

STORSJÖSTRAND



Planförslag Storsjöstrand, Östersunds kommun

Storsjöstrands utveckling

Östersund är en stad med stora utvecklingsmöjligheter. Det finns en "outnyttjad potential" både när det gäller stadsmiljöns utformning och att framhäva de positiva aspekterna med att leva i Östersund.

En ändrad syn på vad som är effektiv och positiv markanvändning till en attraktiv stad, kombinerat med hållbarhetstänkandet kring tekniska system och infrastruktur, gör att många städer väljer att utveckla centralt belägna tidigare industri- och järnvägsområden mot bostadsändamål.

Vid Storsjöstrand bör man ta till vara och utveckla de särdrag som finns nämligen stadens kvaliteter och naturen och låta området växa fram i en kontrollerad takt.

Det är viktigt att den nya stadsdelen upplevs som integrerad med övriga staden och inte blir en enklav för sig själv. Stadsstrukturen ska överordnas järnvägsdragningen. Denna får samtidigt en utformning som gör att den upplevs som mer sofistikerad och stadsanpassad.

De positiva aspekterna med järnvägen såsom hållbarhet och effektivitet lyfts fram. I detta ligger också att barriäreffekten ska minimeras.

Ett antal övergångar över spårområdet ska bidra till att skapa denna känsla. Framförallt i norra delen av planområdet i anslutning till den befintliga stadskärnan är det viktigt att sådana kopplingar finns.

Hållbarhet

Ett projekt av Storsjöstrands karaktär ska självklart utformas på ett sätt som möjliggör hållbart byggande och boende som därmed bidrar till en begränsad negativ påverkan på omgivningen som möjligt.

Ny teknik och ekologisk anpassning skall rymmas inom planutformningen så att byggnationen anpassas för senaste byggt teknik, ekologisk anpassning och energisystem som kan hjälpa till att utveckla området till ett modernt och ansvarsfullt boende. När det kommer till konkreta lösningar är det dock lämpligt att i detta tidiga skede hålla så många dörrar som möjligt öppna och inte låsa sig vid dagens teknik.

Genom en medveten utformning av planstruktur och byggnader är det möjligt att bebygga Storsjöstrand trots närheten till järnvägens buller och farligt-gods-transporter. Beräkningar av bullernivåer visar att utifrån de två östligaste spårerna, som är de som används för linjetrafik, ligger nivån 55 dBA ekvivalent ljudnivå 50-60 m ifrån dessa.

Hastighetsbegränsningen för järnvägstrafiken är genom hela planområdet är idag 40 km/h. Det bör vara möjligt att ytterligare sänka hastigheten inom planområdet.

Ett osäkerhetsmoment vid planerandet av Storsjöstrand är vad som ska hända med spårområdet och byggnader med verksamhet kopplat till järnvägen. Spårområdet är på många sätt begränsande för Östersunds utveckling. Samtidigt har järnvägstrafiken till och från Östersund aldeles tydligt framtiden för sig om den utvecklas i sampråk med andra intressen.

Vårt förslag följer rekommendationen i gjorda utredningar, att de tre spår närmast stranden som redan idag är överflödiga, plockas bort. På sikt bör endast 2-3 spår finnas inom området, för den linjetrafik som angör och passerar Östersund. Det är även viktigt att utblickar bevaras längs de gator som leder ner från centrum mot stranden och att det i passager över Strandgatan mot stationen är de gåendes villkor som prioriteras.

Boende

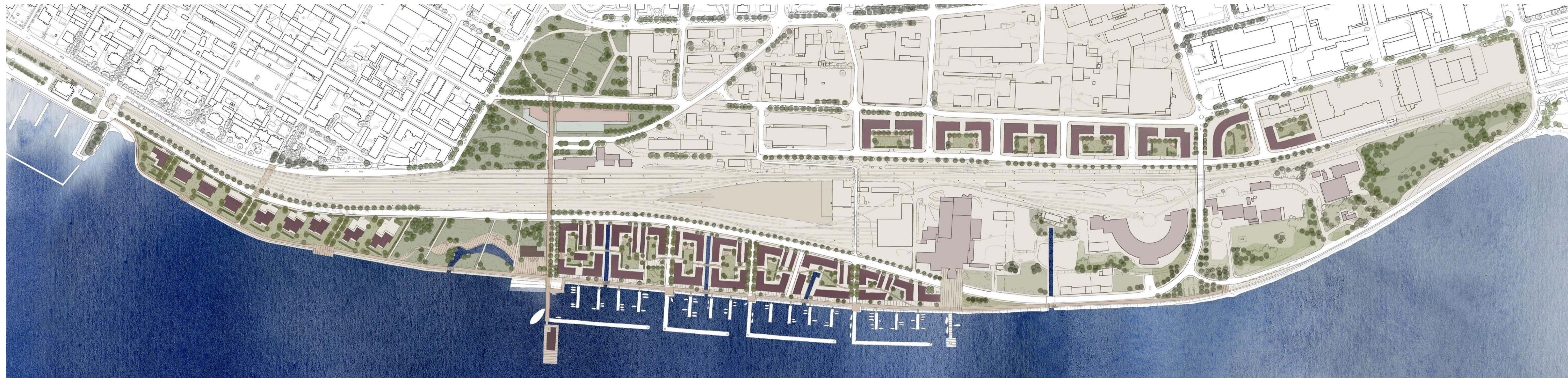
Storsjöstrand ska erbjuda attraktiva boendemiljöer av en typ som idag saknas i Östersund. Det är också viktigt att den offentliga miljön hålls tillgänglig och användbar för allmänheten.

Centrala Östersund har en enhetlig skala och få hus sticker upp över de fyra-fem våningar som dominerar stadsbilden. Relativt låg bebyggelse är enligt vår mening modellen även för den nya bebyggelsen vid Storsjöstrand.

När ett stadsområde ska profileras blir det ofta ett självändamål att bygga högt och på så sätt hävda de nya kvarteren. Av flera skäl bör inte Storsjöstrand byggas enligt den principen. Områdets markarealer är stor samtidigt som efterfrågan på nya bostäder är mätlig. Ett annat skäl är hänsynen till stadsbild, utblickar och möten med övriga staden. En av grundtankarna med projektet är också att skapa attraktiva offentliga miljöer. Även ur denna aspekt kan en lägre bebyggelse anses vara att föredra. I Östersund har människor ett nära förhållande till naturen och i detta avseende är det förmodligen uppskattat med en känsla av markkontakt i boendet.

Vindförhållandena vid Storsjöstrand gör att det är viktigt att skapa platser med lä för både boende och besökande i området. Det kan göras med en genomtänkt bebyggelsestruktur och gårdsliknande miljöer som kompletteras med växtlighet och andra landskapselement.

Storsjöstrands förutsättningar att bli en attraktiv stadsdel ligger i att ta till vara den speciella livskvalitet som Östersund symboliserar och att manifesteras den i relativt småskaliga, ekologiskt hållbara stadskvarter med modern arkitektur. Med detta sagt anser vi fortfarande att något eller några objekt bör kunna tillåtas skilja ut sig och utgöra någon form av landmärke.



Strandpromenad

Planområdet är långsträckt och det är därmed viktigt att skapa en strandpromenad som är varierad och levande. En rytmisk sekvens av olika landskapsrum med vatten och parker ger en stimulerande vandring längs stranden. Till detta bidrar att bebyggelsen delas med hjälp av mindre kanaler och bassänger som löper in i området.

Det anläggs även bryggor och mindre pirar ut i sjön. Pirarna bildar väg och vindskydd och det skapas båtplatser inte bara för boende i området utan även för att tillgodose dagens behov.

Längs promenaden skall finnas möjligheter till stopp vid små parker som kan förses med små lätta paviljongbyggnader som kan innehålla olika verksamheter såsom skridskouthyrning, solstolar, kaféer, kiosker eller annan utrustning för friluftssporter.

Som alternativ finns ett vindskyddat gångstråk som vindlar genom gårdarna och över kanalerna.

Grönstruktur

En viktig grundpelare i utvecklingen av Storsjö strand är en väl fungerande grönstruktur. Det ska vara möjligt för allmänheten att röra sig på ett tryggt och behagligt sätt längs hela stranden i en utemiljö som har offentlig karaktär. Samtidigt ska det för de boende finnas platser för mer privat vistelse.

Söder om planområdet finns friluftsområdet Minnesgårde med stigar och naturstränder. Det är viktigt att detta område binds ihop med Storsjöstrand. Gångstråk, grönytor och parker skall ha sådana kvaliteter att de direkt inbjuder till vistelse. I väntan på taget skall det kännas naturligt att promenera längs stranden.

Ett grönstråk skapas i öst-västlig riktning i form av en parkmiljö som länkar ihop Prästgatan med Storsjöns vatten. Österängen är idag en sällan nyttjad resurs på grund av att utformningen inte är anpassad till det sätt vi i dagens samhälle använder offentliga parker och grönytor. Parken består till största delen av en stor öppen gräsyta utan tydliga avgränsningar mot intilliggande gator. Den är utsatt för vind under stor del av året och ligger utan visuell koppling till stadens centrum.

Målet är att skapa en modern stadspark där boende i stan ska kunna tillbringa en helgfeffermiddag i parken. Den delas i flera mindre rum för olika ändamål och väderlekar. Parken flyter upplevsemässigt över järnvägsområdet genom att en smacker och lätt gångbro byggs från förlängningen av Bangårdsgatan mot Prästgatan. På strandsidan av järnvägen slutar gångbron i en aktivitetsplats där vatten tas in i parklandskapet. Vid Bangårdsgatan/Prästgatan kan Paviljongliknande bebyggelsekompletteringar göras i parkmiljön för kulturaktiviteter vilket hjälper till att bryta ner skalan på parken.

Trafik

En stor del av trafiken längs Strandgatan har i dag andra, mer perifera, målpunkter och använder den som genväg. Detta försvårar en integration av planområdet med övriga staden. Genom olika åtgärder kan genomfartstrafik styras till de större genomfartsgatorna vilket skulle minska barriären mellan centrum och Storsjöstrand ytterligare.

Storsjöstrand föreslås trafikmatas via befintlig järnvägsöverfart vid Strandgatan som görs mer tydlig, öppen och trafiksäker. Även i södra delen behålls befintlig väg, förlängningen av Tjamlargatan. Dessutom byggs den sedan tidigare redovisade nya bilbron vid Nedre Vattugatan. Strandgatan leds, vid hörnet Grängsgatan, under den gångbro som ska sammanbinda Österängen med Storsjöstrand och ansluter sedan till Ringvägen.

Genom området löper en lokalgata kallad "Södra Strandvägen" norr om bostadsbebyggelsen varifrån trafiken silas in i kvarteren. Inom kvarteren sker biltrafik på de gåendes villkor. All parkering väster om järnvägen sker i markplan. I de delar av planområdet som ligger öster om järnvägen finns speciella förutsättningar att skapa parkering i garage under gårdar. Detta beskrivs under respektive etapp.

Högvattnet

Översvämningens risker utifrån nuvarande förutsättningar och eventuella kommande klimatförändringar har lett till ett ställningstagande tillsammans med kommunen om en lägsta golvnivå inom området på +295,8 m. Detta påverkar i sin tur upplevelsen av stadsrummet då husens socklar i framförallt norra delen av området måste vara relativt höga (ca 120 cm). I vårt förslag omges dock bebyggelsen i norra delarna en miljö av offentlig/publik karaktär vilket gör att en något högre sockelhöjd är att föredra med hänsyn till de boende. I planområdets centrala delar ligger marken något högre och sockelhöjden blir ca 80 cm. Dessa delar bebyggs med småskaliga stadskvarter där den offentliga karaktären i utemiljön tonas ned något.

Mondo Stadsbyggnad AB / Tyréns

December 2007

STORSJÖSTRAND

Etapp 1



Kvartersstadens förlängning

För att få igång byggnationen och etablera Storsjöstrand som ett begrepp är det viktigt att den inledande etappen inte blir alltför liten. I ett första skede är det lämpligt att bebygga fram till i höjd med järnvägsstationen. Byggnationen inleds norrifrån, närmast centrum.

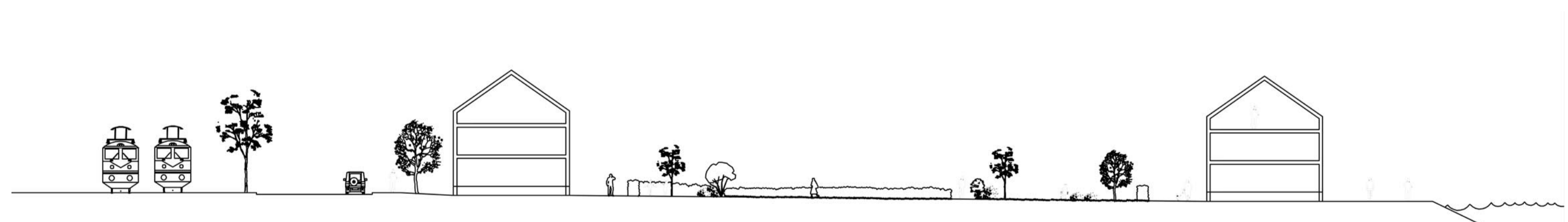
Det uppförs 8 st trevånings moderna stadsvillor, med 12 st lägenheter i varje. Dessa har tydlig koppling till Strandgatans äldre trävillor. Den öppna strukturen gör att utblickar uppifrån centrum bibehålls samtidigt som utemiljön kring byggnaderna kan ges den offentliga karaktär som är önskvärd i detta centrala läge.

En strandpromenad iordningställs för gående och cyklister.

Denna etapp bör även kunna delas in i ett par deletapper.

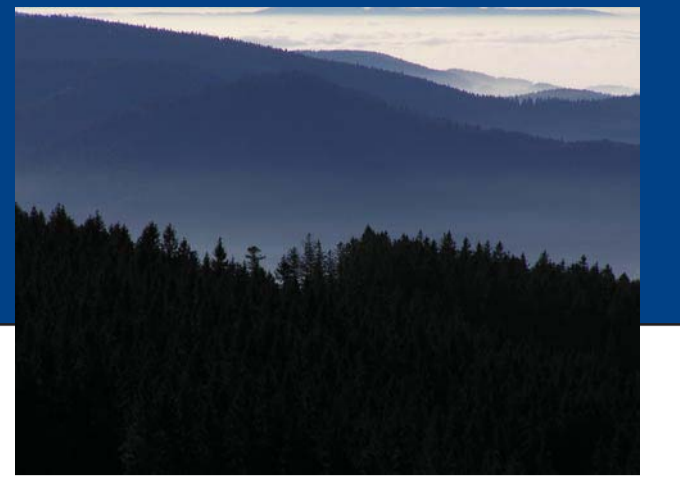
Mellan Strandgatan och järnvägen löper idag en lång häck vars avsikt är att skärma av järnvägen ifrån intilliggande bebyggelse. För att minska barriäreffekten och integrera Storsjöstrand med övriga staden bör häcken och rangeringen av järnvägsvagnar flyttas.

Det blir då möjligt att skapa passager för gående i markplan över järnvägen. Detta föreslås på tre ställen inom planområdet. Den estetiska utformningen av dessa övergångar visar på en prioritering av de gående i stadsmiljön och att staden hänger samman.



STORSJÖSTRAND

Etapp 2



Stadsparken, gångbron och strandpromenaden

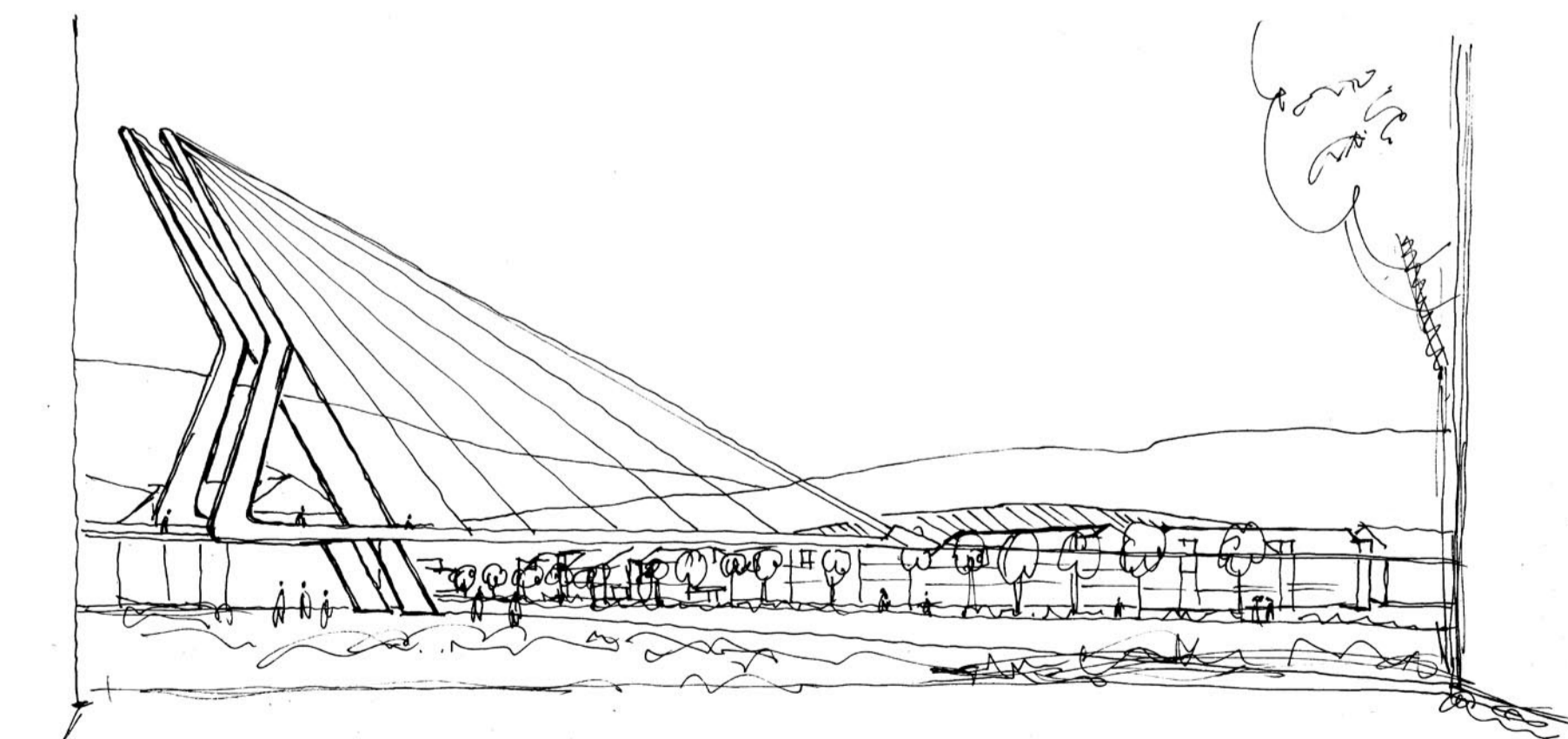
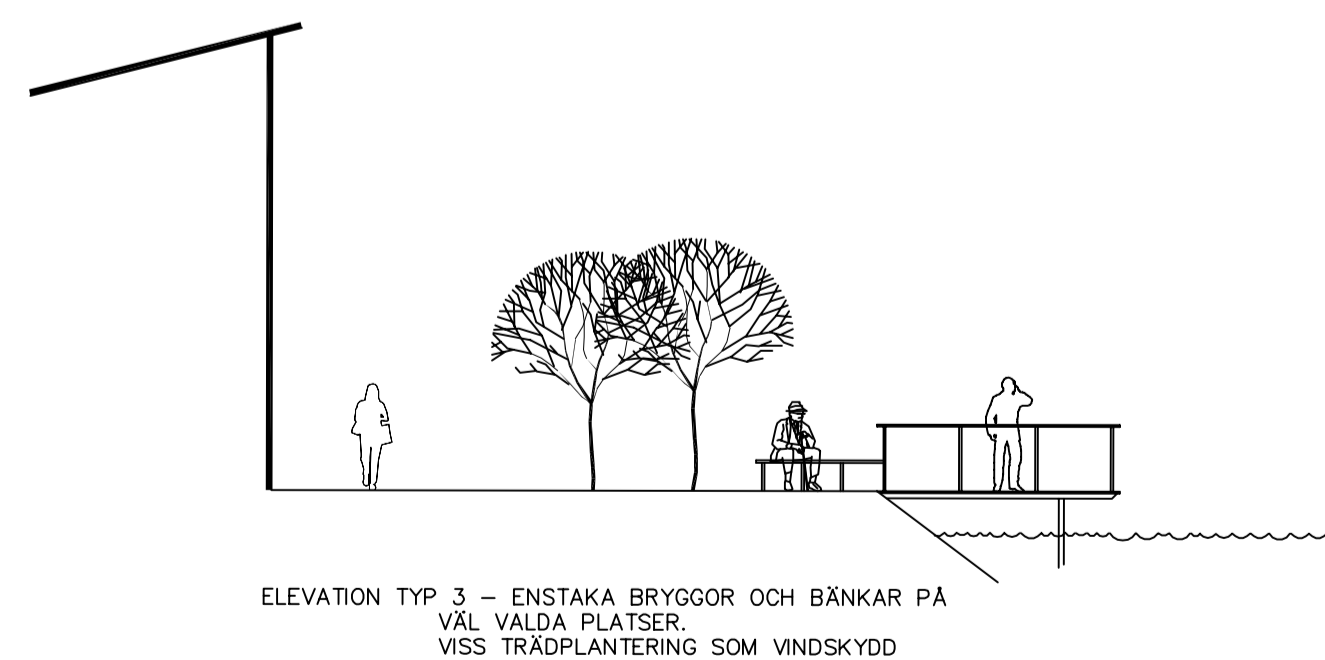
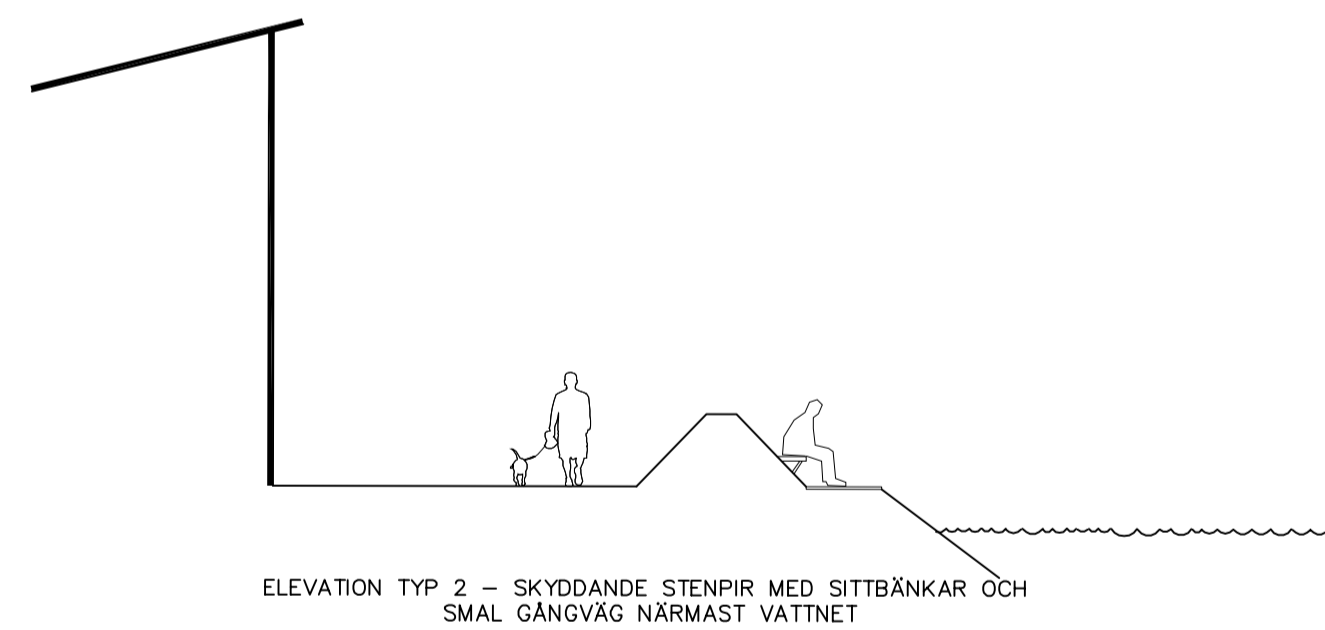
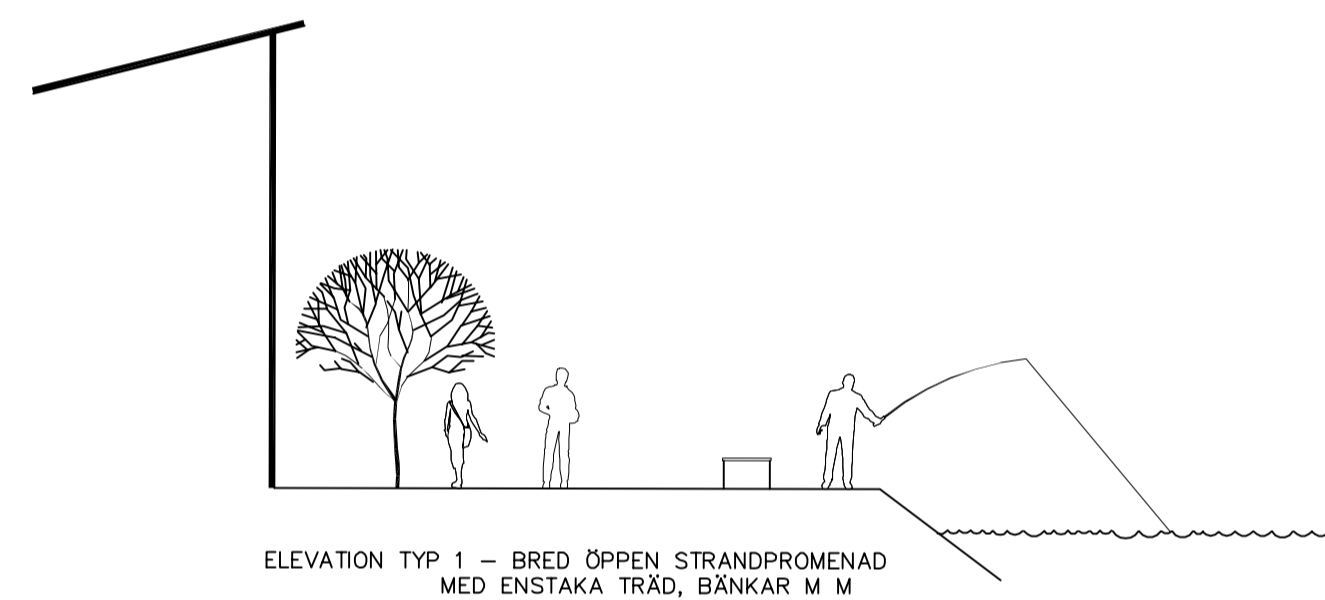
En bearbetning av den befintliga parken bör göras med en uppdelning i mindre delar för att öka användbarheten. Vidare behöver vindskyddade platser och lek möjligheter anordnas.

Väster om Bangårdsgatan byggs två lätta paviljonger på ömse sidor om den nya gångbron landfäste. Dessa kan innehålla kulturella verksamheter öppna för allmänheten.

Byggnaderna tar upp höjdskillnaden ner till stationen och har i sin bottenvåning parkeringshus som ersätter den markparkering som idag ligger norr om stationsbyggnaden. Järnvägsstationens parkering flyttas in i den nya paviljongbyggnadens undre del och denna yta görs till en ny del av parken.

En ny gångbro går över järnvägen till den "Nya Strandparken". Bron ges en vass utformning och blir en naturlig länk mellan parkens två huvuddelar. På strandsidan av järnvägen slutar gångbron i en aktivitetsplats där vatten leds in i parklandskapet och sittplatser skapas i trappsteg ända ner mot vattnet.

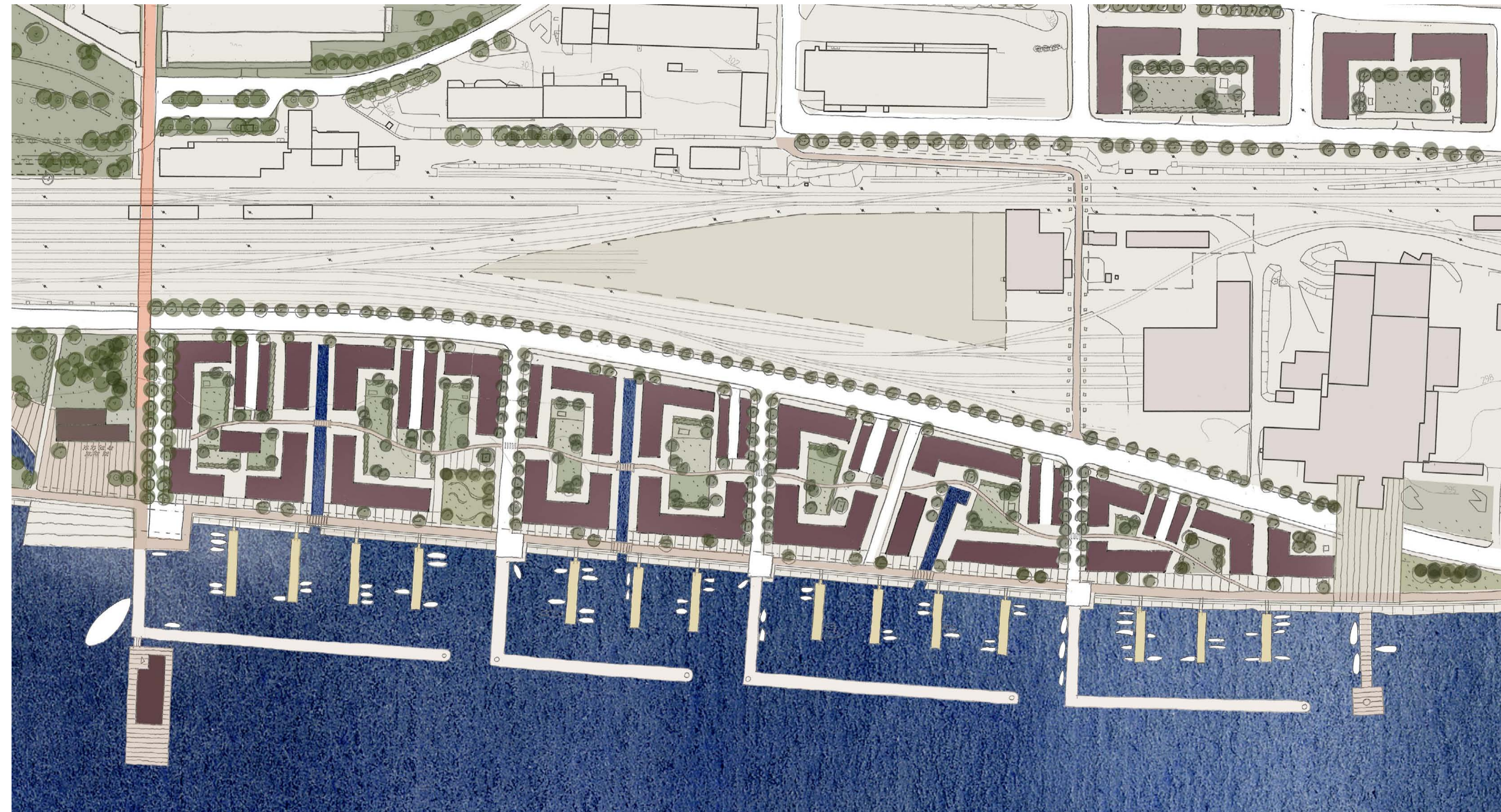
Aktivitetsplatsen kan bli utgångspunkt för olika typer av friluftaktiviteter och avkoppling. Det ges möjligheter till lek, skyddat bad i grunt vatten, möjligheter att sitta och sola på trädeck, ta en kopp kaffe i värmsolen eller att dricka varm choklad efter en dags skridskoåkning på isen. Vid "Nya Strandparken" ges det möjlighet att anka en flytande restaurang.



STORSJÖSTRAND



Etapp 3-7

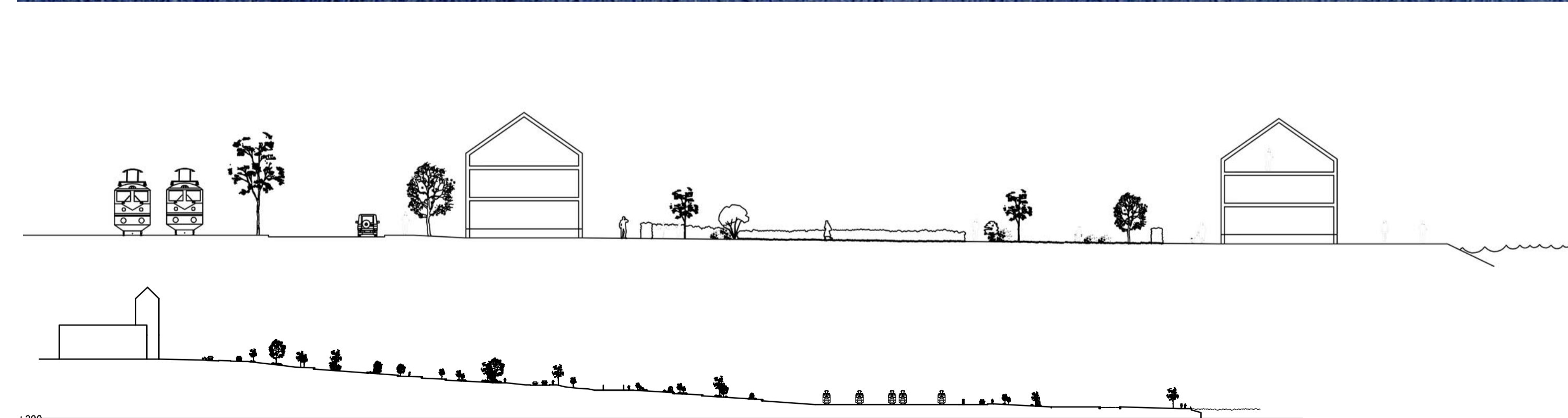


Strandkvarter

Söder om parken blir det en tät kvartersbebyggelse i en låg skala på 2-3 våningar.

Kvarteren formas så att de skapar skydd mot vind och utblickar mot landskapet och Storsjön. Kvarteren delas upp i mindre enheter med hjälp av små grunda kanaler samt mindre lokala parker. En genom kvarteren vindlande vind skyddad gångväg länkar ihop kvarteren.

Denna etapp bör även delas in i ett par deletapper.



STORSJÖSTRAND



Etapp 8-9

Infillbebyggelse och bostäder öster om järnvägen

Då framtida användning av spårområdena har klarnat finns en stor potential att använda dessa delar till utökad exploatering.

Integrering av de befintliga byggnaderna väster om järnvägen skulle ge området en ytterligare god möjlighet till utveckling och integrering av verksamheter och bostäder.

Ett antal befintliga byggnader med kopplingar till järnvägsverksamheten bör bevaras och utvecklas mot kontorsverksamhet eller dylikt.

En sådan omvandling har i viss mån redan påbörjats.

Spännande möten skulle kunna skapas genom att även låta bostadsbebyggelsen krypa in i ett sådant verksamhetsområde norrifrån.

Den södra delen av Storsjöstrand där värmeverk och vattenverk är lokaliserade bör behålla sin karaktär av lite tyngre verksamhetsområde.

Dock ska mötet med naturområdet Minnesgårde, som delvis ingår i Storsjöstrand genom den talskogsduge som finns på området, utvecklas.

Ett sådant möte skulle kunna påbörjas redan i höjd med järnvägens gamla tegelbyggnader.

Området öster om järnvägen mellan spåren och Bangårdsgatan kan bebyggas med bostäder då dessa hamnar på en högre nivå än spåren. Byggnaderna förses med en våning garage under gården i slutningen och med gårdar mot väster.



STORSJÖSTRAND

Etapp 10



Resecentrum, hotell och arena

Den nuvarande järnvägsstationen ligger avsidat i förhållande till stadens centrum och det finns ingen tydlig visuell koppling som kan förkorta upplevelsen.

Stationen ligger i dag i en svacka i stadslandskapet som bildar problematiska förhållanden när det gäller trafik- och bebyggelsestruktur.

Vårt förslag är att det uppförs en ny stationsbyggnad vid Strandgatan i förlängningen av Hamngatan/Postgränd, där järnvägsstationen tidigare låg.

Där skulle ett modernt resecentrum med bussterminal kunna anordnas, förslagsvis genom att man utnyttjar det tidigare polishusets fastighet.

Avståndet för resande att ta sig till centrum och Frösön kortas, både det verkliga och det upplevelsemässiga. Detta är avgörande när man vill öka utnyttjandet av kollektiva färdmedel.

Östersund får Sveriges vackrast belägna resecentrum!

Attraktiva miljöer skapas för väntade resenärer och liv och rörelse uppstår kring Vintertorget och Badhusparken.

Stationsbyggnaden ges ett modernt arkitektoniskt utformning och väl fungerande strukturella samband. Endast tåg i linjetrafik stannar vid stationen vilket gör stationsområdet kompakt och ett naturligt inslag i stadsmiljön. Genom att låta järnvägen komma längre in i staden, utan att den uppfattas som ett störningsmoment ökas förståelsen för de positiva aspekterna med detta trafikslag.

Skulle resecentrum förläggas till den tidigare polishusfastigheten kan ovanpå detta byggas ett hotell, en märkesbyggnad för Östersund. Detta kan om det utförs med högsta arkitektoniska kvalitet tillåtas att sticka upp och bli ett landmärke i staden. Precis som för kollektivtrafiknoder är avståndet till stadskärnan avgörande när det gäller en hotelletablerings attraktivitet.

Vid en ny lokalisering av stationen skulle det vara önskvärt att hastigheten på den korta sträckan mellan Frösöbron och nuvarande station sänks ytterligare. Då skulle järnvägen verkligen bli en del i stadsmiljön på samma sätt som spårvagnstrafik fungerar på andra håll.

En flytt av busstrafiken till Nya resecentret skulle frigöra det nuvarande busstorget till att kunna bli en ny plats centralt i staden för en arena/konserthall för ca 3000 åskådare med parkeringsgarage under och kommersiella delar under läktarna mot Kyrkgatan.

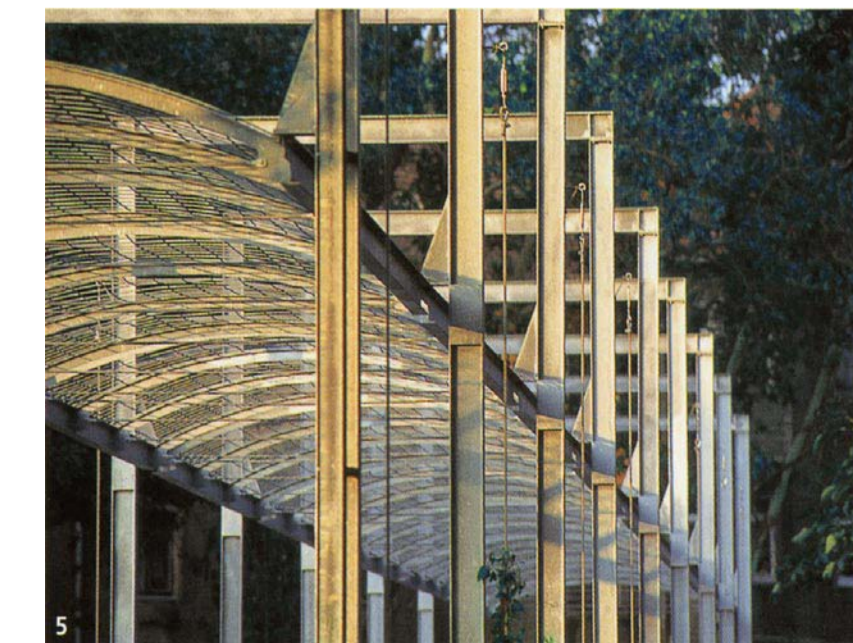
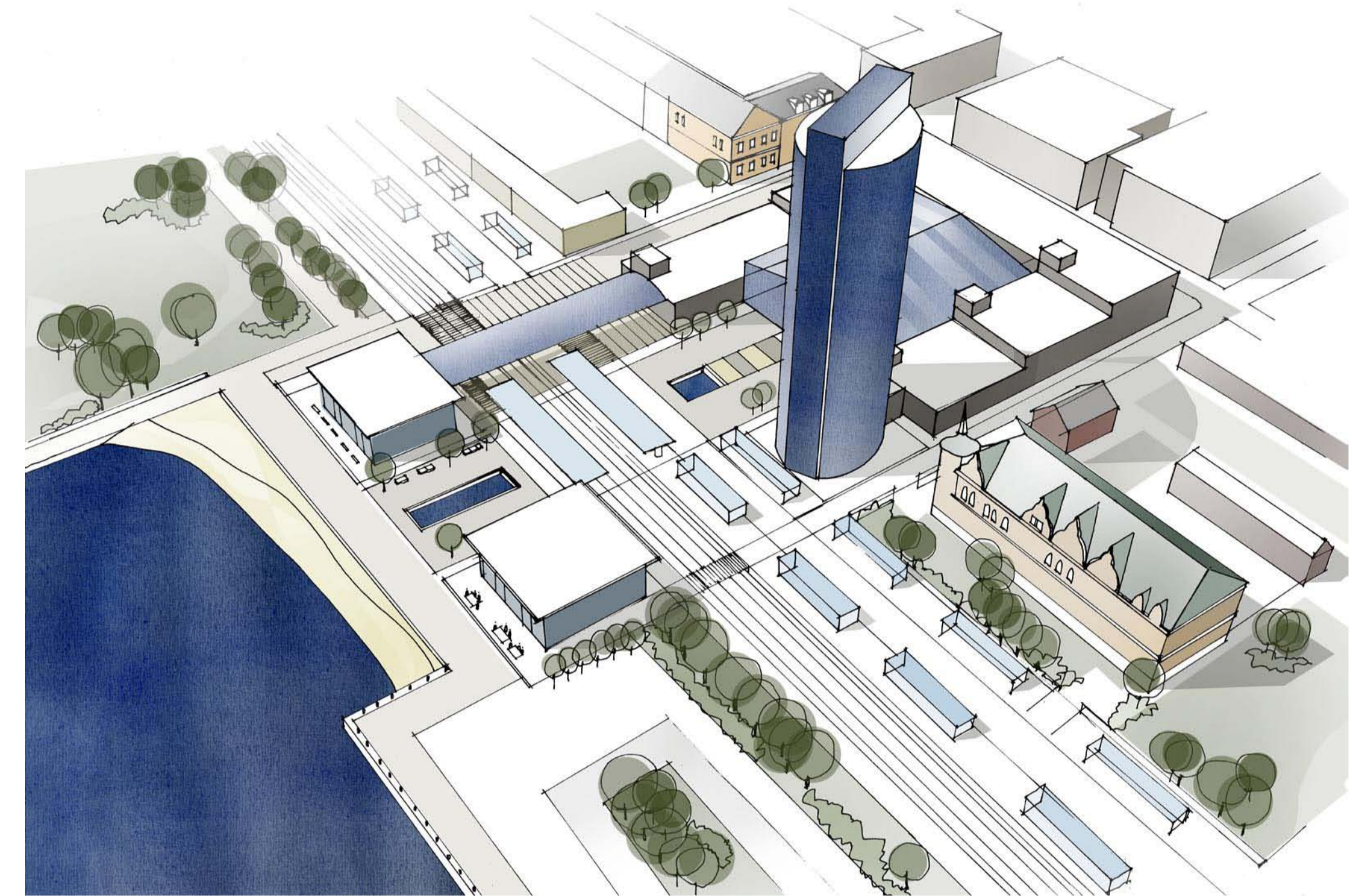
Befintlig stationsbyggnad bör bevaras som kulturbyggnad och ges en annan publik användning.

Etapp 10 ska ses som en bonus till föreslagna bostadsbebyggelse vid stranden och ett bidrag till utvecklingen av Östersund i stort. Den kan med fördel utföras parallellt med Etapp 1.

Det är viktigt att poängtera att förslaget som helhet kan genomföras oberoende av denna Etapp 10.

Hotell & ev. konferens

Resecentrum



STORSJÖSTRAND



STORSJÖSTRAND



STORSJÖSTRAND



STORSJÖSTRAND



STORSJÖSTRAND



STORSJÖSTRAND

