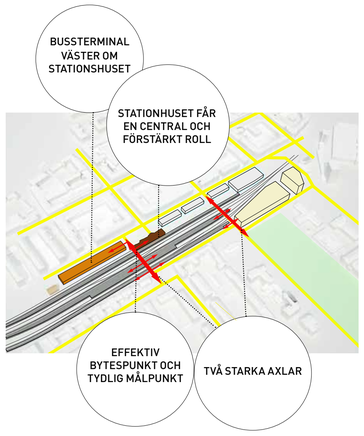
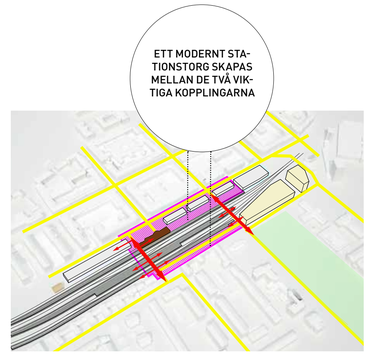
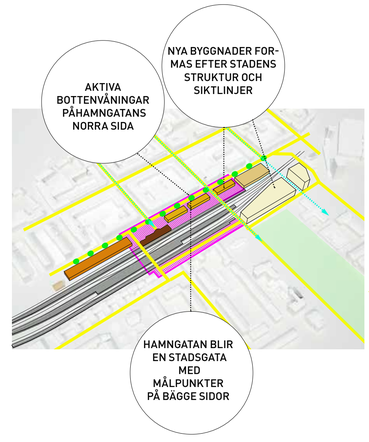
HOUSE
OF
MELKER

SITUATIONSPLAN SKALA 1:5000 (A1)

FLYGVY ÖVER STATIONSOMRÅDET







STADSBYGGNADSANALYS

Förslaget utgår från ett helhetsperspektiv på stad och station i förening. Stadens kvaliteter ska växa in i stationsområdet samtidigt som en modern och effektiv bytespunkt formas.

Järnvägen är en storskalig barriär som alla städer brottas med att överbrygga. I Karlstad har barriären förstärkts av att stora ytor längs spårområdet används enkom för trafikfunktioner utan plats för människor att vistas på. Det ståtliga stationshuset, ritat av Hjalmar Kumlien, har enligt A W Edelsvärd planeringsideal placerats axialt i Järnvägsgatans förlängning. Men den prominenta placeringen har förlorat sin kraft då närmiljön saknar all kvalitet som förplats och stadsmiljö.

Kvarterstadens tydliga ordning upplöses i mötet med Hamngatan som idag saknar ett format gaturum. Trots öppenheten blir orienteringen bristfällig och kopplingen till staden söder om spåren svag.

Genom att fullfölja en kvartersordning, forma tydliga stadsrum, återupprätta en modern järnvägspark, skapa platser och axiala samband tvärs järnvägen kan en tätare och mer innehållsrik stadsmiljö skapas i stationsområdet. Hamngatans omdaning tillsammans med fler och generösa passager tvärs järnvägsbarriären knyter ihop stadens sidor och omgivande stadsdelar samt aktiverar inte minst området kring Stadsträdgården. Samtidigt når man resefunktionen direkt från flera riktningar.

En rik blandning i innehåll och utbud måste tillföras och aktiva bottenvåningar i både befintlig bebyggelse och i nybyggnader skapas för att åstadkomma ett allsidigt stadsliv, över dygnet och året.

Resenärens möte ska vara med staden – inte ett stationsfunktionsområde. Det historiska stationshuset ges en värdig inramning och nytt liv som centralpunkt i resandet.

LAGA STADEN!

Stationen är en del av staden och med en förnyelse av stationsområdet kan Karlstad stadskärna växa fram till järnvägen och starkare koppla de norra och södra sidorna av staden. Med en utformning som integrerar bytespunktfunktionen med stadens innehåll och rum vävs resenärsmiljö och stadsliv samman.

• **Nya Stationstorget** – ett modernt stationstorg, som ett långtorg med egen identitet, samlar både resenärsfunktioner och utbud för alla i staden. Grönska, vatten och vistelseytor samsas med gatutrafiken som tillåts passera i ett anpassat tempo. Hamngatans norrsida blir åter attraktiv för butiker och lokaler i gatunivå. Södra stationstorget utvecklas på södra sidan som en mindre pendang och en angöringsmöjlighet som vänder sig mot stadens växande delar i söder.

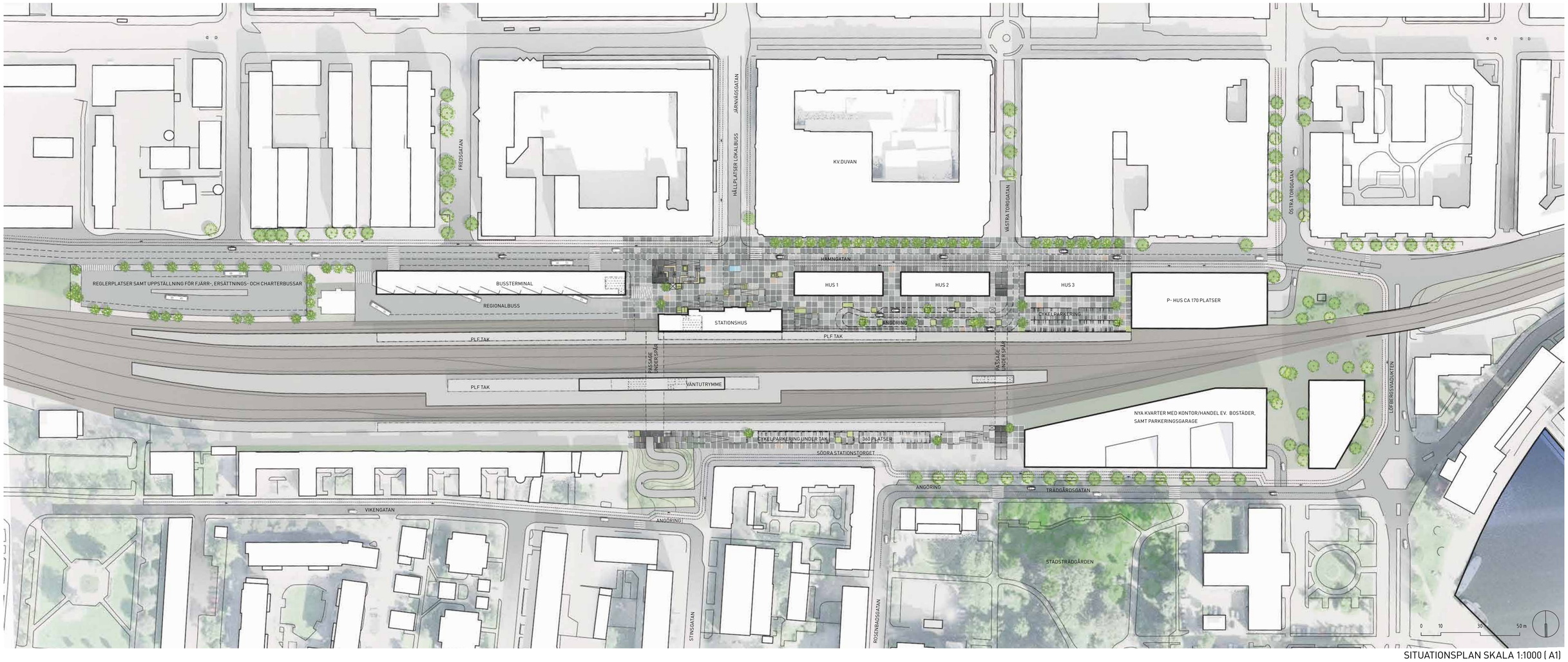
• **Två starka axlar** - Järnvägsgatan och Västra Torggatan fixerar ett centralt avsnitt av Hamngatan som det nya stationstorget. Axlar som också förs vidare i de nya underliggande passagerna tvärs järnvägens barriär. Stadskärnan och den växande staden söder om knyts starkare samman samtidigt som Stadsträdgården aktiveras och blir en del i en grön axel till Sandgrundsudden.

• Effektiv bytespunkt och tydlig målpunkt - Det äldre stationshuset får en förstärkt roll som målpunkt för resandet med nära koppling till nya bussterminalen och nya Vikenpassagen som med generösa mått når nya mittplattformen. En effektiv och funktionell bytespunkt skapas i den historiska kontexten.

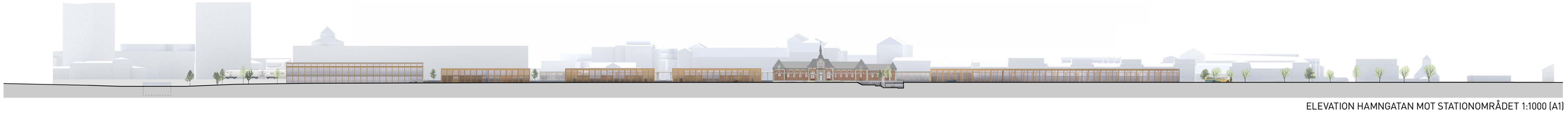
• **Ny stadsmässig identitet** - De nya byggnaderna på torget bygger mer ”stad” och formar tydliga stadsrum utifrån kvarterstadens grammatik. Som byggnadsverk tillför de en nutida hållbar identitet och välkomnande intryck med sina varma träkonstruktioner. Till innehåll blir de målpunkter i både resenärsflödet och i stadslivet.

• **Störande trafik sidoförlagd** - Bussarnas läge i väster om torget minimerar bussrörelserna i stads- och torgmiljön då flertalet linjer rör sig både till och från väster. Personbilsparkering läggs i öster om torget.

Staden lagas! – Dagens splittrade och trafikdominerade miljö repareras med stadens alla ingredienser samlade.



SITUATIONSPLAN SKALA 1:1000 (A1)



ELEVATION HAMNGATAN MOT STATIONOMRÅDET 1:1000 (A1)

NY STADSBEBYGGELSE

Som självklar huvudbyggnad i stationsområdet och historisk symbol för kollektivtrafiken tronar Kumliens stationshus. Förslagets avsikt är att med ett rikare innehåll än bara resecentrum utvidga stadens liv och struktur ända fram till järnvägen.

En ny stadsbebyggelse adderas till 1800-talsarkitekturen. En ny representativitet för en hållbar stadsutveckling med ekologiska, sociala och ekonomiska aspekter.

Ett helt nytt stadsrum formas med stationstorget som en sammanhållande bas. En byggnadstypologi etableras som både har en lätthet i kontrast till stenstadens karaktär och en robusthet i sin struktur och ordning utifrån kvarterstadens grammatik. Entréer skapas med tydlig exponering åt alla sidor och vistelseytor utomhus i sollägen.

Förslaget visar en serie träbyggnader med olika innehåll och storlek, men med ett gemensamt tema. Trä väljs som konstruktionsmaterial och som sammanhållet uttryck för vår tid. Trä är karaktärsfullt, har liten miljöbelastning och är relativt billigt som byggnadsmaterial, och kan tas från Värmlandsskogarna.

Stationsområdet är både en plats där resenärer möter Karlstad för första gången och en plats där vardagspendlande och vardagsliv i staden ska utspelas. Genom ett bredare innehåll som både riktar sig till resenären och staden finns möjligheten att etablera ett mångsidigt stadsliv.

Innehåll
Området behöver i första hand programmeras för att möta efterfrågan på kommersiell service, mat och ärendehandel för folk i farten. För att nå målet att laga staden och bidra till stadskärnans attraktivitet bör också ett utbud av destinationsfunktioner prövas. Dessa kan med fördel vara samhällsfunktioner som lokaliseras i stationsområdets lättillgängliga läge. En möjlighet är också tillförsel av restaurang och upplevelsebaserade funktioner i en utveckling där staden kan stärka sin ställning som förstahandsalternativet för upplevelser och möten. Dagligvaruhandel är också en möjlighet för att skapa liv och rörelse.

För ett aktivt stadsliv behöver nuvarande centrums kommersiella potential utvecklas i riktning mot stationsområdet och Hamngatans norra fasader öppnas upp med lokaler i bottenvåningen, exempelvis en öppning av kvarteret Duvan. Flera hotell som redan har entréer kommer i ett mer intressant stadssammanhang.

Utbud i resenärsflödet
Som beskrivs under "En funktionell bytespunkt" finns café, snabbmat, varuautomater och grundservice med bagageförvaring, information, toaletter m.m. i det primära bytesflödet bussterminal-stationshus.

Servicebutik och restaurang - hus 1
I nybyggnaden närmast stationshuset finns servicebutik lättillgängligt både för resenärer och de som har vägarna förbi. Vägg i vägg föreslås en modern järnvägsrestaurang och bar med resenärer, stadsbor och områdets arbetande som besökare.

Upplevelse och information - hus 2
För att vidga stationsområdets primära innehåll bör olika destinationsfunktioner tillföras och kombineras. Exempelvis kan kommunal service förläggas i detta högtrafikerade och lättillgängliga läge. Förslaget visar en filial till stadsbiblioteket som tillgängliggör delar av sitt utbud, erbjuder studieplatser för pendlande studenter och har showroom för Karlstad Universitet. Stationen är en viktig entré till staden varför en omlokalisering av turistbyrån också föreslås.

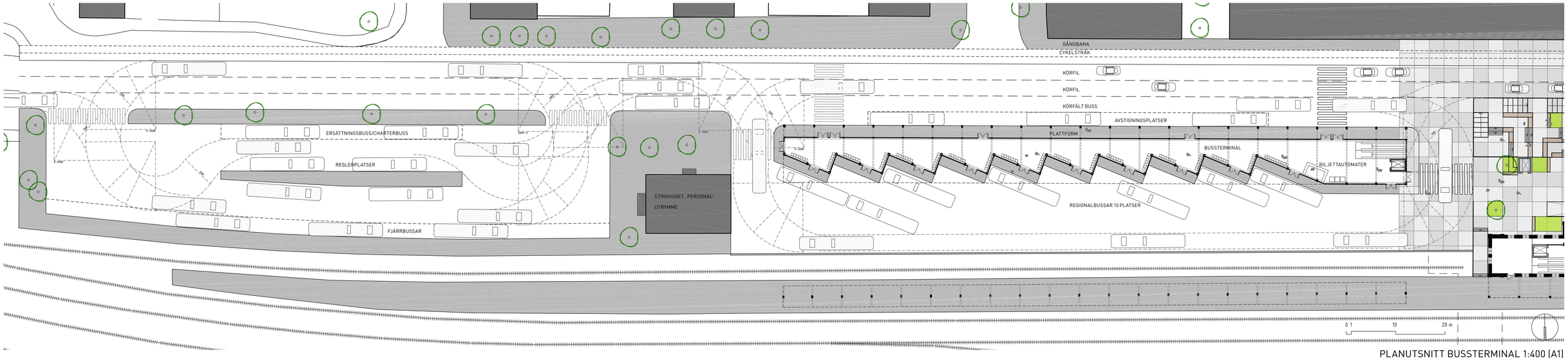
Cykelhuset - hus 3
För att främja cykling till kollektivtrafiken innehåller det nya stationsområdet flera stora cykelparkeringar med varierande komfortnivå. Cykelhuset erbjuder parkering inomhus i två våningsplan med totalt ca 630 platser. I samma byggnad finns utrymme för cykelservice och cykeluthyrning vilket säkrar trygghet och ordning i parkeringen. En tydlig symbolbyggnad för hållbart resande!
I huset finns även mindre ytor för biluthyrare och ett kontor för taxi.

Övrig handel, bostäder och kontor - Godsgagasinet
Dagligvaror, varav livsmedel svarar för 75%, har en låg marknadsandel i centrum. Programområdets sydöstra del, "Godsmagasinet", kan vara ett centralt beläget lokaliseringsalternativ för en livsmedelsbutik i staden. En kvartersbebyggelse med butik och parkering i bottenvåning mot spår. Över detta en kombination av kontor och om möjligt bostäder mot söder, med hänsyn till risk, buller och lukt från rosteriet.

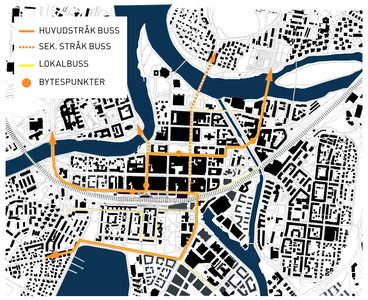
Dagligvaruhandel kan i områdets sydöstra del driva önskvärda flöden av människor till området och ge den sovande sidan av önskvärt liv och rörelse.

Riskavstånd farligt gods
En viktig utgångspunkt för vad som är möjligt att etablera i stationsområdet är de begränsningar som ges av transporter med farligt gods. Enligt Trafikverkets statistik är mängden transporter relativt stort och i samma storleksordning som de övriga viktigaste stambanorna i landet. Det innebär att det föreligger både risk för mekanisk påverkan vid urspårningar och påverkan som kan uppkomma till följd av olika typer av bränder, explosioner och giftiga utsläpp. Utan en specifik riskanalys går det inte att fastställa de exakta kraven på skyddsavstånd eller krav på fysiska skydd.

Förslaget har utgått från att ett riskavstånd på 25 meter från spår som trafikeras med farligt gods (spår 1) möjliggör byggnader med stadigvarande vistelse för tex handel, och service. Närmaste avstånd till spår utan farligt gods är enligt tävlingsprogrammet 12 meter, för bostäder dock 20 meter, vilket aktualiseras för ny bebyggelse söder om spårområdet. Parkering bedöms kunna ligga närmare.



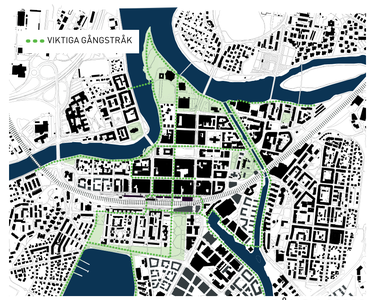
PLANUTSNITT BUSSTERMINAL 1:400 (A1)



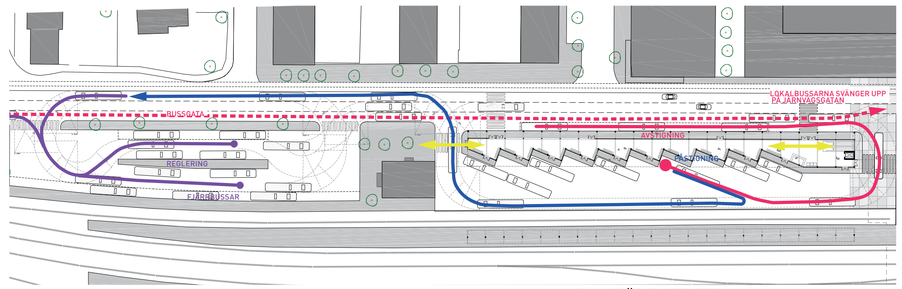
BUSSAR 1:20000

BILAR 1:20000

CYKEL 1:20000



GÅNG 1:20000



BUSSRÖRELSER TERMINAL SKALA 1:1000 (A1)

TRAFIKEN

Idén om det nya stationstorget präglar synen på trafikens uppträdande. Ett stadsrum som främjar gående i första hand och cykel i andra hand är utformat för låga hastigheter och för samexistens mellan trafikslag. Genomfartstrafik motverkas.

Gångtrafik
Gångtrafikflöden i området är ganska omfattande där många trafikanter ska till och från tåg och bussar och byta mellan olika trafikslag. Med ett ökat innehåll med målpunkter även utanför resandet tillförs också fler gångtrafikanter. De två passagerna tvärs järnvägen är viktiga kopplingar i stadens gångnät och även för tillgängligheten till tågplattformar.

Till och från bussterminalen
Gångflödet till/från bussterminalen sker antingen via rulltrappa/trappa/hiss till Nya Vikenpassagen varifrån man når mittplattformen och södra plattformen, eller via gångpassage på torgnivån till stationshuset och norra plattformen. Fjärrbussar, charterbussar och ersättningstrafik nås via bussterminalen.

Lokalbussar
Gångflödet mellan regionbussarna och lokalbussarna respektive mellan lokalbussarna och tågen sker över Stationstorget/Hamngatan vid Järnvägsgatan.

Cykeltrafik
En dubbelriktad cykelbana läggs längs hela Hamngatan. I väster på norra sidan för att vara konfliktfri med bussterminalen. Öster om Järnvägsgatan på södra sidan för att frigöra gångyta mot framtida lokaler på Hamngatans norra sida. Anslutande cykelstråk finns på Järnvägsgatan och Östra Torggatan.
På torgytan framför stationen skiftar den sida och kopplar till nya Vikenpassagen och cykelparkeringsgaraget. Cykel framförs på gåendes villkor på stationstorget där det förekommer många korsande rörelser.

Både nya Vikenpassagen och den nya passagen i Västra Torggatans förlängning medger cyklar men på gåendes villkor då de även är viktiga kopplingar till tågplattformar och bytesflöden. Vikenpassagens södra ände nås med ramp 1:20. De andra tre anslutningarna har flacka trappor som underlättar att leda cykeln. Båda kopplingarna ansluter till ett dubbelriktat cykelstråk Vikengatan-Trädgårdsgatan.

Cykelparkering
Cykelparkering finns vid alla angöringspositioner till stationsområdet. Centralt invid bytespunkten finns cykel-p inomhus under mark i Vikenpassagen norra entré, kapacitet ca 560. Invid Västra Torgpassagens norra entré finns ett cykelparkeringshus som har bemanning genom cykelverkstad och uthyrning, kapacitet ca 630, och en utomhusparkering, kapacitet ca 200.
På södra stationstorget finns utomhusparkering under tak som nås från båda tvärpassagerna, kapacitet ca 360. Total kapacitet ca 1750.

Busstrafik
Nya bussterminalen placeras väster om stationshuset med mycket korta avstånd till resenärsfunktioner i stationshuset och till plattformar. Läget ger korta och effektiva körvägar för regionbusstrafiken som till största delen kommer in väster ifrån. Den utformas som en dockningsterminal med väntyta inomhus, 10 lägen för avgående och med avstigningshållplatser vid kantsten längs terminalens långsida mot Hamngatan. Efter att regionbussarna lämnat av sina passagerare kör de in i terminalen till lämpligt hållplatsläge eller vidare genom terminalen om de skall reglera eller till depå.

Väster om dockningsterminalen finns den andra delen av terminalen som innehåller totalt 9 bussuppställningsplatser som kan användas för olika ändamål. Befintligt skyddsrum rivs för att ge plats för bussfunktionen. De tre platserna närmast spårområdet lämpar sig för fjärrtrafik och kan delas med ersättningstrafiken.
Övriga fem platser kan användas för chartertrafik/turistbussar eller reglerplatser för bussar som behöver reglera kortare tid. Stinshuset föreslås användas för personalrum och kontor till busstrafiken.

De lokala busslinjerna flyttar från Drottninggatan ned till Hamngatan och går vidare till Stora torget via Järnvägsgatan. Lokalbusslinjerna får tre hållplatslägen i vardera riktningen på Järnvägsgatan i anslutning till korsningen med Hamngatan. Dessa hållplatslägen ger goda omstigningsmöjligheter till regionalbussarna men främst får lokalbusstrafikanterna betydligt närmare till Centralstation än de har i dag. I östlig riktning finns även möjligheten att längs avstigningszonen för regionbussarna upplåta något hållplatsläge för lokalbussar.
För att underlätta för busstrafiken i östlig riktning längs Hamngatan föreslås ett separat busskörfält fram till infarten till dockningsterminalen. Detta busskörfält kommer att kunna utnyttjas både för regionbussarna och lokalbussarna i östlig riktning.

Biltrafik
Hamngatan föreslås få ett körfält i vardera riktningen och ett busskörfält i östlig riktning fram till infarten till dockningsterminalen. Det nya stationstorget innebär en gestaltning som markerar lågfartzon, med t ex upphöjd gatstenbeläggning vilket ger ett stadsmässigt trafikuppträdande för alla trafikslag.
Biltrafikens minskade framkomlighet följer planeringen i stadsdelsvisionen för Tingvallastaden. Järnvägsgatan mellan Hamngatan och Drottninggatan blir bussgata och Västra Torggatan görs om till gågata.

Bilangöring
Angöring till stationen för taxi och kiss&ride, sker längs en slinga på torgytan, parallell med spåren öster om stationshuset. Access till station och norra plattformen sker via ramp. Slingan ansluter till Hamngatan vid Västra Torggatan.

Parkering
Ett parkeringshus med ca 170 platser föreslås i områdets östra del med anslutning till Hamngatan vid Östra Torggatan. Parkeringshuset är utformat med halvplanslösning i tre plan närmast Hamngatan och två plan mot järnvägen. I tävlingsprogrammet efterfrågas 30-50 platser för korttidsparkering. Övriga 120-140 platser kan användas för hyrbilsparkering, poolbilar och långtidsparkeringsplatser.
Vid nuvarande godsmagasinsområdet på södra sidan av järnvägen planeras en ny byggnad med möjlighet till långtidsparkering.

Distributionstrafik
Distributionstrafik och fordon för avfallshantering mm hänvisas till angöringsslingan. Från denna nås Stationshuset och de byggnader som är mellan parkeringshuset och Stationshuset. Vändplanen är dock inte dimensionerad för större fordon. Dessa föreslås köra ut till Hamngatan via torgytan utanför Stationshuset.

ETAPPVIS UTVECKLING

Förslaget utgår från den förutsättning som ges av Trafikverkets planering av spår och plattformar. Beroende av hur samordnat den fortsatta planeringen av stationsområdet och spårområdet kan göras ges olika möjligheter i etappindelningar och optimeringar av lösningarna. På en översiktlig nivå kan två scenarier tänkas - Samordnad utbyggnad med Trafikverkets ombyggnadsprojekt, respektive
utbyggnad i avvaktan på Trafikverkets åtgärder i spårområdet.

Den centrala utgångspunkten är att trafik- och resandefunktionen ska vara fungerande under hela utbyggnadstiden. Båda scenarierna medger att anpassa investeringstakten med de etapper/det innehåll som inte är avgörande för resandefunktionerna.

Scenario 1 – Samordnad utbyggnad

Etappvis färdigställande av utemiljö med hänsyn till tillfälliga anordningar, etableringsytor m.m.
Byggnation i spårområde planeras i samråd med trafikverket.

Etapp 1
Byggnation av Hus 1.
Evakuering av stationshusets funktioner till Hus 1
Frigör området för ny bussterminal (flytt av nuvarande bilangöring m.m.). Tillfällig angöring med bil ordnas på markområdet för kommande Hus 2 och 3.
Start arbeten i spårområdet, inklusive passager under mark.

Etapp 2
Byggnation av bussterminal och anläggningar under mark (cykelgarage m.m.) med anslutning av stationshuset, bussterminal och nya Vikenpassagen.
Ombyggnad av stationshuset med anslutning till underjordisk anläggning. Återflytt och nyetableringar i ombyggt stationshus.
Omflytt och etablering av permanenta verksamheter i Hus 1.
Iordningställande av markytor söder om spårområdet. (Begränsningar i nuvarande godsfunktion sydöstra sidan utreds med hänsyn till kommande exploatering)

Etapp 3
Byggnation av Hus 2 och 3, nytt p-hus och permanent angöring för bil m.m.
Etablering av verksamheter/funktioner i Hus 2 och 3.

Etapp 4
Exploatering av sydöstra delen "Godsmagasinet" (handel, parkering, kontor, ev bostäder).

Scenario 2 – Utbyggnad i avvaktan på Trafikverkets åtgärder

Etappvis färdigställande av utemiljö med hänsyn till tillfälliga anordningar, etableringsytor m.m.

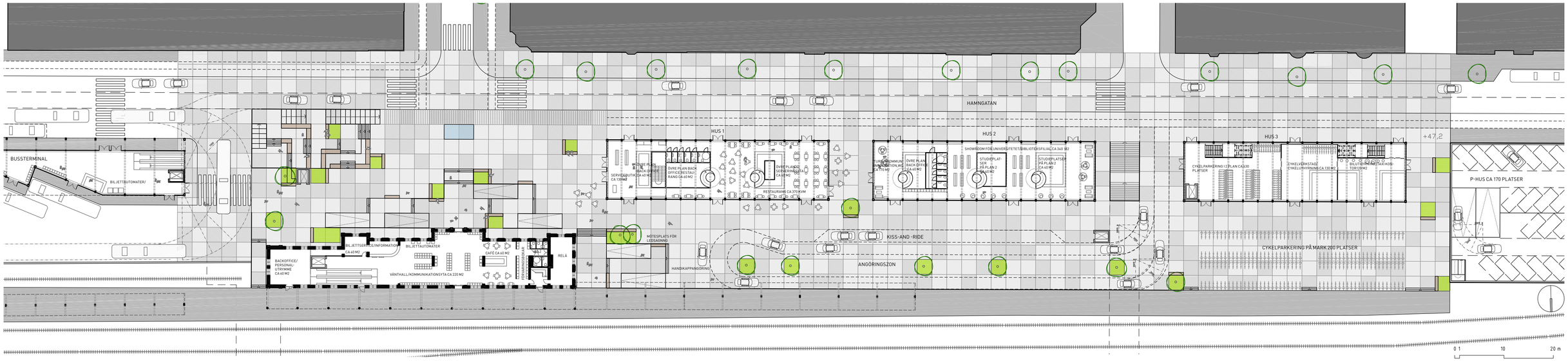
Etapp 1
Byggnation av Hus 1.
Evakuering av stationshusets funktioner till Hus 1
Frigör området för ny bussterminal (flytt av nuvarande bilangöring m.m.). Tillfällig angöring med bil ordnas på markområdet för kommande Hus 2 och 3.

Etapp 2
Byggnation av bussterminal och underjordiska anläggningar (cykelgarage m.m.) med anslutning av stationshuset, bussterminal och befintlig Vikentunnel som ges en ny, tillfällig anslutning till underjordisk anläggning i avvaktan på att nya Vikenpassagen byggs.
Ombyggnad av stationshuset med anslutning till underjordisk anläggning. Återflytt och nyetableringar i ombyggt stationshus.
Omflytt och etablering av permanenta verksamheter i Hus 1.

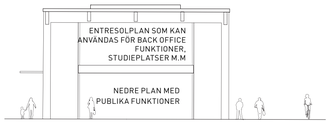
Etapp 3
Byggnation av Hus 2. Befintligt p-hus kan behållas, alternativt rivas för att ge plats för Hus 3.
Tillfällig angöring (taxi, kiss n ride m.m.) förläggs över torget i avvaktan på att det norra spåret, öster om stationshuset, tas bort.
Etablering av verksamheter/funktioner i Hus 2 och ev 3.

Etapp 4 (Start av Trafikverkets arbeten i spårområde)
Ombyggnation av spårområde inkl. nya passager under med anslutningar till mittplattform.

Etapp 5
Iordningställande av markytor söder om spårområdet. (Begränsningar i nuvarande godsfunktion sydöstra sidan utreds med hänsyn till kommande exploatering)
Exploatering av sydöstra delen "Godsmagasinet" (handel, parkering, kontor, ev bostäder).



PLANUTSNITT STATIONSTORGET 1:400 (A1)



PRINCIP FÖR NYA BYGGNADER PÅ TORGET SKALA 1:200 (A1)

EN FUNKTIONELL BYTESPUNKT

Dagens effektiva resande präglas av korta vistelsetider på stationen. Ingen onödig tid får gå till spillo i det vardagliga pendlandet där tidvis stora resenärsflöden ska kunna passera friktionsfritt. Arkitekturen ska bidra till att man på ett naturligt sätt hittar sin väg fram och minimerar konfliktpunkter med trängsel och desorientering. Samtidigt ska man kunna finna lugnare platser, i direkt anslutning till flödet, för väntan eller kortare vila om man behöver ta sig fram lite långsammare.

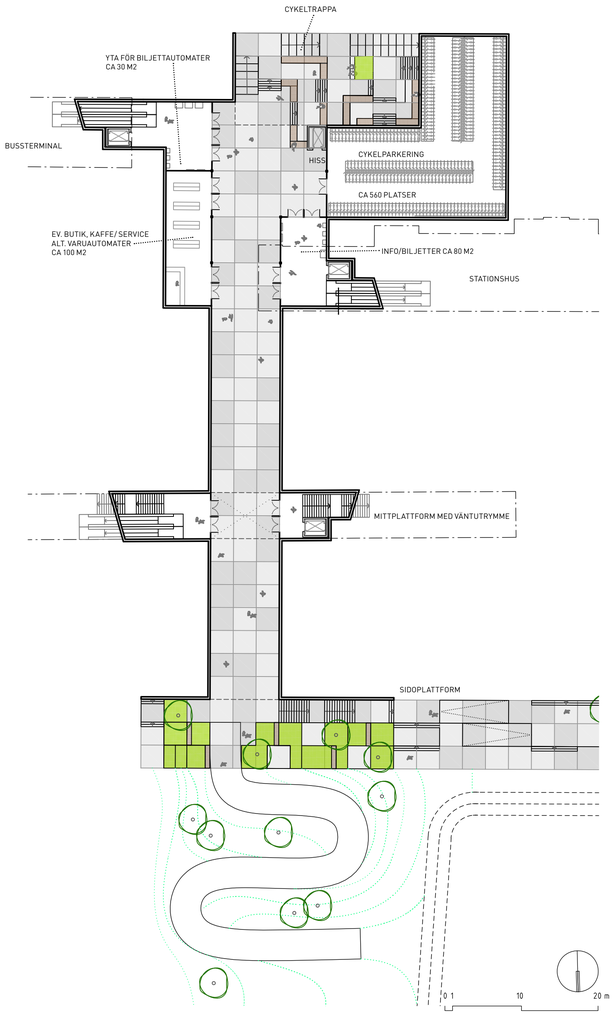
Föreslagen utformning innebär en koncentrerad bytespunkt med bussterminal, lokalbusshållplatser, stationshus och förbindelse till samtliga plattformar i plan eller planskilt inom mycket korta gångavstånd. Samtliga resenärsfunktioner som är direkt kopplade till resan ligger effektivt samlade längs resenärsflödet, lätta att hitta till. Gränslöst adderas sedan ytterligare funktioner till stöd för resandet, men inte minst för ett rikt stadsliv, i de anslutande nya byggnaderna på stationstorget.

Det klassiska stationshuset får en förstärkt roll både funktionellt och symboliskt för kollektivtrafiken. Upplägget förstärker byggnadens betydelse som målpunkt för resefunktionen, i det axiala läget i järnvägsgatan. Ingen yttre fasadförändring. Den nya torgfunktionen framhåller mötet mellan stad och station och genom att integrera torg, ramp och trappa görs byggnaden tillgänglig via huvudentrén för alla. (Alternativt om ursprunglig trappa behålls uppfylls tillgänglighetskravet via ramp på östra sidan till entré mot plattform.)

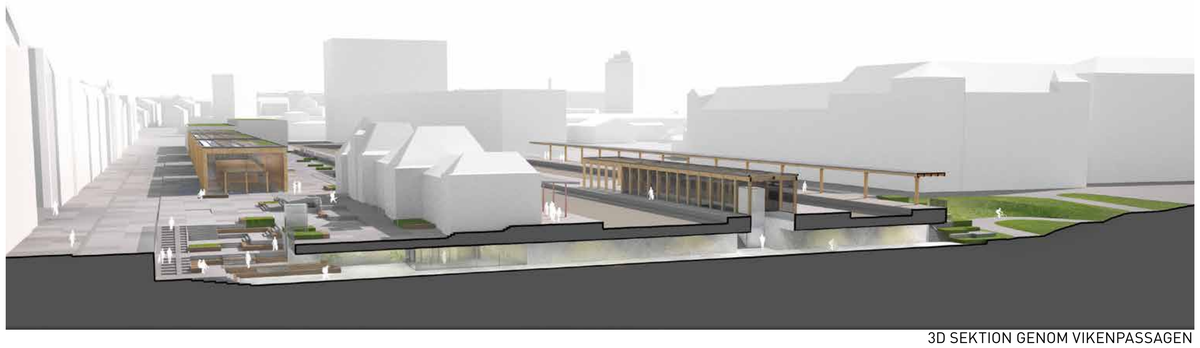
Det stora bytesflödet regionbuss-tåg kan ske planskilt via nya Vikenpassagen som också blir ett viktigt aktivt rum i stationsanläggningen med dagsljus från den stora öppningen i torgytan, cykelparkering, info/biljettautomater och möjlighet till en mindre kaffeservice och varuautomater. I bussterminalens vänthall finns förutom väntytor plats för biljettautomater och varuautomater. Väntande resenärer bidrar även till Hamngatans liv med sitt exponerade läge mot gaturummet.

Inne i stationshuset föreslås en interiör ombyggnad där volymen öppnas upp med respekt för den historiska byggnadsstrukturen. Kring den centrala vänthallen placeras biljettservice/info, biljettautomater, café, WC, förvaringsboxar och personalutrymmen/kontor (även på plan 2). Rulltrappor och hiss till Vikenpassagen kräver avväxling av byggnadskonstruktionen.

På den nya mittplattformen föreslås ett kompletterande väntutrymme som en utvidgning av trapphuset över Vikenpassagen.



PLAN VIKENPASSAGEN 1:400



3D SEKTION GENOM VIKENPASSAGEN

REFERENSBILDER CYKELTRAPPOR

VY VIKENPASSAGEN

ILLUSTRATION AV ENTRÉN TILL VIKENPASSAGEN

VY ÖVER STATIONSTORGET SETT FRÅN JÄRNVÄGSGATAN

TVÄRSEKTION GENOM NY BYGGNAD PÅ TORG OCH HAMNGATAN ÖSTER OM STATIONSHUSET 1:200 (A1)

FASADUTSNITT BYGGNAD PÅ TORG 1:200 (A1)

KONCEPTBILD AV TORGET OCH ENTRÉN TILL VIKENPASSAGEN

STATIONSTORGET OCH HAMNGATAN

Utemiljön på norra sidan av spåren utformas med tydliga lösningar för alla ingående trafikslag, där gåendes komfort och tempo premieras. Hamngatan och stationstorget utvecklas till ett omstigningsområde där man enkelt kan orientera sig och en plats att mötas och uppehålla sig på. Gestaltningen bygger på en samlande yta – en matta – som utgör golvet i stadsrummet mellan Hamngatans norra fasad och järnvägsspåren. Ytan bildar ett långtorg som organiserar ny och gammal bebyggelse utmed Hamngatan.

Med sitt storskaliga mönster inordnar mattan platsens delar, funktioner och flöden. Torgets höjdskillnader, planteringar, sittytor och informella hängplatser får sin rytm och utbredning i mönstret - ett modernt stationstorg och järnvägspark i förening.

Från ytan framför den äldre stationsbyggnaden viks en del av torget ned mot den nya Vikenpassagen. Elementen här är desamma som på mattan i övrigt: planteringar, sittplatser, nivåskillnader och flacka trappor där man kan leda sin cykel. Det nedvikta torget ger ljusinsläpp till passagen och till stationsrummet i det undre planet.

Hamngatan blir en stadsgata där trafikens hastighet anpassas till de gåendes och cyklandes tempo och förutsättningar. Trädplanteringar, mönsterlagd markbeläggning, belysning och körytor med smågatsten samverkar till att skapa en vacker gata med nya förutsättningar för handel och levande fasader på båda sidor. Övergångar över körytor markeras med naturstenshällar som fälls ned i den övriga beläggningen. På ömse sidor om den mönsterlagda mattan behåller gatan sina nya gatumått men materialsätts enligt Tingvallastadens vokabulär.

Öster och väster om mattan placeras träd i spridda dungar och friytor gröngörs i största möjliga utsträckning med hänsyn taget till rationell drift och skötsel.

Modern järnvägspark
Det övergripande temat för utemiljöns material och karaktär är deltaland – den landform som Klarälven skapat och som gett förutsättningar för Karlstads framväxt. Ett delta är en ung landform som är stadd i ständig förändring – likt en resandemiljö.
I förslaget manifesteras det så att mark-, utrustning- och växtmaterialet hämtar sin förebild från deltats vegetation som al, björk, vide, strandgräs och vattennära perenner. Den moderna järnvägsparkens kvalitet är att föra in grönskan där människor rör sig, inte vid sidan om.

Den mösterlagda mattan fungerar som en sammanbindande matta för hela stationsområdet. Körytor beläggs med smågatsten som med sin ytstruktur verkar hastighetsdämpande men som samtidigt ger en bra låsning i sidled som motverkar vridskador från exempelvis bussar. Gång- och torgytor ges en beläggning av betongplattor i stort format för bekväm och effektiv rörelse, och lång hållbarhet. För att skapa en variation i ytan läggs plattorna i ytor med två olika nyanser. De öar som skapas mellan de huvudsakliga rörelsestråken runt planteringar och sittplatser får en finare och mer ombonad utformning med växlande naturstensbeläggning av sandsten och granit.

Som ett sammanbindande och orienterande gestaltningselement läggs friser av marktegel som ett rutnät över hela stationsområdet. Hamngatans trottoarer har kantstöd och nivåskillnad mot körbanorna utom vid de viktiga övergångsställena vid korsningen med Järnvägsgatan.

Det grå markteglet i friserna knyter an till tegelfasaderna på den befintliga stationsbyggnaden. Helhetsintrycket blir en vackert belyst och modern järnvägspark som knyter an till staden och det omgivande landskapet.

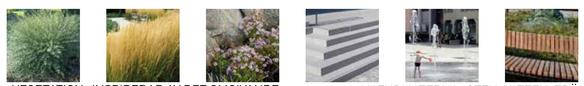
På södra sidan av järnvägsspåren utformas utemiljön för att möta de ökande resenärsflödena från det hållet i framtiden. Vikenpassagens södra mynning utformas med en ramp i lutning 1:20 som leder upp cyklister och gående till Viken och Södra stationstorget. Här finns cykelparkering, planteringar och sittplatser som skapar en ny plats som länkar stationen mot de södra stadsdelarna.

Passagen i Västra Torggatans förlängning utformas med flack trappa där man leder upp sin cykel. Här finns även angöringsytor för biltrafik, kiss&ride.

Utemiljön söder om spåren utgörs liksom norr om spåren av ett nytt torg. Den avlånga ytan utformas mer sparsmakat än Stationstorget på norra sidan, med en enkel och funktionell mönsterlagd markbeläggning av betongplattor i olika nyanser. Fokus ligger på ett effektivt trafikflöde och lättillgängliga cykelparkeringar i nära anslutning till passager och plattformar. Gestaltningen struktureras av samma storskaliga mönster av tegelfriser som på norra sidan av spåren, vilket tillsammans med det karaktäristiska plattmönstret ytterligare förstärker känslan av ett nytt sammanhängande stationsområde.

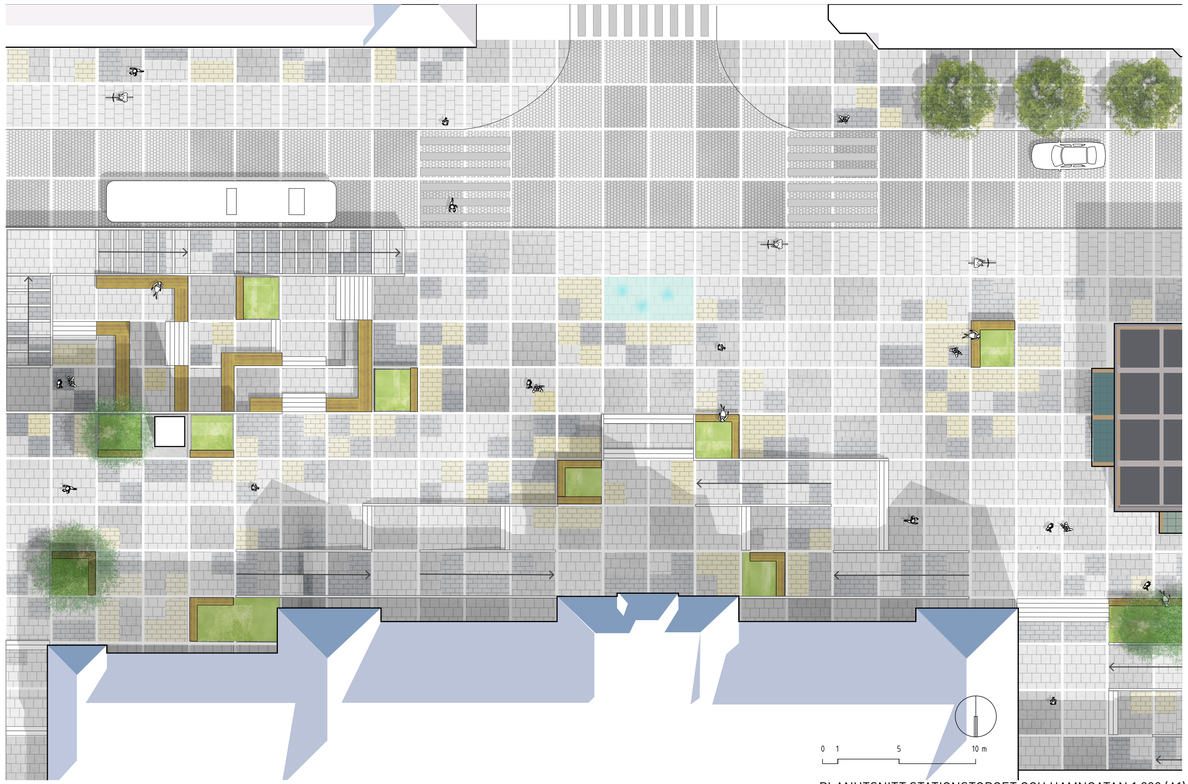
Axeln från Sandgrundsudden i norr till Stadsträdgården i söder är en ny viktig del i att laga staden och upprätta nya kontakter mellan norr och söder. Stadsträdgården blir med kopplingen i Västra Torggatans förlängning en självklar målpunkt och kan även laddas med nya aktiviteter som stadsodling, biodling och ytor för yoga och qigong som en samtida utveckling av den jordbruksutställning som skapade parken.

MARKYTA- SAMMANHÄNGADE MATTA, UPPBRUTET MÖNSTER



VEGETATION- INSPIRERAD AV DET OMGIVANDE DELTALANDET

NATURMATERIAL- STEN, VATTEN, TRÄ



PLANUTSNITT STATIONSTORGET OCH HAMNGATAN 1:200 (A1)