

FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARLÖRDAG

Sammanfattning

Huvudresultatet av sommarens fotgängarräkning är:

- det är fråga om ett relativt begränsat antal fotgängare
- fotgängarströmmen är koncentrerad till ett mindre område
- på kvällarna ligger staden öde

Den kompakta fotgängerstaden utnyttjas således inte optimalt. I stället förekommer en hel del onödig biltrafik, som innebär att folk kör mellan mål som ligger inom gångavstånd. Det finns naturligtvis flera orsaker till detta.

Det är lätt att köra bil

Det finns mycket plats på gatorna och det bildas sällan köer. Det är lätt att hitta parkeringsplatser nära målet.

Fotgängarnätverket är outvecklat

Dominerande trafikanläggningar försämrar fotgängarmiljön

- gångvägarnas bristfälliga estetiska kvalitet
- den låga funktionella kvaliteten (låg prioritering av fotgängare, många avbrott på trottoarerna, oändamålsenliga fotgängarövergångar, smala trottoarer, buller, föroreningar).

Cykelnätverket är outvecklat

Cykeln är en naturlig del av ett bra stadstrafiknät, eftersom medellånga avstånd kan klaras på cykel, och eftersom omställningen mellan att gå och att cykla försiggår mycket smidigt.

Karlskrona har en del topografiska utmaningar för cyklister, men generellt är cyklisterna också lågprioriterade och är i huvudsak överlämnade till att själva finna sin väg i staden. Cykelbanor finns bara på ett fåtal ställen, vilket gör det svårt särskilt för äldre och barn att cykla i staden.



Totalt antal fotgängare en sommarlördag mellan 10.00 och 18.00

Lördagstrafiken liknar vardagens mönster när det gäller flödet längs Ronnebygatan, Borgmästaregatan och Klaipedaplatsen. Dock är fotgängartrafiken reducerad med 30-50 %. Totalt på de 8 räkningsplatserna: 27 770.

FOTGÄNGARTRAFIK EN VINTERVARDAG

Räkningar:*Väder: sol, lätt fuktigt, 10°C*

Den mest väsentliga förändringen av gångtrafiken jämfört med en sommarvardag är en ca 40 % minskning av antalet fotgängare på huvuddelen av alla gator. Vintertrafiken på Ronnebygatan liknar mycket mönstret en sommarlördag, som är väsentligt lägre än en sommarvardag.

Den mest markanta skillnaden mot sommarsituationen är att Borgmästaregatan är den populäraste gatan i Karlskrona på vintern. Här finner man en ökning med 100 % av antalet fotgängare, som främst attraheras av de många inomhusarkaderna där man får lä och skydd för regn.

Det finns således ett markant sommarmönster och ett markant vintermönster i Karlskrona, där Ronnebygatan och Borgmästaregatan byter plats som den mest trafikerade gatan.

En annan väsentlig förändring kan konstateras på Norra Kungsgatan, som upplever en 70 % ökning av fotgängartrafiken jämfört med en sommarvardag.



FÖRBINDELSEN SOM FÖRSVANN

Järnvägsstationen som port till staden är en viktig funktion i alla städer, som bör vara starkt integrerad i stadens fotgängarnätverk med tanke på de många människor som dagligen rör sig mellan stadskärnan och tågen.

I Karlskrona saknas en sådan stark förbindelse. Tack vare en hög prioritering av trafikleder och en oöverskådlig busstation förloras detta värdefulla sammanhang och fotgängarna lämnas att fråga efter vägen eller förlita sig på sitt eget lokalsinne.

På det sättet nedprioriteras vitala funktioner och sammanhang i staden genom hänsynen till de relativt små trafikströmmarna.

(14 100 bilar per dygn kör förbi mellan busstationen och järnvägsstationen.)



Karlskrona järnvägsstation



Övergångsställe till järnvägsstationen



Busstation



Hoglands Park



Övergångsställe till busstationen

TROTTOAREN SOM KOM BORT

Uteserveringar har blivit vanliga i Karlskrona och tillfogar en värdefull dimension till stadsbilden. Men med de nya uteserveringarna har det också uppstått vissa problem av såväl praktisk som estetisk karaktär. Dessa problem bör få en tillfredsställande lösning, så att staden får maximalt utbyte av de många uteserveringarna, som utgör ett positivt tillskott till stadsmiljön och stadslivet.

Estetiska problem

Den utbredda användningen av räcken omkring uteserveringarna (som motiveras av statliga föreskrifter) skämmer stadsbilden och privatiserar trottoaren i hög grad. Det totala antalet element på trottoaren ökar och skapar ett oorganiserat kaos och smala passager, där fotgängartrafiken har svårt att passera. Topografin har gjort att små plattformar byggts upp, som skall utjämna nivåskillnaderna och erbjuda en plan uteservering. Dessa anordningar löser ett praktiskt problem, men innebär samtidigt ett väsentligt estetiskt problem.

Praktiska problem

Flera uteserveringar har via plattformar eller räcken ockuperat trottoaren och trängt ut fotgängarna i körbanan. Framkomligheten för fotgängarna på trottoarerna bör vara ett huvudfokus i alla städer. Nuvarande praxis där fotgängarnas behov åsidosätts medför stora kostnader inte bara för fotgängarna som kollektiv utan framför allt för äldre människor, för rullstolsbundna, folk med barnvagnar, barn etc., som tvingas upp och ned för trottoarkanterna och ut i körbanan. Förutom de praktiska besvärigheterna innebär det en ökad säkerhetsrisk, och en sämre beläggning att gå på.



Landbrogatan



Ronnebygatan



Norra Smedjegatan

KONFLIKTER MELLAN CYKLAR OCH FOTGÄNGARE



- Nivåskillnader på trottoarerna undviker man helst som fotgängare – man går hellre på cykelbanan trots skyltar och räcken.



- Asfaltpromenaden mot väster vid Borgmästarekajen delar man med cyklisterna.



- ✱ Utmed Hoglands Park på Landbrogatan fattas en trottoar, och fotgängarna använder i stället cykelbanan.

TILLGÄNGLIGHET

- Omfattande trappanläggningar kan kännas som överstigligen hinder med barnvagn och två barn.



- När det saknas avfasning av trottoarkanten vid övergångsställen blir det svårt för handikappade att färdas i staden.



- ✱ Besvärlig beläggning och hinder på trottoaren försvårar för dem som har svårt att gå.

BRISTFÄLLIGA CYKELFÖRBINDELSER PÅ TROSSÖ

**Cykelleder på Trossö**

De goda cykellederna finns i periferin och på de små isolerade öarna.
Det finns alltså inget sammanhängande nätverk av cykelvägar.

- Dålig cykelväg
- Besvärlig cykelväg
- God cykelväg
- Cykelbana
- X Förbud

Kartan illustrerar en bedömning av cykelframkomligheten på gatorna på Trossö. Registreringen har utförts av studenter vid Blekinge tekniska högskola, som har bedömt cykellederna efter säkerhet och framkomlighet.

Studenterna fann cykelleder av förhållandevis låg kvalitet. Detta hänger samman med flera olika förhållanden, till exempel brist på cykelbanor, stora trafikmängder där man känner sig utsatt, olämpliga parkeringar, besvärlig beläggning (Stortorget) och farliga korsningar.

Kartan illustrerar avsaknaden av ett cykelnät som binder samman viktiga sträckningar i staden. Cykelbanor har anlagts längs vattnet, men resten av huvudgatorna i staden upplevs som mindre bra för cyklister.

Trots detta är Karlskrona en given cykelstad, där man bör utveckla en strategi för att tillgodose behovet av säkra cykelleder. Nuvarande praxis, där trafikformerna blandas, utsätter de mjuka trafikanterna för stora risker och många undviker därför att cykla. Speciellt barn och äldre är mycket utsatta i det nuvarande trafiknätet, där cyklisterna inte är tillräckligt högt prioriterade.

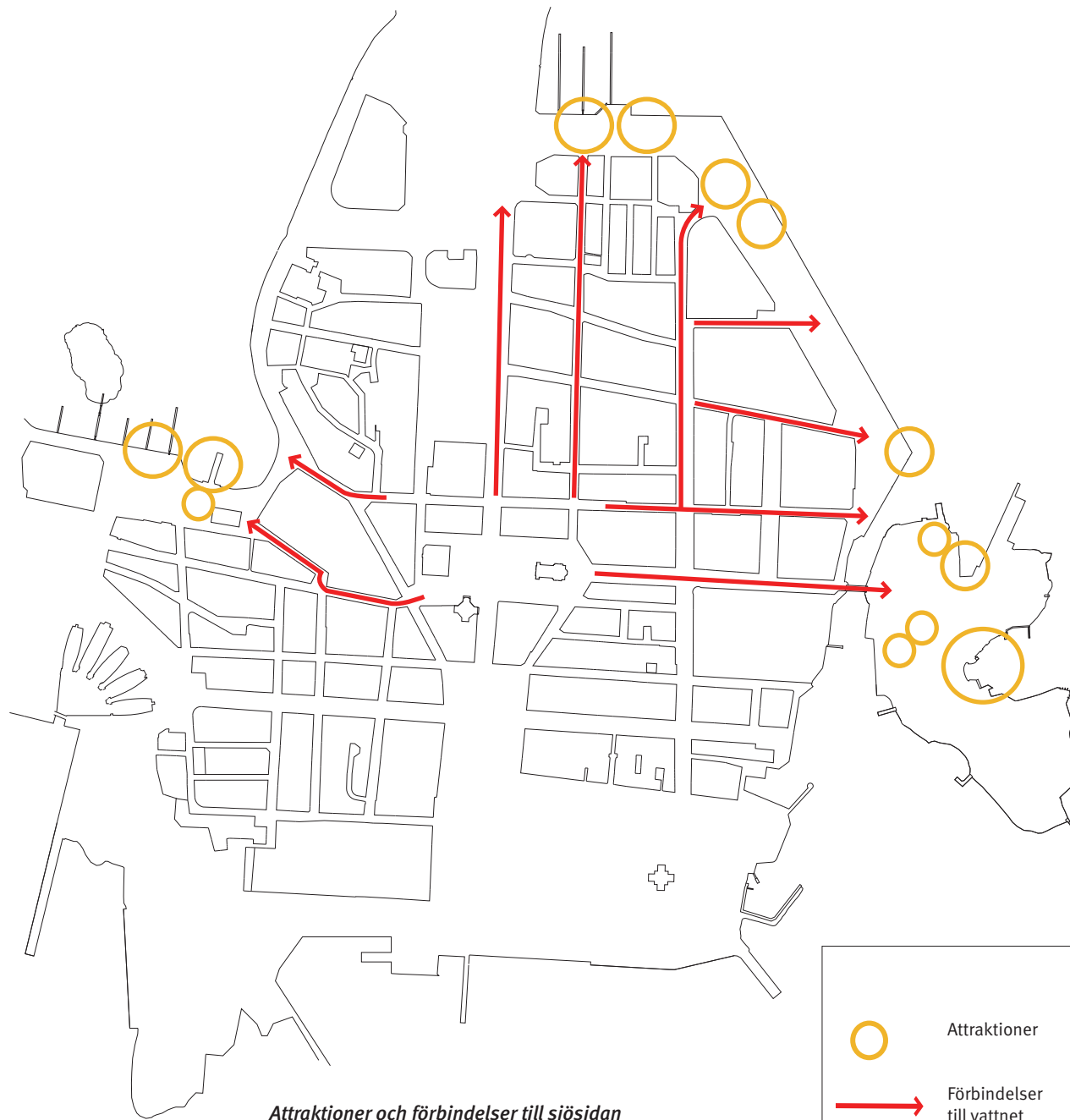
Också topografin bjuder på utmaningar för cyklisterna.



EN OUTNYTTJAD SJÖSIDA

Överst: Handelshamnen utnyttjas för närvarande endast till parkering och för enstaka bilfärjor till Aspö.

Nederst: Promenaden vid Borgmästarekajen är ett asfaltbälte som är uppdelat i cykelbana och promenadväg.



Attraktioner och förbindelser till sjösidan

Det är bara ett fåtal platser som utnyttjas idag. Hela södra delen av Trossö kan på grund av örlogsbasen inte utnyttjas för rekreatiönsändamål för staden.

TVÅ OLIKA PARKER

Hoglands Park

Karlskronas egentliga stadspark har en perfekt placering mellan järnvägs-/busstationen och shoppinggatorna. Det innebär att ett stort antal människor passerar Hoglands Park och inbjuds att stanna upp längre eller kortare tid. Parken bjuder på en stor gräsplan, där många solar sig på sommaren och dessutom finns en utomhusscen och en mycket använd lekplats. De stora träden i dess utkanter ger parken karaktär men begränsar också solen och den direkta kontakten med gaturummet utanför.



Hoglands Park är en barockparksanläggning med en huvudaxel, klippta häckar, vattenspegel etc.



Lekplatsen i Hoglands Park är mycket populär och många barnfamiljer tillbringar lördagarna här.

Amiralitetstorget

Amiralitetstorget är den sydliga avslutningen på huvudaxeln, som löper från järnvägsstationen i norr. Genom Amiralitetstorget går den gamla järnvägen till varvet, och torget genomskärs ytterligare av en stadsgata som förbinder Alamedan med Amiralitetsgatan. Detta försvårar i hög grad användningen av parken, som upplevs som ett antal ganska små frimärken med begränsade användningsmöjligheter.

Amiralitetstorget ligger dessutom i södra delen av staden, som på grund av örlogsbasen och ett stort antal bostäder har relativt få funktioner. Parken utnyttjas därför mycket litet trots det stora antalet närliggande bostäder.



Den gamla järnvägen till varvet delar av Amiralitetstorget i två delar.



Det finns vackra grönområden, som tyvärr har en begränsad utsträckning.

STORTORGET – ANVÄNDNINGSMÖNSTER

Vardagsanvändningen



90% av året används Stortorget bara som genomgång till andra platser, till parkering, till begränsad torghandel etc.

Denna användning av torgrummet är inte speciell för dagens situation. På Stortorget har alltid perioder av hektisk aktivitet växlat med den mer stillsamma vardagliga användningen av torget.



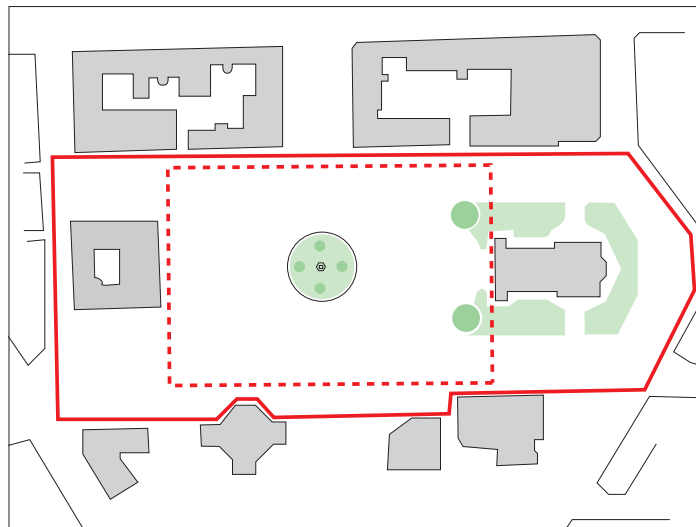
Tillfällighetsanvändningen



10% av året utgör Stortorget ramen kring speciella aktiviteter som ger liv åt både torgrummet och staden. Dessa aktiviteter attraherar en hel del människor och skulle kunna utvecklas till att omfatta en hel mängd olika aktiviteter, som förutom att göra stadskärnan mer levande skulle markera Karlskrona som kulturstad, musikstad, cirkusstad, filmstad etc.

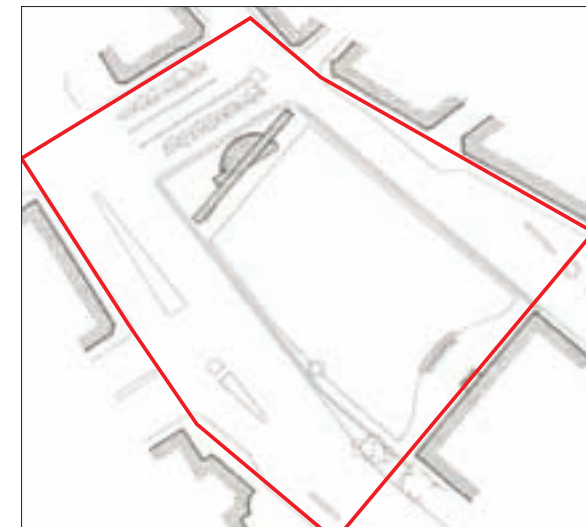
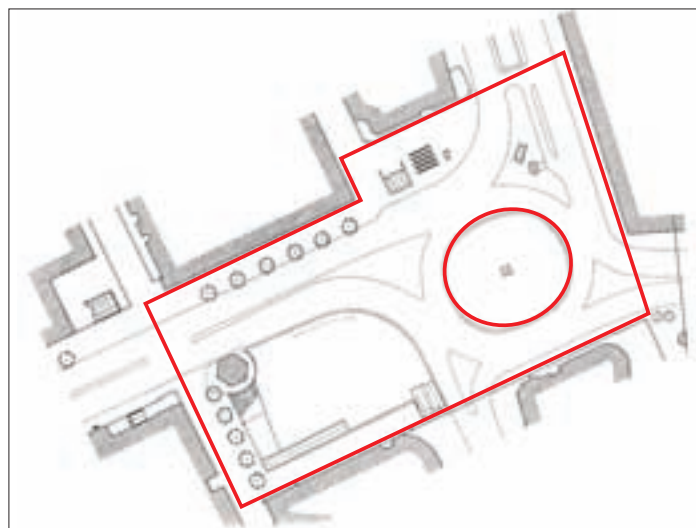


STORTORGET – SKALJÄMFÖRELSE



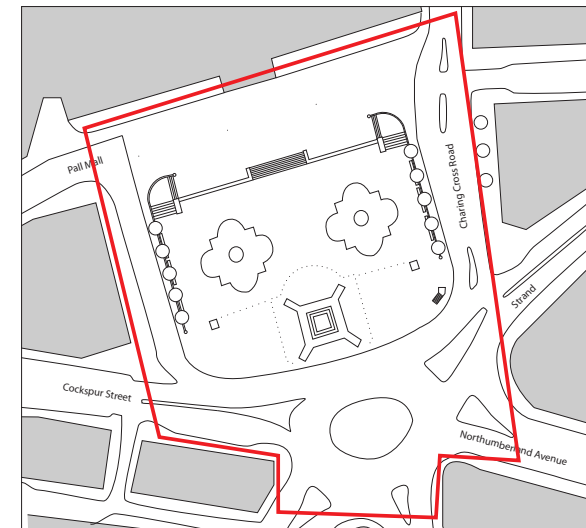
Stortorget, Karlskrona – 25 000 m²
(areal mellan Rådhuset och Fredrikskyrkan – 19 800 m²)

Sergels torg, Stockholm – 17 700 m² (exkl. den underjordiska nivån).



Rådhuspladsen, Köpenhamn – 29 700 m²

Trafalgar Square, London – 27 000 m²



STORTORGET – TILLFART OCH PARKERING



Parkering på Stortorget.



Den utspridda parkeringen verkar dominerande.

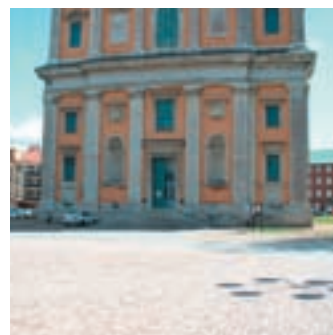
Parkering

Det finns 260 parkeringsplatser på Stortorget. Tack vare den centrala placeringen är Stortorget den mest attraktiva parkeringsplatsen, och uppsöks därför av många som börjar med att leta efter plats på Stortorget för att därefter söka sig till andra platser. De dagar då aktiviteterna i staden är få och platserna tomma kör bilisterna runt på Stortorget för att hitta den allra bästa platsen. Det uppstår således en hel del överflödig trafik på torget, som enbart gäller att hitta en parkeringsplats.

Parkeringen är inte begränsad till ett bestämt område på torget utan sprider sig snarare ut över hela ytan, vilket gör parkeringen mycket dominerande.

Tillfarten

Mot Borgmästaregatan öppnar sig Stortorget med sin välvda yta upp mot Fredrikskyrkan. Härifrån upplevs torgets skala, men det som kunde ha varit en vacker promenad upp mot kyrkan blir i stället ett hinderlopp och en trist estetisk upplevelse på grund av parkeringen på torget. Speciellt parkeringsplatserna mot Borgmästaregatan är så få och gör så stor skada att de bör tas bort, så att fotgängarna får en direkt förbindelse till torgrummet i stället för att som i dag vara hänvisade till att smyga längs bibliotekets fasad.



STORTORGET – BELÄGGNING OCH MÖBLERING



Kullerstenen hör inte hemma i ett gott fotgängarlandskap.



Gångband och kullersten på Stortorget.

Bänkar som inte alls är anpassade till Stortorgets speciella karaktär. Standard-korrvagnen har körts in på torget.



Beläggning

På Stortorget ligger en blandning av gatsten och kullersten, som är avsedd att styra fotgängarnas väg över torget. Detta baserar sig på tanken att där bilar och fotgängare färdas på samma yta bör fotgängarnas rörelser styras nogga för att förhindra olyckor. Tyvärr fungerar fotgängarna inte på det sättet. Människor går inte i räta vinklar, och de utlagda gångbanden blir i stället ett irritationsmoment för fotgängare och cyklister som följer sin egen logik – nämligen att tillryggalägga kortast möjliga avstånd för att nå sitt mål. Dessutom utgör kullerstenen ett väsentligt hinder för rörelsehindrade, rullstolsburna, barnvagnar etc.

Möblering

En monumental plats bör ha en välanpassad möblering, som understryker torgets status som en speciell plats i staden.

På Stortorget finns i dag ett ganska torftigt urval av tillfällig gatumöblering, och det saknas en övergripande samordning av placering och kvalitet.

Den centrala gräsplanen med skulptur och blommor verkar dessutom något malplacerad i detta stora stadsrum.

NÄRVARO EN SOMMARVARDAG

Stortorget och Ronnebygatan är de offentliga rum som används mest. Här vilar man ut på shoppingturen och betraktar stadslivet från en bänk eller en uteservering. Stortorget har en del aktiviteter tack vare uteserveringarna och torghandeln.

Fisktorget används som rekreativ uppehållsplats av relativt många trots att det ligger litet avsides i förhållande till de mest använda gångstråken. En sommarvardag finns här lika många aktiviteter som det finns på Ronnebygatan en lördag. (Den registrerade lördagen präglades dock av blåst och enstaka regnskurar.)

Hoglands Park och Stumholmen är viktiga rekreationsområden. Hoglands Park erbjuder ett brett spektrum av olika aktiviteter. På båda platserna finns en del aktiviteter som de andra stadsrummen inte har – som t.ex. lekande barn och liggande människor.

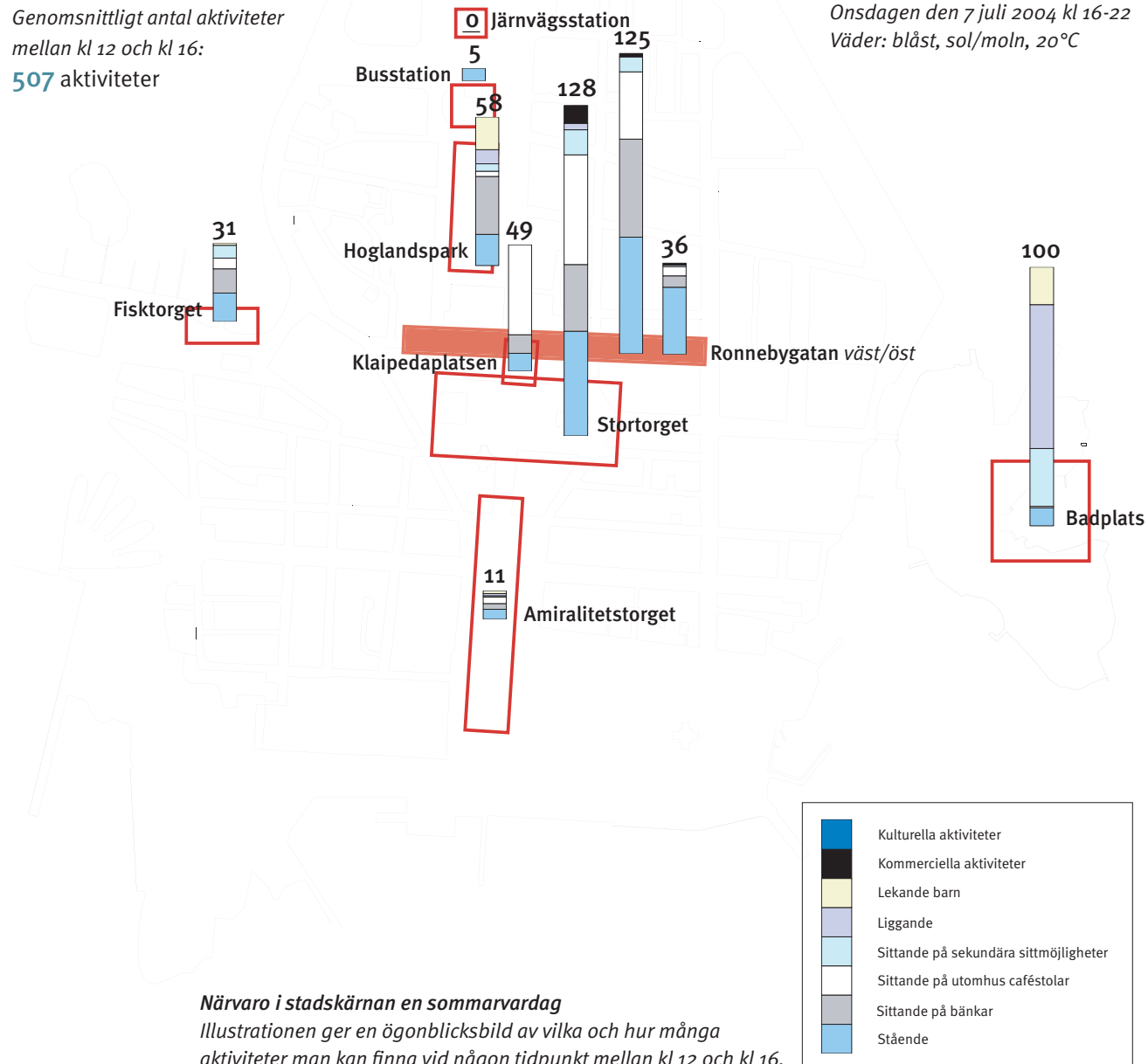
Amiralitetstorget är en outnyttjad resurs, vars användning begränsas av att torget ligger utanför de viktiga gångstråken och är uppdelat i flera delar av den järnväg som skär igenom platsen. Lekplatsen i södra delen av parken besöks dock av förskoleinstitutioner och barnfamiljer i området.

En vilopaus på Ronnebygatan, där andra människor och diverse aktiviteter betraktas.



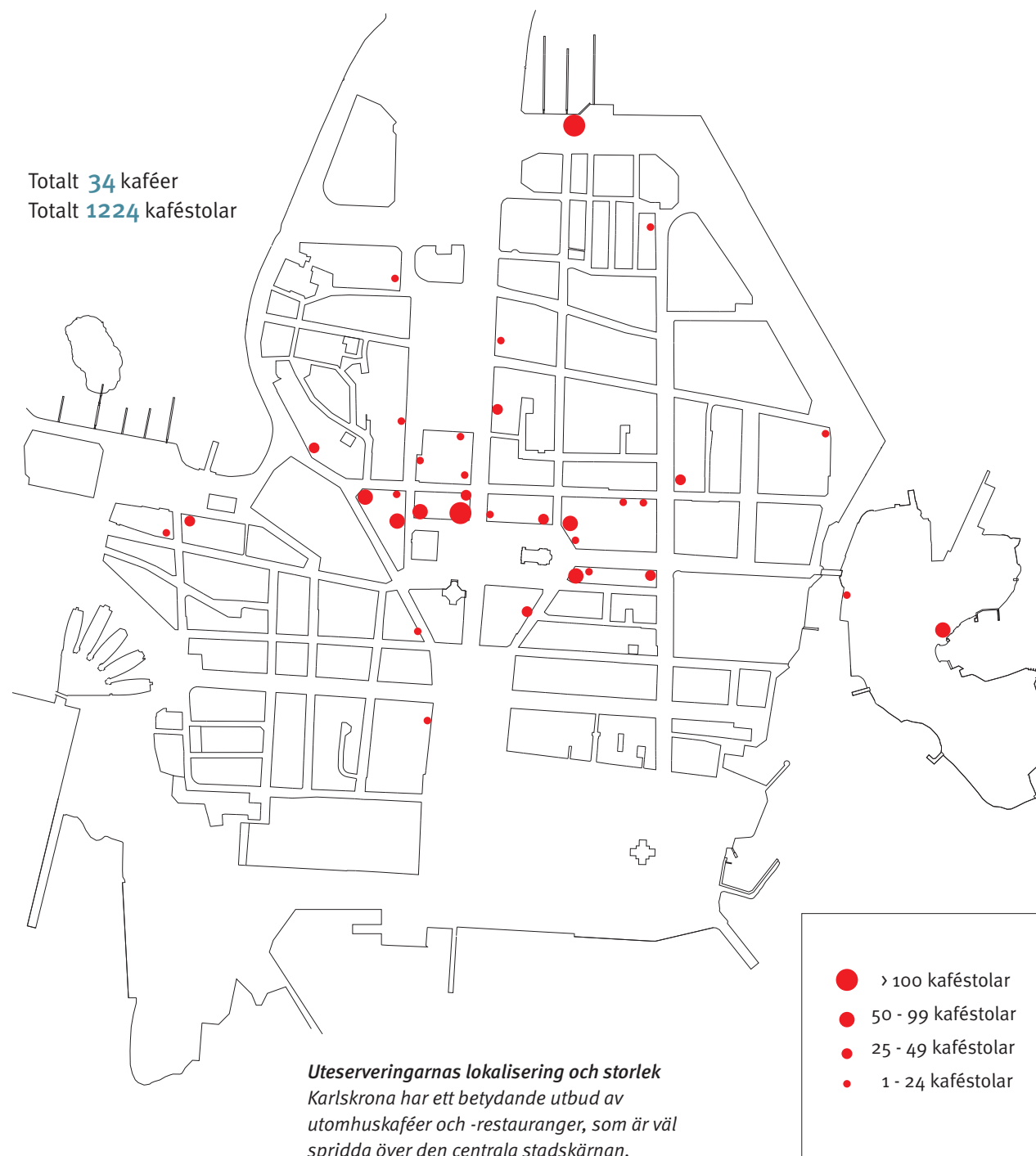
Genomsnittligt antal aktiviteter mellan kl 12 och kl 16:

507 aktiviteter



ETT VÄXANDE ANTAL UTESERVERINGAR

Totalt **34** kaféer
Totalt **1224** kaféstolar



Under de senaste åren har det dykt upp allt fler uteserveringar och trottoarkaféer i de skandinaviska länderna. Först i de litet större städerna och senare också på mindre orter. I takt med de ökande utlandsresorna har skandinaverna lärt sig att uppskatta en trottoarkultur som nu också efterfrågas här hemma.

Efter hand har utomhussäsongen utvidgats så att den nu startar den 1 april och slutar först den 1 november. I det ibland kyliga och ostadiga skandinaviska sommarvädret förlängs utomhussäsongen med sittdynor, filtar och gasvärmare.

Utelivet har således förändrats från att vara mer inköpsorienterat till att också innebära att man vistas i stadsrummet. Uteserveringarna är ett viktigt tillskott till staden, som ger liv på gatan och en möjlighet att slå sig ned, njuta en kopp kaffe och kanske samtala med en bekant. På så sätt har det uppstått nya möjligheter att vistas utomhus i staden och få del av de upplevelser som är förknippade med stadslivet.

En tråkig tendens är övertäckning och inkapsling av tidigare uteserveringar, som ofta skapar märkliga avknoppningar på befintliga byggnader och tar bort något av livet från stadsrummet.



ETT STORT UTBUD AV OFFENTLIGA BÄNKAR

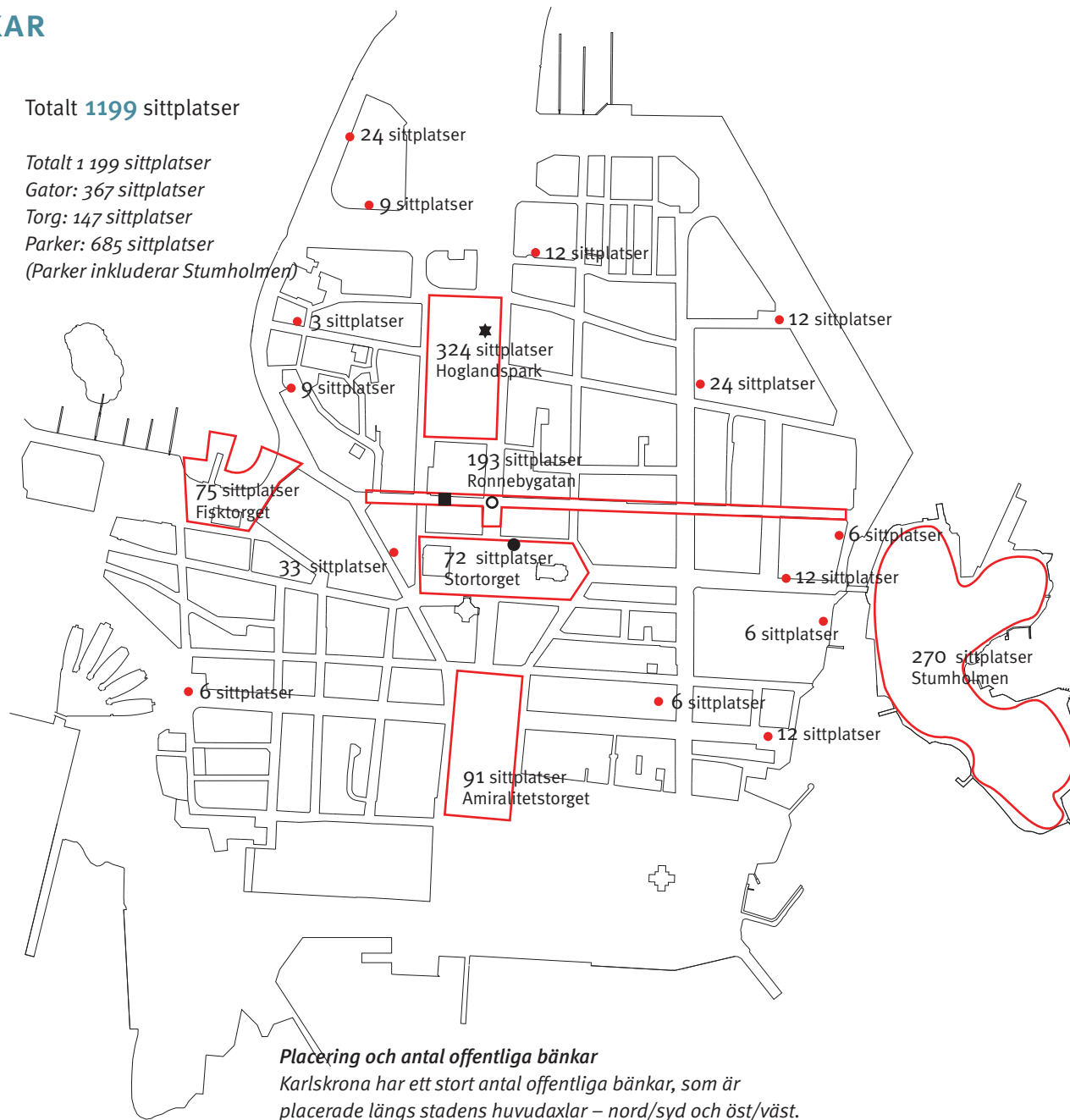
En viktig del av ett bra fotgängarnätverk är att det finns platser att vila på. Om det skall vara inbjudande att promenera i staden måste också bänkar längs promenadvägen kunna erbjudas. Långa sträckor utan bänkar gör turen ansträngande, speciellt för äldre, barn och rörelsehindrade.

I Karlskrona finns ett mycket stort antal bänkar till tjänst för de många människor som kommer till staden för att handla, promenera och njuta av stadsmiljön. Bänkarna är huvudsakligen placerade längs stadens huvudstråk Ronnebygatan, på Stortorget och i parkerna – Hoglands Park och Amiralitetstorget. Härutöver finns ett mycket stort antal bänkar på Stumholmen, vilken fungerar som ett rekreationsområde.

Mest iögonfallande är frånvaron av bänkar längs sjösidan både mot väster och mot öster. Detta hänger samman med att kajområdena ännu är outvecklade och att det inte finns prioriterade förbindelser från stadens mitt till sjösidan.

Jämförelse

Karlskrona	1 199 platser på offentliga bänkar
Trossö 2004	1 224 kaféstolar
Stockholm	1 140 platser på offentliga bänkar
Norrmalm 1990	3 420 kaféstolar
Vejle	576 platser på offentliga bänkar
Stadskärnan 2002	690 kaféstolar
Köpenhamn	1 340 platser på offentliga bänkar
Innerstaden 1996	4 790 kaféstolar



VÄXLANDE KVALITET PÅ BÄNKARNA



○ Ronnebygatan v. Klaipedaplatsen

K= 4, U=4, S= 4, KO= 4, P= 5

Poäng: 21



■ Ronnebygatan

K= 3, U= 3, S= 4, KO= 1, P= 3

Poäng: 14



● Stortorget

K= 5, U= 3, S= 4, KO= 5, P= 5

Poäng: 22



★ Hoglands Park

K= 3, U= 2, S= 1, KO= 3, P= 1

Poäng: 10

Bänkarnas kvalitet är lika viktig som deras antal och placering. Studier visar att de bänkar som används mest är de som erbjuder en kombination av intressant utsikt, klimatskydd och god sittkomfort.

För att kunna bedöma olika bänkar har en uppsättning kvalitetskriterier utvecklats.

KKriterier för bedömning av bänkkvalitet

K	Klimat	1-5
U	Utsikt	1-5
S	Buller/föroreningar	1-5
KO	Komfort	1-5
P	Placering	1-5

Skala: 1 2 3 4 5
Dålig God

De exempel som visas representerar olika faktorer: Bänkarna på Stortorget är utomordentligt populära, eftersom man här kan sitta i solen större delen av dagen tätt intill butiksområdet. Även bänkarna på Ronnebygatan är populära, men här är den viktigaste faktorn att det finns något intressant att se på genom de människor som passerar och det liv som försiggår.

En modern "bänk" i form av ett betongankare har utvecklats som en alternativ sittmöjlighet. Denna typ av sittplatser blir gradvis vanligare i städerna på grund av skadegörelse, graffiti och skejtare. Dessa sittplatser har dock så dålig komfort – inget ryggstöd, hård och kall yta – att de i stort sett är oanvändbara för förbipasserande som vill ta en vilopaus på sin tur genom staden.

Parkbänkarna i Hoglands Park är placerade i inskränningar i buskaget och tilltalar på så sätt personer och grupper som vill gömma sig litet undan nyfikna blickar. Att det bakomliggande buskaget används som offentlig toalett ökar inte nöjet att sitta här.

FASADKATEGORIER



A

- Små enheter, många dörrar (15-20 dörrar per 100 m)
- Stor variation av funktioner
- Inga bländande och få passiva enheter
- Karaktärsfull reliefverkan i fasaden
- Övervägande vertikal fasadartikulation
- Bra detaljer och material



B

- Förhållandevis små enheter (10-14 dörrar per 100 m)
- En del olika funktioner
- Ganska få bländande eller passiva enheter
- Relief i fasaderna
- En del detaljer



C

- Blandning av små och stora enheter (6-8 dörrar per 100 m)
- Liten variation av funktioner
- Närvaro av bländande och passiva enheter
- Obetydlig fasadrelief
- Få detaljer



D

- Stora enheter
- Nästan ingen variation av funktioner (2-5 dörrar per 100 m)
- En del bländande eller ointressanta enheter
- Ingen reliefverkan i fasaden
- Få eller inga detaljer



Som E, men om möjligt ännu sämre



E

- Stora enheter, få eller inga dörrar (0-2 dörrar per 100 m)
- Ingen synlig variation av funktioner
- Bländande eller passiva enheter
- Enformiga fasader utan relief
- Inga detaljer, inget att se på



A+

Som A, men ännu bättre

BOTTENVÅNINGAR PÅ STADENS CENTRALA GATOR

**Goda bottenvåningar**

Bra bottenvåningar finns koncentrerade kring affärsgatorna: Ronnebygatan, Borgmästaregatan och Landbrogatan. Därutöver finns det bara sporadiska områden med A- och B-fasader.

**Dåliga bottenvåningar**

De dåliga bottenvåningarna finns huvudsakligen i bostadsområdena. Härutöver finns det fasader i kategorierna D och E längs vattnet, vilket har en olycklig effekt på miljön längs sjösidan. Bostadskvarterens bottenvåningar ingår inte i denna bedömning, utan behandlas för sig i det följande.

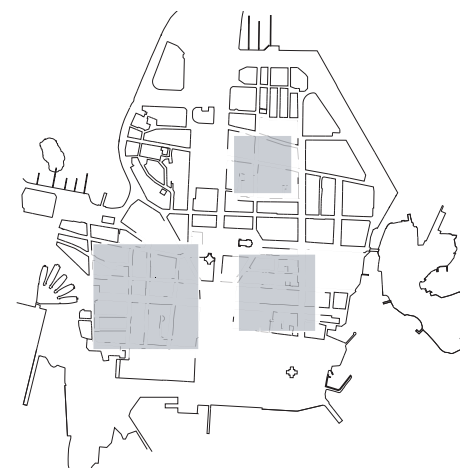
OINTRESSANTA BOSTADSGATOR

Under 1960- och 1970-talen sanerades stora delar av bostadsområdena i Karlskrona. Gamla kvarter revs och ersattes av avsevärt ointressantare bostadsblock. Dessa bostadsgator har ofta en mycket förutsägbar och ointressant karaktär. Stora enheter, få dörrar, inga funktioner i gaturummet, ingen nyanserad övergång mellan privat och offentligt – byggnaderna "landar" på trottoaren utan förmedlande övergångszon mellan bostad och offentligt rum.

Förutom att det är en trist upplevelse att passera genom dessa gator ökar de oattraktiva fasaderna också känslan av

otrygghet att gå här på kvällen, vilket är särskilt olyckligt i bostadsområden där en del boende kan antas ha behov av att kunna färdas tryggt även på kvällen.

Ritningen till höger visar utsträckningen av dessa trista bostadsgator, som täcker förhållandevis stora områden i stadens mitt. Kartan understryker att det är fråga om ett relativt omfattande problem, som kräver en långsiktig insats för att lyfta upplevelsen av hela stadskärnan.



Det är särskilt tre större områden som berörs av de ointressanta bostadsgatorna.

Garageportar är den enda gest detta bostadskomplex visar mot gatuplanet.



Skarp övergång mellan byggnaden och det offentliga rummet. Det finns ingen mjuk kantzon.



Stora enheter, liten detaljeringsgrad, inga altaner eller liknande.



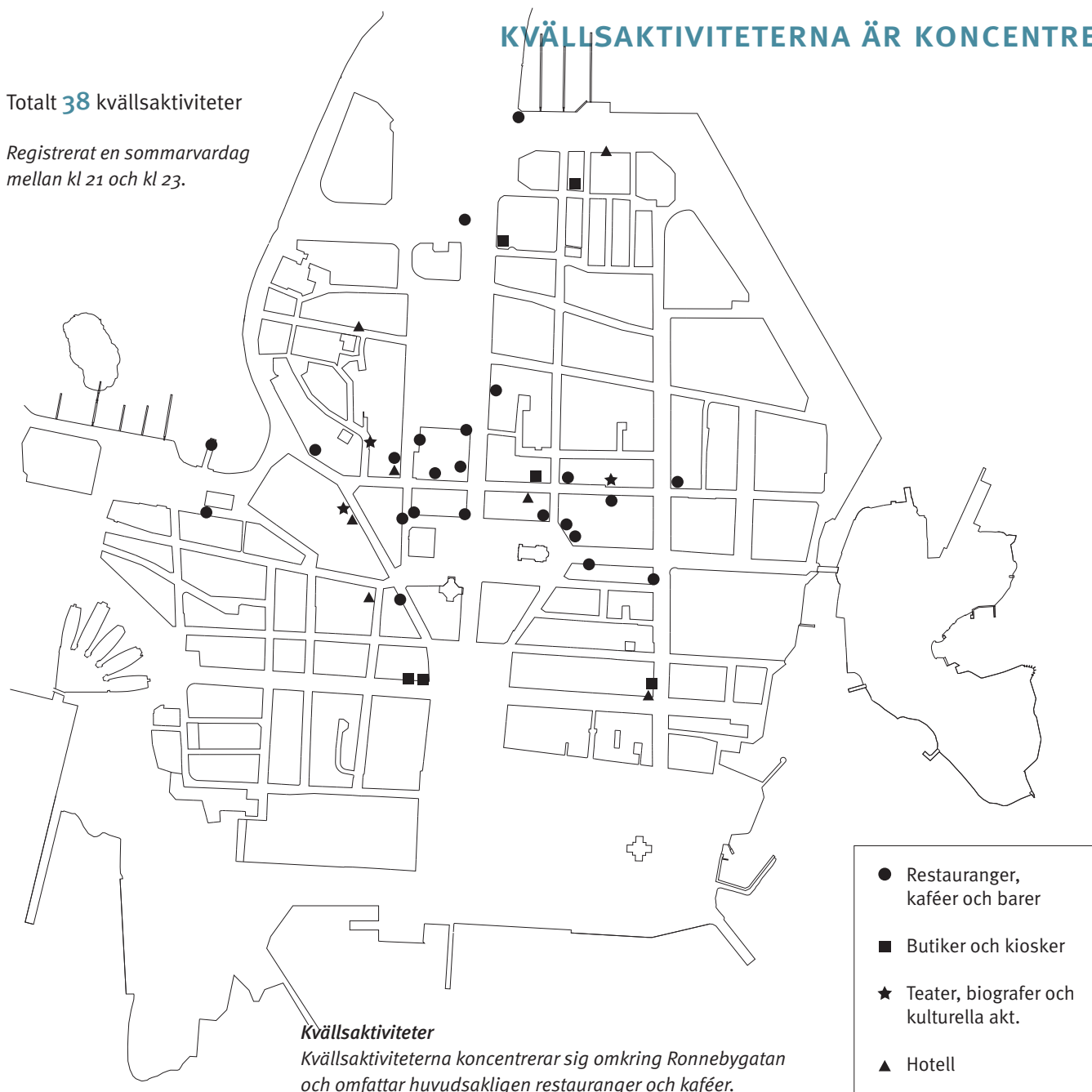
Fönsterhöjden skyddar de boende mot insyn men fjärrar livet från gatan.



KVÄLLSAKTIVITETERNA ÄR KONCENTRERADE TILL STADENS AFFÄRSCENTRUM

Totalt **38** kvällsaktiviteter

Registrerat en sommarvardag
mellan kl 21 och kl 23.



På kvällen stängs stadens butiker och gallerior, och det återstår endast restauranger, barer och kiosker som har öppet på kvällen. Huvudintrycket är en mycket tom stadskärna, där enstaka människor tittar i skyltfönster eller använder stadskärnan som genomgångsrum. Detta är ett mycket typiskt mönster för de flesta mindre orter, där centrum upplevs förhållandevis öde på kvällarna. Här har det stor betydelse hur många människor som bor i själva centrum och med sin närvaro skapar liv i gatorna och med upplysta fönster bidrar till en känsla av trygghet. Antalet kvällsaktiviteter på Trossö är relativt litet och begränsar sig till området omkring Ronnebygatan och Stortorget. Övriga funktioner ligger mer utspritt. Det stora antalet bostäder runt omkring affärscentrum, bidrar till den trygga upplevelsen i den bebodda delen av Trossö.

Det generella intrycket är att man inte har arbetat särskilt medvetet med belysningen som förmedlare av ett sammanhang och som ett medium som kan skapa vackra rum i staden – även på kvällen. Gatubelysningen tillgodoser huvudsakligen bilisterna och inte fotgängarna, medan torgrummen och parkerna inte har en belysning som är anpassad till deras unika rumslighet och karaktär.

Belysningen på Stortorget utgörs av många olika lampor och gör ett okoordinerat intryck.



GATUINVENTARIER PÅ RONNEBYGATAN

Ronnebygatan är Karlskronas gågata. Här finns den viktigaste koncentrationen av butiker och den största andelen fotgängare i staden. Det som attraherar folk är huvudsakligen varuutbudet och koncentrationen av människor.

Gatan är i dag uppdelad i tre mycket olika delar. Mot öster är Ronnebygatan ännu inte förvandlad till gågata. Här finns olika småbutiker och enstaka uteserveringar. Den mellersta delen, som präglas av några större enheter – hotell, Åhléns och en biograf – är betydligt tråkigare och utmärks av stängda fasader och brist på aktivitet. Den västra delen av Ronnebygatan är den aktivaste delen med det största butiksutbudet. Här finns för övrigt entrén till en galleria och genomgång via H&M till Borgmästaregatan, som har sitt eget butiksutbud bl.a. tack vare Wachtmeistergallerian.

Ronnebygatan behöver en generell uppgradering med förbättring av bl.a. fasader och gatumöblering. Nedan visas olika exempel på de gatuinventarier som finns längs Ronnebygatan.



En rörig blandning av flaggor, butiksskyltar, gatubeläggningar och gatuinventarier markerar entrén till Ronnebygatan mot väster.

Början på gågatan markeras av en kedja och en mycket stor skylt med "förbjuden infart".



Oskön samling av gatumöbler i Ronnebygatans västra del.



En torftig korvkiosk sätter sin prägel på den mellersta delen av gatan.



Kombinationen av bänk och plakatpelare bidrar inte till någon kvalitetsupplevelse.



GATUINVENTARIER AV VÄXLANDE KVALITET

Goda gatuinventarier

Det finns en del traditionella gatuinventarier av god kvalitet i Karlskrona, som bidrar till att höja upplevelsen av de offentliga rummen. Det är platser där man söjt för besökarna och där man visar stolthet över staden genom de inventarier man ställer upp i stadens rum.

Nedan finns ett exempel på cykelställ som har utformats i harmoni med bänkarna. Bänkar som är genomtänkt uppställda så att de bildar så kallade "talkscapes", som inbjuder till möten och samtal mellan stadens invånare, bänkar uppställda så att de står i solen under större delen av dagen och ger lä och skydd av byggnaderna. Kloaklocket är ett annat omsorgsfullt designat element som är speciellt för staden och bidrar till att stärka identiteten.

**Mindre goda gatuinventarier**

Som i varje annan stad finns det också i Karlskrona exempel på gatuinventarier av väsentligt torftigare karaktär, som bidrar till en degradering av kvaliteten på de offentliga rummen.

Det gäller både de askfat som har ställts upp på Ronnebygatan, samlingen av återvinningscontainrar på Drottninggatan, de mycket klumpiga blomvaserna på Fisktorget och pelarna för vägskyltarna på Borgmästaregatan, som mycket ogenomtänkt har placerats mitt på trottoaren.



HUVUDSLUTSATSER



Ett storslaget läge

Trossös läge i den blekingska skärgården är enastående. Det berikar Karlskrona med en rad vackra utsikter mot vattnet och fantastiska möjligheter att utveckla ett rikt rekreativt liv på och vid vattnet. Bostadsområdena ligger aldrig långt från vattnet och en bostad med havsutsikt är en uppnåelig förmån.



En kompakt stadskärna

Stadskärnan utgörs av tät och kompakt bebyggelse, som formar fina gatu- och torgrum. Stadskärnan upplevs som intensiv tack vare den genomsnittliga byggnadshöjden på ca 4 våningar och de intima gaturummen. Denna kompakta byggnadsmassa har dikterats av Trossös storlek, och det ger goda möjligheter att nå alla funktioner i stadskärnan till fots tack vare de relativt korta avstånden.



En spännande historia – förnämliga monument

Karlskrona har med all rätt placerats på Unescos världsarvslista över enastående stadsbilder och byggnadsverk. Staden rymmer välbevarade minnen om det förflutnas storhet och är ett levande maritimt museum över Sverige som en stor sjöfartsnation. Den välbevarade stadsstrukturen, de många vackra byggnadsverken och monumenten är alla delar av detta världsarv och berikar upplevelsen av staden.

HUVUDSLUTSATSER

**Den delade staden**

”Den förbjudna staden” (=örlögsbasen) har en betydande inverkan på hela den södra delen av Trossö.

Aktivitetsnivån är väsentligt lägre i denna del av staden, där finns färre funktioner, färre fotgängare, färre människor som uppehåller sig där etc.

På detta sätt uppstår en situation där staden slutar vid Stortorget. Stortorget är egentligen stadens centrum, men upplevs som avslutningen på staden.

**Stadens hjärta är mycket litet**

Centrum i Karlskrona omfattar bara ett fåtal gator och torgrum – Ronnebygatan, Borgmästaregatan, Klaipedaplatsen och Stortorget.

Detta mycket lilla koncentrerade fotgängarområde uppfattas som centrum i staden och resten av staden upplevs som förhållandevis öde. Förbindelserna mellan stadens hjärta och övriga delar av Trossö är svaga.

Det finns en outnyttjad potential vid kajerna, som inte ingår i någon större utsträckning i stadens fotgängarnätverk.

**Dominerande väganläggningar**

Trafikströmmarna i Karlskrona är begränsade i förhållande till andra städer. Ändå har trafiken i Karlskrona fått en väsentlig effekt både på utformningen av de olika stadsrummen och på fotgängarlandskapets kvalitet.

För närvarande är biltrafiken mycket högt prioriterad, medan fotgängartrafiken har fått lägre prioritet.

Det finns sålunda omfattande parkeringsmöjligheter på Trossö, flera fyrfiliga vägar och mycket breda vägbanor.