



MORA

MORA RESECENTRUM

GESTALTNINGSPROGRAM

tillhörande detaljplan för Resecentrum i Mora

2012-10-22

En investering för framtiden



EUROPEISKA
UNIONEN
Europeiska
regionala
utvecklingsfonden



MORA

REGION DALARNA

Medverkande

Beställare: Mora kommun, tekniska förvaltningen, Mikael Jaråker
medverkande Stadsbyggnadsförvaltningen, Håkan Persson, Tommy Ek

Konsult: WSP Samhällsbyggnad, Falun

Uppdragsansvarig: Jenny Norén, 023-78 39 53, jenny.norén@wspgroup.se

Bitr. uppdagsansvarig: Lina Westerlund, 023-78 39 69, lina.westerlund@wspgroup.se

Handläggande: Karin Frejd, landskapsarkitekt

Övriga medverkande: Lars-Olof Holmqvist, husarkitekt (A-sidan), Lorena Diaz, landskapsarkitekt, WSP

Foton: WSP/Karin Frejd, om inte annat anges

Illustrationer: WSP samt A-sidan

Flygfoton: © Mora kommun

Allmänt kartmaterial: © Mora kommun

Uppdragsnr: 10156576



INNEHÅLL

BAKGRUND 4
 Syften och mål.....4
 Utredningar och planer.....5
 Avgränsningar5
 Befintliga förhållanden.....5

RIKTLINJER I ÖVERSIKTLIGT PERSPEKTIV 6
 Rörelsemönster6
 Identitet.....6
 Fysisk struktur6

FÖRSLAG TILL UTFORMNING 7
 Översiktligt trafiksystem7
 Gång- och cykeltrafik.....8
 Bil och buss8
 Bil och buss8
 Funktion och utformning9
 Grönstruktur10
 Dagvattenhantering11
 Material12
 Belysning13
 Utrustning14

DELOMRÅDEN - FUNKTION OCH UTFORMNING..... 17
 Indelning i delområden kopplade till detaljplan för resecentrum17
 Delområde A: Torget18
 Delområde B: Perrong.....22
 Delområde C: Bussangöring24
 Delområde D: Lokalgata samt gång- och cykelvägar.....26
 Delområde E: Parkeringar28
 Delområde F: Park30

FORTSATT ARBETE..... 32
 Planprocessen.....32
 Inför projekteringen32



Översiktsbild. Vy över resecentrat österifrån.

BAKGRUND

Ett av Mora kommuns långsiktiga mål är att Mora ska bli en regionstad för norra Dalarna. För att uppnå det målet krävs goda näringslivsförutsättningar som kan attrahera arbetskraft och nya invånare. För att förstärka bilden av Mora som regionstad behöver arbetspendling och resande underlättas i regionen och landet.

Mora kommuns centrumutvecklingsplan innehåller en ”stadsakupunktur” som består av fyra punktvisa utvecklingsinsatser i Mora. Utveckling av ett resecentrum i Mora är en av centrumutvecklingsplanens fyra utvecklingsinsatser.

Mora järnvägsstation ligger utmed den östra infarten på en lång-

sträckt kil mellan väg 70/E45, (Vasagatan) och järnvägen, medan Mora busstation ligger i Mora centrum. En förnyelse planeras för att möta dagens och morgondagens resebehov. Många funktioner och trafikslag ska förenas i ett resecentrum.

Ett förnyat resecentrum ska inbjuda till ökat kollektivt resande. Det ska vara en nod som på ett smidigt sätt knyter samman lokal- och regionalbussar, tåg, bilar, taxi, cyklister och gående. Resecentrumet ska vara enkelt att ta sig till både för den långväga resenären och för den som dagspendlar.

Syften och mål

Syftet med det här gestaltningsprogrammet är att visa planområ-

dets huvudstruktur samt de arkitektoniska och gestaltningsmässiga principer och grundläggande kvaliteter som gäller för området. Det avser beskriva principerna för resecentrumets rumsliga och karaktärsrättsliga utformning. Detta gestaltningsprogram ska ligga till grund för projektering av Mora resecentrum. Översiktliga riktlinjer tas fram för användning av material, färger, vegetation, belysning och andra karaktärsgeande element.

Målet med ett nytt resecentrum är att skapa en lättillgänglig samlingspunkt för allt resande, samla alla transportslag med tydlig lättförståelig trafikinformation för alla resande oavsett ev. funktionshinder. Det ska möjliggöra snabba kommunikationer med smidiga byten mellan transportslagen och att göra länsdelen mer tillgänglig regionalt, nationellt och internationellt.

Projektmål för Mora resecentrum ur Tillväxtverkets beslut:

”Resecentrum samlar alla transportslagen liksom cykel- och gångstråk, taxi, biluthyrning samt bussgodis” (...)

”Projektet omfattar stöd för det regionala resecentrumets centrala servicefunktioner för resande samt byggnation av parkering, peronger, samt tak över perrong och väderskydd, bussangöring, gc-stråk, övrig infrastruktur liksom digitala informationstavlor, cykelställ, väganslutningar, belysning, angöringsyta för taxi och hyrbilar.”

Utredningar och planer

En lokaliseringstudering har utförts för att identifiera den mest optimala placeringen för ett transportslagsövergripande resecentrum i Mora. Med stöd av lokaliseringstudering har kommunen fattat beslut om att Mora resecentrum ska ligga vid den befintliga järnvägsstationen.

Projektet ”Resecentrum Mora” är delfinansierat av EU via programmet för regional konkurrenskraft och sysselsättning i Norra Mellansverige, åtgärd 2.1 Tillgänglighet. I övrigt samverkar Mora kommun med Trafikverket.

Parallellt med arbetet med resecentrumet har en centrumutvecklingsplan för Mora tagits fram. Utformningen av resecentrumet har samordnats med centrumutvecklingsplanen.

Utredningar på möjligheter till att förbättra flödet genom själva resecentrumområdet har genomförts. Detta alternativ valdes med hänsyn till genomfartens lugn och att en eventuell framtida större cirkulation i korsningen mellan väg 70 och E45.

Avfarten österifrån mot Stationsvägen och Tingsnäs vägen föreslås rätas upp för att ge en rakare och tydligare anslutning till resecentrumet.

Ett förslag till gemensam utformning av Dalabanans resecentrum togs fram av Dalabanans Intressenter/via White 2010/2011. Samordningen av den tänkta utformningen har uteblivit dels p.g.a. att tidplanerna för olika resecentrum skilt sig åt. Det här gestaltningssprogramet har tagit tillvara utvalda delar ur förslaget för Dalabanans.

Resan fram till ett nytt resecentrum har nu gått in i projekteringsfasen och avsikten är att det ska byggas under år 2013.

Avgränsningar

Områdesavgränsning

Området som omfattas av detta gestaltningssprogram sträcker sig mellan väg 70/E45 (Vasagatan) till järnvägsspåren för persontra-

fik. I väster begränsas området av en bensinstation, i öster anpassas avgränsningen till resecentrumets behov av parkeringsytor. Analyser och översiktliga riktlinjer för området berör även kringområden.

Tillkommande utredning för att lösa resecentrumets in- och utfarter har även behandlat vägområdet kring E45/70.

Befintliga förhållanden

Moras järnvägsstation är idag placerad cirka 1,5 kilometer från de mer centrala delarna av tätorten. Busstationen är idag placerad i centrum av tätorten, vilket vid byten mellan buss och tåg innebär hinder för ett optimalt och bekvämt resande.

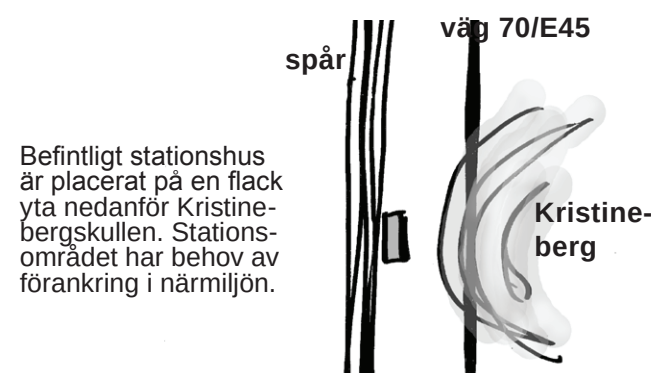
Det befintliga järnvägsstationsområdet brister i det visuella och rumsliga bemötandet av resande till Mora.

Spårområdet och väg 70/E45 utgör starka barriärer i nord och sydlig riktning om området. Placeringen av stationshuset på ett flackt område mellan dessa barriärer och i framkanten av Kristinebergs kulle, bidrar till att stationen saknar fäste i den flackare miljön. Höjdskillnaderna kan vara till fördel om de utnyttjas för att aktivera ytorna för området.

Från väg 70/E45 behöver siktlinjerna både in mot Moras kyrktorn och fram till själva resecentrum bevakas och förstärkas.

Byggnaderna behöver placeras i ett sammanhang av en större struktur. Området har idag vaga gränser och den långsmala riktningen mellan trafikerad väg och järnväg behöver tillföras en rumslig struktur. Hur kringliggande ytor utvecklas i framtiden är därför av vikt för helhet och orienterbarhet.

In- och utfarter saknar tydlighet och orienterbarhet med dagens utformning.

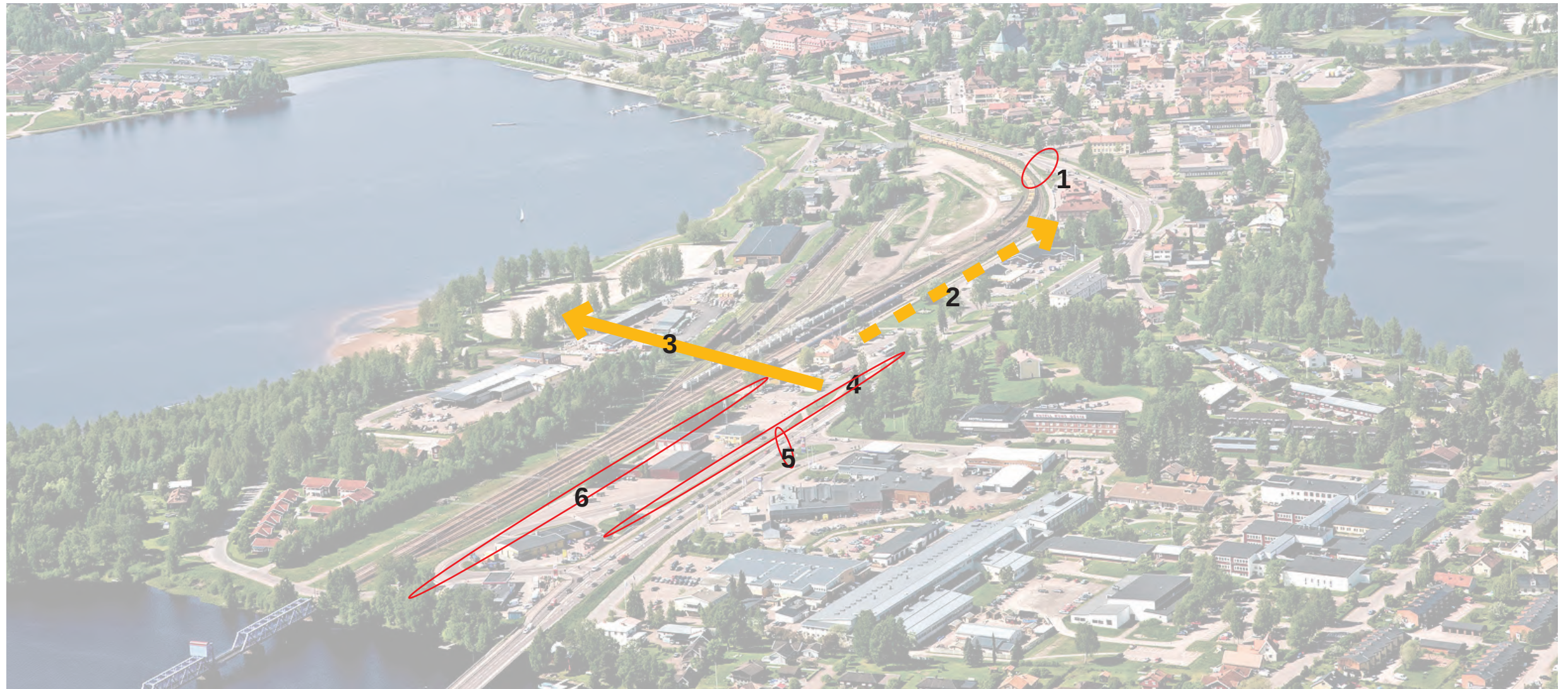


Stationshuset behöver synliggöras för att bli en nod och fungera som resecentra.



Utsikten från Kristineberg mot Stationshuset. Saxviken och Siljan är en av Moras starka identiteter. Kopplingen till vattnet bör vara en grund i utformningen.

RIKTLINJER I ÖVERSIKTLIGT PERSPEKTIV



Vy över resecentrat österifrån samt översiktliga riktlinjer för bättre anpassat rörelsemönster.

Rörelsemönster

Trafiknätet för fordonstrafik fungerar relativt bra till och från resecentrat. Infarterna är dock otydliga och flertalet olyckor har skett. De största bristerna ligger i cykelnätet.

Riktlinjer

1. Anslutning mot stadskärnan - port under riksväg föreslås.
2. Cykelvägen mot centrum går på en obearbetad bakgata, den behöver upprustas och göras trivsamt.
3. Ett framtida direkt gångstråk mot strandpromenad.
4. Befintlig gång- och cykelbana flyttas ner intill Stationsvägen för att skapa bättre rumslighet.
5. En framtida port i mer direkt anslutning till nytt resecentrum.
6. Gång och cykelstråk förbinds med befintligt från och till Tingsnäs. (Se även bild ovan).

Identitet

En viktig aspekt är att göra resecentrum tydligt, både visuellt och välkomnande genom god tillgänglighet. Det ska utgöra en portal för Mora, ett fönster mot världen och en plats att mötas på. Resecentrumet ska genom en långsiktig satsning stärka kopplingen mot centrum samt mot söder och Siljans strand, en av Moras attraktiva styrkor.

Visuella stråk viktiga för identitet och synlighet.

- Möjlighet till tydlig koppling mot Siljan då sjön och vattnet är en stark identitetsfaktor för Mora. Ev. utsikt och framtida stråk.
- Bilden av Mora som välkomnande turist- och regionsstad.
- Siktstråk från väg 70/E45 mot Mora kyrka ska bevaras.

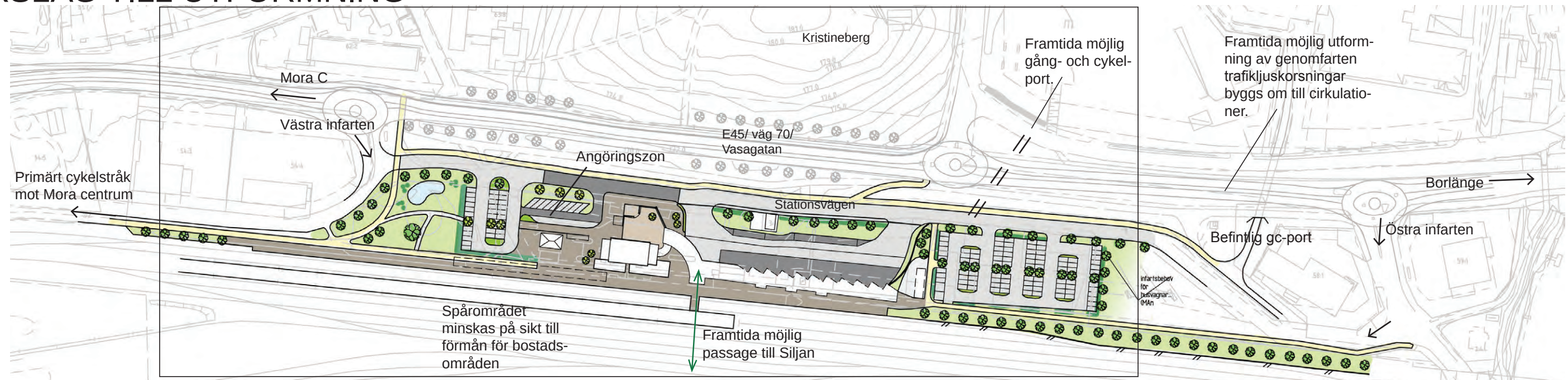
Fysisk struktur

För ett välfungerande och levande resecentrum med ökat kollektivt resande och en aktiv mötesplats behöver stadsstrukturen omkring förtätas med fler arbetsplatser och bostäder. Kommunen har långsiktiga planer på att minska järnvägsområdets utbredning, och ge utrymme för ny bebyggelse.

Förankringen av resecentrat till omgivande stadsstruktur är en långsiktig plan. Resecentrumet behöver tills dess ha en egen stark förankring. Stora hårdgjorda ytor för parkering och trafik gör det viktigt att området förankras i en sammanbindande grönstruktur där människor kan vistas.

Miljön kring stationsbyggnaderna och perrongerna är idag sliten, osammanhängande och dåligt väderskyddad. Resecentrumet ska ges en enkel, tydlig och välkomnande utformning.

FÖRSLAG TILL UTFORMNING



Illustrationsplan förslag till nytt resecentrum med anslutande trafiksystem.



Referensexempel. Nära byte mellan buss och tåg.



Referensexempel från Sandviken. Väntområde mellan bussangöring och tåg.

Översiktligt trafiksystem

Den västra infarten till området föreslås som huvudinfart för både privatbilar och bussar. Bilister som ska lämna av eller hämta gör det vid korttidsparkeringen och åker tillbaka ut genom den västra korsningen. Bilister som ska till långtidsparkeringen hänvisas främst via den östra infarten.

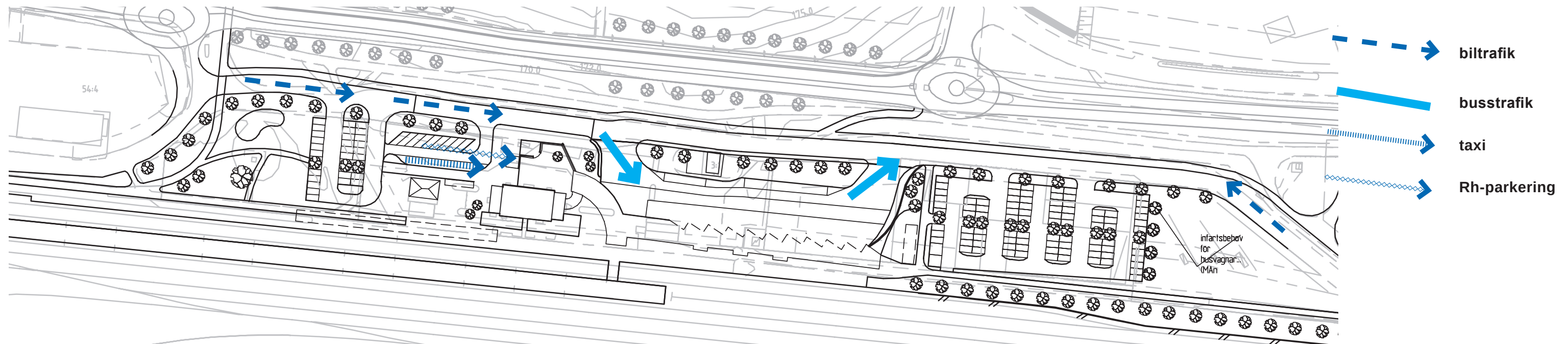
Bussar ska åka i en väst- till östlig riktning och angöra bussangöringen. En busshållplats placeras i angöringszonen för direktbussar mellan Noret och centrum, denna buss kan gå i båda riktningarna.

Bussangöringen föreslås ligga i direkt anslutning till perrongen. En nära placering av resecentrumets huvudfunktioner och trafikslag underlättar för resenärer att byta färdmedel mellan buss och tåg. Det bidrar samtidigt till en aktivare miljö där människor kan röra sig tryggt.

Gång- och cykeltrafiken ska prioriteras. Cykelleden från centrum rustas upp och anknytning till Tingsnäs skapas. Trädrader intill förstärker en ram för området och fäster det i en stadsmässig struktur, en upplevelse av större närhet till centrum skapas. Kontakten med Siljan föreslås på sikt stärkas med ett korsande gångstråk som knyter an strandpromenad och framtida bebyggelseområde.

I framtiden föreslås även cirkulationsplatser ovanför resecentrumet som innebär säkrare och effektivare infarter till resecentrumet.

Bil och buss



Trafiksystemet för buss och bil

Gång- och cykeltrafik

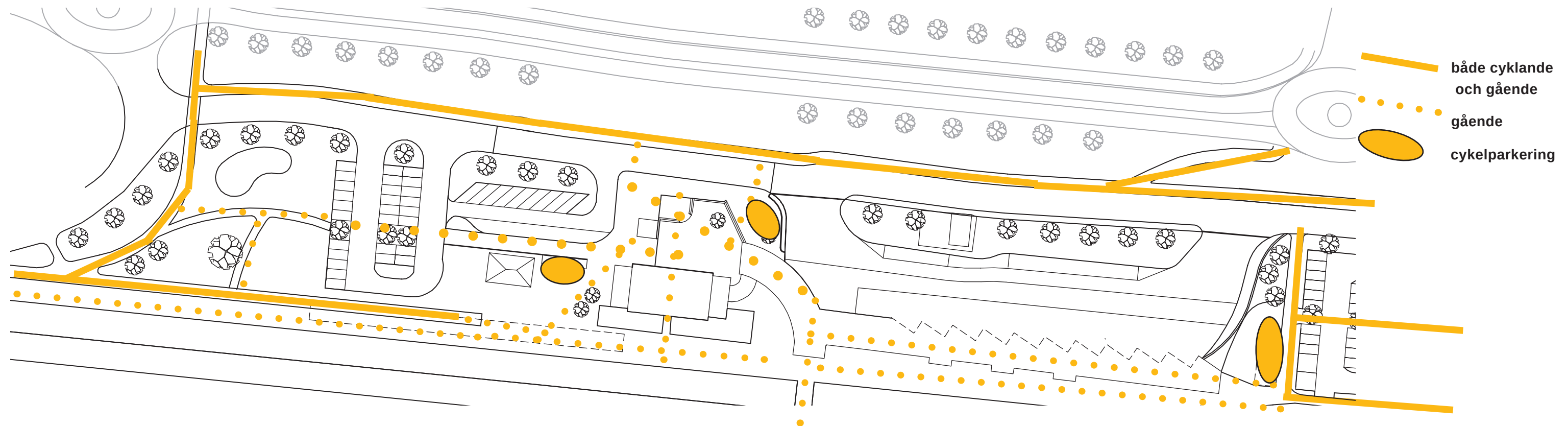
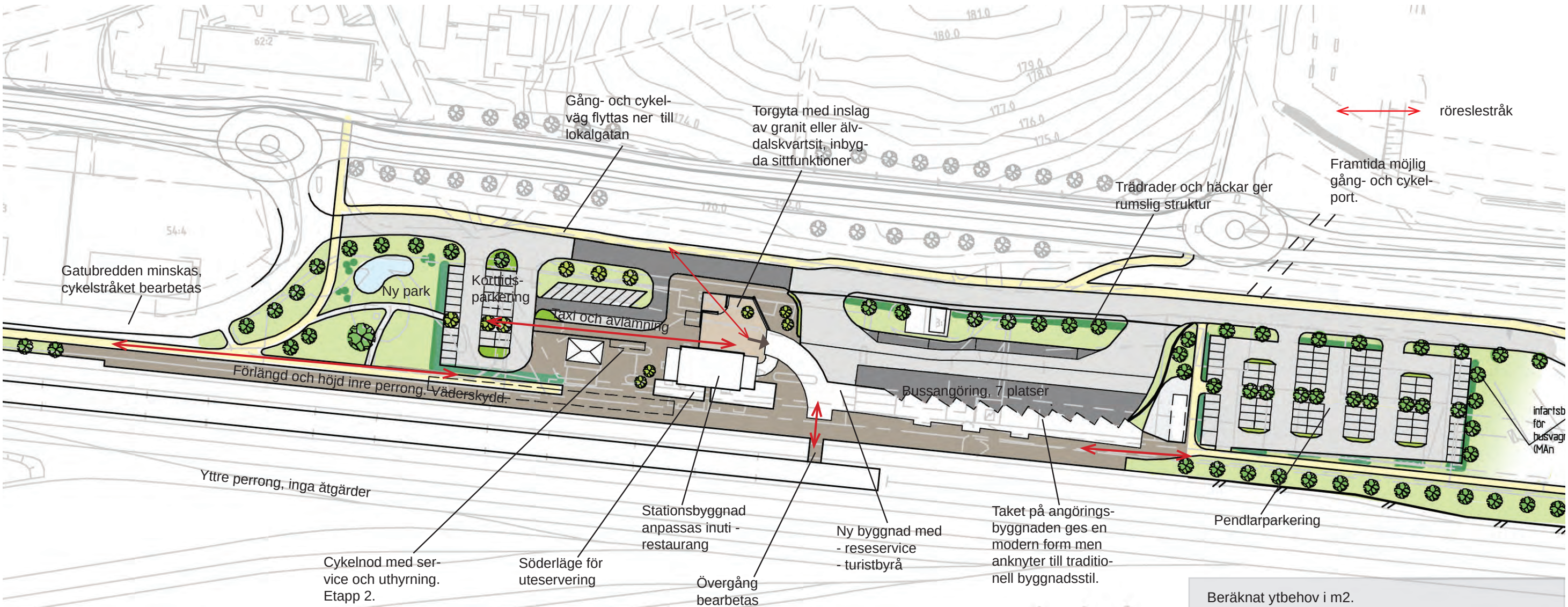


Illustration som visar trafiksystemet, / in och utfarter cykelnät, gångnät/ huvudrörelser



Illustrationsplan förslag till nytt resecentrum.

Beräknat ytbehov i m2.	
Resecentrumbyggnad	300
Bussterminal	3000
Lång- och korttidsparkering	3000
Angöring för hämtning och lämning vid entré	400
Cykelparkering	120
Hyrbilsparkering	120

Funktion och utformning

Resecentrumet ska utgöra en samlad nod för resande inom ”regionen”. Ett nytt resecentrum kan också pålysa entrén till centrum av Mora.

Liv och rörelse. Möten mellan människor. Väntan och flöden. Resecentrumets centrala funktioner ska koncentreras för möjliggöra en aktiv plats och för att representera Mora. Utformningen ska styra huvudstråket av passagerare att möta resecentrumet framifrån. Torgytan aktiveras och ett värdigt välkomnade till Mora skapas. Cyklande och gående från centrum kommer att passera den västra gaveln med sikte mot torgytan.

De nya byggnaderna ska förstärka platsen som resecentrum och nod för resande utan att dominera över befintligt stationshus. De ska ha ett eget formspråk, samtidigt som de harmonierar med befintligt stationshus. Byggnaderna ska uppföras med en trästomme. Lokala traditioner ska utformas till en nutid och framtid.

Tillgänglighet

Grunden för en god allmän tillgänglighet för resecentrumet är nya förbättrade rörelsemönster, ökat visuellt anspråkstagande av stadsrummet, samt starkare identitet. Utformningen för platsen ska eftersträva tydlighet vad gäller funktioner och stråk. Tillgängligheten ska byggas in från de större strukturerna till de konkreta såsom direkta stråk och öppna ytor som fungerar för alla till de-

taljer såsom nedsänkta kantstenar och försiktiga lutningar. Platser där stråk korsas ska bearbetas extra och det ska vara naturligt att förflytta sig mellan perrong - bussangöring – resecentrumet till bil och cykel.

Identitet

Val för material och utrustning ska spegla Moras identitet och karaktär. De stora faktorerna som Siljan och turismen grundar sig också i Moras starka kulturarv. Mjuka former, dekorativa mönster. Konst genom Zorn, Sport och aktivitet i Vasaloppsspåren. Mora har fler starka bilder att bygga på. Resecentrumet ska representera lokal tradition i nutid och framtid.

Grönstruktur

Övergripande redovisning

Grönstrukturen ska förankra resecentrumet på platsen genom en ram av ordnade trädrader och avdelande häckar. Den gröna volymen ska minska upplevelsen av de stora hårdgjorda ytorna och signalera en representativ stadsmässighet. En stomme av grönstruktur ska ge rumslig ledning och styrning och bidra till att stråk och funktioner av olika ytor framträder och rörelsemönster upplevs naturliga. Det ska vara behagligt och lätt att vistas och röra sig i resecentrumet.

Närmre torgytan föreslås den stramare ramen öppnas upp med mindre trädslag och en mjukare karaktär. Den mjukare karaktären ska få breda ut sig som ett underlager närmast kärnan av resecentrumet, på torgytan samt i parken. Perenner används som marktäckare under buskar och träd. Annueller på strategiska platser bidrar till en ökad detaljeringsgrad. Parken föreslås vara ett inramat rum för vila medan torget är öppet för mer rörelse.

Platsen för resecentrumet ligger på ett flackare område innan sjön. I förslaget för växtmaterialet möts en förädlad och stiliserad version av hagmarkskaraktären med spårmarkens torra och karga stäppkaraktär.

Hagmarken utgör öppningar i skogen och är ett karaktärsdrag för bebyggelsen längs Siljans strand. Karaktären ska införas försiktigt och förädlas för att utgöra en del av det stadsmässiga intrycket.

Här dominerar enkelhet låga gräs blandat med enstaka starkare färger.

Närmast entrén, på torgytan föreslås en enkel vattensculptur. Vattnet symboliserar mötesplatsen. Här kan det även få en koppling till älven och Siljan. Från torget mot parken skapas en form av öppen dagvattenhantering, med infiltration mot grönytor och träd vilket kan tillföra kvaliteter.



Höga gräs ger rumslighet och förstärker en torrare biotop. Det skapar också en nyanserad växling mellan årstiderna.



En mänsklig skala intill platser där människor rör sig.

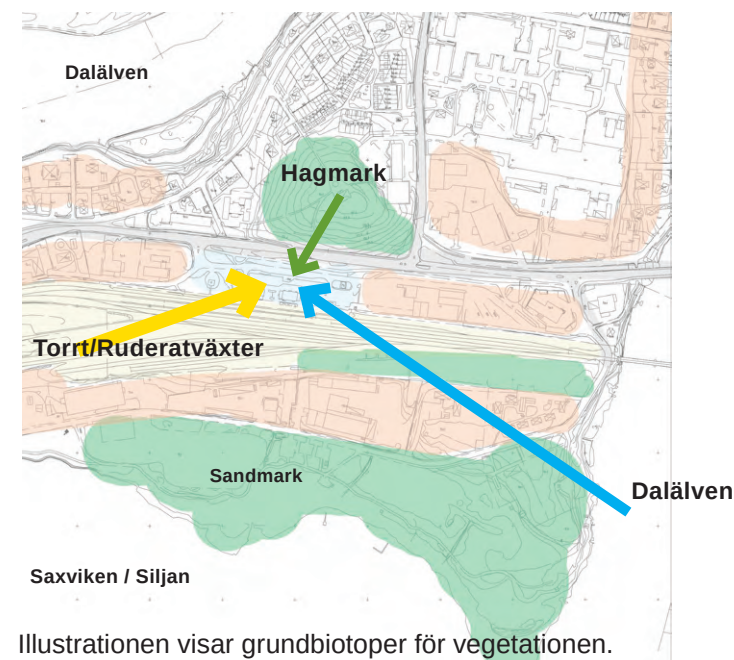


Marktäckare fyller ut och mjukar upp mot de hårdgjorda ytorna.

Björk, tallar, hagtorn, gräs och marktäckare. Olika artval och storlek på träd föreslås för gång- cykelvägar och parkeringar/lokalväg samt för resecentrumets kärna, för att tillgodose behov av sikt och ledning.

Landskapet omkring stationen ligger på en relativt platt yta med verksamheter och består av en karg miljö med stor andel asfalt. Den ram med vegetation som föreslås kring resecentrumet kan även integreras i framtida bebyggelse.

Växtvalet ska vara väl sammansatt och verka som naturliga biotoper. Växtmaterialet ska vara tåligt och anpassat till klimatzonen för en hållbar anläggning. Skötseln för grönstrukturen ska säkras för att uppnå en inbjudande miljö.



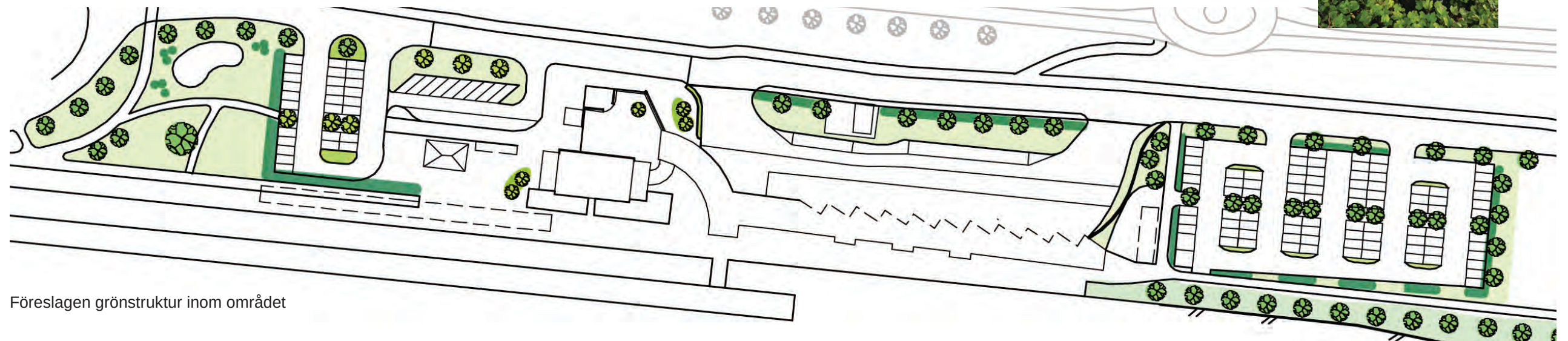
Illustrationen visar grundbiotoper för vegetationen.



Ett större träd ger en tydlig markering av resecentrat sett från riksvägen. Ett mindre, pelarformat träd med höjd krona för genomsikt skapar rumsligheten och bevarar viktiga siktlinjer och kontakten till resecentrat.



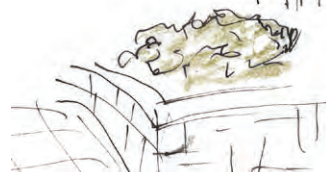
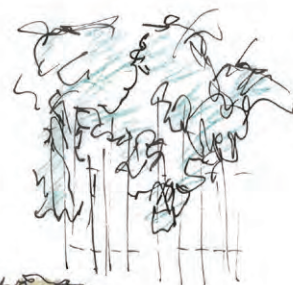
Häckar i samplantering med träd ger en tydlig inramning.



Föreslagen grönstruktur inom området



En grön avgränsning mot bussangöringen.



Exempel på en torrare karaktär av växtlighet, prydnadsgräs i grusyta med litet träd såsom tex hagtorn.



En enkel vattenskulptur kan tillföra stort värde på torgytan framför entrén.



Referensexempel på öppen dagvattenhantering i urban miljö.

Dagvattenhantering

Övergripande redovisning

Resecentrumets parkeringar och angöringar innebär stora hårdgjorda ytor. Dagvattenhanteringen är redan idag underdimensionerad. Med förändringar av klimat och nederbörd ökar behovet av att fördröja dagvatten i framtiden.

Dagvattenhanteringen ska präglas av naturliga system. LOD, lokalt omhändertagande av dagvatten kan ske på ett flertal sätt för att uppnå såväl rening, fördröjning som infiltration. Dagvatten kan fördröjas t.ex. genom avledning till grönytor, enkla svackdiken eller till magasin. Fördröjning av områdets dagvatten ska ske innan det avleds till den allmänna dagvattenanläggningen. Det allmänna dagvattennätet är dimensionerat för knappt ett tvåårs-regn. En öppen dagvattenhantering skapar sociala och estetiska mervärden samt påvisar kommunens ambitioner för hållbarhet.



Svackdike för infiltration när det regnar.

På torget framför entrén föreslås en enkel vattenskulptur som kan symbolisera "samling vid brunnen" samt införliva en anknytning till Siljan. Symbolen övergår i avvattning mot grönytor för infiltration och eventuella fördröjningsmagasin. I parken kan en damm skapas för att tillgodose behovet av fördröjning. Dammen kommer vanligtvis att stå torr men periodvis ha vattenyta. Vegetationen omkring ska tåla både torka och väta kring rötterna. Skötsel- och driftplan ska finnas med när anläggningen är klar. Rening av förorenat dagvatten t.ex. från trafikerade ytor ska ske innan det avleds till den allmänna dagvattenanläggningen. Vid utformning av dagvattensystem ska dagvattenanläggningen utformas så att rent respektive förorenat vatten ej blandas innan rening skett.



Exempel på glasparti i träfasad



Exempel på tak och fasad i trä.



Taktilla plattor markerar viktiga stråk och noder



Älvdalskvarsiten är en karaktäristiskt material för Mora.

Material

Övergripande redovisning

Materialen ska vara hållbara och skapa lugna sammanhängande ytor för resecentrumet. Resecentrum är platser där många människor passerar och rör sig, därför ska de flesta ytorna vara enkla och rena samt ge tydlig visuell ledning. Det är främst de centrala delarna, närmast resecentrumets byggnader som får en högre bearbetning och detaljeringsgrad i utformning och material.

De centrala delarna av resecentrumet sammanfogas med en sammanhängande lugn torgyta. Denna torgyta ges ett golv med enhetlig färgton, vars material dock kan skiljas åt beroende på funktion. Den mest centrala ytan där flest rörelser sker, närmast huvudentrén till resecentrumet ska bestå av ett finare material som markplattor. Det ska vara en användarvänlig yta för gående. En större vidare yta kring stationsbyggnaderna, knyter samman resecentrumets framsida med de ytor som ansluter till perrongen och ska bestå av en mindre marksten som tål enstaka fordon. Huvudstråk för gående ska markeras med avvikande färgton och samordnas med ledstråk. Gränser för var fordon för skötsel respektive parkering för röreslehindrade får röra sig ska markeras. Se avsnittet *Delområde A: Torget*.

Gränserna mellan olika ytor ska tillföra ökad tydlighet i området och utföras med enkla och hållbara material som t.ex. granit.

Där gångstråk korsar fordonstrafikerade ytor markeras stråken med avvikande färg som t ex röd marksten.

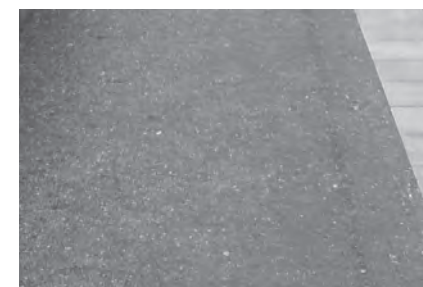
En grövre beläggning av smågatsten används på lokalgatan mitt emot resecentrumet, samt delar av kortidsparkeringen för markera behovet av försiktighet och låg hastighet.

Älvdalskvarsit är ett karaktäristiskt material för Mora och bör återfinnas på resecentrumet som detaljer i t ex stödmurar, framför allt i de centrala delarna, delområde A.

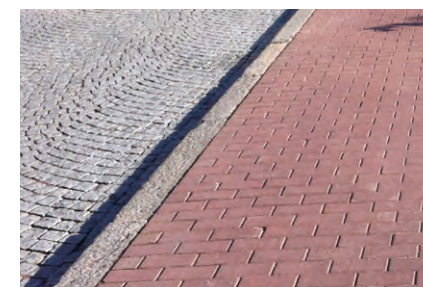
Asfaltsytor ska begränsas. Där det är möjligt kan ytor skapas som tillåter infiltration av dagvatten. Kring cykelställ föreslås genomsläppliga material som grus och gräs.

Angöringsytan för bussar är synlig från väg 45/70 och ska ges ett enkelt mönster i beläggning för att undvika en stor asfaltsyta. Med enkla medel, genom prickar, eller stråk skapas levande yta.

De nya byggnaderna ska bestå av trä med glaspartier. Ute-serveringen bör utföras med träterrass för att tillföra platsen en varmare karaktär. Platsen får genom detta en mjukare karaktär som går i samklang med byggnaderna.



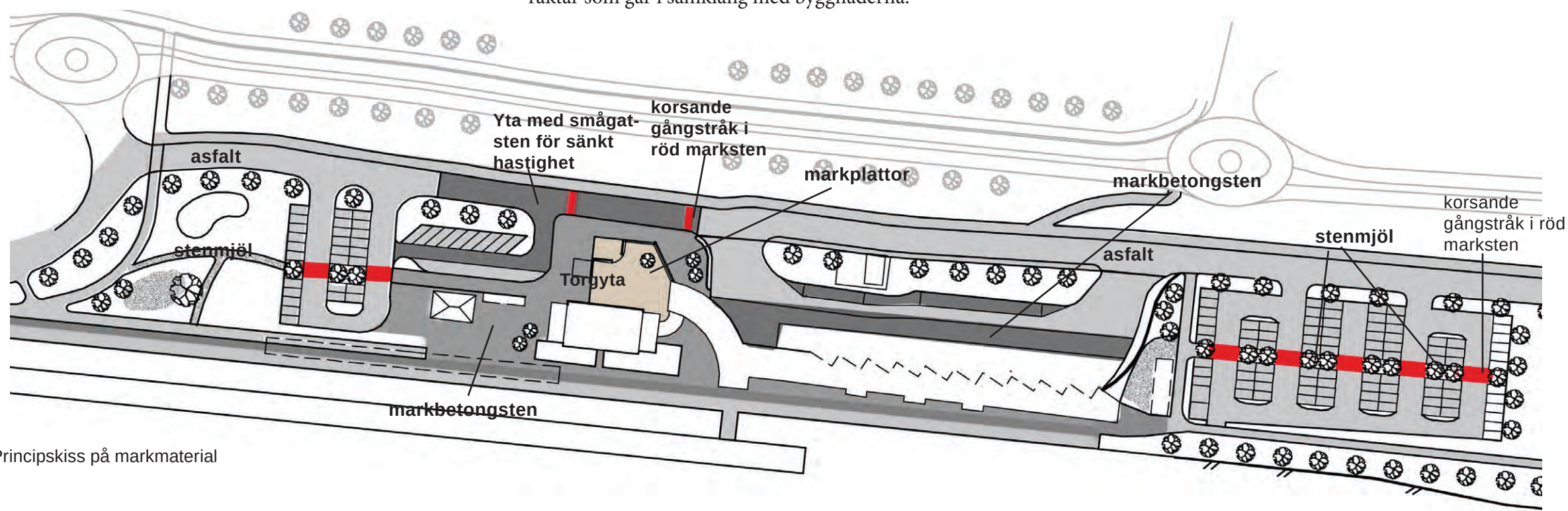
Asfalt läggs på parkeringsytor och vägar, dock viktigt att bryta av den med stadsmässiga kantstenar och mötet med andra material.



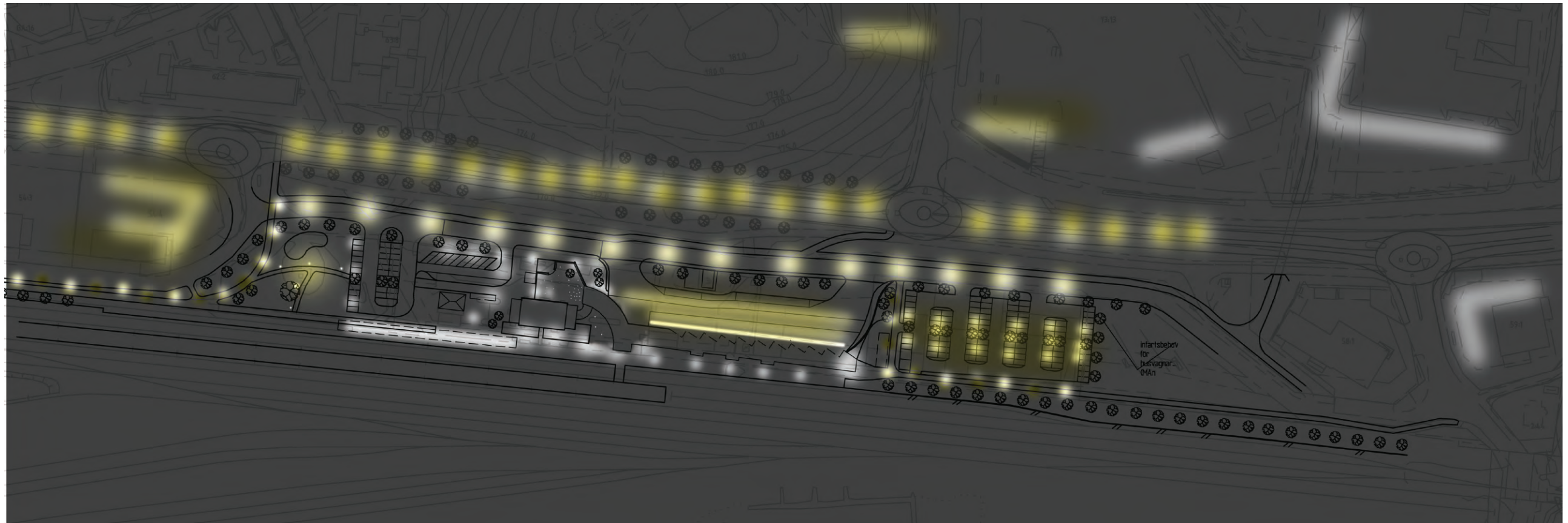
Röd marksten och stenmjöl i röda toner skapar tydliga stråk för gående vid korsningspunkter med biltrafik.



Gatsten på gatusnitt där ökad uppmärksamhet och sänkt hastighet behövs.



Principskiss på markmaterial



Principskiss ljussättning.

Belysning

Övergripande redovisning

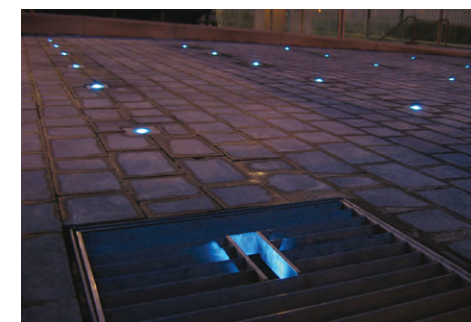
Resecentrumet, som en huvudnoderna i regionstaden Mora, ska vara lätt att hitta till. Ljussättningen har en viktig roll för detta under dygnets mörkare timmar. Ljusbilden från verksamheterna omkring infarten ska vara underordnad upplevelsen av resecentrumet. Det är svårt och kan vara olämpligt att försöka uppnå detta genom att öka mängden ljus, fokus bör vara kvalitén på ljussättningen. Belysningen ska vara omsorgsfullt genomarbetad och inspirerande.

Den nya resecentrumbyggnaden ska med sin huvudentré framträda som den ljusaste platsen. Detta bör ske genom att huvudentrén och torget framför får en något svalare ljusfärg för att utmärka sig mot omgivningen. För att öka tryggheten och bidra till god atmosfär ska belysningen närmast resecentrumet främst läggas mot och från ytor och fasader. Torget ska förses med lägre ljuspunkter. Pollare kan avgränsa mot ytor för taxi mm. Integrerat ljus i murar/bänkar, eller ljuspunkter i markytan ska tydliggöra stråk och platser samt användas för att öka identitet och trivsel.

Belysning för Stationsvägen, gång- och cykelstråk samt de stråk där man förflyttar sig ska vara jämn med en hög färgåtergivningsgrad. Stolphöjden på lokalgatan ska anpassas till lågfartsområdet genom att sänkas och bytas mot en mer stadsmässig armatur (ca 6 meter hög). Korsnings- och samlingspunkter bör förstärkas med t ex murinfattad belysning eller liknande. Bussangöringen behöver ett bra ljus med högre armaturer för säkerhet vid backning. Ljuset ska vara väl avskärmat så att spridningen till omgivningen begränsas. Detta bör utföras med ett varmt sken. Vid angöringsplatserna kan skenet vara något klarare och milt varmt. Ljuset på perrongen förlänger platsen för resecentrumet och kan därigenom tydliggöras och minska det upplevda avståndet till centrum. Parkeringsytorna ska vara trygga men bör ha en balanserad belysningsstyrka som inte är för stark. Armaturer som med dubbla armar sträcker sig utanför träden ger ett tryggt och milt sken. Parken ges ett försiktigare ljus med effektbelysning mot t ex vårdträdet.



Inspirerande ljussättning på tak. Referensbild från Halmstad fjärrbussterminal. Foto Ulf Celanders.



Markinfäld belysning.



Pollare gör gränsen mellan köryta och gånggata tydlig.



Referensexempel på stadsmässig stolpbelysning för lokalgatan med gång- och cykelstråk.

Utrustning

Övergripande redovisning

Placeringen av utrustningen ska bidra till att stärka den rumsliga ledningen.

Sittplatser

Sittmöbler ska finnas generöst. Dessa ska utformas enkelt i form av soffor men även som bänkar inbyggda i granit/betongmurar med sitttor av trä.



Generösa planteringskär i rena former.



Information och skyltning

Samordnas till samlande platser. Den nya byggnaden för resecentrat utgör en huvudnod för informationen.

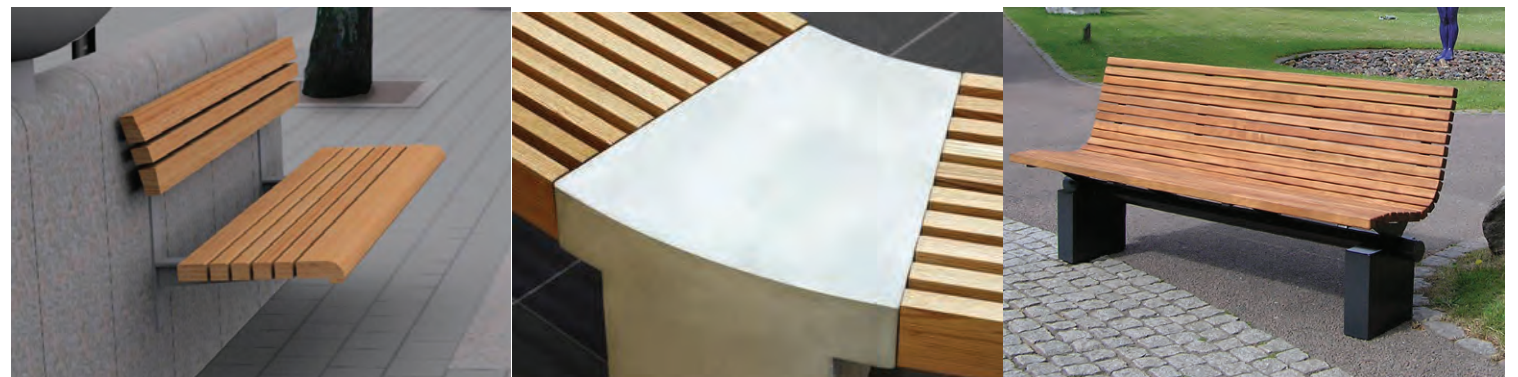
Skyltning och ledstråk ska fungera som en enhet genomgående för buss, tåg och allmänna områden. Ledstråk och detaljer för ökad tillgänglighets ska vara integrerad i utformningen. Skyltar ska generellt placeras väl för att minska behovet av fler. På vissa platser kan viktiga stråk kompletteras med metallbelägg i marken.

Avgränsningar/Staket

Skärmar/staket föreslås för att skapa rumslighet och ge styrning mot huvudentrén. Ska bidra till att tydliggöra stråken och mötesplatserna. Även bidra till att minska spring över olämpliga ytor såsom bussangöringen. Mot bussangöringen föreslås avgränsningen utgöras av ett delvis genomskiktligt material som glas eller spalje.

Cykelparkeringar

Cykelparkeringar placeras med tak vid västra gaveln av befintligt stationshus samt vid bussterminalens östra ände. Kompletterande cykelställ utan tak placeras nära huvudentrén till resecentrumet.



Sittmöbler



Konst

Mönster från Mora kan användas i glas på perrongtaket. I parken eller på lämpligt ställe på torget föreslås enklare lekredskap placeras. Ett resecentrum kan innebära både korta och långa väntetider, ett lättanvänt och intressant lekredskap för alla åldrar kan tillföra ett stort värde och fungera som en informell och naturlig mötesplats.

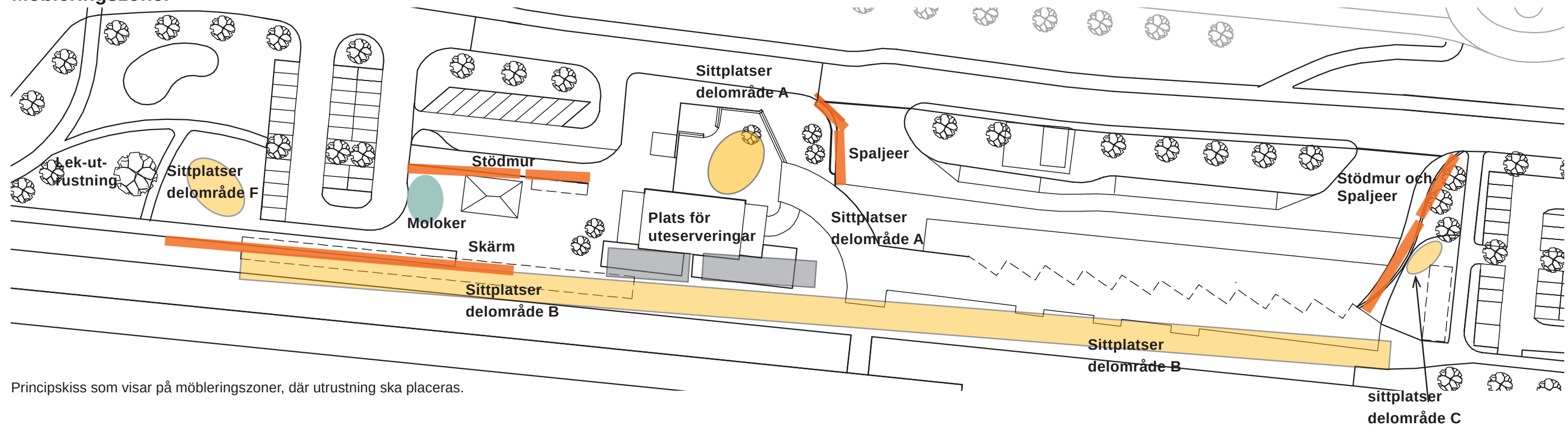
Avfall

Soporna bör sorteras. Kär för sophämtning föreslås placeras i marken med så kallad molok. Dessa kan tömmas med sidoarm från sopbil och därmed undviks onödiga backningsrörelser för stora tunga stora sopbilar. Nodavas samt Sveriges Avfalls råd och riktlinjer för dimensioneringar.



Trädetaljer i papperskorg och moloker för avfallssortering,

Möbleringszoner



Principskiss som visar på möbleringszoner, där utrustning ska placeras.



DELOMRÅDEN - FUNKTION OCH UTFORMNING

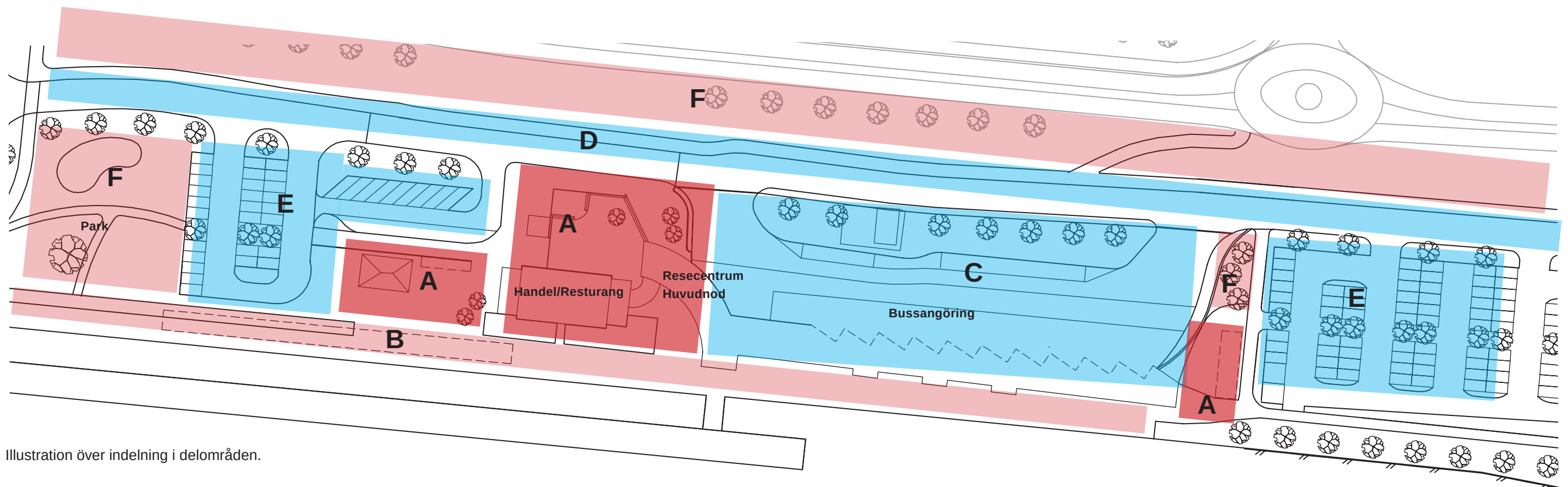


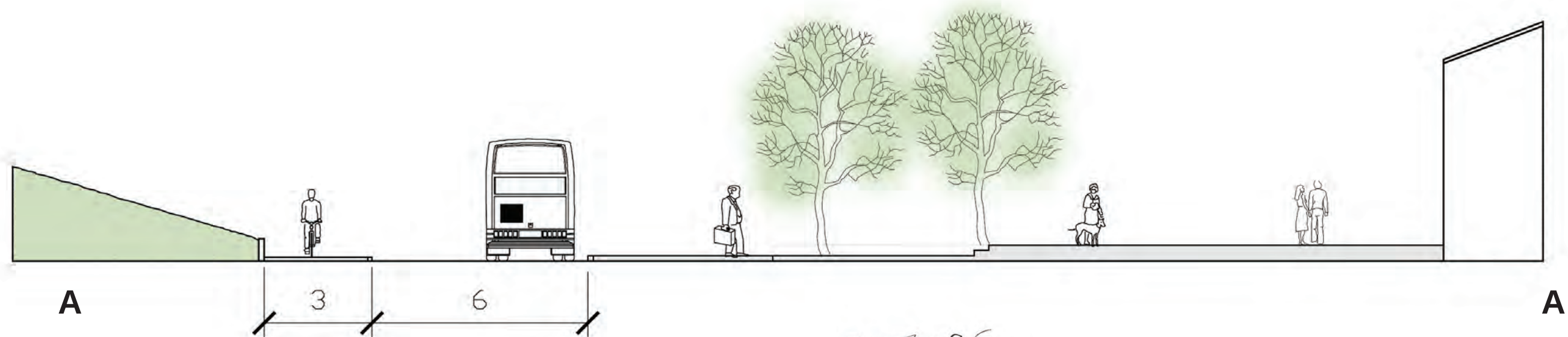
Illustration över indelning i delområden.

Indelning i delområden kopplade till detaljplan för resecentrum

Området för resecentrumet har delats in i ett antal huvudsakliga delområden för att samordnas med detaljplanen.

I varje delområde beskrivs de huvudsakliga elementen och utformning för området.

- A. Torgytor**
- B. Perrong**
- C. Bussangöring**
- D. Lokalgata samt gång - och cykelbanor**
- E. Parkering**
- F. Park**



Principsektion A-A över lokalgatan och torgytan.



Inspirationsbild på torgyta. Den ska vara lättanvänd, enkel och ge ett stadsmässigt och välkomnande intryck.



Skiss över upphöjd växtbädd med stödmur och en högre spalje



Mindre blommande träd på torget som hagtorn eller prydnadsapel skapar en trivsamt miljö.

Delområde A: Torget

Torgområdet ska vara enkelt med ett tydligt välkomnande. En ny resecentrumbyggnad med en rundad form möter ett tydligt stråk från avlämnings-/korttidsparkeringen. Befintligt stationshus blir kvar med andra aktiviteter.

Torgytan sträcker sig kring byggnaden för resecentrumet och stationsbyggnaden. Framför huvudentrén skapas en tydlig, stram form med urban karaktär som möter de mjukare linjerna från den nya resecentrumbyggnaden. Denna yta föreslås ligga något högre än övriga ytor och förses med en finare markplatta. Övrig torgyta beläggs med marksten för att vara funktionell xxxxx. Denna yta ska vara bearbetad och trivsamt men markmaterialet föreslås vara enklare. En del av ytan behöver vara körbar bland

annat då parkering för rörelsehindrade behöver finnas inom 25-30 m avstånd från entrén.

För att skapa trygga gångstråk inom området placeras belysningspollare som avdelar körbara ytor mot gångtytor.

Bussangöringen behöver avgränsas då den ska vara fri från gående. Från torgytan föreslås en naturligt upplevd skiljevägg av spalje/staket med klätterväxter som ger viss genomsikt. En något upphöjd växtbädd mjukar upp kanten och ger en formell avslutning till torgytan.

Uteserveringen bör utföras med en till byggnaden anpassad terrass i trä. Den södra sidan av stationshuset tillför platsen en varmare karaktär. Övriga ytor i resecentrumet är rena och smi-

diga för att hantera flöden. Den södra sidan av befintligt stationshus och nytt resecentra föreslås ges en mindre stram karaktär. Vid gaveln på befintligt stationshus placeras med fördel några mindre träd som kan sila solljuset och minska rörelserna här. Avskiljande element som murar och häckar placeras för att avgränsa mot parkeringar och ge ledning.

För att mjuka upp den hårdgjorda ytan och skapa en anknytning till parken, skapas mindre gröna ytor med träd och underplanteringar av tåliga marktäckare.

Avvattning av de hårdgjorda ytorna ska ske mot träderna för att skapa fördröjning. En tilltagen grön yta för träd måste finnas för att träderna inte ska skadas vid eventuell saltning vintertid. Ytan ska täckas med salttåliga växter.

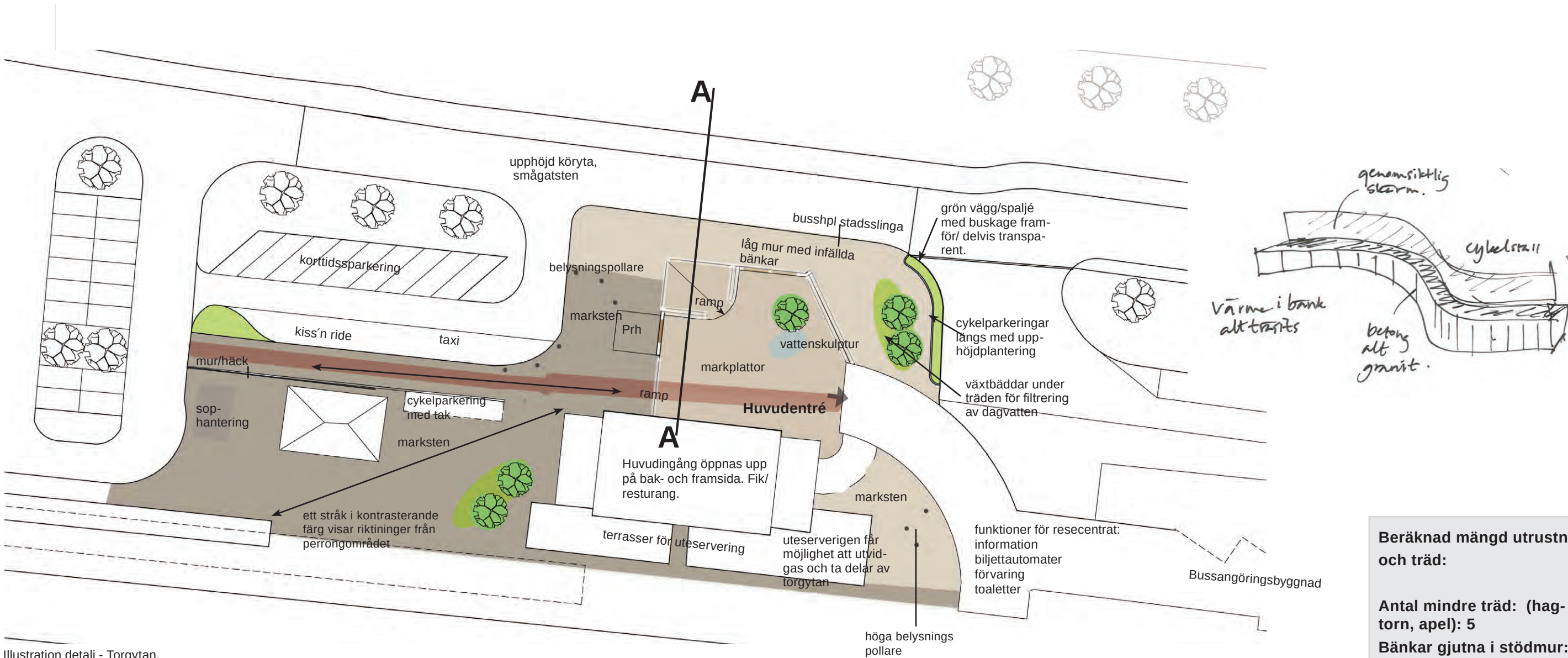


Illustration detalj - Torgytan.

Beräknad mängd utrustning och träd:

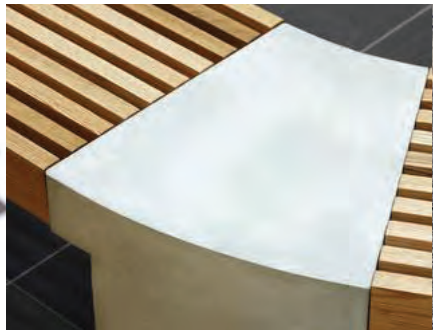
- Antal mindre träd: (hag-torn, apel): 5
- Bänkar gjutna i stödmur: 4
- Parksoffor: 2
- Belysningspollare: 6
- Höga belysningspollare: 3
- Papperskorgar: 2



Ett stråk i kontrasterande färg visar riktningar från perrongområdet, marksten.



Exempel på en finare markplatta



Bänkar inbyggda i mur



Pollare som avdelar mellan torg och köryta



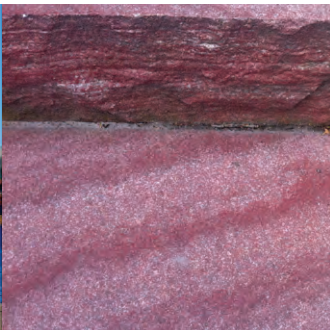
En enkel vattenskulptur kan tillföra stort värde på torgytan framför entrén.



En grön avgränsning mot bussangöringen.



Papperskorg



Detaljer i murarna i älvdalskvarsit



Huvudentrén ska vara tydlig att nå. Byggnaden ska ge ett lätt intryck och uppföras med trä och glas. En anknytning till Mora trästad.



Byggnaden för resecentrat vänd mot perrongen. Här skapas en naturlig plats i söderläge.



Enklare markbetongplatta läggs med genomarbetat mönster.



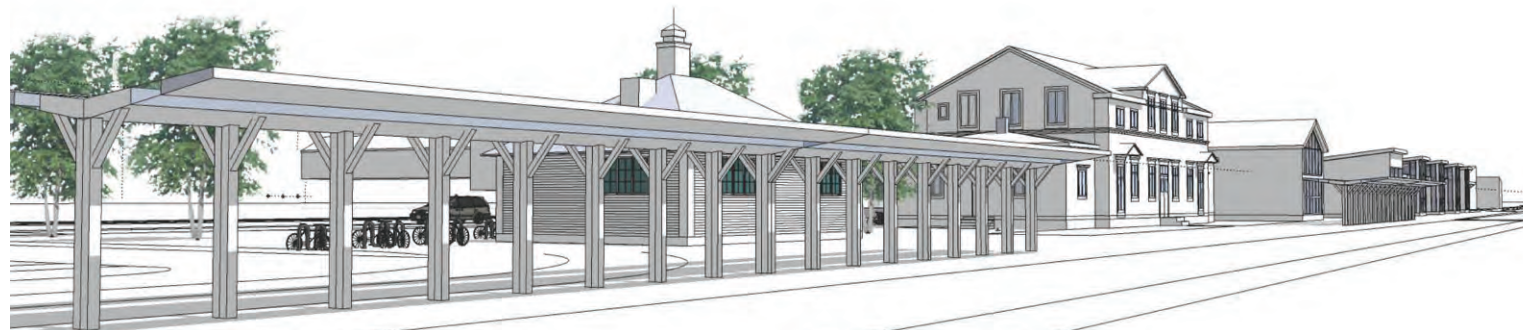
Cykelställ utan tak placeras utmed avgränsningen till buss-angöringen.



Trädetaljer i papperskorg och moloker för avfallssortering,



Cykelparkering med tak ska utföras i samma stil som perrongtaket.



Perspektiv perrongtak

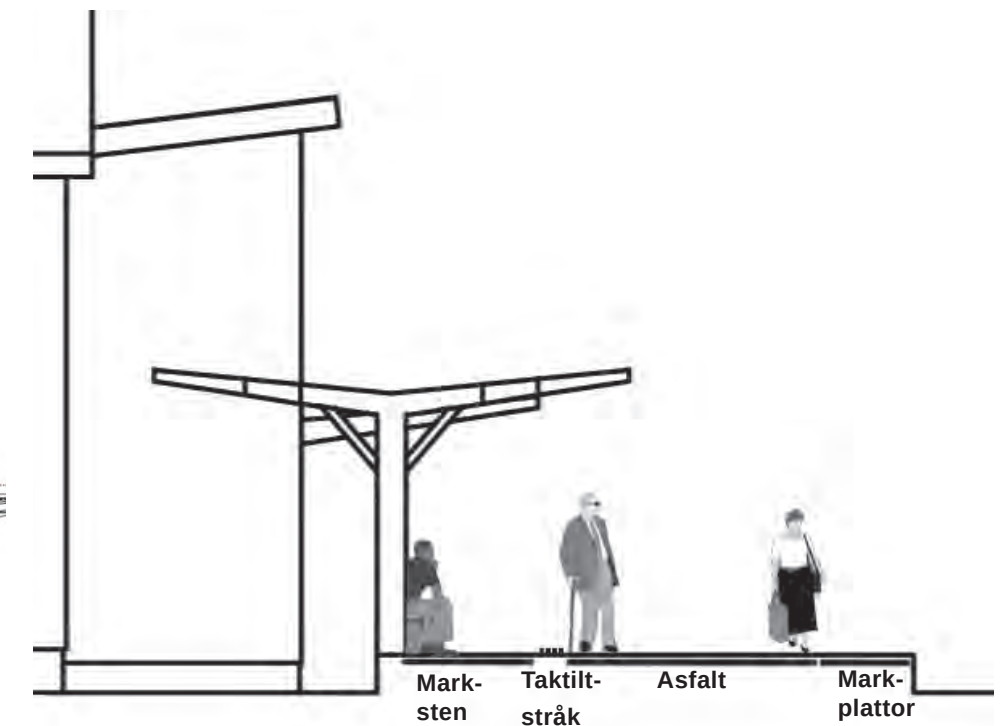
Delområde B: Perrong

Perrongen till spåret närmast resecentrumet förlängs ca 55 m mot centrum, västerut, och ca 100 m österut mot Noret. Perrongen höjs även för att möta behoven av tillgänglighet för de nyare tågen. Det skapar en höjdskillnad mot omgivande mark som fungerar som en naturlig avskiljare till intilliggande cykelbana i den västra delen av området. Höjdskillnaden kompletteras med ytterligare avgränsning med skärm eller staket.

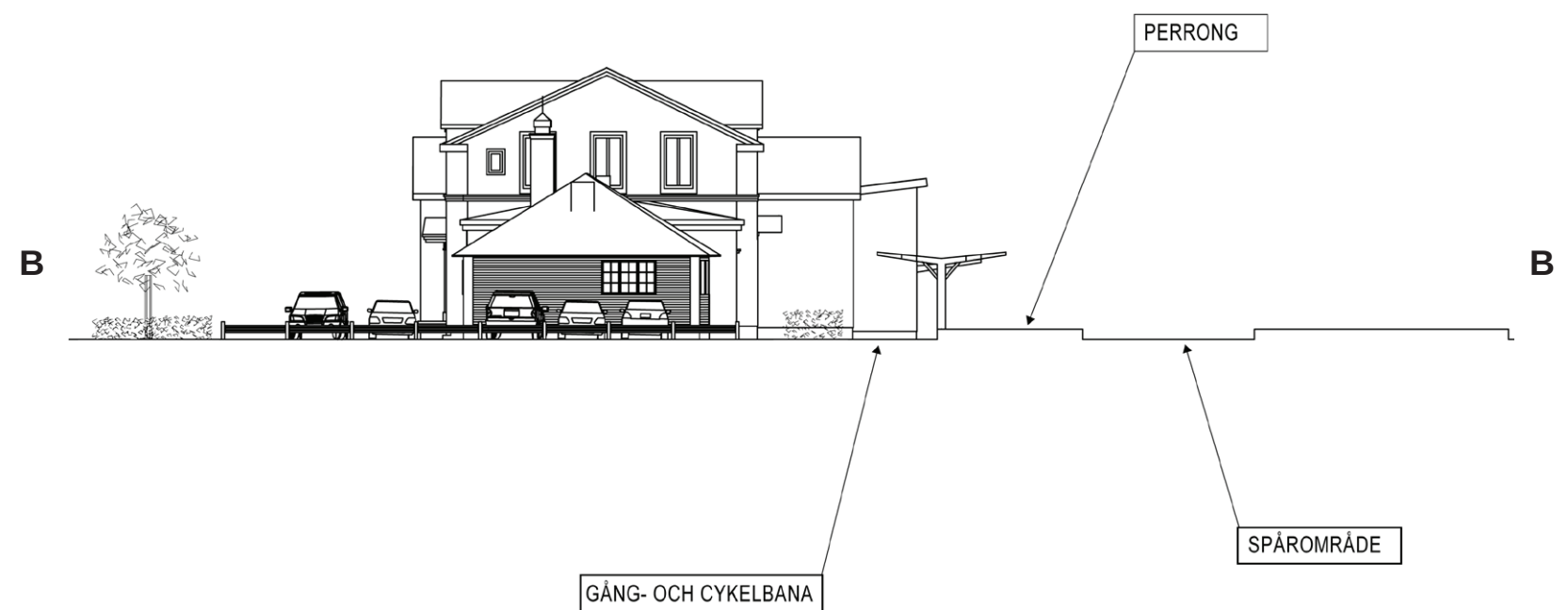
Perrongens båda ändar behöver en bearbetad detalj som välkomnar och visar att det är ett nytt område. Perrongtaket kan delas mellan cykelbana och perrong och signalera lägre hastighet för den som cyklar. Perrongtaket ska lämna utrymme bakom befintligt stationshus för att inte skugga uteserveringar i söderläge. Perrongtaket ska utföras som en lätt och enkel konstruktion med vinklar som överensstämmer med bussangöringens. Materialet bör bestå av trä och eventuellt glasgenomsiktligt parti i taket.

Där perrongen och resecentrumets torgyta möts behöver tydligheten för riktningar och stråk bearbetas extra. Området intill övergången mot den yttre perrongen utgör en viktig nod. Här ska det finnas gott om sittplatser och enklare väderskydd bör sticka ut från resecentrumets byggnad.

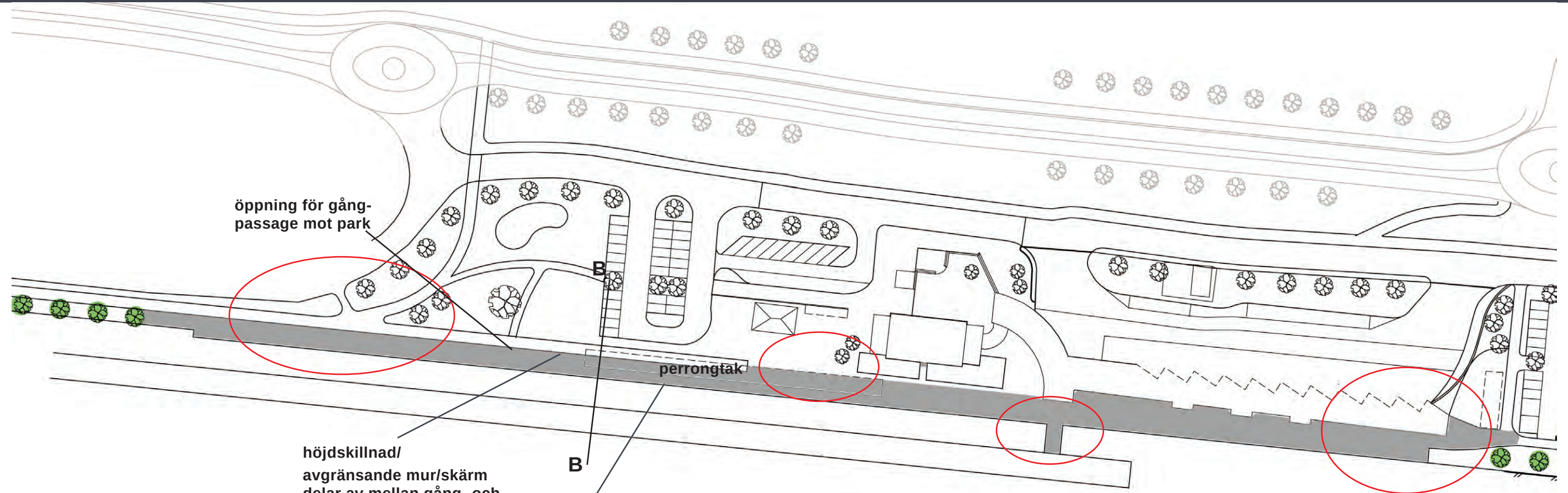
Markbeläggningen för perrongen bör bearbetas med inlägg av marksten som främjar tillgänglighet och säkerhet. Den yttre perrongen bör på sikt upprustas med ett ytmaterial som anknyter till det nya resecentrumet och till Moras identitet.



Principsektion över perrongområdet som visar utformning av ytskikt med taktilla stråk placerade under taket.



Principsektion B-B



öppning för gång-
passage mot park

höjdskillnad/
avgränsande mur/skärm
delar av mellan gång- och
cykelväg och perrong

markplattor med kontrast i
ytterkanten av perrong.
(eventuellt målning på bortre
del av perrong)

Röda ringar visar
entréer och kors-
ningspunkter för
ledstråk. Dessa är
viktiga platser för
bearbetning.

Beräknad mängd utrustning
och träd

Antal mindre träd (hagtorn,
apel): 4

Antal bänkar gjutna i stöd-
mur: 4

Antal fristående bänkar: 2

Antal ståstödbräda 4

Antal papperskorgar: 3



Papperskorg



Ledstråk markeras med
taktila plattor i kontrasterande färg.



Välkomnande soffa i varmt trä



Avskärmning av perforerad plåt mel-
lan perrong och cykelbana.



Ståstödbräda vid perrong för
resenärer som väntar en kortare
stund



Marksten i varma färger under per-
rongtaket

Delområde C: Bussangöring

Bussangöringen är placerad längs med järnvägen för att få en nära överstigning mellan buss och tåg. Både lokal- och regional- och långfärdsbussar ska angöra här. Dalatrafik har räknat att de behöver 7 angöringsplatser för att det ska vara hållbart för framtiden. Bussangöringen ska kunna användas vid vasaloppsevenemang. Taket för angöringen blir långt, och är en tillgång som förstärker och förlänger resecentrumet. Ingångar sker både från resecentrumet och från långtidsparkeringen i öster. Byggnaden ska uppföras i trä med glaspartier. Det ska finnas gott om sittplatser och vara en varm plats. Taket kan förses med sedum och/eller solpaneler.

Ytan för bussangöringen kommer att vara synlig mot väg 70/45, markytan ska ordnas så att den begränsar upplevelsen av asfalt och med enkla medel ger en visuellt stimulerande karaktär, t ex med enkelt mönster av hästar, dalahäst/dalatrafiks symbol. Bussangöringens yta ska avgränsas för att förhindra obehöriga i bussarnas farliga backningszoner. Avgränsningarna mot torgyta samt östra parkeringen ska ske med spaljéer i kombination med vegetation.



Perspektiv bussangöring.



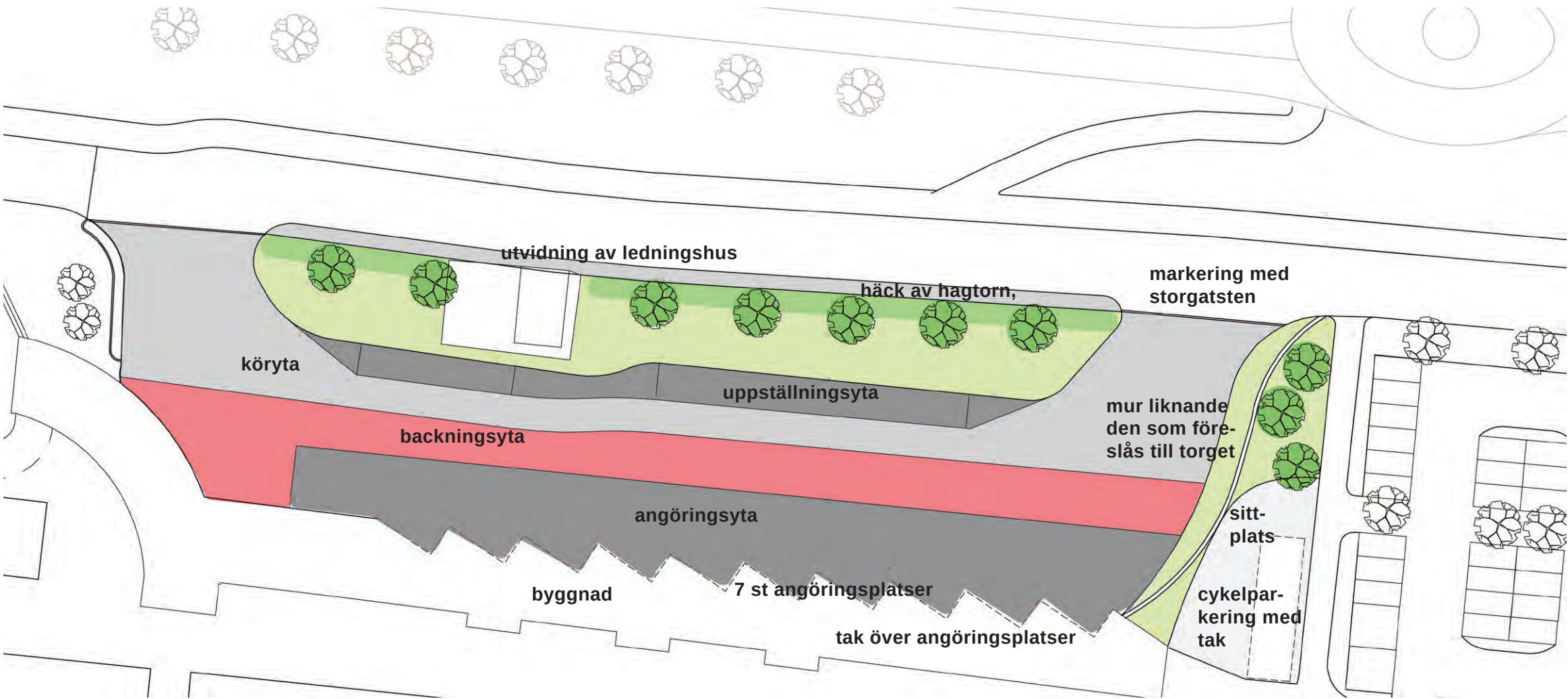
Intressant belysning på taket av perrongtaket.



En grön avskärmning mot cykelväg.



Den föreslagna muren mellan bussangöringen och långtidsparkeringen ska ha samma material, utförande och stil som den norr om Vasagatan mot Kristinebergskullen.



Beräknad mängd utrustning och träd

- Antal mindre träd (hagtorn, apel): 3
- Antal större träd, (vårtbjörk): 7
- Antal parksoffor vid sitt-plats: 2
- Antal papperskorgar: 2



Parksoffor till sittplats.



Breda gröna "barriärer" i form av hagtornshäcka mellan buss angöringsområdet och gångstråk.



Storgatsten markerar gränsen mot lokalgatan.



Olika markbeläggningar markerar olika funktioner vid området för bussangöring.



RödASFalt markerar backningsyta.



SF-sten markerar angörings- och uppställningsyta.



Papperskorg

Delområde D: Lokalgata samt gång- och cykelvägar

Primärt ska den västra infarten användas för både privatbilar och bussar. Bilister som ska lämna av eller hämta gör det vid korttids-parkeringen. Bilister som ska till långtidsparkeringen eller hämta/lämna vid buss åker främst in via den östra infarten.

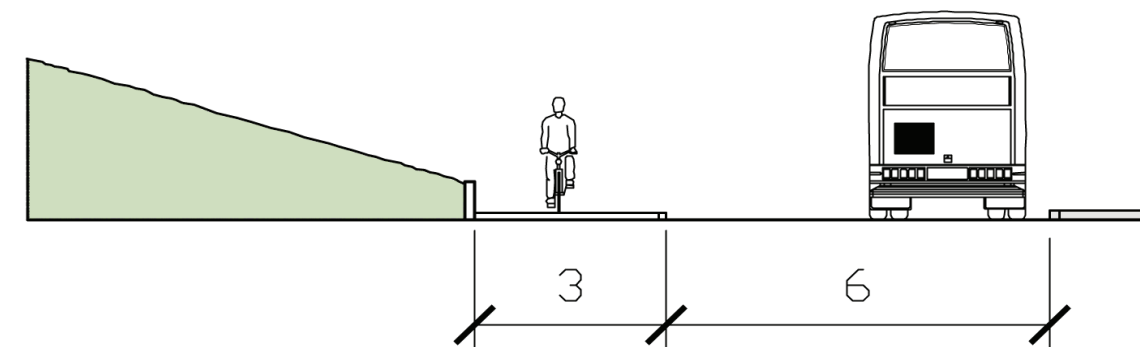
Lokalgatan smalnas och utformas för lågfartszon för att styra till en lägre hastighet i området. Mitt framför resecentrumbyggnaderna och stationshuset sker en upphöjning av lokalgatan som beläggs med t ex gatsten för att ytterligare minska hastigheten. Övergångar för gående i anslutning till torget markeras.

Ett busstopp för busslinje mellan Noret och centrum finns i bortre delen av angöringszonen.

Cykelbanan som idag ligger i slänten ovan flyttas ner och samordnas med lokalgatan. Cykelbana utformas på upphöjd trottoar med kantsten. Det skapar en mer skyddad miljö från väg 70/E45 och ett mer sammanhållet gaturum. Anslutande cykelbanor i västra och östra delen av perrongen ska bearbetas med bland annat trädrader.

Inne på stationsområdet ska cykel framföras till fots. För de cyklister som ska ta sig till och från Noret eller andra viktiga målpunkter såsom Mora lasarett placeras en passage över lokalgatan längst väster ut i området.

Då bussangöringen flyttas närmre resecentrumet kommer befintlig gång- och cykelport under väg 70/E45 ligga avses. Porten är idag ottryggt utformad och i och med en avlägsen placering är det sannolikt att användningen av trafikljuskorsningen med väg 70/E45 kommer att öka. Bearbetningen av passagerna med väg 70/E45 ligger utanför detta projekt, men är i behov av bearbetning för att öka säkerheten. På sikt bör en direkt, ljus och öppen port anordnas i direkt läge mellan resecentrum och skola/bostadsområde.



Sektion A-A över lokalgatan.



Stadsmässig stolpbelysning kombineras för lokalgatan och gång- och cykelväg.

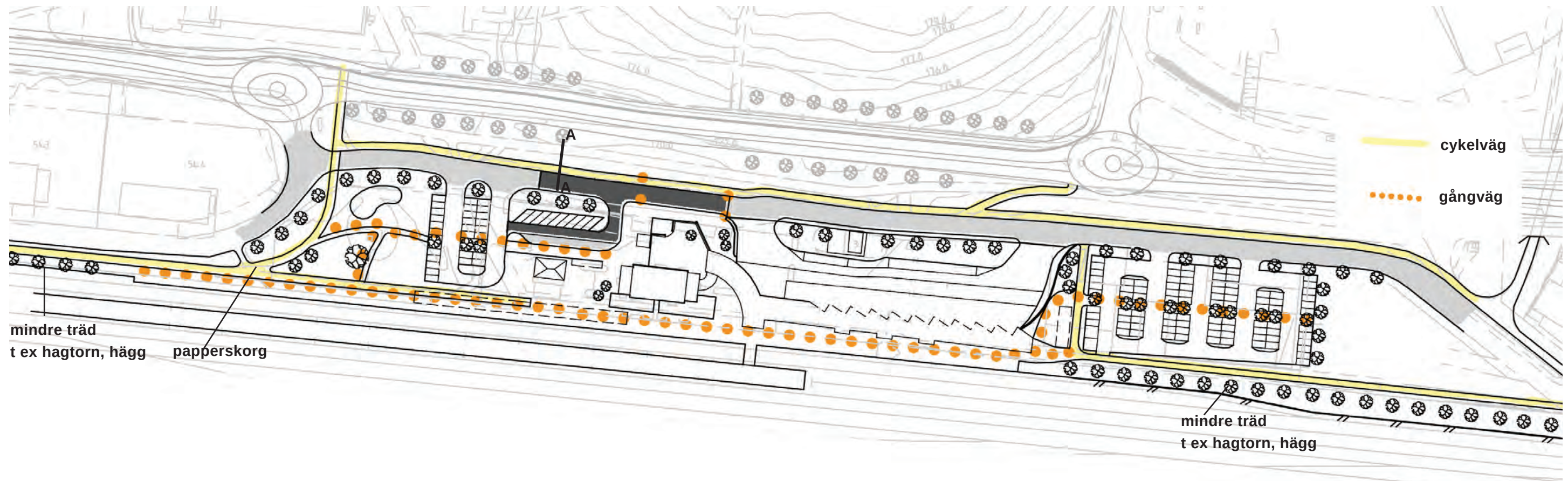
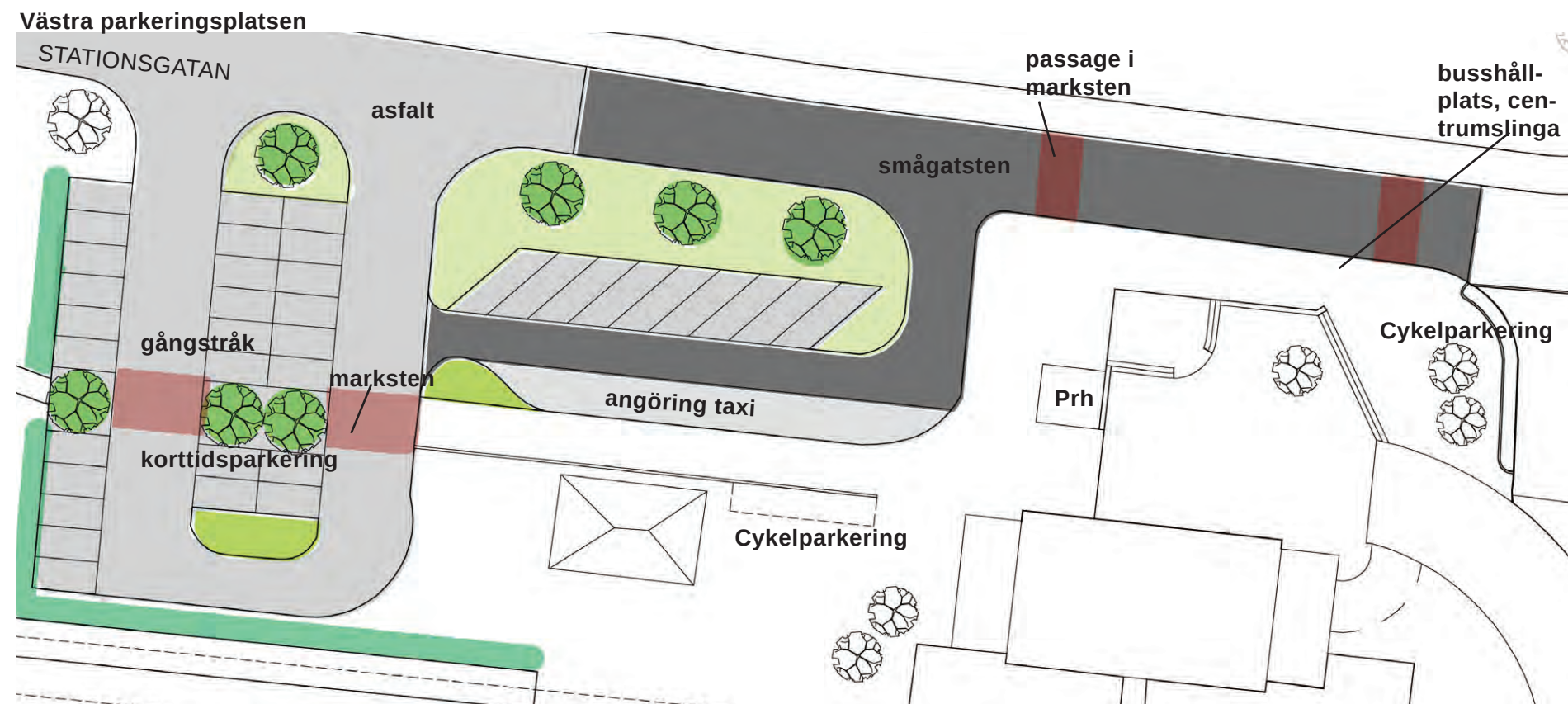


Illustration som visar lokalgatan samt stråk för gående och cyklande.

**Beräknad mängd utrustning
och träd**

**Antal mindre träd (hagtorn,
apel): 22 (utmed järnvägen)**

**Antal papperskorgar: 1,
markerad på plan.**



Delområde E: Parkeringar

Den västra parkeringen, korttidsparkeringen intill huvudentrén, kommer att få mest rörelser och aktivitet. Den östra parkeringen, blir huvudsakligen långtidsparkering men får ett mindre antal korttidsparkeringar närmast entrén till bussangöringen.

Parkering för rörelsehindrade placeras på torgytan framför befintligt stationshus inom 25 meter från huvudentrén till resecentrumet. Den ska placeras så att den inte stör torgytan. De som använder parkeringen för rörelsehindrade ska köra från Stationsgatan mot västra parkeringen på samma sätt som övriga bilister och hänvisas genom en köryta med avvikande marksten. Pollare förtydligar körytan ytterligare. Parkering för rörelsehindrade placeras även intill den östra entrén vid bussangöringen.

God service såsom platser med motorvärmare för uthyrning samt för personalparkeringar ska finnas tillgängliga på långtidsparkeringen.

Gångstråk till resecentrumets entréer ska vara tillgängliga och fungera som ledstråk. Korsningpunkter med körytor ges en markering med marksten. Sträckan från parkering till resecentrumets entréer ska vara tydlig och säker. Gångstig anläggs tillsammans med trådrader.



En tydlig struktur i planteringar och markmaterial

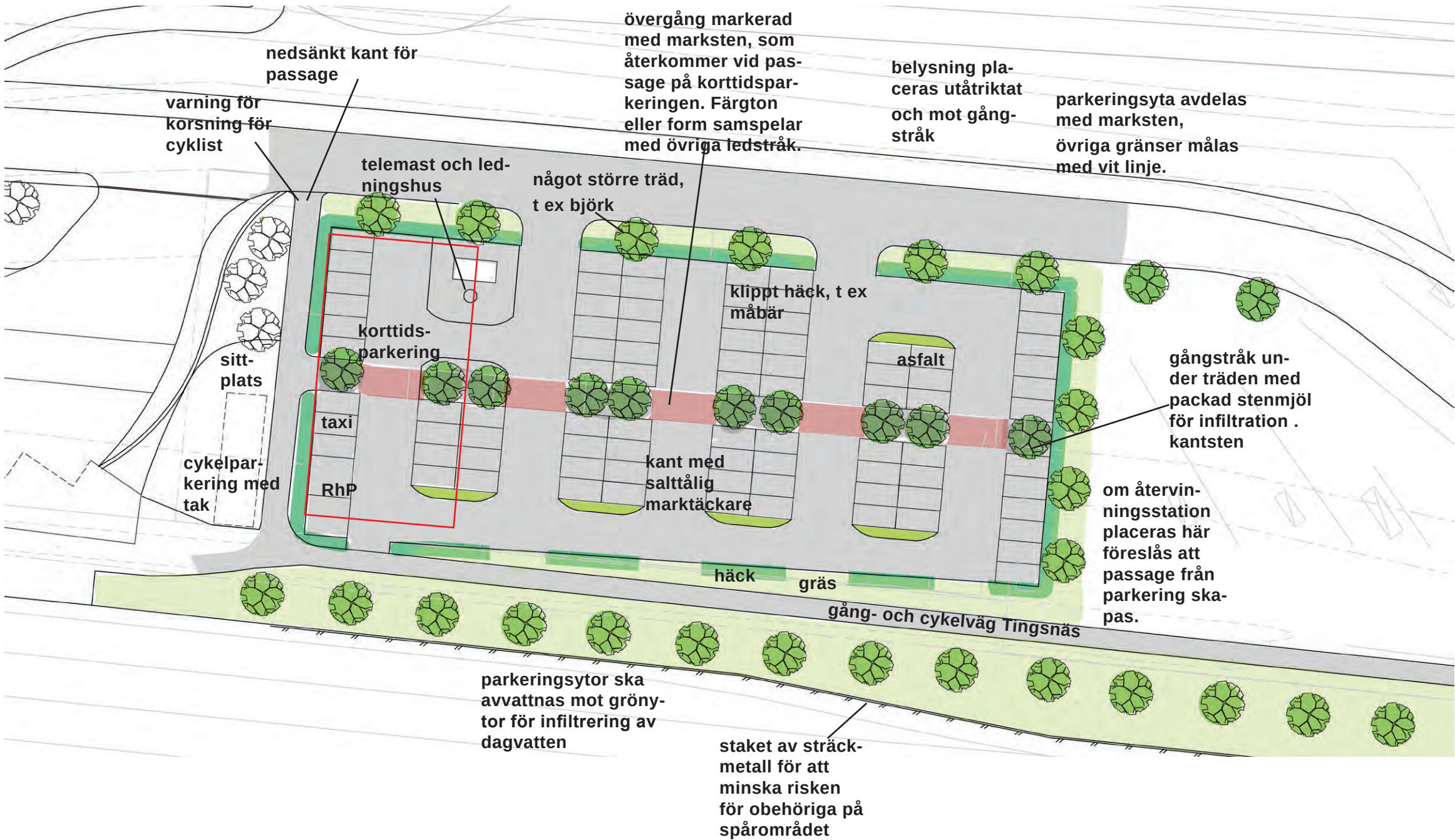
Samtliga huvudstråk ska vara tillgänglighetsanpassade.

Cykelparkeringar ska utföras med tak i samma stil som perrongtak, men i en mindre version. Det ska finnas gott om parkeringsplatser för cykel. Cykelangöringar ska finnas i västra delen av torgytan där cykelbanan kommer in, samt vid bussangöringens östra entré. Det nordöstra hörnet/östra delen av torgytan beräknas som en nod för cyklister och en enklare angöringspunkt för cyklister föreslås här. Eventuellt tak på den här platsen ska vara genomskiktligt.



Cykelparkering med tak

Östra parkeringsplatsen



Beräknad mängd utrustning och träd

- Antal större träd t ex vårt-björk: 22 st
- Antal belysningsstolpar: 18 st
- Antal papperskorgar: 2



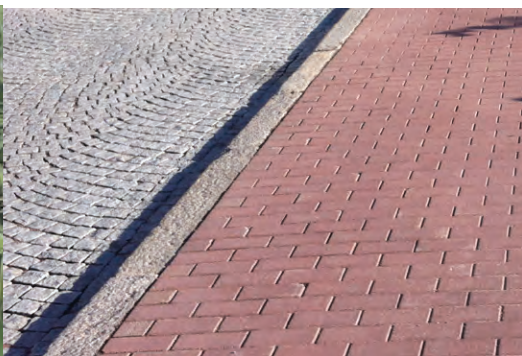
Det centrala stråket kantas av större träd som t ex björk



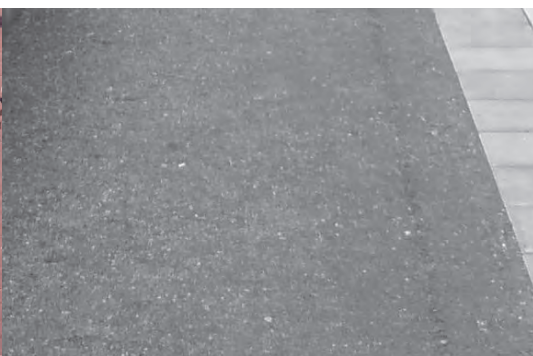
Parkeringskeppen kantas av salttåliga marktäckare, som t ex liten strandtrift



Papperskorg



Där gångstråket korsar körytor bekläds det med marksten i varma färger.



Där gångstråket får trädplante-ringar bekläds det med packad stenmjöl



Mindre träd med hagmarkska-raktär som rönn eller hagtorn planteras längs med spåret.

Delområde F: Park

Parkytan ska utgöra en mjukare del av området för resecentrumet. Här ska det finnas utrymme för paus i väntan på tåg och buss och möjlighet till kort lekpaus. Platsen bör upplevas som skyddad från trafikrörelserna omkring men ge sikt och trygghet.

Träden och häckar omkring parkytan skapar rumslighet. En dagvattendamm i den norra delen avgränsar mot det yttre trafikrummet. Dammen ska vara tilltalande både som torr och med vatten i. Områden för olika aktiviteter delas av med skirare väggar som till exempel höga gräs. Ett vackert vårdträd tillför karaktär och förankrar platsen. Statyn för Treffenberg föreslås finnas kvar i parken men får en underordnad placering.

Grönytan mellan Vasagatan och Stationsvägen ska ha en enkel utformning med gräs och eventuella träd. Detta bör samordnas med framtida planer för Vasagatan. En mur i kanten till cykelvägen skapar en mildare lutning upp till väg 70/E45.

Grönytan mot den östra parkeringen utformas med klippt gräs, och mindre träd. I övrigt se *Delområde C: Bussangöring*.



Parken ska vara inbjudande, ge en viss avskärmning mot trafikbruset och ändå ge sikt och upplevd öppenhet.



Varför inte gunga medan man väntar på tåget?
Varma färger följer med i parken.



Enkla och tåliga skulpturer fungerar både som lekredskap och konstverk.





Beräknad mängd utrustning och träd

Antal större träd t ex vårtbjörk: 9
 Antal vårdträd t ex gråvalnöt: 1 st
 Antal parksoffor: 6 st
 Antal papperskorgar: 2
 Antal markspot mot vårdträd: 1 st



Havtorn tillför en torr karaktär, de silvriga bladen ger viss lyx.



Dagvattendamm med varierande vattenmängd utformas med växter som tål varierande fuktighet.



Parksoffor



Trädridåer av prydnadsgräs



Gråvalnöt som vårdträd. Ett hög- och bredväxande träd med skirt lövverk.



FORTSATT ARBETE

Planprocessen

Parallellt med gestaltungsprogrammets arbete har detaljplanen för resecentrumet tagits fram. Gestaltungsprogrammet innehåller rekommendationer och riktlinjer både för detaljplanen och för rambeskrivningen som tas fram till totalentreprenaden.

Inför projekteringen

Flera aktörer i fortsatt projektering och byggledning innebär ett krav på noggrann samordning. Materialval, ledstråk, informationsplatser mm ska upplevas som en helhet. Samtliga tillgänglighetsprinciper ska vara konsekventa. Ett genomarbetat tillgänglighetsprogram bör utformas parallellt med projekteringen. Växtmaterial ska hanteras i samma entreprenad för att få en likartad utveckling på grönstrukturen.

WSP Sverige
Arenavägen 7
121 88 Stockholm-Globen
Tel: 08-688 60 00
Fax: 08-688 69 99
www.wspgroup.se

UNITED
BY OUR
DIFFERENCE

