Handelshamnen, Karlskrona

-En attraktiv och levande del av Trossö

Kandidatarbete 15 hp
Fysisk Planering
Sofia Gustavsson
Blekinge Tekniska Högskola
2012-05-21

Tack
till

min handledare Anette Andersson,
som har väglett mig genom arbetet,

alla som hjälpt till och besvarat frågor
och hjälpt till med att få fram material,

min stöttande familj

och

ett extra tack till min fantastiska sambo,
som har stått ut med mig under arbetets gång.

Utan er hade det här aldrig gått.

SAMMANFATTNING

Under senare år har förändringar i stadsmiljön ofta inneburit förnyelse av områden som tappat sin tidigare huvudfunktion. På många håll i Sverige skapas nya stadsdelar där det tidigare funnits industrier, varv eller traditionell hamnverksamhet. Handelshamnen i Karlskrona är ett hamnstråk på Trossös nordöstra sida där största delen av hamnverksamheten flyttat till annan plats och området står nu inför en stadsförnyelse. Huvudproblemet är att hamnen är isolerad från staden och den ursprungliga världsarvsklassade stadsplanen fullföljs inte i hamnen. Syftet med arbetet är att utveckla Handelshamnen till en attraktiv och levande del av staden, vilket kommer resultera i en illustrationsplan.

Två olika trianguleringar har använts som bakgrund till illustrationsplanen. En teoritriangulering av teorietikerna Jan Gehl, Jane Jacobs och Jerker Söderlind har genomförts för att ta reda på vilka teoretiska utgångspunkter det finns inom planeringen av attraktiva och levande städer. Teoritrianguleringen har genomförts för att uppnå en träffsäker bild av teorierna. Metodtriangulering har används för att ta reda på platsens speciella egenskaper. De metoder som har triangulerats är intervjuer, analyser och litteraturstudie. Metodtrianguleringen har genomförts för att skapa en fullständig bild av fallet Handelshamnen.

De planeringsförutsättningar som tas upp är hamnens historik, världsarvets påverkan på staden, kommunens visioner för staden och Handelshamnen samt analyser. Analyserna som är gjorda är en strukturkarta, en kommunikationskarta och en Lynch-analys.

Planförslaget bygger främst på de tre teoretikernas ståndpunkter i hur man bygger en attraktiv och levande stad. Detta varvas med platsens speciella planeringsförutsättningar, nämnda ovan, och annan litteratur som ytterligare underbygger teorierna. Planförslaget involverar olika områden som alla syftar till att skapa ett attraktivt och levande hamnområde som en del av staden.

Förslaget resulterar i att Östra Hamngatan omvandlas till en stadsgata med parkeringar på båda sidorna, trottoarerna breddas och cyklisterna förflyttas till gatan för att sänka bilisternas hastighet. Byggnaderna i hamnen placeras så att de genererar framsida både åt staden och havet och så att det skapas tydliga gränser mellan offentliga och privata rum. Det får inte vara någon bebyggelse närmare kajkanten än tolv meter för att olika människor som utför olika aktiviteter ska kunna vistas längs kajstråket tillsammans, och för att den årliga sommarfestivalen fortsättningsvis ska kunna ha sin lokalisering i Handelshamnen. För att hamnen ska bli en attraktiv och levande del av Trossö krävs funktionsblandning i området. Ju fler olika funktioner desto mer aktiviteter och liv genereras i hamnen.

Avslutningsvis diskuteras egna tankar kring förslaget, samt synpunkter kring teorierna som undersökts.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING

1. INLEDNING 5
- 1.1 Bakgrund 5
- 1.2 Problemformulering 5
- 1.3 Syfte och frågeställning 5
- 1.4 Avgränsning 6
- 1.5 Metod och material 7
  - 1.5.1 Triangulering 7
  - 1.5.2 Litteraturstudie 8
  - 1.5.3 Intervjuer 8
  - 1.5.4 Analyser 8
    - 1.5.4.1 Strukturkarta 8
    - 1.5.4.2 Kommunikationskarta 8
    - 1.5.4.3 Lynch-analys 8
- 1.6 Teori 9
  - 1.6.1 Jan Gehl 9
  - 1.6.2 Jane Jacobs 10
  - 1.6.3 Jerker Söderlind 11
  - 1.6.4 Likheter och skillnader 11
- 1.7 Begreppsförklaring 12
  - 1.7.1 Stad 12
  - 1.7.2 Attraktiv stad 12
  - 1.7.3 Levande stad 12
  - 1.7.4 Funktionsblandning 12

2. PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR 13
- 2.1 Dåtid till nutid 13
- 2.2 Inventering och analyser 15
  - 2.2.1 Strukturkarta 15
  - 2.2.2 Kommunikationskarta 15
  - 2.2.3 Lynch-analys 16
- 2.3 Karlskrona som världsarvsstad 18
- 2.4 Karlskrona kommun Översiktsplan 2030 20

3. PLANFÖRSLAG 21
- 3.1 Inledande resonemang 21
- 3.2 Gator och parkering 22
- 3.3 Byggnader 24
- 3.4 Funktioner 25
- 3.5 Designa staden för aktivitet 27
- 3.6 Barn i staden 29
- 3.7 Illustrationsplan 30

4. AVSLUTANDE DISKUSSION 32

5. KÄLLFÖRTECKNING 34
- 5.1 Tryckta källor 34
  - 5.1.1 Böcker 34
  - 5.1.2 Rapporter 34
- 5.2 Elektroniska källor 34
  - 5.2.1 Publikationer 34
  - 5.2.2 Internetsidor 34
- 5.3 Intervjuer 35
- 5.4 Bildreferenser 35

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Dagens fokus inom samhällsplanering riktas mot att hitta nya vägar för försörjning och överlevnad för orter. Från dåtidens industrisamhälle har nya förutsättningar för hur stadsmiljöer och landskap bör hanteras framkommit i det nutida postindustriella samhället. Med rådande förutsättningar, snabba förändringar och en internationellt präglad ekonomi, kan möjligheten att skapa kreativa entreprenörsmiljöer bli avgörande för utvecklingen av en stad. Om det finns stimulerande miljöer att bo och verka i lockas driftiga människor som blir ett starkt konkurrensmedel för staden. Under senare år har förändringar i stadsmiljön ofta inneburit förnyelse av områden som tappat sin tidigare huvudfunktion. På många håll i Sverige skapas nya stadsdelar där det tidigare funnits industrier, varv eller traditionell hamnverksamhet. När industrier lagts ner och hamnverksamheter flyttats står dessa områden – ofta vattennära – tomma och oanvända, ofta i centrala lägen. Nu utvecklas hamnområdena till spännande mötesplatser med attraktiva bostäder och arbetsplatser. (Gillgren, 2000)

Handelshamnen i Karlskrona är ett hamnstråk på Trossös nordöstra sida där största delen av hamnverksamheten flyttat till annan plats och området står nu inför en stadsförnyelse. Aspöfärjan utgår flera gånger dagligen från hamnen och vissa större båtar nyttjar kajen. I övrigt används Handelshamnen huvudsak som parkeringsplats. Hamnområdet är attraktivt ur exploateringssynpunkt då Karlskrona centrum ligger på ön Trossö, vilket innebär begränsade expansionsmöjligheter. Hamnområdet är även attraktivt ur shoppingsynpunkt, då stadens största shoppingstråk, Ronnebygatan, leder rakt ner till hamnen.

1.2 Problemformulering

1679 uppkom den rutnätsplan som präglar Trossö med tydliga stråk, men dessa mynnar vid Handelshamnen ut i en trafikerad gata och stråken knyts inte ihop med hamnområdet. Idag finns ingen koppling mellan hamnen och staden, och stråken kommer bli viktiga att inkludera för att väva samman hamnen och centrum. Situationen kring Handelshamnen är problematisk med tanke på ett flertal faktorer. Storföretagens gratis parkeringsplatser upptar nästan all mark, en av stadens huvudtrafikleder går precis intill och Aspöfärjans färjeläger kräver en stor yta. Det faktum att hamnen även är plats för en av stadens största sommarfester försvårar utvecklingen av området. Karlskrona är unik som världsarvsstad och det ska beaktas vid utveckling av hamnområdet. Med tanke på de begränsade expansionsmöjligheter Trossö har så krävs det att stadens stora relativt tomma ytor, såsom Handelshamnen, tas i anspråk för att stadens centrala delar ska kunna växa. För att hamnen ska kunna knytas samman till övriga staden krävs att området blir en del av staden, och för att den ska bli det måste hamnen, likt resten av staden, vara attraktiv och levande med goda stråk och mötesplatser.

1.3 Syfte och frågeställning

Det finns ett antal teorier, ”den moderna staden” och ”den klassiska stenstaden”, om hur en stad bör planeras för att bli väl fungerande och omtyckt av såväl invånare som besökare. Hur kan olika teorier nyttjas för att utveckla Handelshamnen till en attraktiv och levande del av Trossö? Syftet med undersökningen är att med hjälp av teoretiska utgångspunkter se hur Handelshamnen kan utvecklas till en attraktiv och levande del av Trossö. Detta kommer att resultera i en illustrationsplan över området.

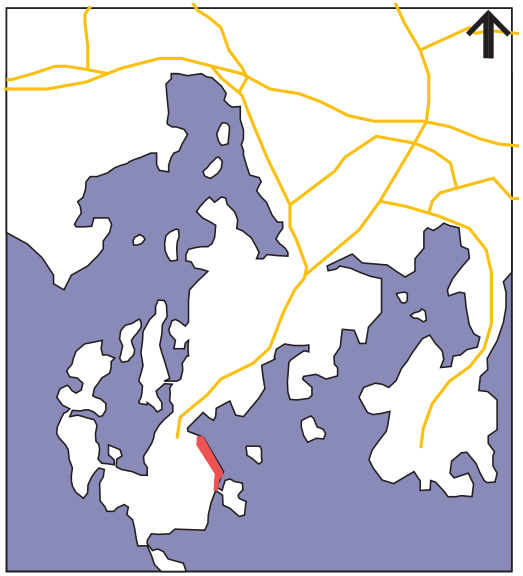
Hur kan handelshamnen utvecklas till en attraktiv och levande del av Trossö?

- Vilka teorier finns när det kommer till att bygga attraktiva och levande städer? Kan dessa appliceras på fallet Handelshamnen, Karlskrona?
- Hur påverkar ett världsarv en utveckling av en stadsdel?
- Kan viss hamnverksamhet vara kvar vid en eventuell stadsförnyelse i hamnen?

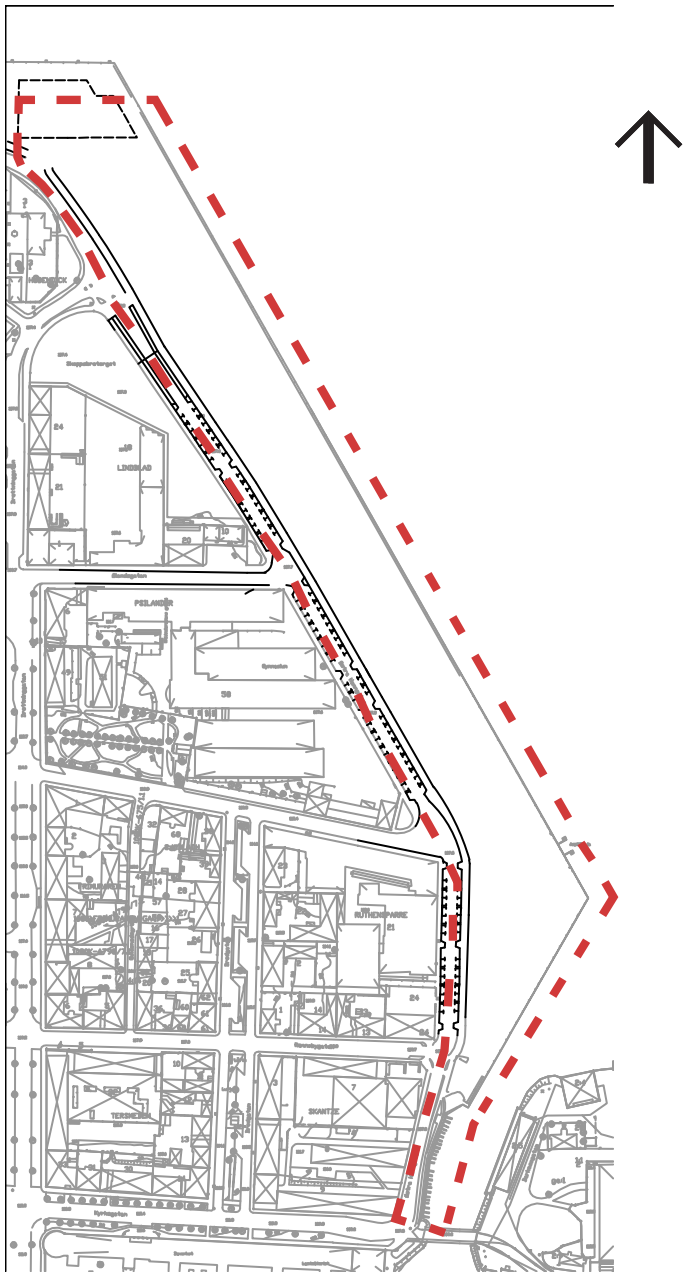
1.4 Avgränsning

Avgränsningen av arbetet sker genom tidigare nämnda frågeställningar och genom begreppen attraktiva och livfyllda stadsrum.

Områdesavgränsningen går från det nybyggda huset Mötesplats Skeppsbron till Stumholmsbron (se karta till höger). Från där Skeppsbrokajen övergår till Östra Hamngatan, norr om området. Hela Östra Hamngatan fram till Stumholmsbron, hela vattensidan av hamnkajen, upp till Mötesplats Skeppsbron och sedan knyts området ihop med Östra Hamngatan igen. Även omkringliggande infrastruktur och bebyggelse tas med i avgränsningen för att en utveckling av hamnen på bästa sätt ska samspela med övriga Trossö centrum. Skeppsbrokajen, den norra delen av Handelshamnen, är inte inräknad i projektområdet då Karlskrona kommun redan påbörjat utvecklingen i området med en ny stadsmarina och gästhamn. Skeppsbrokajen är detaljplanelagd med bebyggelse i två våningar. (Översiktsplan 2030)



Orienteringskarta Karlskrona



Avgränsningskarta 1:5 000

1.5 Metod och material

Arbetet utgår från en teroritriangulering av teoretikerna Jan Gehl, Jane Jacobs och Jerker Söderlinds teoretiska utgångspunkter. Deras teoretiska utgångspunkter i frågan om hur man bygger en attraktiv och levande stad har studerats genom en litteraturstudie och applicerats på fallet Handelshamnen. Teoritrianguleringen har genomförts för att uppnå en så träffsäker bild som möjligt i frågan om hur en attraktiv och levande stad bör planeras.

Ytterligare information såsom kommunens visioner för staden och tankar kring fallet Handelshamnen, analyser och inventeringar samt världsarvets påverkan har förts in i arbetet. Metoderna för att få fram platsens speciella planeringsförutsättningar består av litteraturstudie, intervjuer, analys- och inventeringsmetoder. Metodtrianguleringen har genomförts för att skapa en fullständigare bild av fallet Handelshamnen.

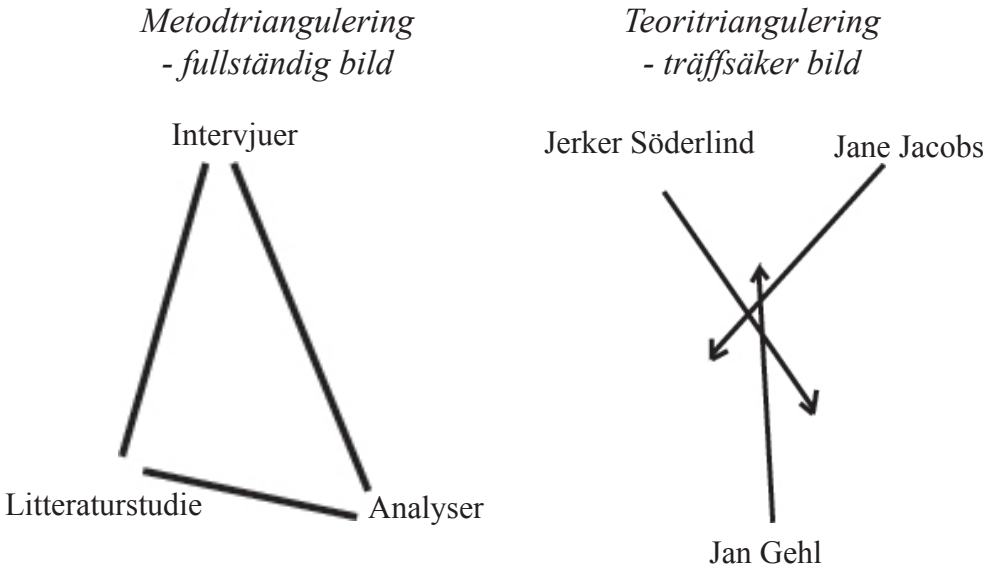
1.5.1 Triangulering

För att besvara huvudfrågan har en teoritriangulering för att uppnå en träffsäker bild genomförts. De tre teoretikerna har studerats genom en litteraturstudie och deras ståndpunkter har ställts mot varandra. Detta har gjorts för att validera och bekräfta olika tankar kring den attraktiva staden.

För att få en fullständigare bild av insamlad data och fallet Handelshamnen har en triangulering av metoder använts. Litteraturstudier, analyser och intervjuer har varvats med varandra för att få fram kompletterande information och för att kunna jämföra data ur olika synvinklar.

Triangulering används för att se på ett problem ur flera olika synvinklar och därmed kunna finna likheter och skillnader, samt få en bättre kännedom om problemet. Triangulering kan medföra en mer säker känsla kring den insamlade datan och vilka slutsatser man kan dra av denna. Genom att kunna bekräfta ett fynd eller se på någonting ur en annan synvinkel ökas validiteten i den insamlade informationen. Tilliten till dragna slutsatser kan öka om flera olika metoder visar på samma slutsats. (Denscombe, 2009)

Möjliga brister vid användande av triangulering av metoder kan till exempel vara att det är betydligt mer tidskrävande än att koncentrera sig på en metod, samt mer komplext att analysera insamlad data då den måste jämföras och integreras på ett mer krävande sätt. Det kan också vara så att om en slutsats dras efter att en företeelse studerats genom en metod så söks samma slutsats omedvetet vid undersökning av samma företeelse med andra metoder. (Denscombe, 2009)



1.5.2 Litteraturstudie

Den huvudsakliga delen av litteraturstudien bygger på Jan Gehls bok ”*Life between buildings*”, Jane Jacobs bok ”*Den amerikanska storstadens liv och förfall*” och Jerker Söderlinds bok ”*Stadens renässans – Från särhälle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen*” där de teoretiska utgångspunkterna för arbetet har inhämtas. Dessa tre har valts för att de är framstående inom fysisk planering och behandlar begreppet attraktiv stad. De tre böckerna kompletterar varandra bra då författarna är verksamma under olika årtionden och i olika delar av världen, men behandlar samma ämne.

Litteraturstudien avgränsas av sökorden; attraktiv stad, levande stad, urban planning, urban design, stadsutveckling, stadsförnyelse, hamnutveckling och kulturmiljö. Urval har sedan gjorts för att ta fram relevant data för litteraturstudien. Urvalet är subjektivt och ser olika ut då informationens relevans varierar beroende på läsarens tidigare erfarenheter.

1.5.3 Intervjuer

E-postintervjuer med nyckelpersoner har genomföras för att ta del av information som rör fallet Handelshamnen och som kan påverka dess utveckling. Följande personer har intervjuats:

- Anders Jonsson, Hamnchef, Karlskrona kommun
- Christer Hoff, före detta Hamnchef, Karlskrona kommun
- Lena Johansson, Världsarvssamordnare, Karlskrona kommun

Intervjuerna har genomförts via e-post på begäran från intervjupersonerna, vilket har gjort att det har varit strukturerade intervjuer med direkta frågor. Bristen med strukturerade intervjuer är att intervjupersonerna endast svarar på de frågor som ställs och inte diskuterar fritt kring ämnet.

1.5.4 Analyser

De analyser som gjorts är strukturkarta, kommunikationskarta och Lynch-analys. Dessa analys- och inventeringsmetoder ger en bild av hur platsen ser ut och fungerar i dagsläget. Analyserna visar de planeringsförutsättningar som platsen har och dessa måste tas hänsyn till i planförslaget. De tre analysmetoderna är subjektiva och olika personer kan komma fram till olika resultat då de påverkas av sina tidigare erfarenheter.

1.5.4.1 Strukturkarta

En strukturkarta visar på de strukturer som finns på en bestämd plats. Den visar de företag, verksamheter och användningsområden som finns inom platsen och som angränsar till platsen. Det är en inventeringsmetod som ger en snabb, tydlig förklaring och insikt i hur en plats används och av vilka. Strukturkartan avgränsas till planområdets geografiska utbredning, men den intilliggande strukturen av bebyggelse och markanvändning är viktig att ta med då det visar vilka förhållanden som finns till platsen.

1.5.4.2 Kommunikationskarta

Kommunikationskartan är en inventeringsmetod som visar de kommunikationer som finns inom ett bestämt område. Trottoarer, cykelbanor, vägar, busslinjer, järnvägar och vattentrafikleder är exempel på kommunikationer. Kommunikationskartan avgränsas till det befintliga infrastrukturvägnätet.

1.5.4.3 Lynch-analys

Lynch-analys syftar till att markera viktiga strukturer och element i stadslandskapet. Den syftar även till att kartlägga hur platsen upplevs och dess orienterbarhet. För att visualisera platsens utformning används begreppen noder, stråk, barriärer, distrikt och landmärken. Lynch-analysen avgränsas till planområdets geografiska utbredning och kringliggande bebyggelse då även omgivningen påverkar analysen.

1.6 Teori

De tre teoretikerna som har studerats i teoritrianguleringen är Jan Gehl, Jane Jacobs och Jerker Söderlind. Deras teorietiska utgångspunkter för hur man bygger och planerar en attraktiv och levande stad har legat till grund för framställandet av illustrationsplanen. Nedan presenteras teoretikernas huvudsakliga ståndpunkter inom fysik planering.

1.6.1 Jan Gehl

> *”These basic activities are used as a starting point because they are a part of nearly all other activities. If spaces make it attractive to walk, stand, sit, see, hear, and talk, this is in itself an important quality, but it also means that a broad spectrum of other activities – play, sports, community activities,, and so on – will have a good basis for development. This is the case partly because many qualities are common to all activities and partly because larger, more complex community activities can develop naturally from the many small daily activities. The big events evolve from the many small ones.” (Gehl, 2011 s.131)*

I boken *Life between buildings* beskriver Jan Gehl de fysiska förutsättningar som krävs för att en attraktiv och levande stad ska uppstå. Han förklarar hur de fysiska strukturerna i staden påverkar människors val av aktiviteter på offentliga platser, och att olika aktiviteter ställer olika krav på omgivningen. Han pekar på att ett rum behöver plats för olika aktiviteter, och att aktiviteter så som att gå, sitta, se, höra och stå är nödvändiga i de offentliga rummen för att liv ska uppstå.

Aktiviteter delas in i tre huvudkategorier; nödvändiga, valbara och sociala aktiviteter.
Exempel på nödvändiga aktiviteter är att gå till skolan och jobbet, vänta på bussen och så vidare. Det är aktiviteter som har liten anknytning till platsen och som sker oavsett väder och årstid. De valbara aktiviteterna är mycket beroende av vädret och platsens fysiska utformning. Det handlar om aktiviteter som man vill göra, så som att fiska, promenera och sitta i solen. Slutligen de sociala aktiviteterna, som är beroende av att andra människor befinner sig på platsen. Exempel på sociala aktiviteter är att samtala, leka och titta på folk. Vilken typ av aktivitet som pågår i ett offentligt rum är en indikator på hur attraktivt rummet är. Är det endast nödvändiga aktiviteter som äger rum så är platsen inte attraktiv att vistas på. Men om de nödvändiga aktiviteterna varvas med valbara och sociala aktiviteter så är platsen attraktiv. Är det en attraktiv plats med många olika aktiviteter som pågår samtidigt så blir det ett levande rum med många människor i rörelse.

Gehl presenterar fyra sätt att se på rummet, fyra motsatsförhållanden som visar om ett rum är tillgängligt eller inte. Det finns inget rätt och fel med dessa förhållanden utan vilken sorts rum som är bäst varierar från plats till plats. Stadsrummets form har betydelse för att rummet ska kunna användas maximalt, menar Gehl. De fyra motsatsförhållandena presenteras nedan.

Att samla – sprida ut
En plats som samlar ihop människor ger ökade chanser till interaktion och att fler aktiviteter kommer att äga rum. Ett exempel på ett samlande rum kan vara ett torg där byggnaderna ligger tätt. Ett rum som sprider ut är ett rum där byggnaderna ligger långt ifrån varandra och med entréerna åt olika håll. Det är inte bara rum som kan vara samlade eller utspridda, utan även funktionerna i rummet.

Att integrera – segregera
Att integrera innebär att förutsättning ges för att olika människor och aktiviteter ska kunna fungera sida vid sida. Motsatsen, segregation, innebär att dessa är åtskilda. Att integrera olika målpunkter och funktioner runt offentliga platser gör att människor kommer närmare varandra. Genom att skapa integrerande rum skapas förutsättningar för att olika aktiviteter ska kunna äga rum samtidigt.

Att inbjuda – stänga ute
Att inbjuda innebär att rum kan vara inbjudande, tillgängliga och locka till sig användare. Rum kan även stänga ute människor fysiskt och/eller psykiskt. Detta kan förklaras genom att lokaler med öppna fasader har fler besökare än de med stängda fasader. Detsamma gäller för offentliga platser, finns det en funktion på platsen så bjuder platsen in besökare.

Att öppna upp – stänga inne
Att öppna upp rum innebär att det finns en kontakt till omgivningen. Öppna rum ger fler möjligheter till aktiviteter och upplevelse. Det krävs att avstånden i rummet mellan funktionerna är korta och att rummet är öppet i båda riktningarna för att det ska upplevas som öppet. Att rummet är öppet i båda riktningarna innebär att man både kan se in och ut ur rummet.

1.6.2 Jane Jacobs

> *”Den här boken är en attack mot dagens stadsplanering och stadsbyggnad. Den är också, och framför allt, ett försök i att introducera nya principer för stadsplanering och stadsbyggnad, principer som skiljer sig från – och till och med står i motsats till – dem som nu lärs ut överallt från utbildningar i arkitektur och samhällsplanering till söndagsbilagor och damtidningar. Attacken bygger inte på någon detaljkritik av byggmetoder eller hårklyverier kring modern formgivning. I stället är det en attack mot de principer och målsättningar som har format den moderna, ortodoxa stadsplaneringen och stadsbyggnadskonsten.” (Jacobs, 2004, s.25)*

Så börjar Jane Jacobs bok *Den amerikanska storstadens liv och förfall*, i vilken hon riktar kritik mot den moderna stadsbyggnadskonsten och stadsplaneringen, samt ger förslag och förklaringar på hur planeringen borde gå till för att motverka de fenomen som uppstår i de moderna städerna.

I boken beskriver Jacobs vad som gör att vissa gator är trygga och andra inte är det, varför vissa stadsparker är underbara medan andra blir brottsplatser, vad som får ett stadscentrum att förflyttas och mycket mer. Hon beskriver alltså hur städer fungerar för att ta reda på vilka planeringsprinciper och byggnadsmetoder som kan gynna en stads livskraft, och vilka metoder och principer som har den motsatta effekten. Jacobs lägger stor vikt vid en stadsdels mångfald och hur mångfald ska uppnås. Med mångfald menar hon en stor blandning av av funktioner så som bostäder och arbetsplatser. Mångfald är alltså en blandning av olika användningsområden, funktioner.

Jane Jacobs beskriver hur amerikanska storstäder behöver en mångfald av olika slags funktioner, som blandas med varandra och understödjer varandra. Hon anser att det är nödvändigt för att stadslivet ska kunna fungera anständigt och konstruktivt, samt för att stadsborna ska kunna upprätthålla och utveckla sitt samhälle och sin civilisation. Ansvariga för några av de funktioner som ingår i stadens mångfald är de offentliga och halvoffentliga organ såsom parker, museer, skolor, de flesta möteslokaler, sjukhus, en del kontor och bostäder. Men den största mångfalden skapas av det otaliga antalet människor och privata initiativ som vid sidan av de offentliga förvaltningarnas ramar lever sina liv med vitt skilda planer och idéer.

Stadsplaneringens huvuduppdrag borde vara att, så långt som möjligt, utveckla städer som är bra grogrunder för alla de människor som vid sidan av de offentliga verksamheterna har sina planer och idéer som de vill förverkliga. För att städerna ska bli bra ekonomiska och sociala baser för människor krävs det att städerna når upp till deras högsta potential. Detta kan ske om stadsdelarna är utrustade med väl blandade funktioner, tätt liggande gator, en finkornig variation av hus i olika åldrar och en hög koncentration av människor. Detta kan sammanfatta Jacobs teoretiska utgångspunkter för hur man bygger en attraktiv och levande stad.

1.6.3 Jerker Söderlind

> *”Staden är stadens förebild. Det är den mest grundläggande sanningen om staden. Varje försök att bygga en stad utifrån en eller annan delaspekt har misslyckats och kommer misslyckas. Att bygga efter ett ensidigt ekologiskt perspektiv är i längden lika förödande som att bygga efter ett ensidigt bostadsperspektiv. När arkitekter talar om ”stadsmässiga” bostadsområden eller investerare vill bygga ”köpstäder” visar orden ”-mässig” och ”köp-” att projektet inte har något med den reella staden att göra. De stadsliknande arbets- och bostadsförorterna som har vuxit fram under senare år använder sig av många av stadens ord (uttryck, former, fasaduppställningar, fönsterstorlekar, material, gatubredder etc.). Men eftersom grammatiken saknas blir resultatet oftast osammanhängande meningslösa ramsor. En ordlista är inte ett språk.”*
> *(Söderlind, 1998, s.69)*

Citatet ovan är hämtat ur sammanfattningen av kapitel två i Jerker Söderlinds bok *Stadens renässans*. I kapitlet tar han upp tio villkor som är nödvändiga för att liv ska uppstå i staden och citatet sammanfattar Söderlinds teoretiska ståndpunkter i frågan om hur man bör bygga stad. För att en genuin stadskultur ska kunna uppstå bör stadsplaneringen utgå från stadens grundstenar som är försörjning, arbetsindelning, spridd äganderätt, genomströmning, politisk styrande instans, kontinuerlig utsträckning, handel, storlek, tidsintegration och boende.

Söderlind, liksom Jacobs, riktar kritik mot den moderna funktionalistiska staden med dess funktionsuppdelade öar. Syftet med boken är att visa vägen tillbaka till den stad, den klassiska staden, som i princip har varit förbjuden att bygga sedan 1930-talet och funktionalismens intåg.

Söderlind ifrågasätter de stadsmiljöer som arkitekter, trafikplanerare, politiker och byggföretag har skapat under 1900-talet. Han anser att stadsbyggandet är inne på helt fel väg med dess isolerade bostadsområden, kontoriserade stadskärnor och externhandelsöar. Han anser att det krävs en samlad stadspolitik istället för en miljöpolitik, en trafikpolitik och en bostadspolitik som vi har idag.

Söderlind vill att förbifartslederna och köpcentrumen ska göras om till stadsavenyer, stadsparker och nya stadskärnor. Och för att göra detta så räcker det inte med byggnormer, expertmakt och statliga subventioner till byggande, utan han förespråkar istället ett marknadsekonomiskt tänkande, kommunalt självstyre och egenmakt för de boende. Boken är en genomgång av det stadsbyggande som har bedrivits och den presenterar visioner för hur vi ska kunna skapa våra drömmars stad.

1.6.4 Likheter och skillnader

De tre teoretikerna som har studerats behandlar alla vad som gör en stad attraktiv och levande, och alla tre lägger stor vikt vid stadens invånare och funktioner. Däremot ser Jacobs och Söderlind på det mer ifrån ett fågelperspektiv, hur byggnader ska placeras i staden, hur kvarteren bör vara uppbyggda och så vidare. De förklarar stadens strukturer, medan Gehl går in på det mer i detalj och förklarar stadens rumsliga strukturer och vid vilka funktioner människor vill uppehålla sig.

Geografiskt och tidsmässigt skiljer sig teoretikerna ifrån varandra. Jacobs är verksam i USA, och hennes bok är från början av 60-talet. Gehl är verksam i norden, främst Danmark, och även hans bok är från början av 60-talet. Söderlind är verksam i Sverige och han är den teoretikern som har den senast utgivna boken, den publicerades 1998. Trots att Jacobs och Söderlind representerar olika decennier så behandlar de samma ämne, nämligen funktionalismens negativa påverkan på städerna och att den klassiska staden borde vara eftersträvansvärd. Gehl tar egentligen ingen direkt ståndpunkt i huruvida funktionalismen som planeringsmetod är bra eller dålig. Han förklarar däremot vad som gör att människor vill vara i en stad eller ett område och att de fenomenen ofta saknas i funktionalistiska städer och stadsdelar.

1.7 Begreppsförklaring

1.7.1 Stad

Nationalencyklopedins förklaring på begreppet ”stad” är att en stad är ett geografiskt område som kännetecknas av en viss typ av rättslig status (juridisk definition) eller en viss typ av markanvändning (funktionell definition). I båda fallen består en stad vanligtvis av en tät bebyggelse- och befolkningsanhopning. (Nationalencyklopedin) Jacobs och Söderlinds förklaring på stad är att en stad utgörs av byggnaderna, människorna och en stor blandning av funktioner. För att ett geografiskt område ska vara en stad så krävs det att invånarna ska kunna leva ett helt liv inom dess gränser. Det ska finnas boende, arbetsplatser, skola, sjukvård, äldrevård, handel, restauranger, caféer, nöjen med mera. Söderlind förklarar begreppet stad som så att om alla i Sverige skulle bo i Stockholm, jobba i Göteborg och handla i Malmö så kan inte dessa orter ses som städer. Men tillsammans så fungerar de som en stad. Det krävs en funktionsblandning för att ett område ska bli en stad. (Söderlind, 1998)

1.7.2 Attraktiv stad

Enligt Jacobs och Söderlind är en attraktiv stad den klassiska staden, med dess tydliga och funktionsblandade kvarter. De menar att städer som är planerade utefter funktionalismens teorier med funktionsuppdelade områden inte är attraktiva eller eftersträvansvärda. Gordon Cullen beskriver konsekvenserna av funktionalismen som ”prairie planning”, en planering som skapar folktomma, stora ytor kring stora hus. (Cullen, 1961) Gehl tar inte sitt resonemang så långt utan säger att en attraktiv stad är en stad där människor vill vara. Sedan att dessa städer ofta är utformade som den medeltida och den klassiska staden har att göra med att dessa har naturliga mötesplatser och strukturer som främjar kontakt mellan människor. Den medeltida staden samlade folk och händelser på gator och torg, medan funktionalismen gör motsatsen. (Gehl, 2011) Benämningen för en attraktiv stad i det här arbetet bygger på de teorier som studerats. En attraktiv stad är sedermera en stad där folk vill vara, en stad som erbjuder funktionsblandad bebyggelse och en stad med en gatustruktur och offentliga rum som skapar förutsättningar till möten mellan människor.

1.7.3 Levande stad

Med en levande stad så innebär det, i det här arbetet, att det ska finnas människor i staden, gärna under så många timmar som möjligt på dygnet. Olika sorters människor som sysselsätter sig med olika saker, vid olika tillfällen och på olika platser. Till exempel folk som är på väg till bilen från arbetet, brevbärare som delar ut post, pensionärer som handlar på torgen, ungdomar som fikar, barn som leker i parker och på gator, vuxna som motionerar, någon som är ute med hunden och så vidare. Det är rörelsen och aktiviteten på stadens offentliga gator och torg, livet mellan husen, som gör en stad levande. Både Jacobs och Söderlind påpekar att detta är viktigt för att en stad ska kunna benämnas som stad, men det är Gehl som går in på en mer detaljerad nivå och beskriver hur viktigt det är med aktivitet och möjlighet till olika sorters aktivitet i en stad.

1.7.3 Funktionsblandning

Funktionsblandning innebär att det är en variation av funktioner. Funktionsblandning i en stad handlar om att funktioner som bostäder, arbetsplatser, skola, sjukvård, handel, restauranger, hamnverksamhet med mera är blandade med varandra. Funktionsuppdelning är motsatsen till funktionsblandning och inom funktionalismen förespråkas just funktionsuppdelning. Då är funktionerna uppdelande i mindre öar som är sammanlänkade med ett transportsystem. (Söderlind, 1998)

2 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

2.1 Dåtid till nutid

Handelshamnen fanns inte med på den ursprungliga stadsplanen över Karlskrona och det var inte förrän under 1930-talet som byggandet av hamnen påbörjades. (Jonsson, pc) Byggandet av hamnen skedde genom utfyllnad i havet. Detta gjordes i etapper, vilket har gjort att hamnkonstruktionen inte är enhetlig. De förändringar som har genomförts i hamnområdet har varit mindre underhållsreparationer som inte påverkat hamnens utformning. (Hoff, pc) Hamnen har använts till allmän hamnverksamhet, till exempel godshantering, och som virkesupplag. Ett flertal magasin och förråd har funnits i hamnen, men dessa finns inte kvar idag. Handelshamnens norra del har varit lagerplats för spannmål och sand. Dessa varor lagrades i flera silos som inte längre finns kvar. (WSP 2006) Handelshamnen används idag huvudsakligen till andra verksamheter än just hamnverksamhet. Hamnen tjänar som parkeringsplats, evenemangsyta och nyttjas av stora trålare som inte får plats i Saltöhamnen. (Översiktsplan 2030)

Några viktiga årtal i Handelshamnens historia presenteras nedan.

- 1979 började en färja mellan Finland och Karlskrona gå, men rutten togs sedermera bort.

- 1980 stod Karlskrona som värd för Cutty Sark Tall Ships' Race, en segeltävling där segelskepp från världens alla hörn deltog. Starten för tävlingen gick i Handelshamnen. Detta blev starten för den årliga sommarfesten Sailet, som har sin evenemangsplats i hamnen.

- 1981 köpte kommunen Aspö1 och började köra Aspöfärjan mellan Trossö och Aspö.

- 1991 började Polenfärjan köras från Handelshamnen och sommaren 1998 flyttades färjetrafiken till Verkö. (Hoff, pc)

- 2006 gjordes en undersökning av hamnen där syftet var att översiktligt ta reda på föroreningsgraden i marken då kommunen hade vissa planer på att bygga bostäder i hamnen. Resultatet av undersökningen blev att ytterligare prover bör tas för att få en tydligare bild av hur utspridda föroreningarna är. Exponeringsriskerna bedömdes vara låga då området är asfaltsbelagt, dock kan risken öka vid planering av grönytor och vid markarbeten. (WSP, 2006)

- 2010 gjordes en undersökning av hamnen som visade att kajen var i mycket dåligt skick. Kommunen vill ansöka om pengar för att kunna rusta upp kajen till att matcha dagens behov och om ansökan går igenom så är förhoppningen att en renovering eller nybyggnation av hamnen ska starta 2013. (Jonsson, pc)

Handelshamnen används idag huvudsakligen till annat än hamnverksamhet. Större delen av ytan upptas av parkeringsplatser, men också fisketrålare som inte får plats i Saltöhamnen kommer för att lasta sina varor längs kajen. Den årligt återkommande stadsfesten Sailet hålls i Handelshamnen, och många nyttjar den som gång- och cykelstråk. Stadens skateboardåkare har sin tillhållsplats i hamnen. (Översiktsplan 2030)

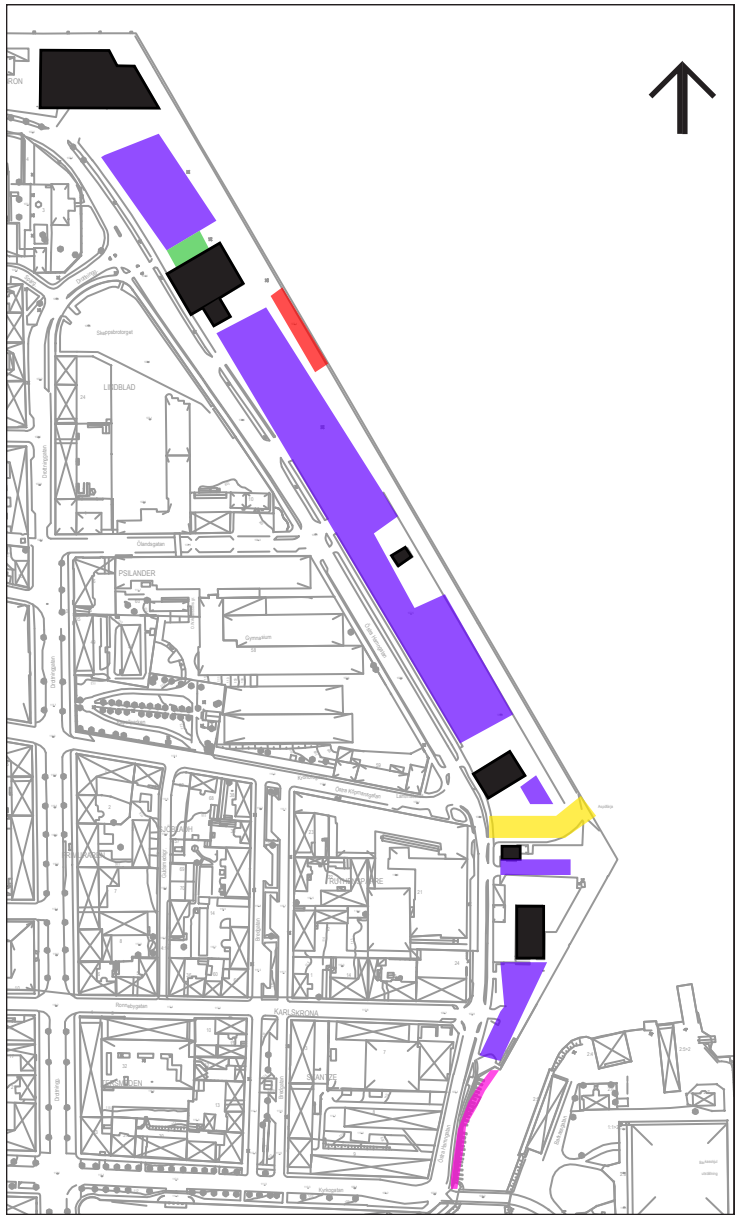
Bild 1. Handelshamnen på 50-talet

Bild 1 Gymnasieskola och Ericssonhuset

Bild 2 Småbåtshamn och flerbostadshus

Bild 3 Stumholmen

Bild 4 Palanderska gården



Strukturkarta 1:5000

Bild 5 Mötesplants Skeppsbron

Bild 6 Skatehallen

Bild 7 Parkering och en större lokal

Bild 8 Aspöfärjan

2.2 Inventering och analyser

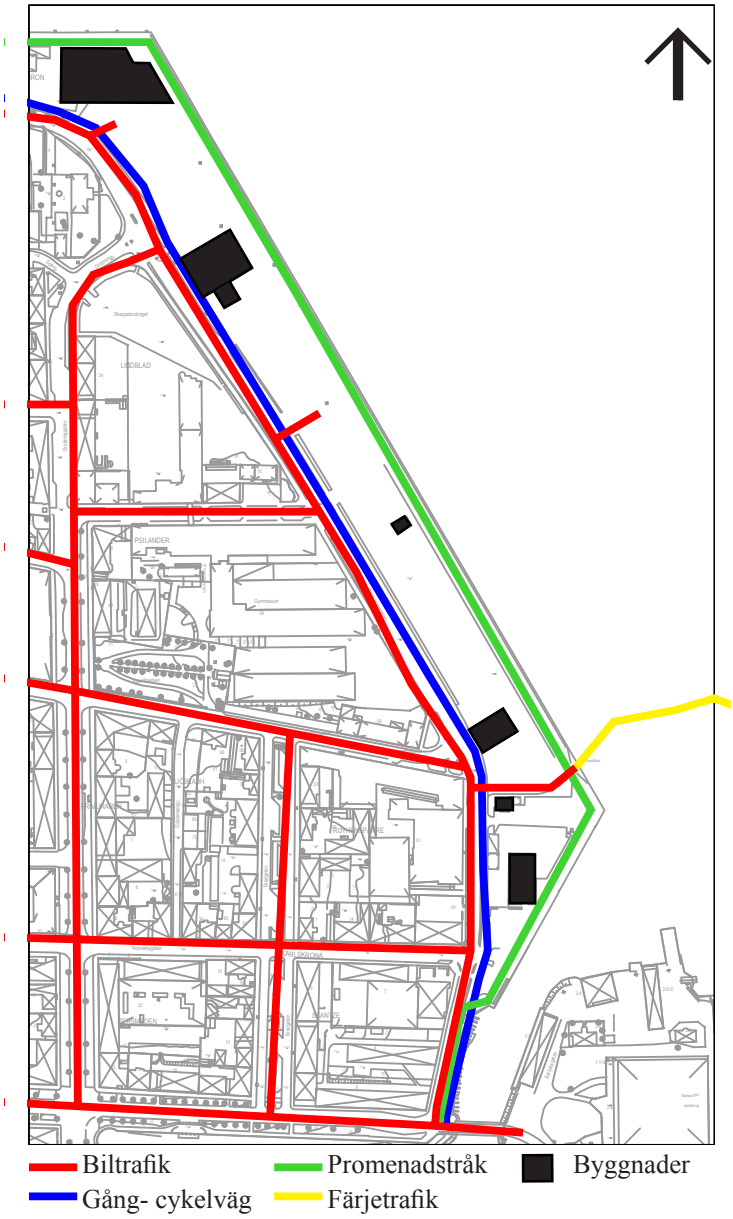
2.2.1 Strukturkarta (till vänster)
Strukturkartan visar de strukturer som finns inom Handelshamnen. Området upptas till större delen av parkeringsplatser och en och annan byggnad. De byggnader som finns inom området räknat från norr till söder är Mötesplats Skeppsbron (bild 5), Skatehallen (bild 6), en mindre förrådsbyggnad i mitten av området, en större lokal med en inhägnad gård (bild 7), arbetsbod för aspöfärjans anställda och Kustbevakningen region syds station med inhägnad gård.

Aspöfärjans terminal är belägen i områdets södra del och färjan avgår från hamnen minst en gång i timmen mellan klockan 05:30 och klockan 23:30 (bild 8).

Längst ner i söder av området finns en mindre småbåtshamn med förhyrda platser som används av båtfolket under sommaren. Intill småbåtshamnen finns flerbostadshus (bild 2). Längst i söder av projektområdet finns sumholmsbron som förbinder Trossö med den världsarvsklassade ön Stumholmen, från ön ser man hela Handelshamnen (bild 3).

Intilliggande kvarter inrymmer företag och verksamheter, såsom Ericsson, Karlskrona kommun, gymnasieskola och Blekingehuset (bild 1). Intill områdets norra del gränsar ett kvarter som inrymmer äldre bebyggelse, såsom Palandeska gården (bild 4).

2.2.2 Kommunikationskarta (till höger)
De viktigaste kommunikationerna inom och till området är vägarna för bilar (röd), gång- och cykelbanan som löper från infartsleden till Stumholmsbron (blå), promenadstråket längs med kajkanten (grön) och Aspöfärjans linje-trafiksträckning till och från Aspö (gul).



Kommunikationskarta 1:5 000

2.2.3 Lynch-analys

I boken *The Image of the City* beskriver Kevin Lynch en metod ur vilken man kan analysera stadslandskapet utifrån fem begrepp: stråk, noder, barriärer, distrikt och landmärken. Metoden kan användas för att beskriva ortens läsbarhet och tydlighet. (Lynch, 1960)

Stråk

Ett stråk är en led längs vilken vi rör oss. Det kan vara exempelvis en gata, väg eller järnväg. När vi rör oss längs med dessa observerar och analyserar vi andra fysiska element som på ett eller annat sätt har en koppling till stråken. (Lynch, 1960). De viktigaste stråken inom hamnområdet är den gång- och cykelbana som löper från infartleden ner till Stumholmsbron, gångstråket som går parallellt med gång- och cykelbanan, fast intill vattnet, och de tvärgator, Ronnebygatan och Kyrkogatan, som löper från Hamngatan till stadens shoppingstråk samt till torget.

Noder

En nod är ofta knutpunkten mellan två stråk, en plats i vilken man kan träda in och uppehålla sig. Det kan röra sig om till exempel en korsning, torg eller park. (Lynch, 1960) De två noderna inom området är den vid Aspöfärjan och den utanför Skatehallen. Dessa två utgör områden som är naturliga mötesplatser och ger folk en anledning till att stanna upp och uppehålla sig i området.

Barriär

En barriär är ett linjärt element som utgör ett hinder mellan två områden. Det kan vara till exempel en järnväg, motortrafikled och ett vattendrag. Det finns gott om exempel på vägar som tjänar både som barriär och stråk. (Lynch, 1960) Hamngatan är den största och mest påtagliga barriären inom området. Den delar av Handelshamnen från staden och gör hamnen till en plats som inte känns som en del av staden utan som en plats för sig självt. Kopplingen till stadens centrum finns inte och hamnen känns därför avlägsen.

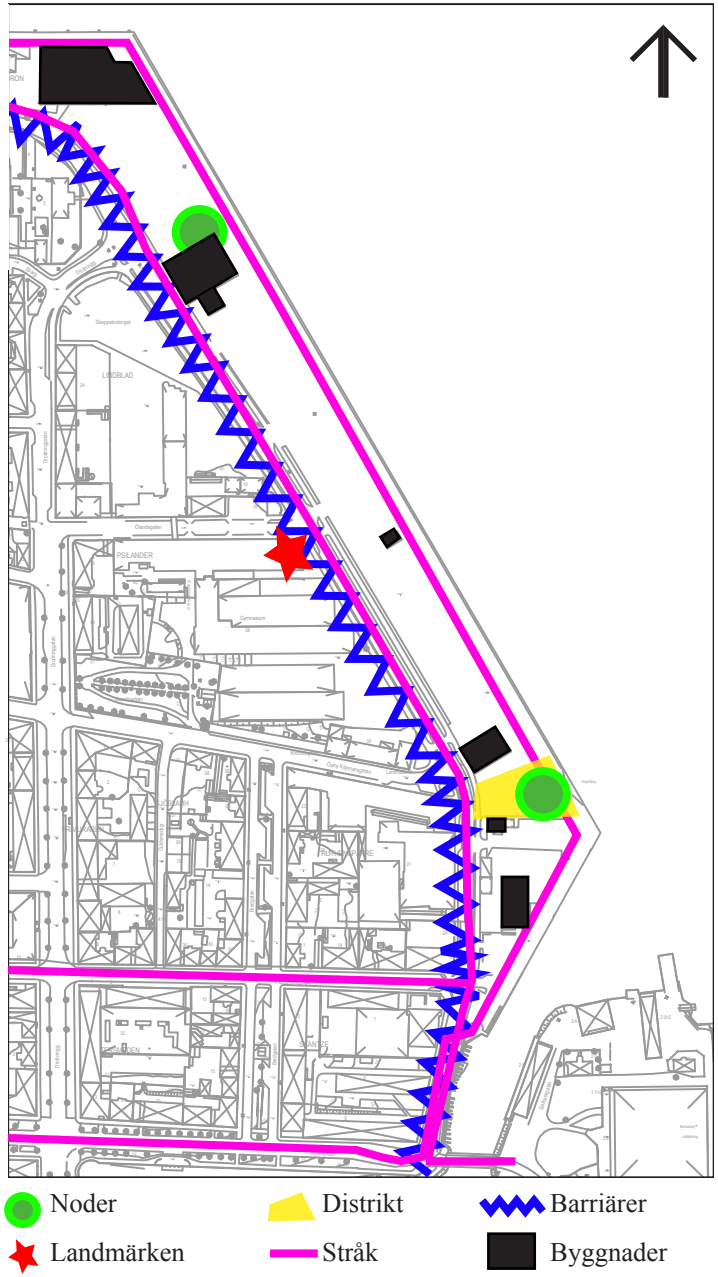
Distrikt

Ett distrikt är möjligt att träda in i, och är ett slags avgränsat område med speciell karaktär. Exempel på distrikt kan vara industriområden, parker, eller ett helt vanligt bostadsområde. (Lynch, 1960) Hela hamnen kan räknas som ett distrikt dels för att nästan hela området har användningen parkering, och dels för att hamnen i sig är avlägsen och bortskuren från resten av staden. Samtidigt ser man i stort sett hela hamnområdet när man träder in i området och barriären Hamngatan ger Handelshamnen en tydlig gräns som kan skapa en känsla av här och där, en distriktkänsla. Men endast ett område har pekats ut som ett distrikt och det är platsen framför Aspöfärjans terminal där bilarna dominerar uppställningsplatsen.

Landmärken

Ett landmärke är ett fysiskt element som särskiljer sig från omgivningen genom avvikande skala, form eller färg. Det kan vara som ett konstverk, en byggnad eller en staty som man kan se från olika vinklar och olika avstånd. Tack vare dess skala, form och färg kan objektet bidra till en plats orienterbarhet. (Lynch, 1960) Endast ett landmärke har pekats ut och det är Ericsson-huset då dess arkitektur skiljer sig från övrig bebyggelse och dess unika fönstersättning lyser upp på kvällar och drar till sig ögonen på dagen. Funderingar över ifall Albinsson och Sjöberg-huset, eller åtminstone deras neonskylt är ett landmärke har förekommit, men efter bedömning bestämdes att den inte är ett landmärke för att skylten bara syns om du kommer från norr och färdas åt söder.

Stråk - gång- cykelbanan nord-sydlig riktning och kajstråket



Lynch-analys1:5 000

Landmärke - Ericsson-huset

Nod - Aspöfärjans färjeläger

Barriär - Östra Hamngatan

Distrikt - platsen framför Aspöfärjans terminal

2.3 Karlskrona som världsarvsstad

Mot slutet av 1600-talet var Sverige en militär stormakt och flottan var den svenska centralmaktens främsta redskap för att kontrollera dess landområden. Det beslutades att flottans nya basstation skulle förläggas i Blekinges östra skärgård för att området var isfritt under en mycket längre tid än Stockholm och för att underlätta en försvenskning av de sydliga landskapen.

Hösten 1679 steg kung Karl XI och hans män, däribland rikets främsta skeppsbyggare, arkitekter och befästningsbyggare, iland på skärgårdsön Trossö för att bygga den nya flottstaden. Redan från början planerades den nya anläggningen som en sammanhängande helhet med befästningar, hamnar och skeppsvarv, samt en civil stad för handel, proviantering och administration. Anläggandet av Karlskrona genomfördes med stor målmedvetenhet och tydlig bild av vad man ville åstadkomma och bara efter ett trettiotal år var kvarteren på Trossö till stora delar bebyggda.

Vid Karlskronabasens anläggning fanns förebilder som arsenalen i Venedig och flottbaser i England och Frankrike. Men planläggningen präglades inte enbart av de militära behoven, utan även barocken med breda gator och tunga monumentala byggnader har gjort avtryck i stadsplanen. Också en strävan efter klassiska ideal med rutnätsplan och stora torg syns tydligt i stadsplanen.

Under slutet av 1600-talet och början av 1700-talet kom Karlskrona att, som en helt ny stadsbildning, ses som en symbol för den nya europeiska stormakten.

Det som kom att bli karakteristisk för Karlskrona var de breda gatorna och det stora monumentala torget med dess offentliga byggnader. I den klassiska rutnätsplanen har den civila staden sitt centrum på Trossös högst belägna plats, Stortorget. Torget omgärdas av ståtliga byggnader; Fredrikskyrkan, Trefaldighetskyrkan och Rådhuset. De båda kyrkorna representerar renässansens två grundformer, rundtempel och basilika.

Under 1700-talet uppmärksammades den långt framskridna utvecklingen inom bland annat skeppsbyggeri, arkitektur och stadsplanering. Stora delar av Europas blickar vändes mot Östersjöns militära centrum, Karlskrona. Örlogsbas och skeppsvarv har varit aktivt sedan stadens grundläggande. (Örlogsstaden Karlskrona)

Örlogsstaden Karlskrona utnämndes till världsarv 1998 för att staden är en välbevarad planerad europeisk örlogsstad. Det finns och har funnits fler planerade örlogsstäder i Europa, men många av dem har delvis eller helt förstörts bland annat under andra världskriget (Johansson, pc) För att föremål ska utnämnas till världsarv krävs det att föremålet i fråga uppfyller minst 1 av 10 av Unescos ställda kriterier. Karlskrona uppfyller två av dessa, och det är kriterium (ii) och (iv). Kriterierna lyder:

> *”Criterion ii: Karlskrona is an exceptionally well preserved example of a European planned naval town, which incorporates elements derived from earlier establishments in other countries and which was in its turn to serve as the model for subsequent towns with similar functions. Criterion iv: Naval bases played an important role in the centuries during which naval power was a determining factor in European Realpolitik, and Karlskrona is the best preserved and most complete of those that survived. ” (Unesco)*

Världsarvsstaden Karlskorna utgörs av ett antal komponenter. Dessa komponenter representerar eller utgör de delar som ursprungligen planerades in i staden, där stadsplanen kan sägas är nyckeln till utnämningen. Men de andra delarna, Stumholmen, örlogsområdet, Björkholmen med flera, är viktiga delar och det är helheten som utgör världsarvet Örlogsstaden Karlskrona. (Johansson, pc)(Örlogsstaden Karlskrona)

Örlogsstaden Karlskrona benämns ofta som ett levande världsarv (Översiktsplan 2030), och i underlaget som utgjorde ansökan till Unesco fanns det understruket att den militära verksamheten och den obrutna traditionen

var viktig. I beslutet av Unesco fanns inte detta med, och det är inte avgörande för världsarvsstatusen att den militära verksamheten fortsättningsvis finns kvar. Dock är den militära verksamheten vital för bevarandet av byggnaderna och objekten. Så länge byggnaderna och platserna brukas så är världsarvet levande. (Johansson, pc)

> *”Karlskrona is an outstanding example of a late-17th-century European planned naval city. The original plan and many of the buildings have survived intact, along with installations that illustrate its subsequent development up to the present day.” (Unesco)*

Bild 2. Världsarvskarta.
De blå prickarna motsvarar objekt som ingår i Örlogsstaden Karlskrona.

2.4 Karlskrona kommun Översiktsplan 2030

Karlskrona kommuns översiktsplan har framtagits med hjälp av en strategi där kommunens fyra hörnstenar och visioner om ett hållbart Karlskrona varit utgångspunkter. Förtätning, funktionsblandning, grönare stad och förbättrad kollektivtrafik är exempel på ledord som ska ge vägledning vid beslutsfattning så att mål skall uppfyllas och en strävan mot att följa visionen ska upprätthållas. De fyra hörnstenar som tagits fram är den attraktiva livsmiljön, det växande näringslivet, den bästa kunskapen och det öppna sinnet.

I översiktsplanen finns vissa planeringsförutsättningar och antaganden. Kommunen beräknas bland annat ha en befolkningstillväxt på 6000 personer till år 2030, vilket leder till en ökning i tryck på bostäder, skolor och arbetsplatser. Planeringen av mark och vatten skall gå hand i hand med det levande världsarvet. Eftersom Karlskrona ses som en handelsstad i regionen vill kommunen att attraktionskraften ökas med fler lämpliga handelsområden både i centrum och externt.

De områden som ses som särskilt intressanta att arbeta med i en stadsutveckling av Trossö är Handelshamnen, Pottholmen och Hattholmen. Det föreslås att 1500 nyproducerade bostäder kompletterar Trossöområdet (inklusive Saltö, Ekholmen, Björkholmen, och Stumholmen). Handelshamnen föreslås bebyggas med runt 200 lägenheter.

I en analys av Karlskrona, gjord av Gehl Architects, har det i analysdelen ”Aktivera stadens platser” kommits fram till att Handelshamnens södra del, intill Stumholmsbron, är en av de viktigaste platserna på Trossö med dess maritima och historiska miljö. Även Ronnebygatan ses som en viktig fotgängarzon som leder ner till hamnområdet. Analysdelen ”Mer stad vid vatten” pekar på möjligheten till ett bostadsområde med promenadstråk längs vattnet i Handelshamnen och att tvärgatorna till Hamngatan är viktiga fotgängarzoner. Hamnen ger möjlighet till offentliga stadsrum vid vattnet.

I dagsläget används Handelshamnen huvudsakligen till andra ändamål och verksamheter än just hamnverksamhet. Den tjänar som parkeringsplats, evenemangsyta och nyttjas av de stora trålare som inte får plats i Saltöhamnen. Kommunens förslag är att området används för såväl rekreation och evenemang som parkering och tilläggsplats för större båtar. Handelshamnens södra del ska utredas och lämplighetsprövas för eventuell nybyggnation.

Vad gäller service och handel vill kommunen se en utveckling och utvidgning mot Hoglands Park och Pottholmen. Även utveckling mot Fisktorget ses som ett alternativ för centrumhandel. Pottholmen, södra Saltö, Hattholmen och Handelshamnen anses vara de områden i Karlskrona med mest utvecklingspotential, och vad gäller grönstruktur finns förutsättningar att skapa attraktiva rekreationsytor med inslag av grönska. Att plantera träd ger förutsättningar för att skapa nya parkområden, och kajer och stränder kan förändras för att bli mer gröna.

Då avstånden på Trossö är korta gör det stadskärnan lämplig för förflyttningar till fots eller på cykel. Gång- och cykeltrafik skall prioriteras högre och ha en fortsatt utveckling. Också kollektivtrafiken avses förbättras. Att minska biltrafiken och därigenom uppnå en mer levande stadskärna är önskvärt, och med minskad biltrafik minskar behovet av parkeringsplatser. I dagsläget finns totalt cirka 8900 parkeringsplatser, cirka 3200 på allmän plats och 5700 på kvartersmark. Kommunen strävar efter att minska de stora ytkrävande parkeringsplatserna och vill omlokalisera parkeringsanläggningar till en yttre parkeringsring med parkeringshus och garagelösningar.

3 PLANFÖRSLAG

3.1 Inledande resonemang

En attraktiv stad är en stad som folk vill vara i och resa till. En levande stad är en stad där folk är och dit folk reser. Hur kan man göra en stad eller en stadsdel attraktiv? Att besvara frågan kräver ett svar på vad som anses attraktivt. Olika människor har olika synpunkter då de har olika bakgrund, intressen och erfarenheter från livet. (Andersson, 1998) Precis som om du skulle fråga olika personer om vilka maträtter som är goda, respektive äckliga så är det svårt att hitta en enda perfekt formel för detta. Folk har olika åsikter om vad som går hem på matbordet, liksom olika teoretiker inom samhällsplaneringen har olika åsikter om vad som är gångbart när det gäller att skapa en attraktiv och levande stad. Utifrån de teoretiker som har studerats har jag tittat på såväl gemensamma nämnare som punkter där åsikter går isär, och skapat ett planförslag för Handelshamnen, Karlskrona.

För att skapa en attraktiv och levande stad krävs det en tydlig vision som aktörer kan följa. Visionen ska ha både kortsiktiga och långsiktiga mål för att engagerande resultat ska kunna uppvisas. (Öberg, 2008) Karlskrona kommun presenterar en tydlig vision om hur de vill att staden och övriga kommunen ska utvecklas, samt ger förutsättningar för stadsförnyelse i Handelshamnen. Kommunen jobbar med fyra hörnstenar i visionen och det är bland annat att de vill skapa attraktiva livsmiljöer och ge förutsättningar för ett växande näringsliv. Deras vision ligger till grund för att utveckla Handelshamnen till en attraktiv och levande del av Trossö.

En befolkningstillväxt på 6000 personer till år 2030 medför en ökad efterfrågan på bostäder, arbetsplatser och offentlig service. Kommunen ser Karlskrona som en handelsstad i regionen och vill öka stadens attraktionskraft i förhållande till närliggande orter. Karlskrona kommun pekar ut Handelshamnen som ett särskilt intressant område för stadsutveckling och kommunen föreslår att hamnen ska vara plats för både rekreationsområde och 200 nya bostäder. (Översiktsplan 2030) Detta ger goda förutsättningar för att skapa ett funktionsblandat område med koppling mellan stadens shoppingstråk och Handelshamnen.

Om ett område och byggnaderna däri anses kulturhistoriskt bevarandevärt faller det sig naturligt med en återanvändning av området som det är, men om byggnaderna är av yngre datum och inte har något historiskt värde saknas ofta riktlinjer och givna utgångspunkter för vad som skall ske. Därför är det viktigt med en diskussion av ett sådant område. Begreppet kulturmiljö kan inte bara begränsas till de bevarandevärda byggnaderna och miljöerna utan måste ses som ett bredare helhetsbegrepp. Kulturmiljön är hela den omgivningen som vi människor skapar genom att omvandla naturen genom odling och byggande. (Gillgren, 2000) Handelshamnen i sig är ett ungt område, i förhållande till Karlskrona som stad. Den byggnad som anses ha någon form av kulturhistorisk värde för platsen är hamnmagasinet, som idag är Skatehallen. (Johansson, pc) Vid en utveckling av hamnen bedöms hamnmagasinet inte medföra platsen ett historisk värdefullt arv, men stadens samlade kulturvärde, världsarvet, bedöms ha en större påverkan på hamnens utveckling. Genom att låta hamnen utvecklas i samklang med världsarvet kan det bidra till en ökad förståelse för stadens historia och kulturmiljö, samt stärka Karlskronas identitet som världsarvsstad.

Att utveckla en stad eller stadsdel som påverkas av ett världsarv kan ske på olika sätt beroende på vad som faktiskt utgör själva världsarvet. I vissa fall är det hela staden som omfattas, medan det i andra bara är särskilda byggnader. Då världsarvet innefattar ett helt område kan det finnas väldigt strikta regler kring hur nybyggnation får ske. Är det bara vissa byggnader i ett område det gäller kan en planerare fortfarande få relativt fria tyglar i hur byggnader bör se ut och placeras i staden. (Johansson, pc)

3.2 Gator och parkering

Gator och genomströmning är nödvändiga för att stad ska uppstå och en förutsättning för att olika funktioner ska vilja och kunna verka i staden. En handelsman etablerar hellre en butik vid en stor och brusande affärsgata än vid en återvändsgata. En affärsgata är en gata med stor genomströmning som ger möjlighet till att göra affärer. (Söderlind, 1998)

Lynch-analysen visar att Östra Hamngatan är både ett stråk och en barriär. Cykelbanan intill används som stråk i nord-sydlig riktning medan bilar använder gatan mer som transportsträcka än som destination. För att binda samman hamnen med staden krävs att barriäreffekten motarbetas och Östra Hamngatan omvandlas till en stadsgata, och inte förblir en transportled som idag.

Några av de vanligaste hastighetsdämpande åtgärderna är avsmalning av körbana, avvikande beläggning och upphöjningar. Den effektivaste åtgärden är upphöjningar i form av gupp, platå eller vägkudde. Är en gata trafikerad med bussar så kan vägkudde användas då den endast påverkar personbilars hastighet eftersom bussar har ett bredare axelavstånd. Om platå eller gupp används som hastighetsåtgärd så ska avstånden mellan guppen inte vara större än 50 meter för att upprätthålla en låg och jämn hastighet. (Hydén, 2008) Genom att bredda trottoarerna intill Östra Hamngatan och planera fler övergångsställen skapas ett mer fotgängarvänligt gaturum där bilarnas hastigheter automatiskt sänks. Om körbanan längs med Handelshamnen smalnas av och förses med platåer för de korsande gatorna till Östra Hamngatan så hålls hastigheten nere. Om platåerna har en annan markbeläggning så kan riktningar skapas för gångtrafikanter samt bilars hastigheter minskas då de är tvungna att hålla en låg och jämn hastighet för att inte uppleva obehag då de kör över platåerna. Markbeläggningen kan skapa upplevelsen av att hamnen är sammanlänkad med resten av staden.

Antalet parkeringsplatser på Trossö är idag totalt 8900 stycken (Översiktsplan 2030), och ca. 450 stycken av dem finns i Handelshamnen. (Jonsson, pc) De flesta som nyttjar denna stora gratisparkering är främst de personer som jobbar på de stora företagen längs med Östra Hamngatan. Kommunen skriver i översiktsplanen att med en förbättrad kollektivtrafik och ett utbyggt gång- och cykelvägnät förväntas antalet bilar minska på Trossö. Detta bidrar i sin tur till att behovet av parkeringsplatser minskar. Genom bebyggelse i Handelshamnen försvinner de allmänna parkeringarna och de som parkerar där idag får parkera någon annanstans. Detta skulle följa kommunens ambition att minska de stora ytkrävande parkeringarna och ersätta dessa med parkeringshus och garagelösningar. (Översiktsplan 2030) Ett förslag är att telecomföretaget Ericssons privata parkeringsyta köps upp och att ett parkeringshus byggs på tomten, samt att kompletterande parkeringar längs Östra Hamngatan skapas. Det skulle innebära att de som jobbar kring området idag, och de som kommer jobba och bo i Handelshamnen i framtiden, kan parkera där istället för i hamnen.

Parkering i parkeringshus och längs med gatan, och inte intill husen i området, bidrar till livligare gator och att fler människor är i rörelse i gaturummet. Genom att parkera synligt intill gatan så ökar möten mellan människor och riskerna för vandalism och brott minskar. (Gehl, 2011) Jacobs beskriver dock att parkeringar är skadliga för städer då de är ytkrävande, bryter upp gatorna visuellt och de gör det svårt att genom till exempel form eller funktion skapa intryck av ordning. (Jacobs, 2004) För att motverka problematiken som beskrivs anläggs ett flertal övergångsställen som bryter upp parkeringslängorna i mindre delar och gör det lättare att orientera sig.

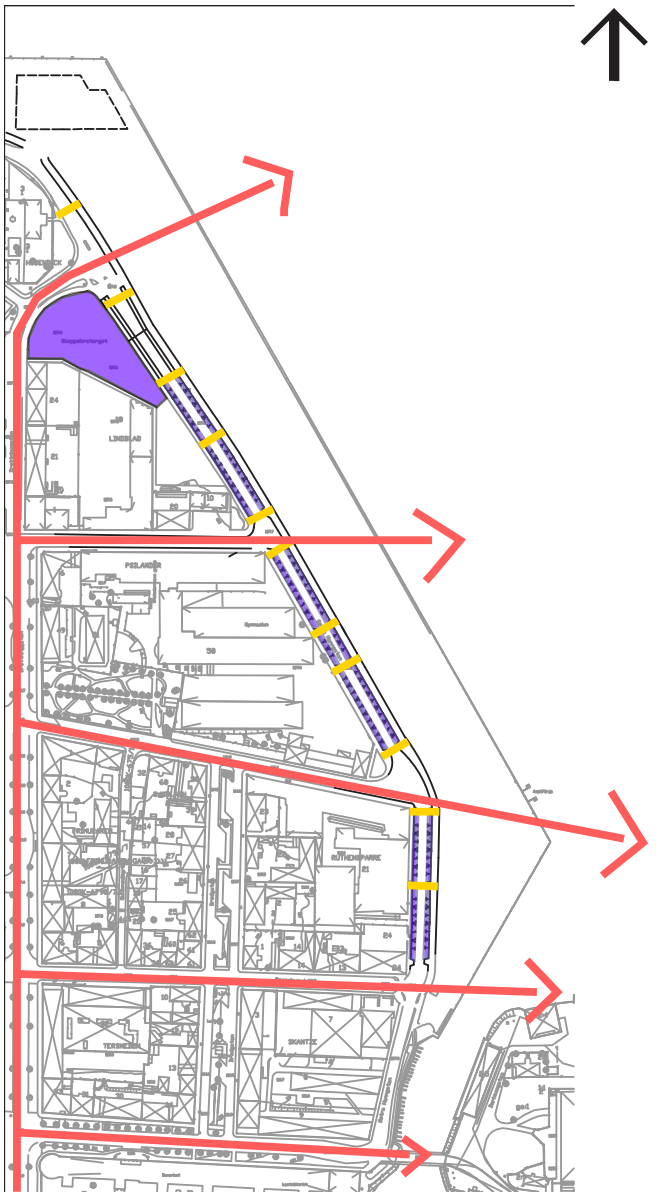
På grund av hamnens avskildhet från stadens kontinuerliga gatunät skapas en mental barriär som gör att hamnen upplevs vara isolerad från staden. För att fortsätta med det kontinuerliga gatunätet in i hamnen föreslås gågator som följer den ursprungliga stadsplanens rutnät. Siktlinjerna bevaras med hjälp av bebyggelse som motverkar den mentala upplevelsen av att hamnområdet skiljer sig från staden. (Söderlind, 1998)

En omvandling av Handelshamnen med hus omringade av gågator ger goda förutsättningar för olika sorters aktiviteter i hamnområdet. (Gehl, 2011) Dock måste det finnas tydliga gränser mellan offentliga och privata områden för att gatorna ska upplevas som trygga för både invånare och besökare. Upplevs gatorna trygga så kommer folk att röra sig där och främja aktivitet. För att generera en variation av funktioner och människor bör gator och kvarter ligga tätt. Närhet och täthet skapar förutsättningar för etablerandet av olika funktioner. (Jacobs, 2004)

Att förstärka Handelshamnens koppling med stadens stora shoppinggata, Ronnebygatan, vore gynnsamt då den idag är ett välanvänt stråk (se Lynch-analys). Detta går emot visionen i Översiktsplan 2030 om att låta centrum växa mot Hoglands Park och vidare mot Pottholmen. Visionen i översiktsplanen går att ifrågasätta då Handelshamnen syns från infartsleden och är det första man möts av när man kommer till staden. Karlskronas nya stadsmarina ligger bra placerad för en utveckling av Handelshamnen och verksamheter kan gynnas av hamnens läge, samt dess koppling till gästhamnen och världsarvsdelen Stumholmen.

Trottoaren skjuter ut i gatan och bryter av parkeringslängan

Farthinder i form av en platå, mark-beläggningen skapar riktning för gång-trafikanter



Strukturkarta Gator och parkering 1:5 000

3.3 Byggnader

Det faktum att Karlskrona är en världsarvsstad gör att byggnadernas placering i Handelshamnen påverkas. Då den gamla stadsplanen, som utgör grunden i världsarvet, har sitt säregna rutmönster kommer detta att påverka hur byggnaderna planeras i förhållande till siktlinjerna. Byggnader får inte placeras på så vis att de bryter linjerna och stör sikten. (Johansson, pc) (Översiktsplanen 2030)

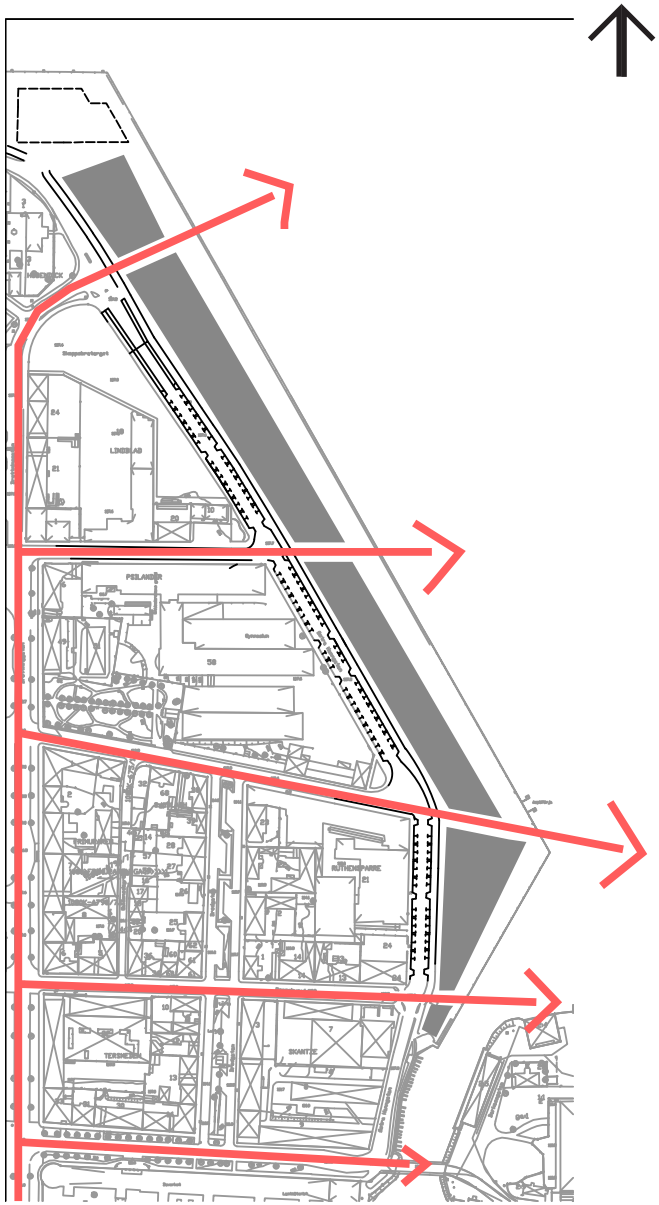
Byggnaders arkitektoniska uttryck har inte så mycket med en stadsdels attraktivitet att göra, då det är aktiviteten mellan husen som gör ett område attraktivt. Dock krävs speciella förutsättningar rörande stadsdelens funktioner för att aktivitet ska uppstå. (Gehl, 2011) Vid en stadsförnyelse i Handelshamnen bör byggnaders arkitektoniska prägel inte sticka ut för mycket i förhållande till de redan existerande kringliggande byggnaderna. Då Stumholmen är en del av världsarvet och många byggnader på ön ingår i arvet bör eventuella nya byggnader hålla en lägre profil för att inte störa den atmosfär som Stumholmen har. Med tanke på att man från Stumholmen kan se hela Handelshamnen, så bör de olika platserna samspela med varandra. (Johansson, pc) (Översiktsplanen 2030)

För att staden ska utvecklas tillsammans med världsarvet ska hänsyn tas till Trossös topografi. (Översiktsplan 2030) Byggnadshöjden på de nya byggnaderna i Handelshamnen får inte överstiga de höjder husen intill har. Detta på grund av att det inte ska påverka stadssilhuetten.

Det är viktigt att byggnaderna i Handelshamnen har framsidor mot både staden och vattnet, detta för att inte vända ryggen mot någon av dem och på så sett generera en baksida. För att skapa trygga gaturum bör byggnaders entréer vara vända mot gatan, med tydliga gränser mellan offentliga och privata rum. (Jacobs, 2004) Byggnaderna bör placeras så att det skapas öppna rum med en kontakt till omgivningen, då öppna rum skapar förutsättningar till aktivitet och upplevelse. Byggnaderna bör ligga tätt, ha korta avstånd mellan entréerna och vara placerade så att man både kan se in i och ut ur området för att rummet ska upplevas som öppet och samla människor på platsen. (Gehl, 2011)

Äldre byggnader i kombination med nyare kan generera en variation av människor i ett kvarter. Lokaler och lägenheter i äldre hus är ofta billiga att hyra, vilket kan bidra till en variation av småföretagare och boende i ett område. Nybyggda hus och lokaler är ofta dyra att hyra, vilket gör att i huvudsak större företag och en viss grupp människor har råd att uppehålla sig i dessa. (Jacobs, 2004) En utveckling av Handelshamnen kommer endast att generera nybyggda hus, då det idag knappt finns några byggnader i området. För att olika företag och människor ska ha möjlighet att verka och bo i hamnen så kan det vara lämpligt med bestämmelser som reglerar vilken bebyggelse som skall finnas i hamnen. Till exempel kan det vara regleringar som säger att det måste vara olika exploatörer som bebygger hamnen och krav på hur mycket lokaler och lägenheter ska få kosta vid uthyrning, samt att det ska finnas både hyres- och bostadsrätter i området. Däremot ska bestämmelserna inte reglera vilka funktioner byggnaderna ska ha. För att en stadsdel ska bli livlig och kunna förändras måste byggnadernas funktioner vara fria, och kunna bytas ut till andra funktioner om så önskas. (Söderlind, 1998) Genom att det är olika exploatörer som bebygger hamnen skapas en variation av byggnadernas estetiska uttryck. Det är viktigt med en variation av byggnader i en stad för att människor ska kunna uppfatta olika riktningar och orientera sig. (Jacobs, 2004)

Innan byggnation påbörjas i Handelshamnen så krävs en renovering av kajen då den idag är i mycket dåligt skick (Jonsson, pc) och kajstråket till och med är avspärrat i den norra delen på grund av bristfällig bärighet (se Lynch-analys).



Strukturkarta Byggnader 1:5 000

3.4 Funktioner

Om nya städer eller stadsdelar behöver byggas så bör dessa ha sin utgång sett ur näringslivssynpunkt. Utbyte av varor och tjänster är en förutsättning för stadens uppkomst och liv. En stadsdel bygger inte bara på boende utan det krävs en variation av funktioner. (Söderlind, 1998) Stadsdelen bör uppfylla mer än en funktion. Dessa måste medföra att människor rör sig utomhus vid olika tidpunkter på dygnet och av olika skäl för att en variation av människor ska röra sig i staden. (Jacobs, 2004) Med många olika sorters funktioner i en stadsdel, såsom boende, arbete och service, kommer nödvändig aktivitet att uppstå. Handel, caféer och restauranger skapar möjlighet för valbara aktiviteter, vilket kan generera rörelse i området. (Gehl, 2011) Grundförutsättningen för att få trygga gator och för att gator och trottoarer ska användas är att det finns ett stort och varierat utbud av butiker, restauranger och andra funktioner utspridda längs trottoarerna. Det är speciellt viktigt att det finns företag och faciliteter som används på kvällen och natten. Stadsdelar som till största delen består av bostäder behöver utveckla en stor variation av andra funktioner, och den viktigaste är arbetsplatser. Bostäder och arbetsplatser kompletterar varandra väl då de arbetande livar upp gatan när de boende är borta, och när arbetarna går hem för dagen livar de boende upp gatan på eftermiddagar och kvällar. (Jacobs, 2004)

För att en stad ska bli attraktiv och levande behövs detaljhandel. Detaljhandeln kräver vissa förutsättningar för att stå emot konkurrens från till exempel externa etableringar. Handeln måste vara lättillgänglig, genom exempelvis goda förutsättningar för parkering samt kollektivtrafik, och staden behöver koncentrerade gångstråk och målpunkter. För att potentiella kunder ska tycka om att vistas i området behövs trivsamma mötesplatser som kontinuerligt hålls rena och snygga, och skapar en känsla av trygghet. (Öberg, 2008)

Handelshamnen bör planeras som en funktionsblandad del av Trossö för att området ska bli attraktivt och levande. Med många olika sorters funktioner kan folkliv uppstå under hela dygnet. Funktioner som borde finnas i Handelshamnen för att skapa en livfull del av staden är:

- Bostäder - genererar människor hela dagen, främst morgon och kväll när folk går till och från jobb, skola och fritidsaktiviteter.
- Lekplatser - befolkas under dagtid, föräldrar som går ut med sina barn efter arbetets slut.
- Arbetsplatser - bidar till folkomströmning vid tre tillfällen på dagen, när arbetet börjar, vid lunch och när arbetet slutar.
- Handel - har oftast öppet mellan 10-18, vilket genererar en kontinuerlig folkomströmning under den tiden.
- Caféer, restauranger och barer - har öppet längre in på kvällen och natten, vilket bibehåller besökarantalet i stadsdelen när affärer och andra arbetsplatser har stängt.
- Hamnverksamhet - bidrar till aktivitet under dygnets alla timmar, allt från bevakning av försvarsbåtar, färjeverksamhet till småbåtshamn.

Dessa olika funktioner bidrar alla till aktiviteter, nödvändiga så väl som valbara (Gehl, 2011), och tillsammans skapar de trygga gator för stadens invånare och besökare. All affärsverksamhet genererar ett extra skydd för invånare och besökare, då affärsinnehavare och anställda är rädda om sina lokaler och håller ögonen på folket och området. (Jacobs, 2004) Med nödvändiga och valbara aktiviteter i området ökar förutsättningarna för sociala aktiviteter, då människor genererar människor. Aktivitet, händelser i sig, drar till sig folk. (Gehl, 2011) Detta gör att Aspöfärjan och annan hamnverksamhet är bra för att befolka Handelshamnen. Dock bör inte fisketrålares lastverksamhet förekommai hamnen dådet medför sanitära olägenheter såsom lukt och buller. Förslagsvis förföyttas fiskeverksamheten till Verköhamnen. Med ett folkfyllt gaturum lockas folk inne i husen att titta ut på de förbipasserande människorna, vilket i sin tur skapar trygghet för de som befinner sig i området. (Jacobs, 2004)

Genom stor variation av byggnader, inrättningar och funktioner i området ökar rörelsen i och kring stadsdelen och människors vägar korsas. Detta resulterar i att folk rör sig vid de platser som inte har någon dragningskraft i sig själva men passeras för att de leder någon annanstans. Den effekten sträcker sig inte långt geografiskt, vilket gör att ställena måste ligga tätt i innerstaden för att få människor att trafikera de ställen som saknar öppna inrättningar längs trottoarerna. (Jacobs, 2004)

Att skapa integrerande rum innebär att förutsättning ges för att olika människor och aktiviteter ska kunna fungera sida vid sida. Genom att integrera olika målpunkter och funktioner kring Handelshamnens offentliga platser görs så att människor kommer närmare varandra och förutsättningar skapas för att olika aktiviteter kan äga rum i området samtidigt. Att det finns offentliga platser med olika funktioner bjuder in besökare till stadsdelen. (Gehl, 2011)

En funktion som inte lämpar sig i hamnen är natur- och parkstråk. Marken under asfalten innehåller föroreningar och en planering av grönytor och grönstråk medför att exponeringsrisken för föroreningarna ökar. (WSP, 2006) Grönstruktur och vegetation som lämpar sig bra i hamnen är sådan som är planterad i krukor och speciellt tillverkade planteringsställen.

Funktion: Hamnverksamhet

3.5 Designa staden för aktivitet

Gehl skriver om sociala distanser, att människor umgås på olika avstånd beroende på hur väl man känner varandra. Den attraktiva staden måste behärska dessa olika distanser för att skapa livfyllda rum och förutsättningar för möten mellan olika mänskor. (Gehl, 2011) Det är människor som är nyckeln till en levande stad, men vad krävs för att vi ska vilja befolka ett rum? Det ska finnas platser för olika mänskor att vistas i rummet och göra olika saker. Det behöver inte vara några avancerade saker utan så enkla ting som att gå, stå, sitta, hänga och titta som är viktiga att främja. (Gehl, 2011) Hur obetydliga, meningslösa och slumpmässiga de än kan verka, är kontakterna på trottoarerna och i rummen ändå de små resurser som kan bli grunden till ett rikt offentligt liv i storstaden. (Jacobs, 2004)

Platser där människor uppehåller sig lockar till sig fler människor. Det bör finnas bänkar, och dessa skall vara riktade mot gaturummet för att folk skall kunna slå sig ned på en bänk och observera gatans aktivitet. Caféer och restauranger över hela världen har anammat detta, och sätter man sig på deras uteserveringar är man generellt sett vänd mot aktiviteter och händelser. I de fall där bänkar och liknande är vända från gatan tenderar de att antingen användas på sätt det inte är tänkt på, eller inte alls. Det bör finnas både primära sittplatser, i form av bänkar, och sekundära sittplatser, till exempel sockeln på en staty, blomkrukor och trappor i en stad. För den äldre generationen bör det finnas riktiga bänkar med ryggstöd utplacerade längs stadens stråk var hundrade meter. (Gehl, 2011)

Längs med husväggar och vid torgbildningar föreslås bänkar placeras med riktningen vänd mot rummet, bänkarna bör vara tätt placerade längs hamnens stråk och vissa av dem bör vara väderskyddade. Lämpligt är att bänkar intill bostadshusens entréer har ett gemensamt väderskydd med entrédörren. Längs med kajen föreslås pollare i olika höjd för att passa som både sittplats och något att luta sig mot. Dessa pollare kan ha en rytm i hur de är placerade längs med hamnen, till exempel fem korta i lagom sitthöjd, som följs av en lång. Pollarna utgör på så sätt en sittplats för till exempel de som fiskar i hamnen och samtidigt ett upplevt skydd för de som rör sig i området. Pollarna utgör ett mentalt skydd för de som rör sig i hamnen och skapar en oskriven känsla av att hålla sig på lämpligt avstånd från vattnet och inte riskera olyckor. Ett sådant skydd fungerar bra i städer då sådana åtgärder av skydd är accepterade i samhället och invånarna har oftast avsikten att följa dessa skyddsavtal som pollarna utgör. (Cullen, 1961)

Bänkar som är vända mot gaturummet skapar och inbjuder till möten mellan människor

Längs gatan stannar folk upp och tittar och observerar där det finns saker att titta på. Det kan vara gator med full aktivitet, torg eller liknande. Banker, affärer med kontorsmöbler etc. brukar generellt sett inte vara särskilt intressanta, utan passeras snabbt. Framför entréer till klädaffärer, vid tidningskiosker, fotoutställningar och dylikt finns förutsättningar för möten och spontana samtal. Människor stannar upp vid platser där det är folk i rörelse eller vid platser som är i anslutning till folk i rörelse. (Gehl, 2011)

Bara för att det under vissa tider på dygnet kan vara folktomt och låg aktivitet på en plats, behöver det inte betyda att det inte förekommer någon aktivitet över huvudtaget där. (Gehl, 2011) Vissa aktiviteter är tidsberoende, och i Handelshamnen finns Aspöfärjans terminal som ett bra exempel. Precis när färjan har lämnat kajen är det låg aktivitet och inte särskilt mycket folk i rörelse. Strax innan färjan skall gå, däremot, är det mycket folk och många bilar på platsen.

Ju fler fysiska platser och möjligheter som skapas för uteaktivitet, desto mer

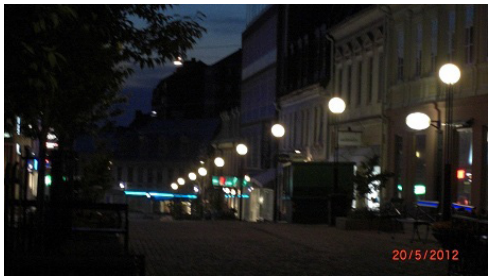
aktivitet kommer att uppstå. Finns det platser som låter människor sitta, stå, prata, hänga, motionera och så vidare så kommer de användas till detta. Design som främjar interaktion kommer uppmuntra till uteaktivitet. Det finns vissa variabler som är användbara att tänka på vid planeringen. Man skall undvika väggar som hämmar den personliga kontakten mellan människor. Avstånden får inte vara för långa. Om folk passerar antingen varandra eller objekt i för hög hastighet försvåras möjligheten att uppfatta information. Marken skall vara i ett plan och inte bestå av flera olika nivåskillnader, då detta gör att människor inte kan kommunicera med varandra och med omgivningen. Det är viktigt att planera på så vis att ett ansikte-mot-ansikte-orienterat rum uppstår. (Gehl, 2011) I ett område såsom Handelshamnen bör gågator och trottoarer inrättas för att tempot skall hållas nere och en gemytlig miljö uppnås. Marken skall behållas i ett plan, så att alla som passerar varandra möts och har tid och möjlighet att observera varandra och omgivningen. Att området är i ett plan är positivt för framkomligheten för funktionsnedsatta och de med barnvagn. Offentliga rum skall utformas och planeras på så sätt att människor inte hamnar vända från varandra, utan blickar kan mötas och en känsla av gemenskap främjas. Är man i ett gaturum skall man kunna se in i ett annat gaturum.

Det är viktigt att förstå de mänskliga sinnena och hur de fungerar vid design av utemiljöer. Syn och hörsel är viktigast vid aktivitet där förståelsen är viktig. Det är svårt att samtala om du varken kan se eller höra din konversationspartner. (Gehl, 2011)

Belysning av platser, stråk, landmärken med mera skapar tydlighet, tillgänglighet och ökar orienterbarheten. Platser kan göras attraktiva även på kvällar och nätter vilket ökar aktivitetsnivån. Platsens identitet kan uppmärksammas och både tillvaratas och förstärkas. Belysning kan även skapa trevliga atmosfärer och bidra till ökad säkerhet främst för de relativt oskyddade cyklister och gångtrafikanter som rör sig i gaturummet. Dessa måste synas väl för att bilister skall kunna uppmärksamma dem och undvika olyckor. Att verkligen se de människor som man möter när man är ute och går på kvällar ökar trygghetskänslan. Det är viktigt att invånarna i en stad trivs på gator och torg och att de känner sig stolta över sitt kvarter. God belysning kan förbättra förutsättningarna för service och handel att utvecklas. Belysning är ett relativt billigt sätt att marknadsföra staden. (Westholm, Eliasson 2005) Handelshamnen syns från infartsleden vilket gör att hamnen är något av det första invånare och besökare ser när de närmar sig staden med bil. Genom att satsa på en tydlig belysningsstruktur längs hamnens stråk kan det bidra till ett trevligt första intryck och en inbjudan till området. Detta kan dra till sig stadens invånare och besökare, någonting som i sin tur ökar aktivitetsnivån på platsen. Det är viktigt att de rum som skapas i Handelshamnen belyses och görs inbjudande och tillgängliga för befolkningen. Olika rum kan ha olika sorters belysning beroende på om de är privata eller offentliga. Cullen skriver om tre krav som den fysiska planeraren ställer på ljusansvarige. Det är att belysningen ska vara anpassad till rummets skala, anpassning till rummets form, rörelse och element samt att ljuskällorna faktiskt ska upplevas som anständiga på platsen. (Cullen, 1961)

Planterad grönstruktur

Sekundär sittplats i form av en pollare



Belysning som skapar riktning

3.6 Barn i staden

Av Sveriges befolkning är 21% barn. (Lenninger, 2008) Stadens offentliga rum är en viktig förutsättning för barns och ungas utveckling. Barn kräver mer än bara särskilt iordningställda platser i utemiljön, de behöver tillträde till hela det offentliga rummet i staden. Alla miljöer som barn och unga omges av i staden är deras utvecklingsmiljöer. Det innebär att de offentliga rummen i städerna måste ses som arenor som barn, i olika åldrar, ska kunna tillägna sig. Därför är det viktigt att deras rätt till säkra, trygga och utvecklade miljöer ska tillgodoses genom fysisk planering och förvaltning av utemiljöer. Det ska vara utemiljöer som bidrar till spontanlek såväl som till organiserad lek, miljöer som tillåter barn och unga att utforma sina egna platser och aktiviteter. (Lenninger, 2008)

Barn leker gärna där det finns andra människor, där de blir sedda. Det kan vara på gator, gågator, framför entréer och på parkeringsplatser. (Gehl, 2011) När barn leker på trottoarerna blir de sedda av de vuxna som uppehåller sig i gaturummet, av människorna i husen och av de förbipasserande. Detta bidrar till att barnen känner sig trygga och att de inte kan leka och göra som de vill, vilket i sin tur hjälper till att uppfostra barnen på ett sätt som de inte blir uppfostrade på om de skulle leka själva i en park eller på en lekplats. Vetskapen om att de är sedda av folk runt omkring ökar deras trygghetskänsla och bidrar till att de inte testar gränser. Jacobs beskriver hur bra det är för barn att leka på trottoarerna i staden, och att det är mycket mer spännande att leka där än i parker och lekplatser. Hon ger även ett mått på hur breda trottoarer behöver vara för att de ska lämpa sig för vissa speciella lekar och när lekar inte längre är möjliga på grund av trottoarers avsaknad av bredd. Hon menar inte att alla lekplatser och parker är dåliga för barn, men att barnen lär sig mer utav att leka på trottoarena då de vet att de blir sedda. Genom att se hur vuxna beter sig och för sig i samhället så lär de sig också hur det sociala livet i en stad fungerar. (Jacobs, 2004) Trots att barn oftast föredrar och faktiskt leker på gågator och trottoarer före lekplatsen så är det viktigt att det finns en lekplats i närheten av bostaden. Där skapar barnen en social kontakt mellan varandra och det är oftast på lekplatsen leken börjar. (Gehl, 2011)

För att öka säkerheten för lekande barn i området förespråkas en breddning av trottoarerna i anslutning till området och att gågator planeras i området. Detta ger ett större bilfritt lekutrymme för spontanlek och sänkt bilhastighet på Östra Hamngatan då barn har möjlighet att leka på trottoarerna intill. Kajstråket görs om till gågata och det bör vara så pass brett så att vuxna och barn kan dela på ytan genom deras olika aktiviteter och lek. Exploatörer ansvarar för inrättandet av lekplatser på bostadsgårdar, men i området bör även en centralt placerad lekplats vara tillgänglig för stadsinvånare och besökare.

Ett barn som leker vid fontänen vid Klaipedaplatsen, ständigt övervakad av folket runt omkring

3.7 Illustrationsplan

För att Handelshamnen ska bli en attraktiv och levande del av Trossö föreslås hamnen utvecklas till ett område som inhyser många olika funktioner såsom bostäder, kontor, handel, hamnverksamhet och restauranger. Att sammanlänka hamnen med staden genom Ronnebygatan (och rusta upp Ronnebygatans östra del) skapas ett naturligt stråk där människor kan röra sig mot hamnen i en attraktiv atmosfär.

Östra Hamngatan omvandlas till en stadsgata med bredden sju meter för att få ner hastigheten på bilarna. Fickparkeringar planeras på båda sidor av gatan för att byggnader och verksamheter intill ska kunna ha korttidsparkering för kunder utanför. Parkeringslängorna bryts då och då upp av att trottoaren skjuter ut i gatan för att skapa tydliga övergångställen. Gång- och cykelbanan har gjorts om till en tre meter bred trottoar för att det ska finnas plats för företagare att nyttja den till olika saker, som till exempel utökad försäljningsyta, samt att trottoaren kan möbleras med bänkar och blomsterarrangemang i krukor. Cyklisterna hänvisas till Östra Hamngatan eller till kajstråket.

Byggnaderna är placerade så att det skapas framsida både mot staden och vattnet, samt att det skapas tydliga öppningar till de offentliga rumsbildningarna. Den värlsdsarvsklassade stadsplanen med dess tydliga rutnät påverkar byggnadernas placering i förhållande till siktlinjerna. Siktlinjerna bevaras och stärks genom hur byggnaderna placeras i hamnen,. Detta bidrar till att känslan av att staden är ett världsarv stärks i hamnen. Höjden på byggnaderna varierar. I områdets norra och södra del är våningsantalet två till tre våningar. I mitten av hamnen kan våningsantalet vara ända upp till fem våningar, så länge höjden på dem inte överstiger bakomliggande bygganders höjd och påverkar stadssilhuetten. I de fall där två byggander är placerade med långsidorna mot varandra bör den bygganden som ligger närmast vattnet vara lägre än den som är närmast staden för att generera havsutsikt till fler boende. De kvartersgator som bildas i nord-sydlig riktning mellan husen är tänkta att fungera mer som vindskyddade gator för restaurangers och caféers uteserveringar. Byggnaderna är tänkta att inhysa verksamheter såsom handel och restaurangverksamhet i bottenplan och bostäder och kontor i de övre våningsplanen.

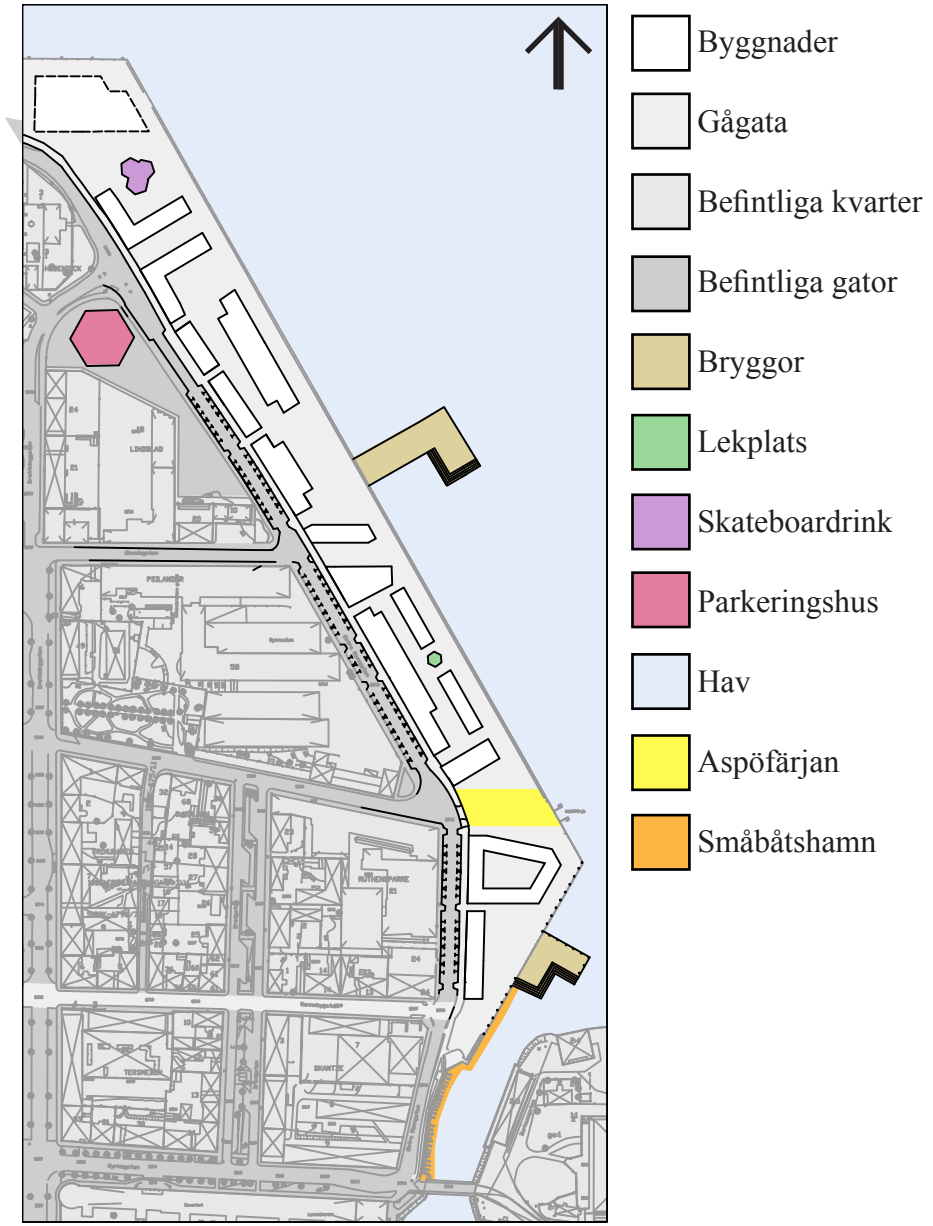
Kajstråket är omkring tolv meter brett för att olika aktiviteter ska få den plats de kräver. Aktiviteter såsom tilläggsplats för större båtar, skateboardåkare, fiskare, folk som motionerar och barn som leker är några av de aktiviteter som har möjlighet att utföras längs kajen. Det finns även plats för uteserveringar och offentlig möblering och blomseterarrangemang längs kajstråket. Att kajen har en bredd på cirka tolv meter gör att sommarfesten Sailet även fortsättnignsvis kan ha sin lokalisering i hamnen. Pollare placeras tätt, tre till fem meter ifrån varandra, längs med kajen för att skapa ett mentalt skydd för invånare och besökare. De kan även användas som sittplats och större båtar kan förtöja i dem.

I områdets norra del är en skateboardrink planerad för att skapa plats för den aktivitet som faktiskt finns i Handelshamnen idag, skateboardåkning. Då skatehallen i förslaget rivs kompenseras åkarna med en ny skateboard-anläggning utomhus. På vintrarna kan denna byggas om och spolas för att sedan användas som skridskorbana för stadens invånare. En offentlig lekplats är placerad i mitten av området för de barn som bor i området eller är där på besök. Då hela hamnområdet är omvanlad till gågata kan barn leka fritt i hela området utan att påverkas av motorfordon med höga hastigheter som genererar buller. Parkering för de boende och arbetande, samt besökare i området, sker längs med Östra Hamngatan eller i det parkeringshus som planeras på telecomföretaget Ericssons parkeringsyta.

I planförslaget avgår Aspöfärjan från samma plats som idag och det lämnas plats för bilarnas kösystem till färjan. Småbåtshamnen i söder lämnas intakt, med möjlighet till en utveckling i nordlig riktning.

För att stärka vattenkomtakten för invånare och besökare i området planeras två större trädäck. Ett trädäck är beläget i hamnens södra del, med en sittvänlig trappa som leder ner till vattnet, i sydlig riktning med utsikt mot Stumholmen. Det andra trädäcket är placerat i mitten av området och är även detta försett med en trappa. Trädäcket går längre ut i vattnet och är solbelyst hela dagen, vilket bidrar till att områdets boende och besökare kan få kvällssol.

De offentliga rummen i hamnen ska planeras och möbleras så att de blir inbjudande med bra sitt-, stå- och mötesmöjligheter. Det ska finnas väder- och vindskyddade platser att vara på om så önskas och hamnen ska även möbleras med grönstruktur i krukor. Det viktiga är att området är attkrativt så att människor vill vara där. Först då blir det levande.



Illustrationsplan 1:5 000

4 AVSLUTANDE DISKUSSION

Att gå igenom alla teorier som finns inom attraktiva och levande städer är praktiskt taget omöjligt. Därför har arbetet avgränsats till tre framstående teorietiker och deras ståndpunkter. Teoretikerna Jan Gehl, Jane Jacobs och Jerker Söderlind har studerats och analyserats för att få fram en struktur för hur man planerar attraktiva och levande städer. Deras teorier i frågan har triangulerats för att få fram en träffsäker bild för hur städer ska bli attraktiva och levande. Där deras teorier möts skapas utgångspunkter för vad som är viktigt att ta hänsyn till i planeringen.

Efter att ha studerat teoretikernas ståndpunkter kan vissa slutsatser dras. Det är viktigt att planera städer som är funktionsblandade med många och inbjudande mötesplatser för att människor ska vilja bo i staden och träffas på mötesplatserna. Det är funktionsblandningen som gör städer attraktiva och människorna som gör dem levande. Ett tydligt exempel där teorierna sammanfaller är just teorin om funktionsblandning. Gehl, Jacobs och Söderlind är rörande överens om att funktionsblandning är vitalt för städernas uppkomst och attraktionskraft.

Illustrationplanen i arbetet bygger på de framstående teorierna i teori-trianguleringen, vilket påvisar att dessa är applicerbara på fallet Handelshamnen.

En teori som framkommit i arbetet är den om att barn hellre leker på trottoarer och gator än på lekplatser i staden. Här går mina personliga åsikter emot teoretikernas. Dagens trafiksituation är betydligt mer komplex än då litteraturen skrevs (Jan Gehl 1961 och Jane Jacobs 1961). Idag är det högre hastigheter och fler bilar i rörelse, vilket försvårar lekande i stadsmiljön. I vår tids samhälle leker inte barn som de gjorde förr. För att vara självkritisk kan tyckas att en nutida teoretiker som behandlar ämnet borde studerats. Detta hade gett ännu en infallsvinkel.

Vid stadsförnyelser i världsarvsmiljöer finns det en hel del att tänka på. Beroende på om det är enstaka byggnader eller hela städer som innefattas av världsarvet uppstår olika kravbilder. I Karlskrona innefattas hela Trossö av världsarvet Örlogstaden Karlskrona, vilket gör att det finns restriktioner på hur byggander får placeras i staden och hur de får utformas. Stadsplanen skall beaktas och främjas vilket innebär att rutnätsmönstret ska bibehållas och siktlinjer bevaras. Beroende på var på Trossö byggnader ska uppföras, om det är i närheten av världsarvsklassade byggander, ska de anpassas efter befintlig miljö.

I arbetets illustrationsplan bibehålls siktlinjerna som genereras av stadens rutnätsplan från Östra Hamngatans tvärgator. För att bevara stadssilhuetten ska de nya byggnaderna inte vara högre än de omkringliggande. Vad man som fysisk planerare inte kan bestämma, men påverka genom att lägga in bestämmelser i detaljplanen, är byggnaders fasadmaterial och estetiska uttryck så att världsarvsmiljön främjas.

Hamnverksamhet är en viktig funktion för att förutsättnignar för en levande stadsdel ska skapas. Utifrån teorierna är alla funktioner aktivitetshöjande och gynnande för städers attraktions- och livskraft, däribland hamnverksamhet. Den hamnverksamhet som är mest påtaglig i Handelshamnen är färje-trafiken till Aspö. Enligt teorierna är den en bra funktion då den genererar aktiviteter från tidig morgon till sen kväll.

Färjan avdelar dock området då den indirekt skapar en trafikzon mitt i Handelshamnen. Hade färjelägret lokaliserats till annan plats, till exempel Hattholmen, som inte har den attraktionsnivån hamnen har, skulle det vara gynnsamt för en stadsförnyelse i Handelshamnen. Funktionen som sådan är bra, men inte konsekvensen - bilarna. Skulle funktionen kunna finnas kvar i form av till exempel sjötaxistation och skärgårdstrafik hade det varit gynnsamt för hela området.

Karlskrona kommuns vision i Översiktsplan 2030 är att centrumhandeln ska utvecklas mot Hoglands park och Pottholmen. I illustrationsplanen före-slås istället en centrumutveckling ske genom att Ronnebygatan binds ihop med Handelshamnen och gästhamnen. En diskussionsfråga som dyker upp är ifall inte alla tre områdena - dagens shoppingstråk, Handelshamnen och Hoglands park/Pottholmen - kan utvecklas tillsammans med goda shopping- och nöjesmöjligheter. Med en befolkningstillväxt på 6000 personer till år 2030 kan det vara möjligt att alla tre områdena kan utvecklas till centrumstråk. Med ett utvecklat centrum med fler butiker, restauranger och bostäder kan stadens attraktionskraft stärkas och förutsättning finns för fler att flytta till staden. Flyttar fler än beräknat till staden ges större underlag för en väl utvecklad centrumhandel.

Efter att ha studerat tre teoretiker som alla förespråkar en funktionsblandad stad hade det varit intressant att också fördjupa sig i teorier kring den funktionsuppdelade staden samt se vilken möjlig stadsutveckling som hade kunnat genereras i Handelshamnen. Detta hade kunnat ge arbetet en större bredd och en mer heltäckande bild.

Det finns forskningfrågor som hade varit intressanta att studera ytterligare. Först och främst vilken sorts hamnverksamhet som ska förekomma i hamnen för att på bästa sätt generera aktivitet och höja områdets attraktionskraft utifrån ett miljöperspektiv. Också en fördjupning i hur detaljplaner för världsarvsklassade områden och städer ska tas fram för att främja och samspela med världsarvet skulle vara intressant att fördjupa sig i.

5 KÄLLFÖRTECKNING

5.1 Tryckta källor

5.1.1 Böcker

Andersson, Roland (1998), *Attraktiva städer. En samhällsekonomisk analys*. Utgiven av Byggforskningsrådet. Tryck: Västra Aros Tryckeri, Västerås, 1990

Cullen, Gordon (1961), *The Concise TOWNSCAPE*. Utgiven av Elsevier, Oxford, Storbritannien. Tryck: Ungern 2008

Denscombe, Martyn (2009), *Forskningshandboken. För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskapen*. Upplaga 2:4. Utgiven av Studentlitteratur AB, Lund. Tryck: Replika Press Pvt Ltd, Indien 2011

Gehl, Jan (2011), *Life between buildings, Using public space*. Utgiven av Island Press, Washington, USA. Tryck: Island Press, Washington 2011

Gillgren, Hans (2000), *Planering och byggande i kulturmiljöer. Tre metodexempel i stadsbygd*. Upplaga 1:2. Utgiven av Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm. Tryck: Kristianstads Boktryckeri AB, Kristianstad 2001

Hydén, Christer, (red.) (2008), *Trafiken i den hållbara staden*. Upplaga 1:2. Utgiven av Studentlitteratur AB, Lund. Tryck: Holmbergs i Malmö AB, Malmö 2010

Jacobs, Jane (2004), *Den amerikanska storstadens liv och förfall*. Utgiven av Daidalos AB, Göteborg. Tryck: Preses Nams, Riga, Lettland 2005

Lenninger, Anna (2008), *Barns plats i staden*. Utgiven av Movium, Alnarp. Tryck: C A Andersson, Malmö 2008

Lynch, Kevin (1960), *The Image of the City*. Utgiven av The M.I.T. Press. Tryck: Cambridge, Massachusetts, USA

Söderlind, Jerker (1998), *Stadens renässans – Från särhälle till samhälle. Om närhetsprincipen i stadsplaneringen*. Utgiven av SNS Förlag, Stockholm 1998. Tryck: Kristianstads Boktryckeri AB, Kristianstad 1998

Westholm, Helena; Eliasson, Torbjörn (2005), *Nattens ljus. Belysnings-strategier i tätort – från vision till verklighet*. Utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting. Tryck: Åtta.45, Solna

Öberg, Martin (2008), *Stadskärnehandbok för morgondagen. Om konsten att utveckla attraktiva stadskärnor*. Utgiven av Fastighetsägarna Sverige AB, Stockholm, 2008. Tryck: Alfa Print

5.1.2 Rapporter

WSP Samhällsbyggnad (2006), *PM – Handelshamnen, Östra kajen, Karlskrona – Översiktlig miljöteknisk markundersökning*. Utgiven av WSP Samhällsbyggnad, Karlskrona, 2006

5.2 Elektroniska källor

5.2.1 Publikationer

Översiktsplan 2030 – Karlskrona kommun (2010) [Elektronisk] Publikation utgiven av Karlskrona kommun. Tillgänglig: http://karlskrona.se/Global/Karlskrona%20kommun/Dokument/Bostad%20och%20miljo/Plandokument/%c3%96versiktsplan%202030/Antagen%20%c3%96P/%c3%96versiktsplan%202030.pdf (2012-04-16)

5.2.2 Internetsidor

Nationalencyklopedin. Tillgänglig: http://www.ne.se/stad/313776 (2012-05-04)

Unesco. Tillgänglig: http://whc.unesco.org/en/list/871 (2012-04-15)

Örlogsstaden Karlskrona. Tillgänglig: http://www.orlogsstadenkarlskrona.se/ (2012-04-15)

5.3 Intervjuer

Hoff, Christer, fd. hamnchef, Karlskrona kommun [Elektronisk] (2012-04-24)

Johansson, Lena, världsarvssamordnare på Kulturförvaltningen, Karlskrona kommun [Elektronisk] (2012-05-02)

Jonsson, Anders, hamnchef, Hamnavdelningen, Tekniska förvaltningen, Karlskrona kommun [Elektronisk] (2012-04-26)

5.4 Bildreferenser

Om inget annat anges är författaren upphovsman till bilderna.

Allt kartunderlag är tillhandahållet av Karlskrona kommun, kartorna är modifierade av författren.

Bild 1. Handelshamnen på 50-talet. Bild tillhandahållen av föreningen Gamla Carlskrona. Foto: Gamla Carlskronas Arkiv

Bild 2. Världsarvskarta. Översiktsplan 2030. Bild tillhandahållen av Karlskrona kommun.