

PM GESTALTNING

Tätortsåtgärder Storgatan Älvsbyn

Älvsbyns kommun, Norrbottens län

För vägplan, 2019-12-09



Trafikverket

Postadress: Box 809, 971 25 Luleå

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Gestaltning

Status: För vägplan

Författare: Licab/Ramboll Sverige AB

Dokumentdatum: 2019-12-09

Uppdragsnummer: 156698

Ärendenummer: TRV 2017/82477

Version: 1.0

Innehåll

1. INLEDNING.....	5
Syftet med PM gestaltning.....	5
Projektbeskrivning.....	5
Bakgrund	6
Projektmålen	6
2. FÖRUTSÄTTNINGAR	7
Riksintressen och Natura-2000	7
Kulturmiljö.....	7
Pågående projekt i området	7
3. LANDSKAPSANALYS.....	7
Nyvägen	9
Storgatan.....	9
Stationsgatan.....	10
Målpunkter.....	11
Sammanfattning	12
4. ÖVERGRIPANDE GESTALTNINGSAVSIKTER	13
5. FÖRSLAG.....	13
5.1. Generella åtgärdsförslag	13
5.2. Sidoområden och vegetation, avvattning.....	13
5.3. Korsningar, utfarter, refuger	14
5.4. Belysning.....	14
5.5. Räcken och skyltar	14
5.6. Gång- och cykelvägar, passager.....	14
5.7. Drift och underhåll	16
6. SPECIFIKA PLATSER.....	16
6.1. Busshållplats Nyvägen.....	16
6.2. Konradstorget och bron över Korsträskbäcken	17

6.3. Stationsgatan.....	18
7. FORTSATT ARBETE.....	18
8. UNDERLAG OCH KÄLLOR.....	18

Bilageförteckning

Bilaga 1: Karta med rörelsemönster längs Nyvägen, Storgatan och Stationsgatan.

Bilaga 2: Karta med knutpunkter, siktlinjer och landmärken längs sträckan.

Bilaga 3: Karta som visar rumsbildande vegetation, hårdgjorda ytor och karaktärsträd längs sträckan.

Bilaga 4: Karta som visar upplevelsen av fasaderna längs gatorna.

1. Inledning

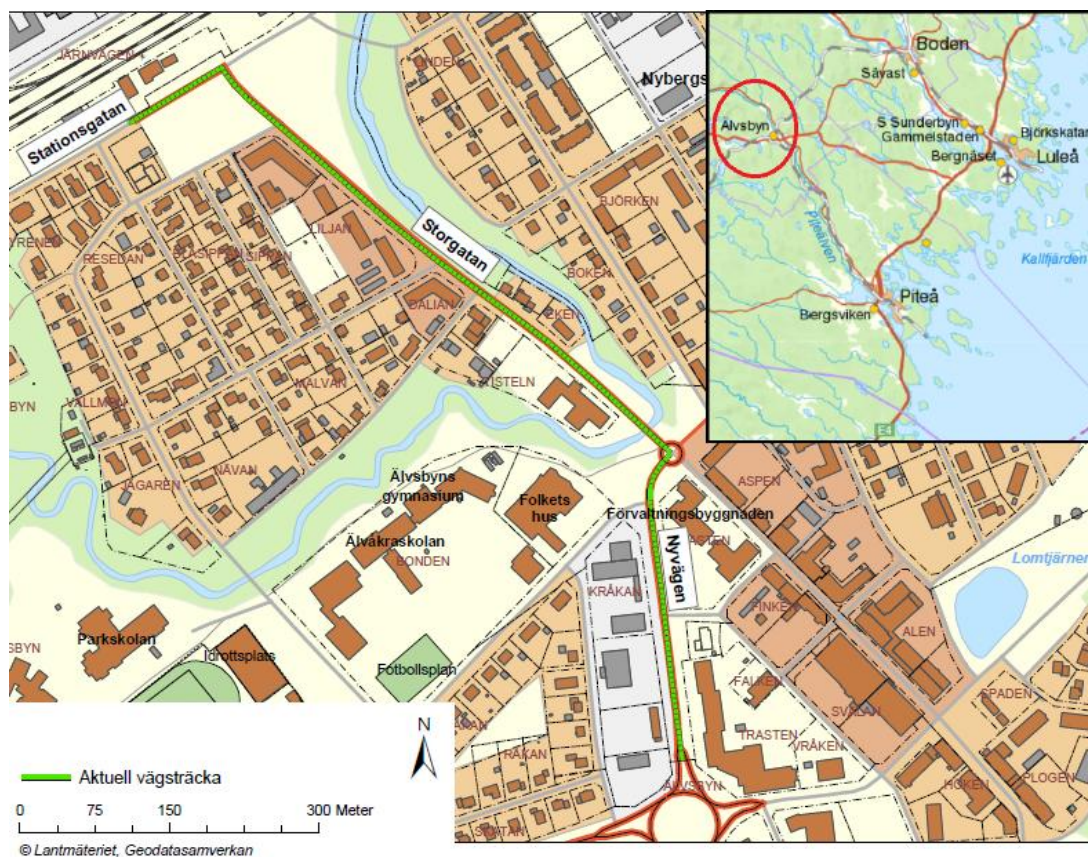
Syftet med PM gestaltning

I samband med planering av ombyggnad eller anläggning av statliga vägar tas ett Gestaltungsprogram eller ett PM Gestaltning fram. PM Gestaltning ska beskriva den målbild som ska genomsyra gestaltungsarbetet genom projektet. Syftet är att i ett samlat grepp redovisa riktlinjer och lösningar för vägrummets gestaltning och samspel med omgivningen.

PM gestaltning bygger vidare på PM gestaltungsavsikter som togs fram under 2018. Där ingick även landskapsanalysen som även återfinns i detta dokument. Andra viktiga förutsättningar för PM Gestaltning är de projektmål som har tagits fram gemensamt av Trafikverket och Älvsbyns kommun.

Projektbeskrivning

Projektet omfattar delar av Väg 671 genom centrala Älvsbyns centrum. Vägen är idag en statlig allmän väg men planeras att övergå i kommunal ägo efter upprustningen. De gator som berörs av projektet är Nyvägen (från Gulfrondellen), Storgatan samt en del av Stationsgatan, en sträcka på cirka 1,2 km. Vägsträckan uppvisar idag brister vad gäller tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Vägen kommer att rustas upp i befintligt läge.



Figur 1. Aktuell vägsträcka som omfattas av projektet (markerad grön).

Bakgrund

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Älvsbyn tätort togs fram av Trafikverket under 2014. I arbetet hölls en öppen och bred dialog med berörda aktörer i Älvsbyn för att sprida fakta och kunskap om projektet, samt för att uppnå en samsyn kring åtgärder och processer.

Resultatet från ÅVS var en kombination av åtgärder ur samtliga steg i fyrstegsprincipen. Bedömningen var att det förutom steg 1- och 2-åtgärder även skulle krävas steg 3- och 4-åtgärder för att lösa behov, brister och problem i Älvsbyn.

Utifrån den samlade problembilden togs en övergripande inriktning för Väg 671 fram. De rekommenderade åtgärderna var att:

- Skapa ett tydligare och mer tilltalande gaturum i Älvsbyns tätort med fokus på Nyvägen (från Gulf-rondellen), Storgatan och Stationsgatan samt omgivningarna.
- Göra Älvsbyns tätort mer anpassad för oskyddade trafikanter.
- Öka trafiksäkerheten längs Storgatan, Nyvägen (från Gulf-rondellen) och Stationsgatan.
- Göra Älvsbyns tätort mer attraktiv.

Förutom dessa åtgärder rekommenderades ett antal åtgärder att göras på sikt, t ex att kommunen ska ta fram trafikstrategi och barnkonsekvensanalys. Trafikstrategin togs fram 2017 och har använts som underlag till arbetet med PM Gestaltning. Barnkonsekvensanalysen färdigställdes aldrig på grund av för lågt deltagande. Framtaget material med identifierade frekvent använda skolvägar och passager tas dock i beaktning vid utformning av gatorna.

Projektmålen

Syftet med vägplanen är att tillgodose tillgängligheten och trafiksäkerheten längs berörd vägsträcka.

Trafikverket har i samråd med Älvsbyns kommun tagit fram följande projektmål:

- Tydligare och mer tilltalande gaturum längs Storgatan, Nyvägen och Stationsgatan bland annat genom tydliggörande av utfarter och parkeringar.
- Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet längs de aktuella vägarna genom hastighetssänkande åtgärder såsom avsmalning av körbanan och tydliggörande av GC-vägar.
- Göra tätorten mer anpassad för oskyddade trafikanter bland annat genom att bygga tydliga passager och ledstråk.
- Göra tätorten mer attraktiv och knyta ihop Storgatan och planerat resecentrum genom ett stråk av sammanhängande element som skapar attraktion och en tydlig entré till dagens centrumkärna.

2. Förutsättningar

Vägsträckan består idag av en bred tvåfältsväg med trottoar på båda sidorna. Körbanan är ca 9 m och vägbredden med trottoarerna är totalt ca 14–15 m. Flera kommunala gator som ansluter har samma breda utformning som aktuell vägsträcka. Markerade övergångsställen finns på flera ställen men de upplevs osäkra på grund av den väl tilltagna vägbredden. Vägen är skyltad till 40 km/h men på grund av den överdimensionerade körbanan hålls inte hastigheten.

Årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) för Storgatan och Stationsgatan är 2751 (2012) och för Nyvägen 4273 (2011). Vägen trafikeras dagligen av Länstrafiken i Norrbotten som idag har tio olika busslinjer till och från Älvsbyn.

Riksintressen och Natura-2000

Älvsbyn ligger i Piteåälvens dalgång och vägsträckningen omfattas av riksintresse för naturvård. Piteälven och dess biflöden, däribland Korsträskbäcken som ringlar sig genom centrala Älvsbyn, ingår i ett Natura 2000-område. Kyrkan och kyrkstad omfattas av Riksintresse för kulturmiljövård. Kyrkomiljön ligger ca 400 m från aktuell vägsträcka och berör inte projektet. Kyrkan samt ett område längs Storgatan pekas ut som bevarandevärda områden i Länsstyrelsens kulturmiljöprogram för Norrbotten.

Kulturmiljö

Ett område som sträcker sig från kyrkan och västerut längs Storgatan i centrala Älvsbyn fram till stationshuset vid järnvägen, pekas ut som bevarandevärd i kulturmiljöprogrammet för Älvsbyn (Norrbottens kulturmiljöprogram 2010). Motivet är att Älvsbyn är ett samhälle med medeltida anor och att det på ett tydligt sätt speglar den moderna tidens genombrott i en gammal kyrkby. Här finns välbevarad bebyggelse från olika tider som kyrka, kyrkstugor, äldre bondgårdar, affärs- och bostadshus från sekelskiftet, jägmästarevillan samt modern bebyggelse. Området är av högt kulturhistoriskt värde.

Pågående projekt i området

Järnvägsstationen har byggts om till nytt resecentrum med ny vänthall, service och parkeringar. Angränsning mot väg 671 med nya infarter och refug slutförs och samordnas i samband med Trafikverkets åtgärder. Kommunen har byggt en ny busshållplats på Nyvägen. Placeringen kommer att vara kvar men justeras i och med ombyggnaden av gatan.

3. Landskapsanalys

Älvsbyn ligger i ett vidsträckt landskap med skogbeklädda berg och mjuka dalgångar. Det är ett omväxlande landskap med stor variation mellan vida vidder, täta skogar, sjöar och älvdal. Bebyggelsen är koncentrerad till dalgångarna och tätorten Älvsbyn breder ut sig på nordvästra sidan om Piteälven. Längs Piteåälvens dalgång finns öppna landskapsrum med jordbruksmark och en större koncentration av bebyggelse ligger här. I älvdalens riktning ligger en långsträckt ås som bildar gräns mellan tätorten och dalgången. Inne i tätorten

upplevs dock inte det omgivande landskapet, förutom vid några platser där utblickar ges mot de skogbeklädda bergen.

Kyrkan och kyrkstaden i Älvsbyn är grunden för samhällets uppbyggnad och kyrkomiljön har en unik och ålderdomlig karaktär. Stora delar av centrala Älvsbyn präglas dock av 1950–1990-tals bebyggelse med trevåningshus i puts och tegel. Projektets del av sträckan präglas främst av den modernistiska bebyggelsen från 1960–70-tal med tegelfasader och platta tak. Här och var finns äldre träbebyggelse insprängt, t ex det gamla stationshuset från 1800-talets slut som idag är ett landmärke. Gatornas sidoområden består av stora överdimensionerade asfaltsytor och parkeringar. Flera av parkeringarna längs Storgatan har inga, eller ottydliga utfarter och kantstenen är så låg att den inte uppfattas som avgränsning mellan körbana och trottoar. Topografin vid den här delen av tätorten är påfallande platt och det är enkelt att som gående och cyklist röra sig längs sträckan.

Genom tätorten Älvsbyn ringlar Korsträskbäcken i väst-östlig riktning. Den omgivande bäckmiljön utgör ett viktigt grönstråk längs nedre delen av Storgatan. Områdena kring bäcken består av skarpa slänter, närmast en ravin, och bäcken är omsluten av tät vegetation och på vissa håll mycket sly. Bäckravinen bidrar till rumslighet och avgränsning längs Storgatans östra sida. Även om omgivningen längs Storgatan är flack medför den täta vegetationen och den djupa bäckravinen att vattenkontakten nästintill är obefintlig.

Belysningen utgörs av vägbelysning på respektive gatas ena sidan. De höga stolparna ger känslan av landsortsväg eller trafikled, snarare än stadsmiljö.

Den övre delen av Storgatan, det som idag utgör Älvsbyns centrum, har en tät och sammanhängande bebyggelse från 1950-1990. Gaturummet har en stadsmässig karaktär med trevåningshus på båda sidor om gatan. Den nedre delen av Storgatan mellan hotellet och järnvägsstationen, den del som ingår i detta projekt, har en mer upplöst struktur och endast bebyggelse på den västra sidan av gatan. På den östra sidan finns Korsträskbäckens ravin med några äldre trähus insprängda. Karaktären är jämfört med Storgatans övre del mer öppen och osammanhängande och den stadsmässiga karaktären saknas.



Figur 2. Några cembratallar längs Nyvägen bidrar med grönska året om.

Nyvägen

Sträckan börjar vid en stor cirkulation som utgör entré till Älvsbyn. Nyvägen är en bred gata med bensinmackar och industrifastigheter på den västra sidan, och äldreboendet Fluxen och kommunhuset på den östra. Gatan svänger av österut vid mötet med Medborgargatan, som ansluter i en sned vinkel. Längs Medborgargatan ligger Forum (Folkets hus), Älvåkraskolan samt Älvsbyns gymnasium. Nyvägen möter Storgatan i en liten cirkulation som består av en bred smågatstenskant och en liten planteringsyta i mitten.



Figur 3. Vy över Nyvägen med bensinmackens infart till vänster och äldreboende Fluxen till höger.

Storgatan

Efter den lilla cirkulationen passerar Storgatan över Korsträskbäcken nästan obemärkt på en bro. Bron är en bred plattrambro med trottoarer på båda sidor och har karaktären av en motorvägsbro, snarare än en bro i stadsmiljö. Storgatan karaktäriseras av bäckravinens täta vegetation på den östra sidan och de luftigt placerade 50-talshusen på den västra sidan. Vegetationen bidrar till rumslighet och avgränsning längs Storgatan. Även om omgivningen längs Storgatan är flack, medför den täta vegetationen och den djupa bäckravinen att vattenkontakten nästintill är obefintlig.

Förutom bostadshus finns ett flertal verksamheter i form av restaurang, frisörer, butiker, polis och hotell längs Storgatan. Flera av fastigheterna (kv Liljan och kv Eken) längs Storgatan har otydliga utfarter från sina parkeringar, ofta utan kantsten vilket gör att bilar kan köra rakt över trottoaren och ut på Storgatan.

Gränsen mellan trottoar och gata är överlag mycket otydlig och därför upplevs Storgatan som osäker att röra sig längs. Gång- och cykelstråk är inte helt sammanhängande, längs sista delen av Storgatan saknas GC-väg på en sträcka av ca 300 m.

Mot slutet av Storgatan finns två öppna parker på vardera sidan om gatan. In i Konradsparken på den östra sidan finns en grusad gångväg som leder till en liten mötesplats med bänkar och planteringar.



Figur 4. Storgatan med kv. Liljan till vänster och Korsträskbäckens ravin till höger.

Stationsgatan

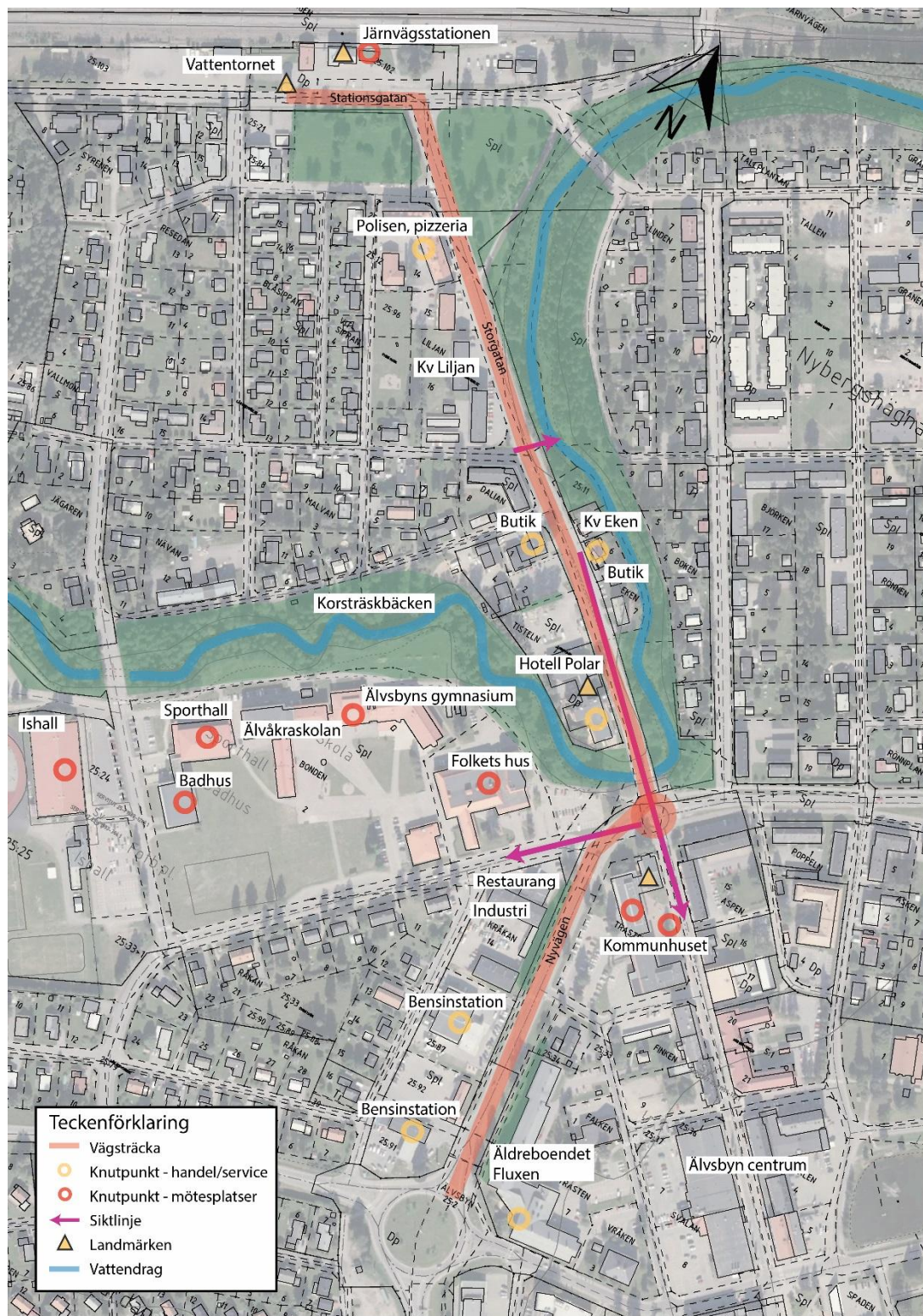
Storgatan möter Stationsgatan i en T-korsning. Det gula stationshuset och det intilliggande vattentornet i rött tegel är landmärken på den norra sidan av gatan. Den södra sidan består av ett öppet parkområde med gräsytor, stora lövträd och buskar. Trottoar och busshållplats med väderskydd finns på den södra sidan av gatan. Järnvägsstationen har på senare tid byggts om till nytt resecentrum med vänthall, service och hållplatser för bussar.



Figur 5. Det gamla stationshuset med påbörjad utbyggnad.

Målpunkter

Längs vägsträckan finns ett antal målpunkter i form av både service och mötesplatser. Järnvägsstationen, kommunhuset, Folket hus och Älvsbyns gymnasium är viktiga målpunkter som ligger i närheten av sträckan, se figur 6.



Figur 6. Kartan visar vägsträckan samt viktiga målpunkter, siktlinjer och landmärken i området.

Sammanfattning

Det finns både kvaliteter och brister längs aktuell vägsträcka. Dessa sammanfattas i en punktlista nedan:

Kvaliteter

- Målpunkter – skolområdet, järnvägsstationen, Polar Hotel, polisen, Forum (Folkets hus), handel (bensinstationer, pizzeria, restaurang mm)
- Grönska – Korsträskbäcken med omgivande vegetation och parkerna på båda sidor om Storgatan, samt söder om järnvägsstationen
- Siktlinjer mot kringliggande skogbeklädda berg – ger orientering och kännetecken för staden
- Siktlinje från Storgatan mot centrum – ger orientering i staden
- Landmärken - järnvägsstationen och vattentornet, kommunhuset, Polar Hotel
- Flack terräng – god överblick och lätt att röra sig längs sträckan
- Modernistisk arkitektur – modernistisk mur vid Nyvägen, kommunhuset, Folkets hus, Polar Hotel

Brister

- Bebyggelsestruktur – osammanhängande bebyggelse längs gatorna, särskilt längs Nyvägen där det är långt mellan husen och husen har väldigt olika karaktär och funktion. Många av fasaderna mot gatan är slutna, vilket ger dåliga förutsättningar för centrumkänslan.
- Brett gaturum - bebyggelse långt från gatan skapar ett brett gaturum utan avgränsningar
- Hårdgjorda ytor – många stora parkeringar/asfaltsytor
- Utfarter – otydliga eller avsaknad av utfarter längs Storgatan
- Entré – överdimensionerad cirkulation möter besökaren vid Nyvägen
- Låg kantsten – ger liten skillnad mellan gata och GC-väg
- Handel – ingen sammanhängande handel gör att centrumkänsla saknas

4. Övergripande gestaltningsavsikter

Det övergripande målet med gestaltningen i projektet är att:

- Skapa en stadsmässig karaktär längs gatorna
- Anpassa gaturummets skala till stadsmiljö
- Skapa tydlig separering mellan gång- och cykelväg och gata för att öka tryggheten för oskyddade trafikanter.
- Binda ihop nedre delen av Storgatan med den övre för att få en tydlig koppling mellan resecentrum och centrum.
- Tillskapa mer grönyta som kan ta hand om dagvatten.

5. Förslag

5.1. Generella åtgärdsförslag

Åtgärdsförslaget innebär en avsmalning av gatorna och att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Gatorna är idag mellan 9-14 m och kommer på stora delar av sträckan smaltas av till 7 m. Gestaltningen inom vägområdet tar avstamp i omgivningens förutsättningar och den tänkta vägutformningen. Avsikterna med gestaltningen av gaturummen, både längs Nyvägen och Storgatan, är att förändra skalan så att den skapar en mer intim och stadsmässig karaktär. En väl anpassad skala förbättrar trafikantupplevelsen och gör att gaturummet samspelar med sin omgivning.

Inga större förändringar av vägens utformning i plan och profil kommer att ske, utan endast anpassningar efter valda åtgärder och gestaltning. Den låga kantstenen kommer att åtgärdas så att skillnaden mellan gata och gångväg blir tydlig.

5.2. Sidoområden och vegetation, avvattnings

Det finns ett flertal karaktärsfulla träd längs sträckan vilka mest troligt kommer att bevaras. Till exempel vid Nyvägen finns en rad med gamla björkar som är biotopskyddade. Eventuellt kommer några av dessa björkar att tas bort när den nya busshållplatsen anläggs. Den täta och bitvis slyiga vegetationen mot Korsträskbäcken kan gallras på väl utvalda platser för att skapa mer vattenkontakt och utblickar över bäckravinen.

Nya träd planeras i grönremsan mellan fastighetsmark och gångstråk längs Storgatan. De nya träden ger gaturummet en mänskligare skala och bidrar till en mer stadsmässig karaktär. Det skapar även tydlighet och riktning i gaturummet. Träden bör vara av mellanstor sort, t ex lind, lönn, oxel.

Att tillskapa mer grönyta att avvattna hårdgjorda ytor till avlastar ledningssystemen och bidrar till bättre luftkvalitet. Grönremsan längs Storgatan består av gräs och träd. Den kan

vara något skålformad så att dagvatten samlas upp och kan infiltrera i marken. Vid stora flöden kan dagvatten i grönremsan bredda över i en kupolbrunn.

5.3. Korsningar, utfarter, refuger

Korsningar ska vara tydligt utformade och separeras från sidoområdet med en kantsten. Sidogator ska ansluta till huvudstråket i så rät vinkel som möjligt. Utfarter markeras med kantsten i radie för att skapa tydlighet.

Refuger utförs som upphöjda öar med kantsten och ytan beläggs med smågatsten eller asfalt. Smågatstensyta ska vara något välvd för att undvika att vatten blir stående. Befintliga refuger, t ex vid början av Nyvägen och vid cirkulationen på Storgatan, behålls i ursprungligt utförande.

5.4. Belysning

En god belysning ska finnas längs hela sträckan. Belysningen ska anpassas efter rådande trafikslag och bidra till en trevlig stadsmiljö. Korsningar och passager belyses särskilt för att skapa extra god sikt under årets mörka timmar. Längs Storgatan planeras lägre belysning på den västra sidan där gångstråket förläggs. Den nya belysningen längs Storgatan ska ha en väl anpassad skala och en stadsmässig karaktär.

5.5. Räcken och skyltar

Räcken och skyltar ska ha en underordnad roll för att inte skapa onödiga störningar i gaturummet. Vågräcken ska undvikas så långt som möjligt, men där det kan vara nödvändigt t ex längs en del av Storgatan, bör dessa utföras som rörräcken. Skyltar ska ha en medveten placering och hellre grupperas/samlökaliseras än att placeras utspritt längs sträckan.

5.6. Gång- och cykelvägar, passager

Ett gång- och cykelstråk planeras längs hela sträckan för att separera oskyddade trafikanter från biltrafiken. Stråket går längs den östra sidan av Nyvägen och längs den västra sidan av Storgatan.

På den första delen av Nyvägen behålls den befintliga gång- och cykelvägen i samma läge. Vid den nya busshållplatsen går gång- och cykelvägen fortsatt på den östra sidan bakom busshållplatsen. Efter cirkulationen går gångstråket på både östra och västra sidan av Storgatan fram till slutet av husen i fastigheten Eken. Sedan fortsätter gångstråket på den västra sidan av Storgatan. Vid Stationsgatan ansluter gång- och cykelstråket till befintlig trottoar.

Där gång- och cykelstråket korsar anslutande gator samt vid utfarter kommer passager att anläggas. Dessa kan vara upphöjda för att gångare och cyklister ska prioriteras. De kan också vara markerade med ett avvikande material, t ex en rad med storgatsten i asfalten. Taktilla plattor bör finnas vid alla passager så att personer med synnedsättning kan känna var passagen över gatan börjar.

På några ställen kommer passager anläggas tvärs över Nyvägen och Storgatan, dessa kan utföras som upphöjda för att sänka hastigheten. Några invanda och strategiskt viktiga passager kommer att anläggas som övergångsställe med vita ränder i asfalten.



Figur 7. Exempel på passage vid utfart där gång- och cykelstråket är upphöjt från gatan och har en överordnad roll.



Figur 8. Exempel på passage tvärs över gata, med avvikande material och ena delen utan nivåskillnad mot gatan.

5.7. Drift och underhåll

Årlig skötsel av gång- och cykelvägar och vegetationsytor ska ske. En skötselplan kommer att tas fram i senare skede. I skötselplanen beskrivs skötsel av gräsytor, slätter av sidoområden (ängsytor intill bäcken och ravinen), beskärning, vattning och gödsling av nyplanterade träd.

6. Specifika platser

Det finns ett antal känsliga platser längs sträckan som kommer kräva en högre grad av bearbetning och måste arbetas vidare med i fortsatt gestaltning och projektering. Dessa platser är den nya busshållplatsen vid Nyvägen, gång- och cykelvägens passage vid fastigheterna Ekens utfarter, bron över Korsträskbäcken, torget och längsparkeringen framför Konradshuset samt refugen mot resecentrum.

6.1. Busshållplats Nyvägen

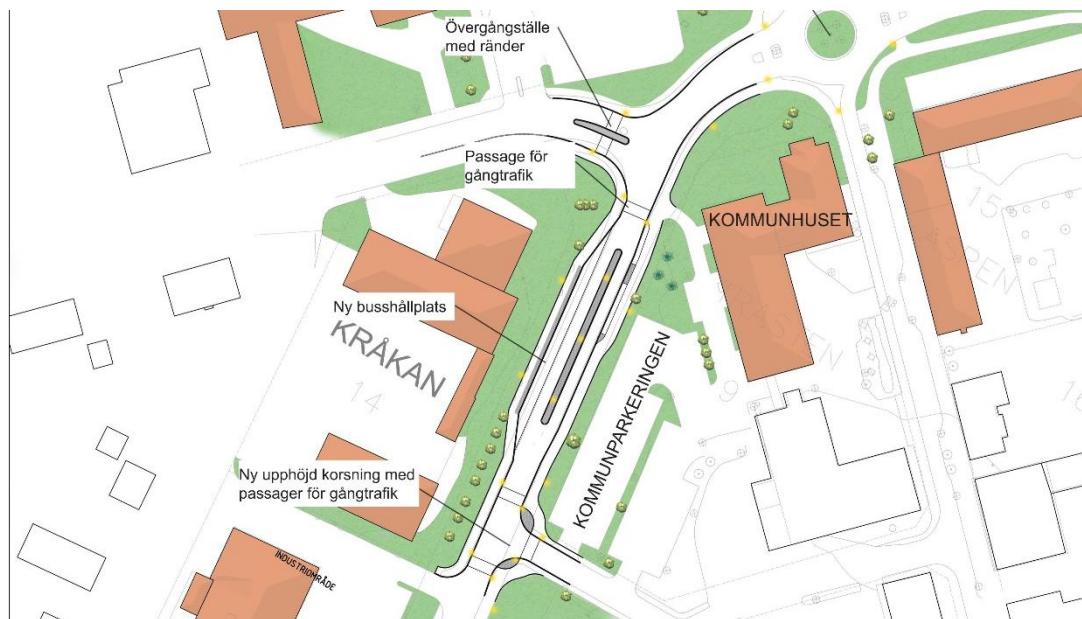
På Nyvägen i närheten av kommunhuset anläggs en ny busshållplats.

Hållplatsen utformas så att den i norrgående riktning fungerar som en stopphållplats, övriga trafikanter får vänta bakom bussen när passagerare stiger av. I södergående riktning utformas hållplatsen som en fickhållplats eftersom det bedöms vara många påstigande passagerare. Bussfickan bör vara tillräckligt lång och bred så att två bussar i linje ryms samtidigt.

Hållplatsen utformas med en längre mittrefug med ett räcke för att inte gående ska gena över gatan. Likt andra refuger utförs den upphöjd med kantsten och beläggning av asfalt eller plattor.

Det är viktigt att rörelsemönster till och från busshållplatsen fungerar. Passager kommer att finnas på båda sidor om busshållplatsen. Passager utformas upphöjda för att få ner hastigheten och öka uppmärksamheten hos fordonstrafikanter.

I korsningen med Skolgatan föreslås en upphöjd platå med tre passager, två stycken över Nyvägen och en över Skolgatan.

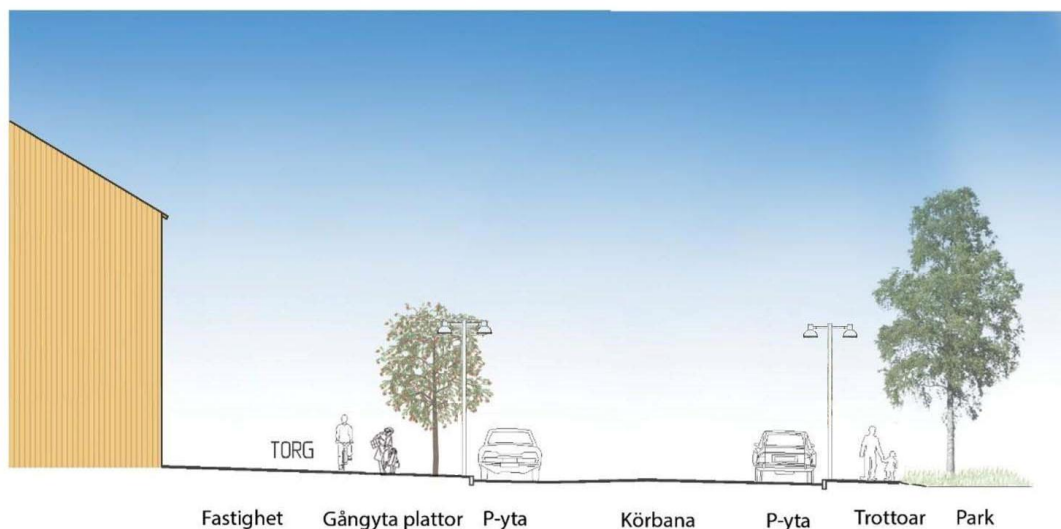


Figur 9. Utsnitt som visar föreslagna utformningen av busshållplatsen längs Nyvägen.

6.2. Konradstorget och bron över Korsträskbäcken

Bron över Korsträskbäcken kommer att vara kvar i befintligt skick. Gatan smalnas av över bron och gångvägen blir bredare. Den nya gångytan kan beläggas med plattor som ansluter mot befintlig betongyta. Eventuellt kan plattytan förlängas något åt norr och söder för att skapa en helhet.

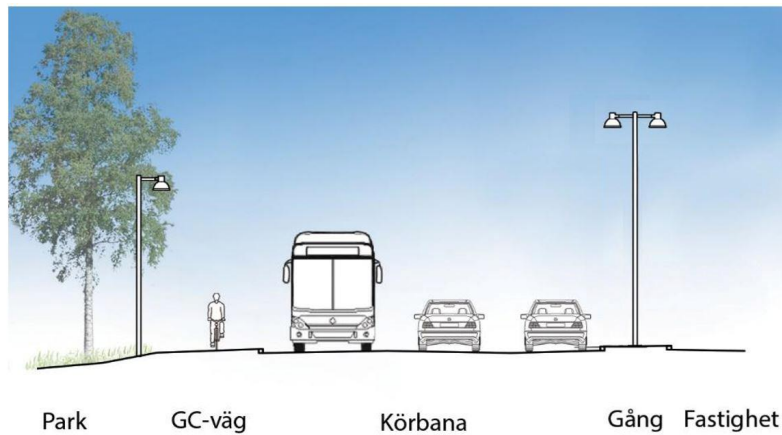
Gångytan framför Konradshuset breddas och beläggs med plattor för att skapa ett litet torg. Önskvärt är att även ytan längs fasaden som tillhör fastigheten beläggs med samma typ av plattor. På torget planteras några träd, i skelettjord med markgaller och stamskydd. Träden kan skilja sig från övriga träd längs Storgatan, t ex kan det vara en vårblostande art som bergskörsbär eller kopparhägg. Längs gatan anläggs längsgående parkeringar i båda köriktningarna.



Figur 10. Sektionen visar föreslagen utformning vid Konradshuset.

6.3. Stationsgatan

Vid Stationsgatan planeras en refug mellan gatan och stationsområdet. Refugen kombineras med längsparkeringar och två passager. Refugen utformas i samråd med fastighetsägaren, men bör ha samma gestaltning som refuger på övriga sträckan.



Figur 11. Sektionen visar föreslagen utformning på Stationsgatan, framför resecentrum.

7. Fortsatt arbete

I det fortsatta arbetet med projekteringen ska dessa gestaltungsprinciper arbetas in och förfinas. Val av markmaterial, växtmaterial, belysningsarmaturer ska specificeras. Gestaltningen ska samordnas med andra tekniker, speciellt vägutformning, belysning och dagvattenhantering.

8. Underlag och källor

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS), 2014-12-18, Trafikverket

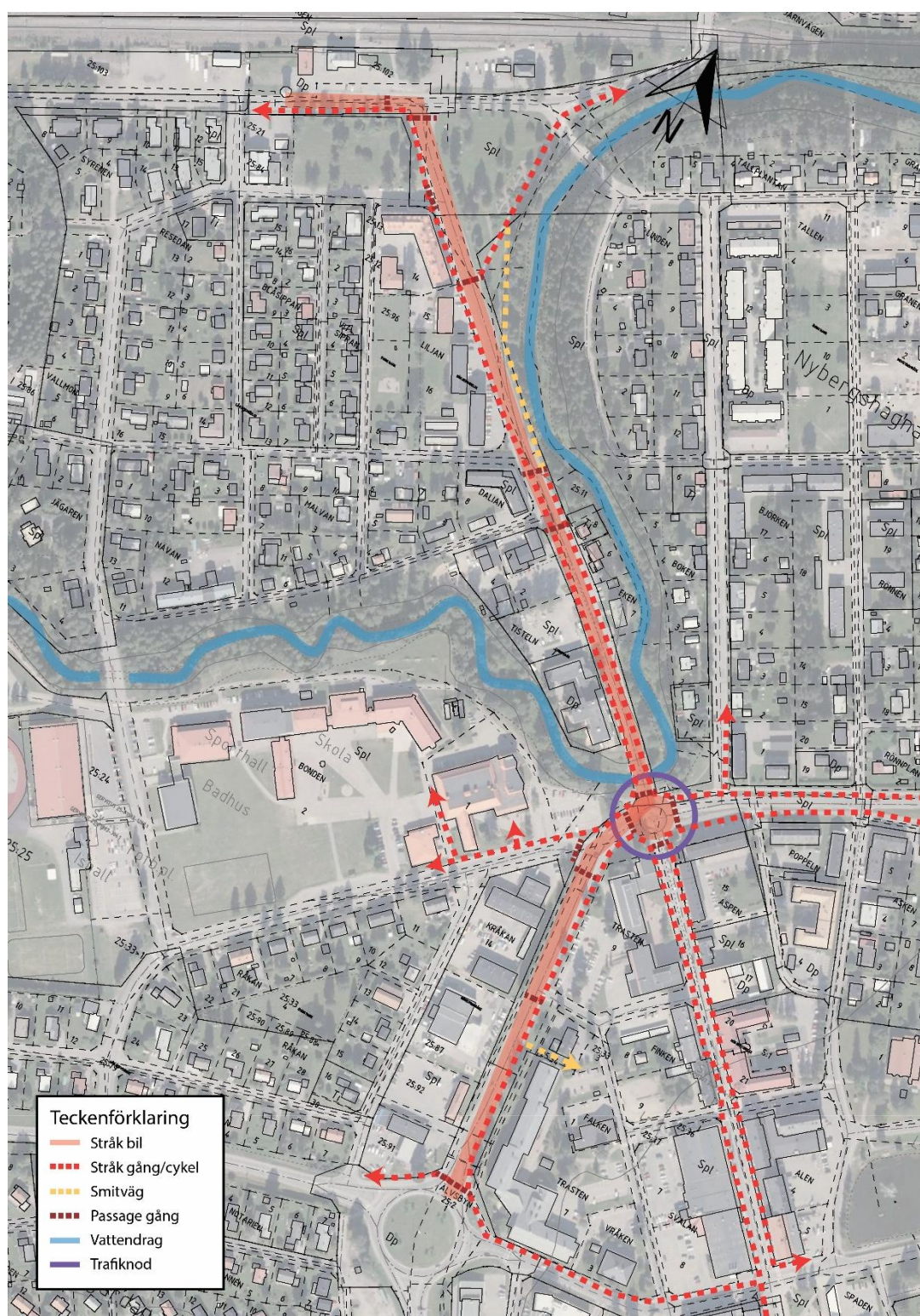
Norrbottnens kulturmiljöprogram 2010–2020, Länsstyrelsen i Norrbotten.

Fördjupad översiktsplan för Älvsbyn, 2017-02-14, Älvsbyn kommun.

PM Gestaltungsavsikter Tätortsåtgärder Storgatan Älvsbyn, 2018, Trafikverket.

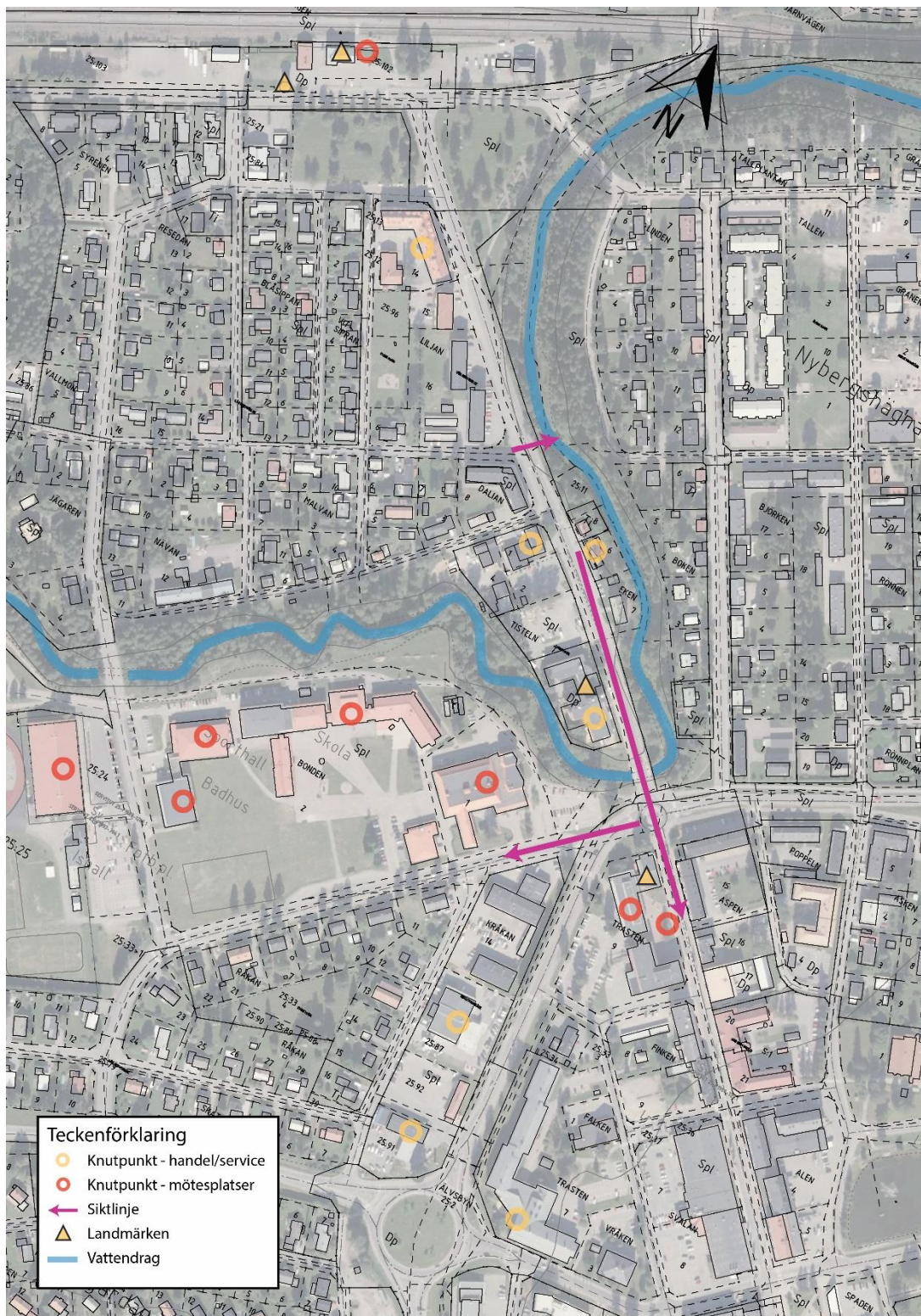
www.alvsbyn.se

Bilaga 1:



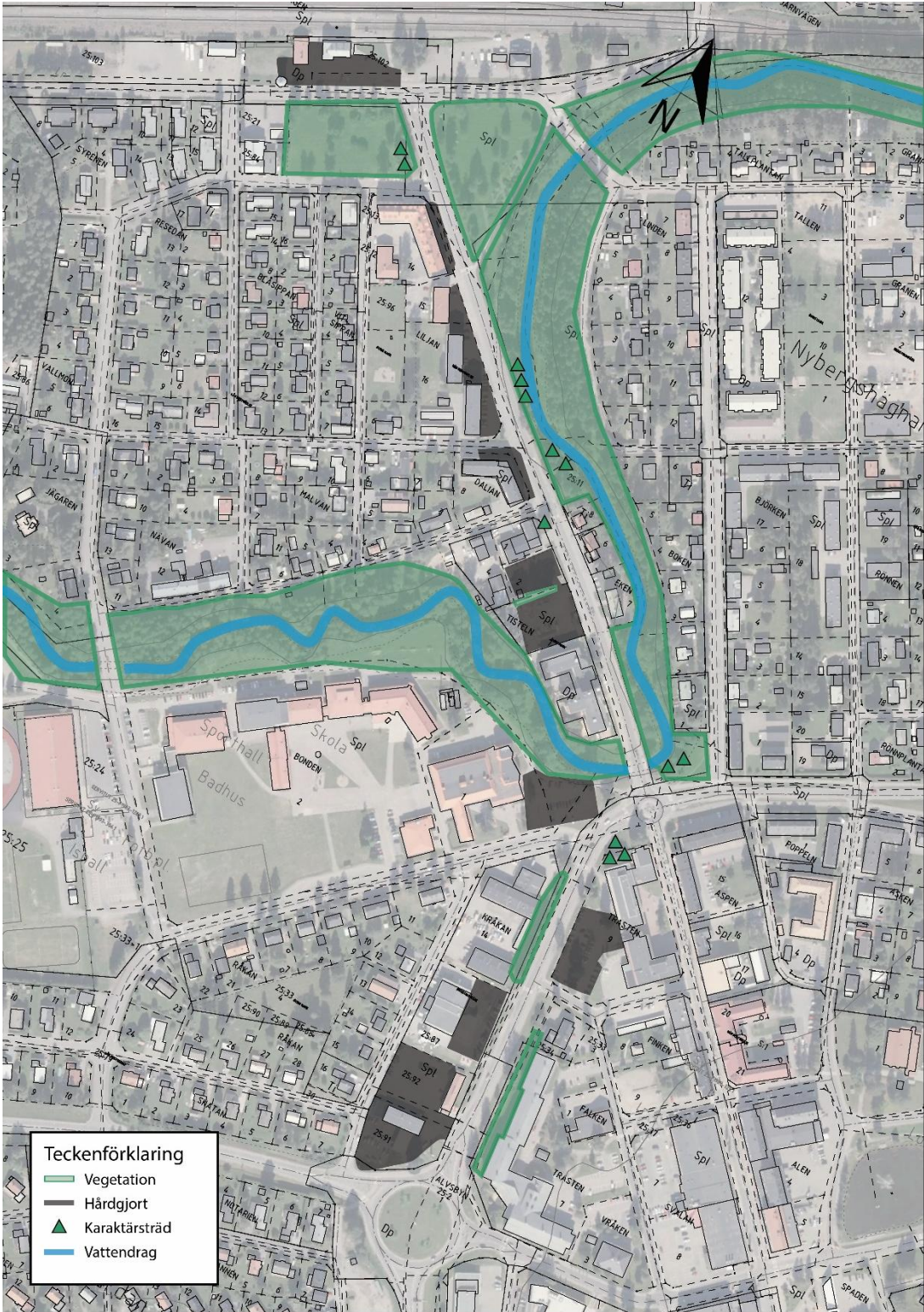
Kartan visar rörelsemönster längs Nyvägen, Storgatan och Stationsgatan i Älvsbyn.

Bilaga 2:



Kartan visar knutpunkter, siktlinjer och landmärken längs vägsträckan.

Bilaga 3:



Kartan visar rumsbildande vegetation, hårdgjorda ytor och karaktärsträd längs sträckan.

22



TRAFIKVERKET

Trafikverket, Box 809, 971 25, Luleå. Besöksadress: Sundsbacken 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se