

Det nya Tullkammarkajen

Varje plats är unik men det finns ändå några saker man kan ta fasta på från andra exempel på stadsförnyelse vid vatten. I samtliga av de tidigare beskrivna exemplen handlar det om att ta ett helhetsgrepp över områden med vattnet som granne. Kommunen har en central roll i alla tre exemplen och så är också fallet när det gäller Tullkammarkajen.

Det viktiga är hur platsens goda sidor kan utnyttjas bäst och att skapa någonting utifrån platsens identitet och själ. I planeringslitteratur talas det ibland om "genius loci", platsens själ, men det glöms ofta bort i den moderna planeringen. Platsens ursprung och identitet vill jag gärna fokusera mer på för skapandet av en levande och genuin miljö i den nya lilla stadsdelen vid Nissan i Halmstad.



Det vi kan lära av tidigare exempel på förnyelse vid vatten är att de attraktiva områdena med närheten till hav och sjö

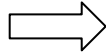
i många fall gjorts tillgängliga för allmänheten. Nya bostäder som byggs i attraktiva områden är ju inte direkt ett boende för den stora allmänheten med de priser som råder idag. Då är tillgängligheten till dessa områdens offentliga ytor desto viktigare.

En annan sak som framgår vid exemplifieringen av de olika stadsförnyelseprojekten är kvaliteter som ljus, luft och grönska lyfts fram och spelar en viktig roll i alla projekten, nästan som under den tidiga modernismens dagar. Balansen mellan öppenhet och slutenhet är något att fundera lite extra på. På Norra Hamnen i Helsingborg har man satsat på mycket glas i fasaderna vilket innebär en magnifik utsikt för de boende men också en rejäl insyn. I Malmö och Hammarby bygger man på liknande sätt. För människor i allmänhet betyder utsikten mycket och det förklarar prioriteringen.

Bebyggelsestrukturen och därmed också husens placering är en viktig del i det planerade bostadsområdet. I Helsingborgsexemplet ser vi en typisk bebyggelsestruktur för ett långsmalt planområde med vatten längs långsidan (se typ 1). I Malmö däremot är bebyggelsen mer mångfacetterad där huskroppar i oregelbunden form med slutna gårdsrum dominerar (se typ 2). Hammarby Sjöstad kan sägas ha en bebyggelsestruktur som innehåller både slutna och öppna gårdsmiljöer. Dessutom finns det hus på båda sidor vattnet där en spänning mellan husens arkitektur uppstår (se typ 3).



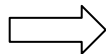
Typ 1. Helsingborg



Bebyggelsestruktur som kännetecknas av långsmala byggnadskroppar som är placerade med kortsidan mot vattnet. Husen kan ligga parallellt men för spänningens skull är dom vridna.



Typ 2. Malmö



Denna struktur har sin utgångspunkt i den traditionella rutnätsplanen. Huskroppar är placerade så att mer eller mindre slutna gårdar bildas. Dessa enheter är placerade oregelbundet sinsemellan.



Typ 3. Stockholm



Exempel från Hammarby visar en struktur lik typ 2 men här omgiven av punkthus mot vattnet i en mer organisk form.

Arkitekturen på Norra Hamnen, Hammarby Sjöstad och Västra Hamnen har vissa gemensamma drag. Putsade fasader är återkommande liksom mycket glas och en hel del vågade men varierade inslag i fasaderna.

Finns det då något samband mellan arkitekturen och den marina miljön? Bebyggelse vid vatten i stadsmiljö ligger oftast vid en kaj med angräning för småbåtar etc. Kajen har en ganska karg karaktär vilket kan avspeglas i bebyggelsen där. Det är inte ovanligt att arkitekturen kan upplevas som väldigt bastant och kanske lite rå. Det förekommer att formspråk och detaljer på ex. båtar återkommer i bebyggelsen. Det finns således något som man skulle kunna definiera som marin arkitektur.

Med vetskapen hur Tullkammarkajen ser ut idag är det dags att ställa sig frågan hur det ska se ut i framtiden. Det är ju inte bara jag som vill någonting i det här sammanhanget utan också politiker och tjänstemän i kommunen samt de som idag bedriver verksamhet på kajen. Det är högst lämpligt att också nämna deras anspråk på området. Kommunen som helhet har uppfattningen att Tullkammarkajen ska förnyas vilket framgår tydligt i översiktsplanen. Planeringsenheterna vill ha ny bebyggelse men vad det ska vara för typ av bebyggelse finns det ingen enad uppfattning om. Det finns de som förespråkar en blandad stadsdel med bostäder i fokus.

En stor del av stadsborna ser en ny stadsdel med positiva ögon och det finns främst två anledningar till detta. För det första är det ett stort tryck på bostäder i Halmstad och för det andra blir kajen en trivsammare miljö för allmänheten. Företagen i området är inte riktigt av samma uppfattning, i

synnerhet inte de med verksamhet som kräver stora ytor. En del ser kanske risken att deras verksamhet flyttas längre söderut mot större befintliga industriområden och på så vis hamnar längre från centrum.

Koncept

Det bakgrundsmaterialet som nu har presenterats ska så småningom leda fram till ett förslag på ny markanvändning på Tullkammarkajen. Inledningsvis ska jag ta upp riktlinjer och principer för mina tankegångar och mitt tillvägagångssätt. Som jag förut nämnt är det frågan om att presentera ett förslag utifrån en analys av förutsättningar men också efter inspiration. Det sistnämnda innebär att många av mina egna tankar och uppfattningar kommer fram. Hela projektet innehåller alltså en betydande del subjektiva ståndpunkter.

Den ändrade markanvändningen från industritomter till bostadsområde utgör basen i konceptet. Bebyggelsestrukturen ska vara tydlig men med ett ledigare och mer varierat formspråk närmast kajen. Tullkammarkajen ska få en större andel mjuka ytor d.v.s. mer träd och grönytor än vad som är fallet idag.

Tullkammarkajen ämnar sig bra för en bebyggelse med blandade funktioner. Det fördelaktiga läget måste komma allmänheten till godo. Behovet av nya bostäder motiverar en satsning på området och ett blandat utbud av kontor och viss service tillfredsställer en del av dem som redan idag har verksamhet på kajen som då kan flytta in i de nya lokalerna. Till detta kan man lägga till behovet av en ny lågstadieskola i kvarteren runt Östra Förstaden vilken skulle kunna förläggas på Tullkammarkajen. Ett nytt

promenadstråk längs kajen med någon eller några publikmagneter skulle öka områdets attraktivitet ytterligare. Detta är huvudingredienserna i konceptet.

Motiven till en ny stadsdel med bostäder på Tullkammarkajen kan sammanfattas med följande innehåll:

- Behovet av bostäder (i synnerhet student- och äldreboende).
- Kajen blir mer tillgänglig för allmänheten → mer liv och rörelse i stadsdelen.
- Idealiskt läge för just denna typ av markanvändning.
- En i längden ohållbar användning av området idag.

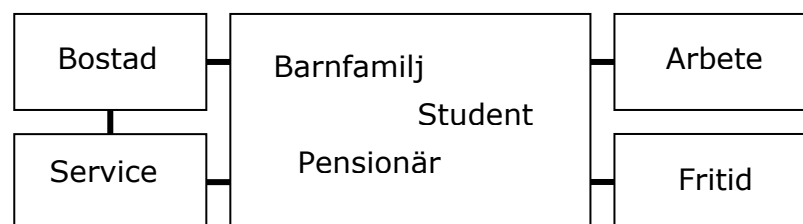
Det är inte bara de givna förutsättningarna och inspiration som ligger till grund för mitt förslag. Det finns även några grundläggande principer som jag kommer att beskriva med en början nedan.

En blandad stadsdel

Vad menas med en blandad stadsdel? Jag skulle vilja anknyta till ordet integrering som inte ska förväxlas med integration. Det senare används oftast när man talar om människor och då i synnerhet invandrare. Med integrering menas sammankoppling av olika funktioner. I planeringens sfär kan det röra sig om integrering av ex. bostäder och service men det kan också gälla integrering av hustyper ex. radhus och flerfamiljshus.

En stadsdel med blandade funktioner är en av de viktiga principerna för utformningen av Tullkammarkajen. Detta innebär att bostäder kommer att samsas med service, handel och kontor. Hur detta ska ske kommer att beskrivas mera ingående i förslaget. Fördelen med blandade

funktioner är att området alstrar mer liv och rörelse. Tullkammarkajen ska inte vara en sovande stadsdel. Den blandade stadsdelen kommer också att bestå i ett utbud av olika boendeformer t.ex. student- och äldreboende. Detta är ett försök att åstadkomma en spridning i åldersstrukturen på området. Det positiva med detta är ett breddat utbud av boende men det kan även spela en roll för trivsselfaktorn på området, då i positiv mening.



Figuren visar schematiskt integrering av både en stadsdelsfunktioner och olika grupper och individer i stadsdelen.

Tullkammarkajen har goda förutsättningar att bli en stadsdel med blandade funktioner där tyngdpunkten ligger på bostäder. Vad beträffar nya servicefunktioner är det viktigt att de blir ett komplement till den befintliga servicen. Det finns inte något underlag för mer omfattande detaljhandel då området ligger så pass centralt.

Det finns naturligtvis alltid en risk att försöket med att skapa en integrerad stadsdel får oönskade effekter. Den integrerade stadsdelen kanske också blir segregerad eftersom bara en begränsad andel människor har råd att bo där. Problemet kan naturligtvis uppstå oavsett om en stadsdel har integrerade funktioner eller inte. Segregationsproblematiken löses emellertid knappast av planerare eller arkitekter utan det är snarare en fråga om

politiska och ekonomiska lösningar i ett vidare nationellt perspektiv. Min högst personliga uppfattning är att den dåliga konkurrensen på den svenska bostadsmarknaden och det höga priset på byggande är bidragande orsaker till bostadssegregation.

Hur planerar man egentligen för en god integrerad stadsmiljö? Det finns definitivt inga enkla sätt. Det är inte så lyckat att tvinga människor till integrering, däremot kan jag som fysisk planerare skapa förutsättningar för och inspirera till integrering. För att Tullkammarkajen ska bli en blandad stadsdel är det viktigt att planera naturliga mötesplatser. Dessa offentliga rum genererar möten mellan människor med skilda bakgrunder och det kan förhoppningsvis leda till en förståelse och nyfikenhet mellan olika grupper i samhället. En blandad bebyggelse med olika hustyper och lägenhetsstorlekar kan bidra till att människor med olika behov flyttar in.

Identitet

Identitet är ett omdiskuterat begrepp främst inom filosofi och religion men det har också starka band med stadsplanering, i synnerhet de sociala aspekterna inom planeringen. Vikten av att känna identitet med sitt boende kan inte underskattas.

Det finns åtskilliga exempel på bostadsområden som är byggda utan tanke på platsens identitet. Dessa kan vara hur estetiskt tilltalande som helst men det har kanske inte tagits någon hänsyn till platsens historia eller om det nya passar in i sin omgivning. Det finns bostadsområden som människor kan uppfatta som både problembelastade och fula men som faktiskt har en tydlig identitet. Ett exempel

är Rosengård i Malmö där en del förvisso skulle känna sig otrygga men där de boendes starka tillhörighet med området skapar en trygghet för dem. Det räcker alltså inte alltid med en vacker bebyggelse och en väl utformad plan.

En viktig utgångspunkt för planeringen av Tullkammarkajen är att ta vara på områdets identitet. Identiteten hänger ihop med platsens historia och särdrag. I detta fall handlar det om typiska drag såsom stenstadens (Östra Förstaden) präglning på området, hamnverksamheten och Tullparken. En annan form av identitet är den som har att göra med socialpsykologiska faktorer. Hur ska de som flyttar in i området i framtiden känna sig hemmastadda med sin omgivning? Den här typen av frågor glöms ofta bort i planeringen.

Platsen, Tullkammarkajen, har under historien varit starkt förknippad med hamnverksamhet. Här fanns och finns ännu inga bostäder utan området var endast arbetsplats. Det var då en av stadens baksidor i Halmstadbarnas ögon och lite av den uppfattningen finns fortfarande kvar.

Många mindre företag, i synnerhet de med tillverkning, ger liv och rörelse till området med transporter till och från kajen. Men det finns också ytor som inte används och det medför att denna livliga karaktär blir uppblandad med en viss ödslighet. I det stora hela får jag en kluven och lite underlig känsla när jag rör mig genom området. Detta måste förmodligen upplevas på plats för att förstås. Denna blandade känsla, eller karaktär om man så vill, kommer att försvinna genom en ny bebyggelse med ett annat innehåll.

Områdets tillhörighet med hamnverksamheten är viktig att värna om, liksom kontakten med vattnet. Dessa delar utgör

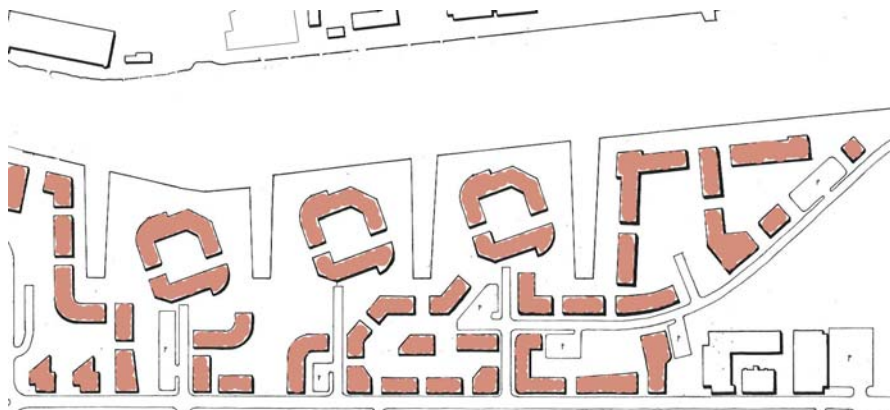
en stor del av Tullkammarkajens identitet idag. Med ny bebyggelse får Halmstadborna något nytt att identifiera sig med samtidigt som stora delar av den marina miljön bibehålls.

Spännande detaljer i den nya arkitekturen kan bli en viktig del i områdets nya identitet. Exempel på det är fasadutsmäckningar, ovanliga entréer och variation i fönstersättning. Allt detta bör vara specifikt för just det här området och det blir då något som de boende kommer att förknippa med just Tullkammarkajen.

Två alternativ

Under planförslagets framtagande växte det fram olika typer av bebyggelsestrukturer för det nya Tullkammarkajen. Jag ska redovisa två av dessa som en röd tråd i processen fram till huvudförslaget.

I ett första skede lekte jag med tanken att skapa en liten stadsdel större monumentala byggnader i en ganska karg miljö, se alternativ 1. Vattnet från Nissan leds in i kanaler mellan bebyggelse och bryter av lite mot det karga. Den befintliga gatustrukturen utnyttjas men Stuvaregatans mynning i Stationsgatan stängs igen.



Alternativ 1.

Bebyggelsen bildar inget regelbundet mönster utan har sin styrka i variationen och formspråket. Merparten av husen nås från Stationsgatan men Strandgatan längs Nissan norr om området får en fortsättning in bland den nya bebyggelsen.

Bilparkering finns i garage under jord samt på några mindre ställen ovanför mark. Förslaget inbegriper också kommunens tanke om "Söderleden", en trafikled över Nissan strax söder om planområdet. Därför är marken ända ner till denna ev. led ianspråktagen för ny bebyggelse i det här förslaget.

Byggnaderna i alternativ 1 inrymmer till största del bostäder men idén om en blandad stadsdel finns kvar. Byggnaderna närmast Tropikcenter och Tullparken blir lämpliga för handelsetablering (längst ut till höger på karta). Dessa bildar ett litet torg som blir områdets samlingsplats.

Kajen blir promenadstråk för allmänheten men kompliceras något p.g.a. de konstgjorda kanalerna. En del hus bildar mer eller mindre slutna gårdar. Våningsantalet varierar mellan två och fem. Förslaget kännetecknas av många öppna ytor.



Figuren visar fördelar resp. nackdelar för alternativ 1 i oberoende ordningsföljd.

I det första förslaget fick jag inte bebyggelsen att hänga ihop i den utsträckningen jag önskade. Jag försökte därför trycka ihop husen i ett tätare mönster och därmed ge planen en tydligare struktur. Det resulterade i alternativ 2.

Tankegången om kanaler lämnade jag därhän till förmån för kajen som mötesplats och promenadstråk. Flytbryggor anläggs vid kajkanten för att ytterligare förstärka kontakten med vattnet. Mötet med bebyggelsen på andra

sidan Nissan ges fokus med en gång- och cykelbro. Samtliga hus nås från Stationsgatan via fem lokalgator. Dessa gator finns i stort sett redan idag.

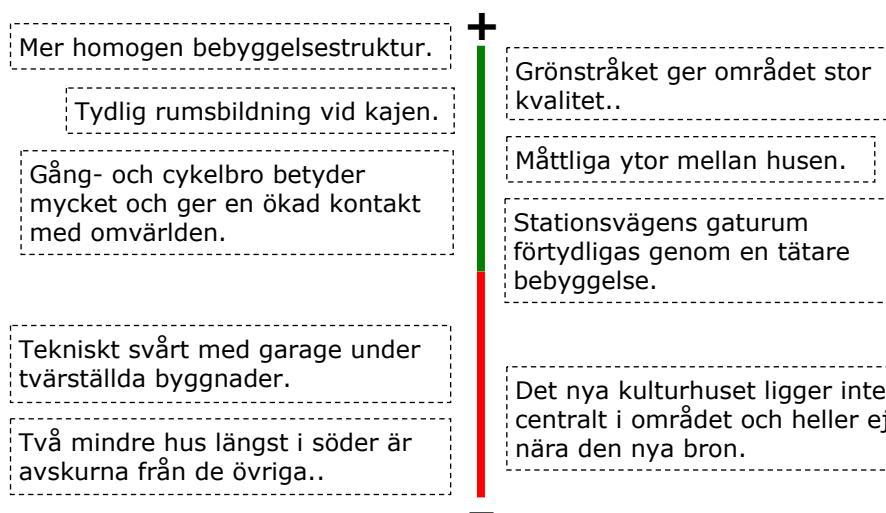


Alternativ 2

En publikmagnet i området blir Halmstads nya kulturhus i ett läge vid vattnet intill Tropikcenter. Här ligger också, likt det förra förslaget, Tullkammarkajens samlingsplats. Vad som mer är signifikativt för förslaget är det grönstråk som börjar vid Tullparkens slut och fortsätter en bit in i bebyggelsen. Grönstråket slutar i ett bågformat hus som blir lite av landmärke i kvarteret.

Liksom i förra förslaget löses parkering med underjordiska garage med nerfarter i lokalgatornas slut. I det här förslaget tas inte den mark där Motor i Halland är belägen i anspråk. Bebyggelsen är tätare mot Stationsgatan vilket ger en starkare stadskänsla. Husen närmast vattnet har en friare placering än de längre ner mot Stationsgatan.

Merparten av byggnaderna inrymmer bostäder. Men husen invid Stationsgatan lämpar sig väl för handelsetablering i bottenvåningarna. Liksom de närmast mötesplatsen vid det nya kulturhuset.



Figuren visar fördelar resp. nackdelar för alternativ 2 i oberoende ordningsföljd.

Plandata

Berörda fastigheter i planområdet: 16 st.

Markägare: Halmstad kommun. (Marken hyrs och arrenderas ut).

Verksamhetsområden idag: Grossister, leverantörer, lagerlokaler, båtförvaring m.m.

Markanvändning: Bostäder, kontor, handel, service och grönområden i integrerad form.

Våningshöjd: 3-7 vån.

Bostäder: ca 65 000 m².

Kontor/handel/service: ca 16 000 m²

Total markyta: ca 8 ha (exkl. Tullparken).

Total våningsyta: ca 18 000 kvm.

Täthet: exploateringstal = 0,23.

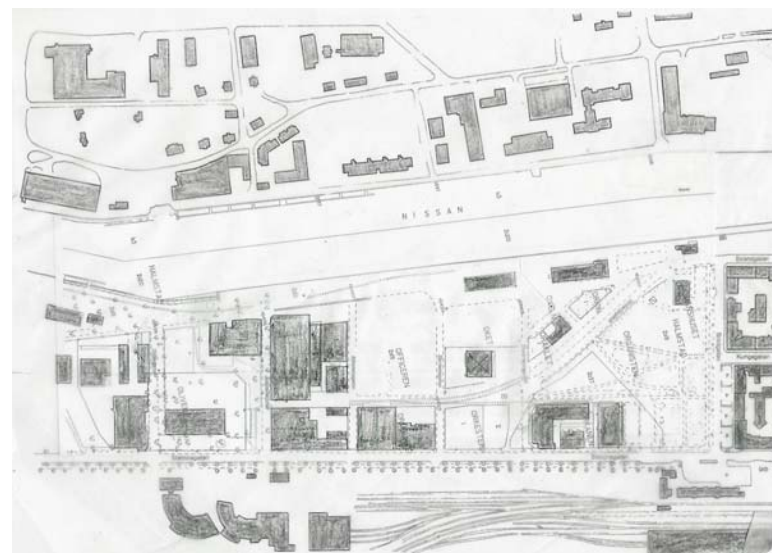
Våningsyta i gaturum: ca 7000 kvm.

Offentlighetspotential: op = 0,39 (våningsyta i gaturum/total våningsyta)

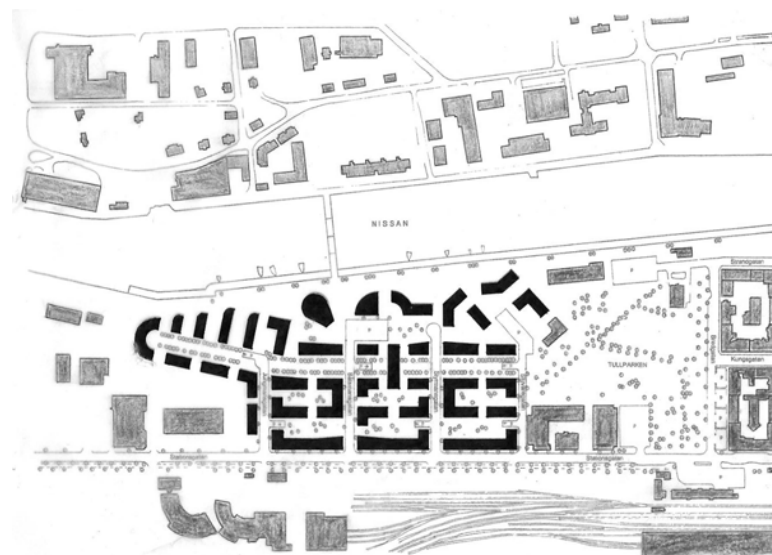
Bilplatser totalt: ca 1100 st.

Antalet nya lgh. totalt: ca 1000 st.

26



Karta visar Tullkammarkajen före ny markanvändning.



Karta visar Tullkammarkajen efter ny markanvändning.

²⁶ Med offentlighetspotential menas ett värde som avgör graden av offentlighet för stadsdelen.

Övergripande idéer

Tullkammarkajens nya ansikte består av en sammanhängande bebyggelse med bostäder, service och rekreation. Den nya bebyggelsen ska knyta an till stenstaden i norr med avseende på struktur och utseende. Detta betyder dock inte ett skapande av pastischer utan snarare någon eller några egenskaper i det gamla som ger avtryck i det nya. För människors uppfattning och för deras upplevelser spelar detta en viktig roll. Husen på Tullkammarkajen kommer också att ha en koppling till bebyggelsen på andra sidan ån. Där har kommunen låtit bygga nya bostadshus från slutet av 1990-talet. (Se idékarta under bilagor).

Den befintliga småbåtshamnen norr om den nya bebyggelsen växer och omfattar nu större delen av Tullkammarkajen. En träbrygga nersänkt någon meter från kajkanten ger boende och besökare som rör sig där en närmare kontakt med vattnet och den blir också båtplats.

Ån Nissan ska inte vara ett hinder för möten mellan stadens två delar. En gång- och cykelbro är därför en central tanke i planförslaget. När områdena på båda sidor av ån så småningom får ett likartat innehåll ökar också tillhörigheten mellan dem. Bron bör vara öppningsbar så att inte båttrafiken blockeras redan här utan kan komma längre norrut längs ån. Det är också viktigt att fartyget Najaden, en stadssymbol, kan komma förbi Tullkammarkajen för att kunna bli servad längre söderut. (Se idékarta under bilagor).

Kajen ska utgöra ett offentligt rum med den attraktion den förtjänar d.v.s. ett stadsnära bostadsområde med vattenkontakt som också är öppen för allmänheten och bjuder in till nya upplevelser och upptäckter. Kajen blir både en mötesplats och ett promenadstråk vilket alstrar liv och rörelse inte bara i närområdet utan också i grannområden. Här får även cyklister tillträde. Ett antal målpunkter och attraktioner ska ytterligare förstärka detta.

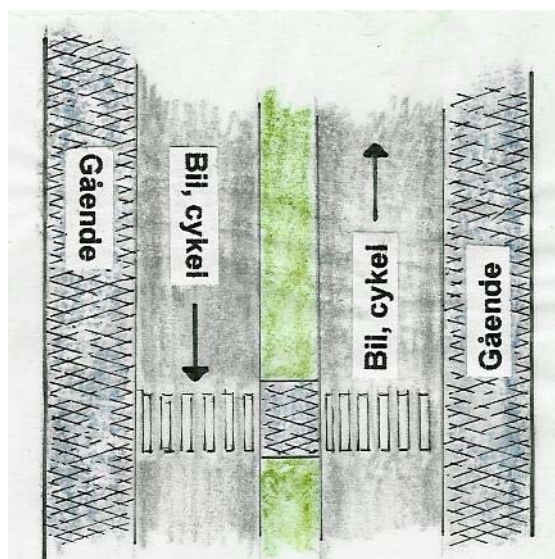
Det gynnsamma läget på kajen ger möjligheten att förverkliga Halmstads behov av ett nytt kulturhus som kan inrymma ex. bibliotek, samlingslokal och café. Det karga utseendet som kajen har kräver något grönt och därför planteras en rad av träd. Dessa arrangeras med viss sparsamhet så att inte utsikten ska gå förlorad. (Se idékarta under bilagor).

Mitt i den ganska täta bebyggelsen löper en grön ådra från norr till söder. Den börjar efter Tullparken och slutar i planens sista bostadshus, en bågformad monumental byggnad.

Gatans utformning

Tullkammarkajen får en helt ny karaktär vad gäller gaturummets utformning. Gatustrukturen i området blir tydligare och stadsmässigheten ökar. På Stationsgatan planteras träd på kajsidan för att komplettera träden på andra sidan. Gaturummet där blir lite speciellt eftersom det bara är byggnader på kajsidan men det vägs upp något av de stora träden på andra sidan. I övrigt bibehålls Stationsgatan så som den ser ut idag.

Bebyggelsen matas från fyra lokalgator som alla utgår från Stationsgatan. En av dessa, Båtsmansgatan, blir en slags paradgata som bl.a. leder fram till det nya kulturhuset och bron. Gatan kommer att alstra en hel del trafik men tanken är att en lite smalare gatubredd och mycket grönska ska bidra till att hålla nere hastigheten. En annan viktig skillnad mellan Båtsmansgatan och de andra tre lokalgatorna är att den förstnämnda är avdelad i två enkelriktade körbanor med en grönyta emellan (se bild nedan).



Skiss över Båtsmansgatan sedd uppifrån i skala 1:250.

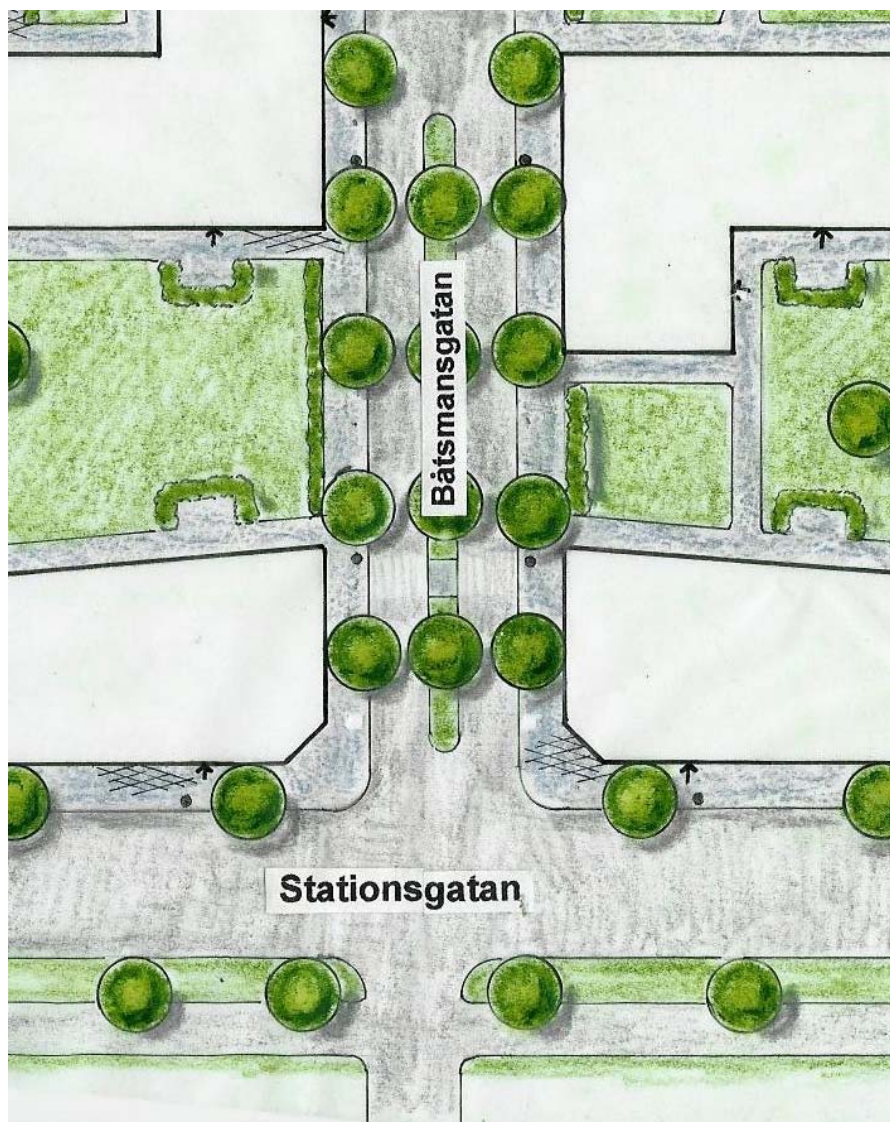
De gående ges generösa utrymmen i stenbelagda trottoarer vid sidan av asfalterade körbanor. Båtsmansgatan får också ett antal strategiskt placerade övergångsställen. På alla fyra lokalgatorna planteras träd.



Gatusektion av Båtsmansgatan i skala 1:250.



Gatusektion av Styrmansgatan i skala 1:250.



Skiss över gatumiljö i skala 1:500.

Från gatorna når man också parkeringsgaragen via sex nerfarter. Garagen kompletteras av några mindre parkeringsplatser ovan mark bl.a. en på Båtsmansgatan för besökare av kulturhuset. (Se karta med gatustruktur & parkering under bilagor).

Kajens utformning

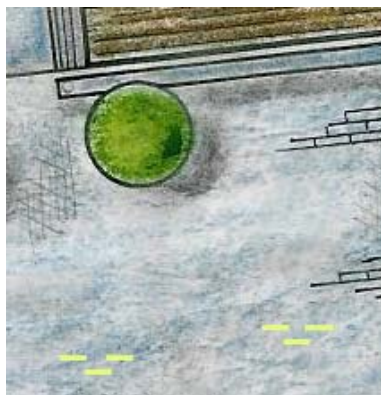
Kajzonen är kanske den viktigaste delen i förslaget. Framförallt för att platsen är offentlig och därmed ställer särskilda krav på utformning. Kajen är också förslagets attraktionskraft och blir en publikmagnet som ger liv och rörelse i det nya bostadsområdet. Kajzonen är mötet mellan land och vatten.



Perspektiv över kajmiljön.

Tullkammarkajen blir en del i ett promenad- och cykelstråk längs Nissan. Från de mer centrala delarna i norr kan Halmstadborna gå eller cykla längs de vackra vyerna. Kajen blir stenbelagd med olika mönster i stensättningen. På så sätt får ex. cyklister en egen, något diffus, zon. Den öppningsbara gång- och cykelbron som ligger i höjd med Båtsmansgatan blir också stenbelagd med räcken och övrig konstruktion i metall.

En liten bit innanför kajkanten byggs smala stenvmurar med ca 7 dm höjd. De kan då nyttjas som bänkar. Innanför dessa planteras en rad av träd. Någon form av belysning kommer att krävas och det finns otaliga alternativ beroende på vad belysningen syftar till. Belysning infälld i markbeläggningsen blir effektivt i det här fallet (se bild nedan). Detta kompletteras med pollare i stenvmuren.



Skiss i skala 1:250.



Skiss över del av kaj i skala 1:500. För detaljskisser 1-3 se nästa sida.