
PLANFÖRSLAG

Planförslag

I det här kapitlet kommer tre förslag att presenteras. Första förslaget tar hänsyn till de lokala intressernas behov med den lokala analysen som utgångspunkt. Andra förslaget utgår från de till regionala intressernas behov och har således den regionala analysen som utgångspunkt. I det sista förslaget jämförs de båda tidigare förslagen och de konfliktpunkter som uppstår diskuteras och förslag på en lösning presenteras som tar rimlig hänsyn till både de lokala och regionala intressena.

Utgångspunkterna för de tre förslagen är att de bostadsområden, naturområden, verksamhetsområden och vägar som finns har den struktur det har, men med vissa förändringar kan de förändras till fördel för antingen de lokala eller regionala intressena eller både ock.

Förslag för de lokala intressena

Analysen visade att de problem som fanns i mellanstaden för de lokala intressenterna var framförallt många barriärer som skilde de boende från viktiga målpunkter.

E22 är en kraftig gräns med ett fåtal passager till naturområdet från Backabo. Idag finns två och fler skulle behövas. Var de ska lokaliseras är mer intressant att diskutera om området norr om E22 vid Backabo byggs enligt översiktsplanen och på så sätt få de lämpligaste lägena.

Österleden däremot används som infart till Karlskrona och stenstaden på Trossö. Känslan besökaren erfar när han eller hon passerar genom mellanstaden är att man inte är framme i Karlskrona, utan det här är ett område som man ska igenom. De boende och besökare ska känna att mellanstaden är en del av Karlskrona och inte är en bakgård till det egentliga Karlskrona. Österleden minskas från tre fält till två och med cykelvägar på bägge sidor. Trädplanteringar med höga, vackra träd skiljer körriktningarna och cykelvägar från varandra. Gång- och cykeltrafikanter passerar vägen i plan på upphöjda övergångsställen.

Ronnebyvägen fungerar också som en infart. Det är redan delvis en vacker väg och har två filer i vardera riktning. Vägen minskas till en fil istället med ordentliga cykelvägar längs vägen istället för den målade linje som skiljer bilister från cyklister idag. Trädplanteringen fortsätter till Marieberg och även här passerar gång- och cykeltrafikanter vägen i plan på upphöjda övergångsställen.

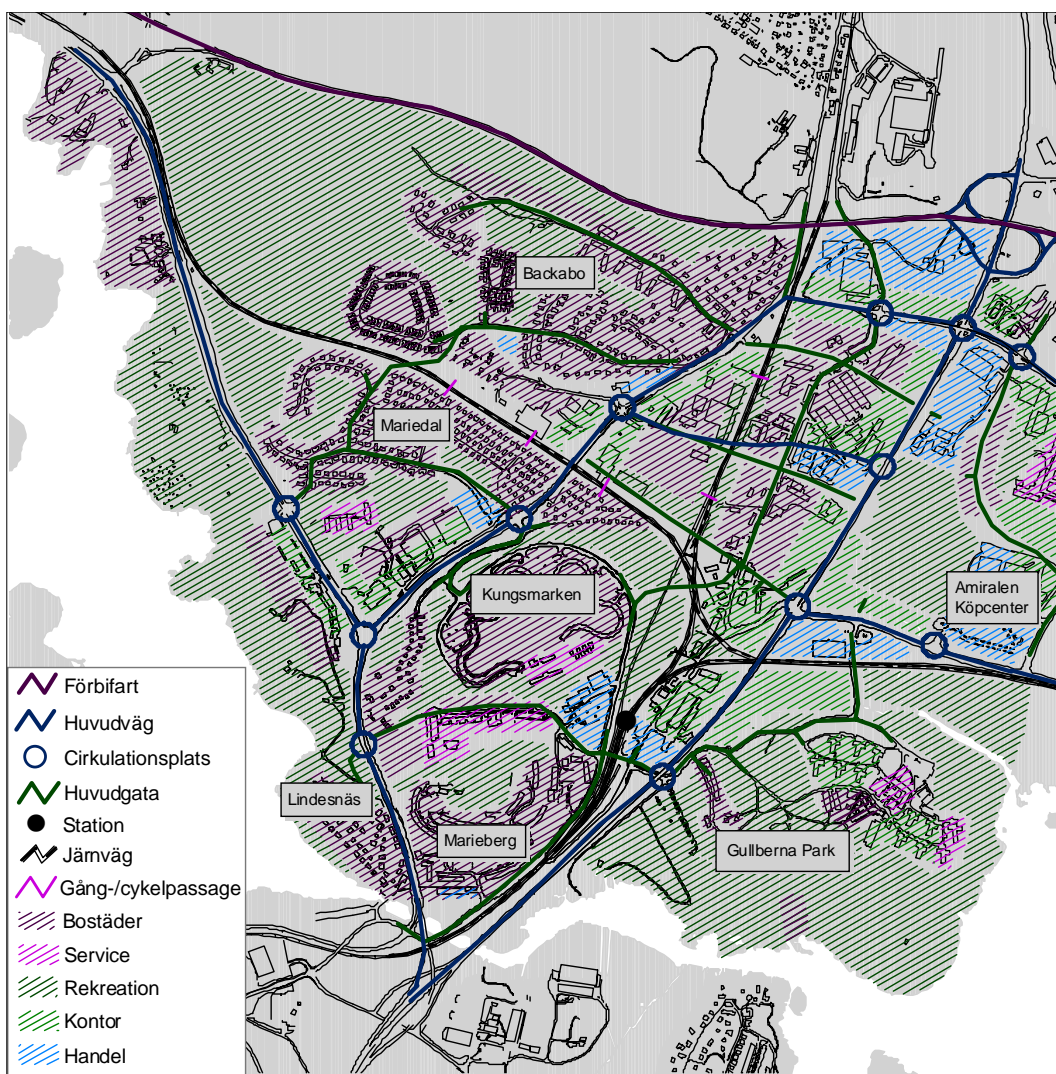
Järnvägen kommer alltid att vara en barriär som är svår att överbrygga. Dyra lösningar som att gräva ner den i tunnel eller höja upp den på pelare är inte realistiskt eller önskvärt. Däremot är fler planskilda passager en framkomlig väg.

I analysen framkom att det finns brist på tvärförbindelser i vägstrukturen inom mellanstaden. Genom att förlänga en del av vägarna och lägga till en del andra kan ett rutnät skapas. Vissa vägar blir överflödiga och kan rivas upp. I förslaget beskrivs två nivåer av vägstrukturen. Österleden, Ronnebyvägen och Lyckebyvägen är de överordnade huvudvägarna. Övriga vägar i förslaget är huvudgator. Inom varje ”storkvarter” som bildas av rutnätet behövs även lokalgator, men i förslaget visas bara tillfartsvägarna eftersom det beror på tomtstorlek hur lokalgatorna är lämpligast att anlägga.

Mellanstaden har bra bussförbindelser förutom Backabo. Men genom att bygga om gång- och cykelpassagen över järnvägen till gata kan även Backabo försörjas med kollektivtrafik på ett bättre sätt än med det gatunät som finns idag.

Cykelvägar ska vara gena och leda till målpunkterna. I förslaget är bilvägarna gena och kan även fungera som ett bra cykelvägnät. Det är även viktigt att cykelvägarna känns säkra och trygga för att de ska nyttjas även efter mörkrets inbrott. Genom att cykelvägarna följer vägarna skapas känslan av att bilisterna håller uppsikt över cyklisterna. Huvudvägarna har cykelvägar på bägge sidor medan huvudgatorna har cykelväg endast på en sida. På lokalgatorna samsas bilisterna tillsammans cyklisterna.

Ett tågstopp i mellanstaden skulle höja statusen och öka tillgängligheten i området. I ett flertal av Karlskrona kommuns planer för området föreslås en ny station vid Kungsmarksplan. I det här förslaget föreslås stationen vara slutstation och istället ha en pendel som försörjer Trossö med trafik. Stenstaden skulle befrias från en del bilparke-



ring och vi alla utsläppen från bilarna. En station i mellanstaden skulle förenkla arbetspendling till andra orter i regionen och ge möjlighet att välja ett annat transportmedel än bil. Järnvägen mellan mellanstaden och Verkö rustas upp för passagerartrafik, vilket ger möjlighet att pendla med tåg mellan Verkö och mellanstaden för turister och arbetare.

Inom mellanstaden finns verksamheter som inte passar de lokala intressenas behov, vilket analysen visade. Den nya vägstrukturen skapar även förutsättningar för andra funktioner än de nuvarande. Området kring korsningen mellan Ronnebyvägen och Lyckebyvägen bebyggs med verksamheter t.ex kontor och bostäder längre in. I bottenvåningen huserar mindre butiker. Byggnaderna placeras nära vägen för att ge mer stadsmässighet och rumslighet. Gullberna industriområde och Svedala

Planförslag för de lokala intressena.

Dynapacs fastighet förtätas och bebyggs med kontorsverksamhet blandat med bostäder. Även här placeras byggnaderna vid vägen för stadsmässigheten. Bostäder är lämpligaste vid Lyckebyvägen för att skapa sammanhang med Backabo. Ställverket flyttas till annan lämplig lokalisering och platsen används till något som tar tillvara den vackra utsikten. En restaurang skulle vara läckert, men svårt att realisera, kanske ett Folkets hus för de boende i Backabo? Ett område som ger svår huvudbry är Gullberna soptipp med kvicksilvergas. Tomten är attraktiv för verksamheter och skulle strama upp stadsrummet om den bebyggdes. Den södra delen är inte förorenad med gas och skulle kunna saneras och bebyggas. Verksamheter som är möjliga att utveckla området till är park, men utan träd med djupa rötter, skateboardbana, golfbana, motorcrossbana eller någon annan aktivitet.

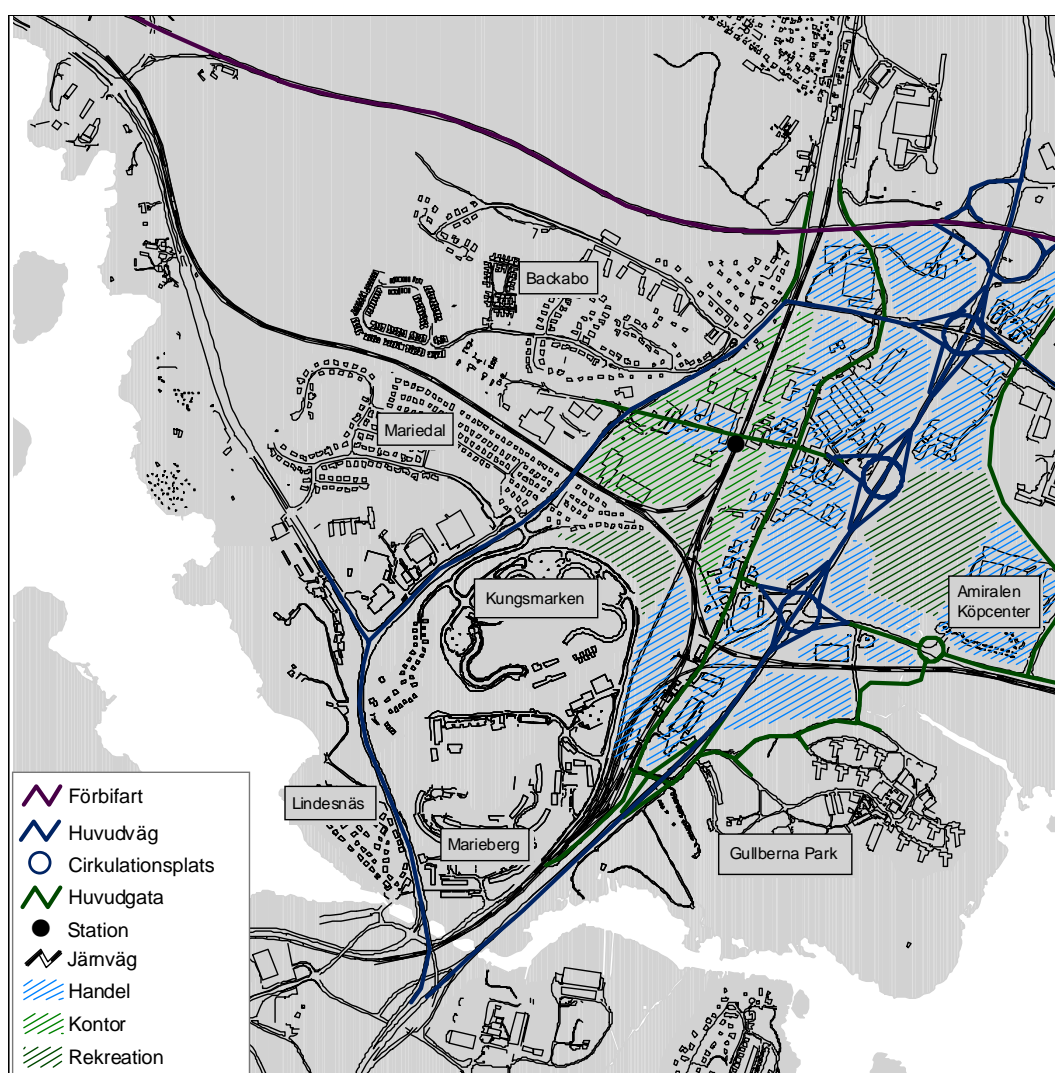
Kungsmarksplan är ett lokalt centrum för de boende och genom att lägga om tågbanorna frigörs mark där fler verksamheter kan etableras och utveckla centrumet. Tågstationen ger även med kundunderlag. Idag finns det en livsmedelsbutik, pizzeria och lite annat, men en restaurang och pub skulle kunna etableras sig där. Vid Sunnadalskolan skulle mer idrottsaktiviteter vara lämpliga.

Förslag för de regionala intressena

De regionala intressena företräds av företagare och staden i övrigt och deras intresse är att utveckla behovet av sina varor och tjänster. Om fler företag etablera sig kommer mer människor till området vilket gör att infrastrukturen måste förbättras. Det gör området mer lättillgängligt och fler väljer att etablera sig i mellanstaden vilket således leder till mer besökare. Det blir till en positiv utvecklingsspiral.

Förslaget för de regionala intressenas behov har samma utgångspunkter och antaganden som förslaget för de lokala intressenterna. Bostadsområden, naturområden och stora delar av infrastrukturanläggningarna behålls. Det medför att det område inom mellanstaden som är möjligt för utveckling av de regionala intressena är begränsat inom i huvudsak Gullberna industriområde och Vedeby fältet.

Analysen visade att barriärer för de regionala intressen-



terna är plankorsningar med järnvägen som gör att trafiken inte flyter som den borde, likaså signalkorsningar. Framförallt gäller det Österleden. Lösningen är att korsningar med järnvägen och andra vägar görs planskilda.

Kommunikationerna inom mellanstaden för de regionala intressenterna fungerar i huvudsak bra. De förbättringar som behöver åtgärdas är bland annat avfarten från E22. Den mesta trafiken kommer västerifrån och ska vidare mot centrum och den trafiken måste passera motsatt körriktnings körfält. Därför läggs ett extra avkörningsfält som direkt leder trafiken mot centrum. Österleden fungerar både som infart till stenstaden men också som fördelare av trafik inom mellanstaden och vägens kapacitet behöver utökas för att klara trafikmängden. Tre körfält utökas till fyra. Även Ronnebyvägen och Lyckebyvägen behöver uppgraderas eftersom mycket av trafiken till

Planförslag för de regionala intressena.

mellanstaden kommer att nyttja dessa vägar. De direkta utfarterna från privata fastigheter på Ronnebyvägen arbetas bort. Signalkorsningen på Lyckebyvägen/Österleden blir planskild.

Vägsystemet som finns i området skulle kunna vara som det är, men trafiken skulle fördelas på ett bättre sätt och göra tomterna mer attraktiva med fler tvärvägar. Den mesta trafiken kommer västerifrån och ska vidare mot centrum och den trafiken måste passera motsatt körriktnings körfält. Därför läggs ett extra avkörningsfält som direkt leder trafiken mot centrum. Österleden fungerar både som infart till stenstaden men också som fördelare av trafik inom mellanstaden och vägens kapacitet behöver utökas för att klara trafikmängden. Tre körfält utökas till fyra. Även Ronnebyvägen och Lyckebyvägen behöver uppgraderas eftersom mycket av trafiken till mellanstaden kommer att nyttja dessa vägar. De direkta utfarterna från privata fastigheter på Ronnebyvägen arbetas bort. Signalkorsningen på Lyckebyvägen/Österleden blir planskild. Från Lyckebyvägen anläggs en tvärväg över Österleden till en förlängd Stationsväg.

Även för de regionala intressena skulle en station i området vara intressant. Varor kan transporteras via järnväg istället för på väg, men framför allt kan även icke bilburna kunder besöka området. Stationer är attraktiva knutpunkter där kontor, hotell, konferensanläggningar, restauranger gärna etablerar sig. En sådan utveckling är möjlig i mellanstaden. Den nya tvärvägen försörjer stationen med trafik. Järnvägen mellan Verkö och mellanstaden rustas upp för godstransporter och korsningarna byggs planskilda. Handelföretagens varor kan då transporteras via järnväg vilket är mer miljövänligare.

Gullberna soptipp är mycket farlig på grund av kvicksilvergass, men är ett attraktivt etableringsområde. De delar som går att sanera bebyggs. De delar som innehåller kvicksilvergass används till parkeringsplatser, crossbana, golf, skateboardbana eller annan lämplig aktivitet.

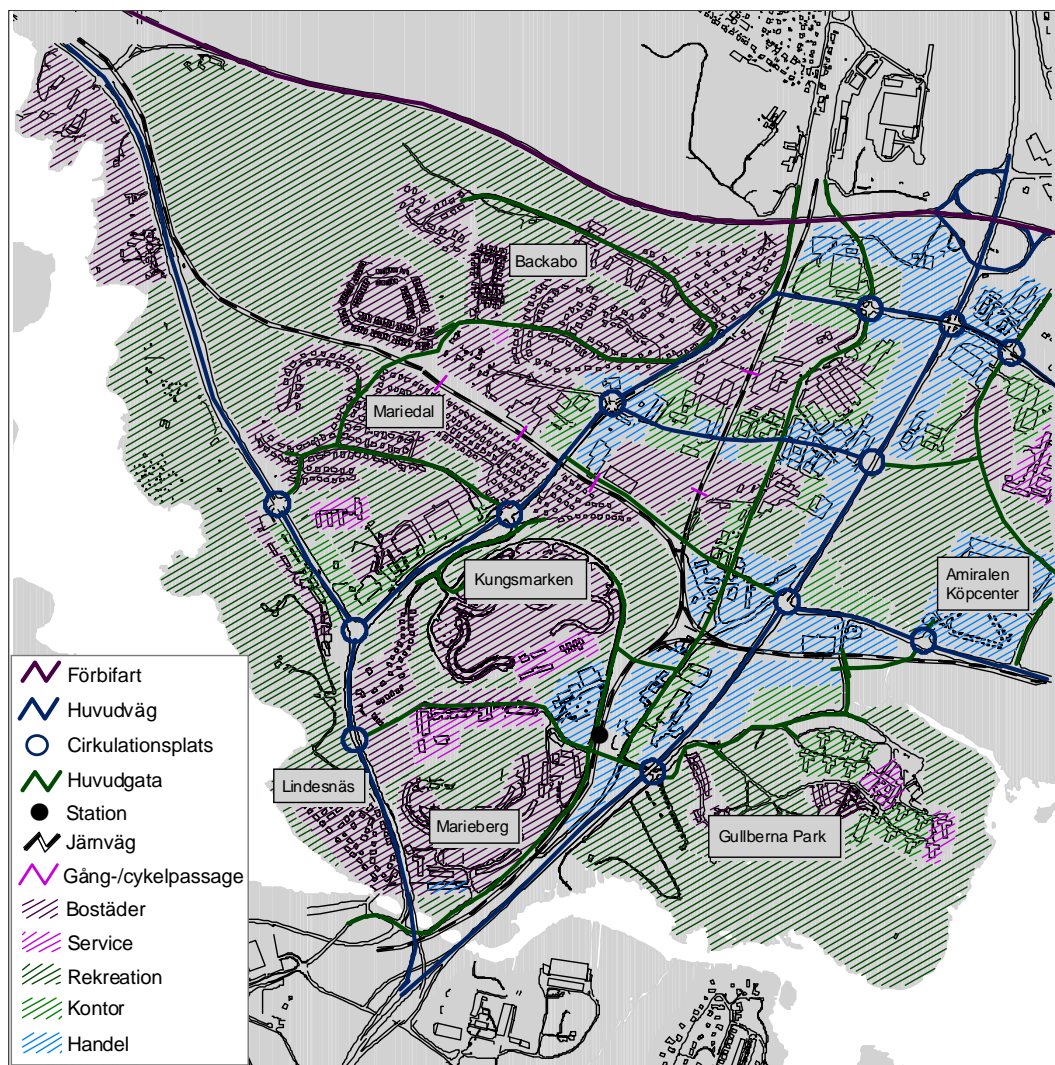
Funktionerna för området är kring stationen kontor, hotell och restauranger och kring Österleden etableras mer handelsföretag.

Förslag med de lokala och regionala intressena i samverkan

Vid en jämförelse av de båda förslagen är det vissa punkter som skiljer sig åt. Det är stationsläget och spåren, utformningen av de större vägarna och funktionen inom Gullberna industriområde och Vedebyfältet.

I förslaget för de lokala intressenterna är tågstationen placerad vid Kungsmarksplan där många bor och passerar. I det andra förslaget är stationen placerad i Gullberna industriområde, vilket ger ett centralt läge för företagare och verksamheter. Enligt rapporten *Metoder för järnvägsplanering* av Infraplan AB (1996) ska tågstationer ligga där befolkningskoncentrationen är störst för att så många som möjligt ska välja att åka kollektivt. I mellanstaden bor 40 % av invånarna i Kungsmarken och

Planförslag där de olika intressena samverkar med varandra.



Marieberg. Där finns även grannskapscentrat Kungsmarksplan, vilket talar för att stationsläget vid Kungsmarksplan är lämpligast. Stationen på Trossö är fortfarande slutstation, eftersom de allra flesta resenärer trots allt har Trossö som målpunkt. Verköbanan rustas upp med ett direktspår och trafikeras av både godstrafik och passagerartrafik till och från Verkö. Tågbanorna har sänkts ned i korsningar med bilvägar för att biltrafiken ska kunna passera över dem. Gångbroar över järnvägen förbinder bostadsområdena med varandra. Genom att sänka ned rälsen förhindras även bullret från tågtrafiken att spidas.

Båda förslagen innehåller fler vägar i öst-västlig riktning och några vägar har tagits bort där det fanns flera i bredd. I förslaget för de lokala intressena är alla korsningar cirkulationsplatser, men i förslaget för de regionala intressena är alla större korsningar planskilda. I det jämkade förslaget är inga korsningar planskilda och de större har utformats som cirkulationsplatser. Syftet är att mellanstaden ska upplevas som en del av Karlskrona, att det är här staden börjar. Genom den förbättrade vägstrukturen

Perspektiv över Österleden.



kan busstrafiken ordnas på ett bättre sätt och även Backabo kan försörjas med kollektivtrafik.

I det första förslaget har Österleden ett fält i vardera riktningen med cykelvägar på bägge sidor och trädplantering mellan både körfälten och cykelvägarna. Alla korsningar är plankorsningar. I det andra förslaget har Österleden istället två filer i varje riktning, inga cykelvägar och endast planskilda korsningar. En lämplig kompromiss som gynnar både lokala och regionala intressen är två körfält



i vardera riktningen för att klara trafikmängden. Korsningarna är cirkulationsplatser och längs med hela vägsträckningen finns stora, vackra träd planterade som skiljer både körfälten och cykelvägarna åt. Cykelvägar följer Österleden på bägge sidor och gång- och cykeltrafikanter passerar vägarna i plan på ett upphöjt övergångsställe i anslutning till cirkulationsplatserna.

*Perspektiv över
Gullbernavägen.*

Ronnebyvägen har redan den vackra utformningen som Österleden är tänkt att få. Trädplantering längs vägen ska fortsätta ända fram till Marieberg. Cykelvägarna följer Ronnebyvägen men har ingen åtskiljande trädplantering som Österleden. Även Ronnebyvägen passeras av gång- och cykeltrafikanter i plan på upphöjda övergångsställen. Lyckebyvägen minskas till två körfält och hela vägen får en bättre utformning.

Huvudvägarna har cykelbana på bägge sidor om vägen med en trädplantering som skiljer cykelvägen från bil-

vägen. Huvudgatorna har cykelbana endast på ena sidan, men även där skiljer en trädplantering cykelbanan från bilvägen.

Funktionen i storkvarteren som bildas av vägstrukturen skiljer sig åt i de båda förslagen. I det jämkade förslaget föreslås en tät bebyggelse med en blandning av bostäder, handel och kontor inom varje kvarter för att stadsdelen ska vara ”levande” under hela dygnet. I attraktiva lägen vid huvudvägarna etableras handel och till viss del kontor. Längs huvudgatorna byggs bostäder och kontor, med kontorsverksamhet närmast handelsföretagen på grund av handelns störande transporter. I bottenvåningen på kontors- och bostadshus kan butiker etableras. Området, markerat för handel, vid Lyckebyvägen är tänkt som ett grannskapscentra för Mariedal och Backabo som idag saknar service. Vid Ronnebyvägen förtätas tomten vid motellet med kontor, handel och bostäder med utsikt mot vattnet.

I Karlskrona kommuns översiktsplan 2002 finns två scenarie för befolkningsökningen. I alternativ A antar man att kommunens befolkning ökar med 240 personer/år och under 20 år skulle invånareantalet i kommunen öka med 4800 personer. I alternativ B antar man att befolkningen ökar med 425 personer/år. Under 20 år skulle invånareantalet öka med 8500 personer. Om alla bosatte sig i mellanstaden skulle den planerade marken för bostäder räcka i 31 år respektive 18 år.

Om man istället räknar hur många bostäder markarealen räcker till kan den planerad marken för bostäder i förslaget antingen bebyggas med 370 friliggande villor eller 1540 lägenheter.

I översiktsplanen är prognosen för nya arbeten inom kontorsföretag 500 per år. Med den ökningen skulle marken som är planerad för kontor i förslaget räcka i 27 år.

Slutkommentar

Det jämkade förslaget stämmer överens med Peter Halls, Hans Gillgrens och Jerker Söderlinds lösningar om att förtäta, pussla ihop och omvandla funktionalismens zoner till fullvärdiga stadsdelar. Folke Günthers förslag att samla bostadsbebyggelse kring ett jordbruk är däremot svår att uppnå, om det ens är önskvärt. Arealen är inte

tillräckligt stor för att kunna försörja mellanstadens invånare med mat.

En del av åtgärderna i förslaget har likheter med de åtgärder Karlskrona kommun har föreslagit i sina planer. Men mycket skiljer sig åt också, framförallt vägstrukturen och utformningen av vägarna, men även funktionen för kvarteren.

Planförslaget innebär att mellanstaden förtätas med mer bostäder, kontorsföretag och handelsföretag. De olika delarna inom projektområdet förbinds på ett bättre sätt med varandra genom en ny vägstruktur med fler vägar i öst-västlig riktning. En station i området ökar möjligheten till pendling med kollektivtrafik och ger mer underlag för grannskapscentrat Kungsmarksplan. Hela området får mer grönska, speciellt kring vägarna, och stadsrummet blir tydligare med bebyggelse ända intill vägarna. Gång- och cykeltrafikanter kan vistas i mellanstaden på ett trafiksäkert och upplevelsefullt sätt med goda förbindelser till viktiga målpunkter.

