Länkar & passager

Karlstads resecentrum ska bli ett tydligare nav för allt kollektivt resande i både staden och regionen. Som en första etapp har stadsdelarna på båda sidor av järnvägen bundits samman via nya Trädgårdslänken och Vikenpassagen. Stenen på platsen pekar ut riktning, sätter tempo och understryker kulturhistoriska värden.

TEXT: **PETER WILLEBRAND** FOTO: **KARLSTAD KOMMUN & STEFAN RUMMEL**

Stefan Rummel, landskapsarkitekt på White arkitekter, talar om att rulla ut ”den röda mattan”, som inbjudande markerar entréer, skapar flöden och förbinder stadsdelar med varandra. Liknelsen blir uppenbar när man står toppen av den nya Trädgårdslänken, gångbron över spåren vid Karlstad Resecentrum, och blickar söderut. Stadsträdgården börjar på andra sidan Trädgårdsgatan. Den breda och rikt smyckade bron med träd och grönska i trapporna och växtbäddar, pergolor och sittplatser längs övergången blir som en naturlig förlängning av Stadsträdgården, en utskjutande gren som av egen kraft tagit sig över järnvägsspåren och nu förbinder de centrala stadsdelarna som tidigare hållits åtskilda. Den utstrålar lika mycket en samlingspunkt som en passage. Här kan

Vikenpassagen förbinder norr med syd och ger snabbare vägar till spår och plattformar.

Trädgårdslänkens trappor är en betongkonstruktion klädd i granit där små krokar fästs från stenkanten in i betongen under granithällarna.

man mötas eller sätta sig ner en stund för att se tågen komma och gå – eller bara titta på folklivet.

– Det är ett exempel som visar hur man kan koppla samman stadens olika rum, när bron och mattans linjer dockar an med det närliggande stadslandskapet, konstaterar Stefan Rummel.

Den var 2017 som White vann den arkitekttävling som Karlstads kommun anordnade i samarbete med Trafikverket. Uppdraget var att omvandla det gamla stationsområdet och via nya gång- och cykelpassager över och under spåren knyta samman stadsdelarna Tingvallastaden i norr och Viken i söder. Dessutom skulle stationen fungera som en hubb för all kollektivtrafik i regionen.

– Vi var ett av fyra inbjudna kontor, säger Stefan.

DET VINNANDE FÖRSLAGET hade rubriken ”Resa Gata Stad”, vilket också sammanfattar alla delar som ska balanseras i ett stationsområde.

Det är komplexa uppdrag, där logistiken innefattar alla kollektiva trafikslag som sömlöst ska överbrygga varandra i både tid och rum: tåg, regionala och lokala bussar, taxi och färdtjänst. Samtidigt

”Jag har till exempel arbetat mycket med frågor som handlar om hur kollektivtrafiken kan integreras på bästa möjliga sätt.”

ska karlstadbons vardagliga liv kunna pågå parallellt, med en levande handel, service, serveringar, parkeringsplatser, cyklister, gående etc.

– Jag har genom åren arbetat med en handfull olika stationsområden i Sverige, bland annat Uppsala resecentrum där vårt eget kontor ligger, säger Stefan Rummel.

– Vi som arbetar i teamet får ofta olika specialistkompetenser. Jag har till exempel arbetat mycket med frågor som handlar om hur kollektivtrafiken kan integreras på bästa möjliga sätt, så att den bidrar till stadsutvecklingen.

I Karlstad-projektet har begreppen ”inre och yttre reserummet” använts återkommande för att beskriva hur stations- och gatumiljöer ska integreras i staden. Den klassiska stationsbyggnaden, ritad av Hjalmar Kumlien och invigd år 1869 när den Nordvästra stambanan drogs fram till staden, är fortsatt navet i stationens expansion.

– Det inre reserummet är direkta stationsnära stråk med spår, perronger, nära anslutningar och gator som Hamngatan där de flesta byten mellan olika trafikslag sker, medan det yttre rummet binder samman stationsområdet med det omgivande stadslandskapet, förklarar Stefan Rummel.

Trädgårdslänken stod färdig förra hösten och när den breddade undergången Vikenpassagen, ett stenkast längre västerut, invigdes i somras öppnades den större pulsådern där cykelbanor, gångstråk och uppgångar både förbinder norr med syd och ger snabbare vägar till spår och plattformar. En ny mittplattform och nya spår har tillkommit för att fler tåg ska kunna trafikera stationen. Invigningen markerade också ett avslut för den södra etappen.

Trädgårdslänken är lika mycket en samlingspunkt som en passage.

Arbetet med den norra sidans Tingvallastaden, längs Hamngatan och den gamla stationsbyggnaden, pågår för fullt och beräknas vara klart 2028.

Tillgänglighetsfrågan och effektiva logistiklösningar är återkommande utmaningar som sätter ramar. Mycket har handlat om att definiera de punkter där idén om det inre och yttre reserummet får utrymme. Stefan Rummel pekar ut ett antal korsningar längs Hamngatan som viktiga pusselbitar för att lösa upp flöden och skapa framkomlighet som gör att trafiken flyter på i ett jämnt tempo i alla riktningar.

Natursten i markbeläggningar är en viktig markör i gestaltningen, som pekar ut riktning, sätter tempo och understryker kulturhistoriska värden. Som till exempel när Hamngatan ska knytas närmare Tingvallastadens golv där natursten och hällar redan är en del av stadskärnans DNA.

– Vi hade till en början ritat in mycket hällar i Hamngatans, korsningar, men av olika skäl fick vi tänka om och det blev mer gatsten. I andra sammanhang har vi jobbat in mycket natursten bland övrig marksten, med mönsterläggningar och olika bearbetningar som ger ett levande och varierat uttryck när väder och årstid skiftar.

Klassisk svensk bohusgranit, som Tossene Grå Bohus, dominerar bland stensorterna som har använts på området. Även Moheda Diabas och Hallandsgnejsen Svenstorp förekommer. En del sten är återbruk från kommunens lager.

Skalan och sammanhang har fått styra val av sten och utformning. Trädgårdsgatans historiska karaktär har till exempel bevarats med en mjuk, rund kullersten och smågatsten som löper längs hela gatan.

NÄR MAN TITTAR mer detaljerat på stenarbetena ser man till exempel att Trädgårdslänkens trappor är en betongkonstruktion klädd i granit där små krokar fästs från stenkanten in i betongen under trappstegens granithällar.

Den 70 meter långa Vikenpassagen har breddats till tio meter och en ljus stenläggning har ersatt den mörka asfalt som tidigare fanns i tunneln. Utmed tunnelns väggar finns ett särskilt, snedställt läggmönster av sten.

Friser på gatsten med hårdfog är återkommande, liksom gatsten runt betäckningar och läggmönster som fortsätter vidare ut i staden och skapar en helhet.

Stefan Rummel berömmer kommunens hållning som beställare.

– Man har haft en målmedvetenhet och hela tiden varit i konsekvent i synen på material, och betonat kvalitet och långsiktighet i alla sammanhang.

Stenkonsulten Anders Junghage har varit involverad i projekt sedan starten och ser fram emot nästa och avslutande etapp.

– Det här är ett mönsterprojekt med massor av innovativa lösningar. Under nästa år ska vi börja bjuda in utomstående för att visa upp hur framtidens stationsområden i våra städer utformas på bästa sätt, säger han. ■

Projekt: Karlstad Resecentrum
Beställare: Karlstad kommun och Trafikverket
Arkitekt: White Arkitekter
Stenleverantör: Bogesten, Hallindens Granit, S.t Eriks m. fl.
Stenkonsult: Anders Junghage