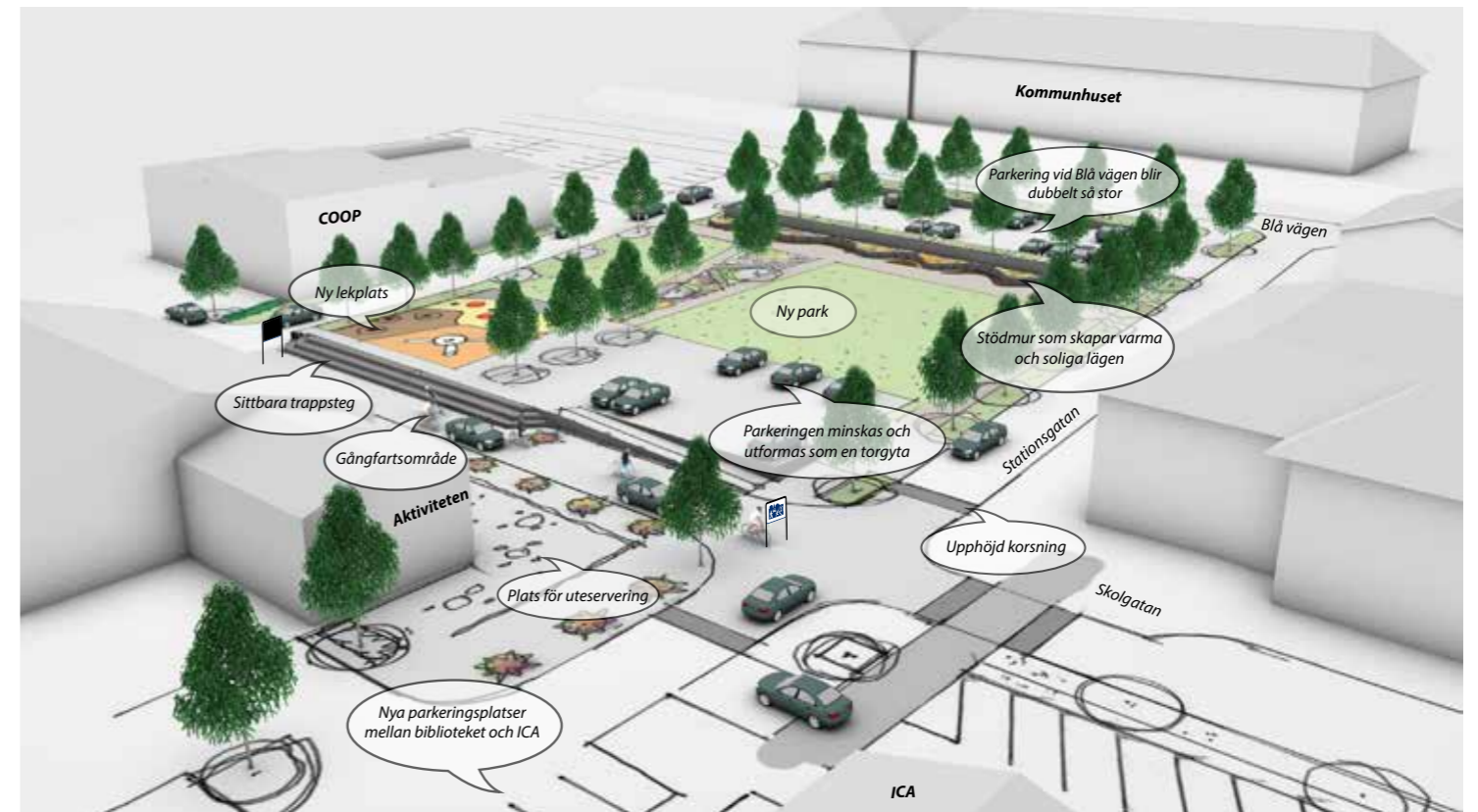
Gångfartsgata förbi Aktiviteten

Alternativet innebär att Skolgatan, mellan Torggatan och Stationsgatan, omformas till en så kallad gångfartsgata. Detta innebär att bilister inte får köra fortare än gångfart, har väjningsplikt mot gående och cyklister och får inte parkera längs gatan. För att hastigheten ska hållas ner är den del som är upplåten för bilar mycket smal. Bilar kan inte mötas utan får använda anvisad mötesplats.



Alternativet innebär inte någon begräsning av hur personbilar får köra. Genom att miljön framför Aktiviteten utgår från de gåendes villkor kommer detta att begränsa möjligheten för lastbilar att kunna köra där. Detta påverkar mest varutransporter som ska till COOP. De får en lång väg att köra då de tvingas runt kvarteret via Järnvägsgatan.

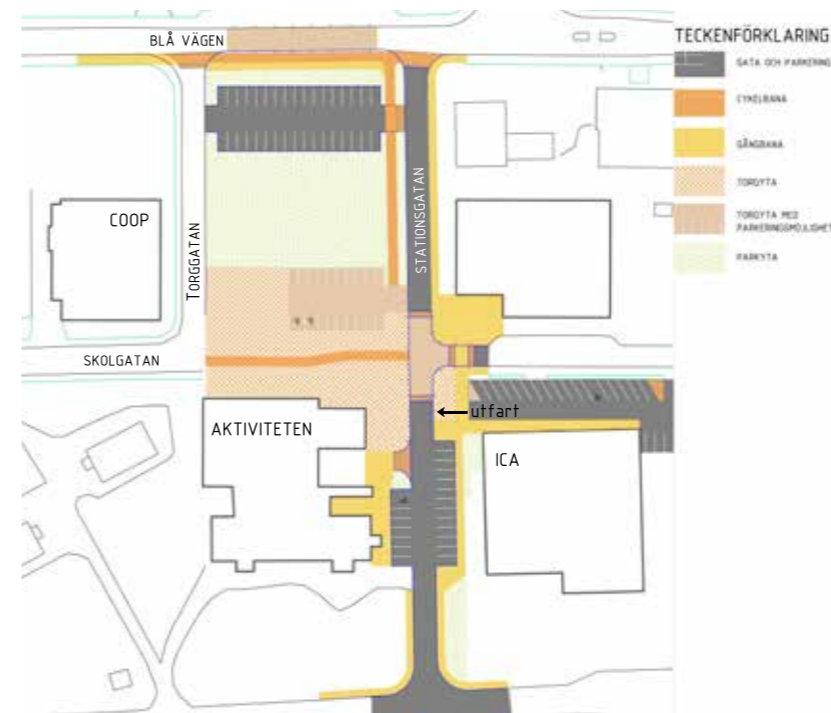
Torg, lekpark och park föreslås att utformas enligt de idéer som redovisas på sida 13.



Vy över området mellan Blå vägen, Torggatan, Stationsgatan och Skolgatan som visar en framtida utformning med gångfartsgata på Skolgatan och övriga gator tillgängliga för bilar. Parkeringen framför Aktiviteten utformas så att den kan stängas och nyttjas som torg.



Foto: Exempel på gatumiljö med god tillgänglighet för gående, barnvagnar och rullstol. Vintertid signalerar gatans möblering i form av pollare, belysning, träd m.m. de gränser som syns i markbeläggningsen på sommaren.



Plan som visar disponering av körytor, parkeringar, gång och cykelytor, torg och park i alternativ A.

Alternativ B:

Gångfartsgata Skolgatan och cykelbana på Torggatan

I alternativ B föreslås ett gångfartsområde på Skolgatan som sträcker sig från Stationsgatan fram till Lunsengymnasiet och den nuvarande infarten till COOPs parkering.

En ny infart från Torggatan till COOPs parkering föreslås. Resterande del av Torggatan görs om till cykelbana. För bilisterna innebär det att Torggatan leder fram till COOPs parkering.

På Skolgatan får bilar köra som i alternativ A fast på de gåendes villkor – gångfartsområde.

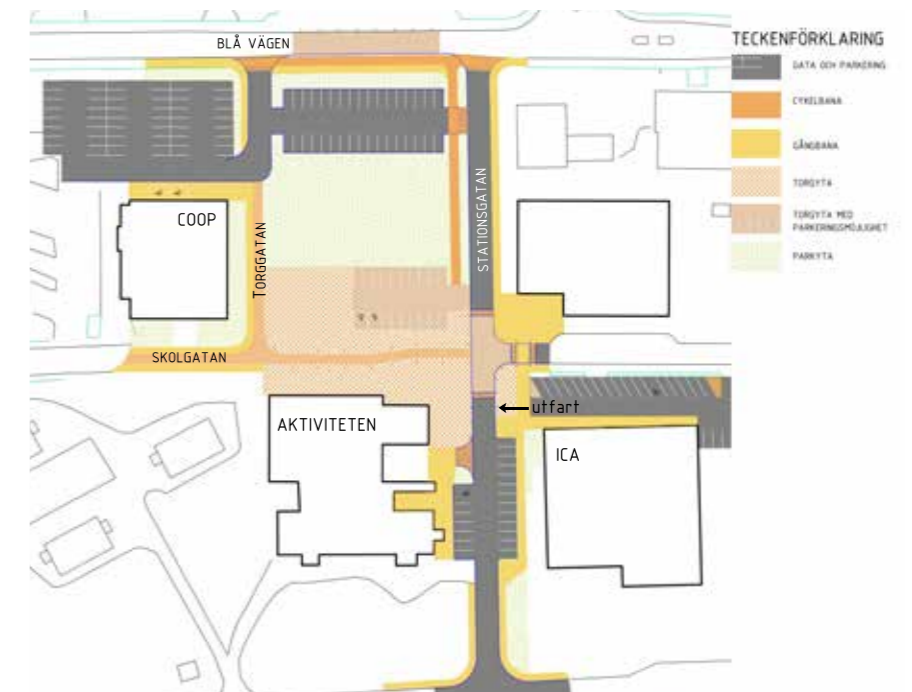
Torg, lekpark och park föreslås utformas efter de idéer som redovisas på sida 13.



Vy över Fredens torg som visar en framtida utformning med gångfartsgata. Parkeringen framför Aktiviteten utformas så att den kan stängas och nyttjas som torg.



Fotomontage som visar en framtida utformning av Skolgatan då gatan byggs om till gångfartsgata mellan Stationsgatan och Torggatan. Där bilar är tillåtna på gåendes villkor.



Plan som visar disponering av körytor, parkeringar, gång och cykelytor, torg och park i alternativ B.

Alternativ C:

Cykelbana på Skolgatan och på Torggatan

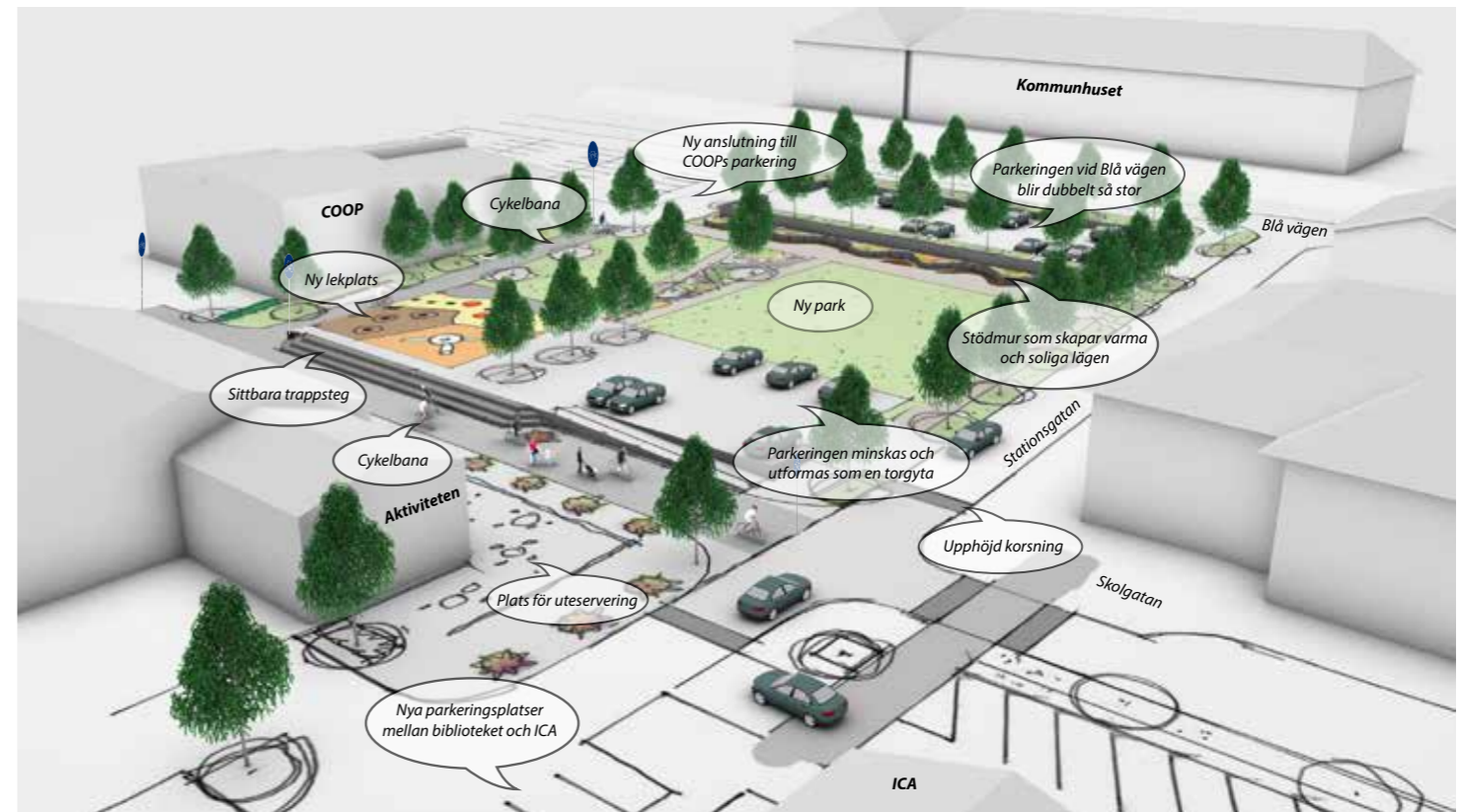
Detta alternativ föreslår att både Skolgatan och Torggatan görs om till cykelbana. Gatorna stängs för biltrafik.



Alternativ B+C flexibel användning av Skolgatan

Ett exempel på ett kombinerat alternativ är att Skolgatan byggs om till gångfartsgata framför Aktiviteten, men att den stängs för biltrafik under sommarmånaderna. Detta skulle ge en lugn och trygg vistelseyta då uteservering och lek utnyttjas som mest, men ändå tillåta trafik vintertid.

Torg, lekpark och park föreslås utformas efter de idéer som redovisas på plansch 5.



Vy över Fredens torg som visar förslag till en framtida utformning med cykelbanor längs Skolgatan och Torggatan. Parkeringen framför Aktiviteten utformas så att den kan stängas och nyttjas som torg.



Fotomontage som visar en framtida utformning av Skolgatan mellan Stationsgatan och Torggatan då gatan byggs om för fotgängare, cyklister och övriga oskyddade trafikanter.



Plan som visar disponering av körytor, parkeringar, gång och cykelytor, torg och park i alternativ C.

Idéer för att utveckla Fredens torg

Förutsättningar

Området mellan Skolgatan och Blåvägen har en höjdskillnad på cirka sex meter. Marken sluttar mot nordväst vilket gör att Fredens torg har ett fint kvällsolsläge. Aktiviteten vänder sin fasad mot söder med sol fram till sen eftermiddag. Gaveln mot Stationsgatan har kvällsol men är idag en parkeringsplats. Tillgängligheten till Fredens torg är bristfällig på grund av de stora nivåskillnaderna.

Fredens torg är omgärdad av breda gator och saknar avskärmning mot gatan som tex träd. Runt befintlig fontän finns en häckplantering med ett tydligt rum men gör att omgivande grönskor känns mer som restytor än en del av parken. Genomfartstrafik längs Blåvägen är både en belastning, på grund av buller och avgaser, men är också en tillgång då centrum lätt kan nås av förbipasserande och bidra till ett ökat folkliv.

Utvecklingsförslag

Målet för nya Fredens torg är att göra det mer ombonat, varierat och tillgängligt samt skapa mötesplatser som är skyddade och har ett bra lokalklimat.

En del i förändringen är att göra slutningen mer användbar. Höjdskillnaderna tas upp av breda trappsteg vid Skolgatan där man kan sitta, samlas, leka, skejta. Tack vare trappstegen skapas plana ytor för lek och spel.



Breda trappsteg mot Skolgatan blir informella mötesplatser som på bilden ovan. Trappstegen bidrar också till att skapa en planare park-/torgyta.



Illustration som visar det framtida park och torgområdet.

Nivåskillnaden i den befintliga parken tas upp med mur som förbättrar lokalklimatet. Ytan vid muren kan utvecklas med prunkande rabatter och odling som ger platsen en karaktär av lugn och ro. De förändrade marknivåerna framgår av principsektionen nedan.



Genom att skapa en nivåskillnad (mur) mellan parken och parkeringen vid Blå vägen skapas en skyddad plats mot kvällsol.

Vinteraspekter/mörker och ljus

Parkytan och torget ska båda vara attraktiva och användbara under den mörka årstiden såväl som under vårvintermånaderna. Vinteraspekter som is och snö bör utvecklas för att skapa liv och rörelse. Det kan vara i form av isbana, snöborgar eller bara en enkel snöhög som belyses på ett spännande sätt med olika färgfilter. Inbjudande sittplatser där man kan njuta av vårvinterns välkomnande solstrålar ska finnas.

En viktig del för att skapa en attraktiv och trivsam vinterpark är att utveckla aspekterna ljus och värme. Ljus är viktigt både i form av funktionell belysning och belysning som skapar spännande effekter. Andra funktioner, så som uppvärmda sittplatser och eldar ger både värme och ljus. Det kan öka användningen av Fredens torg även på vintern.



Isbana



Belysning som skapar trygghet och effekter.

Principsektion genom nya Fredens torg



Breda trappsteg mot Skolgatan förstärker gaturummet och skapar informella mötesplatser och sittplatser med god överblick mot scenen. Höjdskillnaden på ca 1 m ger förutsättningar att skapa en parkyta med mindre lutning än dagens.

En öppen gräsyta avgränsas av trädplanteringar längs gatorna och en centalt placerad blomsterplantering delar upp den gröna ytan i två parkrum.

Genom att skapa en nivåskillnad (mur) mellan parken och parkeringen vid Blå vägen skapas en skyddad plats i kvällsolen. Genom att med hjälp av muren ta upp en höjdskillnad på ca 1,5 m ges förutsättningar för en lätt sluttande gräsyta på 3% lutning jämfört med dagens på 7-8%.

För att öka antalet parkeringsmöjligheter i området föreslås dubbelsidig parkering.



Karaktärsfull och platsanknuten lek lockar såväl ortsbor som besökare. Ett tema kan vara att skapa en KRAFTKVINNA som komplement till Vildmannen.



Gaturum men plats för aktiviteter på gåendes villkor.



Snön används som ett byggmaterial och en resurs. Här syns ett exempel på en snöborg med sittplatser och lek.

Barnperspektiv

Uppdraget har genomförts med särskilt fokus på barnperspektivet i planeringen. Ett sådant arbetssätt innebär att ha fokus på en grupp som många gånger inte kommer till tals i planeringen. Att lyssna på barns kunskaper och behov under planeringsprocessen är en fråga om barns rättigheter som finns beskrivna i Barnkonventionen. Kommunens dialog har omfattat barn och unga i ett initialt skede och det som kommit fram kan sammanfattas som önskemål om trafiksäkra platser i staden och fokus på lek. I förslaget finns därför en tydlig lekplats. En annan del av förslaget är åtgärder som skapar miljöer där barn kan röra sig på ett friare sätt än idag. Sänkta hastigheter på biltrafik och ökad fokus på gående och cyklister är sådana åtgärder som har positiva effekter för barn.

Förslaget omfattar emellertid endast centrum och behöver följas upp med en översyn som omfattar barns rörelsefrihet i hela Storuman. Ett centrum som är attraktivt för barn behöver också ha tillfartsvägar som är attraktiva och säkra för barn. Därför är en allmän hastighetsöversyn och utveckling av gång- och cykelvägnätet viktiga åtgärder för kommunen.

En stad som utformas för barn är också attraktiv för alla. Barnvänliga städer är lätta att röra sig i, både för barn och gamla.

Jämställdhet

Även ett jämställdhetsperspektiv innebär ett särskilt fokus på grupper i samhället som inte alltid kommer till tals. I detta fall innebär ett jämställdhetsperspektiv alltifrån delaktigheten i planeringsprocessen till faktiska utformningsaspekter i miljön. I vårt uppdrag har vi fokuserat på de faktiska aspekter som gäller utformningsfrågorna och där finns några aspekter som vi av erfarenhet vet gynnar utvecklingen av en jämställd stadsmiljö:

- Att skapa trygga platser med god ljussättning året runt
- Att prioritera andra trafikslag än bil i utformningen
- Att skapa god tillgänglighet och säkra miljöer för gående
- Att satsa på barn
- Att satsa på god gestaltning med rikligt innehåll av grönska
- Att skapa offentliga, trygga och attraktiva mötesplatser för alla