

STADSLIV KARLSKRONA 2004



GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS, COPENHAGEN

Beställare



Karlskrona Kommun
Östra Hamngatan 7B
371 83 Karlskrona
www.karlskrona.se

Med bidrag från



Region Blekinge
Ronnebygatan 22
371 86 Karlskrona
www.regionblekinge.se

Hjälp med registrering



Blekinge Tekniska Högskola
Valhallavägen 1
371 41 Karlskrona
www.bth.se

Professor Anders Törnqvist
Amanuens Jörgen Samuelsson

Studenter

Elin Forsberg
Annica Lindh
Gustav Magnusson
Morgan Matisson
Robert Nilsson
Jonas Olsson
Jimmie Simonsen
Kim Welser

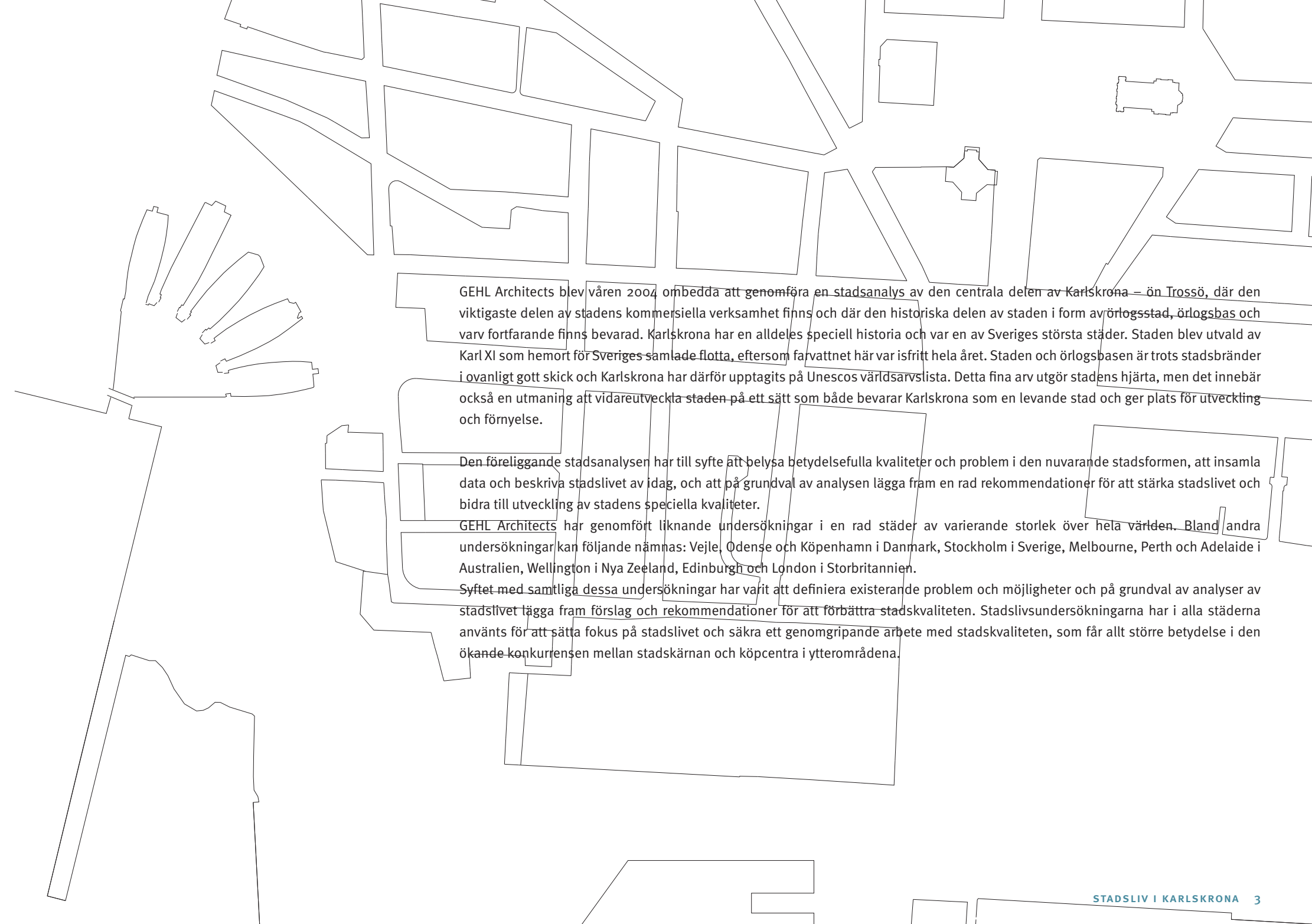
Konsult

Projektansvarig: Jan Gehl, Professor, Dr. litt.
Projektkoordinator: Henriette Mortensen, ark. MAA
Projektteam: Isabel Sandra Duckett, ark. MAA
Joan Maria Raun Nielsen, stud.arch.
Sidsel Bjerregård, stud.arch.



GEHL ARCHITECTS ApS.
Strandgade 98
DK 1401 Copenhagen K
CVR. Nr.: 25 30 95 29
Ph.: + 45 32 950 951
Fax: +45 32 950 958
mail@gehlarchitects.dk
www.gehlarchitects.dk

GEHL ARCHITECTS
URBAN QUALITY CONSULTANTS, COPENHAGEN



GEHL Architects blev våren 2004 ombedda att genomföra en stadsanalys av den centrala delen av Karlskrona – ön Trossö, där den viktigaste delen av stadens kommersiella verksamhet finns och där den historiska delen av staden i form av örlogsstad, örlogsbas och varv fortfarande finns bevarad. Karlskrona har en alldeles speciell historia och var en av Sveriges största städer. Staden blev utvald av Karl XI som hemort för Sveriges samlade flotta, eftersom farvattnet här var isfritt hela året. Staden och örlogsbasen är trots stadsbränder i ovanligt gott skick och Karlskrona har därför upptagits på Unescos världsarvslista. Detta fina arv utgör stadens hjärta, men det innebär också en utmaning att vidareutveckla staden på ett sätt som både bevarar Karlskrona som en levande stad och ger plats för utveckling och förnyelse.

Den föreliggande stadsanalysen har till syfte att belysa betydelsefulla kvaliteter och problem i den nuvarande stadsformen, att insamla data och beskriva stadslivet av idag, och att på grundval av analysen lägga fram en rad rekommendationer för att stärka stadslivet och bidra till utveckling av stadens speciella kvaliteter.

GEHL Architects har genomfört liknande undersökningar i en rad städer av varierande storlek över hela världen. Bland andra undersökningar kan följande nämnas: Vejle, Odense och Köpenhamn i Danmark, Stockholm i Sverige, Melbourne, Perth och Adelaide i Australien, Wellington i Nya Zeeland, Edinburgh och London i Storbritannien.

Syftet med samtliga dessa undersökningar har varit att definiera existerande problem och möjligheter och på grundval av analyser av stadslivet lägga fram förslag och rekommendationer för att förbättra stadskvaliteten. Stadslivsundersökningarna har i alla städerna använts för att sätta fokus på stadslivet och säkra ett genomgripande arbete med stadskvaliteten, som får allt större betydelse i den ökande konkurrensen mellan stadskärnan och köpcentra i ytterområdena.

Motiveringen för att studera stadens liv

I dag ligger fokus mer än någonsin på den mänskliga dimensionen i stadsplaneringen och nödvändigheten av kvalitet i det offentliga rummet. Över hela världen återupptäcker städerna sina offentliga rum, och genomgående uppmärksammas behovet av värdiga, högkvalitativa stadsmiljöer för människorna. Folk uppmuntras att återupptäcka staden, och det införs restriktioner för parkering och trafik i centrala stadsområden för att skapa mer plats för stadslivsaktiviteter.

Två tendenser kan iakttas i stadsplaneringen: I några städer, de övergivna städerna, försvinner fotgängarna och stadslivet på grund av de dåliga villkoren och livet försiggår mer och mer på det privata planet. I andra städer, de återerövrade städerna, utvecklas stadslivet varsamt tack vare ett bra fotgängarnätverk, som kompletterar den privata livssfären med en välfungerande offentlig domän som inbjuder människor att gå mer och stanna längre genom att det erbjuds ett brett urval av attraktiva aktiviteter. Stadslivsundersökningarna har visat att människor reagerar positivt och med stor iver på de nya möjligheter som uppstår i städerna, vilket understryker att möjligheterna att gå och uppehålla sig i staden är viktiga element i en värld som blir alltmer privat.

Information om stadslivet

De flesta städer har utmärkt statistik över trafikmängder och parkeringsförhållanden. Därigenom blir trafiken och parkeringsförhållandena generellt väl tillgodosedda i planeringsprocessen. Däremot finns det ofta mycket litet kunskap och information om stadskvaliteten utifrån fotgängarperspektivet och den mänskliga användningen av stadsrummet.

Syftet med den här studien är att samla in sådan information och göra den tillgänglig för stadens invånare, politiker, planerare, företagarföreningar och andra som arbetar för en bättre kvalitet i stadsrummet. På det sättet blir det möjligt att följa nya trender, identifiera förändrade användningsmönster och utveckla en ökad uppmärksamhet kring stadskvaliteten.

Stadslivsundersökningens innehåll

Stadslivsundersökningen består av en introduktion och tre delar:

Introduktionen presenterar GEHL Architects utgångspunkter för att betrakta och studera stadslivet och stadsrummet.

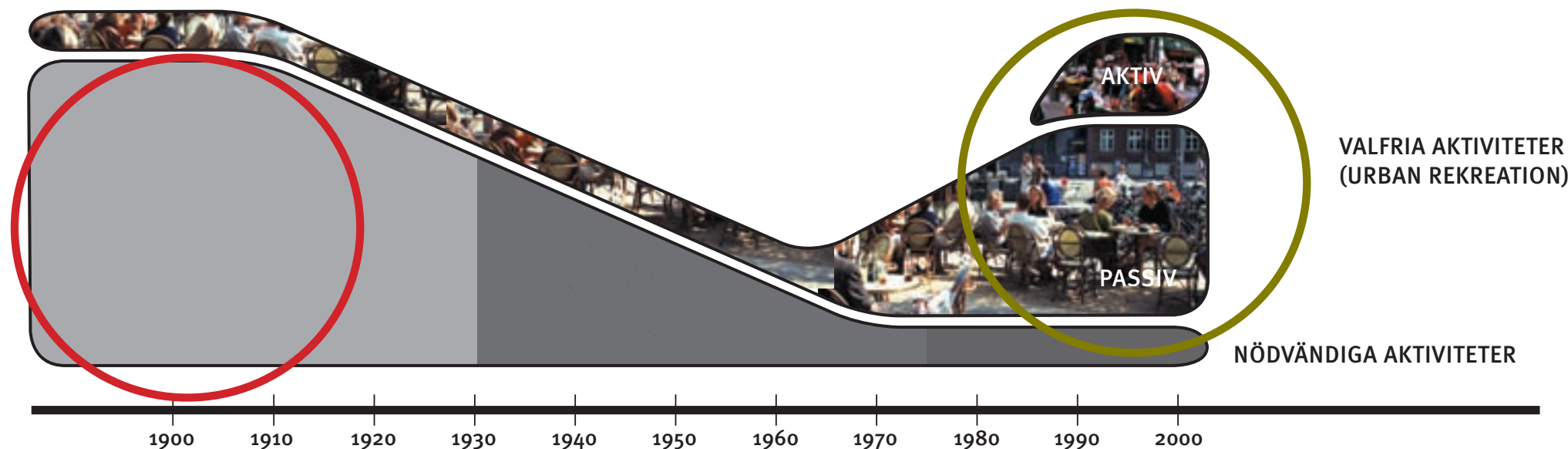
Del 1 presenterar de fysiska förhållandena i staden, stadsrummens utformning, villkoren för fotgängare och förutsättningarna för rekreation, trafikförhållandena, avgörande konflikter mellan bil- och fotgängartrafik, användningen av gator, torg och parker, hur många människor som går på gatorna, hur många aktiviteter som äger rum, hur klimatet inverkar på fotgängarnas rörlighet, vilka befolkningsgrupper det är som använder stadsrummet etc.

Del 2 presenterar en rad rekommendationer baserade på slutsatserna i del 1. Rekommendationerna rör sig på en generell nivå och gäller förslag till förbättringar av den överordnade stadsstrukturen, stadsrummet och vissa detaljer i staden.

I Appendix redovisas mer i detalj de registreringar som utfördes under sommaren 2004.

FÖREKOMMER
OAVSETT KVALITETEN

FÖREKOMMER BARA DÄR
DET FINNS GOD KVALITET

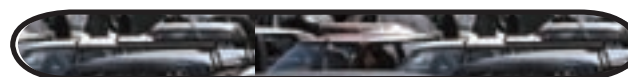


1900-2000 Från nödvändiga till rekreativa stadsaktiviteter

(Diagrammatisk framställning av stadslivets utveckling från 1900 till 2000)

Gamla stick och teckningar visar tydligt hur dominerat av nödvändiga aktiviteter stadslivet var för 100 år sedan. Det myllrande stadslivet berodde bl.a. på transport, handelsaktiviteter osv. Dessa aktiviteter pågick under stor press av nödvändigheten, och stadsrummets kvaliteter spelade ingen större roll för aktivitetsnivån.

Kring år 2000 har stadslivet en väsentligt annorlunda karaktär. Omfattningen av nödvändiga aktiviteter är starkt reducerad. I gengäld kan man nu se ett stort antal valfria, rekreativt betonade aktiviteter – människor som använder staden därför att de gärna vill vistas i staden och uppleva dess erbjudanden. Dessa aktiviteter ställer stora krav på det offentliga rummets kvalitet. Om stadsrummets kvalitet är dålig faller huvuddelen av stadsaktiviteterna helt bort.



BILINVASION



OFFENTLIGA RUM I STADEN
GÅGATOR
TRAFIKDÄMPNING

STADSLIVETS FÖRUTSÄTTNINGAR

En stad med två säsonger

Städer i Skandinavien karakteriseras av en tvåsäsongskultur: en mörk, grå vinter och en frodig, grön och ljus sommar. Vintern är årstiden för formaliserade, organiserade aktiviteter (skolor, kurser, sammanträden etc.). Sommaren är en årstid för informella, spontana aktiviteter, det oplanerade, oförutsedda, men också de vegetativa, rekreativa aktiviteterna.

I den skandinaviska kulturen är det sommaren vi sätter speciellt värde på. Det är därför mycket väsentligt att städerna fungerar under denna period. Våren är likaså en viktig period.

Under sommaren koncentreras de aktiva delarna av stadslivet. Sommaren är årstiden för att vistas i staden och för turistbesök. Fungerar staden på sommaren är allt gott och väl. Det betyder inte att vinterns problem skall negligeras, men lösningar på vinterproblemen bör inte få begränsa möjligheterna att få fullt utbyte av staden på sommaren. Även om det byggs gallerior och andra former av skyddat stadsliv inomhus bör det fortfarande finnas goda alternativ utomhus och efter stängningstid.

En god stad att gå och uppehålla sig i

Stadsrummets kvaliteter har vi bedömt i fotgängarens perspektiv, och den goda staden ser därför ut på följande sätt:

En god stad att gå i

Plats att gå – värdigt, ogenerat, utan trängsel
Goda klimatförhållanden – mycket sol, och lä för vinden
Vackra bottenvåningar att promenera utmed, intressanta fasader att se på
Goda villkor för handikappade
En tydlig struktur av gångvägar – lätt att hitta runt i staden
Möjligheter att ta en promenad i staden
Ett system av gångstråk som förbinder viktiga destinationer.
En god gångrytm, få och korta korsningar med trafikstråk
En trygg stad att gå i – både på dagen och på natten
God belysning
Bänkar att vila sig på

En god stad att uppehålla sig i

Gott om plats för aktiviteter
Goda klimatförhållanden – mycket sol och lä för vinden
En bra stad att vistas i – variation i bottenvåningarna
En god stad att sitta i – många välplacerade bänkar, välplacerade uteserveringar, ett stort utbud av sekundära sittmöjligheter
God integration av funktionella och rekreativa aktiviteter

En god stad för socialt och kulturellt utbyte, ett mångsidigt folkligt forum

Bänkar att vila sig på

Plats för teater, happenings, musik och ett småskaligt kommersiellt utbud

Ett demokratiskt stadsrum – för alla befolkningsgrupper

En god stad att höra, tala och se/uppleva i

Låg bullernivå, få störningar
Intima stadsrum
Vackra utsikter, tilltalande detaljer
Intressanta fasader, butiksfönster och skyltningar

En allsidig och trygg stad att bo i

En bra blandning av funktioner – handel, kontor och bostäder
Öppna, intressanta butiksfönster – upplysta på kvällen
Bostäder som ger en 24-timmarsstad – inte en 9 till 17-stad
God belysning

En god stad på dagen – och på natten

Vacker och effektiv belysning
Blandning av dag- och natthfunktioner

En god sommarstad och en god vinterstad

Gör mer för att utveckla vintersituationens speciella kvaliteter
Använd mörkret, utnyttja ljuset. Belysningen är särskilt viktigt i skandinaviska städer

En vacker stad

Vackra stadsrum, härliga utsikter
Goda visuella kvaliteter från detaljerna till de stora helheterna

STADSLIV



Goda fotgängarförbindelser



Mötesplatser



Trygghet

STADSAKTIVITETER



Evenemang av skiljaktig storlek och karaktär



Mångskiftande aktiviteter i det offentliga rummet



Aktiviteter under alla årstider

SKÖNHETSVÄRDEN



En tillgänglig sjösida



Levande torgrum



Gröna parkrum och gaturum

VISUELL KVALITET



Vackra monument



Intressanta bottenvåningar



Gatuinventarier av hög kvalitet

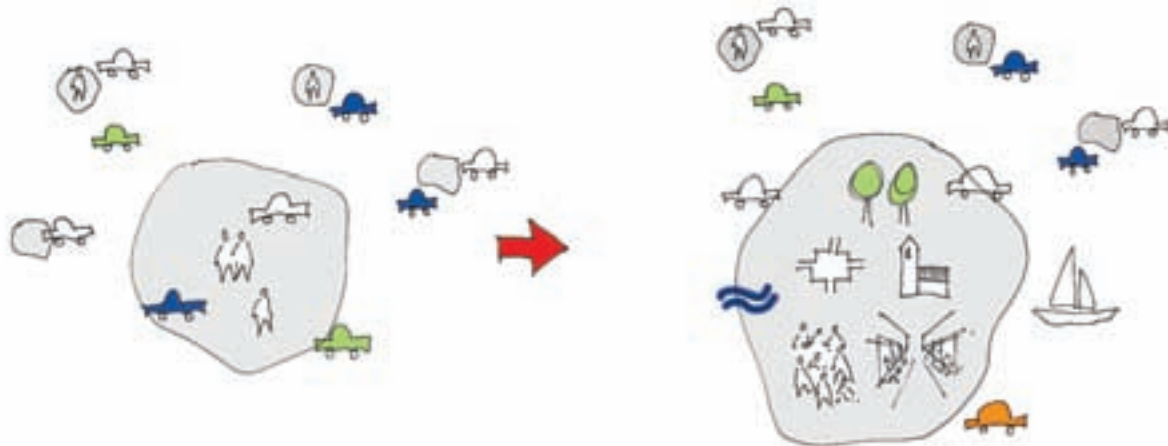
STADSLIVETS FÖRUTSÄTTNINGAR

Stadskärnan och subcentra

Den moderna utvecklingen har ställt bilen i fokus. Bilen ger oss tillgång till en rad funktioner i stadens periferi som tidigare var svåra att nå. Ofta kan funktioner i stadens periferi som till exempel köpcentra faktiskt vara mer lättillgängliga än butikerna i en trafikplågad stadskärna. På så vis tappar stadskärnan mark i en rad städer världen över, där centrum töms på mening medan stadslivet försiggår i de många shoppingcentra i stadens periferi.

Men stadskärnan kan i förhållande till subcentra erbjuda väsentligt fler kvaliteter och ett utbud som kan attrahera besökare och boende. Det är kvaliteter i form av historia, kulturutbud, skönhetsvärden, spännande promenadvägar, fina byggnads- och stadsrumsdetaljer, mötesplatser osv.

Dessa kvaliteter måste dock hela tiden utvecklas och hävdas om stadskärnan skall behålla sin attraktionskraft.



Typisk situation

Parkering och handel – konkurrens mellan stadskärna och köpcentra

Framtida situation

Stadskärnan utvecklar sina övriga kvaliteter utöver handel och parkering

KULTURLIVETS MÖJLIGHETER

Det permanenta



De stora institutionerna – konstmuseet, biblioteket, operan, teatern, kulturhuset.

Det temporära



Det flytande sommarkaféet, fotbollsplanen på torget, skridskobanan i parken.

Det flyktiga



Tango på torget, fotbolls-match på gräsplanen, picknick i parken, konsert på utescenen, gycklare på gågatan.



Nödvändiga aktiviteter



Valfria aktiviteter



Sociala aktiviteter

Nödvändiga aktiviteter

Det man måste göra, som att gå i skolan, vänta på bussen, gå till arbetet. Detta slag av aktiviteter försiggår oavsett kvaliteten hos den fysiska miljön, eftersom människor är tvungna att utföra dem.

Valfria aktiviteter

Aktiviteter som man kan frestas att utföra när klimatförhållandena, omgivningarna och platsen i allmänhet är inbjudande och attraktiva. Dessa aktiviteter är särskilt känsliga när det gäller kvalitet.

Den goda staden karakteriseras av en rad valfria aktiviteter. Människor kommer till staden, finner platserna attraktiva och stannar under en längre tid. En attraktiv stad kan alltid kännas igen på de många människor som väljer att tillbringa tid i stadsrummet.

Sociala aktiviteter

Dessa aktiviteter äger rum när människor rör sig i samma rum. De innebär att betrakta, lyssna till och uppleva andra människor som passiv eller aktiv deltagare.

Sammanfattning

Den goda staden erbjuder en rad attraktiva valfria aktiviteter och eftersom många människor finns på plats i staden finns det många människor att uppleva, betrakta och tala med. Staden blir en storartad och levande stad.

DE NYA UTMANINGARNA

Vårt moderna samhälle innebär en rad nya utmaningar när det gäller utformningen av stadens rum i form av en lång rad nya aktiviteter.



Fritidssamhällets stadsrum



Kroppskulturens stadsrum



Årstidsförlängning i stadsrummet



Det multikulturella stadsrummet



Informationssamhällets stadsrum



Kommersialismens stadsrum

A stylized map of Karlskrona, Sweden, showing the city's layout and surrounding water. The land areas are outlined in black, and the water areas are filled with a solid blue color. The map includes the city's harbor, the city center, and the surrounding coastline. The title "FAKTA OM KARLSKRONA" is written in white capital letters across the middle of the map.

FAKTA OM KARLSKRONA



Karlskrona – förr

Karlskrona byggdes på en rad öar i den blekingska skärgården. Viktigast var Trossö, dit de militära anläggningarna var förlagda. Placeringen i skärgården innebar en rad försvarsmässiga fördelar – endast en landförbindelse som skulle kontrolleras, och en stor utbyggd flotthamn med nära tillgång till vattnet.

Karlskrona – nu

Genom landfyllning har Trossös form ändrats väsentligt. Den tidigare så markanta infartsleden till staden har skymts genom landfyllningar för järnväg och biltillfart. Kajanläggningarna har stramat till öns form och skapat skarpa övergångar mot vattnet.

Historia

Karlskrona anlades av Karl XI 1679 som försvarsanläggning på 33 öar i den blekingska skärgården. Inseglingen till staden var smal och djup och därför lätt att försvara. Dessutom var vattnet isfritt året runt. Karlskrona var Sveriges tredje största stad på 1700-talet.

Unesco World Heritage 1998

Varför Unescos världsarvslista

Karlskrona blev upptaget på Unescos lista på grundval av sin välbevarade stadsplan från barocken samt sin unika varvs- och befästningsmiljö.

Areal

Trossö	1 500 000 m ²
--------	--------------------------

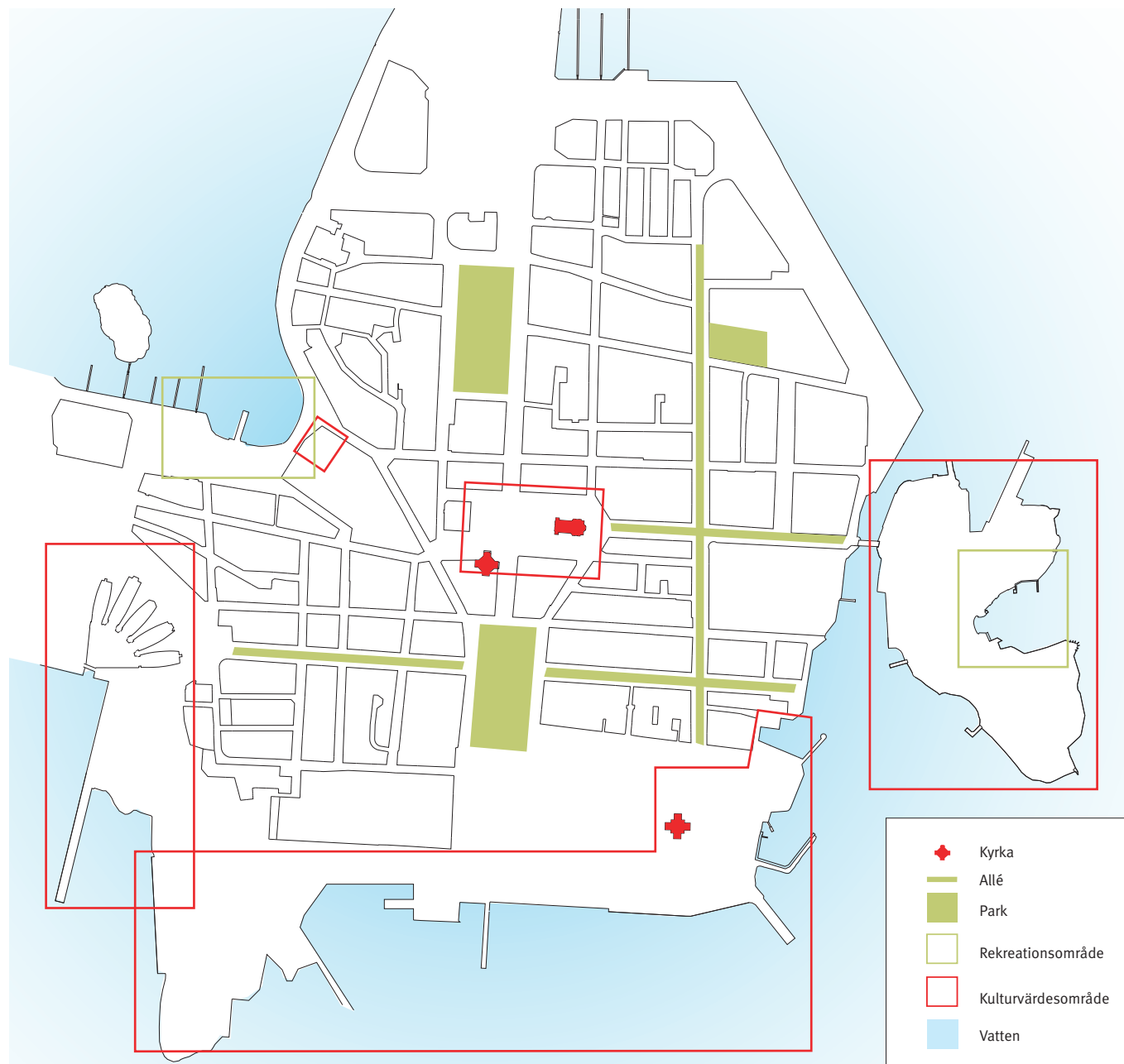
Invånare

Hela kommunen:	61 000 invånare
Karlskrona stad:	32 000 invånare
Trossö:	11 000 invånare

Studenter

Karlskrona stad:	4 860 studenter
Trossö:	3 190 studenter

STORA SKÖNHETSVÄRDEN



Karlskrona är en stad rik på kulturminnen med ett sällsynt vackert läge i skärgården.

De historiska kulturminnena utgör ryggraden i Karlskrona och vittnar om stadens uppkomst och storhet. Med full rätt finns Karlskrona på Unescos lista över bevaringsvärda stadskärnor – ett erkännande av de helt speciella historiska kvaliteter som staden rymmer.

De landskapsmässiga skönhetsvärdena är också påfallande – ingenstans i centrala Karlskrona är det mer än 500 meter till vattnet. Dessutom finns det i stadskärnan en rad värdefulla gröna stråk i form av alléer och parker som utgör viktiga huvudaxlar.

Framtida stadsutveckling

Framtiden rymmer stora utmaningar när det gäller den fortsatta utvecklingen av staden som ett levande stadssamhälle samtidigt som de historiska värdena skall bevaras.

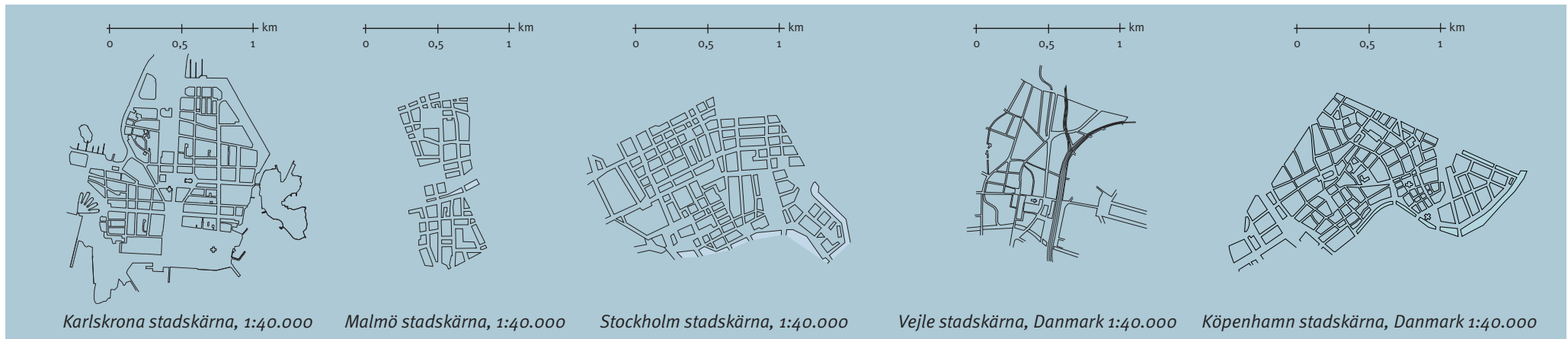
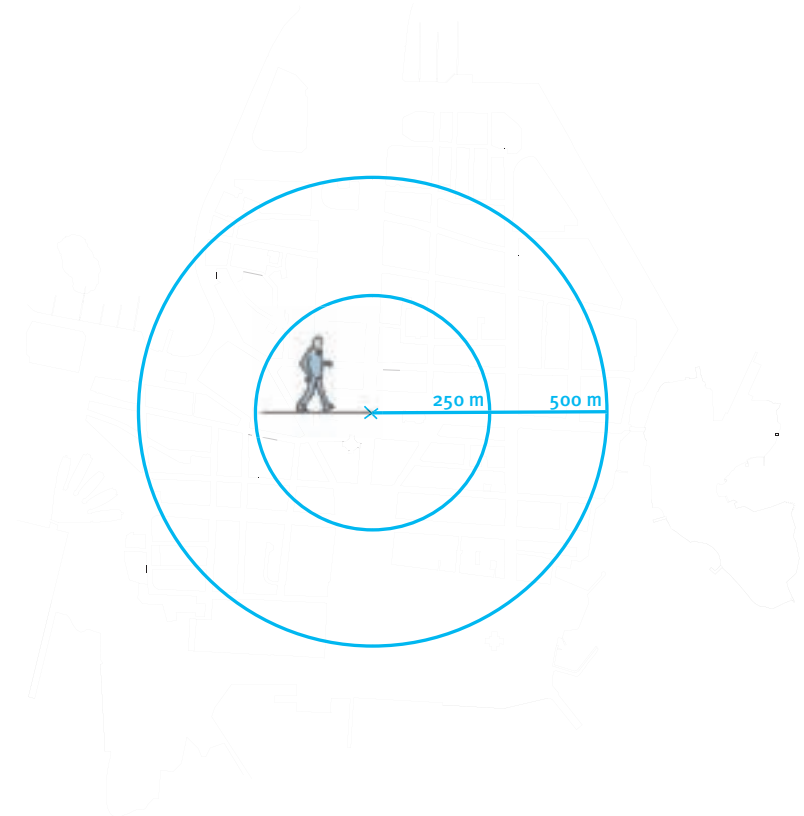
Att förvalta ett sådant kulturarv kan leda till handlingsförlamning, så som exempelvis skett i Edinburgh, där en stor respekt för stadens värden har lett till bristande förmåga att vidta de förbättringar som är nödvändiga för att säkra en vacker, modern och funktionell stad.

På längre sikt kommer givetvis nya möjligheter att uppstå i samband med en eventuell nedläggning av örlogsbasen. Det är angeläget att redan nu utveckla en vision för ett Karlskrona som omfattar även den södra delen av staden.

Karlskrona har en ovanligt kompakt stadskärna på ca 1 kvadratkilometer (utom örlogsbasen). Från stadens centrum, Stortorget, är det sålunda högst ca 500 meter till vilken plats som helst på Trossö, och från norr till söder är det 1 kilometer. Detta är en tämligen unik situation, eftersom 1 kilometer är det avstånd man normalt är beredd att gå i en stadsmiljö för att nå sitt mål. Ströget, den primära gågatan i Köpenhamn, är exempelvis 1 kilometer lång.

Huvuddelen av all trafik i Karlskronas stadskärna borde således kunna ske till fots, vilket långt ifrån är fallet i dag, då ganska många förflyttar sig med bil mellan förhållandevis närliggande funktioner.

Skall fler människor uppmuntras att färdas i staden till fots bör gatusträckningarna utvecklas så att de blir mer inbjudande. Det kan till exempel ske genom en omsorgsfull reglering av husens bottenvåningar, god och vacker belysning, planteringar, prioriterade gångvägar etc.



EN RAD VÄRDEFULLA MONUMENT

En rad monument och viktiga byggnadsverk utgör hörnstenarna i Karlskronas kulturarv. De stora byggnadsverken erinrar om Karlskronas storhetstid, då stora värden var samlade och historiska beslut fattades på Trossö.

Huvuddelen av dessa monument har bevarats och skonsamt restaurerats. Dessa monumentalbyggnader spelar fortsatt en roll i staden, även om flera av dem har fått en annan användning än den ursprungliga. Utöver sin historiska betydelse har monumenten också en rad estetiska och funktionella kvaliteter. De fungerar som viktiga orienteringsmärken för den som rör sig i staden, och de höjer den arkitektoniska kvaliteten i stadsrummet. Genom sina monumentalbyggnader och sin stadsplan med huvudaxlar och stadsrum framstår Karlskrona som en storstad i linje med en rad andra europeiska storstäder.



Speciellt utmärkande för Karlskronas stadsplan, som en av kungamakten planerad stad från 1600-talet, är det regelbundna gatunätet, de mycket breda och raka gatorna, de stora boulevarderna och det storslagna stadsrummet. Byggnadsmassan bestod företrädesvis av trähus i 2-3 våningar. Genom århundradena har Karlskrona drabbats av bränder och en rad renoveringsprojekt, som har tagit bort väsentliga delar av trähusbebyggelsen. Flera trähus är dock bevarade och renoverade, och de ger en behaglig skala och kvalitet till stadens bostadsområden.

Från senare perioder finns flera väsentliga och värdefulla tillskott till stadsbebyggelsen. Det gäller både de klassicistiska byggnaderna och de många fina byggnadsverken från art nouveau-perioden. Efterkrigsårens saneringsvåg har dock inte varit skonsam mot bostadsgatorna på Trossö. En stor del av trähusen, vissa av dem i mycket dåligt skick, revs under denna period för att ge plats till karaktärlösa nya hus. Längs dessa gator har stadsmiljön generellt blivit fattigare.





DEL 1

STADENS RUM OCH STADENS LIV

INNEHÅLL

RÖRELSE

ÖVERDIMENSIONERADE TRAFIKANLÄGGNINGAR
GATAN SOM VILLE VARA MOTORVÄG
OMFATTANDE PARKERING
FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARVARDAG
FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARLÖRDAG
FOTGÄNGARFÖRBINDELSEN SOM FÖRSVANN
TROTTOAREN SOM KOM BORT
TILLGÄNGLIGHETSKONFLIKTER MELLAN
FOTGÄNGARE OCH CYKLAR
BRISTFÄLLIGA CYKELFÖRBINDELSER PÅ TROSSÖ

REKREATION

EN OUTNYTTJAD SJÖSIDA
TVÅ OLIKA PARKER
STORTORGET
ANVÄNDNINGSMÖNSTER
SKALJÄMFÖRELSE
TILLFART OCH PARKERING
BELÄGGNING OCH MÖBLERING
NÄRVARO EN SOMMARVARDAG
ETT VÄXANDE ANTAL UTESERVERINGAR
ETT STORT UTBUD AV OFFENTLIGA BÄNKAR
VÄXLANDE KVALITET PÅ BÄNKARNA

VISUELL MILJÖ

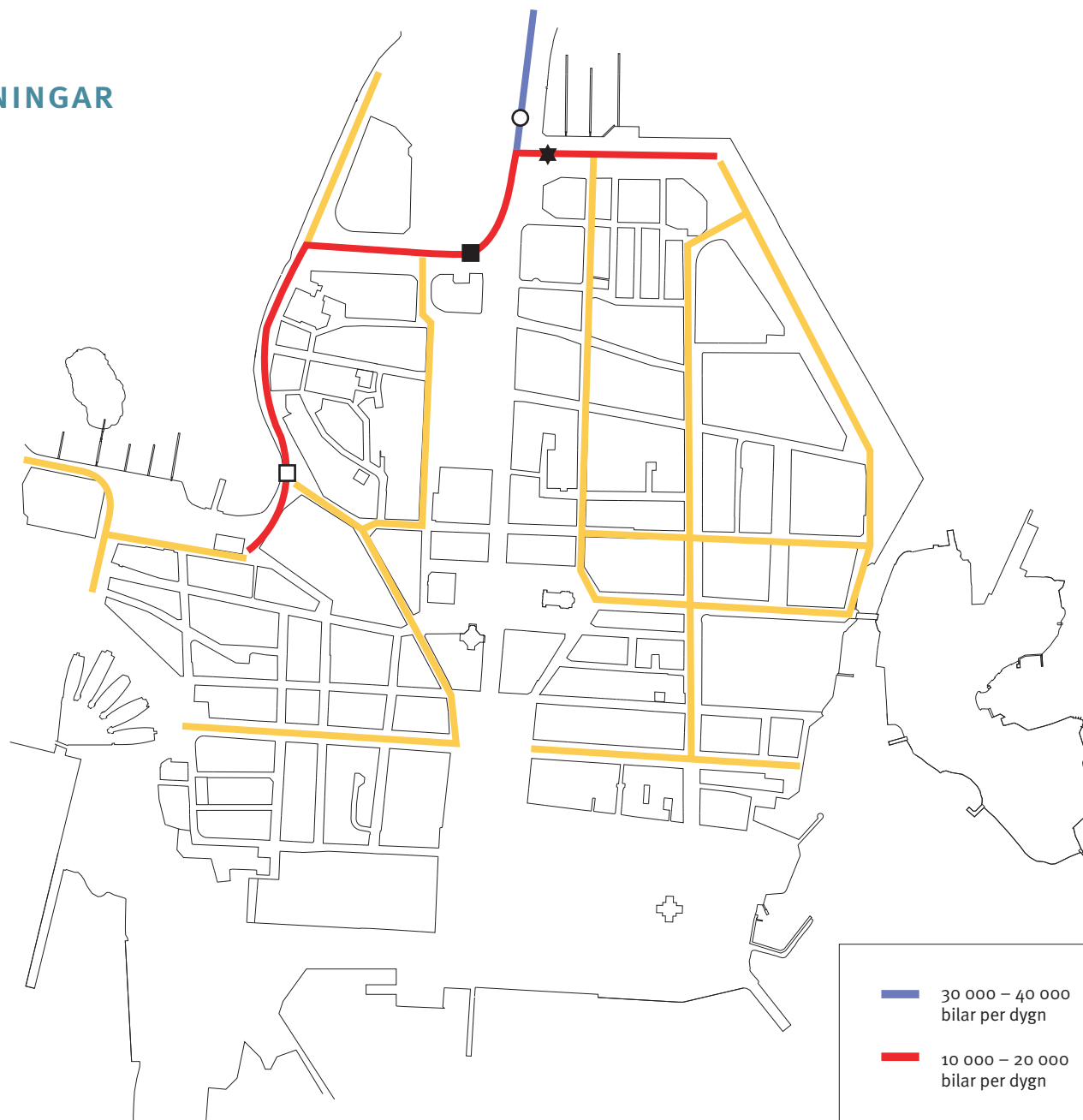
VISUELL MILJÖ
FASADKATEGORIER
BOTTENVÅNINGAR PÅ STADENS
CENTRALA STADSGATOR
OINTRESSANTA BOSTADSGATOR
KVÄLLSAKTIVITETERNA KONCENTRERADE
TILL STADENS AFFÄRSCENTRUM
GATUINVENTARIER PÅ RONNEBYGATAN
GATUINVENTARIER AV VÄXLANDE KVALITET

ÖVERDIMENSIONERADE TRAFIKANLÄGGNINGAR

Stadskärnan i Karlskrona är en ö och därför i stort sett förskonad från genomfartstrafik. Det finns dock fortfarande en del trafik till varvet och till örlogsbasen; den tunga trafiken går företrädesvis till varvet. Trots den relativt låga trafikmängden är trafikanläggningarna på Trossö mycket dominerande och verkar ofta överdimensionerade i förhållande till den faktiska biltrafiken. Detta skapar en trafikdominerad lokalmiljö, där fotgängarna måste färdas på bilarnas villkor, det offentliga rummets kvalitet försämras, tillgången till vattnet försvåras och där det tydliga budskapet är att din bil är välkommen överallt i staden.

Korsningen Järnvägstorget – Borgmästarekajen

Här möts förhållandevis begränsade trafikmängder (12 000 respektive 7 000 bilar per dygn) i en mycket komplicerad vägkorsning, som är svår att överblicka och korsa för gående och cyklister.



24 timmars trafikflöde på Trossö
De största trafikmängderna finns i
Trossös periferi, längs hamnområdena.

30 000 – 40 000
bilar per dygn

10 000 – 20 000
bilar per dygn

0 – 10 000
bilar per dygn

GATAN SOM VILLE VARA MOTORVÄG



○ Österleden 31.500 bilar per dygn.



■ Järnvägstorget 14 100 bilar per dag.

★ Skeppsbrokajen 18 200 bilar per dag.



OMFATTANDE PARKERING

Det finns ett förhållandevis stort antal parkeringsplatser på Trossö i förhållande till öns storlek och antalet boende, arbetande och besökare.

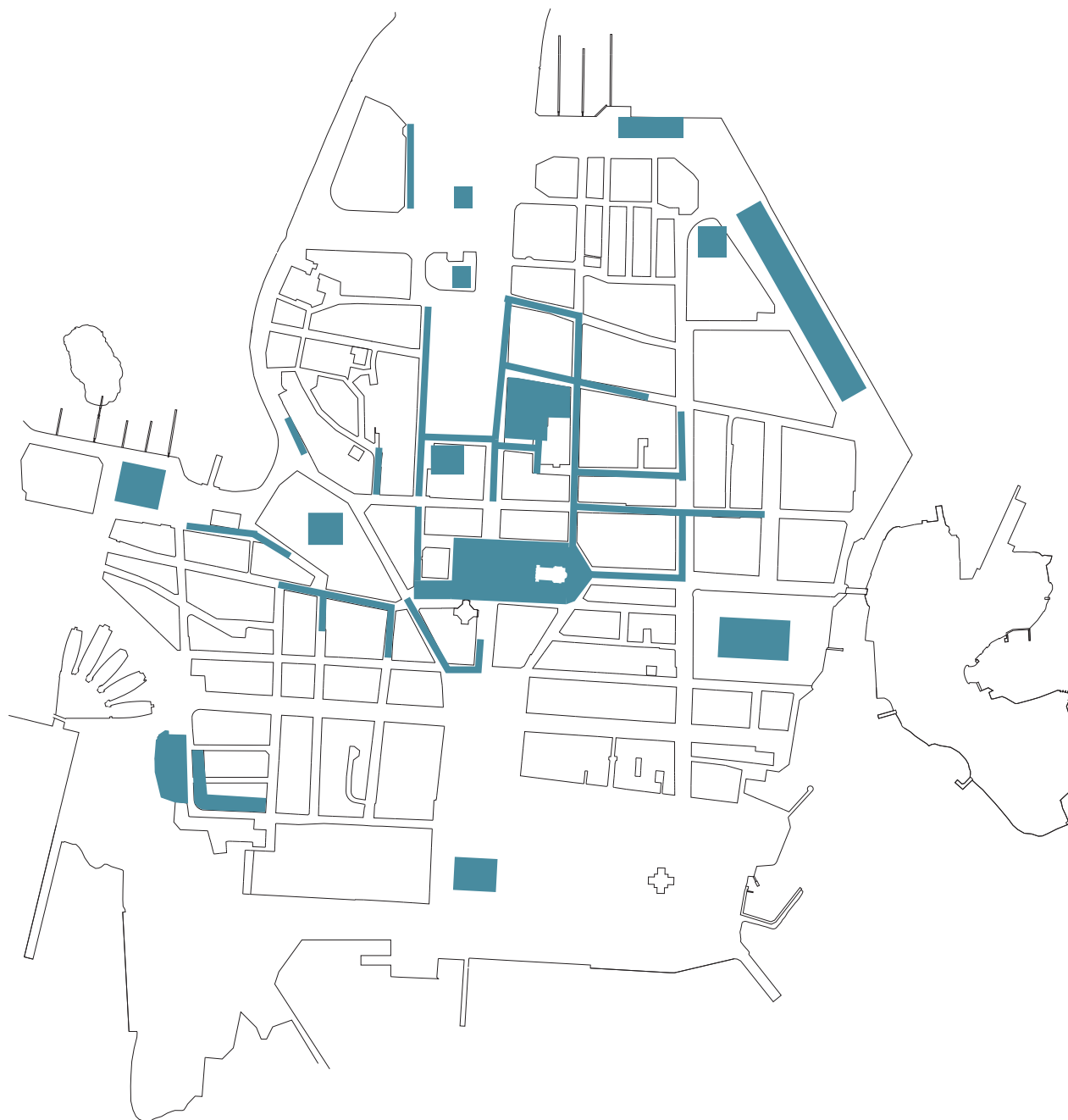
Parkeringsplatserna är inte bara omfattande utan också spridda över det mesta av stadskärnan, vilket naturligtvis ger en god närhet till parkeringsplatser. Men det bidrar också till en allmän försämring av det offentliga rummet och till en utbredd användning av kajområdena till parkering.

Generellt saknas en prioriteringsplan för parkeringen, som utifrån en rad kvalitativa krav definierar var det är ändamålsenligt att anordna parkeringsplatser. Man bör dessutom överväga hur gångtrafiken skall kunna ökas; ett nätverk av gångstråk bör utvecklas samtidigt som man får en genomtänkt placering av parkeringsplatserna i staden.

Totalt antal parkeringsplatser (Trossö):	6 000 platser
Totalt antal platser på Stortorget:	260 platser

För jämförelse:

Vejle stadskärna (2004):	2 400 parkeringsplatser
Köpenhamn stadskärna (1996):	3 100 parkeringsplatser
Stockholm stadskärna (1990):	8 000 parkeringsplatser
Oslo stadskärna (1987):	4 800 parkeringsplatser



Parkeringsöversikt

Parkeringsplatserna är spridda över hela Trossö.

PÅ GATORNA



Norra Smedjegatan



Vallgatan



Landbrogatan

PÅ TORGEN



Järnvägsstationen



Stortorget



Sparre

VID VATTNET



Östra Hamngatan



Fisktorget



Skeppsbrogaten

FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARVARDAG

*Totalt antal fotgängare dagtid,
en sommarvardag mellan 10.00 och 18.00*
*De huvudsakliga rörelserna sker längs Ronnebygatan,
Borgmästaregatan och över Klaipedaplatsen. Övriga gator
har bara en mycket begränsad fotgängartrafik under en
sommarvardag.*
Totalt på de 8 räkningsplatserna: 33 230



FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARVARDAG



**Totalt antal fotgängare på kvällen,
en sommarvardag mellan 18.00 och 22.00**

Under kvällstimmarna är fotgängartrafiken begränsad till Ronnebygatan och Klaipedaplatsen. Det rör sig huvudsakligen om människor som rör sig från butiksområdet till parkeringen på Stortorget.

Totalt på de 8 räkningsplatserna: 6 970 fotgängare.

