

Inledning

Hösten 2013 påbörjade Storumans kommun en process för att öka attraktiviteten och säkerheten i Storumans centrum. Kommunen har hållit ett dialogmöte med berörda. Vid mötet framkom önskemål om ett bredare underlag inför kommande arbete. Dialogmötet har kompletterats genom idélådor och digitala medier, samt en workshop.

Synpunkterna som kommit in har använts som underlag för de idéskisser som redovisas här. Underlaget visar på stor spridning över hur man ser på utvecklingen av Storumans centrum och därför presenterar vi tre olika scenarier som tydliggör centrumets utveckling vid olika trafikeringalternativ. Fokus har legat på att utveckla attraktiviteten och säkerheten på, och kring torgområdet (Fredens torg), samt på trafikströmmar för olika trafikslag och behov av parkeringar har studerats.

Ambitionen har varit att hitta en utformning som passar just Storumans behov. Bland annat är årstidsvariationen, samhällets historia och dess karaktär viktigt att beakta. Därutöver har vi försökt skapa bättre förutsättningar för att mötas kring olika aktiviteter och för att cykla och gå i centrum eftersom tydliga och trygga mötesplatser samt en bra gång- och cykelmiljö saknas i centrum idag.

Trafiken idag

De största målpunkterna för besöks-trafiken till Storumans centrum är ICA Supermarket och COOP Konsum med tillhörande parkeringsplatser. Övriga målpunkter är arbetsplatserna i centrum. I direkt anslutning till arbetsplatserna finns parkeringar, främst på förhyrda parkeringsplatser.

ICA har ett behov av fler parkeringsplatser i närhet av butiken. Även COOP har behov av en bättre utformad parkering och en förbättrad in- och utfart för att minska trafiken vid Luspengymnasiet.

Stationsgatan och Rallargränd är idag enkelriktade mellan Blå vägen och Skolgatan. Detta innebär att biltrafik från Blå vägen som kör in till centrum via någon av dessa gator måste använda Torggatan för att komma tillbaka på Blå vägen igen.

Gatorna i centrum är utformade för bilens framkomlighet. Detta innebär relativt breda gator med gångbanor och kantstenar, vilket leder till att biltrafiken har lätt att ta sig fram och kan uppnå relativt höga hastigheter. Denna utformning gör att fotgängare med rullator och barnvagnar samt rullstolar har svårigheter att förflytta sig samt korsar gatorna. Ett undantag är Skolgatan i centralaste Storumans som har upphöjda övergångsställen. Det gör det lättare att passera gatan som gående och bilarnas hastighet hålls ned.



Foto 1. Dagens utformning av Stationsgatan, vid Biblioteket och Aktiviteten.



Foto 2. Dagens utformning av Stationsgatan, mellan Blåvägen och Skolgatan.



Foto 3. Dagens utformning av Skolgatan, framför Aktiviteten.

Trafiken i morgon

I förslagen på hur gatunätet kan utformas i centrum har målet varit att hitta en god balans mellan tillgänglighet, dvs enkelhet att nå centrum för alla olika trafikarter och ökad attraktivitet för folklivet i centrum.

Gatumiljön har utformats så att det blir lättare och säkrare att förflytta sig som gående. Det innebär bland annat:

- Färre kantstenar och nivåskillnader för fotgängare som ska passera över gatorna.
- Smalare gatubredder som ger lägre hastigheter på bilar och en högre säkerhet för fotgängare.
- Mer utrymme för olika aktiviteter och funktioner som kan skapa folkliv.

Fotografiet nedan visar ett exempel på hur en gatumiljö utformats för att skapa en god miljö för gående. Gående har här prioriterats genom att alla nivåskillnader har tagits bort.



Foto 4. Exempel på gatumiljö med god tillgänglighet för gående, barnvagnar och rullstol. Vintertid fungerar pollare, belysning och annan möblering som avgränsningar för att göra olika funktioner tydliga.

Stationsgatan är idag bredare än vad trafiken har ett behov av. Vid biblioteket (se foto 1) finns det stora asfaltytor som signalerar att det finns gott om ytor för bilar. Om en gata är för bred så blir det lätt parkering efter gatan, även där det inte är önskvärt, exempelvis som längs Stationsgatan upp mot Blå vägen (se foto 2). Vårt förslag är att den delen av gatan blir smalare och får en rad med träd efter gatan.

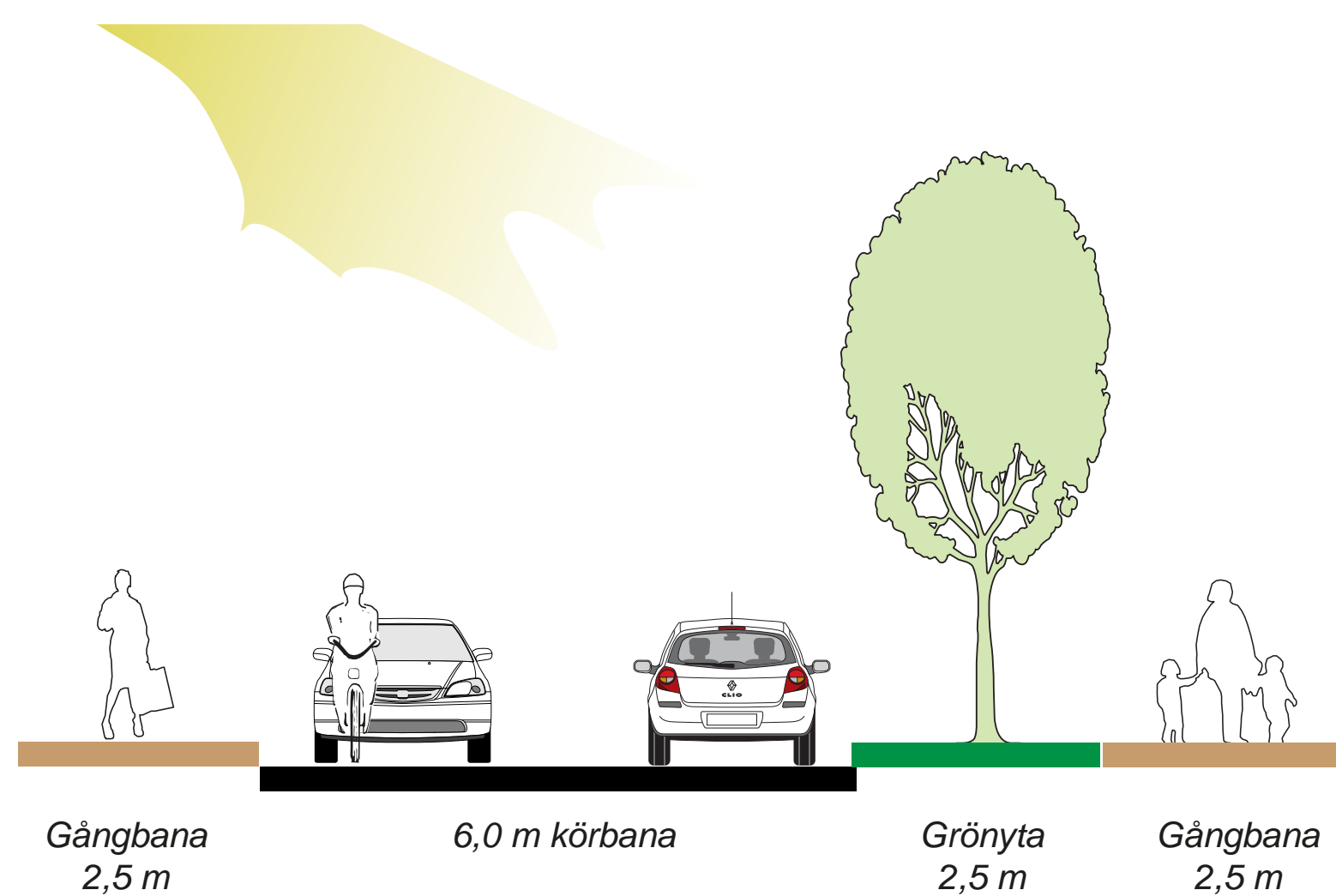


Illustration som visar en framtida utformning av Stationsgatan från Blå vägen ned mot Skolgatan.

Skolgatan (se foto 3) förbi Aktiviteten har en gatubredd på 7 meter. För att koppla ihop det nya torget med Aktiviteten föreslår vi att gatan blir så smal att bara en personbil och cyklist kan mötas. Det innebär ungefär halva bredden jämfört med idag.

Nya och bättre parkeringar

Vårt förslag innehåller nya parkeringar för ICA på Stationsgatan mellan Skolgatan och Järnvägsgatan. Coop parkering får en ny anslutning från Torggatan och organiseras på ett mera effektivt sätt. Detta ger avsevärt bättre lösningar för både ICA och Coop och ger även en bättre utemiljö vid Luspengymnasiet.

Parkeringen vid Blåvägen fördubblas och parkeringen framför Aktiviteten minskas ner. På så sätt skapar vi en tydlig och enkel parkeringslösning för centrum och kan samtidigt skapa nya ytor för möten och aktiviteter.

Ändrade trafikregleringar

För att underlätta orienteringen och uppmuntra bilister till att köra sakta föreslår vi huvudsakligen två ändrade trafikregleringar.

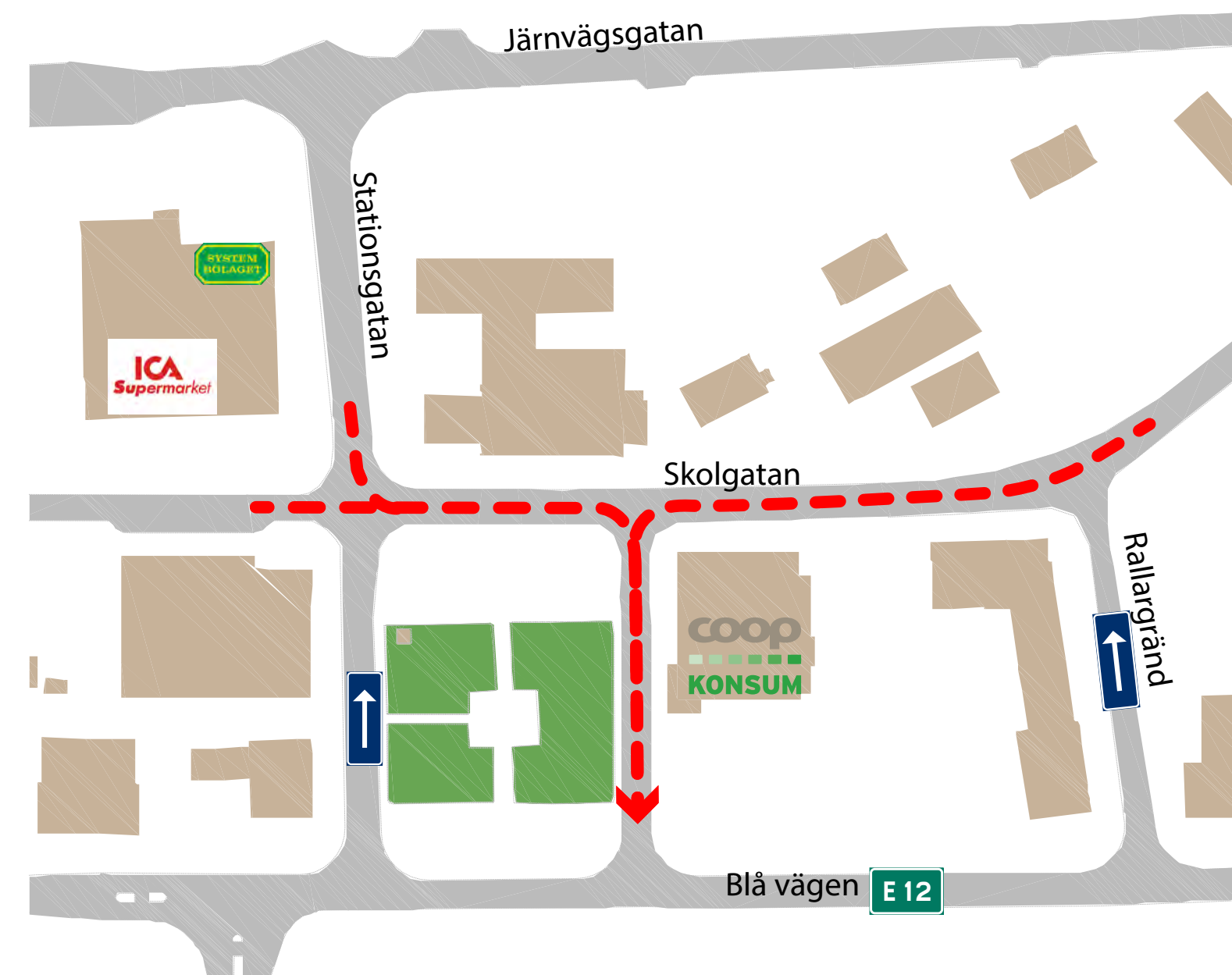


Illustration som visar dagens trafikflöde.

Enkelriktningar tas bort

Stationsgatan och Rallargränd är idag enkelriktade från Blå vägen mot Skolgatan. 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. Enkelriktningarna "drabbar" också cyklister på ett negativt sätt då de får ta omvägar. Vårt förslag är att enkelriktningarna tas bort så att trafiken kan köra på Stationsgatan och Rallargränd i båda riktningar.



30 km/tim i centrum

Redan idag är den verkliga hastigheten på gatorna i centrum lägre än den som är skyltad, dvs 50 km/tim. Det är bland annat de upphöjda passagerna över Skolgatan som ger låga hastigheter. Vårt förslag är en generell hastighetssänkning till 30 km/tim i hela centrum. En sådan sänkning skulle ge tydliga signaler till bilister om att hastigheten i centrum ska vara låg.



Tre alternativa trafiklösningar kring Fredens torg

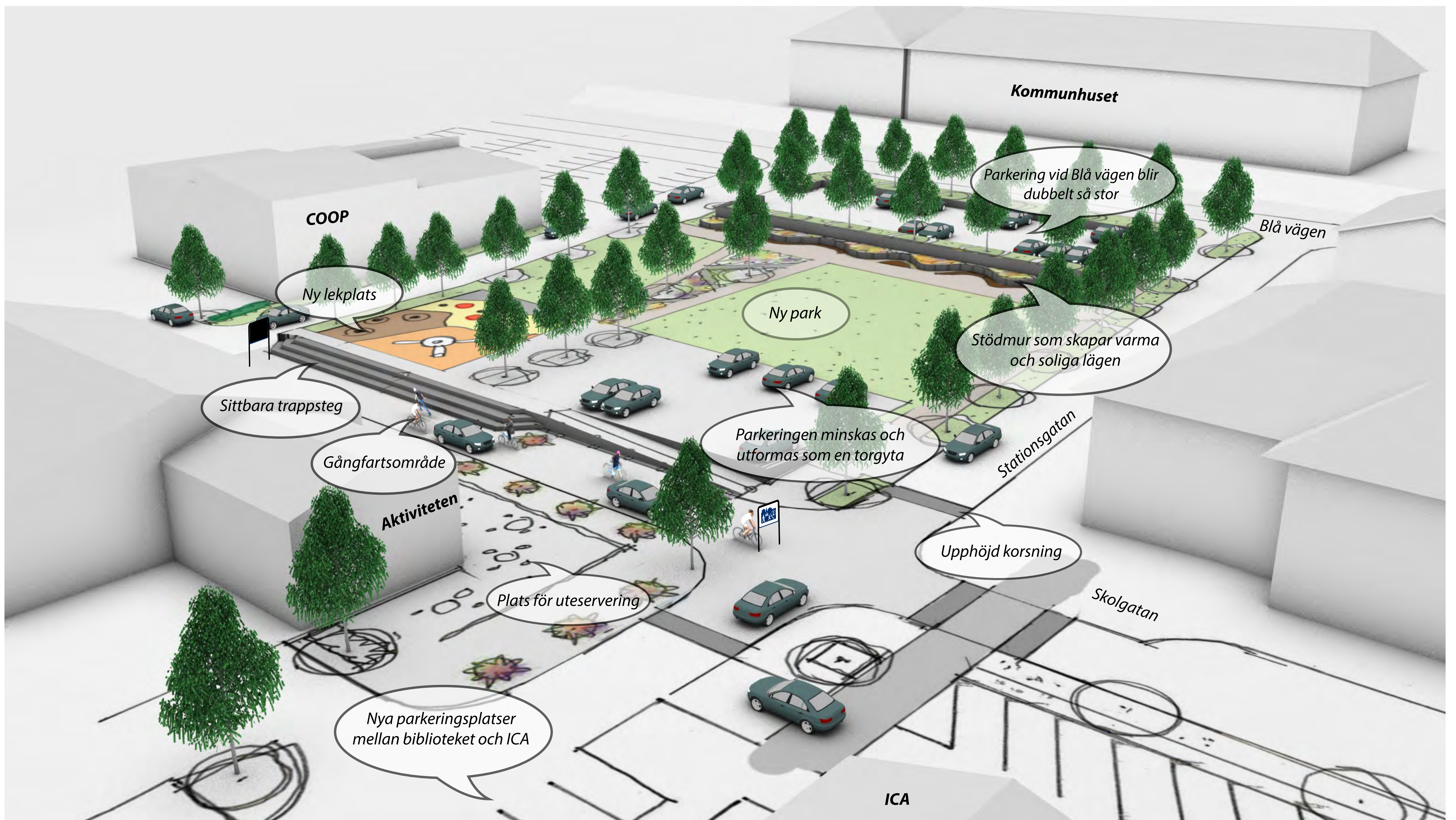
Tre alternativa trafiklösningar är framtagna för utvecklingen av Storumans centrum. Hur dessa kan utformas beskrivs på planschererna här intill.

- A:** Gångfartsgata förbi Aktiviteten
- B:** Gångfartsgata på Skolgatan och cykelbana på Torggatan.
- C:** Cykelbana på Skolgatan och Torggatan Hur dessa kan utformas beskrivs på planschererna här intill.

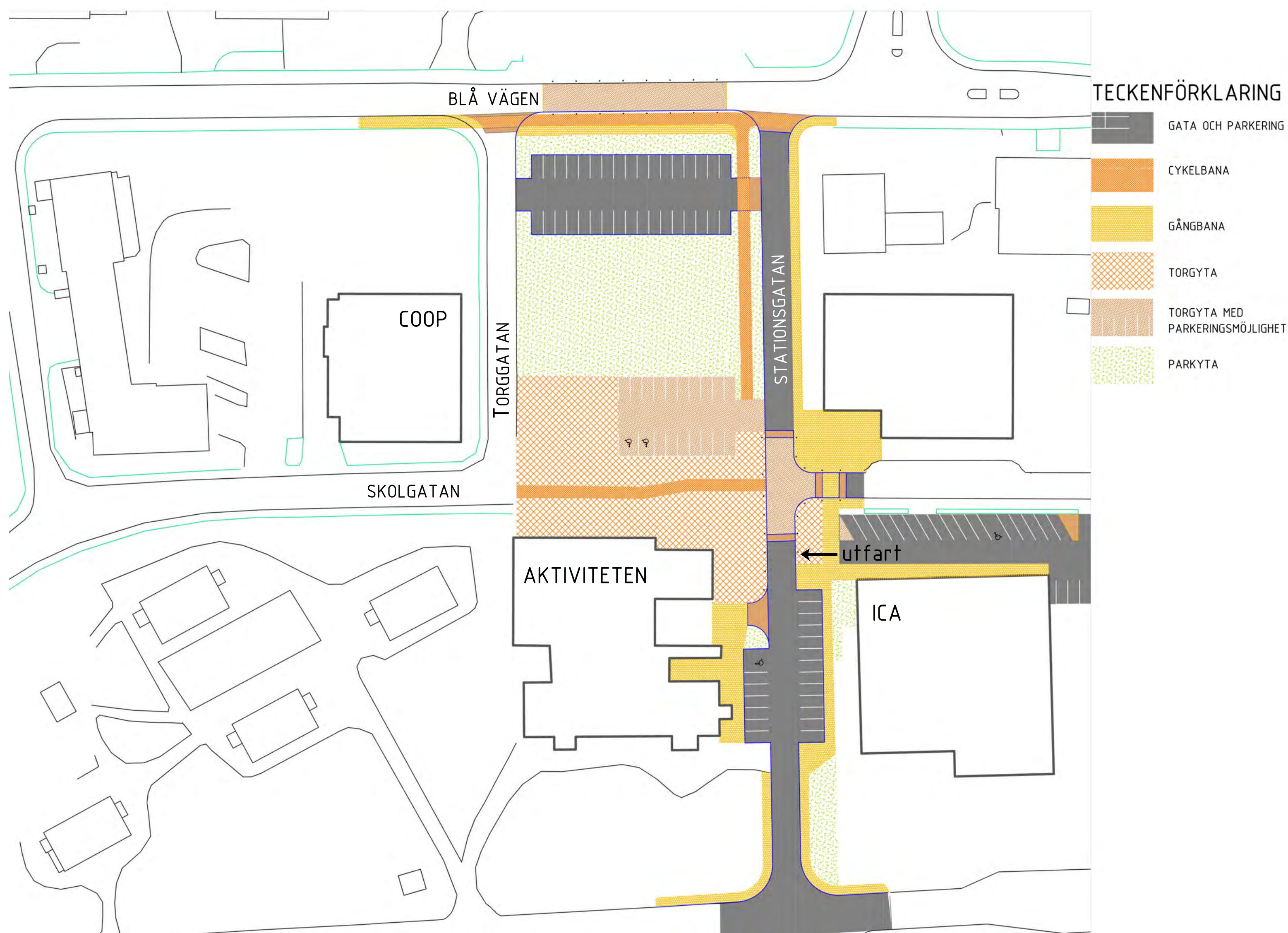
I samtliga alternativ ingår de gemensamma trafik- och parkeringsåtgärder som beskrivs ovan. Dessa kan genomföras separat eller kombineras.

ALTERNATIV A

Gångfartsgata förbi Aktiviteten



Vy över Fredens torg som visar förslag till en framtida utformning där Skolgatan blivit en gångfartsgata och övriga gator är tillgängliga för bilar. Parkeringen framför Aktiviteten utformas så att den kan stängas av och nyttjas som torg.



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

Alternativ A: Gångfartsgata förbi Aktiviteten

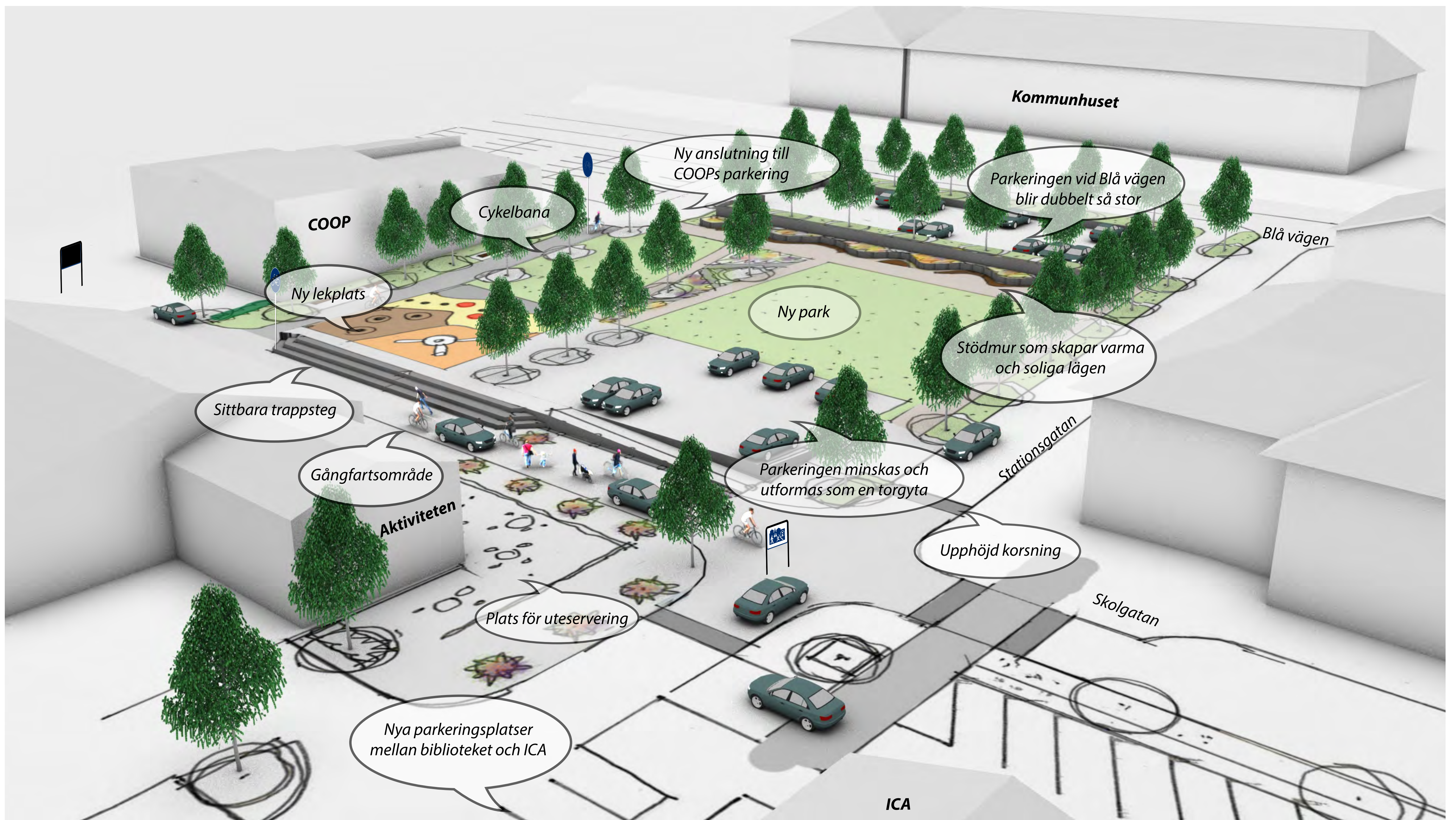
Alternativet innebär att Skolgatan, mellan Torggatan och Stationsgatan, omformas till en så kallad gångfartsgata. Detta innebär att bilister inte får köra fortare än gångfart, har väjningsplikt mot gående och cyklister och får inte parkera längs gatan. För att hastigheten ska hållas ner är den del som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

Alternativet innebär inte någon begränsning 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 Järnvägsgränd.

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

ALTERNATIV B

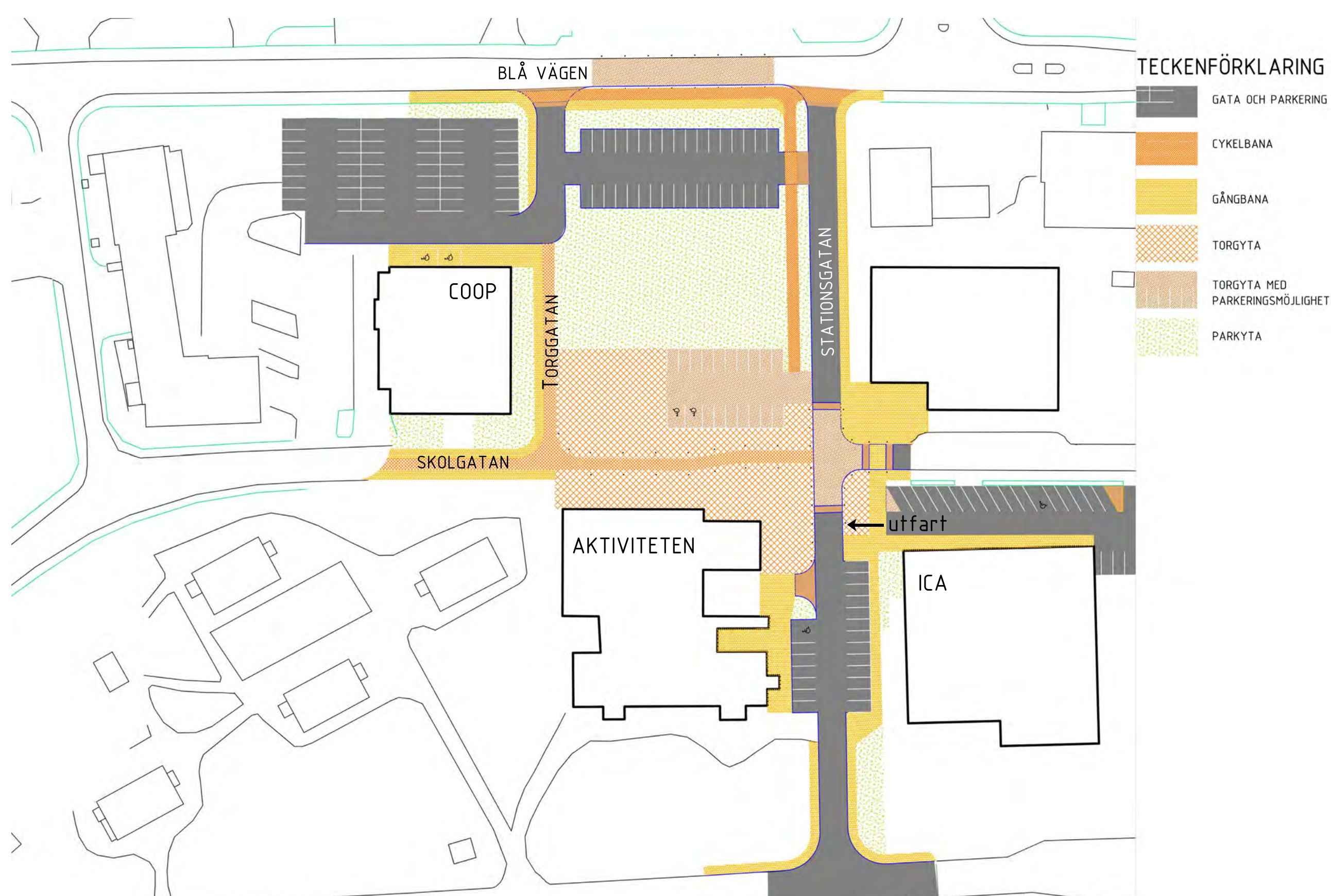
Gångfartsgata på Skolgatan och cykelbana på Torggatan



Vy över Fredens torg som visar förslag till en ny utformning med gångfartsgata längs Skolgatan samt gång- och cykelväg längs Torggatan. Parkeringen framför Aktiviteten utformas så att den kan stängas och nyttjas som torg.



Fotomontage som visar förslag till en ny utformning av Skolgatan, mellan Stationsgatan och Torggatan. Gatan är ombyggd till gångfartsgata där bilar är tillåtna på de gåendes villkor.



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

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.

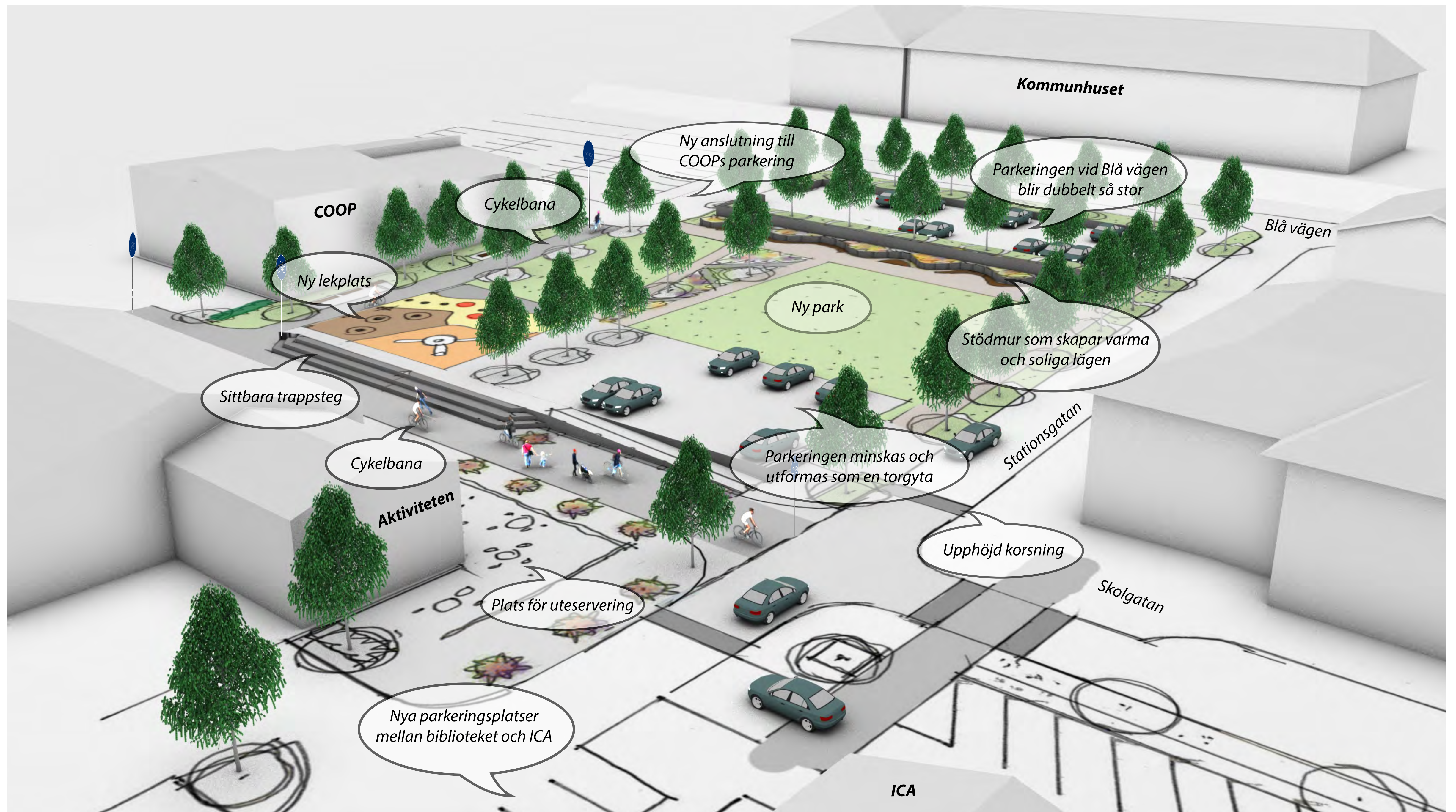
En ny infart från Torggatan till COOPs parkering föreslås. Resterande del av Torggatan görs om till cykelbana. För bilisterna innebär det att Torggatan leder fram till COOPs parkering.

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 plansch 5.

ALTERNATIV C

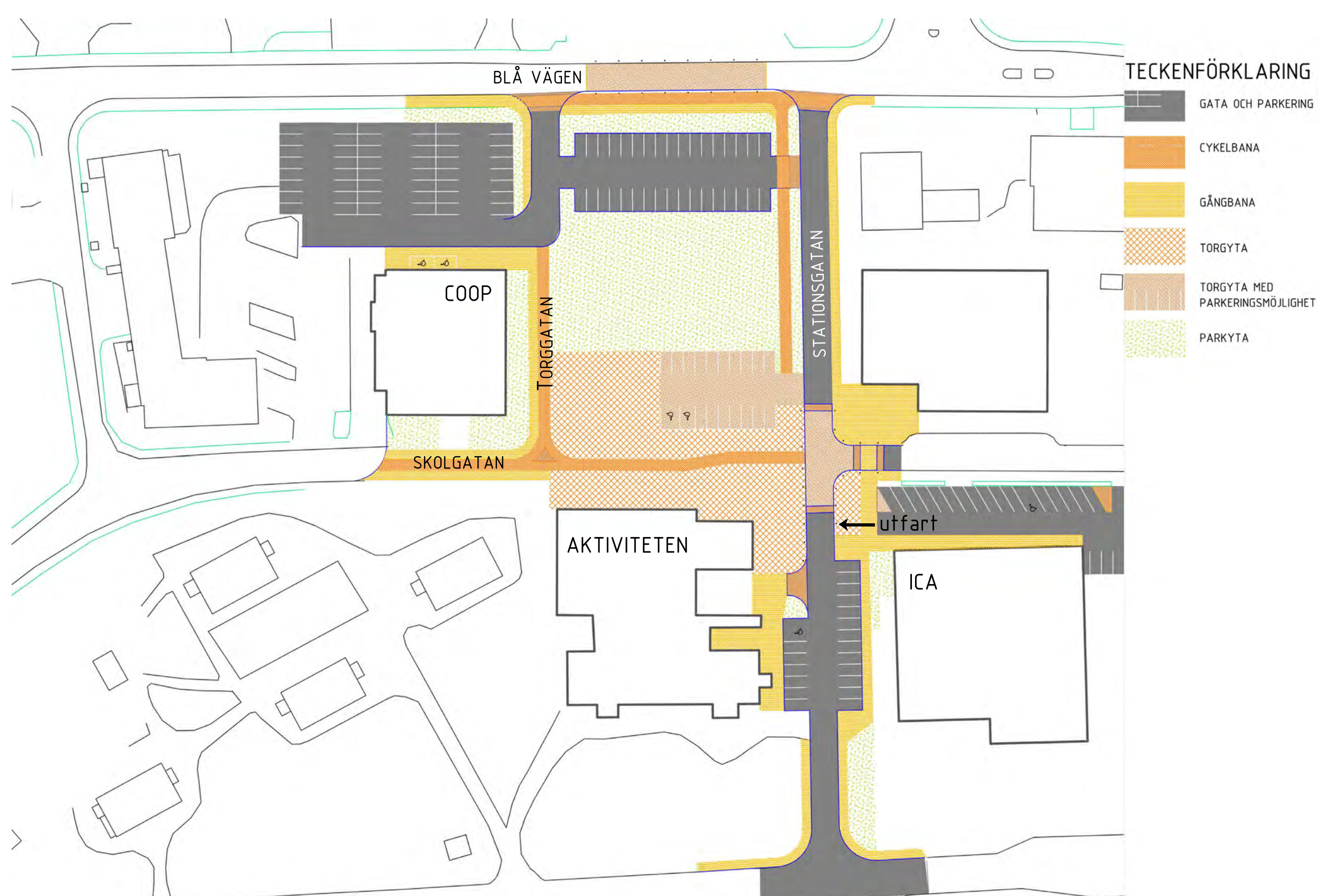
Cykelbana på Skolgatan och Torggatan.



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 förslag till en ny utformning av Skolgatan mellan Stationsgatan och Torggatan då gatan byggs om för fotgängare, cyklisterna och övriga oskyddade trafikanter.



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

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.

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 grönytor 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.

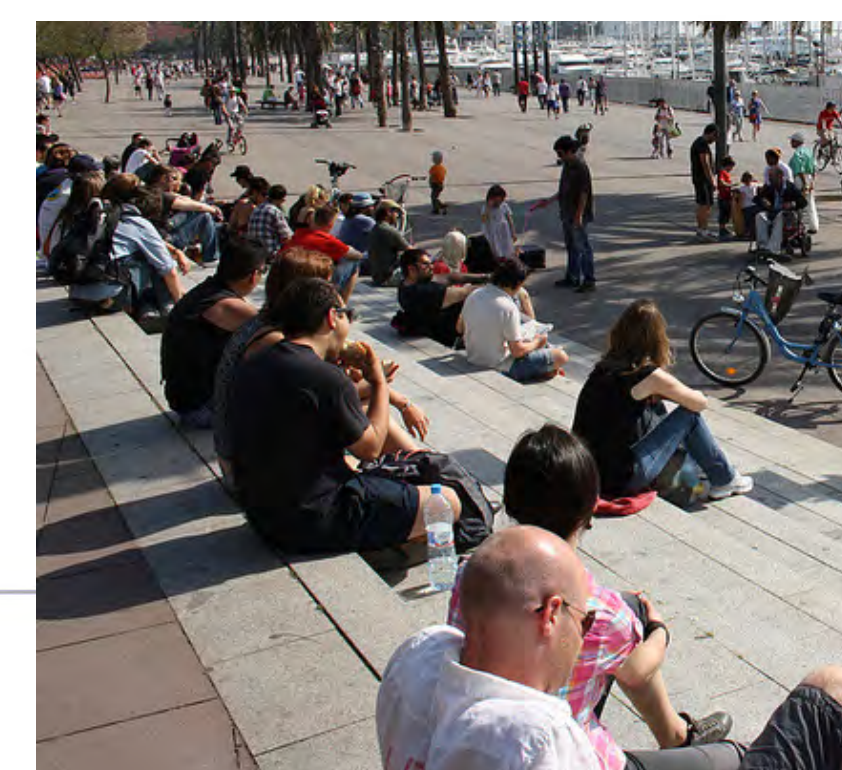
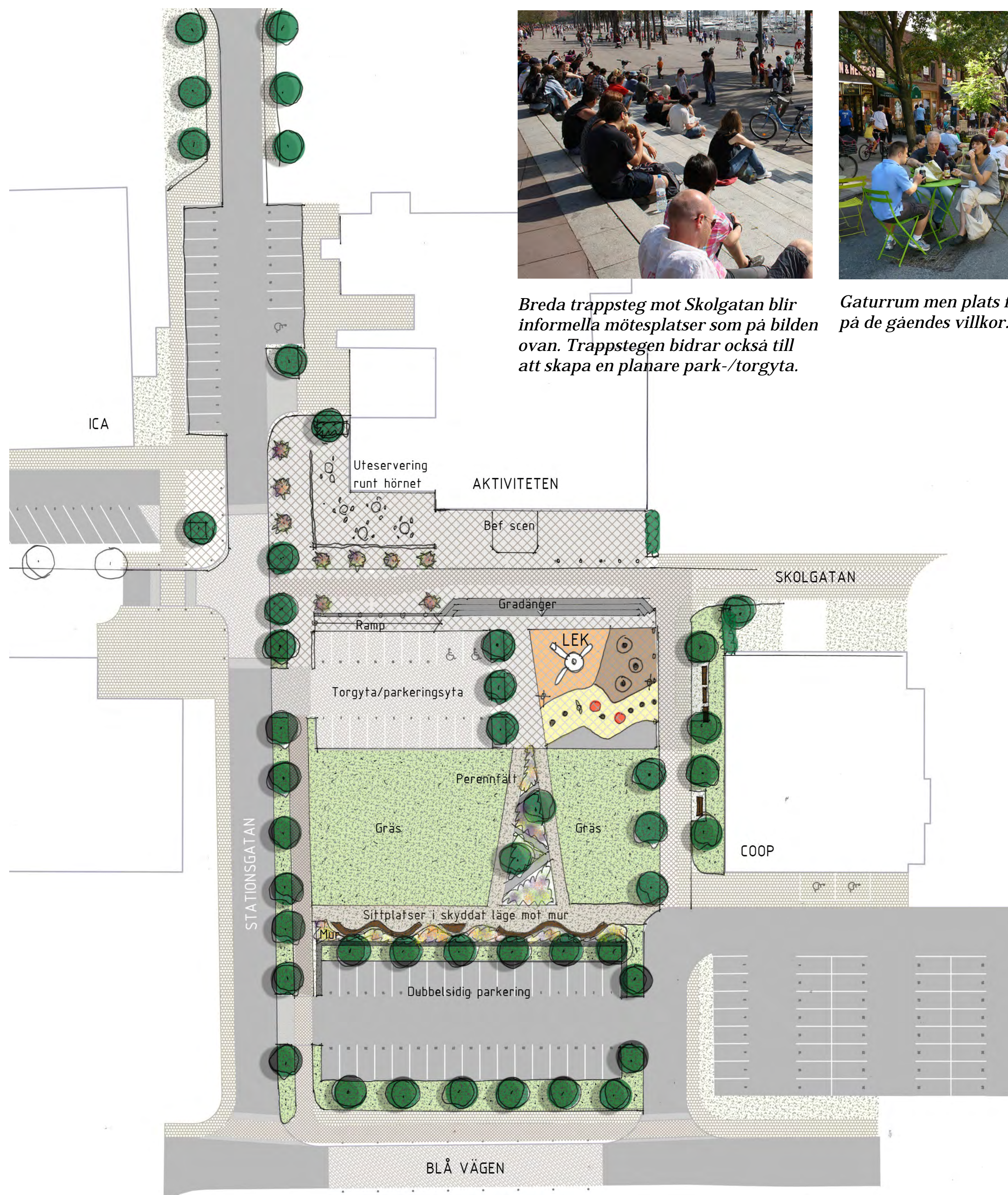
En del i förändringen är att göra slutningen mer användbar. Höjdskillnaderna tas upp av breda trappsteg vid Skolgatan där man kan sitta, samlas, leka, skejta. Tack vare trappstegen skapas plana ytor för lek och spel.

Genom att skapa en nivåskillnad mellan parken, E12 och parkeringen skapas en skyddad plats mot kvällsolen. Nivåskillnaden 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.

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.



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

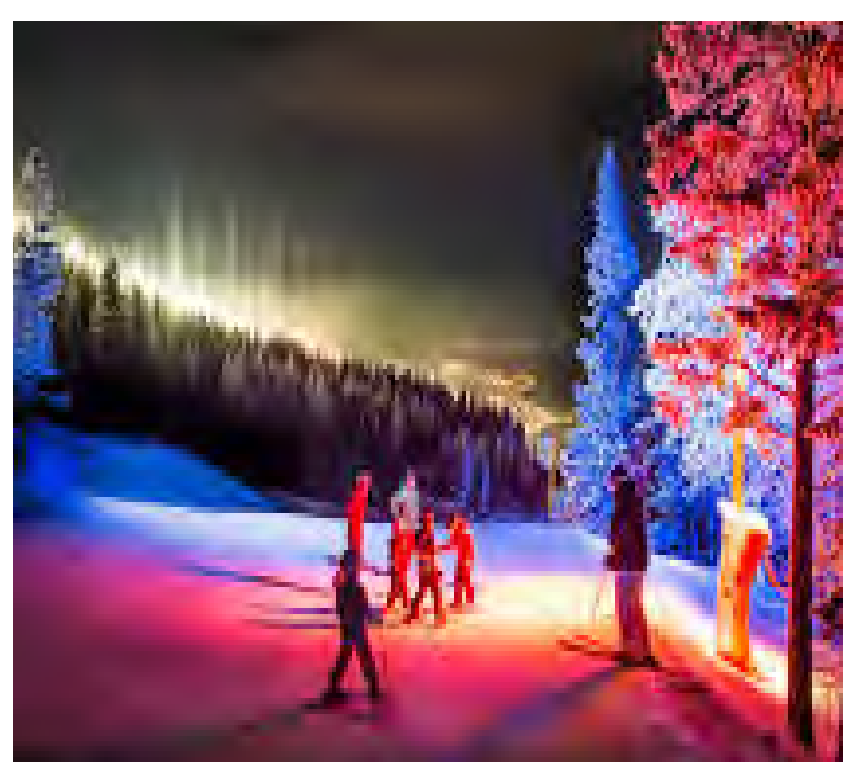


Gaturrum men plats för aktiviteter på de gäendes villkor.

Illustration som visar det framtida park och torgområdet.



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



Belysning som skapar både trygghet och effekter.



Isbana



Genom att skapa en nivåskillnad (mur) mellan parken och parkeringen vid E12 skapas en skyddad plats mot kvällsolen.



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

PRINCIPSEKTION GENOM NYA FREDENS TORG



Trappstegen mot Skolgatan förstärker gaturummet, skapar informella mötesplatser och sittplatser med god överblick mot scenen. Trappan ger förutsättningar att skapa en parkyta med mindre lutning än dagens.

Öppen grönyta som avgränsas av trädplanteringar längs gatorna och en centralt placerad blomsterplantering som delar upp grönytan i två parkrum.

Genom att skapa en nivåskillnad (mur) mellan parken och parkeringen vid E12 skapas en skyddad plats mot kvällsolen. Höjdskillnaden på ca 1,5 m ger förutsättningar för en grönyta i 3% lutning jämfört med dagens på 7-8%.

Dubbelsidig parkering föreslås för att öka antalet parkeringar i området.