

4. Allmän plats gator och torg

GATORNAS UTFORMNING

UTFORMNING PÅ GÅENDES VILLKOR

Utformningen av gatorna i hela Kronandalen ska medverka till låga farter och trygg transport till fots. Trafikslag prioriteras i ordningen: gång, cykel, buss och sist bilen, samtidigt som det ska vara lätt att nå den nya stadsdelen med alla trafikslag.

Hela stadsdelen utformas med stor variation för att väcka nyfikenhet och uppmuntra till att röra sig till fots genom staden. Säkra korsningspunkter och passager skapas genom att vara tydligt markerade genom exempelvis avsmalnande gatubredder eller upphöjda korsningar.

VÄL DEFINIERAT GATURUM OCH MÅNGA KOPPLINGAR GENOM OMRÅDET

Kronandalen planeras med ett finmaskigt gatanät och väl definierade gaturum som anpassas efter Luleås ljusförhållanden. Detta skapar gaturum där fler sociala möten kan ske och som därmed upplevs tryggare och mer livfulla. När det finns många sätt att ta sig till samma mål, skapas fler korsningspunkter och mötesplatser.

TYDLIG GATUHIERARKI

Inom området föreslås en tydlig skillnad på de olika gatornas storlek och karaktär. Huvudgatan är det huvudsakliga stråket, lokalgatorna mindre breda och gångfartsområdena på kvartermark är smalare och angöring med bil sker på de gåendes villkor. Cykelbanor läggs längs huvudgatan och alla lokalgator förutom lokalgata 2. Utöver detta finns en mängd gångstigar för att möjliggöra fler vägar till fots och ytterligare prioritera gångtrafikanten.

ANPASSNING TILL TOPOGRAFI OCH KLIMAT

Gatans sträckning och siktlinje utformas för att anpassa sig till befintlig terräng, väcka nyfikenhet, ge variation och för att dämpa vindar. Gatan och vinden bryts ytterligare upp av en varierad bebyggelse. Fondmotiv skapas i slutet av varje gångfartsområde genom befintlig grönstruktur.

Gatusektioner som redovisas på kommande sidor visar illustrationer på gatornas utformning.

Huvud- och Lokalgator

Gångfartsområden och gångstigar

Finmaskigt gatanät



Skiss som visar hur en finmaskig gatustruktur uppnåtts genom en hierarki av gatutyper. Illustration: Strategisk Arkitektur



Fotografi från centrala Luleå kring 1900-talets början som visar hur bebyggelsen anpassar sig till topografin och därmed skapar en variation. Bild: Luleå stadsarkiv



Huvudgator



Lokalgator



Gångfartsområde

Gatutyper i tre skalor, med tre olika karaktärer och funktioner.

KVARTERSMARKEN TAR DEL I GATURUMMET

För att ge liv åt gatan och ytterligare stärka det sociala livet i stadsdelen, tillåts verksamheter och bostäder i kvarteren ta en meter av gatan i anspråk. Det möjliggörs genom att byggnaden placeras en meter innanför fastighetsgräns. Kring stadsdelstorget utvidgas denna zon till 3 meter för att möjliggöra uteserveringar och andra aktiviteter för bostadsboende aktörer.



Exempel ovan från Franska kvarteren i Tübingen på hur gatan får mer variation när verksamheter och bostäder tar del av gatan i anspråk. Foto: Strategisk Arkitektur

TRAFIKSÄKERHET

Separation mellan trafikslag sker genom variation i markbeläggningen och kantstenar, kompletterat med pollare vid behov. Gång- och cykelvägar ska utformas så att de ges högre prioritet än bil vid korsningspunkter.

Säkra cykelparkeringar på gatemark ska ordnas vid hållplatser och publika målpunkter samt andra lämpliga platser inom området.

TILLGÄNGLIGHET

Trottoarer ska gestaltas med tanke på rörelsehindrade och synskadade. Passager görs tillgängliga antingen med ramper eller med förhöjd vägbana vid övergångställen. För att öka orienterbarheten för synskadade bör valet av markbeläggning syfta till att tydligt skilja mellan olika funktioner, antingen taktilt och/eller genom att vara tydligt kontrasterande. Där orienterbarheten ytterligare behöver förstärkas förses trottoarer med ledstråk.

KOLLEKTIVTRAFIK

För att boende på Kronan ska välja buss istället för bil i hög utsträckning är det några insatser som är viktiga;

- Kollektivtrafiken ska vara utbyggd i ett tidigt skede av etableringen och med en god turtäthet.
- De hus som byggs längs Bensbyvägen kommer att trafikeras av dagens linje 2 och den turtätheten kan behöva ökas när området växer.
- Lägen för hållplatser behöver placeras där flest människor kommer att röra sig. Det innebär att hållplatser bör placeras i anslutning till torget/stadsdelscentrum längs huvudgatan, skolan, Lulsundsberget och Kulturbyn. Linjesträckningen och hållplatslägen ska minimera promenadavstånd till bussen för så många som möjligt.

· Väl genomtänkt placering och utformning av hållplatser och gångvägar till hållplatsen. De hållplatser som förväntas användas för arbetspendling och ligger nära skola/förskola kan med fördel förses med cykelparkering. Hållplatserna bör vara tillgänglighetsanpassade enligt senaste standard.

BELYSNING

En väl sammanhållen belysning blir extra viktigt när stora delar av vinterhalvåret är mörkt i Luleå. Höjder på belysningsarmaturer ska anpassas till gaturummets olika funktioner. Cykelbanor och gångbanor ska exempelvis ha lägre armaturer än körbanor. Belysningens omfattning och utformning sker i systemhandling.

PARKERING

Gatuutformning och parkering ska vara väldefinierad. Överblivna eller odefinierade trafikytor ska inte förekomma.

Kompletterande kantstensparkering för korttids- och besöksparkering till service finns på alla huvud- och lokalgator. En parkeringsstrategi för parkeringslösningar för boende och verksamma finns som underlag för fortsatt detaljplanearbete. I huvudsak planeras parkering i fristående parkeringshus, kompletterat med delvis eller helt underbyggda parkeringsgarage. Läs mer om en strategi för parkering i kapitel 7.

TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

Tekniska anläggningar och anläggningar för avfallshandling etc. ska placeras och gestaltas så att de inte stör stadsbilden vare sig på gatemark, parkmark, naturmark eller kvartersmark. Möjligheten till tekniska anläggningar i parkeringshusen såsom återvinningsstation, transformatorstation, laddning för elbilar och elcyklar, cykelpumpstation och cykeltvätt, utreds.

MARKBELÄGGNING

En omhändertagen miljö med goda materialval ökar trivselen och stoltheten kring stadsdelen och är viktigt att eftersträva i stadsdelens framtida utveckling. Markbeläggning ger karaktär och påverkar drift och underhåll. Ska vara tåliga och inte innebära halkrisiker.

Markbeläggningen ska bidra till att visa olika funktioner i gaturummet såsom körbana/parkeringsyta eller gångbana/cykelbana och även signalera lämplig hastighet. Valet av markbeläggningen för trottoarer och övrig gatemark där gående passerar ska hålla hög kvalitet samt i möjligaste mån möjliggöra infiltration av dagvatten.

Vid planering och projektering av markbeläggning ska utformning bidra till god tillgänglighet och uppmuntra till gångtrafik och lägre hastigheter.



Markbeläggningens kvalitet är högst på gångbanor och trottoarer där människor förväntas röra sig. Foto: Strategisk Arkitektur.

SKYLtar, MÖBLER OCH UTRUSTNING

Möbler, skyltar och utrustning i det offentliga rummet ska samordnas så att de bidrar till att skapa en sammanhållen helhet. Skyltar ska i möjligaste mån samlas och placeras utan att större offentliga rum störs. Program för skyltar, möbler och utrustning tas fram i systemhandling.

GÅNGBANOR



FUNKTION

För att uppnå en säkrare trafikmiljö för både cyklisten och gångtrafikanter, separeras gångbanor- och cykelbanor.

Förutom de gångbanor som går längs med stadsdelens trottoarer, finns ett ännu mer finmaskigt nät av gångstigar som rör sig genom stadsdelens grönstråk. Där är gångtrafikanter helt skyddade från trafiken och rör sig tryggt genom stadsdelens gröna rum som kopplar till omkringliggande områden.

GESTALTNING

Gångtrafikanter har högst prioritet i stadsdelen och gestaltningen ska därför understryka detta och uppmuntra transport till fots.

Trottoarer ska gestaltas med tanke på rörelsehindrade och synskadade. Gångbanor föreslås ligga på en upphöjd nivå jämfört med körbanan motsvarande en kantsten. Beläggningen på gångbanor och cykelbanor särskiljs.



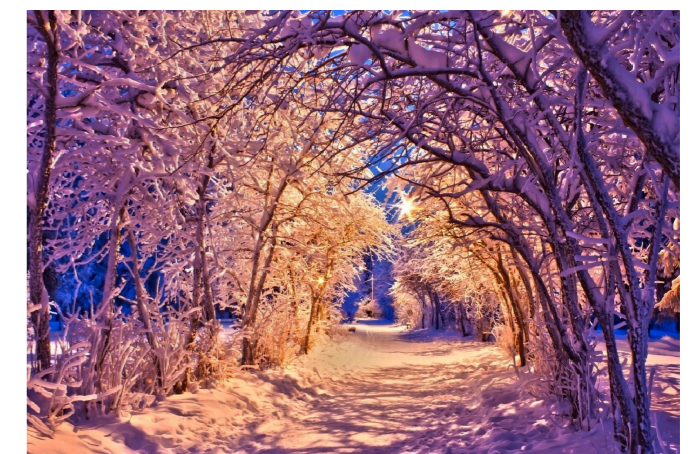
Gångstig inom kvartersmark i Vauban som uppmuntrar att röra sig till fots genom stadsdelen. Foto: Strategisk Arkitektur.

Övergångar görs tillgängliga antingen med ramper eller med förhöjd vägbana vid övergångsställen. För att öka orienterbarheten för synskadade bör valet av markbeläggning syfta till att tydligt skilja mellan olika funktioner, antingen taktilt och/eller genom att vara tydligt kontrasterande. Där orienterbarheten ytterligare behöver förstärkas förses trottoarer med ledstråk.



Gångbanor separeras från cykelbanor och olika markbeläggningar används.

Gångstigarna genom naturmark och parker är inte asfalterade utan har en mjukare beläggning av stenmjöl.



Vinterlandskap

CYKELBANOR



FUNKTION

Cykelbanor separeras från gångbanor och finns längs med stadsdelens större gator. Det här ska underlätta för cyklisten att ta sig till och mellan stadsdelens olika delar. Cykelbanorna föreslås ligga på en upphöjd nivå jämfört med körbanan motsvarande en kantsten. På de gator där cykelbanor inte finns, cyklar cyklisterna i gatan.

Säkra cykelparkeringar på gatumark ska ordnas vid busshållplatser och publika målpunkter och andra lämpliga platser inom området. Riktlinjer för utformning av dessa ska specificeras i detaljplanskede. Cykelparkering i anslutning till bostäderna på kvartermark är prioriterad. Cykel är tillåten även inom gångfartsområde men då på de gåendes villkor. Cykelparkeringar anordnas vid Lulsundsbergets fot där man kan lämna sin cykel och gå upp till sin bostad.

GESTALTNING

Beläggningsen på gångbanor och cykelbanor särskiljs och ska vara högkvalitativ. Cykelbanors beläggning är asfalt eller färgad asfalt.



GÅNGFARTSOMRÅDE



FUNKTIONER

Gångfartsområdena bidrar till en intimitet och brokighet i stadsbilden.

Det ska vara möjligt att köra fram till sin entré via gångfartsområdet.

Längs gåfartsområden får parkeringsplatser inte anläggas, undantaget enstaka handikapplatser vid behov. Beläggning och planteringar ska vara sådan att de tar hänsyn till snöröjning. Utsedda platser för snöröjning läggs i anslutning till gångfartsområden. Snöupplagsplatser ska ligga på kvartersmark, utom för kommunala gator/gångar.

GESTALTNING

Planteringar, markbeläggning, belysning och gatumöbler utformas till förmån för gående och lekande barn. Gångfartsområdena ska därför vara åtminstone delvis plattsatta med smågatsten eller betongsten.

Förgårdsmark i form av gröna buffertzoner förekommer framför stadsradhusen. Förgårdsmarken räknas som kvartersmark och planteras och sköts av de boende. Viktigt är att gräns mellan gata och förgårdsmark blir tydlig. De gröna buffertzonerna kan därför vara upphöjda i förhållande till gata och därigenom vara tillgängliga från bostadshusens upphöjda bottenvåning. Alternativt markeras gränsen mellan gata



På flera ställen har gångfartsgatorna befintlig natur och grönska i fonden. Exempel från Mühlenviertel, Tübingen. Foto: Strategisk Arkitektur

och buffertzon med en lägre häckplantering, sittmur eller annan markbeläggning.

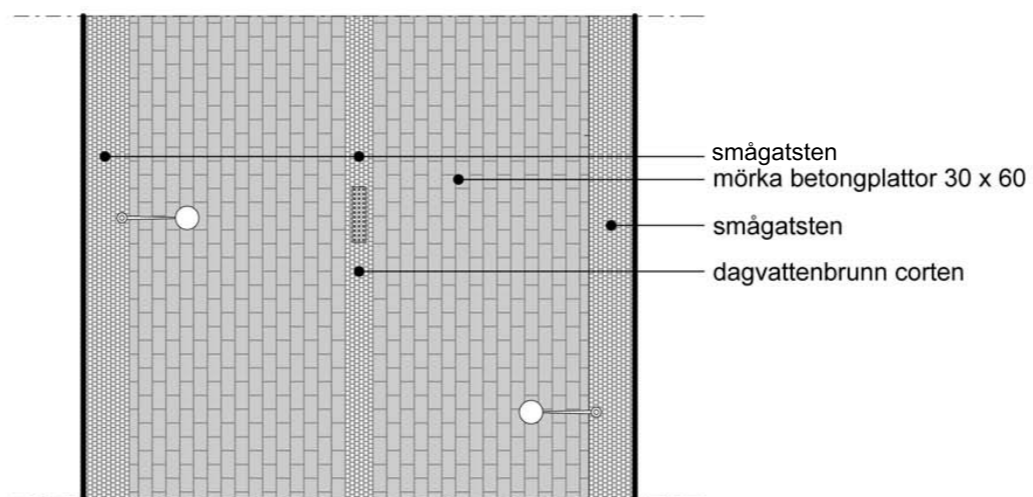
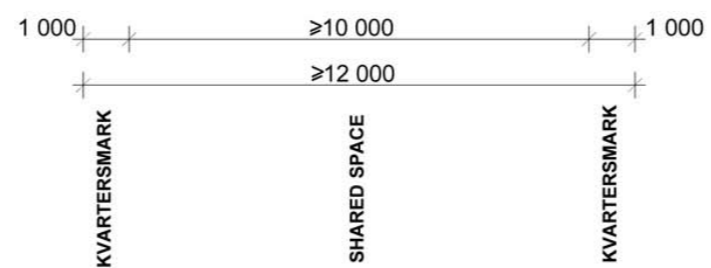
Öppna dagvattenrännor och fördröjningsmagasin i planterings- och trädytor anläggs där det är möjligt längs gångfartsområdena. Tillgängligheten skall beaktas vid utformningen och placeringen av dessa.

Belysningen anpassas till det intima gaturummet vilket innebär att armaturer i form av lägre belysningsstolpar eller pollare tillämpas. Belysning kan också ske genom exempelvis fasadbelysning vilket inte tar markyta i anspråk.



Inom gångfartsområde sker fordonstrafik på de gåendes villkor och barn ska kunna leka tryggt. Exempel från Vauban, Freiburg. Foto: Strategisk Arkitektur

GÅNGFARTSOMRÅDE



Detaljerad utformning studeras vidare i systemhandlingskede

Gatusektion och plan gångfartsområde

LOKALGATA 2



FUNKTIONER

Lokalgata 2 är 15,5 meter bred och fungerar främst för angöring till bostäder i kvarteren.

Gatan har gångbanor på ömse sidor av dubbelrik-tade körbanor.

Lokalgatorna ska ha tydlig prägel av bostadsgata och utformas på ett sätt som påverkar bilister att hålla låg fart.

Mitt i gatan finns en zon som samlar upp dagvattnet. Vid snöröjning läggs snön i en sträng i mitten av körbanan, för senare borttransport till närliggande uppsamlingsplatser i stadsdelen.

Lokalgata 2 förekommer både med parkering på en sida och utan parkering

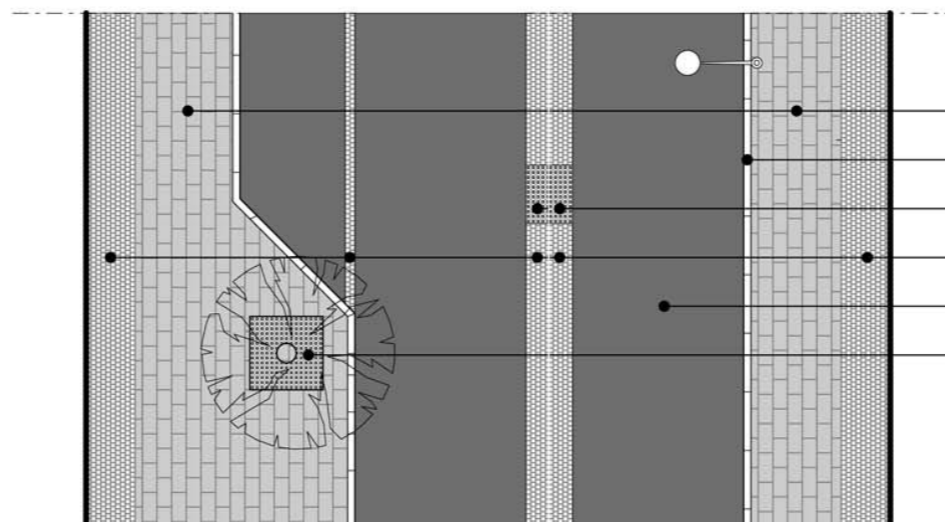
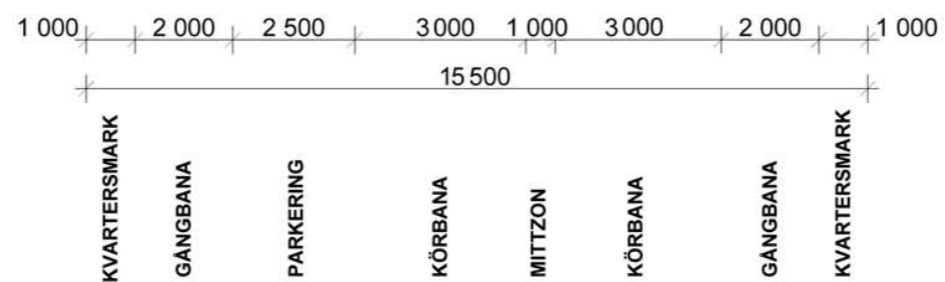
GESTALTNING

Kvaliteten på markbeläggningen ska vara högst på gångbanor. Dessa ska därför vara plattsatta med betongsten. Tillgängligheten skall beaktas vid planeringen och utformningen av gångbanorna.

För att ge liv åt gatan och ytterligare stärka det sociala livet i stadsdelen, tillåts verksamheter och bostäder i kvarteren ta en meter av gatan i anspråk.



LOKALGATA 2



- mörka betongplattor 30 x 60
- kantsten granit
- dagvattenbrunn corten
- smågatsten
- asfalt
- trädgropsgaller corten

Detaljerad utformning studeras vidare i systemhandlingskede

Gatusektion och plan Lokalgata 2

LOKALGATA 1



FUNKTIONER

Lokalgata 1 är 18,5 meter bred och sammanbinder stadsdelen i öst-västlig riktning. Den utgör tillsammans med huvudgatan de sammankopplande gatorna med övriga staden. Lokalgata 1 fungerar som accessväg till stadsdelscentrum och för angöring till bostäder i kvarteren.

Gatorna har gångbanor på ömse sidor av dubbelriktade körbanor med kantstensparkering på ena sidan gatan. Cykelbana går längs med gatans norra sida. Lokalgata 1 kommer att trafikeras av buss och bredden på körfält har därför anpassats till detta.

Utrymme ska planeras i anslutning till stadsdelscentrum med plats att erbjuda tillgänglighet för sopbilar och transporter till butikslokaler utan att blockera körbanor eller störa upplevelsen av torget.

Mitt i gatan finns en zon som samlar upp dagvattnet. Vid snöröjning läggs snön i en sträng i mitten av körbanan, för senare borttransport till närliggande uppsamlingsplatser i stadsdelen.

GESTALTNING

Lokalgata 1 ska ha tydlig prägel av bostadsgata och utformas på ett sätt som påverkar bilister att hålla låg fart. Trädrader och enstaka träd förekommer mellan parkeringsplatser.

Kvaliteten på markbeläggningen ska vara högst på gångbanor där människor rör sig till fots. Dessa ska därför vara plattsatta. Tillgängligheten skall beaktas vid planeringen och utformningen av gångbanorna. I det läge där parkstråket passerar, markeras detta i gatans materialval och upphöjd passage för parkstråket.

För att ge liv åt gatan och ytterligare stärka det sociala livet i stadsdelen, tillåts verksamheter och bostäder i kvarteren ta en meter av gatan i anspråk.

PARKERING

Längs gatan anläggs en parkeringsrad och grupper av träd. Markbeläggningen på körbanor liksom på parkeringsytan är asfalt. Gränsen mellan parkeringsytan och körbanan ska dock markeras med exempelvis en dubbel rad av smågatsten.

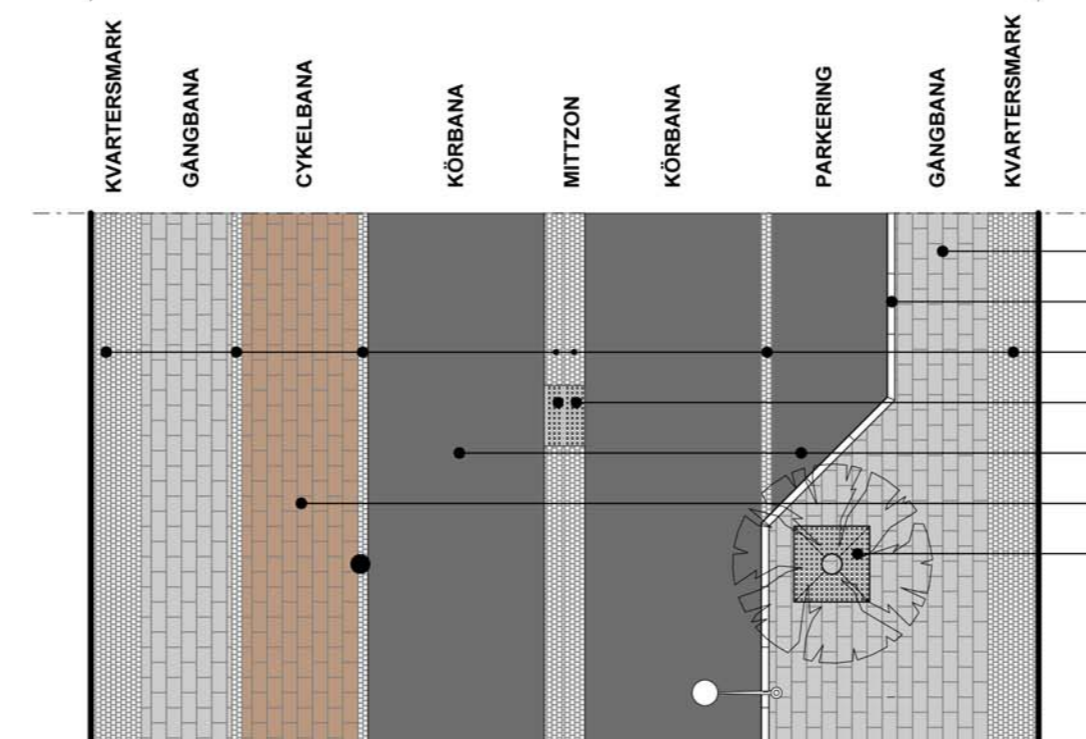
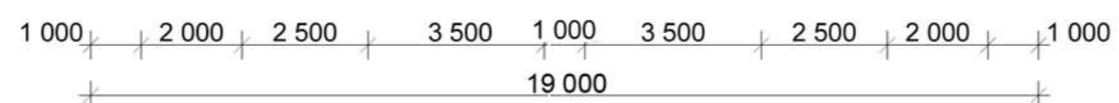
TRÄDPLANTERING

Där träd placeras nära husfasader bör trädarter med smälväxande kronor väljas. Trädkronornas mått bör inte överstiga sju meter i diameter. Likaså ska trädkronornas underkant inte vara så låg att de hindrar framkomligheten för gång- och cykeltrafik eller hindrar sikten för övriga trafikanter. Trädkronorna ska också erbjuda tillräckligt utrymme vid busshållplatser.



Freiburg, Tyskland. Foto: Strategisk Arkitektur

LOKALGATA 1



- mörka betongplattor 30 x 60
- kantsten granit
- smågatsten
- dagvattenbrunn corten
- asfalt
- tegelröda betongplattor 30 x 60 alt. kulört målade cykelbanor
- trädgropsgaller corten

Detaljerad utformning studeras vidare i systemhandlingskede

Gatusektion och plan Lokalgata 1, skala 1:150

PARKGATA



FUNKTIONER

Parkgatan är 12 meter bred och är en viktig länk mellan befintliga Kulturbyn och övriga stadsdelen. Den sammanlänkar även befintlig bebyggelse på Lulsundsberget med ny struktur.

Gatan har ingen parkering längs med utan ytan prioriteras för gångväg och cykelbana längs med gatans södra sida. Väster om huvudgatan finns även gångväg längs med gatans norra sida. När fotgängare rör sig norr om gatan öster om huvudgatan, sker det inne i stadsdelsparken och på gångvägarna som finns där.

Mitt i gatan finns en zon som samlar upp dagvattnet. Vid snöröjning läggs snön i en sträng i mitten av körbanan, för senare borttransport till närliggande uppsamlingsplatser i stadsdelen.

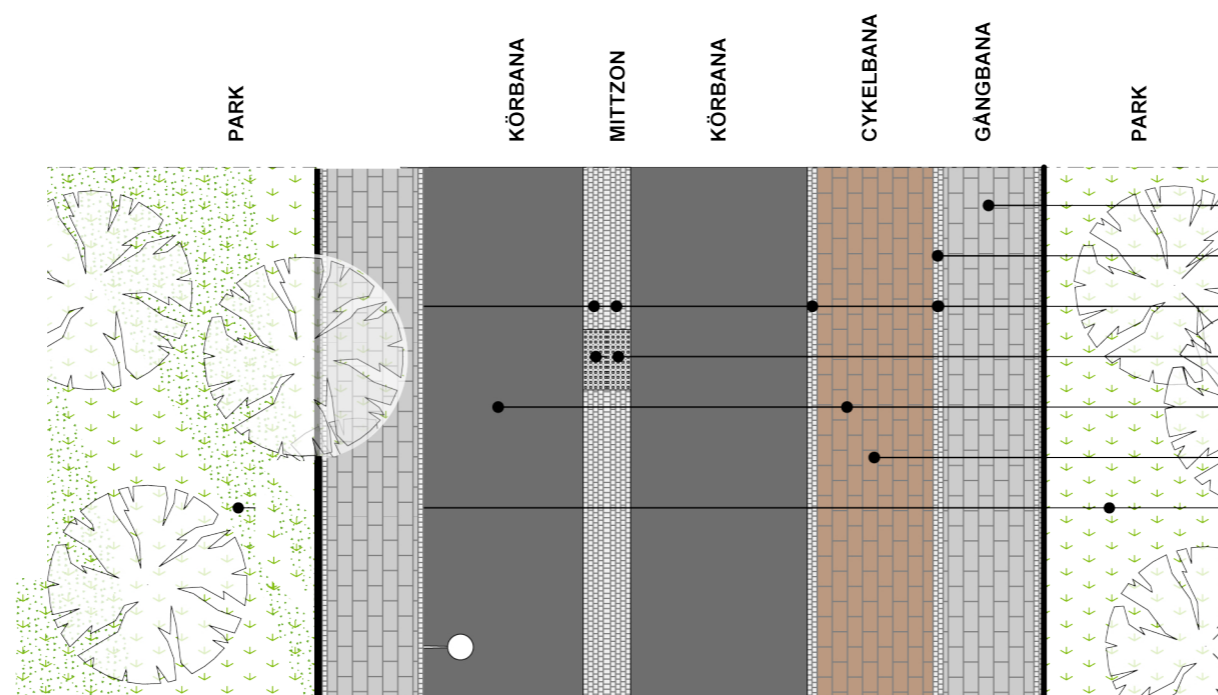
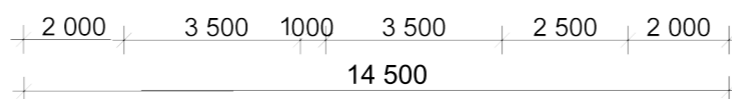
GESTALTNING

Gestaltningen ska sammankoppla det gröna stråket i dalen via Stadsdelsparken och befintlig grönstruktur i anslutning till Kulturbyn.

Gatan gestaltas i nivå med parkrummen och beläggningen uppmantrar lägre hastigheter i läget vid stadsdelsparken. Materialen ska förstärka känslan av att man åker och promenerar över en park snarare än på en gata.



PARKGATA



- mörka betongplattor 30 x 60
- kantsten betong
- smågatsten
- dagvattenbrunn corten
- asfalt
- tegelröda betongplattor 30 x 60
- park

Detaljerad utformning studeras vidare i systemhandlingskede

Gatusektion och plan Parkgata

HUVUDGATAN



FUNKTIONER

Huvudgata och lokalgata 1 har samma snitt men olika bebyggelsekaraktär där huvudgatan har fler urbana verksamheter.

Områdets centrala huvudgata är cirka 18,5 meter bred och utgör huvudentréerna in i stadsdelen. Den knyter ihop stadsdelens norra del med Kulturbyn och dess nya gatusträckning ger en ny koppling från Bensbyvägen mot Kronbacksvägen.

Dubbelriktad cykelbana och parkering separeras för att ge cyklister en säkrare framfart. Cykelbanan läggs längs gatans sydöstra sida och parkeringen längs den nordvästra. Längs gatan anläggs träd i "trädplanteringsöron".

För att ge liv åt gatan och ytterligare stärka det sociala livet i stadsdelen, tillåts verksamheter och bostäder i kvarteren ta en meter av gatan i anspråk.



Kring stadsdelstorget och längs huvudgatan förbi centrumkvarteren utvidgas denna zon till 3 meter för att möjliggöra uteserveringar och andra aktiviteter för bottenvåningarnas aktörer.

Mitt i gatan finns en zon som samlar upp dagvatten. Vid snöröjning läggs snön i en sträng i mitten av körbanan, för senare borttransport till närliggande uppsamlingsplatser i stadsdelen.

GESTALTNING

Ett spännande stadsrum skapas genom anpassning till platsens topografi. Detta görs genom svängda gaturnum och att naturen på vissa ställen tillåts komma in mellan husen i stadsdelen.

Byggnader längs med gatans sträckning och släpp mellan husen med utsikt mot befintlig naturmark förstärker platser och möten utmed gatan.

Gatan utformas med särskild omsorg om barns möjligheter att korsa denna säkert, särskilt vid passager till skolor och parker. Utformning av trafiksäkra passager ska utredas vidare och preciseras i systemhandling.

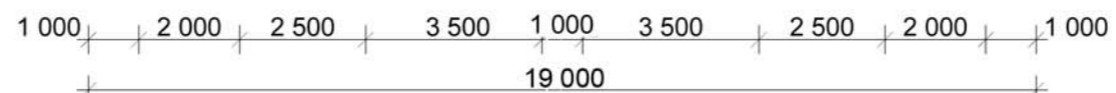
TRÄDPLANTERING

Där träd placeras nära husfasader bör trädarter med smälväxande kronor väljas. Trädkronornas mått bör inte överstiga sju meter i diameter. Likaså ska trädkronornas underkant inte vara så låg att de hindrar framkomligheten för gång- och cykeltrafik eller hindrar sikten för övriga trafikanter. Trädkronorna ska också erbjuda tillräckligt utrymme vid busshållplatser.

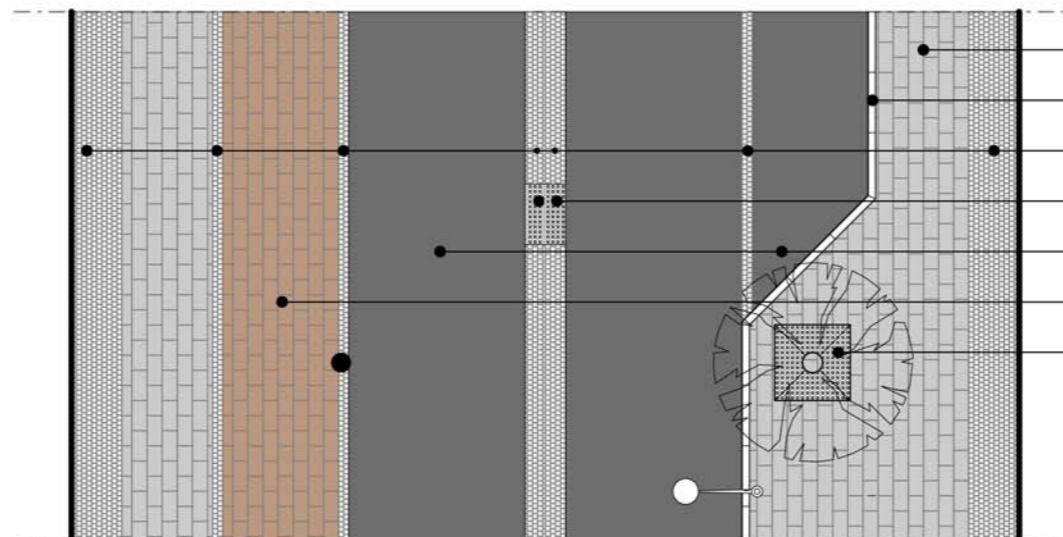


Freiburg, Tyskland. Foto: Strategisk Arkitektur

GATUSEKTION HUVUDGATAN



KVARTERSMARK
 GANGBANA
 CYKELBANA
 KÖRBANA
 MITTZON
 KÖRBANA
 PARKERING
 GANGBANA
 KVARTERSMARK



- mörka betongplattor 30 x 60
- kantsten granit
- smågatsten
- dagvattenbrunn corten
- asfalt
- tegelröda betongplattor 30 x 60 alt. kulört målade cykelbanor
- trädgropsgaller corten

Detaljerad utformning studeras vidare i systemhandlingskede

Gatusektion och plan Huvudgata

SNÖPLATSER

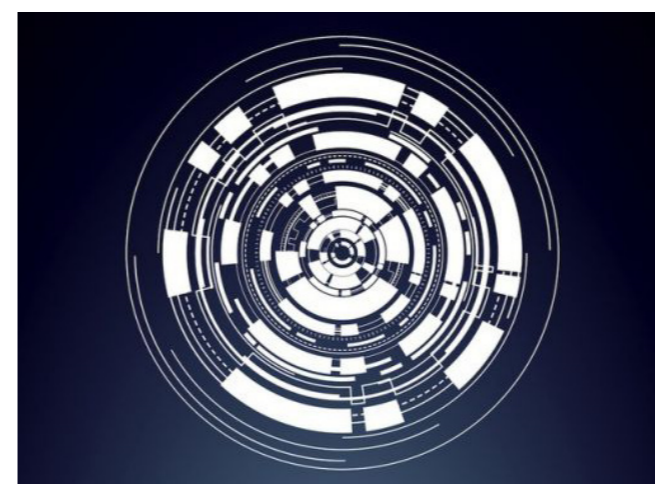
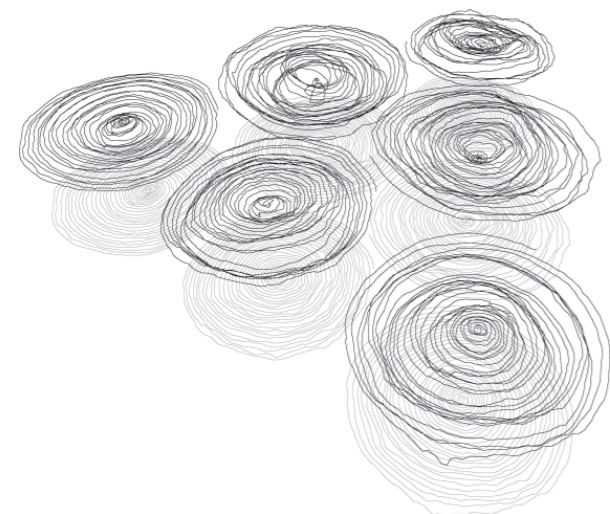


FUNKTIONER

I Luleå finns det snö stora delar av året, och det är viktigt att hitta ett bra sätt att hantera den på. Flera mindre snöplatser gör det lättare att köra undan snön och minskar antalet längre transporter. Platser för snöröjning läggs på kvartersmark i anslutning till gångfartsområden och fungerar även som en plats för lek och rekreation. Snöplatserna filtrerar smältvattnet innan det går vidare till den öppna dagvattenhanteringen. Korttidslagring sker längs gatornas mittremsor. Stadsdelen bör även rymma större snöplatser för långtidslagring, t ex i området upp mot Bensbyvägen bredvid befintliga dagvattendammar.

GESTALTNING

Snöplatserna gestaltas som konstelement som ger en spänning och variation i gaturummet. Inspirationsbilder visar exempel på hur snöplatserna kan utformas på ett lekfullt sätt med olika former och material.



STADSDELSTORGET



FUNKTIONER

Stadsdelstorget blir den naturliga mittpunkten i stadsdelen. Här samlas större delen av serviceutbudet, handel och andra gatuplansverksamheter som gemensamt vänder sina entréer och uteplatser mot torget. För ett så livfullt torg som möjligt får verksamheter på torget ta tre meter av ytan utanför byggnaden i anspråk.

Torget används med fördel till marknader, kulturevenemang och andra evenemang som tillför Luleborna liv och samlar invånarna till gemensamma aktiviteter. På vintern spolas en isbana mitt på torget, för att skapa möjligheter till aktivitet utomhus vintertid.

Restauranger som är öppna kvällstid ska placeras så att de får kvällssol till en uteservering.



Torget verksamheter får använda sig av tre meter av ytan utanför byggnadens fasader. Exempel från Vauban. Foto: Strategisk Arkitektur

GESTALTNING

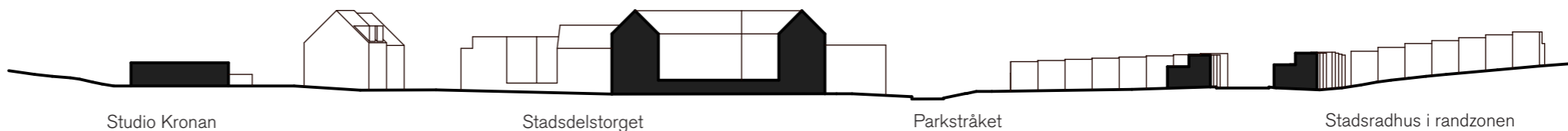
Ett väl gestaltat torgrum med utrustning vald med omsorg är en förutsättning för att torget ska vara en attraktiv plats där människor stannar upp och vill vistas. Det finns ett tydligt samband mellan utbudet av en variation av sittmöjligheter och ett torgs popularitet. Stadsdelstorget ska därför erbjuda en palett av sittmöjligheter, från informellt sittande via mer traditionella bänkar till uteserveringar.

Torget ska innehålla grönska i form av träd och blomsterprakt som bidrar till att skapa rumslighet

utan att väggar används, samtidigt som den kan tjäna som utsmyckning och vindsydd. Vattenkonst i någon form skapar variation och ytterligare rumslighet.

Möblering och utrustning i form av bänkar, papperskorgar, armaturer och cykelparkeringar på torget ges en sammanhållen gestaltning som skapar enhetlighet.

Cykelparkeringar placeras med tanke på god tillgänglighet, koncentreras på ett fåtal ställen och utformas på ett sätt som samspelar med övrig möblering på torget.



Sektion 2:2 genom torget och parkstråket skala 1:1500



Planskiss på torget



Marknad på torget



Verksamheter tar del i torgrummet. Uteservering i kvällssolen. Exempel från Lilla torg i Malmö.



PERSPEKTIV SÖDERIFRÅN LÄNGS HUVUDGATAN MED STADSDELSTORGET TILL HÖGER.