

DEL 2

REKOMMENDATIONER



INNEHÅLL

FYRA STADSSTRATEGIER

UTVECKLA SKÖNHETSVÄRDENA

RESPEKTERA OCH FÖRSTÄRK DE VACKRA UTSIKTERNA

DÄMPA TRAFIKENS INVERKAN

UTVECKLA GÅNGTRAFIKEN

UTVECKLA UPPEHÅLLSPLATSER

SÄKRA EN VISUELL KVALITET

SKAPA EN TRYGG OCH LEVANDE STAD

FYRA STADSSTRATEGIER

Städer utvecklas över tiden. I många städer har den primära funktionen oftast varit att fungera som inköpsställe, och här har fokus huvudsakligen legat på att utveckla bästa möjliga affärsmöjligheter i konkurrens med en rad andra städer.

Den moderna staden kan dock även innehålla en lång rad andra funktioner och möjligheter, som kan bidra till att stärka stadskärnan. Ett ökat fokus på att skapa goda möjligheter för fler funktioner skulle ge en grogrund för en stad i ständig utveckling, som höjer sig över subcentrens mer likformiga utbud.



Shoppingstaden

Staden som inköpscentrum

Den primära hänsynen är parkering och utveckling av aktiva affärsgator som kan bevara stadens attraktivitet som handelsplats. Helt avgörande är att det finns ett gott samarbete mellan kommun och affärsidkare, som kan säkra en positiv företagsutveckling som ger goda förutsättningar för en fortsatt växande handel i staden.



Boendestaden

Staden som bostad för en större grupp människor

Boendestaden skall tillmötesgå krav från en stor grupp mycket olika människor – äldre, barnfamiljer, unga, ensamstående och andra befolkningsgrupper.

Trygga bostadsområden, närhet till inköpsmöjligheter, närhet till institutioner, framkomlighet, tillgång till allmänna kommunikationer och möjlighet att ha egen bil är avgörande faktorer för att kunna attrahera fler invånare.

FYRA STADSSTRATEGIER



Studentstaden



Kulturstaden

Staden som utbildningsplats och bostadsort för studenter

Universitets- och högskolestäder drar till sig en stor mängd studerande och akademiskt utbildade som forskare, lärare etc. Utbildningsinstitutionerna verkar i många städer som primus motor för utvecklingen av en positiv, levande stadsmiljö i kraft av de många unga människorna, som använder staden mer intensivt än andra befolkningsgrupper.

Att utveckla studentstaden kräver ett nära samarbete med utbildningsinstitutionerna, att staden även fortsättningsvis attraherar nya institutioner och forskningsenheter och skapar en aktiv, utvecklande studiemiljö och goda bostadsförhållanden för studenter, lärare och forskare.

Staden som centrum för kulturutbyte

En nyare stadstyp är kulturstaden, där en levande kulturmiljö skapar en stor variation av upplevelsemöjligheter och ett kulturliv i konstant utveckling. En aktiv kulturstad attraherar många boende, besökare och kulturutövare i kraft av sitt mångskiftande kulturutbud och de många möjligheterna till social interaktion med andra människor.

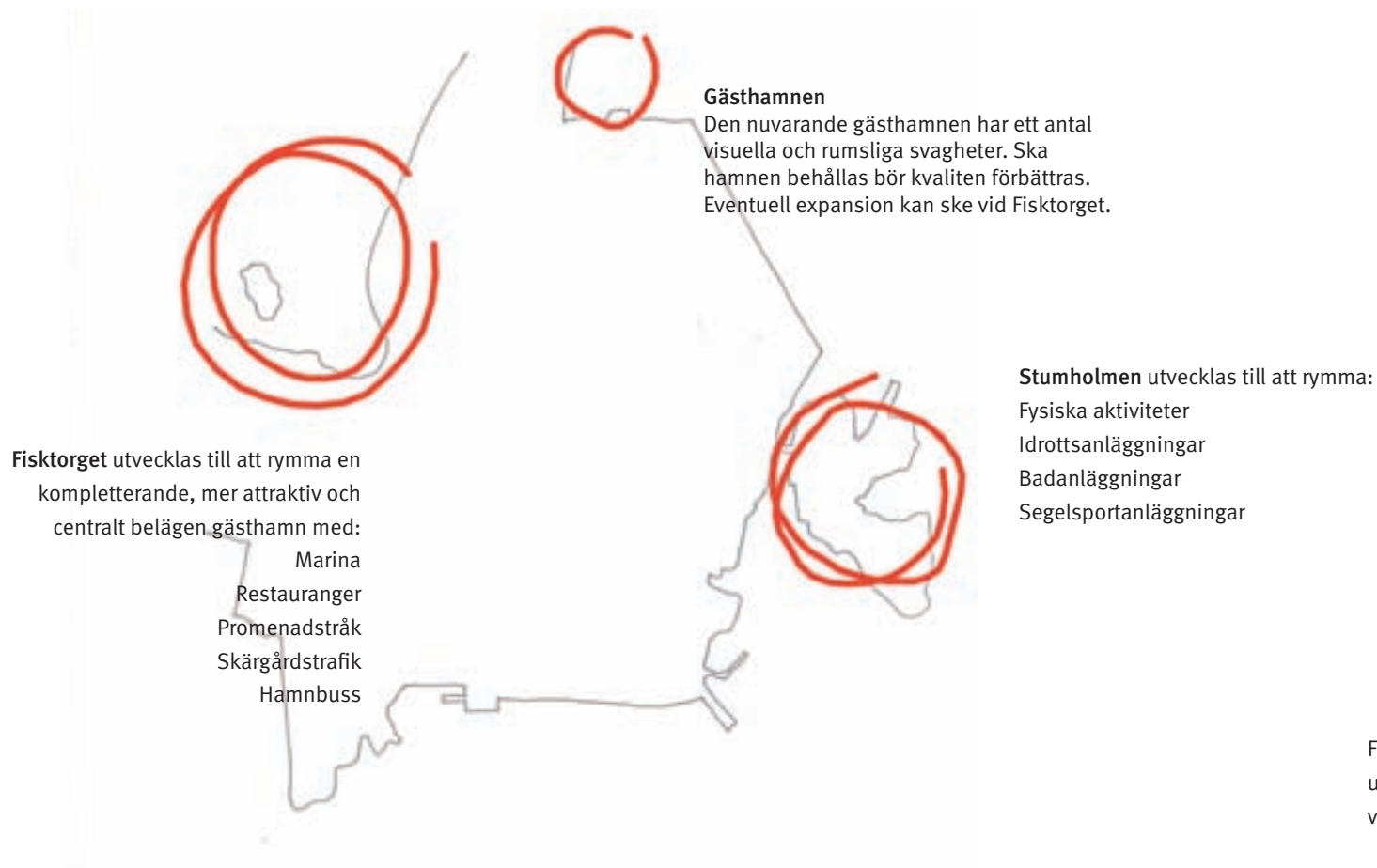
Kulturstaden säkras genom goda utvecklingsmöjligheter för konserter, teater, festivaler, mötesplatser, idrottsaktiviteter och genom goda kontakter med kulturinstitutioner, kulturpersonligheter, gräsrotsgrupper och boendeorganisationer.

Karlskrona är en stad där huvudfokus under många år har legat på staden som handelsplats. Denna funktion bör kvarhållas och utvecklas ytterligare till att omfatta större delar av stadskärnan.

Men dessutom bör det utvecklas strategier för hur Karlskrona kan förstärkas som en god boendestad, där fler invånare kan attraheras av de många rekreativsmöjligheterna, där utbildningsinstitutioner etablerar sig i stadskärnan, studentbostäder byggs i centrum och ett rikt kulturliv med en stark profil skapas med ett utvecklat program för aktiviteter under hela året.

Karlskrona bör marknadsföras som en stad med en mängd erbjudanden för såväl boende som besökare och som en plats där de många möjligheterna berikar varandra och bidrar till fortsatt utveckling av stadsmiljön.

UTVECKLA SKÖNHETSVÄRDENA



Fisktorget och Stumholmen är två områden med väsentlig utvecklingspotential. Dessa två områden kan utvecklas med var sin speciella karaktär.

Stumholmen som en plats för fysisk rekreation i form av idrottsanläggningar inomhus och utomhus, bad och en rad andra vattenaktiviteter sommartid. En plats för fri, kreativ utveckling.

Fisktorget som en naturlig samlingsplats för en rad olika funktioner – gästhamn, restauranger, skärgårdstrafik, hamnbuss, butiksliv, Blekinge museum.

En utveckling av de existerande funktionerna och tillägg av nya är avgörande för en framgångsrik omdaning till ett livligt stadsrum.

UTVECKLA SKÖNHETSVÄRDENA



Identifiera utvecklingspotentialer

Utveckla en visionär, långsiktig plan för utveckling av stadens värden, bland annat att inkludera örlogsbasen som en del av stadens aktiviteter. Undersöka möjligheterna till en gradvis normalisering av förhållandet mellan staden och örlogsbasen genom ökad offentlig tillgång till delar av basens område. Välja ut viktiga insatsområden för utveckling – exempelvis Fisktorget.

Utveckling av sjösidan

Etablering av en sammanhängande promenad av hög kvalitet längs hela sjösidan.

Utveckla tillgången till den södra sjösidan genom etablering av brohuvuden vid örlogsbasen

Utveckla ett brett utbud av rekreationsaktiviteter på och vid vattnet. Skapa goda möjligheter för segelsport, windsurfing, kanotpaddling, fiske, bad etc.

Bygg ut skärgårdstrafiken till att omfatta allmänna kommunikationer i form av en hamnbuss.

Stärk stadsaxeln genom det gröna parkbältet

Utveckla parkerna till bli mer öppna och tillgängliga med plats för en rad rekreativa aktiviteter och som rum för att gå igenom (Hoglands Park och Amiralitetstorget).

Stärk de gröna stråken i gatorna

Utnyttja den stora gatubredd i en rad av trafikgatorna för att förstärka den gröna profilen genom alléplantering. Möjliga gator: Borgmästarekajen, Skeppsbrokajen och Järnvägsgatan.



Utveckla tillfarten till Trossö

Tydliggöra tillfarten till en ö – Venedigmotivet – genom att hålla vägbanken fri från bebyggelse och genom anläggning av en stadspark och en strandpromenad.

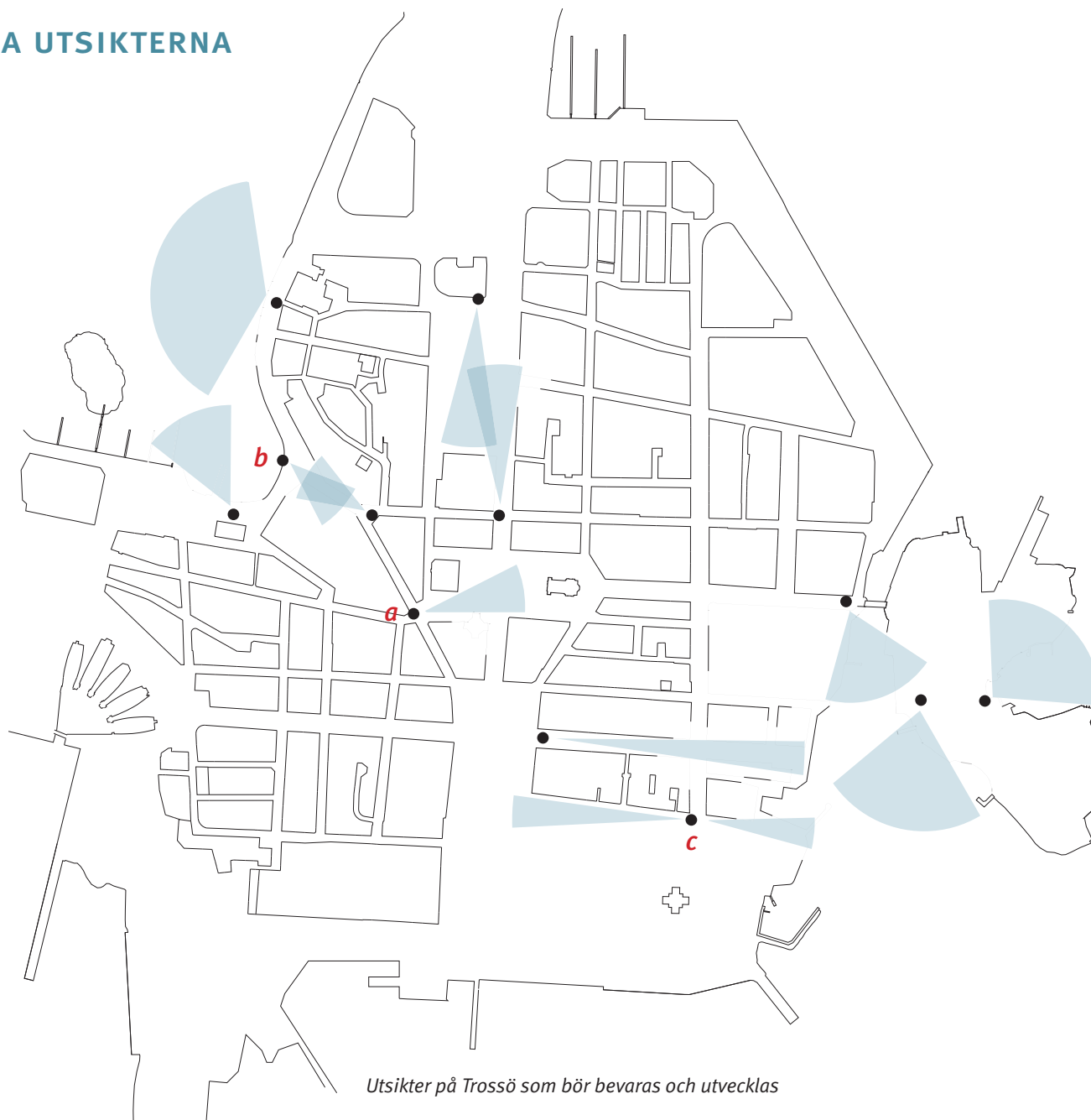
RESPEKTERA OCH FÖRSTÄRK DE VACKRA UTSIKTERNA

Tydliga siktlinjer ökar känslan av sammanhang och överskåd-
lighet i staden. Igenkännbarhet i form av utsikt mot vattnet, en
känd gata, ett känt torg eller monument är avgörande faktorer
när vi förflyttar oss i staden.

I Karlskrona, där det finns en hel del monument och
markanta landskapsdrag, är det lätt att uppfatta stadens plan och
sammanhang, vilket bidrar till ett kvalitativt fotgängarnätverk.

MONUMENTET

a *Hantverkaregatan* Utsikt mot Stortorget och Fredrikskyrkan.
Stortorget är i kraft av sina många monumentalbyggnader och
sin skala det stadsrum som markerar sig tydligast.
Den avbildade utsikten mot torget är magnifik, men förfulas i
hög grad av parkeringen, som borde avlägsnas.



RESPEKTERA OCH FÖRSTÄRK DE VACKRA UTSIKTERNA

STADEN

b Borgmästarefjärden Utsikt från vattnet mot Borgmästaregatan.

Från vattnet och kajen vid Fisktorget har man en ganska enastående utsikt direkt in mot centrum av staden, där Ronnebygatan och Borgmästaregatan möts. Denna markering av de stadsmässiga sammanhangen och de korta avstånden är viktiga förutsättningar för upplevelsen av den kompakta stadskärnan.



VATTNET

c Vallgatan Utsikt mot Östra fjärden.

Den östra delen av Trossö har en hel del fina utsikter mot vattnet och Stumholmen. Den nära anknytningen till vattnet och därmed till Karlskronas historia är en väsentlig kvalitet i staden.

De ganska många utsikterna mot vattnet bör hållas fria, så att det från varje gata finns obehindrad utsikt mot vattnet.



DÄMPA TRAFIKENS INVERKAN



De två viktigaste trafikgatorna på Trossö – Skeppsbrokajen och Järnvägsgatan – bör ombildas till reguljära stadsgator.



Järnvägstorget
14 100 bilar per dag – 4 körbanor.



Köpenhamn – Strandboulevarden
15 000 bilar per dag – 2 körbanor.

Dämpa trafikens inverkan i staden

I förhållande till den aktuella trafikmängden på Trossö har trafiken fått relativt stor plats i planeringen och många trafik-anläggningar förefaller överdimensionerade i förhållande till den faktiska trafikmängden.

Man bör uppleva en klar skillnad i framkomlighet och hastighet när man anländer till Trossö. Tillfarten till Trossö kan förenklas till en fyrfilig väg och trafikorsningen vid Skeppsbrokajen bör anpassas till stadsförhållanden.

Skeppsbrokajen och Järnvägsgatan bör ombildas till reguljära stadsgator med en fil i vardera riktningen. Detta motsvarar kapaciteten på en rad gator i Köpenhamn med jämförbara trafikmängder.

Vägförändringarna bör förenklas väsentligt – antalet körfält och svängfiler bör övervägas noga.

Borgmästarekajen bör i likhet med Järnvägsgatan förenklas till en stadsgata med en enda fil i varje riktning. Genom intro-

duktion av alléträd, cykelbanor, en reguljär trottoar och en promenadväg av hög kvalitet kommer Borgmästarekajen att bli en stadsgata i stället för en trafikled.

Korsningen Fisktorget – Borgmästaregatan bör likaså förenklas väsentligt genom en minskning av antalet körfält, enkla, direkta fotgängarövergångar och borttagande av de nuvarande fotgängaröarna och överskottsyrtorna.

DÄMPA TRAFIKENS INVERKAN

Utveckla de allmänna kommunikationerna

Etablera tre väsentliga knutpunkter för allmänna kommunikationer i form av den nuvarande busstationen (fjärrförbindelser), Stortorget (centrurnära förbindelser) och Fisktorget (vattenförbindelser, en framtida utbyggd marina och förbindelse till Dragsö och övriga öar mot väster).

Utveckla de offentliga transporternas synlighet genom ett lättfattligt linjenät, markering av huvuddestinationerna på själva bussen, etablera samband mellan hamnbuss och busslinjer, etablera ett starkt samband mellan busstransport och tågtransport.

Introducera en gratis buss i den centrala delen av staden för att stimulera fler människor att låta bilen stå och i stället använda bussen för de förhållandevis korta avstånden.

(Danska exempel på gratis offentlig transport är Midtdjurs kommun (7 800 invånare) och Svendborg kommun (28 000 invånare)).

Utveckla en cykelpolitik

Utvidga cykelnätverket till att omfatta en rad nyckeldestinationer i staden. Ta med alla viktiga gator och förbindelser. Etablera cykelbanor och prioriterade cykelleder. Använd den extra gatubredd på de gator där antalet filer minskas till att skapa cykelbanor.

Etablering av en parkeringsring

Prioritera parkeringarna på Trossö. Det bör inte vara möjligt att parkera överallt. Några viktiga parkeringsområden bör definieras men historiska lokaliteter som t.ex. Stortorget bör hållas fria från parkering.

Parkeringsbehovet och belägningsfrekvensen bör klarläggas. Trossö har f.n. en parkeringskapacitet som är dubbelt så stor som Köpenhamns innerstad (*Trossö: 6 000 platser, Köpenhamn: 3 100 platser*). Det bör vara möjligt att ta bort en stor del av parkeringsplatserna och ändå täcka behovet. Ett gradvis borttagande av parke-ringsplatser rekommenderas, så att befolkningen vänjer sig vid att hitta nya parkeringsmönster.

Parkeringsmöjligheterna bör prioriteras utifrån en rad kvalitativa krav på stadskärnan och det stadsliv man vill bevara och utveckla här. En parkeringsring i Trossös periferi bedöms som det bästa

sättet att hålla väsentliga kulturvärden, som t.ex. Stortorget, fria från förfulande parkeringar. Stora parkeringsanläggningar som den i Sparre kan ta upp en del av den parkering som annars skulle ske på Stortorget.

Tack vare de korta avstånden finns det goda möjligheter att nå centrumfunktionerna inom 5-10 minuters gångväg från vilken parkeringsplats som helst i Trossös periferi.

Den konkreta placeringen av parkeringsplatserna kan stimulera fotgängartrafiken på en rad gator och det bör därför övervägas hur parkeringarna kan samplaneras med gångstråken.



Nuvarande situation

Parkeringsplatserna är spridda över hela Trossö.

Framtida situation

En prioriterad parkeringsring utvecklas i anslutning till fotgängarnätverket.

UTVECKLA GÅNGTRAFIKEN

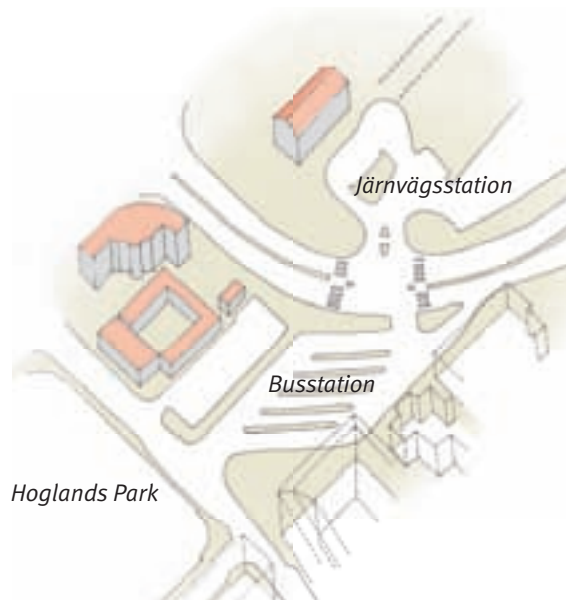
Utveckla ett fotgängarnätverk av hög kvalitet

Identifiera viktiga sträckningar i gångstråksnätet:

1. Stationen till staden
Norra Kungsgatan och Landbrogatan
2. Affärsgatorna
Ronnebygatan och Borgmästaregatan
3. Staden till vattnet
Borgmästaregatan och Kyrkogatan
4. Genom centrum
Klaipedaplatsen och Stortorget
5. Längs vattnet
Promenader längs kajen och längs Fisktorget
6. Till utsiktsplatser
Promenader till brohuvuden vid örlogsbasen

Hög prioriteringen av fotgängarna i hela staden

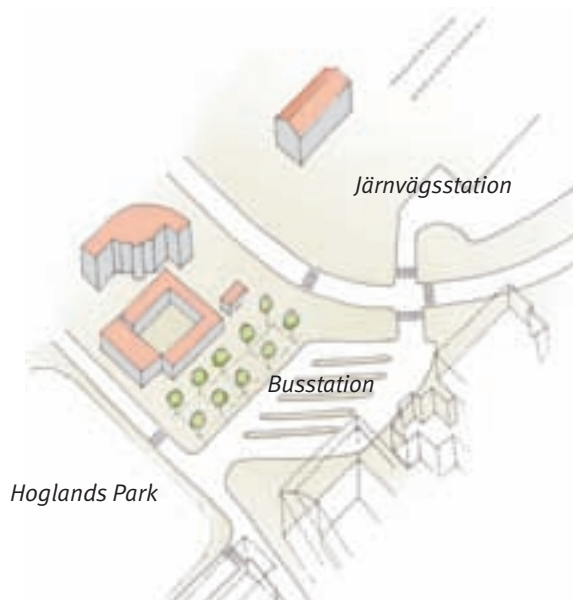
Undvik avbrott på trottoaren – för trottoaren över sekundära sidogator längs viktiga gångstråk, säkra en obehindrad gångzon längs trottoaren genom att skapa en 1,5 meter bred zon mellan husfasad och körbanekant, säkra goda, enkla övergångsställen vid trafikerade vägar, så korta som möjligt och med så få avbrott som möjligt, undvik tryckknappar vid övergångsställena – fotgängarna bör få grönt ljus automatiskt på samma sätt som bilisterna – se till att väntetiderna blir rimliga.



Järnvägstorget, nuvarande situation

Utveckla stationsområdet

Gör om järnvägs- och busstationerna så att man får en enkel ankomst till Karlskrona med en lätt överblickbar väg in mot centrum. Skapa ett tydligt järnvägstorg för att ta emot resande och erbjuda uppehållsmöjlighet under eventuell väntetid. Utveckla godsbanområdet till en stadspark. Ta bort onödiga godsspår och byggnader längs järnvägsområdet.



Järnvägstorget, framtida situation

Framtida situation

Taxiparkering och avstigningsplats vid stationen flyttas bort från stationsbyggnaden för att ge utrymme för ett tydligt stationstorg. Vägprofilen på Järnväggsgatan insnävas till två körfiler. Förbindelsen mellan stationstorget och Hoglands Park förenklas genom borttagandet av en mindre parkeringsplats (18 platser).

UTVECKLA GÅNGTRAFIKEN

**Till vänster:**

Uteserveringar bör hållas fria från fasaden för att säkra en kontinuerlig fotgängarförbindelse längs trottoaren. Fotgängarförbindelsen bör ha rimlig bredd, som säkrar att två personer lätt kan passera varandra. (Exempel från Ronnebygatan.)

Till höger:

Gångstråksnätet utvecklas till att omfatta en rad primära sträckningar och en sammanhängande promenad längs vattnet.

**Säkra god tillgänglighet för handikappade**

- Införa handikappanpassade trottoarkanter, barnvagnsspår i branta stigningar/trappanläggningar, enkla och korta övergångsställen och god tillgänglighet till butiker och offentliga funktioner.
- Utveckla en standard för trottoarbeläggningar som tar hänsyn till rörelsehindrade och rullstolsbundna.
- Skapa viloplatser på vägen med lämpliga mellanrum, som ger överskådliga gångsträckor för rörelsehindrade, äldre och barnfamiljer.

Skapa fotgängarprioriterade gator

- Borgmästaregatan och den del av Ronnebygatan som inte är gågata kan omskapas till fotgängarprioriterade gator, där fotgängarna prioriteras högst, men där det också finns plats för cyklar och en begränsad biltrafik. Exempel på lyckade fotgängarprioriterade gator är bl.a. Ströget i Köpenhamn och en del gator i Helsingör.

Se till att siktlinjer och vackra utsikter hålls fria

- Utsikt mot vattnet och mot viktiga monumentalbyggnader ökar glädjen och upplevelsen av att gå i staden och minskar känslan av avstånd. Att kunna känna igen viktiga knutpunkter bidrar bl.a. till en säkrare orientering i staden.

Utveckla aktiviteter i gaturummen

- Stadsfester, gatufester och loppmarknader är upplevelser som kan berika vandringen genom staden. De lokala krafterna i de olika bostadsområdena kan uppmuntras att sätta sin prägel på lokalgatan.

Utveckla stadslivet kvällstid

- Förbättrad belysning och bättre synlighet in till butikerna säkrar en god fotgängarmiljö – även på kvällen.
- Utveckla en belysningsstandard som tar hänsyn till fotgängarna före biltrafiken.

UTVECKLA UPPEHÅLLSPLATSER



De viktigaste uppehållsområdena bör uppgraderas och utvecklas till att bli ännu bättre som uppehållsplatser.

Utveckla goda uppehållsmöjligheter längs gångstråken i staden, längs vattnet och på stadens torg
 Utnyttja klimatets positiva sidor genom en omsorgsfull placering av offentliga bänkar, i solen och i lä för blåst.
 Säkra goda förhållanden för barn och äldre i staden genom en tydlig åtskillnad mellan trafik- och uppehållszoner.
 Utveckla en katalog av stadsrumsaktiviteter som kan attrahera olika ålders- och befolkningsgrupper.

Attrahera fler utomhuskaféer till staden

Utnyttja de positiva effekterna av kafélivet i form av fler besökare i stadsrummet genom att anordna stadslivsaktiviteter

Motstående sida:

Förbättring av Amiralitetstorget som rekreativt andningshål
 Utnyttjandet av Amiralitetstorget begränsas i hög grad av järnvägen till varvet som skär igenom torget och av det något ocentrala läget i förhållande till staden. Parken kan dock utvecklas till att bli ett rekreativt andningshål med goda möjligheter för barn och äldre och kan bli ett viktigt positivt tillskott för bostadsområdena i söder, där ganska många bor. Amiralitetstorget skulle sålunda kunna utvecklas till att bli viktig katalysator för en positiv utveckling i den södra delen av staden.

Man bör överväga alternativa användningsmöjligheter för järnvägsspåret, där dess nuvarande status som åtskiljande element och ett problem kan bli en potential för utvecklingen av en stadspark, en vattenkanal eller en kombination. Avgörande är att hitta en kreativ användning av spåret. Likaså kan man arbeta med husfasaderna mot parken, särskilt bottenvåningarna, där mer utåtvända funktioner kan ingå i en syntes med parken. Den befintliga lekplatsen kan göras större och flyttas mot norr.

i de offentliga rummen, där besökarna involveras eller inbjuds att delta.

Begränsa negativa effekter som t.ex. buller som stör de boende, uteserveringar som hindrar fotgängarna och kafémöbler av dålig kvalitet – stolar, parasoller, räcken, podier – genom att införa generella normer.

Undvik uteserveringar som ombildas till permanenta övertäckningar och gradvis blir till avknoppningar, ofta av dålig kvalitet, på befintliga byggnader. Uteserveringarna är ett positivt bidrag till stadsmiljön och skapar en interaktion mellan kafégäster och förbipasserande. När uteserveringarna byggs in försvinner denna positiva effekt.

UTVECKLA UPPEHÅLLSPLATSER



UTVECKLA UPPEHÅLLSPLATSER

Utveckla Stortorget som uppehållsrum

Den viktigaste förutsättningen för en positiv utveckling av Stortorget är att man i grunden accepterar Stortorget som ett monument vars skala härrör ur den tillfälliga användningen under tidigare epoker som mönstringsplats för regementen.

Dagens sätt att använda torget skiljer sig på många sätt inte särskilt mycket från den gången. Fortfarande ligger torget öde under många dagar, som avlöses av ett fåtal festdagar då det försiggår omfattande aktiviteter och tar större delen av torgrummet i bruk.

Undvik att möblera Stortorget med en mängd små lösa element av rädsla för det stora tomma utrymmet.

Acceptera att Stortorget under stora delar av året endast är en genomgångsplats.

Använd Stortorget som en tillgång i staden

En naturlig plats för betydelsefulla evenemang. Utveckla en katalog över möjliga aktiviteter under hela året, hela dygnet. Vilka festivaler, vilka teman kan utvecklas, hur kan olika grupper attraheras? Politik, musik, film, cirkus, dans, barnevenemang, teater, marknad, bilutställning, segelbåtsmessa, visning av basen, utbildningsändamål, kyrkliga ändamål, kokersketräff, sport, boendeaktiviteter – loppmarknad, gatufest ("möt din granne") etc. – är möjliga aktiviteter som kan attrahera stora grupper av olika människor.

Inför en zonindelning av torget

En del kan rymma olika evenemang och torghandel, medan

en annan del används mindre ofta. På så sätt intensifieras aktiviteterna och besökarna blir inte utspridda över ett större område. Ett inslag i zonindelningen kan vara att skapa uppehållszoner med goda klimatförhållanden och vacker utsikt.

Ta bort parkeringen på torget

Det finns flera stora parkeringsplatser i torgets omedelbara närhet. Förutom det negativa visuella intrycket av torgrummet skapar parkeringen en hel del extra genomfartstrafik av bilister som letar efter den mest centrala parkeringsplatsen i staden.

Förbättra infarten

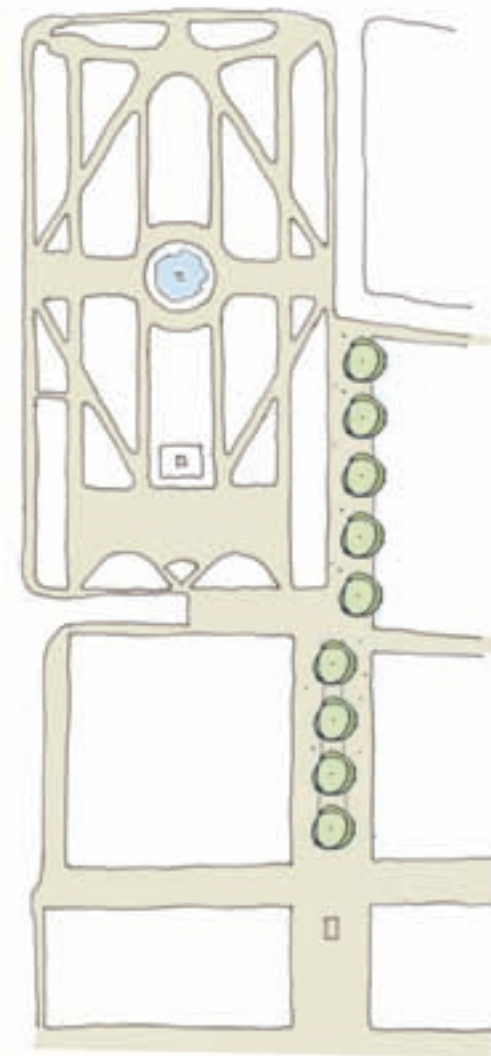
från väster till torget från Borgmästaregatan; den blockeras av parkeringsplatser och en olämpligt placerad plantering, som skapar ett trist visuellt intryck och försvårar tillgängligheten för fotgängare.

Utveckla Stortorget

som en naturlig knutpunkt för offentlig transport. Lokalisera hållplatser utifrån både funktionella och estetiska krav.

Förbättra beläggningen på Stortorget

Platsen bör vara tillgänglig för alla. Kullerstenen bör bytas ut mot en beläggning som är bättre att cykla och gå på. Avstå från försöken att styra fotgängarnas rörelse över torget. Zonindelningen av Stortorget kan markeras i beläggningen.



Förbättring av Hoglands Park

Öka kontakten till husfasaderna och funktionerna omkring parken genom en beskärning av de stora träden i parkens periferi. Låt eventuellt också Norra Kungsgatans södra del utgöra en del av parkområdet.

Anlägg gångstigar i parkens kant, med klar åtskillnad mellan cyklister och gående.

UTVECKLA UPPEHÅLLSPLATSER

*Nuvarande situation**Framtida situation***Utveckling av Fisktorget**

Detta torgrum har en stor potential med ett fantastiskt läge ut mot skärgården.

Förbindelsen mellan centrum och Fisktorget bör förstärkas, så att detta rum kommer att uppfattas som en naturlig utvidgning av staden, där en del av de traditionella stadsfunktionerna som butiker, kaféer och restauranger kan finnas. Gatusträckningen mellan Ronnebygatan och Fisktorget är därför en avgörande bricka i en lyckad utveckling av Fisktorget.

Trafikföringen i denna gata bör förenklas väsentligt för att få ett attraktivt gångstråk mot vattnet, som inte liksom idag hämmas

av två besvärliga korsningar (Ronnebygatan / Borgmästaregatan och Borgmästaregatan / Borgmästarekajen).

Det föreslås att marinan (gästhamnen) flyttas till Fisktorget, som är avsevärt attraktivare i förhållande till centrum än den nuvarande placeringen. En utveckling av marinan och en utveckling av skärgårdstrafiken i form av t.ex. en hamnbuss till en rad av öarna kommer att få en avgörande positiv effekt på stadslivet. Det är mer ändamålsenligt att samla en rad av de rekreativa funktionerna på ett ställe för att uppnå en stark och livaktig hamnmiljö än att ha en rad spridda aktiviteter längs vattnet, som inte var för sig attraherar tillräckligt många besökare.

En väsentlig parameter för en lyckosam utveckling av Fisktorget är en dämpning av trafiken på denna plats. Borgmästarekajen bör ombildas till en vanlig stadsgata med två körbanor, och större fotgängararealer av hög kvalitet bör skapas. Den nuvarande blandningen av gående och cyklister är inte lämplig.

En riktig hamnpromenad bör skapas, skild från cykelbanan, med en kvalitetsbeläggning. Boulevardträd kan bidra till en visuell förminskning av gaturummet och övergångsställena för fotgängare kan förenklas väsentligt och göras mycket mer direkta och kortare. Tryckknappar vid övergångsställena och fotgängaröar mitt i trafiken är inte kvalitativa lösningar.

SÄKRA EN VISUELL KVALITET



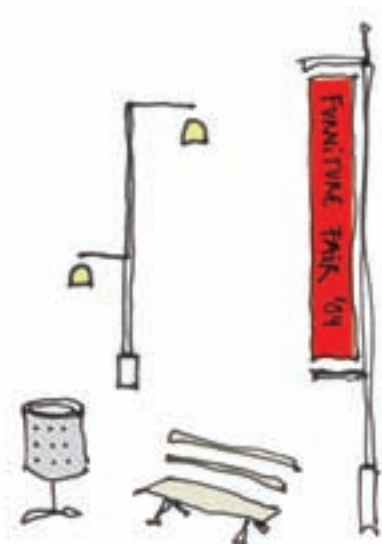
Det bör utvecklas en katalog över sådana gatuinventarier som kan placeras över hela Trossö och därmed höja den visuella kvaliteten.

Introducera en lokal designprofil som kan stärka stadens profil och identitet

Utveckla en designkatalog för utformning av gatuinventarier – bänkar, lampor, papperskorgar, affischpelare etc. Genom en standardmöblering av stadsrummet säkras kontinuitet och sammanhang i upplevelsen av stadens karaktär och identitet. Vissa gatu- eller torgrum (som Ronnebygatan och Stortorget), som har en särskild status, kan ha särskilt utvecklade gatumöbler som understryker detta rums speciella status i stadsbilden.

Utveckla en politik för utformning av gaturummen

En möbleringspolitik och vissa riktlinjer för gaturummens utformning kan säkra kontinuitet och igenkännande av hierarkin i gaturummen. Gatornas profil visar om de är primära eller sekundära. Trädplantering, trottoarbredd, etablering av cykelbanor, antal körfiler och mittremsor i gatan – allt detta är element som kan stärka en genomgående designprofil i gaturummen.



Fastställ riktlinjer för butiksgator

Butikerharen avgörande, positiv eller negativ, effekt på upplevelsen av kvalitet i gaturummet. Ju fler transparenta butiksfönster med spännande skyltningar eller insyn till aktiviteterna inne i butiken, desto fler upplevelser för de förbipasserande.

Flera städer har utvecklat riktlinjer för butiksfönster, butiksskyltar, kvällsbelysning av butiken och regler för omfattningen och sättet för presentation av varor på gatan. (Exempel: Melbourne.)

Utveckling av en belysningspolitik

Utveckla en gathierarki som identifierar primära och sekundära gaturum och som skapar underlaget för en belysningspolitik, som understryker hierarkin och säkrar en kvalitativ upplevelse av en trygg och upplevelserik stad. Belysningen bör vara anpassad till fotgängarna för att säkra en upplevelse av trygghet. Den bör planeras så att den understryker de rumsliga och arkitektoniska kvaliteterna i stadsrummet.

GATUINVENTARIER I MELBOURNE

Stadsarkitektkontoret utvecklar moderna gatuinventarier som säkrar ett sammanhang i staden.



SKAPA EN TRYGG OCH LEVANDE STAD



Ovan: Bostadsgata, Jarla sjö, Stockholm
Altaner, planteringar i gatunivån i form av träd, buskar eller blomsterbäddar, kvalitetsbelysning, kvalitetsbeläggning och en avsmalnad körbaneprofil – allt detta är element som bidrar till att skapa en attraktiv bostadsgata som berikar hela bostadsområdet.

Till vänster: Bostäder vid vattnet Norra hamnen, Helsingborg.

Karlskrona – film, musik, teater, dans, sport, mode, litteratur m.m.

Attrahera fler studenter

Erbjud attraktiva tomter i stadskärnan till olika fakulteter och utbildningsinstitutioner. Utveckla goda möjligheter för konferenser och föredragsverksamhet i stadskärnan. Skapa studentbostäder på Trossö.

Uppgradera bostadsgatorna

Introducera en övergångszon mellan offentligt och privat genom att skapa ”mjuka övergångar”, t.ex. i form av gröna kanter – förträdgårdar eller gröna områden framför bostadshusen.



Bostadsområdena bör uppgraderas med särskilt fokus på förbättring av gaturummen och en gradvis förbättring av fasaderna genom renovering.

Ge plats för funktioner i bottenvåningarna t.ex. i form av butiker eller boendefunktioner som tvätterier, boendelokaler etc. Dessa funktioner bör öppnas mot gaturummet genom en transparent fasad.

Uppgradera beläggningar, belysning, inventarier och gatuprofiler (trottoarbredder etc.).

Utarbeta en strategi för fasadrenovering av de bostadsblock som har en mycket negativ effekt på gaturummet. Alternativt kan bostadsgatorna förnyas genom en gradvis rivning åtföljd av nybyggande. Nybyggandet bör följa vissa stadsbyggnadsmässiga normer beträffande höjd, material, altaner, övergångszoner, bottenvåningar, storlek etc.

Bygg fler bostäder längs vattnet

Identifiera möjliga tomter för nya bostadsområden.

Utveckla experimentella bostadsformer för olika typer av boende.

Skapa bostadsområden som aktivt gör bruk av närheten till vattnet genom utveckling av uppehållsområden vid vattnet och möjlighet till båtplats etc.

Utveckla kulturutbudet

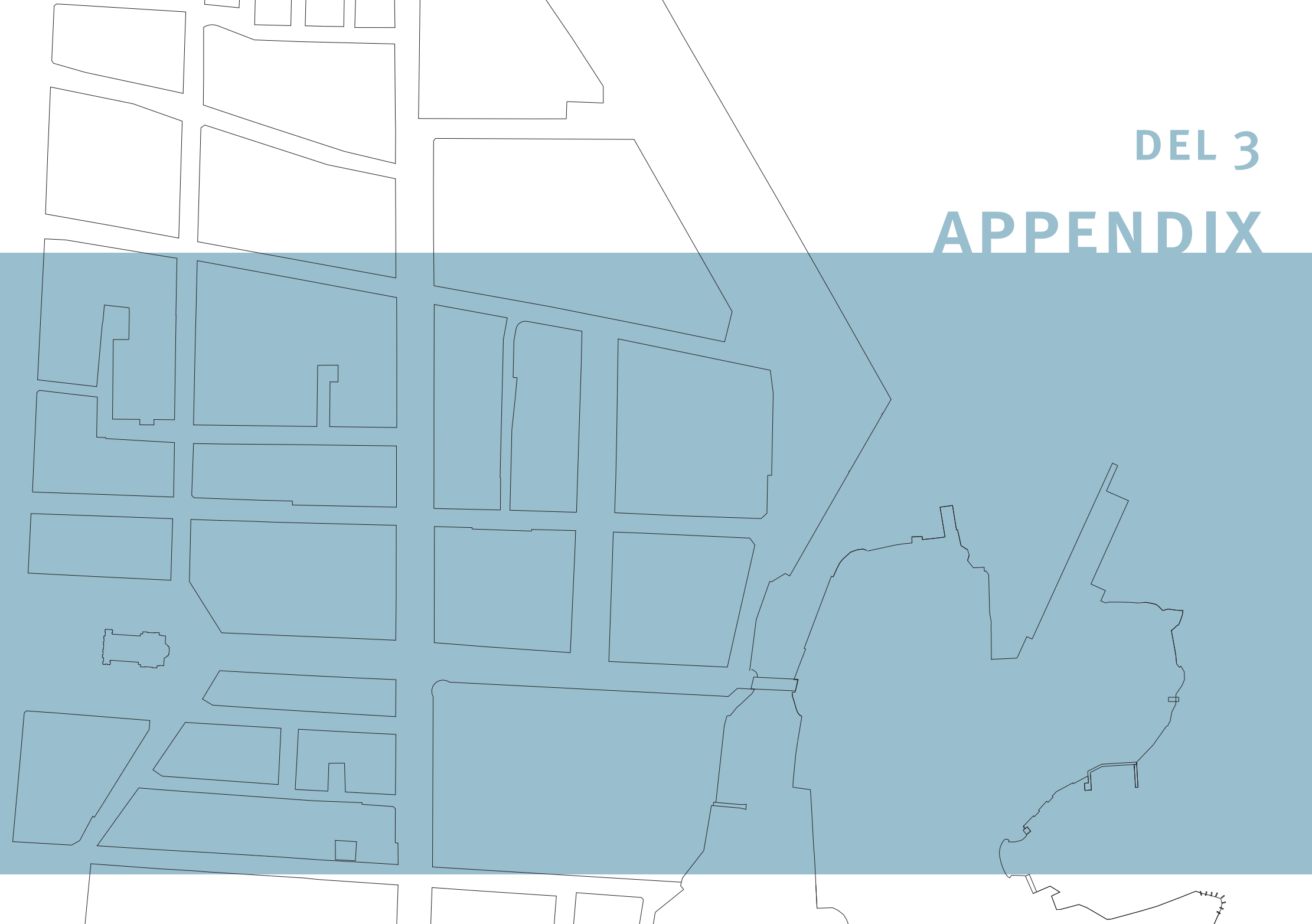
Etablering av samarbete med affärsidkare, gräsrotsrörelser, boendegrupper, kulturlivet etc.

Utveckla program för stadsaktiviteter under hela året.

Bjud in festivaler som kan utvecklas som kännetecknande för

DEL 3

APPENDIX



INNEHÅLL

FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARVARDAG

FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARLÖRDAG

UPPEHÅLLSAKTIVITETER EN SOMMARVARDAG

FOTGÄNGARTRAFIK EN VINTERVARDAG

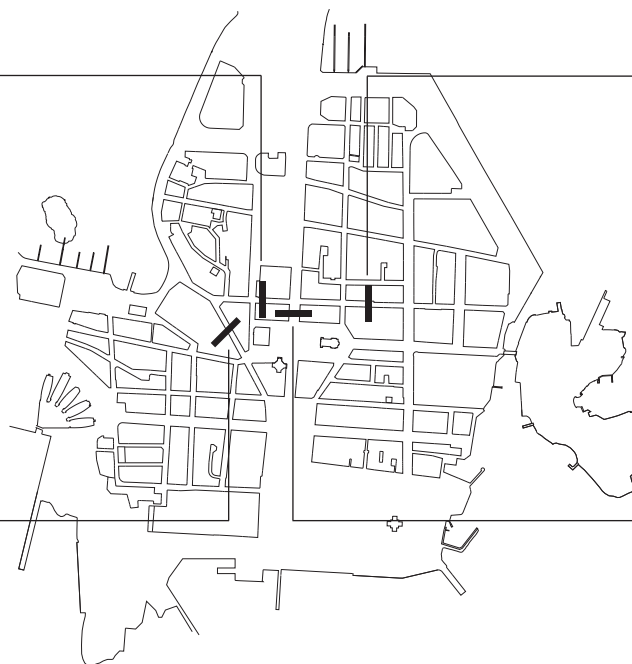
FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMERVARDAG

Räkningar:

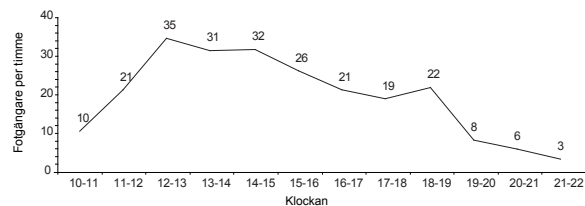
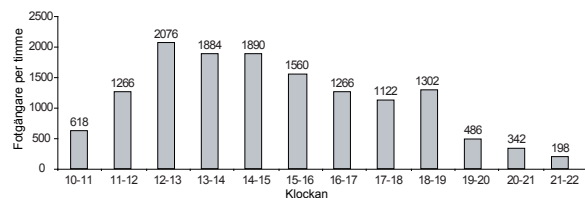
Tisdagen den 6 juli 2004 kl 10-16

Onsdagen den 7 juli 2004 kl 16-22

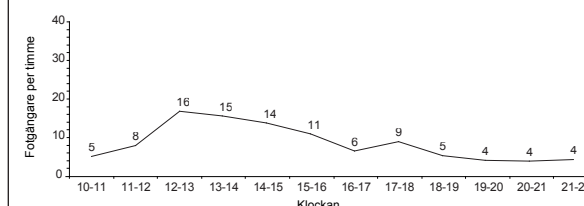
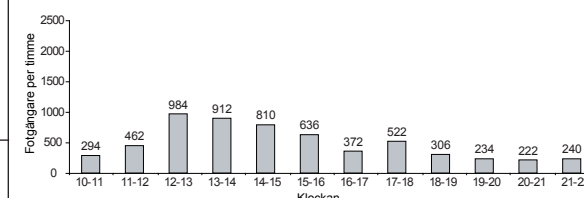
Väder: blåst, sol/moln, 20°C

**RONNEBYGATAN VÄSTER**

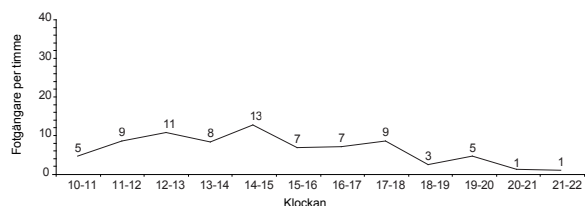
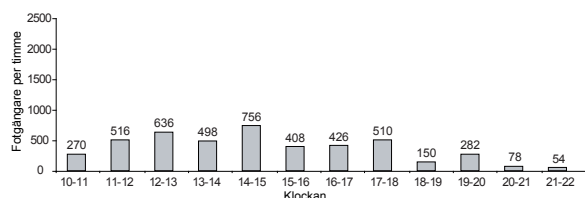
Antal fotgängare totalt: 14 010

**RONNEBYGATAN ÖSTER**

Antal fotgängare totalt: 5 990

**BORMÄSTAREGATAN**

Antal fotgängare totalt: 4 590

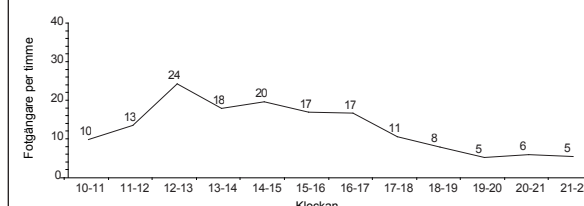
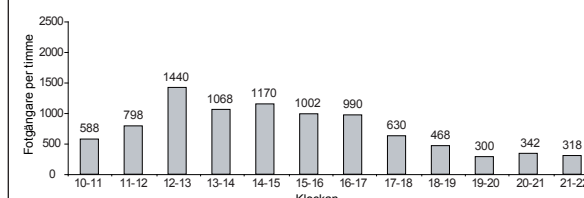


Ronnebygatan: Den västra delen är den som mest används, med 14 000 fotgängare under en hel dag. Den östra delen har mindre än hälften av denna aktivitet. Höjdpunkterna på dagen är kring lunchtid och vid butikernas stängningstid på kvällen.

Borgmästaregatan: En jämn ström av fotgängare under dagen utan större fluktuationer. Borgmästaregatan har ca 1/3 av Ronnebygatans fotgängartrafik.

KLAIPEDAPLATSEN

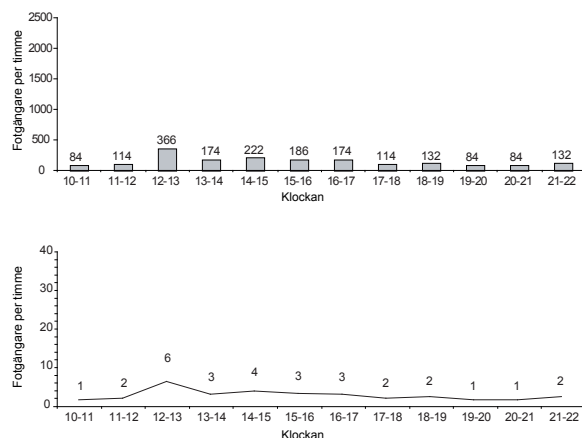
Antal fotgängare totalt: 9 110



FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARVARDAG

FISKTORGET

Antal fotgängare totalt: 1 870

**Räkningar:**

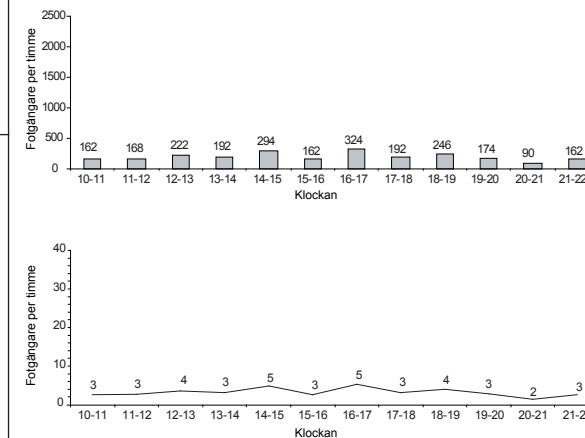
Tisdagen den 6 juli 2004 kl 10-16

Onsdagen den 7 juli 2004 kl 16-22

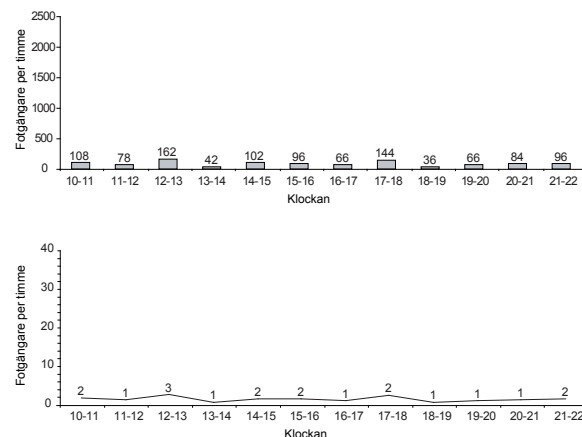
Väder: blåst, sol/moln, 20°C

**NORRA KUNGSGATAN**

Antal fotgängare totalt: 2 390

**BJÖRKHOLMSKAJEN**

Antal fotgängare totalt: 1 080

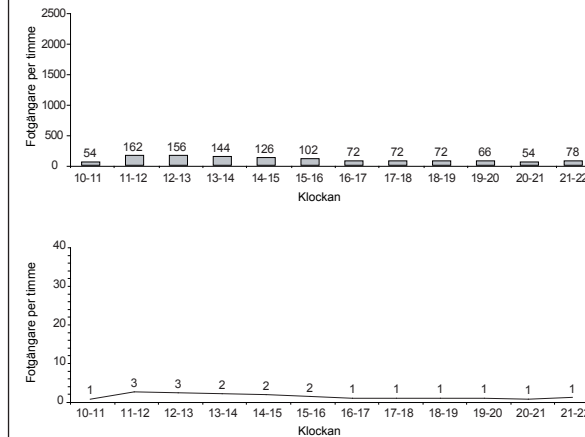


Fisktorget: Relativt få fotgängare rör sig i området kring Fisktorget. En svag ökning kan noteras kring lunchtid.

Norra Kungsgatan och Kyrkogatan: Jämn fotgängartrafik under dagen på båda gatorna utan fluktuationer. Tämligen få fotgängare på båda gatorna.

KYRKOGATAN

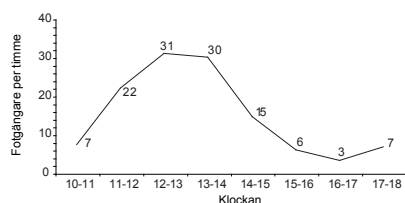
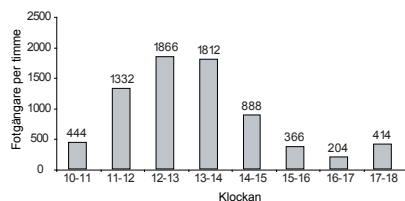
Antal fotgängare totalt: 1 160



FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARLÖRDAG

RONNEBYGATAN VÄSTER

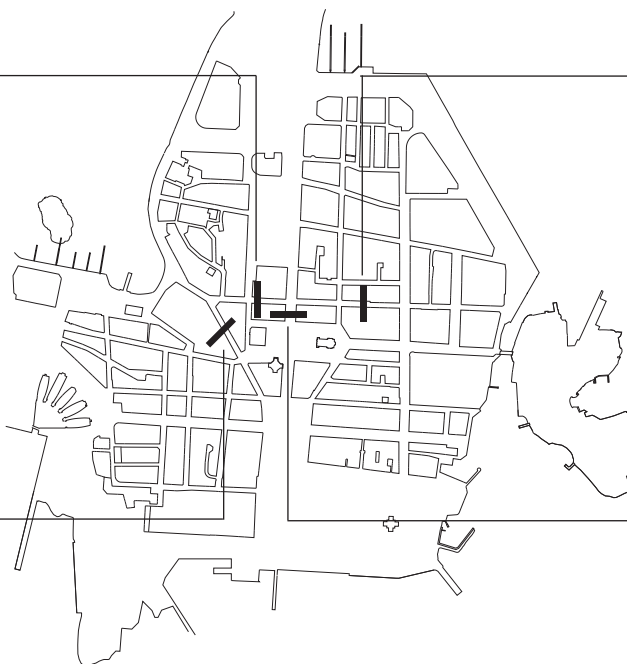
Antal fotgängare totalt: 7 330



Räkningar:

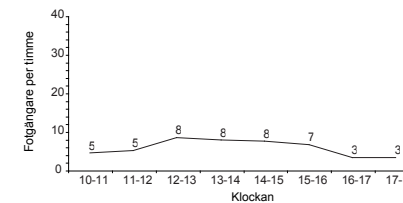
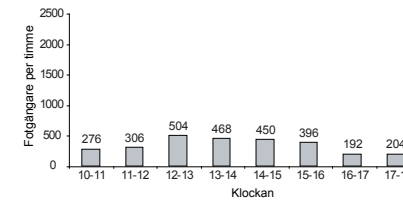
Lördagen den 10 juli 2004

Väder: mulet, litet regn och frisk vind, 18°C



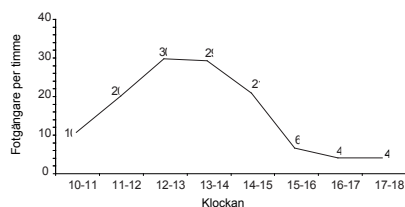
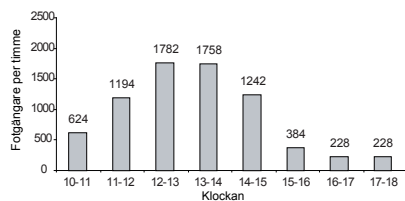
RONNEBYGATAN ÖSTER

Antal fotgängare totalt: 2 800



BORGÄSTAREGATAN

Antal fotgängare totalt: 7 440

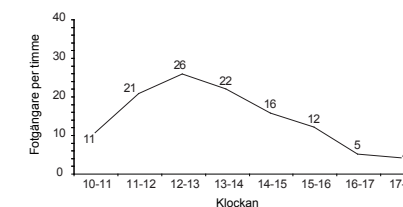
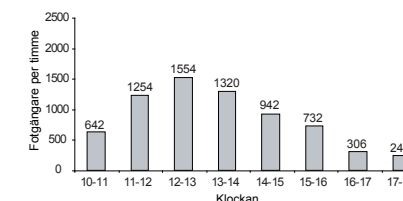


Ronnebygatan: Lördagen visar en koncentration av fotgängare mellan kl 11 och kl 15. Återigen är det väsentligt fler besökare på gågatedelen av Ronnebygatan.

Borgmästaregatan: Ca hälften av vardagens trafik registreras på Borgmästaregatan en lördag. Det motsvarar fortfarande 1/3 av fotgängartrafiken på Ronnebygatan.

KLAIPEDAPLATSEN

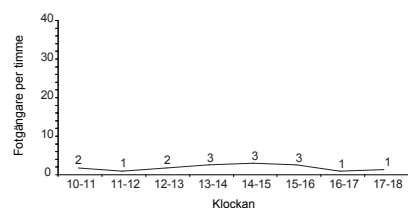
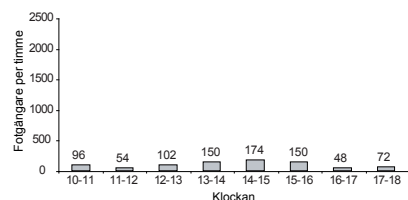
Antal fotgängare totalt: 7 000



FOTGÄNGARTRAFIK EN SOMMARLÖRDAG

FISKTORGET

Antal fotgängare totalt: 846

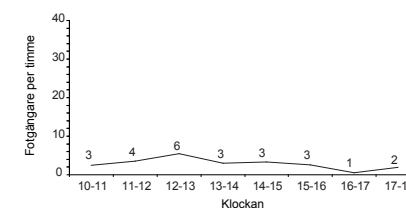
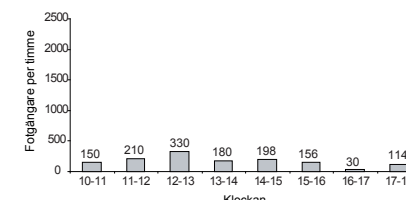
**Räkningar:**

Lördagen den 10 juli 2004

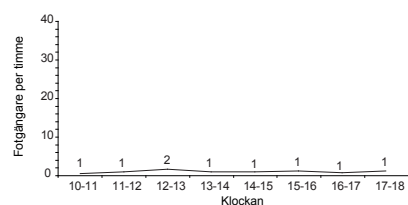
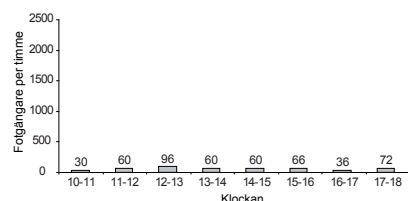
Väder: mulet, litet regn och frisk vind, 18°C

**NORRA KUNGSGATAN**

Antal fotgängare totalt: 1 370

**BJÖRKHOLMSKAJEN**

Antal fotgängare totalt: 480

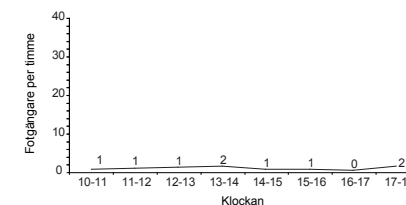
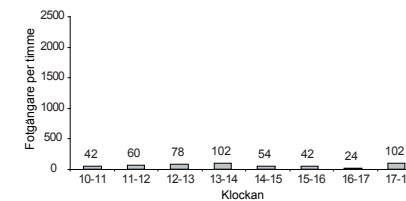
**Fisktorget:** Ganska jämn fotgängartrafik under hela dagen.

Mycket få människor tar sig hit ned en lördag.

Norra Kungsgatan och Kyrkogatan: Också på dessa två gator är lördagstrafiken halverad i förhållande till en vardag, och det är ganska få som går på dessa gator. Detta understryker stadskärnans status som affärscentrum och den generella bristen på stadslivsaktiviteter.

KYRKOGATAN

Antal fotgängare totalt: 504



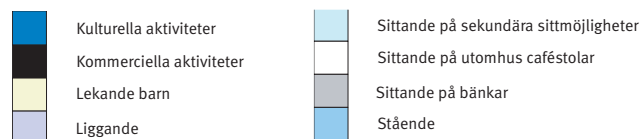
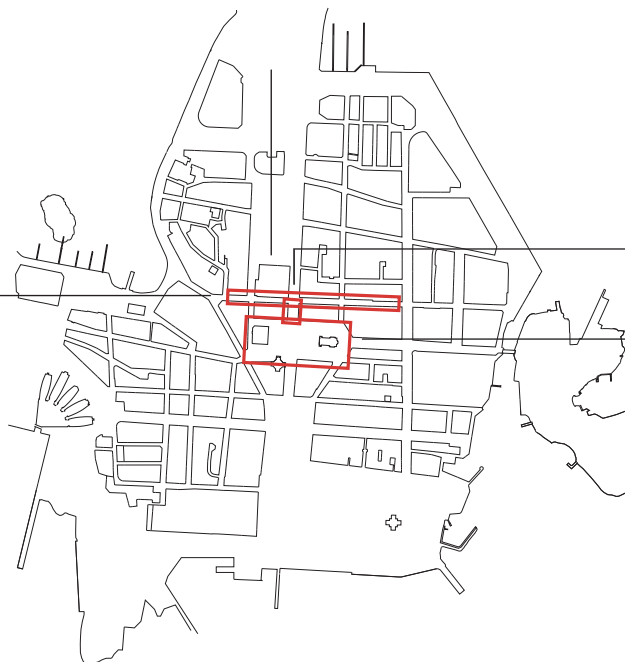
UPPEHÅLLSAKTIVITETER EN SOMMARVARDAG

Räkningar:

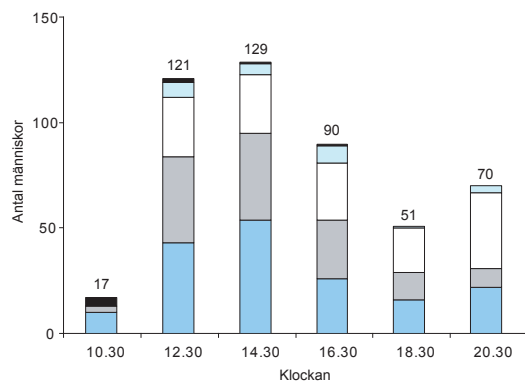
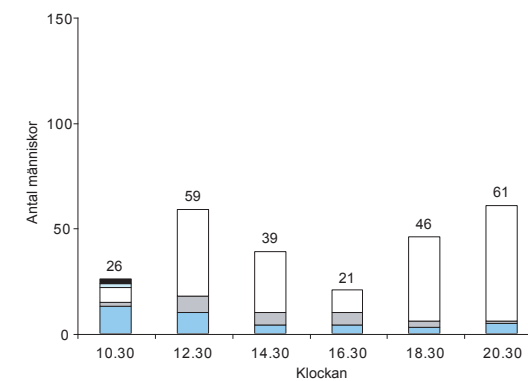
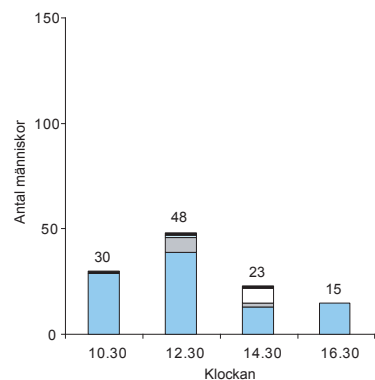
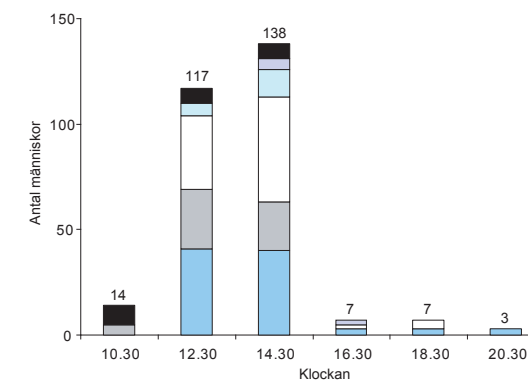
Tisdagen den 6 juli 2004 kl 10-16

Onsdagen den 7 juli 2004 kl 16-22

Väder: blåst, sol/moln, 20°C

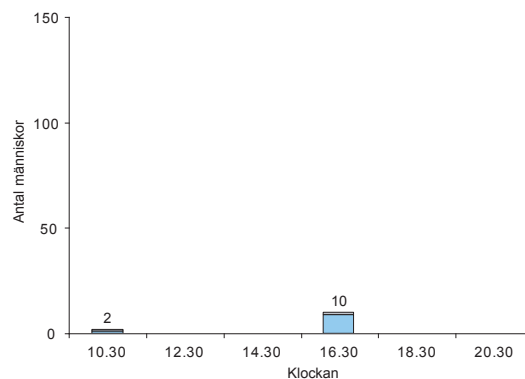


Ronnebygatan och Stortorget: Det är här det största antalet aktiviteter äger rum dagen igenom. De flesta stannar upp för att titta på varor eller tala med bekanta, andra för att ta en vilopaus på bänkarna. Stortorget utnyttjas koncentrerat kring lunchtid och är därefter öde.

RONNEBYGATAN VARDAG**KLAIPEDAPLATSEN****RONNEBYGATAN LÖRDAG****STORTORGET**

UPPEHÅLLSAKTIVITETER EN SOMMARVARDAG

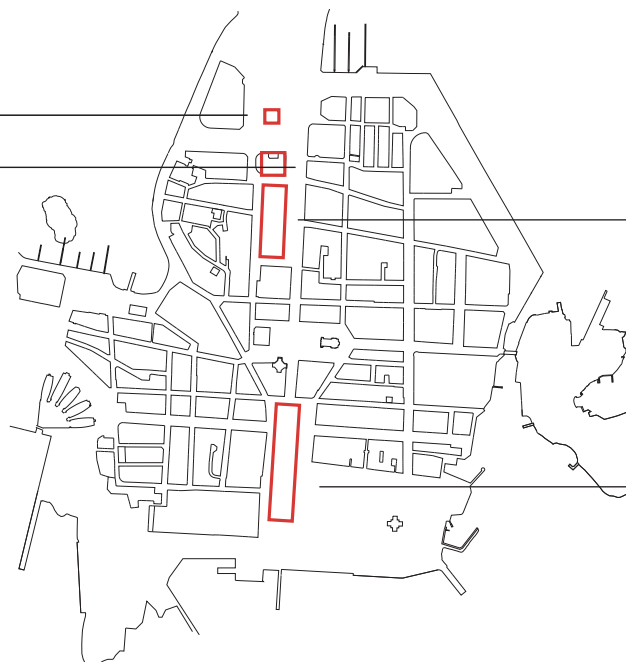
JÄRNVÄGSPLATS

**Räkningar:**

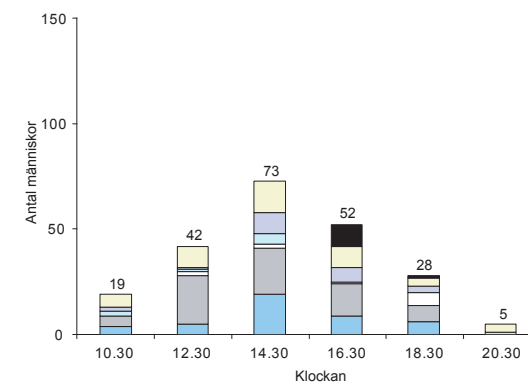
Tisdagen den 6 juli 2004 kl 10-16

Onsdagen den 7 juli 2004 kl 16-22

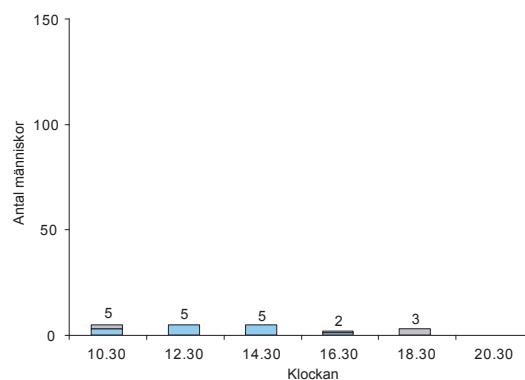
Väder: blåst, sol/moln, 20°C



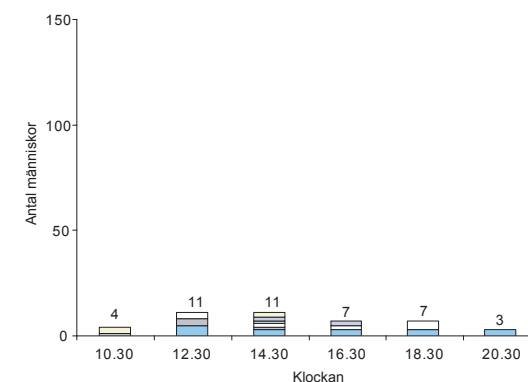
HOGLANDS PARK



BUSS STATION

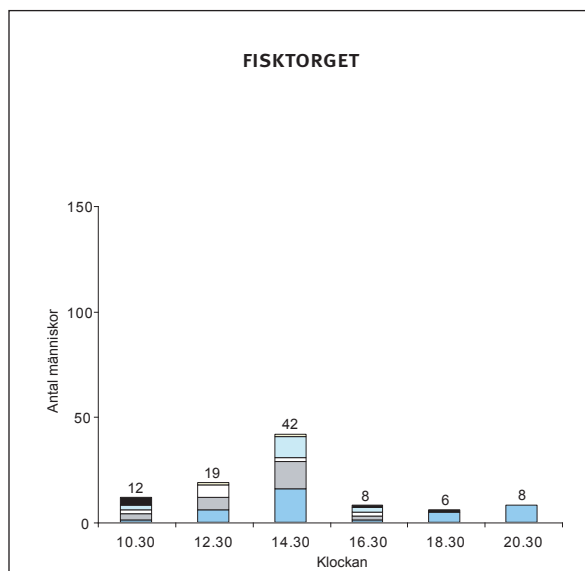


AMIRALITETSTORGET



Järnvägsstorget, busstationen och Hoglands Park: Stationsområdet är ett genomgångsområde där människor inte slår sig ned på grund av de dåliga uppehållsmöjligheterna. Hoglands Park är stadens lekplats, där en stor variation av aktiviteter försiggår dagen igenom.

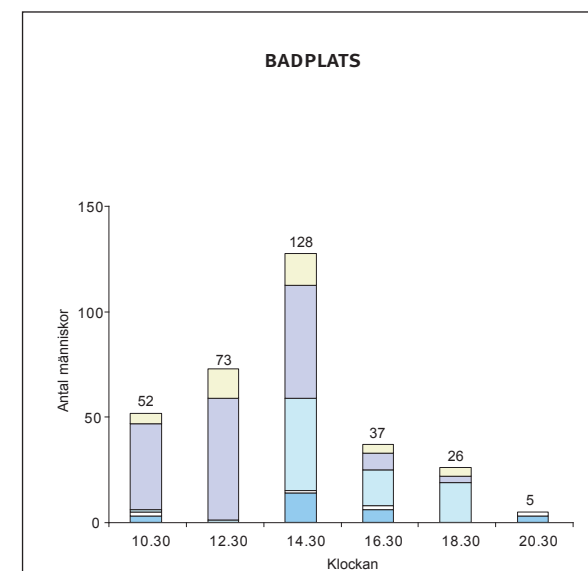
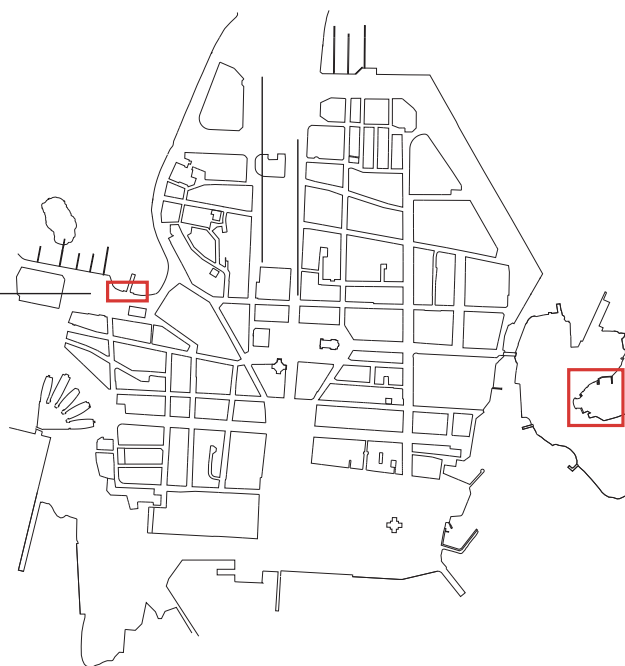
UPPEHÅLLSAKTIVITETER EN SOMMARVARDAG

**Räkningar:**

Tisdagen den 6 juli 2004 kl 10-16

Onsdagen den 7 juli 2004 kl 16-22

Väder: blåst, sol/moln, 20°C



Fisktorget: Fisktorget upplever en blomstring kring lunchtid, medan det är mycket stilla under resten av dagen.

Badplats: En fin sommardag utnyttjas Stumholmen av ganska många människor för rekreationsändamål. Här försiggår en stor variation av aktiviteter, mest under dagtimmarna då temperaturen är högst och man badar och solar.