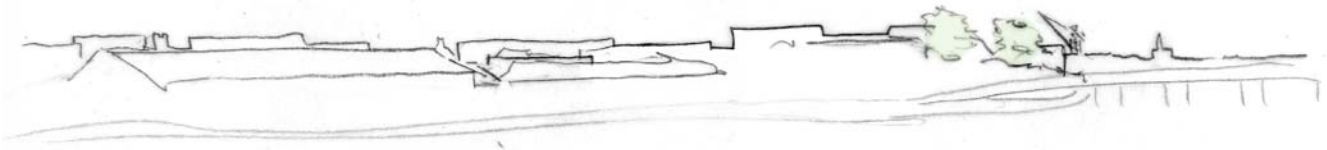


Välkommen till Karlskrona!

- ett utvecklingsförslag för Pottholmen



S
A
M
M
A
N
F
A
T
T
I
N
G

Pottholmen är en stadsdel i de centrala delarna av Karlskrona som förbinder Karlskronas norra delar med Trossö och Karlskrona centrum. Som det ser ut idag lider Pottholmen av en del problem, men besitter också en del kvaliteter som väntar på att få utvecklas. Framför allt är Pottholmen en stor trafikapparat, med såväl järnvägstrafik som motortrafik i olika dimensioner. Ett stort problem är den motorvägsdimensionerade Österleden som löper längs den attraktiva vattenlinjen och in mot centrum. Det skapar ogästvänliga miljöer med buller och höga hastigheter på en plats som skulle kunna användas på ett mycket bättre sätt. Speciellt då attraktiva Östersjövikar omger Pottholmen.

Ända in på 1800-talet var Pottholmen en egen ö, där bland annat ett ålderdomshem fanns. De gamla tegelbyggnaderna finns fortfarande kvar och bildar en liten gård, som är bevaransvärd. I mitten av 1800-talet kom järnvägen till Karlskrona och stationshuset med flyglar byggdes. Sedan fylldes ön ut och växte ihop med Pantarholmen och Trossö. De gamla Lokstallarna finns också kvar och tillsammans med det vitputsade stationshuset bildar de gamla tegelbyggnaderna en viss atmosfär. Hur denna atmosfär, eller genius loci, kan användas och utvecklas finns beskrivet i dokumentet. Teoretikern bakom heter Christian Norberg-Schulz, och är norsk arkitekturprofessor som utvecklat en fenomenologisk metod för att analysera bland annat kulturbyggda områden. I arbetet finns även andra analysmetoder beskrivna. En serial vision-analys i Gordon Cullens anda tar dig med på vandringar genom Pottholmen.

Syftet med detta arbete är att det ska mynna ut i en utvecklingsplan för Pottholmen, och att Trossö ska bindas ihop med Pantarholmen på ett stadsmässigt sätt, med stadsmässiga strukturer. Pottholmen kommer efter planens genomförandet att vara en blandstadsdel där stadens funktioner fortsätter och blandas med såväl bostäder som kontor och ett nytt resecentrum. Ett nytt stadsbibliotek finns också med i planen. Framför allt kommer den starka trafikprägel tonas ner till förmån för gång- och cykeltrafikanter och för att skapa känslan av att man kommer in i staden Karlskrona när man anländer till Pottholmen från Österleden.



I
N
N
E
H
Å
L
L
S
F
Ö
R
T
E
C
K
N
I
N
G

Förord	...	6	Analys	...	25
Välkommen till Karlskrona!			Serial vision	...	25
- ett utvecklingsförslag för Pottholmen		7	Vandring 1	...	26
Inledning	...	8	Vandring 2	...	34
Bakgrund	...	8	Vandring 3	...	42
Problem och möjligheter	...	10	Norberg-schulz fenomenologiska analys		50
Syfte	...	13	Planförslag	...	55
Avgränsning	...	13	Bostäder och stadsgata	...	55
Frågeställningar	...	15	Kontor och world trade center	...	58
Planeringsförutsättningar	...	16	Trafik	...	60
Pottholmen då och nu	...	16	Parkering	...	60
Grönstruktur	...	18	Kollektivtrafik	...	62
Gällande planer och bestämmelser...		20	Resecentrum	...	62
Geoteknik	...	20	Utvärdering	...	64
Allmänheten	...	20	Hur blev det sedan	...	65
Ägoförhållanden	...	20	Mitt examensarbete...	...	65
Metod	...	22	Källförteckning	...	66
Ortsanalys, ett hjälpmedel i planeringen		22	Tryckta källor	...	67
Olika analystraditioner	...	22	Elektroniska källor	...	67
Den konsthistoriska traditionen	...	22	Muntliga källor	...	67
Den visuella traditionen	...	23	Bildkällor	...	67
Den strukturalistiska traditionen	...	24			
Den fenomenologiska traditionen	...	24			
Ställningstagande	...	24			

F
Ö
R
O
R
D

Välkommen till Karlskrona! - ett utvecklingsförslag för Pottholmen

Den här rapporten är resultatet av mitt examensarbete som genomförts inom magisterprogrammet för Fysisk Planering på Blekinge Tekniska Högskola i Karlskrona våren och sommaren 2009.

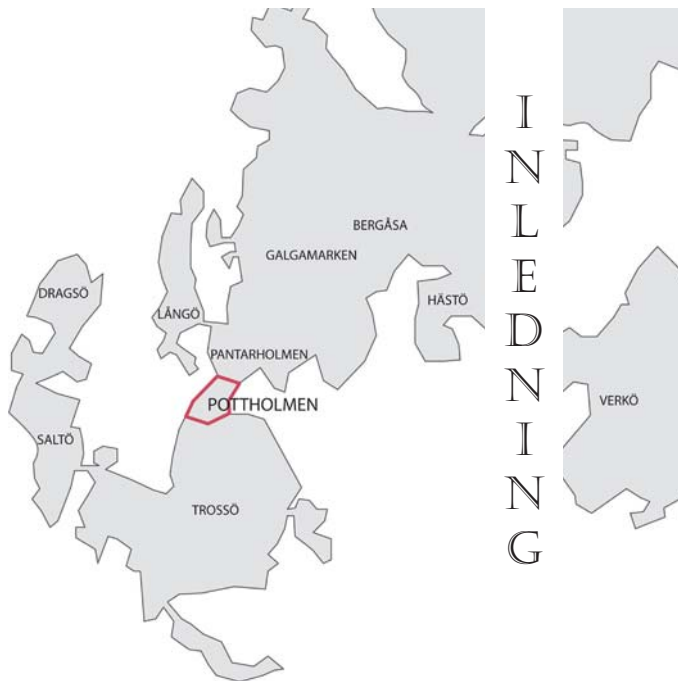
Handledare: Claes-Åke Kindlund

Biträdande handledare: Abdellah Abarkan

Aspudden, augusti 2009

Sofia Cedergren





bakgrund

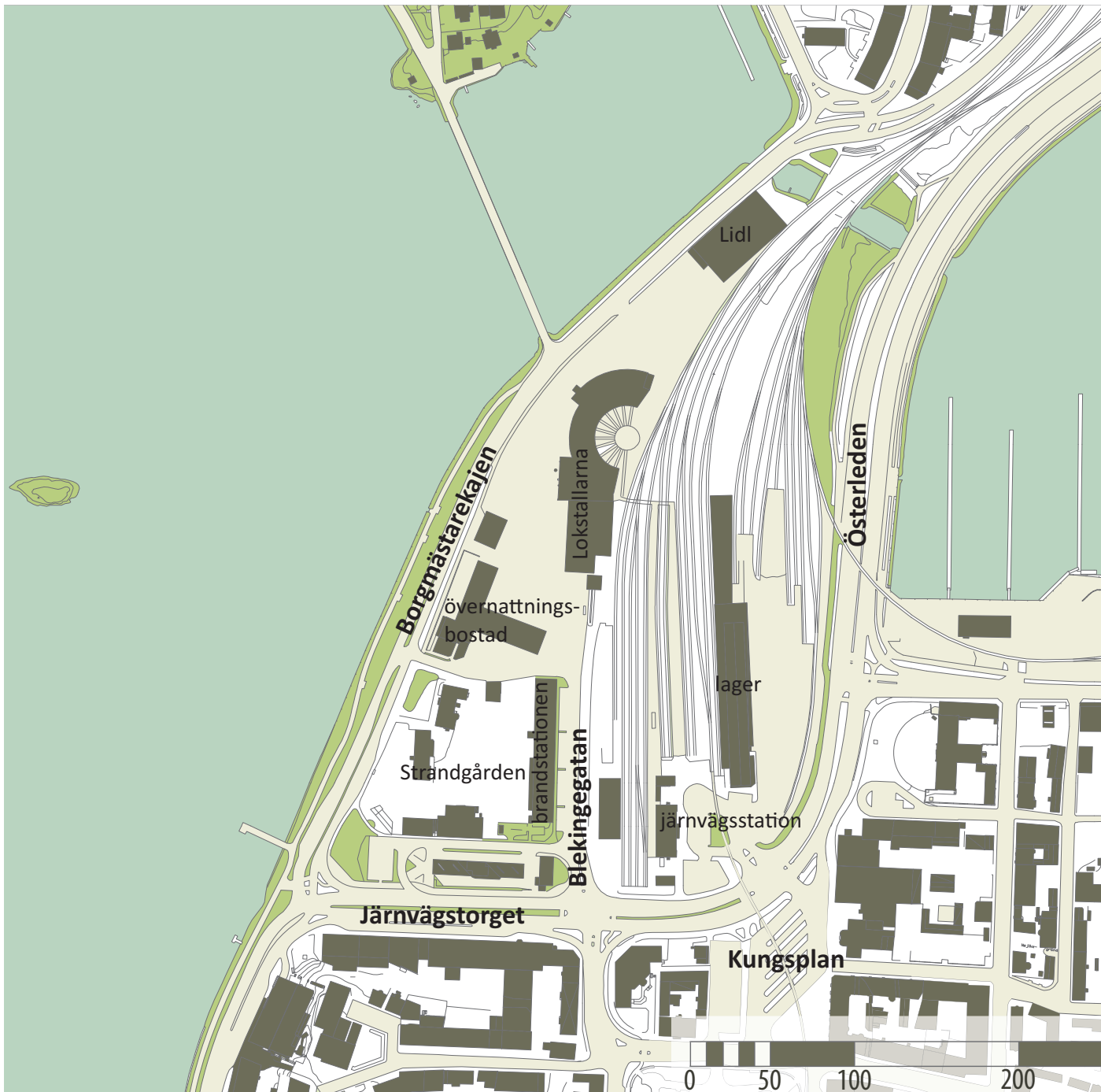
Stadsdelen Pottholmen ligger i de centrala delarna av Karlskrona och är den geografiska länken mellan Trossö, där Karlskrona centrum är beläget, och den s.k. mellanstaden med bl.a. stadsdelarna Pantarholmen, Galgamarken och Bergåsa. Pottholmen är i viss mån även entrén mot Karlskrona centrum och innehåller idag verksamheter, tågstation, spårområde, brandstation och handel.

Bebyggelsen som finns på Pottholmen är grupperad i olika delar. I södra delen av Pottholmen finns den vitputsade stationsbyggnaden med sina flyglar, som har funnits sedan slutet av 1800-talet (www.jarnvag.net/banguide,090701). Intill tågspåren har en stor lagerbyggnad uppförts under andra halvan av 1900-talet. Därifrån hade bl.a. Posten en del omlastningsverksamhet innan byggnaden sattes i brand, i februari 2009. I norra delen av området finns de karaktäristiska Lokstallarna i tegel, som fortfarande används.

De inrymmer inga lok, men såväl färghandel och inredningsbutik som en friskvårdsanläggning och restaurang samt en reklambyrå. Våren 2007 byggdes livsmedelsbutiken Lidl i närheten av Lokstallarna, och man har försökt efterlikna den gamla tegelkaraktären på den fyrkantiga byggnaden. Lidl-projektet fick mycket kritik, då många tycker att varken byggnaden eller butiken hör hemma på platsen.

Mot Borgmästarekajen i södra delen av Pottholmen ligger den anrika Strandgården byggd i rött tegel. Där fanns förr i tiden ett ålderdomshem, fattigvård och mentalavdelning och många av byggnaderna finns kvar i gott skick och används idag som kontor och gemensamhetslokaler. Alldeles intill Strandgården är stadens brandstation belägen tillsammans med övernattningsbostad och kontor i gult tegel, vilka byggdes mellan 1961 och 1966.

Mittemot, på andra sidan Blekingegatan, ligger ett gammalt falurött godsmagasin på en grusplan mellan gatan och järnvägen. Marken runt magasinet tjänar i dagsläget som parkeringsyta. Längs järnvägsgatan ligger en OKQ8-station och en föredetta bilverkstad.



Pottholmen innehåller flera anordningar för trafik. Både motortrafik, gång- och cykelbanor samt järnvägstrafik samsas på det avlånga område som holmen utgör. I den östra delen av Pottholmen löper den fyrfiliga infartsleden till Karlskrona, Österleden, längs vattenlinjen och avslutas där Järnvägs-gatan möter Borgmästarekajen. Genom området löper Blekingegatan, som egentligen slutar vid brandstationens in- och utfart, men går att fortsätta på då den övergår i Lokstallarnas och Lidls parkeringar. Borgmästarekajen leder trafiken till och från centrum, via västra Pottholmen.

Det finns alltså två vägar att ta sig in till Trössö via, som löper på var sin sida om Pottholmen. Pottholmen avgränsas i söder av Järnvägstorget.

När det gäller järnvägstrafiken är Karlskrona ändstation på Blekinge kustbana (Karlskrona-Kristianstad-Malmö-Köpenhamn) samt Kust till kust-banan (Karlskrona-Kalmar-Växjö-Göteborg). På Kust-till-kust-sträckningen mot Kalmar körs även bussar. Från januari 2009 körs totalt 18 dagliga tåg plus 15 dagliga buss- och tågturer genom Blekingetrafiken från Karlskrona station, enligt Karlskrona kommuns uppgifter. Moderniseringar pågår i skivande stund både när det gäller elektrifiering av järnvägarna och utbyggnadsarbete med en ny perrong vid stationen (En ny stadsdel i Karlskrona – program för parallella uppdrag, 2008).

I översiktsplanen för Karlskrona kommun beskrivs Pottholmen som ett utvecklingsområde. Det finns nu aktuella planer på byggnation av ett World Trade Center

(WTC), som är ett koncept för att främja internationella affärskontakter. En av grundpelarna för WTC är att skapa en plattform för ekonomisk utveckling, som exempelvis kan göras genom affärsuppdrag, seminarier och workshops. Tanken är att naturliga mötesplatser skapas för företag och organisationer, t.ex. kontor men också utställnings- och konferenslokaler (En ny stadsdel i Karlskrona –program för parallella uppdrag, 2008).

problem och möjligheter

Pottholmen kan idag upplevas som ett avbrott i stadsbebyggelsen. När man kommer norrifrån känns stadsbebyggelsen av på Pantarholmen, därefter utgör Pottholmen ett glapp i strukturen och sedan återkommer stadsbebyggelsen när Järnvägs-gatan mot Trossö korsas. Jag menar att det är viktigt att bygga ihop staden med hänsyn till den övriga stadens strukturer och skalor, på ett stadsmässigt sätt.

För att uppnå stadsmässighet krävs också att vägstrukturerna är i lämplig skala. Pottholmen består av flera trafikbarriärer. Den största barriären är järnvägen som löper rakt igenom Pottholmen och delar den i två delar på längden. Jag menar att det är den största, då det inte går att dra om järnvägen hur som helst. Dessutom har järnvägsstationen i Karlskrona ha ett bra och centralt läge. I östra delen av Pottholmen, mellan järnvägen och den fyrfiliga vägen, återstår en avlång markremsa innan nästa barriär, Österleden bryter markremsan från vattenkontakten. I dagsläget är Österleden av motorvägsdimension



och det är problem i sig att ha en motorväg inne i staden. Området mellan järnvägen och den kraftigt trafikerade Österleden är attraktivt ur en kommersiell synvinkel för företag och kontorsbebyggelse i och med att bebyggelse där skulle vara i princip det första man ser vid ankomsten till Karlskrona, men även ett attraktivt område för bostäder tack vare vattenkontakten och det centrala läget. Nackdelen med platsen är dock buller och trafikstörningar, så som trafiklösningarna är utformade idag.



På andra sidan järnvägen löper den måttligt trafikerade Borgmästarekajen längs vattnet. Rumsbildningen mellan Strandgården och vattnet, men även utsikten mot Saltö och kruthuset på Ljungholmen utgör goda kvalitéer i området och bör enligt min mening tas tillvara på ett bättre sätt så att människor får möjlighet att vistas och uppehålla sig där. I dagsläget, sträcker sig vägen mitt emellan och upplevs som en barriär.

Blekingegatan som löper inne i området har goda möjligheter att bli en fortsättning av centrum som ett stråk i form av en gårdsgata som också fungerar som en stadsgata med tillhörande lokaler i bottenvåningarna. Som gatan ser ut och fungerar idag är den ett problem. Många kör precis utanför entréerna vid Lokstallarna och tar genvägen över Lidl's parkering och ut på Borgmästarekajen för att slippa trafikljusen i korsningen Järnvägstorget-Borgmästarekajen. Det skapar en osäker och otrevlig miljö för fotgängare och människor som är på väg in eller ut från Lokstallarna.



Som tidigare antydits, upplevs Pottholmen som ett uppdelat område på grund av järnvägen och vägstrukturerna men Pottholmen utgör själv en gräns mellan land och vatten och mellan olika stadsdelar.

Stadsmässighet är ett subjektivt begrepp som jag nu använt mig av. Därför måste jag också förklara vad jag menar med stadsmässighet. Jag använder mig av begreppet i meningen bebyggelse- och trafikstrukturer. Det första jag tänker på när jag säger stadsmässighet är tät bebyggelse. Sådan man finner i de centrala delarna av större städer – Stenstad och i stadsliga storgårdskvarter. Motsatsen till stadsmässighet i den här bemärkelsen är enligt mig villabebyggelse och glesa kvarter.



Stadsmässiga gator är för mig gågator, stadsgator och gårdsgator. De präglas också av verksamheter med bostäder – blandstad. Det spelar ingen roll att gatorna i den stadsmässiga stadsdelen är böjda, alltså saknar den traditionella rutnätsstadsformen. Snarare är det viktigt med låga hastigheter, mjuka trafikanters företräde och offentliga rum som är inbjudande för människor att vistas i.



Rondeller är i regel någonting som inte ses som stadsmässigt, och det håller även jag med om till viss del. Men det är skillnad på cirkulationsplatser och cirkulationsplatser. I min stadsmässiga plan tänker jag mig mindre varianter av rondeller för att underlätta trafikflödet där det behövs. Då min plan kommer innebära reduktion av vägbredder är det viktigt att kompensera så att trafiken får ett jämnt flöde. Tanken är därför att i de fallen använda cirkulationsplatser istället för trafikljus.



En mycket viktig ingrediens i en stad eller stadsdel är människor och att människor vill uppehålla sig och öka gatulivet. Som planerare är det också en viktig uppgift att underlätta för gatulivet och människors vilja att stanna kvar på en plats. Pottholmen har goda förutsättningar och jag ser t.ex. vattenkontakten som en möjlighet att attrahera människor, men även genom att fötydliga stråket Blekingegatan och att skapa grönytor att vistas vid.

En möjlighet kan vara att få in vattenelement på Pott-
holmen. Vatten fascinerar människor på olika sätt och är
en källa till både lek och rofylldhet. Vatten är också någon-
ting attraktivt för staden. Strandpromenader och platser
intill vatten är ofta mötesplatser för människor vilket gör
att de fyller en social funktion. Likaså kan vattenområden
stå i fokus för konflikter vad gäller byggnationer. Det är
därför viktigt att planera och gestalta dessa områden för
utifrån allmänhetens intessen.

En sista punkt gäller kollektivtrafiken, vars stationer är
förlagda både till Pottholmen och Kungsplan. Dessvärre
utgör åtskildheterna av stationerna ett problem då
resenärer måste korsa den starkt trafikerade vägen för att
ta sig emellan hållplatserna vilket förutom att äventyra
säkerheten också kan skapa förvirring.

syfte

Syftet med mitt examensarbete är att skapa en plan för
framtida utveckling av Pottholmen. Området har många
kvalitéer såsom vattenkontakt och kulturhistoriskt
intressant bebyggelse som jag vill ta tillvara i så stor ut-
sträckning som möjligt. En viktig frågeställning i mitt
examensarbete är hur man på bästa sätt kan få en så
strategisk plats, som Pottholmen är, att dels bli
attraktivare, men också hur denna länk och entré till
staden kan förbättras och förtydligas.

avgränsning

Den fysiska avgränsningen är Pottholmen i Karlskrona,
men examensarbetet kommer behandla Pottholmens
framtida utveckling med hänsyn till framför allt omkring-
liggande miljöer, offentliga rum, vattenrummen och
kulturmiljön.



F
R
Ä
G
E
S
T
Ä
L
L
N
I
N
G
A
R

Vad är stadsmässighet och hur kan man på ett bra sätt bygga ihop staden?

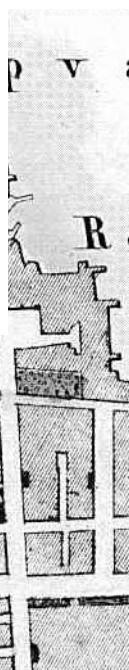
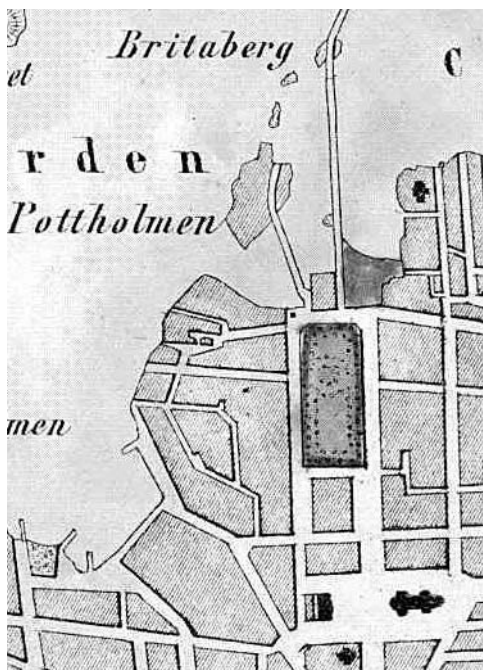
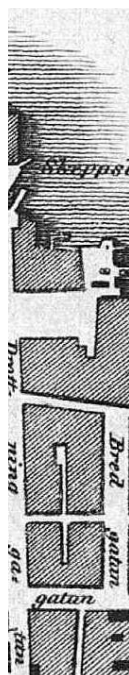
Är det möjligt att tona ner trafikbullret så mycket att det skulle vara lämpligt att ha bostadslägenheter ihop med ett eventuellt WTC vid Österleden? Och hur gör man vattenkanten i öster trevlig att vistas vid?

Hur löser man trafikfrågan vid Borgmästarekajen och Blekingegatan på ett bra sätt, utan att framkomligheten försämras?





P
L
A
N
E
R
I
N
G
S
F
Ö
R
U
T
S
Ä
T
T
N
I
N
G
A
R



pottholmen då och nu

Pottholmen har funnits länge, men inte i sin nuvarande form. På 1700-talet var Pottholmen bara en liten ö, förbunden med Pantarholmen och Trossö med broar.

På en karta från 1813 syns den vägstrukturen fortfarande. Pottholmen spelade dock en viktig roll, då Karlskronas enda landförbindelse passerade därigenom! Men järnvägen kom till Karlskrona och stationen skulle förläggas på Trossö. Platsen för stationsbyggnaden blev i norra delen av dåvarande Neptuni torg, nästan vid brofästet för Pottholmsbron. En karta från 1855 visar hur man har skurit av vägförbindelsen från Pottholmen till Pantarholmen, och anlagt en bro direkt mellan Trossö och Pantarholmen.

Strandgården kallas den äldsta delen av bebyggelsen på Pottholmen, som består av byggnader i rödtegel i den sydvästra delen. Många av originalbyggnaderna är bevarade och de ligger placerade i en bågform mot gården och baksidan av brandstationen. Det var här som stadens fattigvård höll till under 1800-talet. Här fanns det även en mentalvårdsavdelning och en kyrka. Det finns inte så mycket information att få tag på om Strandgården. Blekinge museum har en del foton bevarade, det finns även en kort skildring från en diakonissa som tjänstgjorde hos gamlingarna på Pottholmen. I övrigt finns ingen dokumentation om livet på Strandgården.

Runt 1800 började järnvägen till örlogsstaden Karlskrona att planeras. 74 år senare öppnades järnvägen mellan Växjö och Karlskrona via Emmaboda. Karlskrona fick i och med detta en ny storhetstid. Några år senare, 1888, öppnades den två kilometer långa stadsbanan för att kunna transportera gods ner till örlogsvarvet. Banan drogs genom tunnlar under Stortorget och Amiralitetstorget.

Den kallades "Flottans Varvs Järnväg" och trafikerades av CWJ, Carlskrona Wäxjö Järnväg. Banan lades ned 1990 (www.jarnvag.net/banguide, 090701).

Pottholmen är idag fortfarande väldigt präglad av järnvägen och dess bebyggelse. Det finns ingen tydlig bebyggelsestruktur i området. Det är bara runt Strandgården samlad bebyggelse finns i form av de gamla tegelbyggnaderna som idag används som samlingslokaler och brandstationen med sin verksamhet.

Pottholmen består av strukturer för flera trafikslag i olika dimensioner. Österleden som är av motorvägsstandard ända in mot Järnvägsgatan med fyra filer, den måttligt tafikerade Borgmästarekajen och den parallella Blekingegatan inne i området. Järnvägspår, både de som används och nerlagda sådana, finns mellan Österleden och Blekingegatan. Gemensamt för trafikstrukturerna är att de har samma riktning, nord-sydlig. Det är relativt lätt att färdas i den riktningen, men svårt att färdas i öst-västlig riktning, då Järnvägstorget i dagsläget är det enda alternativet.

Olika typer av verksamheter finns belägna på Pottholmen. Matbutiken Lidl finns i den norra delen. Lokstallarna, som ligger bredvid, inhyser friskvårdsanläggningen Lok & motion, reklambyrån Lennandia, färgbutiken Ton i Ton, restaurang Lokpalatset och en inredningsbutik: Input Interiör .

På Strandgården har, förutom brandförsvaret, även PRO och en konstskola sina lokaler. Bensinmacken OKQ8 är inte längre bemannad, men kvar tillsvidare och bredvid finns en nerlagd bilverkstad. Dessa ska flyttas (En ny stadsdel i Karlskrona –program för parallella uppdrag, 2008). Inne i stationsbyggnaden finns en kiosk för väntande resenärer.

Vid stationen, längs Österledens slutsträcka, var ett så kallat lagerhotell beläget. Bland andra hade Posten en paketcentral där med åkeriverksamhet.

grönstruktur

Pottholmen är i dagens läge en växtfattig del av Karlskrona där grönområdena som kartan visar till allra största delen består av grönsk utan kvalitéer, och en mer trivsamt och grönskande stadsdel är eftersträvanvärd. Både genom traditionell grönska i form av parker, men en möjlighet är också mer växtlighet inne i gatumiljön.



gällande planer och bestämmelser

Inom Pottholmen finns åtta gällande detaljplaner över olika delar av området, upprättade mellan 1949 och 2005. Se bilaga.

geoteknik

Pottholmen består i stort sett bara av utfyllnadsmassor. Bland annat finns rester från den gamla porslinsfabriken nergrävt och holmen är måttligt förorenad. Detta behöver tas i beaktan, men är inte något som omöjliggör bebyggelse (Claes-Åke Kindlund, 090302). Se utfyllnadskarta på sidan 17.

allmänheten

De allmänna intressena som bör tas i beaktan vid planeringen är framför allt att alla människor oavsett eventuella funktionshinder ska kunna ta sig fram överallt. De ska också kunna nyttja allmänna platser på ett tillfredsställande sätt, vilket här avser strandnära områden, parker, vägar, eventuella hissar och broar samt byggnader.

ägoförhållanden

Kartan visar markägoförhållandena på Pottholmen.





Det första steget för en analys är att göra en noggrann inventering och reda ut hur området upplevs och vilka kvaliteter som finns. Det finns ett antal analysmetoder att använda för att utveckla förslag.

I Norge har man arbetat med olika typer av ortsanalyser under flera år, och Miljøverndepartementet, som är Norges motsvarighet till det svenska Miljödepartementet, har utarbetat en vägledare för ortsanalys: Veileder, stedanalyse – innhold og gjennomføring som är från 1993. Den beskriver sex olika typer av ortsanalys och även de olika traditionerna bakom. Gordon Cullens serial vision är en annan analysmetod som kan visa på bra placeringar av t.ex. byggnader eller platser där rum behöver förtydligas. Det är också viktigt att kartlägga människors rörelsemönster, för att se var det exempelvis finns naturliga stråk.

ortsanalys, ett hjälpmedel i planeringen

Intresset för att värna om det estetiska och den lokala identiteten vid utformning och underhåll av den fysiska miljön i våra städer finns och är mer eller mindre uppmärksammat av allmänheten. Ett av redskapen för att forma en ort eller en plats är ortsanalys som kan ligga till grund för bättre förståelse och ställningstaganden vid planering och byggande (Pålstam och Schibbye, 2001). Man kan säga att ortsanalys är en samlad kunskap för att förstå platser utifrån olika aspekter såsom historia, situation och framtidsmöjligheter. En ortsanalys kan också ge en värdefull grund för att kunna utforma riktlinjer och på bästa sätt planera markanvändningen i ett område. Naturligtvis löser inte en ortsanalys alla frågor eller eventuella konflikter, men den kan ge en plattform att diskutera ett områdes utveckling utifrån.

olika analystraditioner

Det finns flera sätt att beskriva en stads karaktär på, och därigenom både finna problem och möjligheter i det område man analyserar. Inom olika kunskaper och tider har man använt sig av olika traditioner av analyserande. När det gäller stadsbyggande, har man analyserat platser för städernas kommande tillväxt under i stort sett hela 1900-talet (Pålstam och Schibbye, 2001). De indelas efter vilken kunskap man söker och efter vilken metod man använder. Landskapsanalyser tillhör en egen kategori medan arkitekter traditionellt har använt sig av andra, mer stadsbetonade metoder för att kunna applicera de inhämtade kunskaperna i den fysiska planeringen (Veileder, stedsanalyse – innhold og gjennomføring, 1993)

den konsthistoriska traditionen

Den konsthistoriska analystraditionen handlar om skyddandet av kulturminnen. Man fördjupar sig i bebyggelsens utformning och tidsandan men man försöker också förstå arkitekternas avsikter med byggnaderna och bebyggelsemönster. Analysernas slutsatser innehåller värderingar om skyddande av såväl objekt som områden. Sådana här bevarandeorienterade ortsanalyser är oftast kopplade till andra visuella metoder. Viktiga förebilder för konsthistoriska analyser är Sture Balgårds undersökning av ortskaraktärer och bebyggelseanpassning i bevarandevärda områden från 1976 (Pålstam och Schibbye, 2001). Grundtanken är att ny bebyggelse ska anpassas till den gamla så att staden eller stadsdelen blir en harmonisk enhet. I planeringssammanhang kan detta vara en bra analysmetod då man vill ta reda på vad i en stadsdel som är bevaransvärt och hur man på bästa sätt kan anpassa ny bebyggelse i ett kulturhistoriskt intressant område.

den visuella traditionen

Visuella analyser tar utgångspunkt i visuellt observerbara fenomen för att man ska kunna kartlägga estetiska kvaliteter i omgivningen. Platsen betraktas som en bild, en visuell enhet som kan beskrivas efter vissa visuella "lagar" (Pålstam och Schibbye, 2001). Ofta beskrivs dessa bilder av områden eller stadsdelar i termer som skala, struktur, rumslighet och avgränsningar.

Den vanligast förekommande metoden skapades genom Gordon Cullens skisser i boken *Townscape* från 1959. Skisserna visar på en vandring genom en stadsdel och hur man som flanör upplever olika platser. Cullen gjode vandringar genom en medeltida stad och skissade vad han såg. Uppleva behöver man inte bara göra visuellt, utan också genom känslan av, minnen, och vad som hörs och luktar. En annan välkänd metod som bygger på undersökningar av hur människor använder och uppfattar en plats, är Kevin Lynchs stadsbildsanalys som han presenterade i sin bok *The image of the city* från 1960. Baserat på intervjuer där olika personer tecknar ner sina "mentala kartor", tolkar och utarbetar planeraren en stadsbild med hjälp av fem element: stråk, områden, kanter, knutpunkter och landmärken. Kevin Lynch var själv arkitekt och stadsplanerare född i Chicago 1918.

den strukturalistiska traditionen

Den strukturalistiska traditionen utvecklades eftersom man ville kunna beskriva arkitekturens inre logiska sammanhang. Platsens form förstås som en produkt av historian. Analysen försöker nå ordningen och principerna bakom formernas konkreta uttryck, och förklara platsens form men inte bedöma den. Realistisk stadsanalys är en strukturalistisk analys.

den fenomenologiska traditionen

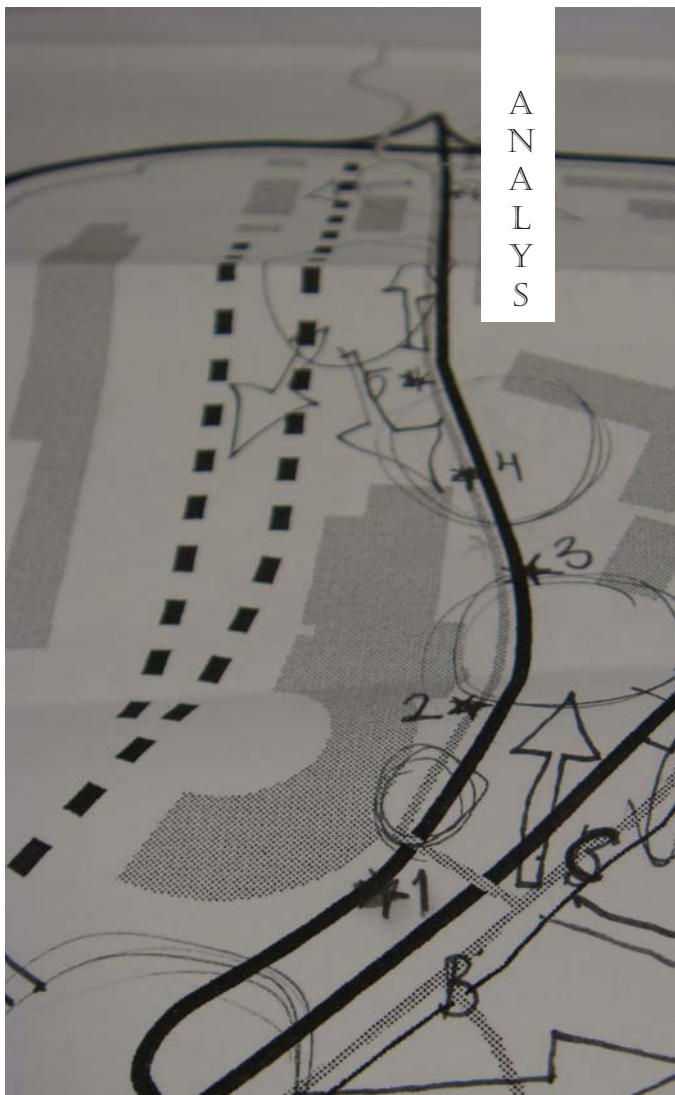
En ganska ny tradition är den fenomenologiska som fr.a. handlar om *genius loci*, platsens själ. Det är främst den norske arkitekturprofessorn Christian Norberg-Schulz som har utarbetat en metod för att kunna tolka en plats identitet. Han försöker att beskriva omgivningen som den faktiskt ser ut med rumsstruktur och karaktärer. Norberg-Schulz konstaterar att gamla miljöer lätt blir öde då nya byggnationer sällan klarar av att hålla kvar platsens identitet på grund av att de saknar karaktär. Författaren har kommit fram till att det finns tre grundläggande principer för hur människor förhåller sig till platser: orientering, identifikation och minne. Tillsammans bildar de något Norberg-Schulz kallar för platsanvändning (*stedsbruk*) som handlar om hur vi använder en plats och hur vi spontant uppfattar en plats som helhet. Det viktiga är samspelet mellan det naturliga och det tillskapta.

ställningstagande

Det finns många sätt att analysera en plats för att ta reda på hur man på bästa sätt kan ta till vara ett områdes förutsättningar. Flera analysmetoder finns och den centrala frågan som alla ortsanalyser bör starta med är, enligt Veileder, stedsanalyse – innehåll och genomföring: vad är uppgiften/problemet? Valet av analysmetod måste baseras på den uppgift som ska lösas. Olika analysmetoder fokuserar på olika företeelser vilket innebär att resultatet kan få en skiftande utgång.

I mitt arbete med Pottholmen har jag valt att börja med Gordon Cullens visuella metod: en vandring genom stadsdelen för att beskriva upplevelser av rum och platser att arbeta vidare med.

Pottholmen har, som tidigare nämnts, inte någon karaktär av byggd stad, men ändå en egen karaktär och identitet. Därför har jag också valt att arbeta med Christian Norberg-Schulz fenomenologiska metod, vilken jag har studerat bakgrunden till litet mer noggrant och redogör för längre fram.



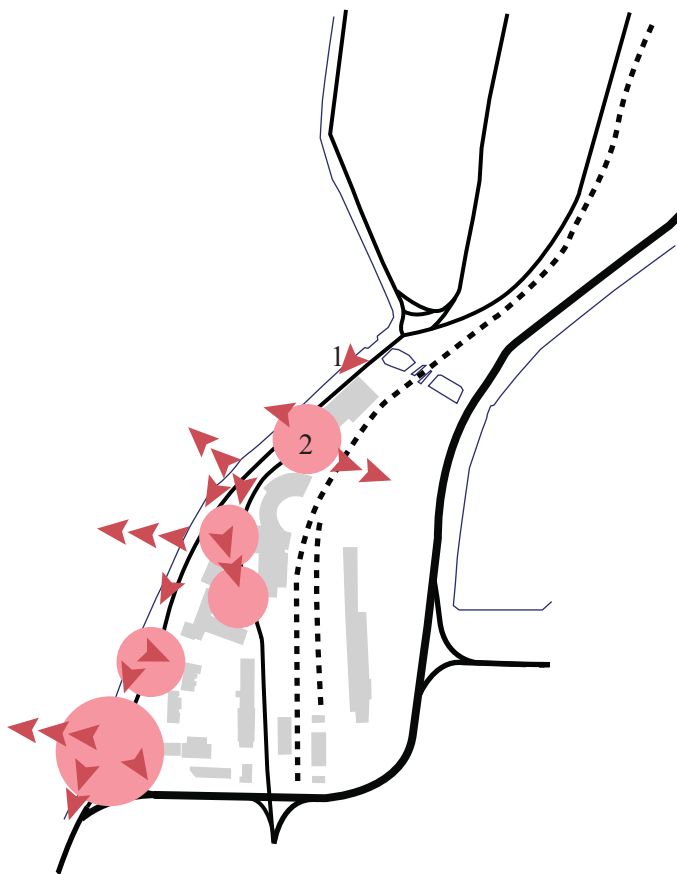
serial vision

Serial vision är en analysmetod där den mänskliga upplevelsen av staden eller platsen är redskapet för själva analysen. I sin bok från 1971 presenterade Gordon Cullen metoden, och menar att varje plats har sin egen karaktär och identitet.

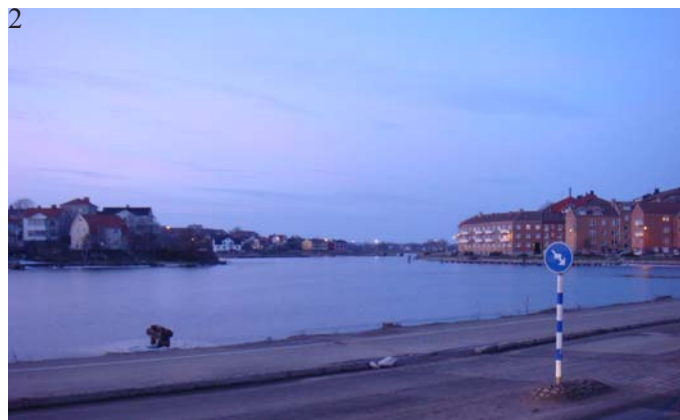
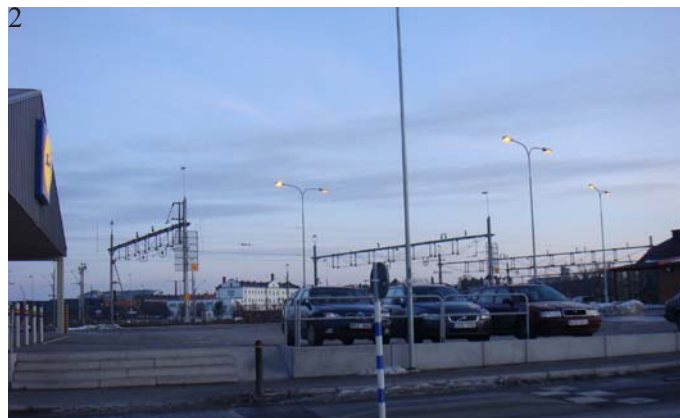
Vid tiden för hans verksamhet, som var under 1960-talet, tenderade många städer att bli likartade och storskaliga. Man planerade i stor utsträckning för bilismen vilket var en bidragande orsak till storskaligheten. Gordon Cullen ville skapa en metod för att frångå att man inte planerade med människor som utgångspunkt. Analysmetoden innebär att Cullen genom skisser visade miljöer med viss karaktär och rumslighet, vid en vandring genom en medeltida stadsdel. Meningen är att betraktaren själv ska kunna se och förstå kvaliteter och brister i vyerna som visas. Vi människor uppfattar olika element i staden, och det är sambandet mellan elementen som bildar det vi kallar rumslighet. Det kan handla om öppenhet och slutenhet i miljön men framför allt vill Cullen visa på spänningen i att upptäcka vad som finns bakom hörnet och medvetandegöra vad vi passerar och hur platsen upplevs. Cullen har delat upp intrycken vi får i tre olika kategorier: seendet, platsen och innehållet. Man minns de bilder man rör sig förbi, nya bilder ger nya intryck. Människan försöker även förhålla sig till platsen, och uppfattar lätt om hon är inne eller utanför, påväg in i eller påväg ut ur. Platsen innehåller alltid olika element såsom färger, ytor, material, skalor, karaktärer med mera och gör sammantaget att platsen får sin identitet.

Genom att göra vandringar på Pottholmen och se det ur Gordon Cullens synvinkel, har jag upplevt olika rum, riktningar och fokus.

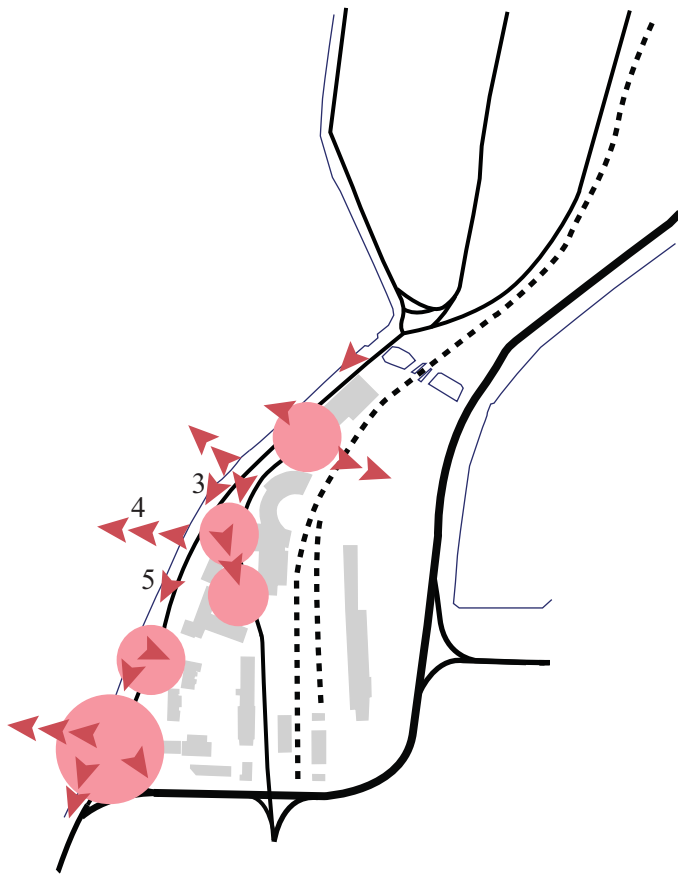
vandring 1



Jag börjar min vandring i höjd med Lidl och när jag kommit förbi byggnaden uppträder ett stort rum mellan vattnet, med utsikt mot Långö och järnvägen där man kan skymta fängelset i bakgrunden. Här upplever jag rymd och en öppen plats som många människor rör sig på. Kvällstid är platsen upplyst och livlig tack vare att Lok & motion (friskvårdsanläggningen) är välbesökt och även matbutiken Lidl. Jag fortsätter vidare längs vattnet.



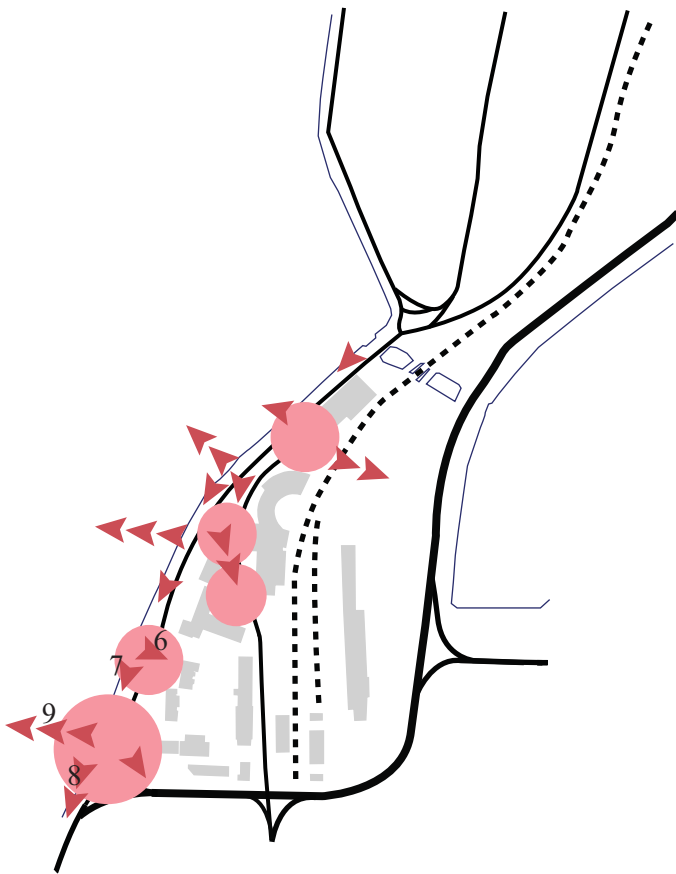
vandring 1



Jag kommer fram till gångbrons fäste och får då en klarare blick ut över vattenrummet. Den här delen är som en osynlig korsning för gång- och cykeltrafikanterna. Många tar sig över gatan och sneddar in vid Lokstallarna, mot centrum. Efter ytterligare några steg öppnar vattenrummet upp sig och är det som dominerar intrycken. Under de stora träden mot gatan bildas en särskild atmosfär tillsammans med utsikten över Saltö och Dragsö. Kvällstid, när mörkret har fallit, upplevs trots den bristfälliga belysningen ändå platsen trevlig att vistas på tack vare den frekventa gång- och cykeltrafiken.



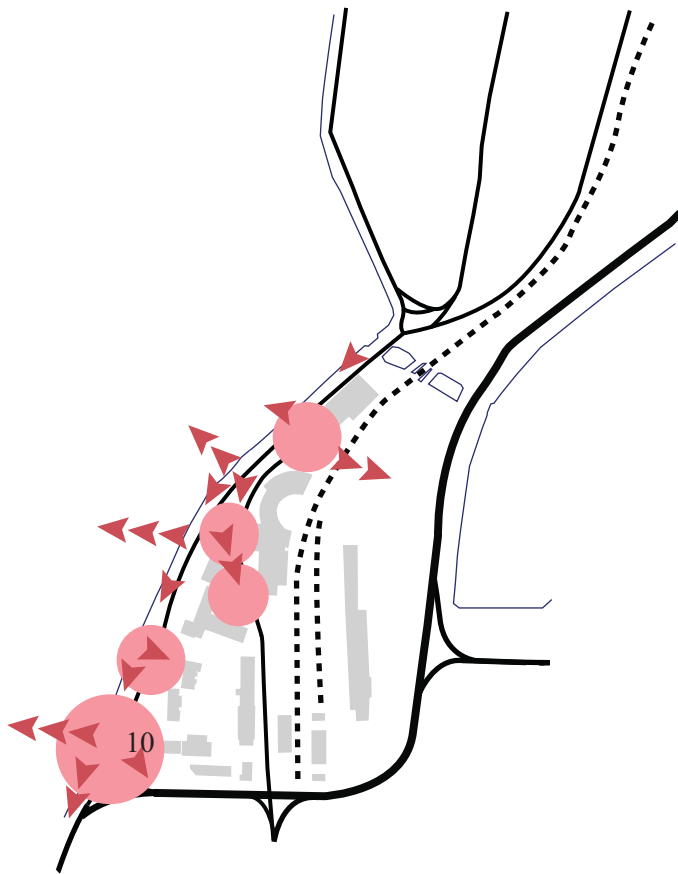
vandring 1



Jag har nu kommit fram till baksidan av Strandgården, och ett fint rum bildas mellan de gamla tegelhusen och vattnet. Blicken riktas åt de vackra fasaderna samtidigt som blicken vill riktas utåt vattnet där man tydligt kan se det gamla kruthuset ute på Ljungholmen. Jag fortsätter gå i sydlig riktning och nu ser jag tätare bebyggelse och skymtar Fisktorget i bakgrunden. Platsen öppnar upp sig allt mer i öster när jag närmar mig korsningen.



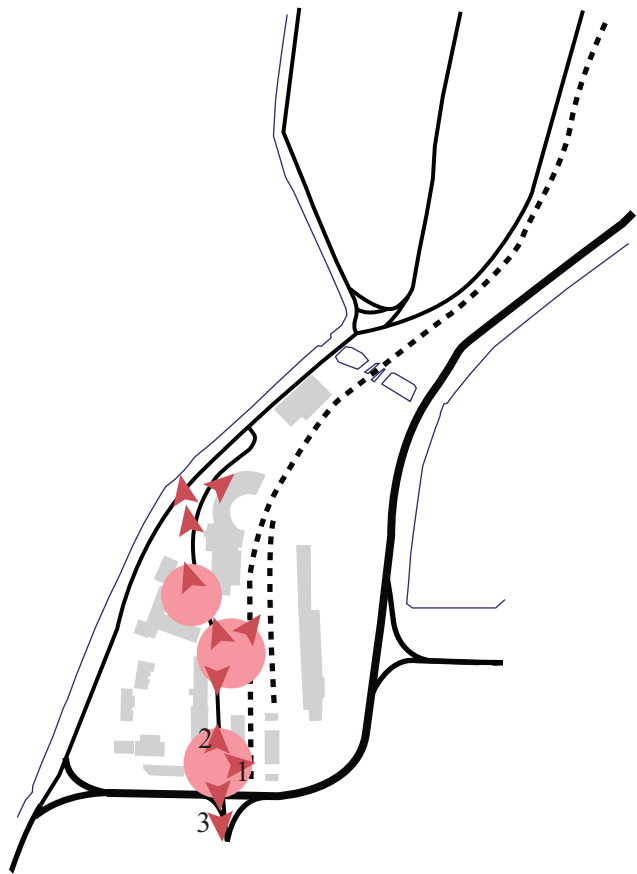
vandring 1



Nu öppnar platsen upp sig ännu mer, men det känns inte som ett rum med någon atmosfär. Det är slutet av bebyggelsen längs Järnvägstorget, men för otydligt runt omkring. Mitt i det som kunde ha varit ett rum, är en stor vägskorsning som egentligen är alldeles för stor för platsen. Jag svänger in på Järnvägstorget och möts bara av bilar och en öde bensinmack som breder ut sig på min vänstra sida.



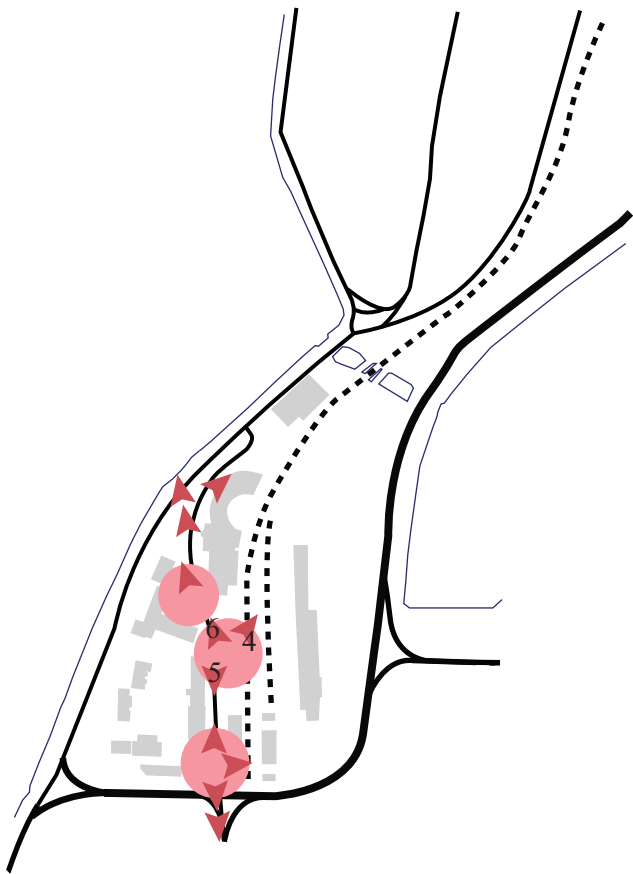
vandring 2



Vandring nummer två startar vid korsningen mellan Blekingegatan och Järnvägsgatan. Känslan av att ha kommit in på en stickgata är överhängande och det kändes skönt att komma bort från det trafikerade Järnvägstorget. Jag upplever ett rum mellan järnvägsstationen och infarten till Strandgården, men riktningen är nord-sydlig och när jag vänder mig om ser jag ner till Hoglands park. Jag fortsätter min vandring mot Lokstallarna som ligger i slutet av Blekingegatan. Kan inte låta bli att undra vad som finns där bakom, trots att jag har gått här hur många gånger som helst.



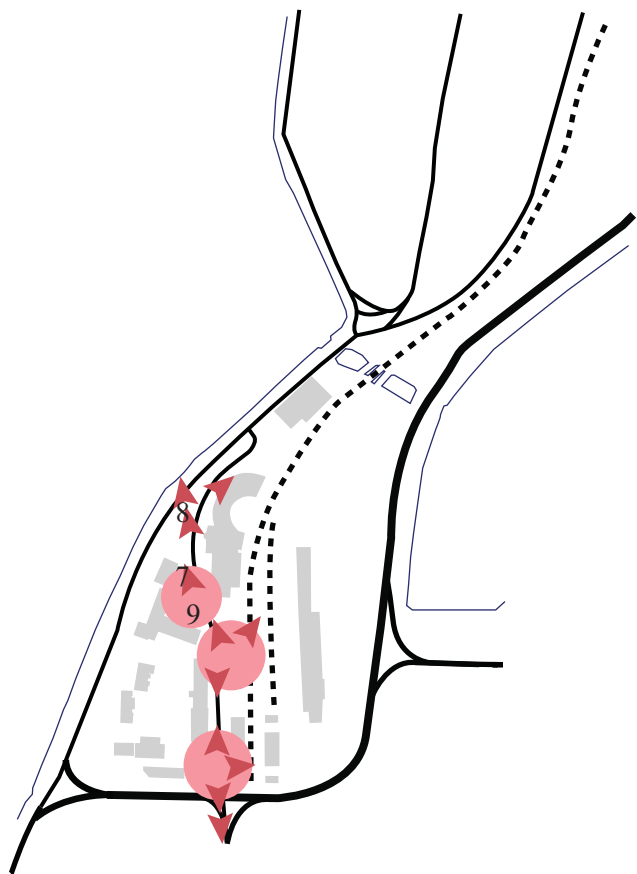
vandring 2



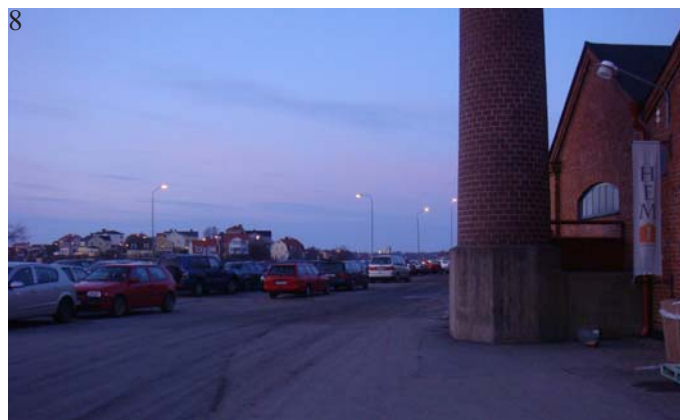
När jag närmar mig Lokstallarna ändras riktningen i rummet och jag blickar ut över bangården och ser Pantarholmen i bakgrunden. Bakom mig sträcker sig den raka Blekingegatan och framför mig har jag fortfarande Lokstallarna som målpunkt.



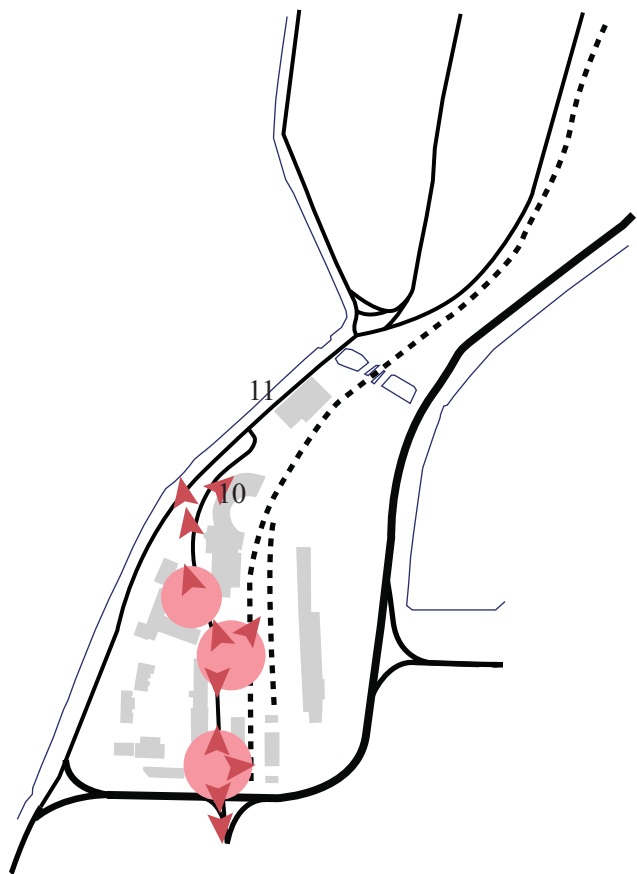
vandring 2



Nu är jag framme vid Lokstallarna och ytterligare ett rum öppnar upp sig. Entréerna framför inredningsbutiken och restaurangen är inhägnade med pollare och har en annan markbeläggning. Det upplevs som en kvalitet för rummet, som i övrigt har potential att bli något men som idag saknar charm. Den vackra byggnaden sträcker sig längs min högra sida och vattenrummet breder ut sig bakom parkeringen på min vänstra sida. Ju längre framåt jag rör mig desto mer uppdagas utsikten över Lilla Pantarholmen och Långö. När jag vänder mig om syns det fysiska rummet och även det karaktäristiska tornet vid brandstationen, som utgör ett landmärke.



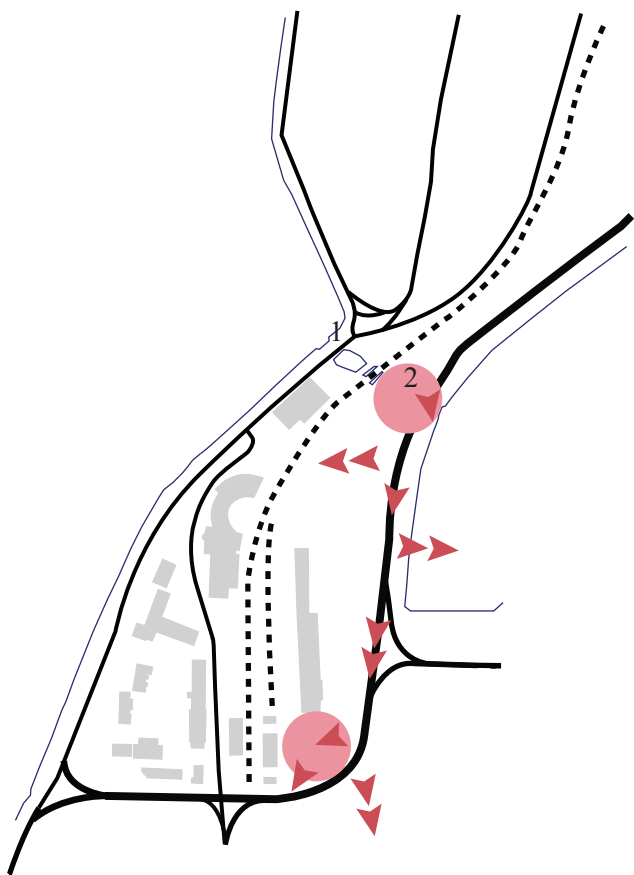
vandring 2



Jag går vidare mot Lok & motions entré och rummet öppnar upp sig ytterligare. Det som stör är parkeringen och biltrafiken på platsen. Förarna tar genvägen över Lidl's parkering och vidare mot Blekingegatan. På så sätt slipper de fartguppen på Borgmästarekajen och trafikljusen längre fram. Vandrings 2 avslutas där vandrings 1 började, vid Lidl. Nu ser man Pantarholmen med dess stadslika bebyggelse tydligt.



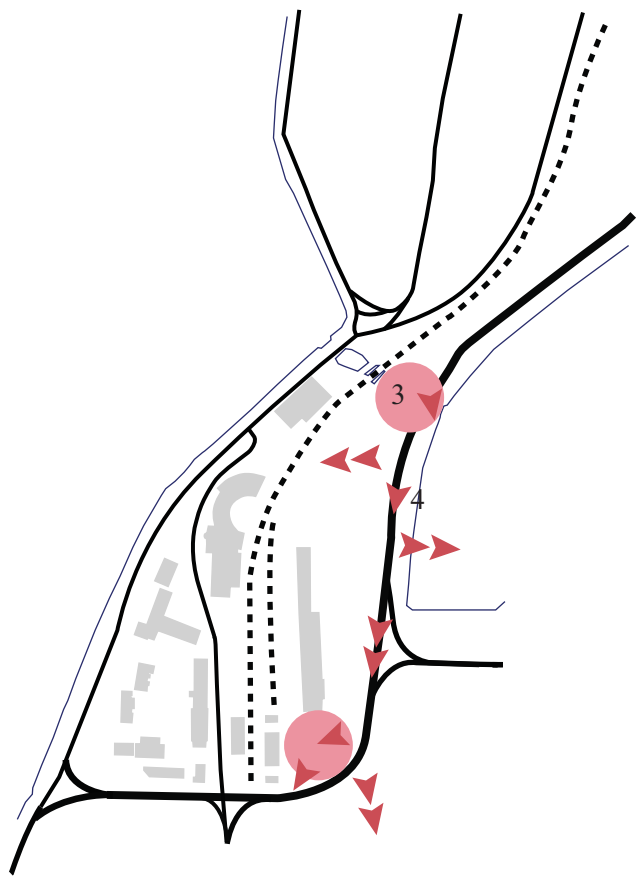
vandring 3



Den tredje vandringen som jag gör i Gordon Cullens anda börjar vid gångtunneln under järnvägen. Dagtid fungerar det bra att gå i tunneln, men kvällstid upplever jag det obehagligt. Speciellt då man är på väg upp mot Österleden. Mörker och skumma buskage känns kusligt. Väl uppe i höjd med Österleden påverkar den hårda trafiken och de höga hastigheterna intrycket negativt. Om man går och pratar med någon kan man lika gärna sluta, eftersom trafikbullret överröstar.



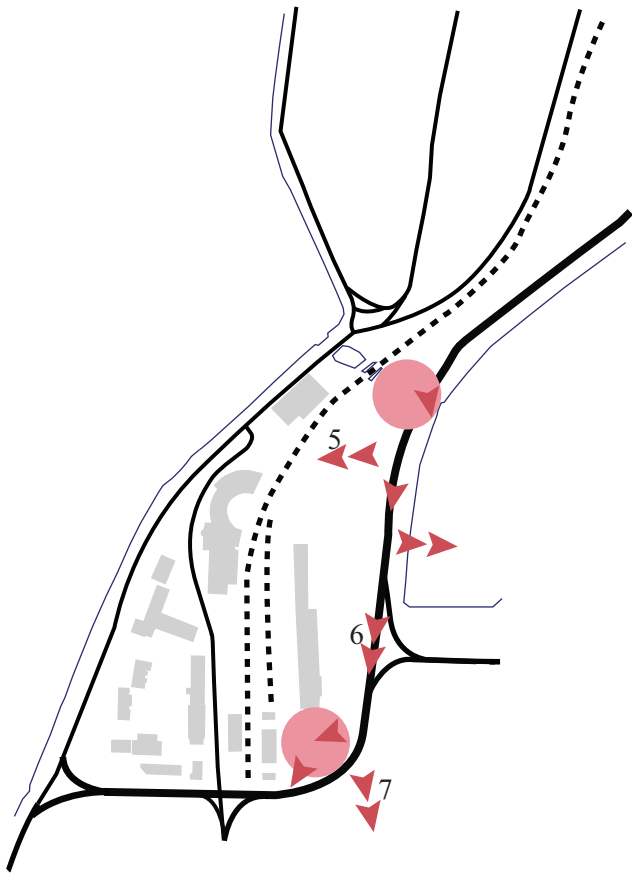
vandring 3



Trots allt oljud är utsikten vacker åt väster. Kanalen och Lokstallarna utgör ett fint rum. Trafiken ändå tar överhanden, och man upplever inte riktigt den vackra havsutsikten från andra sidan Österleden. Snart sträcker det nergångna spårområdet ut sig åt väster, och entrén till Karlskrona ger tyvärr ett vanvårdat intryck. Långt där borta skymtar Trossö och fängelset.



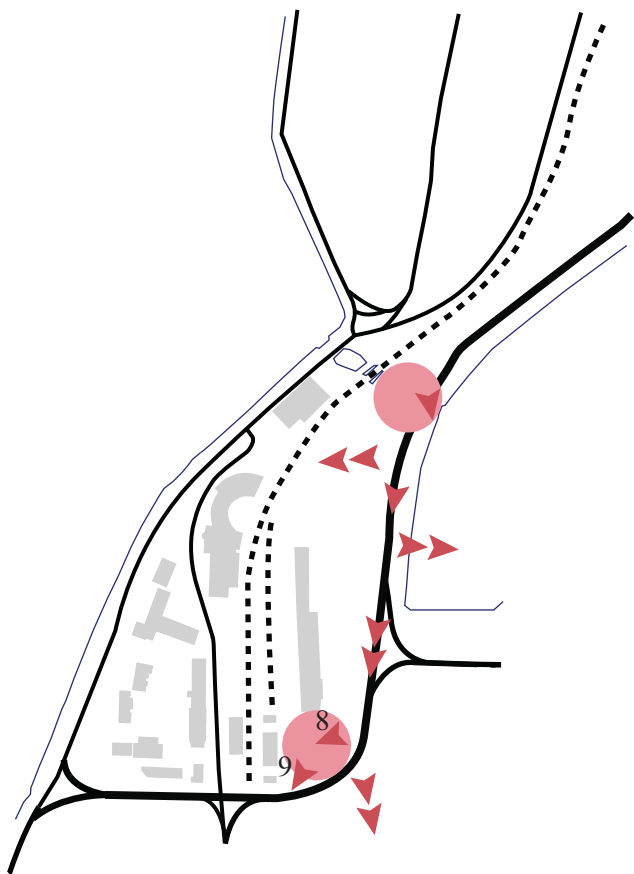
vandring 3



Vandringen fortsätter in mot stan och blickpunkterna är framför allt Lokstallarna på andra sidan bangården, liksom bebyggelsen runt Kungsplan och vidare längs Norra Kungsgatans axel, vilken är den gata som sträcker sig upp mot centrum på bild 7.



vandring 3



Jag svänger in mot stationen och möts av mer mänskligt liv. Ett tåg har just kommit in till perrongen och en fjärrbuss står och väntar. Taxibilar rullar in mot stationsbyggnaden och människor som ska plocka upp resenärer väntar i sina bilar på den lilla parkeringen under trädet. Den här platsen upplevs som ett rum med riktning mot den ståtliga stationsbyggnaden. Här är det aktivitet många timmar om dygnet och platsen känns därav trevlig att vistas vid. Dock blir det ibland rörigt när bussar, bilar och taxibilar ska trängas med resenärer och förbipasserande.



norberg-schulz fenomenologiska analys

Den norske arkitekturteoriprofessorn Christian Norberg-Schulz har genom sin fenomenologiska teori försökt förklara förhållandet mellan platsen, människan och arkitekturen. Han använder sig också av begreppet "Genius Loci", som är latin och betyder förenklat "platsens ande" eller "platsens själ".

Norberg-Schulz menar att vi i vardagen tar orter och platser för givet. Vi gör våra sysslor utan att närmare tänka på omgivningen i sig, vilket visar på att den är en naturlig del av helheten där vi själva är med – den dagliga livsvärlden. Christian Norberg-Schulz menar vidare att platsen är livsvärldens viktigaste synliga manifestation då den stabiliserar tid och rum för oss. Därför måste den ha en identitet, det vill säga avgränsning och karaktär. I dagens samhälle tappas lätt stadens avgränsning och karaktär, vilket Norberg-Schulz vill belysa och månar om ska uppmärksammas och åtgärdas av dagens arkitekter. Förr i tiden var en bosättning eller en by alltid en karaktäristisk enhet som framträdde klart och tydligt i ett landskap. Idag är städer utspridda och det kan vara svårt att tala om var en stad börjar eller slutar. Christian Norberg-Schulz beskriver i sin artikel Stedsbruk (Nordisk Arkitekturforskning, 1994:1), som är ett utdrag ur forskningsarbetet Stedskunst, hur orter mister sin identitet i och med att avgränsningar löses upp. Han fortsätter med att berätta hur människor identifierar sig med staden eller platsen man kommer ifrån, oavsett varifrån man kommer. Han menar att det är bra att det är på det viset, och poängterar att det inte har att göra med patriotism eller nationalism. Mer att människor som lever i en speciell stad har gemensamma nämnare när det gäller förhållningssätt till staden,

att man har sina rötter någonstans. Jag behöver bara gå till mig själv för att förstå vad han menar. Jag känner mig som en Mariefreds-bo och känner en speciell tillhörighet till staden trots att jag bott länge i Karlskrona och dämed varit en Karlskrona-bo. Men de som vuxit upp och har sitt liv där, har en egen identitet och "sammanhållning" Karlskronabor emellan.

Men Norberg-Schulz talar även om en slags inneboende förståelse för städers uppbyggnad, som alla människor verkar ha. Denna förståelse bottnar i personens rötter, och städernas gemensamma nämnare används för att förstå en stad eller plats när vi kommer till den för första gången. Han pekar flera gånger på vikten av att förstå staden.

Men vad är det som sker? Det är det som Norberg-Schulz vill ha svar på, och utreda det han kallar för "stedsbruk". Det handlar då inte om att använda exempelvis en gata för att besöka en speciell butik, utan om att bruka gatan som en gata genom att "känna in" gatans liv, möten med andra, överraskningar och olika händelser som vi inte kan påverka. Christian Norberg-Schulz talar om att platsanvändning omfattar vissa karaktäristiska "moment".

Det första momentet är ankomsten. När vi kommer till en plats är det platsen som är själva målet med resan, och vi har förberett oss på mötet med platsen. Vi måste då ha något slags förhållande till det vi kommer från, för att målet ska vara just ett mål. Ankomsten är övergången från en plats till en annan, och vi kliver över en slags tröskel.

Norberg-Schulz talar också om att ute-inne-förhållandet är grundläggande för stadens identitet i och med att gränsen mellan ute och inne betecknar just avgränsningen mellan stad och icke-stad. Förr i tiden var många städer omgärdade av murar och hade en stadspört. Porten var dels en fysisk gräns mellan ute och inne, men också en mental avgränsning. Människor hade en förståelse för vad de kunde förvänta sig finnas bakom porten redan innan de kom innaför, vilket som tidigare nämnts byggde på de egna rötterna. Idag finns inga stadsmurar och portar på det sättet, och det är heller inte meningen att vi ska bygga några sådana. Däremot är det viktigt att få tillbaka en tydlig avgränsning mellan stad och icke-stad, för att få en karaktär på platsen där det saknas. Gordon Cullen talar också om ute-inne-förhållandet, men då utifrån att människor lätt upplever om man är ute, inne, på väg in i och på väg ut ur.

Ett annat moment är möten. Med möten menas inte bara överenskomna möten mellan människor, utan snarare möten genom att befinna sig på en livfull plats, "möjligheternas miljö". Man kan säga att sådana miljöer öppnar upp för val och därmed är de också ett uttryck för frihet – och eftersträvansvärda. Sådana här möten behövs, men fungerar inte var som helst och kräver därför passande platser, såsom gator och torg. Norberg-Schulz beskriver att i mötet med staden visar sig helheten som en stämning som infinner sig, och trevliga platser har en trevlig stämning över sig – en speciell personlighet eller själ. Detta går att koppla ihop med *genius loci*, som är ett centralt begrepp för den norske arkitekturprofessorn.



Möten mynnar ut i fyra andra grenar eller moment: uppehålle, samvaro och överenskommelse. Det sista momentet är enligt Norberg-Schulz förklaring, för att ge stedsbruk en djupare mening. Man kan beskriva förklaring som att sätta sin tillvaro och sin stad i ett större sammanhang. Norberg exemplifierar i sin artikel Stedsbruk (Nordisk Arkitekturforskning, 1994:1) detta moment med kyrkans roll i Europa under flera århundraden.

Kyrkan som byggnad presenterade den lilla orten för omvärlden och satte den på kartan som en minst lika viktig del i den allmänna världsordningen som vilken större stad som helst. För att applicera det på något mera påtagligt för oss menas att förutom staden eller orten man lever i betyder det egna hemmet mycket. Där bekräftas den enskildes identitet och ger trygghet. Norberg-Schulz olika moment är underordnade helhetens grundstrukturer i form av tre "varandenaspekter" som han kallar erinring, orientering och identifikation. Dessa tre begrepp innehåller de beskrivna momenten och är grundläggande för hur vi undermedvetet förstår en stad eller en plats.

Erinring är en förutsättning för förståelsen av en stad. Vi måste veta om och känna igen de element som finns i staden och då första hand kännetecknen och landmärken. Det är de som sammantaget talar om för oss vad staden är.

Erinring är förutsättningen för orientering. Vi måste veta var vi är för att kunna orientera oss. Förutom kännetecknen och landmärken är vägar en förutsättning som överhuvudtaget gör orienteringen möjlig. Om vi inte kan orientera oss uppstår förvirring vilket kan göra att t.ex. våra upplevelser och samvaro blir splittrade.

Erinringen är också en förutsättning för identifikation i staden, som direkt vid mötet upplevs som en stämning och efter ett tag upplevs som karaktäristiska drag. Vi måste veta hur staden är för att kunna bestämma dess identitet. Norberg-Schulz menar att det finns en fara med dagens karaktärlösa omgivningar, eftersom vi får svårt att eller inte alls kan identifiera platsen.

Medan momenten ankomst, möte, uppehålle, samvaro, överenskommelse och förklaring är begrepp som rör liv och människors handlingar, betecknar aspekterna erinring, orientering och identifikation den förståelse som är en förutsättning för att de momenten ska kunna ske och som sker mer omedvetet för oss. De tre aspekterna är med andra ord det som möjliggör "stedsbruket", sammanfattar Christian Norberg-Schulz. Helhetsförståelsen är ett sätt att förklara hur vi bebor städer, och det kan vara därför som extra karaktäristiska platser ibland kan ge en känsla av att man varit där förut.

I det gamla romarriket talade man om Genius (anden) som ger liv åt människor och även åt platser. Med "platsens själ" menas vad platsen är och strävar efter att vara och även hur den uppfattas. Vi når inte våra mål om vi inte kan orientera oss och vi kan inte komma överens med platsen om vi inte identifierar oss med platsens genius.

Norberg-Schulz har alltså i sin analysmetod kommit fram till tre olika förhållningssätt människan har till sitt boende och sin omgivning. Han beskriver det som tre olika rum: identifikationsrummet, orienteringsrummet och erinrings- eller minnesrummet.

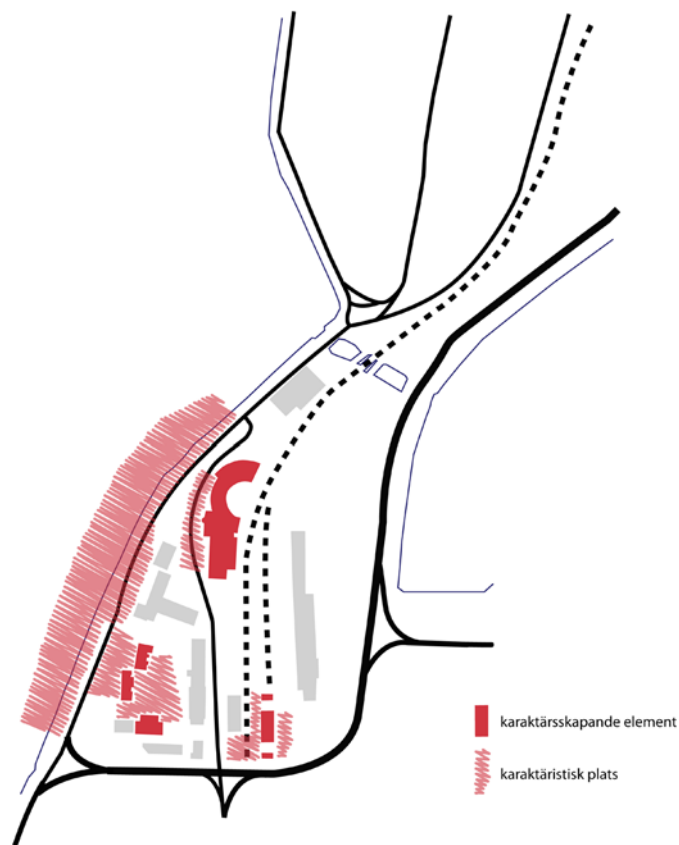
Människan kan alltså bättre förhålla sig till en plats om dessa tre förhållningssätt upplevs, att hon kan identifiera sig med, orientera sig i och koppla ett minne till en plats. När man skapar arkitektur och lägger vikt vid att dessa kriterier ska uppfyllas förtydligar man enligt, Christian Norberg-Schulz, platsens ande, Genius Loci. Denna analysmetod har både arkitekturteoretiska och filosofiska kopplingar. Olika platser beskrivs och analyseras på olika sätt. Platsens struktur beskrivs genom karaktär och rumslighet. Som i sin tur beskrivs med termer som koncentration och riktning. Men även genom former och material.

Christian Norberg-Schulz talar även om naturliga platser och konstruerade platser (man made places). Hur viktigt det är med de naturliga platsernas symbolik i de konstruerade platserna, för att människor ska uppfatta dem på ett visst sätt. Exempelvis att vattendrag symboliserar livet medan träd ses som en koppling mellan himmel och jord. Olika element i naturen skapar karaktärer och rumslighet och tillsammans platsens själ. Jag tolkar det som att vi på samma sätt bör lära oss av naturen när vi konstruerar platser, att genom former, färg, riktning öppenhet, slutenhet och koncentrationer av olika element skapa platser med de karaktärer vi vill ha.

Jag har vid analysen av Genius Loci konstaterat att den är svårare att genomföra i praktiken än vad jag trodde. Vid analyserandet har jag gjort en egen avgränsning och variant inspirerad av Norberg-Schulz tankar. Jag har vid ett flertal tillfällen gått omkring på Pottholmen och försökt iakttä företeelser som bidrar till platsens karaktär och sådant som utgör

särskilda kvalitéer och därmed anses vara bevaransvärt. Jag har kommit fram till att det finns karaktärsskapande element och karaktäristiska platser, vilka jag sammanställt i en analyskarta. De karaktäristiska elementen består i det här fallet av byggnader, som jag anser har kvalitéer och bör bevaras. Det handlar om Lokstallarna, Strandgårdens tre stora byggnader och stationen med dess flyglar.

De karaktäristiska platserna jag har identifierat är hela vattenrummet längs Borgmästarekajen, som bör bevaras genom att exempelvis inte skapa byggnader som sticker ut i vattnet.



Rummet mellan Borgmästarekajen och Strandgården har också bevaransvärda kvalitéer. Mellan husen på Strandgården skapas en innergård med hjälp av husens placeringar, gården har en speciell atmosfär och utgör enligt mig en kvalité som är värd att ta tillvara. Samma sak gäller rumsligheterna som bildas kring Lokstallarna och stationsbyggnaderna.

Utifrån min analys får vi en ny bild att utgå ifrån. Lidls byggnad ligger kvar då den med sin funktion bidrar med mänsklig aktivitet och är betydelsefull för rummet som bildas där.





P
L
A
N
F
Ö
R
S
L
A
G

bostäder och stadsgata

Det nya Pottholmen kommer att ha en stadsmässig struktur. Ambitionen är att staden ska byggas ihop genom att tillföra stadsmässig bebyggelse och aktiviteter på Pottholmen, som idag bara upplevs på Trossö och delvis på Pantarholmen.

Enligt de analyser jag gjort på Pottholmen, kan man konstatera att det finns riktningar och rumsligheter, det vill säga byggnadselement som med sin placering bildar rum i strukturen. Det finns också områden som är avgränsade på olika sätt, exempelvis genom de barriärer och stråk som finns. Min fenomenologiska analys visade på bevaransvärda byggnader och miljöer.

Utifrån detta har olika områden skissats fram och strävan har hela tiden varit att få en sammanhängande struktur, då ett av mina viktigaste syften är att bygga ihop staden och få en kontinuitet i bebyggelsen som bör vara modern men ändå svara mot de omkringliggande bebyggelsestrukturerna.

I en artikel i tidningen fastighetsnytt skiver stadsbyggnads- och fastighetsborgarrådet Kristina Alvenson om "promenadstaden" och vikten av att ha täta strukturer för att gynna gång- och cykeltafik. Hon skiver ur ett Stockholmsperspektiv, om förorternas storskaligare trafikstrukturer. Pottholmen har inte de problemen, men Alvenson skiver även om de förutsättningar man ger stadsdelar genom att planera för gatulivet. För det skapar i sin tur förutsättningar för restauranger, småbutiker och kulturverksamheter. Staden blir också mer trygg och miljövänlig i och med att man får tätare strukturer.

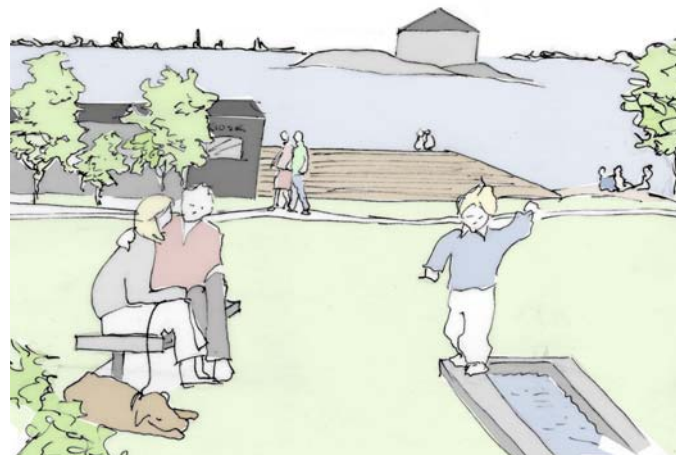


En blandstad blir mer trivsamt än en uppdelad stad (Kristina Alvendal, Tidningen Fastighetsnytt, 090302). Stora bostadsområden lider, enligt Alvendal av tristess, som jag menar att en blandstad delvis kan lösa. Blandstaden består, enligt forumet Yimby, av olika delar som måste gå hand i hand. Funktionell blandning, som betyder att grundläggande funktioner som t.ex. bostäder, handel, kontor och nöjesliv finns i samma kvarter och att underlag för veksamheter i form av hög genomströmning av potentiella kunder finns. Därigenom är en god trafikplanering viktig. Social blandning, vilket innebär att det bör finnas olika grupper av människor i samma kvarter. Det kan man t.ex. uppnå genom olika upplåtelsefomer och att blanda billigare och dyrare lägenheter samt större och mindre lägenheter i ett kvarter. Estetisk blandning: byggnaderna i ett kvarter har olika stilar, höjder, material osv. vilket kan tillgodoses om flera arkitekter och byggherrar är inblandade, men även genom att exploatera ett område i flera etapper. Dessa olika former av blandning påverkar dessutom varandra. Den estetiska blandningen kan t.ex. påverka den sociala blandningen som i sin tur kan ha inverkan på den funktionella blandningen (Åsberg och Gardebring, www.yimby.se, 090723). Strävan är att Pottholmen ska bli en blandad stadsdel.

Huvuddragen för det nya Pottholmen är kvartersbebyggelse i fyra till sex våningar. Mot Järnvägstorget, med bebyggelsen på andra sidan där bland annat polishuset finns, behöver mötas med högre bebyggelse medan en blandning med lägre höjder passar bättre mot kulturbebyggelsen väster om järnvägen. Anledningen till att föreslagen bebyggelse blir relativt låg är för att hålla en mänsklig skala, och för att skapa ett bättre och trevligare gaturum. Blekingegatan kan bli ett kommersiellt stråk tillsammans med bebyggelsen kring Kungsplan och de gamla stationsbyggnaderna. Här är bebyggelsen också fyra till sex våningar för att få en "stadskänsla".

Byggnadshöjderna minskar sedan mot vattnet i väster och avslutas i ett park- och promenadstråk, där visionen är att inbjuda till aktivitet. I vissa byggnader mot vattnet föreslås lokaler i bottenvåningen för att möjliggöra att exempelvis serveringar etablerar sig, en lokal på bryggan tillskapas också. Kanske kan Karlskrona få en stadsstrand här, inspirerat av Kallbadhuset och havsbadet i Visby. Känslan i det mer öppna området närmast vattnet ska vara välkomnande för allmänheten, inte bara de boende i området. Det ska med aktiviteter även kvällstid och året runt kännas befolkat vilket även kan medföra ökad trygghetskänsla för förbipasserande på gång och cykelvägen. Den övriga bebyggelsestrukturen utgår ifrån den bevaransvärda bebyggelsen, rummen och platsens själ som känns av där omkring.

Gatorna inom det västra området bygger på siktlinjer, öppenhet och slutenhet, för att skapa rumslighet och karaktär, enligt Gordon Cullens serial vision-teori. Två grunda vattenkanaler sträcker sig upp längs ett par av gatorna och möter bebyggelsen kring stationen. Vatten upplevs ofta som attraktivt och rofylldt, och kanalerna kan utgöra en kvalitet för de boende i området för exempelvis rekreation och lek.





För uppfattningen av området som modernt och funktionsblandat med mänsklig skala är det viktigt med variationer i såväl fasader som material. Estetisk blandning. Detta kan styras vid fastighetsbildning, då ett kvarter delas upp så att två fasader bredvid varandra inte får se likadana ut. Eller genom att olika byggherrar och arkitekter är inblandade. Lika viktigt som det är att se till Pottholmens historiska karaktär med tegelbyggnader och järnvägshistoria, lika viktigt är det att sätta en samtida prägel på området.

kontor och world trade center

I den östra delen av Pottholmen finns ett långsträckt område mellan Österleden och järnvägsområdet. Planförslaget innebär ytterligare utfyllnad åt vattnet och anläggning av ett trädäck. Österleden flyttas in mot järnvägen och minskad vägbredd med mötande trafik betyder lägre hastigheter och mindre buller, vilket är gynnsamt för vistelsemiljön. Detta är huvudinfarten mot Karlskrona och platsen är bra ur kommersiell synvinkel i och med det goda skyltläget,

men också väldigt attraktivt bredvid havsviken med vacker utsikt. Huvuddragen för det östra området är kvartersbebyggelse mot vattnet, men också ett nytt stadsbibliotek samt resecentrum mellan järnvägen och infartsgatan. Strävan är att skapa kontinuitet med övrig stadsbebyggelse, då området inte får uppfattas som en fristående stadsdel. Denna del måste fungera för olika verksamheter men också vara befolkat kvällstid.





trafik

Trafiken är det dominerande inslaget på Pottholmen idag. Det bidrar till att området inte känns stadsmässigt och att motortrafikanterna inte heller upplever att de kör inne i staden, vilket gör att hastighetsbegränsningarna på 50 km/h oftast inte efterföljs.

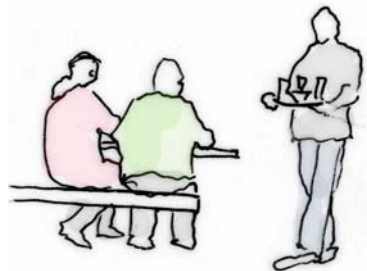
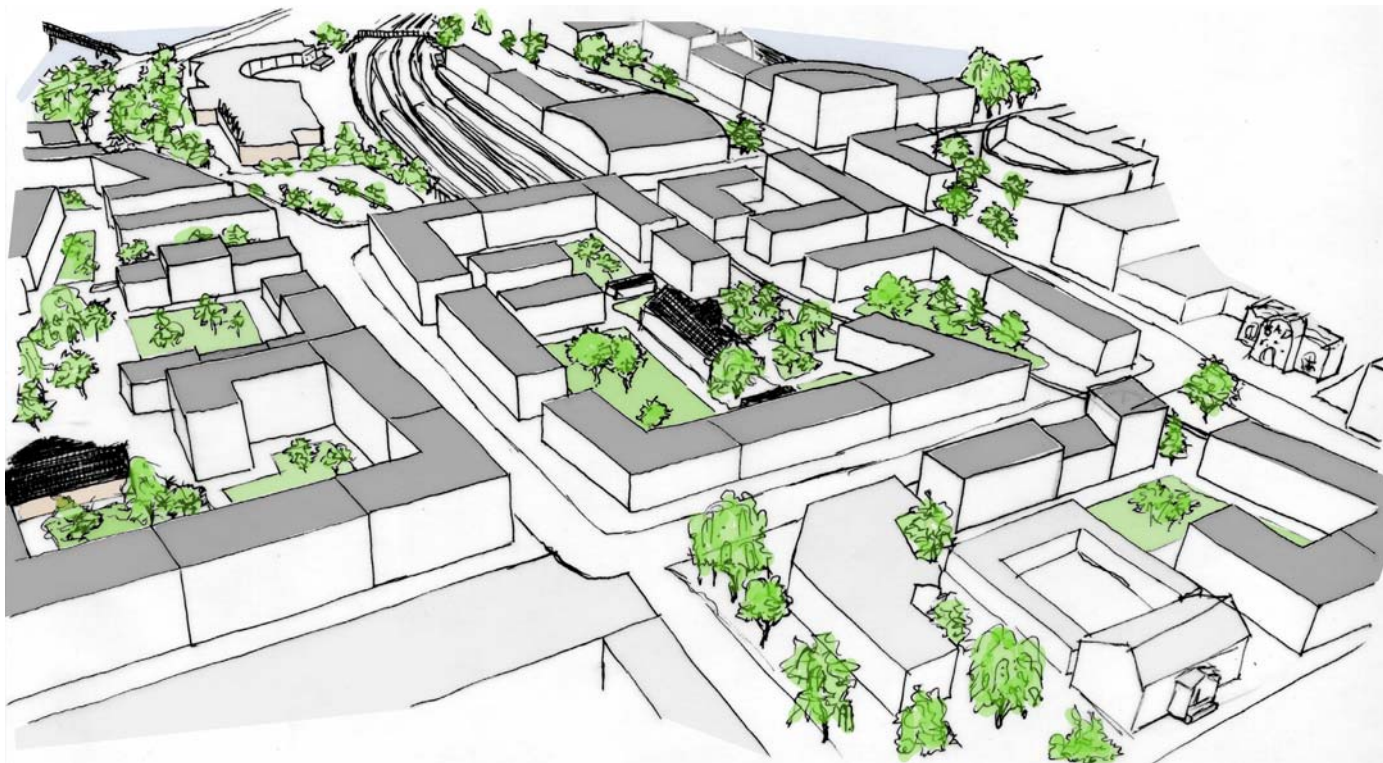
Planförslaget innebär decimerade vägbredder, sänkta hastigheter, vägomdragningar och framför allt förändringar av gaturummen på Pottholmen. I dagsläget fyller de tre gatorna olika funktioner. Österleden har motorvägsstandard ända in på Järnvägstorget vilket inte är önskvärt och skärper dessutom gränsen mellan Trossö och Pottholmen i form av en barriär för fotgängare. Här färdas 31 500 fordon/vmd (vardagsmedel-dygn). Enligt Claes-Åke Kindlund, tidigare stadsarkitekt i Karlskrona, är Österleden överdimensionerad. Han menar också att framkomlighet inte beror av vägbredd och höga hastigheter, utan tvärt om. En smalare gata med lägre hastigheter kan ha ett bättre trafikflöde än en bred väg med högre hastighetsbegränsning (090302). Borgmästarekajen är en mindre trafikerad och mer stadsdimensionerad sträcka som nås lättare för de som bor i de centralare stadsdelarna.

Trafikflödet är 6200 fordon/vmd. Vägen är dragen på en plats med vacker utsikt över fjärden och som har väldigt goda kvalitéer för bostadsbebyggelse, varför planförslaget innebär en omdirigering av Borgmästarekajen som får möta Blekingegatan utanför Lokstallarna. Idén är att alla gator i området omvandlas till stadsgator med låga hastigheter och gårdsgator där det är möjligt. Breda trottoarer, gårdsgator och grönstrukturer skapar visuella farthinder. Planen föreslår nya vägdragningar, järnvägsspåren kortas av och ett helt nytt kvarter bildas kring de gamla stationsbyggnaderna.

parkering

Vad gäller parkering behålls den i markplan utanför Lidl, som idag, och markparkering föreslås även runt resecentrum. I och med att Pottholmen består av utfyllnader och inte solid berggrund, är det inte möjligt att ha bostads-parkering i källarplan. Därför föreslås parkering i parkeringshus centralt på Pottholmen vid Blekingegatan, som integreras väl så att fasaderna smälter in i övrig byggnadsstil. Kvoten är 0,5 bilar/lägenhet. Det är lägre än i vanliga fall, men är motiverat eftersom läget är så centralt.





kollektivtrafik

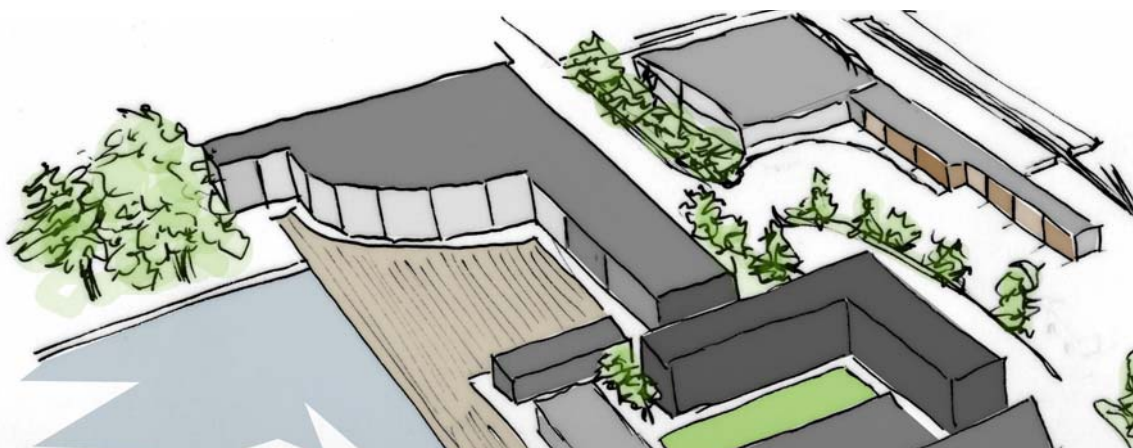
Kollektivtrafikens åtskilda stationer är idag förlagda både till Pottholmen och Kungsplan, vilket gör det problematiskt för ovana Karlskronaresenärer, då förflyttningen mellan de båda hållplatserna kan verka förvirrande. Åtskildheterna av stationerna kan också äventyra säkerheten, då det ofta är bråttom mellan olika förbindelser. Det kan då vara en ren trafikfara att behöva korsa en starkt trafikerad gata. I och med den nya utformningen föreslås ett samlat resecentrum kring det nedkortade järnvägsslutet mer centralt på Pottholmen. Avkortningen är ingenting som påverkar tågtrafiken i sig då spåren går att använda i samma utsträckning som om förändringen inte skulle göras. Busstafiken utgår ifrån det nya resecentrat vid en bussgata med tillhörande bussfickor. Långfärdsbussar får en egen terminal i anslutning till resecentrat. Lösningen påminner om de som finns i Göteborg och Jönköping för långfärdsbussar. Samordningen vid resecentrat gör det lättare för resenärer att smidigt byta färdmedel och hitta rätt. Det gamla tågspåret mot varvet finns kvar och kan utnyttjas under exempelvis turist-säsongen i musealt syfte.



resecentrum

Trossö har, enligt Gehl architects Karlskrona-undersökning: Strategi Karlskrona, fler parkeringsplatser än vad som finns i hela centrala Köpenhamn. Det är varken miljövänligt eller estetiskt tilltalande när man tänker på all yta som går åt för alla parkeringsplatser. Den goda tillgången på parkeringsplatser och den låga parkeringsavgiften mitt i centrum bidrar naturligtvis till att många är bekväma och åker bil till stan.

Förhoppningen med planförslagets nya gatustrukturer och trevligare utrymmen för fotgängare och cyklister vid entrén till Karlskrona samt ett nytt resecentrum är att framkomligheten ska underlättas och synen på det kollektiva resandet ska förändras till det bättre. Tanken är att det ska bli lättare och trevligare att ta sig till stan på andra sätt än med bil men samtidigt skapa en bättre resemiljö för gäster, pendlare och Karlskronabor i ett nytt resecentrum med plats för tåg, stads- respektive fjärrbussar. Resecentrat behöver också ett ökat serviceutbud i form av exempelvis biljettförsäljning, informationsdiskar och butiker med sådant resenärer efterfrågar. I anslutning till resecentrum och vattenkanten finns plats för ett nytt stadsbibliotek, vilket även kan passa för väntande resenärer. Biblioteket får ett centralt och attraktivt läge. Genom förslaget skapas gemensamma väntetrymmen med aktivitet många timmar om dygnet.



U
T
V
Ä
R
D
E
R
I
N
G

hur blev det sedan?

Inom Pottholmen ryms det efter fullt genomförd utbyggnad två områden med stadsmässiga strukturer med nya gaturum och blandade funktioner. Mot vattnet inne på Strandgården har den nya parken blivit ett populärt tillhåll för såväl barnfamiljer som studenter, som leker och solar. Ett åretruntöppet café och bar har etablerat sig och är välbesökt. Bryggan som skjuter ut används flitigt. När inte skärgårdsbåtarna lägger till för att släppa av och på resenärer är det många som njuter i solstolarna. Den nya badplatsen bredvid bryggan används mest av vuxna och ungdomar, då det är ganska djupt vatten och after-beach lockar i brygg-byggnaden på sommareftermiddagarna. Butikerna uppe på Blekingegatan och mot Lokstallarna är välbesökta. Hänsyn har tagits till de allmänna intressena då strandkanterna på båda sidor om Pottholmen är tillgängliga, genom parkanläggningar och aktiviteter men inte minst genom att vägarna har minskat i bredd, hastighetsdämpande åtgärder har tillförts samt att Blekingegatan och Borgmästarekajen har blivit stadsgator med fler butiker där trafiken sker på gående och cyklisters villkor. Det nya resecentrat har tillfört stadsdelen service och rörelse dygnet runt. Det nya World Trade Center fungerade bra i några år och nu är det mest Ericsson som har verksamhet därifrån och BTH använder sig av det ena huset. En del lägenheter är fortfarande företagslägenheter, men det är också många studenter som bosatt sig i de populära enrumslägenheterna. Butikerna, cafét och restaurangen i bottenvåningarna längs gatan är kvar och hotellverksamheten runt det gamla stationshuset fungerar också bra. I och med att det är så nära till Karlskrona resecentrum är det många pendlare som väljer att övernatta där. Karlskronas nya stadsdel har medfört att staden inte slutar där Trossö tar slut och att även Pantarholmen räknas till centrum.

mitt examensarbete...

...har varit en resa. Från första idén till skissarbetet, genom mittseminariet. Sedan hände någonting. Jag tapade fart och fick svårt att komma igång igen, som jag hört flera säga – att mittseminariet känns som presentationen och att man mentalt känner sig färdig med det hela. Men jag tog nya tag och ”dödade mina älsklingar”, tänkte på nya sätt, tog till mig kommentarer och råd från mittseminariet och utvecklade planen. När jag nu sitter här och är färdig känner jag mig nöjd och kan se tillbaka på examensarbetandet som en kurva, en funktion av tankar och tid.



K
Ä
L
L
F
Ö
R
T
E
C
K
N
I
N
G

tryckta källor

Balgård, Sture (red.): *Den goda stadsgatan – om gestaltningen av gator*. Carlsson bokförlag, Karlskrona, 1994.

Cullen, Gordon: *The Concise Townscape*. Nytryck: The Architectural Press, Burlington 1996.

En ny stadsdel i Karlskrona – program för parallella uppdrag. Karlskrona kommun, 2008.

Gehl, Jan: *Livet mellem husene - udeaktiviteter og udemiljøer*. Arkitektens Forlag, Köpenhamn 2003.

Lynch, Kevin: *Image of the city*. MIT Press LTD, London 1960.

Norberg-Schulz, Christian: *Mellom jord og himmel – en bok om steder og hus*. Pax forlag, Oslo 1992.

Norberg-Schulz, Christian: *Stedsbruk*. Nordisk Arkitektur-forskning, 1994:1.

Pålstam, Ylva och Schibbye, Bengt: *Landskap i fokus – utvärdering av metoder för landskapsanalys*. Riksantikvarieämbetets förlag, Stockholm 2001.

Veileder, stedsanalyse – innhold og gjennomføring. Miljøverndepartementet. Oslo, 1993.

Översiktsplan 2002. Karlskrona kommun.

elektroniska källor

www.fastighetsnytt.se/artiklar, Kristina Alvendal: *Promenadstaden är hållbar*, publicerad 090302.

www.jarnvag.net/banguide, tillgänglig 090701

www.riksantikvaren.no/Norsk/Nettsted_for_tettsted/Stedsanalyse/, tillgänglig 090210.

www.yimby.se, Åsberg och Gardebring: *Vad är en blandstad egentligen?*, tillgänglig 090723.

mundliga källor

Claes-Åke Kindlund, handledare. Karlskrona kommun, 090302.

bildkällor

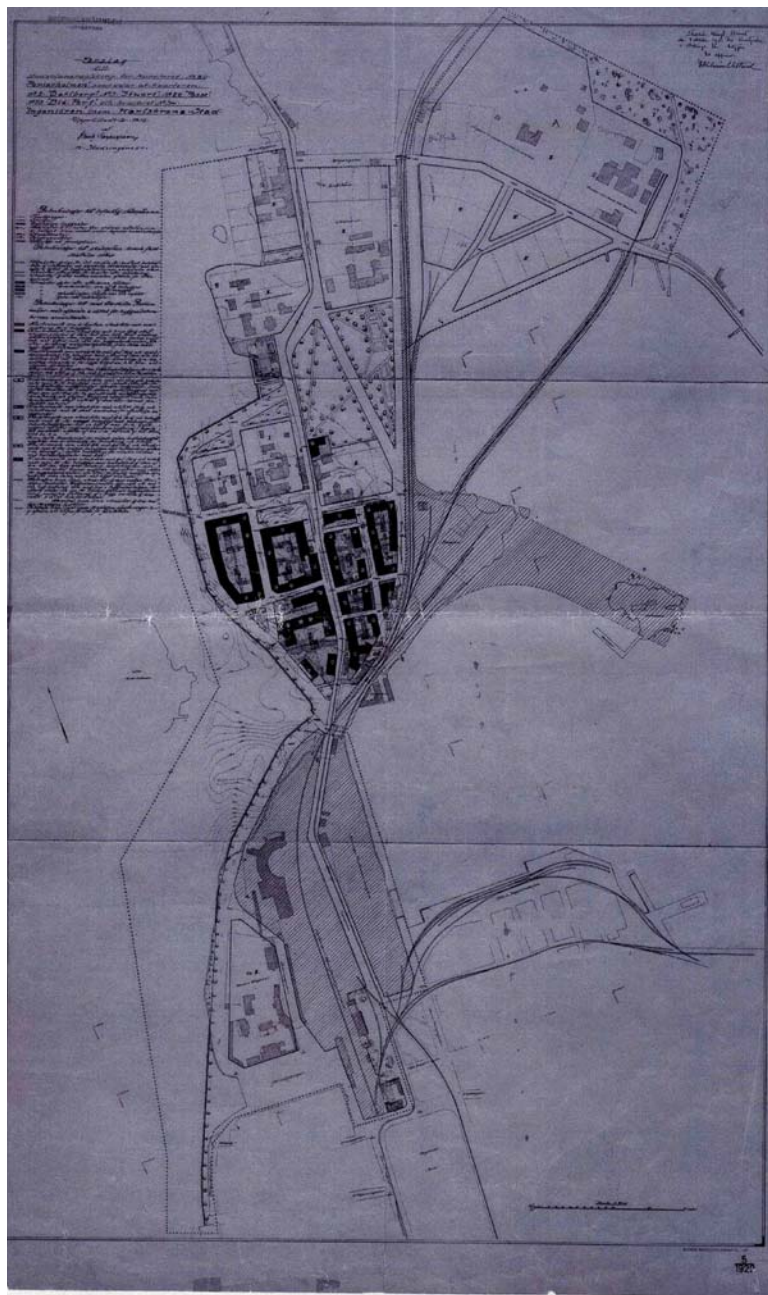
Historiska kartor: Blekinge museum.

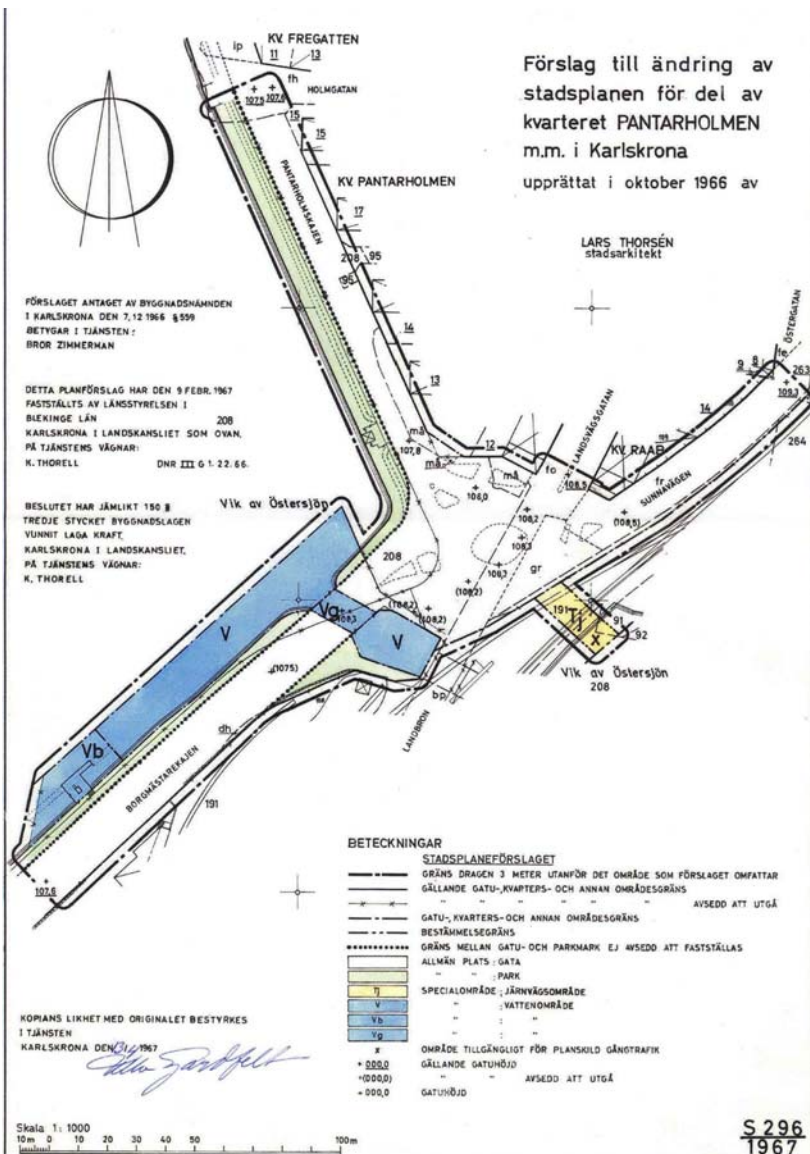
Fotografier, s.12: www.brfvikingkarl.se, www.traguiden.se, www.upload.wikimedia.org x2, www.boras.se, www22.vv.se, tillgängliga 090811

Övriga fotografier: författaren






B
I
L
L
A
G
A

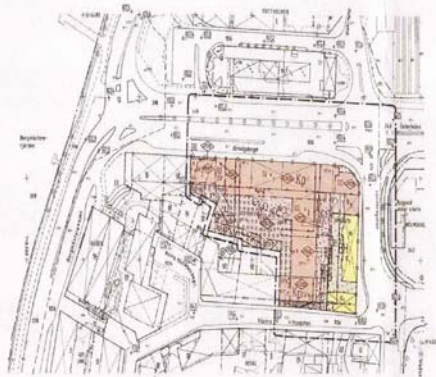
1915





Grundkarta över
kvadranten Rügen 50
i Karlskrona
Kartbladets nummer
Beredning i Karlskrona Länshövdingens 1989-05
Pia Gustafsson, Maj Thulin
Kvadranten utförd av Karlson
Kartografiska byrå

Merklappor till grundkarta
 Byggnadsfotavtryk som förklarar utgången
 Byggnadsfotavtryk som förklarar utgången
 Byggnadsfotavtryk som förklarar utgången
 Byggnadsfotavtryk som förklarar utgången
 Byggnadsfotavtryk som förklarar utgången
 Måttstreck 1:1000
 Skala 1:1000
 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 meter



PLANKARTA MED BESTÄMMELSER

PLANBESTÄMMELSER

HÄRANDE GÅLLER INOM GRÄNSERNA FÖR UTVEKSLINGEN
SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

- SÄRSKILDA BESTÄMMELSER BEHÅLLS INOM UTVEKSLINGEN
- FÖRBEHÅLLS
- FÖRBEHÅLLS
- GÄLLANDE SÄRSKILDA BESTÄMMELSER
- GÄLLANDE SÄRSKILDA BESTÄMMELSER
- GÄLLANDE SÄRSKILDA BESTÄMMELSER

PARKEERING
SÄRSKILDA BESTÄMMELSER AN FÖLJANDE
MÅTTSTRECK

- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER
- MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK

UTVEKSLINGEN
— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER
— MÅTTSTRECK

UTVEKSLINGEN AV ALLTIDIGT PLATS
— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

BESTÄMMELSER AV HÖGRIKES BESTÄMMELSER

- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

PARKEERING

- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

PLACERING, UTVEKSLING, UTVEKSLING

- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK
- MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

ADMINISTRATIVA BESTÄMMELSER

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

— MÅTTSTRECK OCH HÄNSER OCH ÖVERSTÄMNINGEN MÅTTSTRECK

Detaljplan för del av kv RÜGEN
(Rügen 50, Rügen 19 m m)
Trossö, Karlskrona kommun

Upprättad av Coordinator Arkitekter i
september 1989

DETALJPLANEN ÖVERENS STÄMMER MED DEN HÖGRIKES PLANEN

AVTÄCKNING AV KV RÜGEN 50 OCH RÜGEN 19

LEDA AVTÄCKNING AV KV RÜGEN 50 OCH RÜGEN 19

Formell utvärdering

Reviderad utvärdering

Dp 470
1990

