



POTTHOLMEN ETAPP 2, del 1 - allmän plats

HERITAGE IMPACT ASSESSMENT

Konsekvensanalys påverkan världsarvet samt riksintresset för kulturmiljövården

2024-11-11

Nyréns Arkitektkontor

Innehåll

Inledning	3
Utredningsområdet i förhållande till Världsarvet Karlskrona	4
Utredningsområdet i förhållande till riksintresset	5
Världsarvet Karlskrona - internationell nivå	7
Beskrivning av världsarvsvärdet OUV – Outstanding Universal Value	8
Världsarvsattribut i anslutning till planområdet	10
Riksintresset för kulturmiljövården - nationell nivå	11
Riksintresseuttryck i anslutning till planområdet	13
Kulturhistorisk värdebeskrivning från KMU 221110 - lokal nivå	14
Sammanställning värden, attribut och uttryck	15
Riktlinjer kring utveckling - ur KMU 2022-11-10	17
Föreslagen ändring	19
Föreslagen ändring - visualiseringar	22
Analys - Anläggande av inre hamn	25
Analys - Anläggande av stationstorg	28
Analys - Påverkan uttryck/attribut i plan	31
Sammanställning - påverkan attribut	32
Sammanvägd bedömning	33

PROJEKTINFORMATION

Beställare: Karlskrona kommun

Rapportförfattare

Mattias Eklund, byggnadsantikvarie, Eklund Heritage AB

Granskning: Nyréns arkitektkontor AB

Samtliga fotografier är tagna av Mattias Eklund eller Olga Schlyter, om inget annat anges.

Visualiseringar: Karlskrona kommun

Drönbilder har spridningstillstånd enligt beslut från Lantmäteriet, ärendenummer LM2022/030427.

Omslagsbild: Sjötaxiplatsen vid Skeppsbrokajen kring 1950. Foto Paavo J Lindquist. Blekinge museum.

Inledning

Bakgrund

Östra Pottholmen (Pottholmen etapp 2) är en ny stadsdel i centrala Karlskrona. Inom området finns idag Österleden, Karlskronas huvudinfart, Karlskrona central med stationsområde, allmänna platser så som gång- och cykelvägar samt en gammal bangård som idag till stora delar är obebyggd. Området ligger i direkt anslutning till järnvägen i väster och havet i öster. Österleden (infartsvägen till Karlskrona från norr) invigdes 1971 och dess grundläggning har uppnått sin tekniska livslängd. Inom området har planarbete för en ny detaljplan påbörjats för att bygga om samt omlokalisera Österleden västerut med ambitionen att skapa en värdig entré till världsarvsstaden Karlskrona och skapa ett nytt stationstorg samt förbättra de allmänna platserna med fokus på gående och cyklist. I början av planprocessen togs en kulturmiljöutredning fram (Nyréns 2022-11-10), vilken har legat till grund för ställningstaganden under projektets gång. I nuläget finns en övergripande plan kring planområdets utveckling, vilken denna rapport utgår ifrån.

Syfte

Syftet med föreliggande rapport är att redogöra för världsarvets samt riksintressets attribut, och hur dessa påverkas av den föreslagna ändringen.

Avgränsning

Utredningen är avgränsad till det aktuella planområdet samt närliggande områden av relevans. Planområdet ligger i nära anslutning till redan antagna detaljplaner. Deras respektive volymer, som ännu inte uppförts, presenteras i fotomontagen, dock utgör de inte grund för den sammanvägda bedömningen då de redan antagits i sina respektive planprocesser, och därmed inte bedömts innebära påtaglig skada på riksintresset eller negativ påverkan på världsarvets OUV.

Metodik

Föreliggande rapport är en *Heritage Impact Assessment*, i princip en kulturmiljökonsekvensbeskrivning som fokuserar på hur föreslagna förändringar kan påverka världsarvsvärdet negativt och/eller positivt samt i vilken grad. Metoden togs ursprungligen fram vid ICOMOS konferens i Paris 2009 och finns presenterad i

dokumentet *Guidance and toolkit for Impact Assessments in a World Heritage Context*, en uppdaterad version av metodiken vilken kom under hösten 2022. En uppdatering jämfört med den tidigare metodbeskrivningen är att även nationella och lokala kulturmiljövärden ska tas med i bedömningen, i detta fall riksintresset för kulturmiljövärden samt de lokala kulturmiljövärden vilka identifierats i kulturmiljöutredningen.

Rapporten följer i huvudsak metodiken, men rapportens omfattning är anpassad utifrån den potentiella påverkans magnitud, planområdets placering i förhållande till världsarvets gräns samt att en miljökonsekvensbeskrivning tas fram parallellt där nollalternativ och andra aspekter utreds. Vissa delar som föreslås i metodiken har därmed utelämnats.

Planområdets kulturhistoriska förutsättningar samt identifikation av världsarvsattribut som potentiellt påverkas redovisas i en separat kulturmiljöutredning, vilken även har fungerat som förutsättningsdokument vid framtagandet av planförslaget. Relevanta delar ur kulturmiljöutredningen har lyfts in i detta dokument, men utredningen läses med fördel parallellt med denna utredning.

Som underlag används UNESCOs respektive Riksantikvarieämbetets officiella dokument för världsarvet respektive riksintresset, samt den ovan nämnda kulturmiljöutredningen för området (Nyréns 2022-11-10). Som underlag för bedömning av påverkan används kartöverlägg, historiska bildjämförelser och fotomontage.

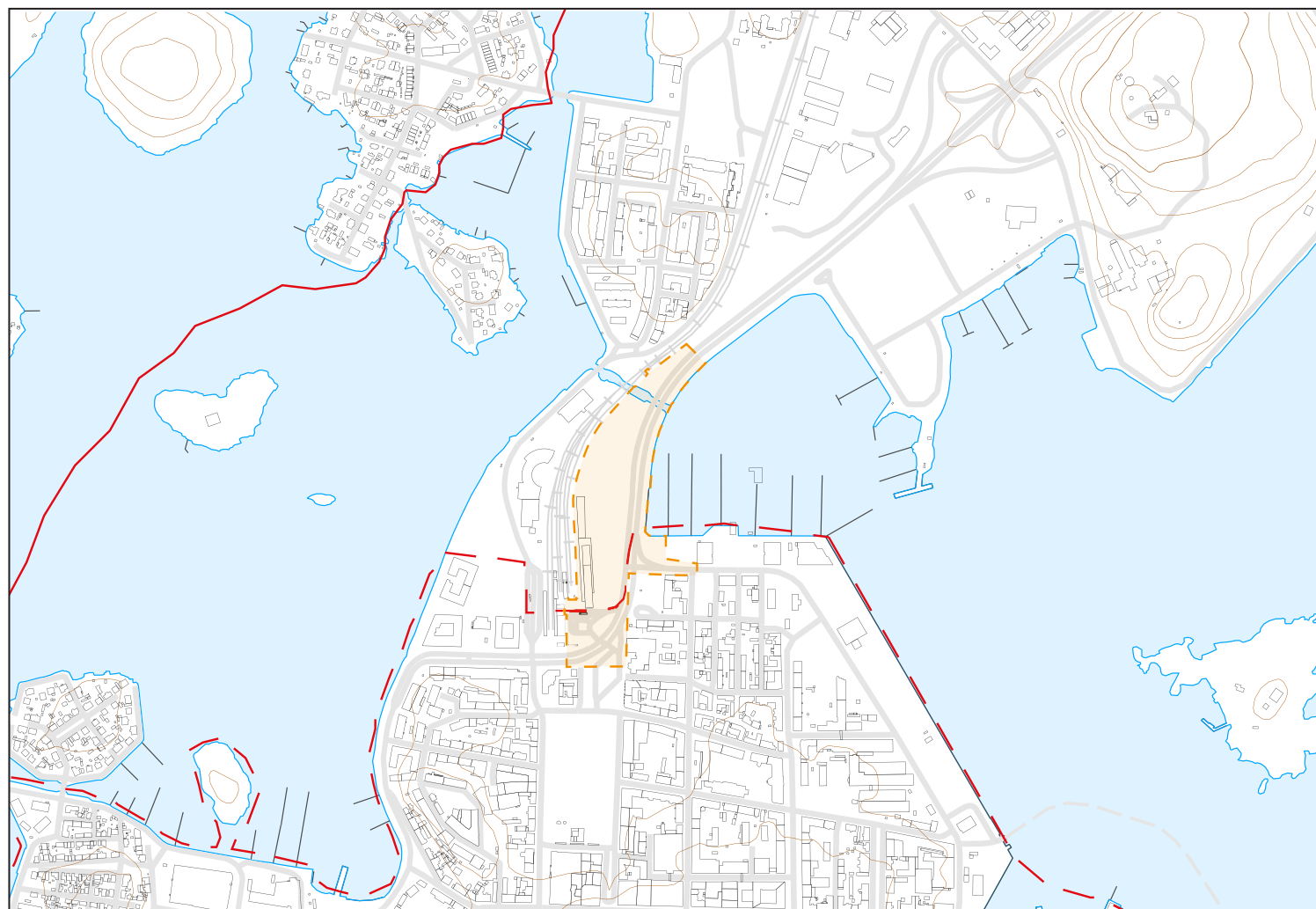
Utredningsområdet i förhållande till Världsarvet Karlskrona

Placering

Utredningsområdet ligger delvis inom världsarvets gräns. Resterande del ligger inom buffertzonen.

Storskalig exploatering inom världsarvets buffertzon kan potentiellt skada världsarvets *Outstanding Universal Value*, världsarvsvärde, om exploateringen inte beaktar områdets kulturhistoriska värden.

Åtgärder kan potentiellt även stärka värden som gått förlorade.



Teckenförklaring



Avgränsning



Världsarvets gräns - Trossö

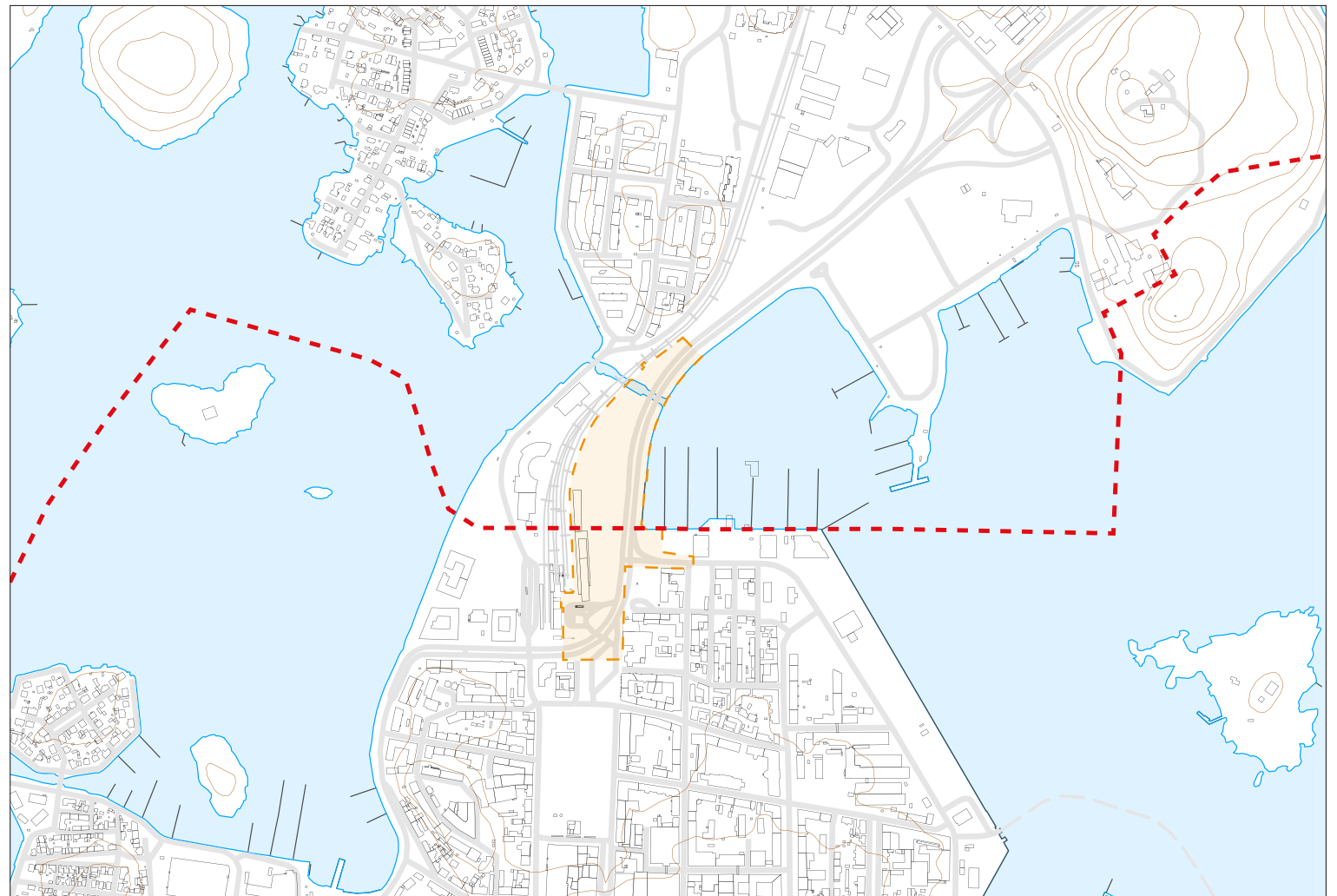


Buffertzon

Utredningsområdet i förhållande till riksintresset

Placering

Utredningsområdet ligger till ungefär hälften inom riksintressets gräns.



Teckenförklaring



Avgränsning







Riksintressets gräns

Utredningsområdet i förhållande till riksintresset



Teckenförklaring

-   Planområdet
-   Riksintressets gräns

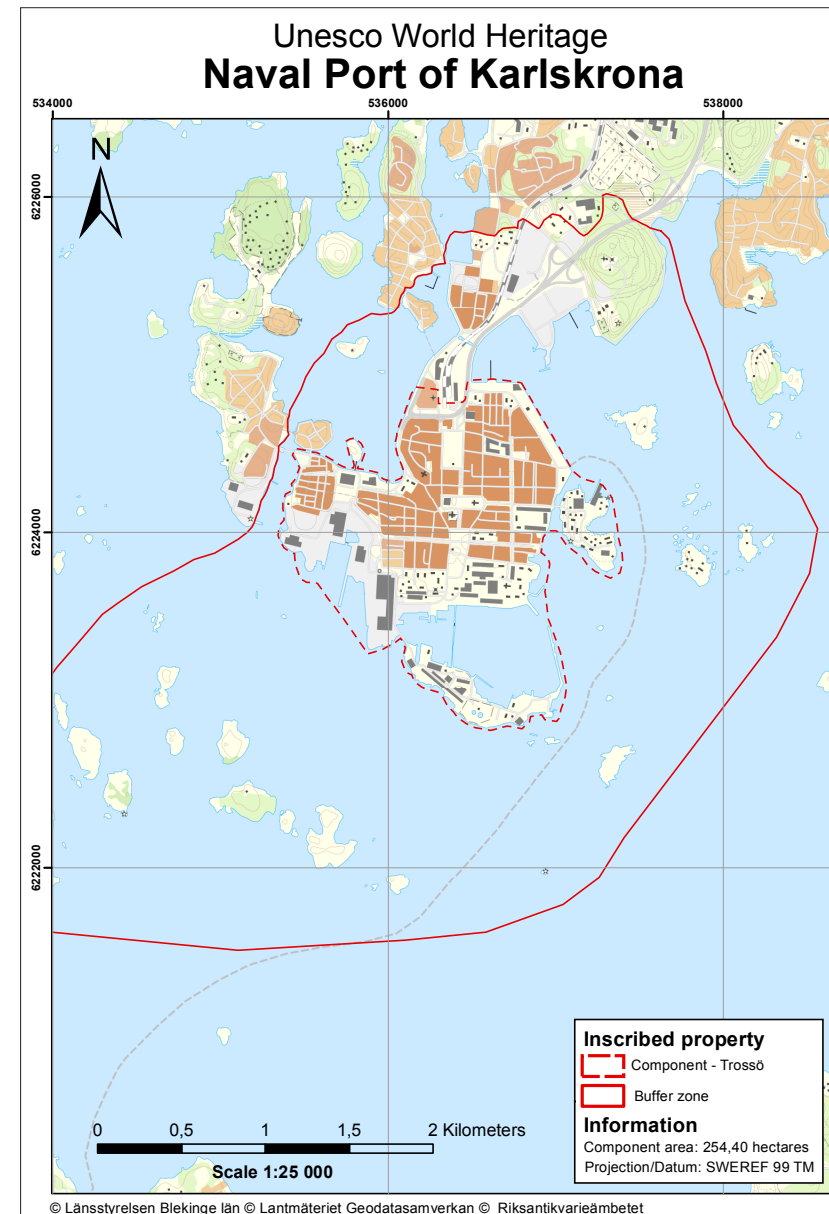
Världsarvet Karlskrona - internationell nivå

Inledning

Karlskrona förklarades som världsarv år 1998. På följande sidor beskrivs vad detta innebär med en redogörelse för de kriterier som ligger till grund för utnämningen, samt identifierade attribut som kan påverkas av en eventuell utveckling av platsen. Merparten av den beskrivande texten har hämtats från en tidigare rapport, *Heritage Impact Assessment - Karlskrona kulturhus*, Nyréns arkitektkontor 2022-05-31, där det även finns en djupare genomgång av vad världsarvsutnämningen innebär. Världsarvets värden beskrivs i ett dokument som kallas Retrospective Statement of Outstanding Universal Value, förkortat RsoOUV. Det är utifrån detta dokument, med stöd i andra officiella dokument, som attributen identifierats.

Världsarvskonventionen i Svensk lagstiftning

Sverige ratificerade Världsarvskonventionen 1985 vilket innebär en skyldighet att inarbeta konventionen i nationell lagstiftning och politik. Det finns inga särskilda lagbestämmelser som reglerar världsarven, utan det har bedömts att konventionens krav ryms inom gällande lagstiftning. Kulturmiljövärldsarv i Sverige utgör sådana särskilt värdefulla miljöer från kulturmiljösynpunkt som avses i 3 kap MB (1998:808). Ofta skyddas hela eller delar av dem som fornlämningar, byggnadsminnen eller kyrkor enligt kulturmiljölagen (1988:950) (KML), som statliga byggnadsminnen enligt förordning om statliga byggnadsminnen (1988:1229), i detaljplan eller områdesbestämmelser enligt PBL. Riksantikvarieämbetet har generellt rekommenderat att världsarven bör sammanfalla med ett riksintresse för att landskapet inom världsarvet ska kunna hanteras i ett helhetsperspektiv. I Karlskrona sammanfaller riksintressets gräns och världsarvet i hög grad efter revideringen 2019, och beskrivningen av vilka miljöer som avses sammanfaller i mycket hög grad.



Beskrivning av världsarvsvärdet OUV – Outstanding Universal Value

Ett OUV - världsarvsvärde - beskrivs enligt Världsarvskonventionen på följande vis:

Outstanding Universal Value means cultural and/or natural significance which is so exceptional as to transcend national boundaries and to be of common importance for present and future generations of all humanity. As such, the permanent protection of this heritage is of the highest importance to the international community as a whole. The Committee defines the criteria for the inscription of properties on the World Heritage List.

Karlskronas världsarvsvärde definierades när staden skrevs in på världsarvslistan 1998. Värdet är baserat på kriterier uppställda av UNESCO.

Örlogsstaden Karlskrona uppfyller två av dessa tio kriterier:

Criterion (ii) to exhibit an important interchange of human values, over a span of time or within a cultural area of the world, on developments in architecture or technology, monumental arts, town-planning or landscape design; Beskrivning av hur Karlskrona uppfyller kriteriet:

”Karlskrona is an exceptionally well preserved example of European planned naval town, which incorporates elements derived from earlier establishments in other countries and which was

in turn to serve as the model for subsequent towns with similar functions.” Criterion (iv) to be an outstanding example of a type of building, architectural or technological ensemble or landscape which illustrates (a) significant stage(s) in human history; Beskrivning av hur Karlskrona uppfyller kriteriet: ”Naval bases played an important role in the centuries during which naval power was a determining factor in European Realpolitik, and Karlskrona is the best preserved and most complete of those that survive.”

Autenticitet - äkthet

Alla världsarv som nominerats under kriterierna (i) till (vi) måste uppfylla kravet på autenticitet. Vad detta innebär finns beskrivet i **the Nara Document of Authenticity**. I korthet handlar autenticitetskravet om till vilken grad de attribut som uttrycker världsarvsvärdet gör det i förhållande till form, material, funktion, tradition med mera. Autenticitet behöver inte handla om fysiska material utan kan även innebära immateriellt kulturarv, språk, en plats anda med mera.

Örlogsstaden Karlskronas rSoOUV beskriver dess autenticitet på följande vis: ”The Naval Port of Karlskrona is authentic in terms of its location and setting, forms and designs, and mate-

rials and substances, as well as some of its uses and functions. Various kinds of cultural environments as well as individual buildings are largely preserved. In 2005, when Karlskrona became Sweden’s national marine port, its role as an active naval port was strengthened. The Swedish authorities believe that the continued use of this historical environment will provide the best protection, and will assist in maintaining the property’s authenticity. Several older buildings and constructions in the port area have been restored in order that they may be reused.”

Integritet

Alla världsarv som nominerats måste även uppfylla kravet på integritet. Med integritet menas graden av helhet och i vilken mån världsarvet är intakt. I historiska städers fall handlar det exempelvis om att relationer och dynamiska funktioner i den historiska staden som är grundläggande för dess distinkta karaktär ska vara upprätthållna, vilket i Karlskronas fall delvis handlar om den intakta marinbasfunktionen.

Örlogsstaden Karlskronas rSoOUV beskriver dess integritet på följande vis: ”All the elements necessary to express the Outstanding Universal Value of the Naval Port of Karlskrona are located within the boundaries of the 320.417-

ha serial property, including the city of Karlskrona and its grid plan; the naval dockyard and harbour; the inner fortifications at Ljungskar, Mjølmarholmen, Koholmen, Godnatt, and Kurrholmen; the outer fortifications at Drottningars Citadel and Kungsholms Fort; and Skarfva Manor House and the Crown Mill at Lyckeby located in the naval port’s environs. The boundaries of the property adequately ensure the complete representation of the features and processes that convey the property’s significance, and there is a 1,105.077-ha buffer zone. The property does not suffer unduly from adverse effects of development and/or neglect. While the city plan is preserved and the original vision for and planned functions of the city are still legible today, the majority of the property is part of a living urban environment facing continual pressures for change.”

Beskrivning av världsarvsvärdet OUV – Outstanding Universal Value

Attribut som förmedlar OUV - Outstanding Universal Value

Attribut eller betydelsebärare är de fysiska delar, processer, immateriella värden och relationer mellan delar som världsarvsvärdet tar sig till uttryck genom. Även om SoOUVn (Statement of Outstanding Universal Value) är utgångspunkten i beskrivningen av attribut är den sällan så pass detaljerad gällande attribut att den är omedelbart användbar vid beskrivning av eventuell påverkan på Världsarvsvärdet. Attributen kan behöva definieras tydligare i processen. I samband med arbetet med en tidigare utredning, Heritage Impact Assessment - Karlskrona kulturhus 2022-05-23 definierades ett antal attribut, uppdelade utifrån autenticitet/integritetsbegreppen, vilka kan kopplas till Världsarvets Karlskronas OUV. Identifikationen av attributen har bedömts vara riktiga av ICOMOS i samband med kulturhus-processen, där de bereddes möjlighet att kommentera på urvalet. Attributen är:

Attribut kopplade till autenticitet:

- Marinbasens obrutna kontinuitet
- Välbevarad bebyggelse och historiska miljöer
- Stortorget som offentligt rum
- Lokalisering
- Design, utformning och material

Attribut kopplade till integritet:

- Bevarad stadsplan med kvartersstruktur
- Den historiska stadens tydliga avgränsning
- Historisk stadssiluett

Attributen beskrivs mer ingående i den nämnda rapporten men bedöms vara applicerbara som bedömningsgrund även på föreliggande rapports utredningsområde.

Utredningsområdets koppling till världsarvets attribut

Utredningsområdet kan kopplas till följande attribut:

Marinbasens obrutna kontinuitet

Det bevarade stickspåret i utredningsområdets södra del på Kungsplan har en koppling till Marinbasens verksamhet, även om spåret inte används längre vilket innebär att kopplingen till just kontinuiteten är svag.

Välbevarad bebyggelse och historiska miljöer

Utredningsområdet saknar i hög grad bebyggelse och dess miljö har bevarat få historiska spår äldre än 1900-talet.

Stationsbyggnaden med tillhörande flygelbyggnader har dock i viss mån välbevarad karaktär med stark koppling till stadens historiska utveckling. Även angränsande byggnader kan räknas in i denna kategori, däribland fängelset, varmbadhuset, Fribergiska huset med flera.

Lokalisering

Lokaliseringsattributet är i denna kontext kopplat till stadens topografi i förhållande till att den är förlagd i skärgården, samt möjligheten att uppleva denna. Utredningsområdet är ett särskilt tydligt exempel på där dessa attribut förvanskats under århundradena, genom att vattnet mellan de tidigare holmarna fyllts ut och skärgårdskaraktären försvagats. Avseende detta attribut finns möjligheten att göra förändringar som innebär en positiv påverkan på attributet. Särskilt efter utbyggnaden av Österleden 1971 så har gränsen mellan Pantarholmen och Pottholmen suddats ut. Därför får 1961 års strandlinje representera attributet i denna analys.

Historisk stadssiluett

Platsen har genom dess topografiskt låga samt perifera läge i förhållande till Trossös centrala delar inte en direkt koppling till den historiska stadssiluett

som åsyftas i världsarvskriterierna. Tillkommande volymer kan dock ha en påverkan på den ovan åsyftade siluetten.

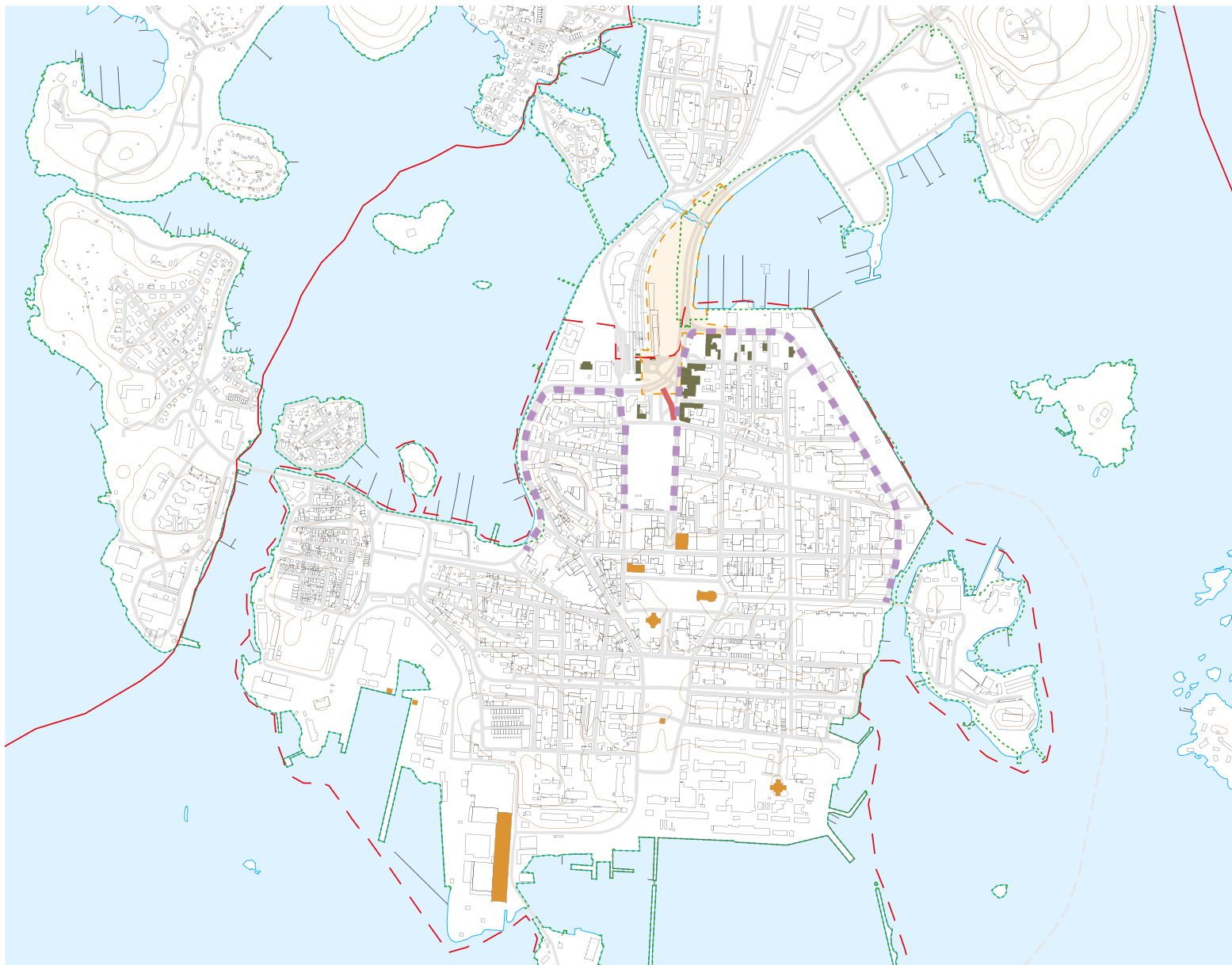
Den historiska stadens tydliga avgränsning

Planområdet gränsar i öster till kvarter som tillhör den ursprungliga stadsplanen och vilka möter vattnet mot norr. Även om bebyggelsen med några undantag är i huvudsak sentida så utgör de den historiska stadsfronten mot den norra kajen och vattnet.




Eventuella tillkommande volymer bedöms inte påverka attributen *Bevarad stadsplan med kvartersstruktur* då utredningsområdet inte ingår i den ursprungliga stadsplanen. Ej heller *Stortorget som offentligt rum* då planområdet ligger på ett visst avstånd, eller *Design, utformning och material* då planområdet har få byggnader och en generellt låg grad av autenticitet.

På kartbilden på nästa sida presenteras de attribut som manifesterar världsarvsvärdet i närområdet som potentiellt bedöms kunna påverkas. De attribut som överlappar med riksintressets uttryck (rutnätsplanen med mera) har utelämnats. Under rubriken Riktlinjer kring utveckling presenteras en karta med riksintressets och världsarvets identifierade värden samlade.

Världsarvsattribut i anslutning till planområdet




Teckenförklaring

-  Avgränsning
-  Världsarvets gräns - Trossö
-  Buffertzonen


Marinbasens obrutna kontinuitet

-  Stickspåret till marinbasen


Välbevarad bebyggelse och historiska miljöer

-  Kulturhistoriskt intressanta äldre byggnader kring planområdet


Lokalisering

-  1961 års strandlinje - innan Österleden

Historisk stadssiluett

-  Viktiga, framträdande byggnader i siluetten

Den historiska stadens tydliga avgränsning

-  Den historiska stadens avgränsning norrut

Attribut som inte bedöms riskera påverkan har utelämnats från illustrationen.

Riksintresset för kulturmiljövården - nationell nivå

Beskrivning

Karlskrona är ett riksintresse för kulturmiljövården enligt 3 kap 6 § MB. Riksintressemotiveringen uppdaterades 2019-09-05, efter att ett fördjupat kunskapsunderlag färdigställdes under 2017.

Vid revideringen ändrades gränserna för att bättre harmoniera med världsarvets avgränsningar. Vid denna revidering ändrades den norra gränsen och det för denna rapport aktuella området



Riksintressets gräns. Bildkälla Lantmäteriet.

hamnade till ungefär hälften utanför gränsen, efter att tidigare ha varit nästan helt innanför.

Under följande rubrik återges riksintressemotiveringen och uttrycken, med relevanta formuleringar fetmarkerade.

Riksintresset Karlskrona [K15]

Motivering: Residensstad, svenska flottans huvudstation sedan 1680-talet och en av Europas bäst bevarade exempel på örlogsstad som genom påkostad arkitektur, tekniskt innovativa anläggningar och den ståndsmässigt anlagda civila staden med omgivande befästningar och försörjningssystem visar på den svenska stormaktstidens ambitioner att utöka och upprätthålla en maktställning i Europa och runt Östersjön. Speglar tydligt statsmakternas inflytande bakom stadsbildningar under 1500- och 1600-talen. (Stadsmiljö; residensstad, garnisonsstad, Kvarnmiljö)

Uttryck för riksintresset: **Den sedan 1680-talet bibehållna rutnätsplanen med kvartersindelningen, de breda paradgatorna, gatustrukturen med strålgator och Kungsgatan som mittaxel. Offentliga byggnader med koppling till stadens funktion som residensstad, såsom Rådhuset, Residenset och andra successivt uppförda offentliga byggnader. Stortorget som den civila stadens centrum med sin**

monumentala karaktär och bebyggelse, liksom de långa utblickarna över den omgivande, lägre belägna staden. 1700- och 1800-talsbebyggelse på Trossö, i stråk eller som enstaka inslag i kvarteren, bestående av låg trähusbebyggelse, ofta med välbevarade innegårdsmiljöer.

Trossös jämna och låga siluett som följer topografin och underordnar sig Stortorget kyrkor. Björkholmen där den kuperade terrängen, småskaliga tomtindelningen samt en större andel äldre bebyggelse med små låga stugor, träbyggnader i 1–2 våningar, generellt placerade med gaveln ut mot gatan, är karaktärsskapande. Örlogsvarvet och Nya varvet, som i skala och struktur skiljer sig från den civila staden genom fristående ofta storskaliga byggnader, placerade utan kvartersstruktur, omgivna av stora, öppna funktionsytor, och där bebyggelse och anläggningar från sent 1600-tal och framåt visar på olika tidars arkitektoniska ideal och tekniska förutsättningar. Rester av den gamla sträckningsmuren, Vallgatans sträckning, varvmuren och mötet mellan den civila och militära staden. Stumholmen med sin mångfald av bevarade och fristående funktionsbyggnader från olika tider och med koppling till flottans intendentur till exempel kronobageriet och beklädnadsverkstaden. **Inre och yttre befästningar från olika tider och med fria utblickar mot inloppet**

till staden. Anläggningar för örlogsstadens försörjning kring Lyckebyåns fall i form av dammanläggning, lämningar av kronosmedja, stenvalvsbro och Kronokvarnen. Det äldsta varvets verksamhet på Vämö med spår efter repslagarbana och varvsplan.

Fördjupat kunskapsunderlag

Det fördjupade kunskapsunderlaget togs fram 2017 inför revideringen av riksintressebeskrivningen. I dokumentet beskrivs Karlskronas historiska bakgrund, miljös riksintressanta värde och hur detta uttrycks i den fysiska miljön. Riksintressets känslighet och tålig- het i sina olika delar preciseras, och ska ses som en vägledning i utvecklingen av miljön. De delar som bedömts vara relevanta för utredningsområdet återges nedan.

"Kunskapsunderlag - fysiska uttryck för 1600-talets stadsplan – residensstaden och den civila staden

Den till topografin anpassade rutnätsplanen och kvartersindelning med kontinuitet sedan stadens grundande. Planläggningen av staden präglades inte bara av de militära behoven utan vittnar också om en strävan efter klassiska ideal med rutnätsplan och stora torg. Barockens ideal ger sig till

Riksintresset för kulturmiljövården - nationell nivå

känna med de karaktäristiskt breda gatorna, de diagonala strålgatorna Borgmästaregatan och Södra Smedjegatan och monumentalarkitekturen och vittnar om att Karlskrona även gavs ett symbolvärde – staden skulle vara en symbol för den nya europeiska stormakten.

De i stadsplanen viktiga axlarna, där Norra och Södra Kungsgatan anlades som den centrala mittaxeln.

Kungsgatan binder samman den civila stadens centrum, Stortorget, med Örlogsvärvet i söder. Järnvägstunnelns anläggande 1887 skapade djupa skärningar i Kungsgatans sträckning, och minskade dess karaktär som paradgata. Den breda Kyrkogatan, som löper i östlig riktning från Stortorgetts kortsida, är ytterligare en viktig axel, och ger utblickar mot Stumholmen och vattnet från Stortorget. De två strålgatorna som mynnar vid Amiralitetstorget knyter ihop den civila och militära staden.

De långsmala kvarteren vid Kalvhagen och Skeppsbron, där stadens packhus var belägna. 1700-tals magasinet vid Spårgatan - Arvid Nilssonsgatan utgör det sista bevarade magasinet i området.

De öppna utblickarna mot havet som på flera platser möjliggörs av rutnätsplanens raka gator, och de fria utblickarna mot omkringliggande inre befästningar från många platser runt stadens kajer.

Bebyggelsens skala, där senare tiders bebyggelse har förhållit sig till och följt den ursprungliga stadsplanen och kvartersindelningen.

Kunskapsunderlag - Samlad bedömning av känslighet och tålighet

- Stadsplanen är känslig för förändringar av gatustrukturen, kvartersindelningen, eller breddningar/inskränkningar av gaturummens bredd. Kungsgatans roll som stadens mittaxel, som binder ihop de norra delarna av Trossö med den militära staden, samt de för stadsplanen karaktäristiska strålgatorna bör upprätthållas och lyftas.
- Den till topografin anpassade stads-siluetten med den dominerande Fredrikskyrkan på Trossös högsta punkt är känslig för bebyggelse som bryter upp den jämna skalan, försvårar läsbarheten av öns särpräglade topografi eller som utmanar kyrkans dominans."

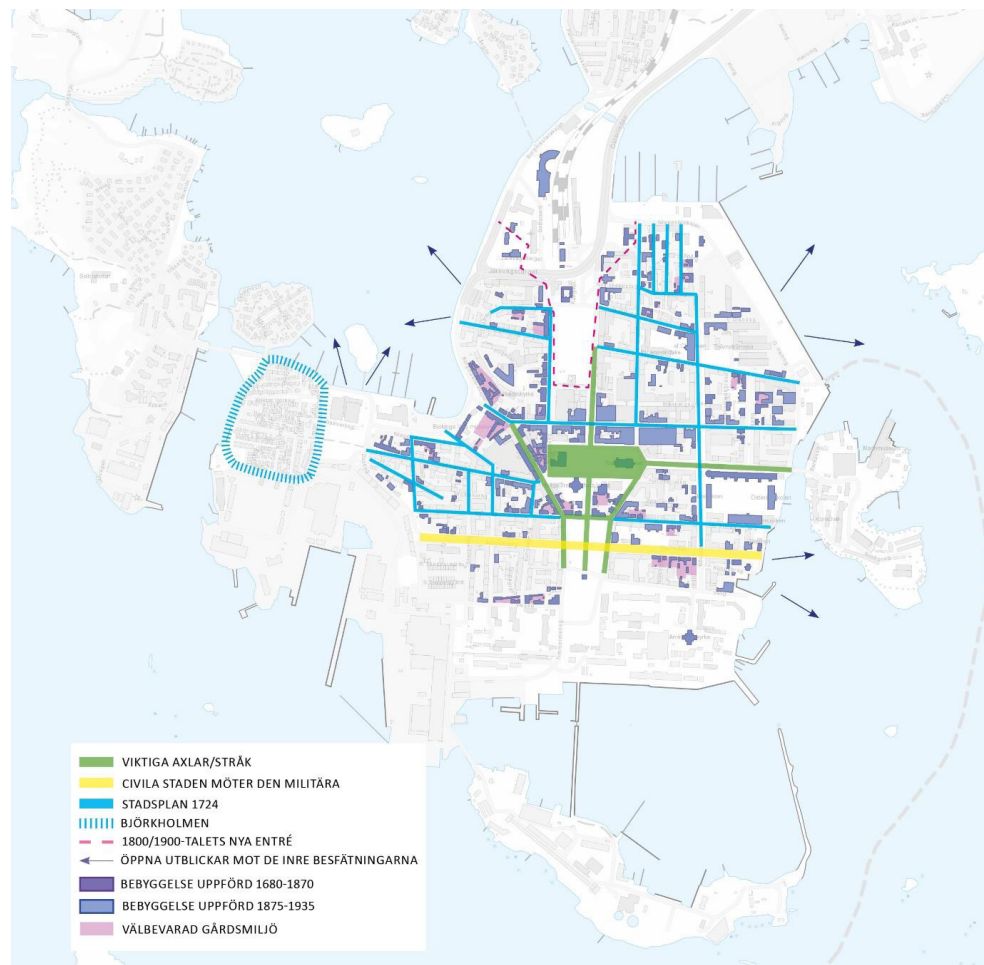


Illustration ur kunskapsunderlaget föreställande fysiska uttryck för stadsplanen. Producerad av KMV Forum AB 2017. Riksintressegränsen reviderades 2019, så lokstallet, markerat i norra delen av Pottholmen, ligger numera utanför gränsen.

Riksintresseuttryck i anslutning till planområdet

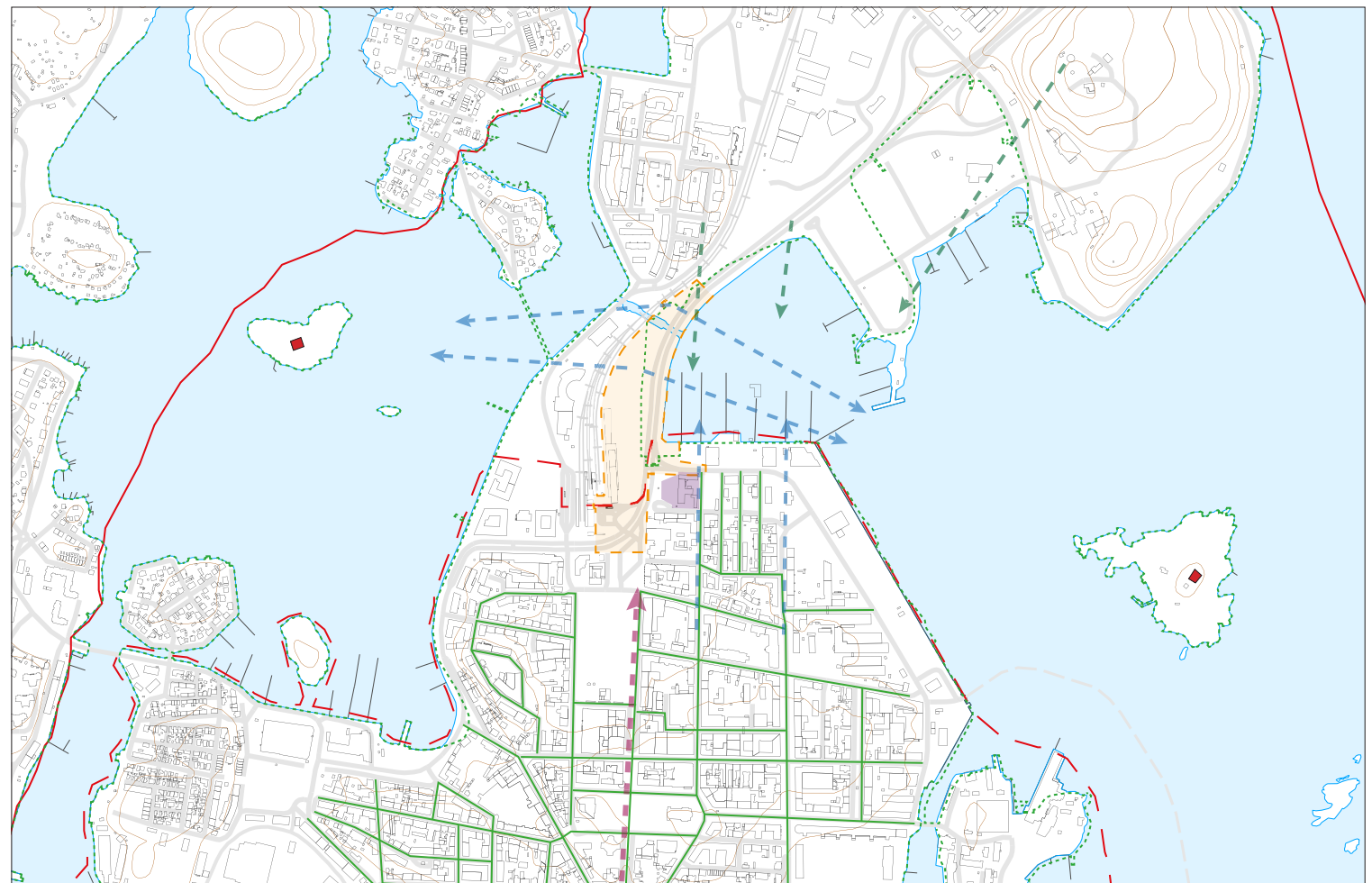
Beskrivning

Utredningsområdet ligger till ungefär hälften inom riksintressets gräns. Inom utredningsområdet finns inga direkta exponer för riksintresset, dock angränsar det till uttrycken *Den till topografin anpassade rutnätsplanen och kvartersindelning med kontinuitet sedan stadens grundande* samt *De i stadsplanen viktiga axlarna, där Norra och Södra Kungsgatan anlades som den centrala mittaxeln*.

Alldeles intill plangränsen ligger länsfängelset, vilket är en *offentlig byggnad med koppling till Karlskrona som residentsstad*.

Eventuell exploatering inom området kan även potentiellt påverka uttrycken *Trossös jämna och låga siluett som följer topografin och underordnar sig Stortorgetets kyrkor*, *De öppna utblickarna mot havet* samt *inre och yttre befästningar från olika tider*; det sistnämnda ifall eventuell bebyggelse skyler utblickar mot de båda kruthusen på respektive sida om Pottholmen.

Riksintresseuttryck i anslutning till planområdet är markerade på kartbilden till höger.



Teckenförklaring



Avgränsning



Riksintressets gräns

Riksintresseuttryck



Centralaxeln

Länsfängelset



Utblickar mot havet



Rutnätsplanen



Utblickar mot Trossös siluett

Kruthus

Kulturhistorisk värdebeskrivning från KMU 221110 - lokal nivå

Kulturhistorisk värdering

Det som har format planområdet så som det ser ut idag är kommunikationer. Miljön speglar stadens utveckling från det sena 1800-talets järnvägssättning till den bilcentrerade stadsplaneringepoken under efterkrigstiden.

Järnvägsstationen

Stationsbyggnaden med sina två flyglar är en nyckelbyggnad i staden. Den är ett tydligt uttryck för 1800-talets stora omvälvningar vad gäller teknik och kommunikation. Byggnaden har en bibehållen helhetskaraktär även om mycket har förändrats vad gäller detaljer och färgsättning. Järnvägsstationen är kulturhistoriskt särskilt värdefull.

Godsmagasin och perronger

Godsmagasinet är en modernistisk bruksbyggnad som speglar järnvägstrafikens viktiga funktion för godsförmedling. Byggnaden är enkel i sin utformning och är inte av särskilt intresse från byggnadshistorisk eller arkitektonisk synvinkel. Det kulturhistoriska värdet är mycket begränsat. Detsamma gäller perrongerna.

Brohålan

Karlskronas är en stad byggd på öar och holmar i skärgården. Vattnet mellan Pottholmen och Pantarholmen är, även om det är smalt idag, en distink-

tion mellan öarna och ett spår av den historiska topografin. Det är ett stort kulturhistoriskt värde att denna distinktion finns kvar. De befintliga stenskodda glaciserna längs Brohålan kanter inom planområdet är från 1960/70-talet när marken här fylldes ut, och är inte av kulturhistoriskt värde i sig.

Landbron

Det finns idag inga synliga spår i stadsbilden av den gamla infartsvägen Landbron. Vägens sträckning motsvaras dock inom planområdet av fastigheten Karlskrona 3:5. Den historiska vägsträckningen är av kulturhistoriskt intresse.

Österleden

Österleden är ett mycket typiskt exempel på den rationella, modernistiska stadsplaneringen. Trafikleden tog liten hänsyn till den befintliga kulturmiljön då den anlades, och dess karaktär och gestaltning saknar originalitet. Även om den är ett tidstypiskt uttryck för sin tid saknar den bevarandevärde.

Skeppsbrokajen

Vid Skeppsbrokajen möter den gamla staden inom 1600-talsstadsplanen vattnet. Förr var detta platsen för handelstransporter och skärgårdstrafik. Själva kajen är breddad och utbyggd genom åren men det är fortfarande en miljö präglad av båtliv. Kajen är inte

en del av den täta stadsbebyggelsen, utan det är ett öppnare stadsrum med vida utblickar, vattenkontakt och maritim verksamhet. Detta är karaktärsdrag av kulturhistoriskt värde att ta tillvara.

Ankaret på Skeppsbrokajen

Ankaret har stått som utsmyckning på Skeppsbrokajen åtminstone sedan 1950-talet. Tidigare stod det längre västerut, vid Tallebryggan. Det har flyttats genom åren och omgivningarna har förändrats. Samma typ av utsmyckning återfinns på olika ställen i staden. Den exakta placeringen är därmed inte av vikt, men det finns ett kontinuitetsvärde i att bibehålla ankaret i miljön.

Trädplantering på Kungsplan

Kungsplan har sedan den anlades varit en grön plats i staden, även om den också fungerat som kommunikationsnod med först stickspår och sedan bussar. Platsens nuvarande gestaltning och de enskilda träden är inte av värde i sig från kulturhistorisk synvinkel, men det faktum att det är en grön plats är kulturhistoriskt betydelsefullt.

1600-talsstadens mittaxel och siluett

Stadsplanens mittaxel går i linje med Norra Kungsgatan och den mynnar ut i planområdet. Barockplanen är en bärande del av Karlskronas kulturvärden och axeln är viktig att förhålla sig till. Detsamma gäller stadens siluett.

Objekt av kulturhistoriskt värde inom planområdet

- Järnvägsstationen (huvudbyggnad och två flyglar)
- Ankaret på Skeppsbrokajen (begränsat värde)

Kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag inom och i närheten av planområdet

- Den historiska stadens mittaxel och siluett
- Vattnet som skiljer Pottholmen från Pantarholmen
- Skeppsbrokajens vattenkontakt och hamnkaraktär
- Trädplantering på Kungsplan
- Utblickar mot vattnet och kruthuset
- Släpp i bebyggelsestruktur mellan de respektive tidigare öarna
- Upplevelsen att ankomma staden omgiven av vatten

Övrigt av kulturhistoriskt intresse

- Landbrons historiska sträckning

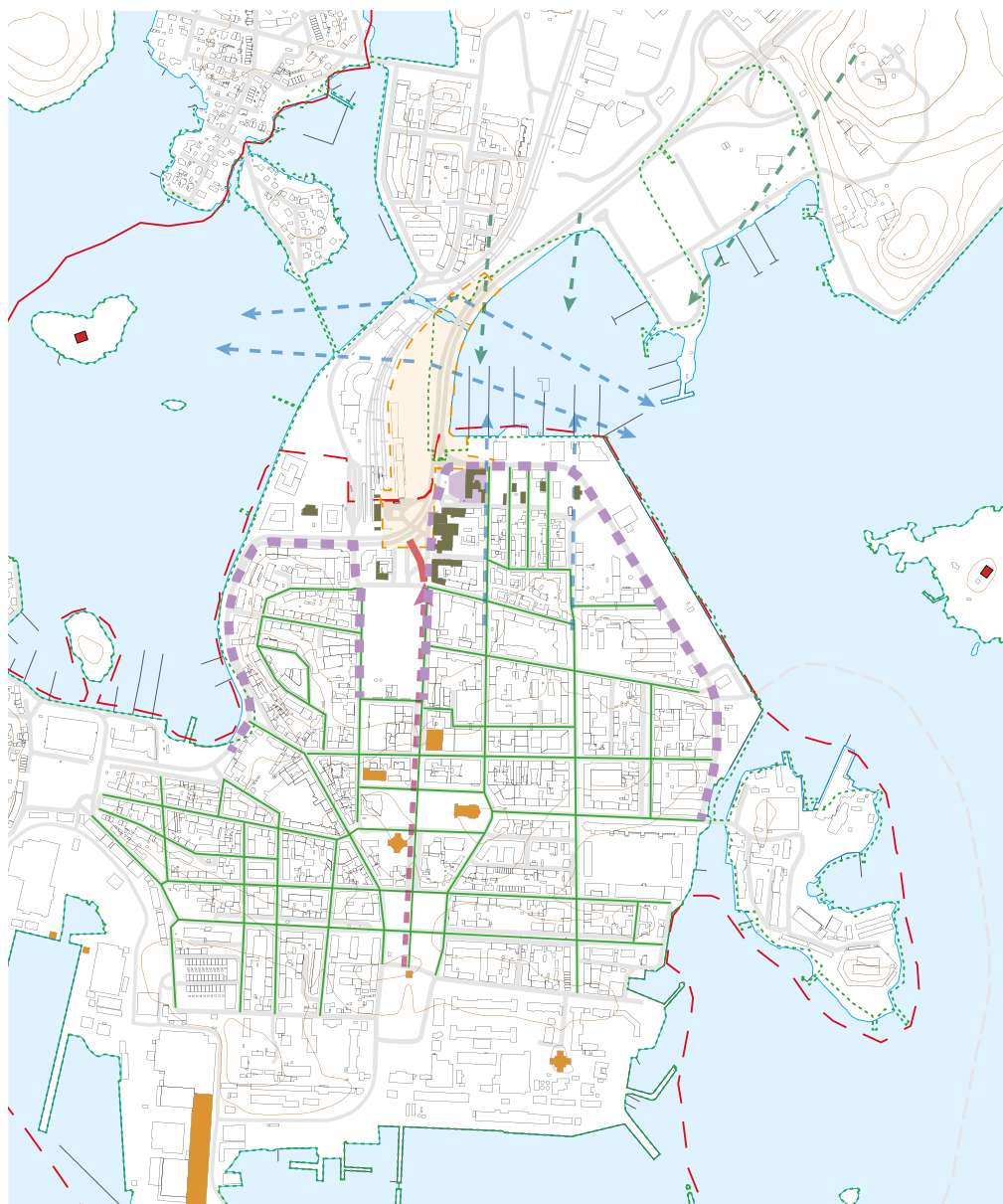
Sammanställning värden, attribut och uttryck

Tolkning

I listan till höger har tolkningen av världsarvets värden och attribut samt riksintressets värden och uttryck samt lokala kulturmiljövärden, identifierade i kulturmiljöutredningen förts in. Värdena och attributen/uttrycken sammanfaller i hög grad; i dessa fall har de slagits samman och omnämns enbart under världsarvets värden och attribut, i enlighet med metodiken i *Guidance and toolkit for Impact Assessments in a World Heritage Context*.

Nivå och dokument	Kulturvärden	Attribut/uttryck i/vid planområdet	Informationsskällor	
Världsarvsnivå - OUV	Marinbasens obrutna kontinuitet	Det bevarade stickspåret i utredningsområdets södra del	RsoOUV	
	Välbevarad bebyggelse och miljöer	Stationsbyggnaden		Länsfängelset
		Fribergsska huset		Varmbadhuset
		Lokalisering		1961 års strandlinje - innan Österledens tillkomst
		Historisk stadssiluett		Stadssiluett
	Den historiska stadens tydliga avgränsning	Ursprunglig stadsplans avgränsning mot norr		
	Nationell nivå - Riksintressebeskrivning	Rutnätsplan med kontinuitet från stadens grundande		Rutnätsplanen
Stadsplanens axlar		Norra Kungsgatan		
Offentlig byggnad med koppling till Karlskrona som residensstad		Länsfängelset		
Trossös jämna och låga siluett som följer topografin och underordnar sig Stortorget kyrkor		Siluetten sedd från norr		
De öppna utblickarna mot havet		Utblickar mot vattnet inifrån planområdet		
Inre och yttre besättning från olika tider		Kruthusens visibilitet från planområdet samt möjligheten att se båda samtidigt.		
Lokal nivå - kulturmiljöutredning	Objekt av kulturhistoriskt värde inom planområdet	Järnvägsstationen (huvudbyggnad och två flyglar)	Kulturmiljöutredning Nyréns (2022-11-10)	
		Ankaret på Skeppsbrokajen (begränsat värde)		
	Kulturhistoriskt värdefulla karaktärsdrag inom och i närheten av planområdet	Vatten som skiljer Pottholmen från Pantarholmen		
		Skeppsbrokajens vattenkontakt och hamnkaraktär		
		Trädplantering på Kungsplan		
		Släpp i bebyggelsestruktur mellan de respektive tidigare öarna		
		Upplevelsen att ankomma staden omgiven av vatten		
	Övrigt av kulturhistoriskt intresse	Landbrons historiska sträckning		

Sammanställning värden, attribut och uttryck



Sammanfattande karta - uttryck och attribut att beakta

Denna kartbild visar alla uttryck och attribut som identifierats inom ramen för kulturmiljöutredningen. Den bör samläsas med analyserna i det dokumentet.

Teckenförklaring

-  Centralaxeln
-  Utblickar mot havet
-  Utblickar mot Trossös siluett
-  Rutnätsplanen
-  Länsfängelset
-  Landbrons tidigare sträckning
-  Kruthus
-  *Marinbasens obrutna kontinuitet*
Stickspåret till marinbasen
-  *Välbevarad bebyggelse och historiska miljöer*
Kulturhistoriskt intressanta äldre byggnader kring planområdet
-  *Lokalisering*
1961 års strandlinje - innan Österleden
-  *Historisk stadssiluett*
Viktiga, framträdande byggnader i siluetten
-  *Den historiska stadens tydliga avgränsning*
Den historiska stadens avgränsning norrut

Riktlinjer kring utveckling - ur KMU 2022-11-10

Inledning

Följande riktlinjer togs fram till kulturmiljöanalysen för att ge vägledning kring hur en utveckling av området kan göras så att riksintressets och världsarvets uttryck och attribut tar så lite skada som möjligt.

Riktlinjerna ska ses som ett expertutlåtande framtaget utifrån den analys som gjorts i detta dokument, dock är det viktigt att poängtera att bedömningen om en åtgärd innebär påtaglig skada på riksintresset respektive världsarvet görs av länsstyrelsen respektive ICOMOS.

Placering, siktlinjer, siluett

Siktlinjen från Landsväggsgatan (Gamla Landbron)

Vyn från Landsväggsgatan är något odefinierad idag men stationen och Kv Holmdahl är synliga. Trossös siluett är dock inte avläsbar. Landbrons sträckning är idag inte heller läsbar då järnvägen ligger rakt över. Vägsträckningen fanns fortfarande på 1960-talet. Den gamla vägsträckningen kan potentiellt förstärkas visuellt genom att en ny struktur i bebyggelse och/eller vägdragnin följer den gamla vägens sträckning, vilken ligger i fastighetsgräns. Den tidigare bebyggelsen på Pottholmen följde delvis denna princip.

Riktlinjen är att förhålla sig till den gamla Landbrons sträckning i en ny struktur så att dess gamla sträckning återupptas.

Siktlinjen längs axeln norrut

Ur ett kulturhistoriskt perspektiv är upplevelsen av Pantarholmen som egen ö och kontakten med vattnet det som är mest intressant sett från Norra Kungsgatan norrut. Att öka vattenkontakten innebär ett förstärkande av

detta attribut. Att det alltid har varit en lång siktlinje från Trossös högre delar mot norr längs denna siktlinje är en kvalité att beakta. Eventuell tillkommande bebyggelse bör inte bryta mot denna princip.

Siktlinjen från Bryggareberget

Bryggareberget är och har under lång tid varit en populär utsiktsplats mot staden, där dess siluett är som mest påtaglig. Pottholmen ligger förhållandevis avsides gentemot Trossös siluett. Eventuell tillkommande bebyggelse inom planområdet bedöms inte kunna påverka siluetten om den inte görs exceptionellt hög.

Upplevelsen av Pottholmen från Bryggareberget domineras av sentida tillkommen, förhållandevis hög bebyggelse samt infrastrukturen med Österleden och spåren i förgrunden.

Nyttillkommande bebyggelse kan stärka upplevelsen av Pottholmen som en tidigare ö genom att bebyggelsen trappar ner mot norr och söder, och på så sätt markerar öns tidigare topografi.

Siktlinjer mot kruthusen

Kruthuset på Ljungskär och kruthuset på Mjölhareholmen är synliga från infartsleden. Kruthuset på Mjölhareholmen (i öster) är i princip synligt nästan hela vägen mellan Bryggareberget och Trossö.

Vid färd längs infartsleden norrfrån så är kruthuset på Ljungskär (i väster) synligt först strax efter Pantarholmen, varpå det sedan skyls av en matvarubutik (i nuläget Lidl) för att sedan synas igen innan det skyls av lokstallet. Vid dessa två tillfällen är det möjligt att se båda kruthusen vid samma tillfälle.

Inifrån planområdet är det möjligt att se båda kruthusen från motsvarande platser. Det är viktigt att dessa siktlinjer beaktas så att den visuella kontakten bibehålls.

Skala

Ett starkt karaktärsdrag för både Trossö och Pantarholmen är att de är skärgårdsöar med dramatisk topografi, med bebyggelse som reser sig över vattnet och de lägre liggande delarna av staden, där Pottholmen ingår.

Trossös sluttande topografi är ett attribut för dess riksintresseutnämning likväl som dess världsarvsutnämning. Det är viktigt att denna inte jämnas ut.

Form

Förutom att följa den gamla Landbrons sträckning är det viktigt att Pottholmen inte samläses med Trossö. Detta kan åstadkommas på flera sätt varav ett sätt är att vattenkontakten mellan öarna ökas. Att den gamla stadsfronten med fängelset är avläsbar är av stor vikt.

Förhållningssätt till stadens entré

Denna rubrik syftar till att belysa vilka värden som är viktiga att förhålla sig till för att skapa en värdig entré till världsarvsstaden Karlskrona med dess barockstadsplan, hur stadsplanens huvudaxel ska avslutas samt möta den nya entrén.

Huvudaxeln

Huvudaxeln, en bärande del av stadens barockplan, har historiskt slutat i vattnet; under 1800-talet anlades ett kallbadhus i vattnet där axeln slutar. Detta innebär att platsen har historisk hävd som en publik plats, vilket den i liten mån har bevarat med bänkar och ankarmonumentet i anslutning till vattnet. Platsen har aldrig varit bebyggd, och bör fortsättningsvis inte vara det. Dock bör kopplingen till vattnet och den publika karaktären stärkas.

De egentliga entréerna till staden norrifrån (Landbron och senare järnvägen) haft ambitiöst utformade och mer eller mindre pampiga entréer under 1700-talet och 1800-talet. Denna kvalitet är svårsläst i nuläget men kan byggas vidare på där en framtida dragning av Österleden ansluter till staden.

Den historiska stadens avgränsning

Viktiga attribut att beakta vid en utveckling av platsen är den historiska stadens avgränsning - stadsfronten som utgörs av fängelset i denna del. Länsfängelset ”Hvita Briggen” uppfördes 1846-1851, och var aktivt till 2010. Länsfängelserna inrättades i Sveriges residensstäder efter att länen och länsstyrelserna kommit till 1635, och fängelset är således ett av riksintressets uttryck *Karlskrona som residensstad*. Fängelset och dess angränsande byggnader öster om det bör fortsatt dominera upplevelsen vid entré till staden norrifrån.

Vattenspegeln

Upplevelsen av staden i skärgården genom de rikligt förekommande vattenspeglarna mellan öarna är en av stadens stora kvalitéer. Vid en utveckling bör om möjligt vattenspegeln mellan de tidigare öarna stärkas.

Föreslagen ändring

Följande beskrivning är huvudsakligen hämtad från beskrivningstexter från Karlskrona kommun. Även bildtexterna till flygvyn till höger och till strukturplanen samt benämningar på visualiseringarna är framtagna av kommunen.

Övergripande

Förslaget innebär en omgestaltning och omlokalisering av Österleden samt en utveckling av flera allmänna platser.

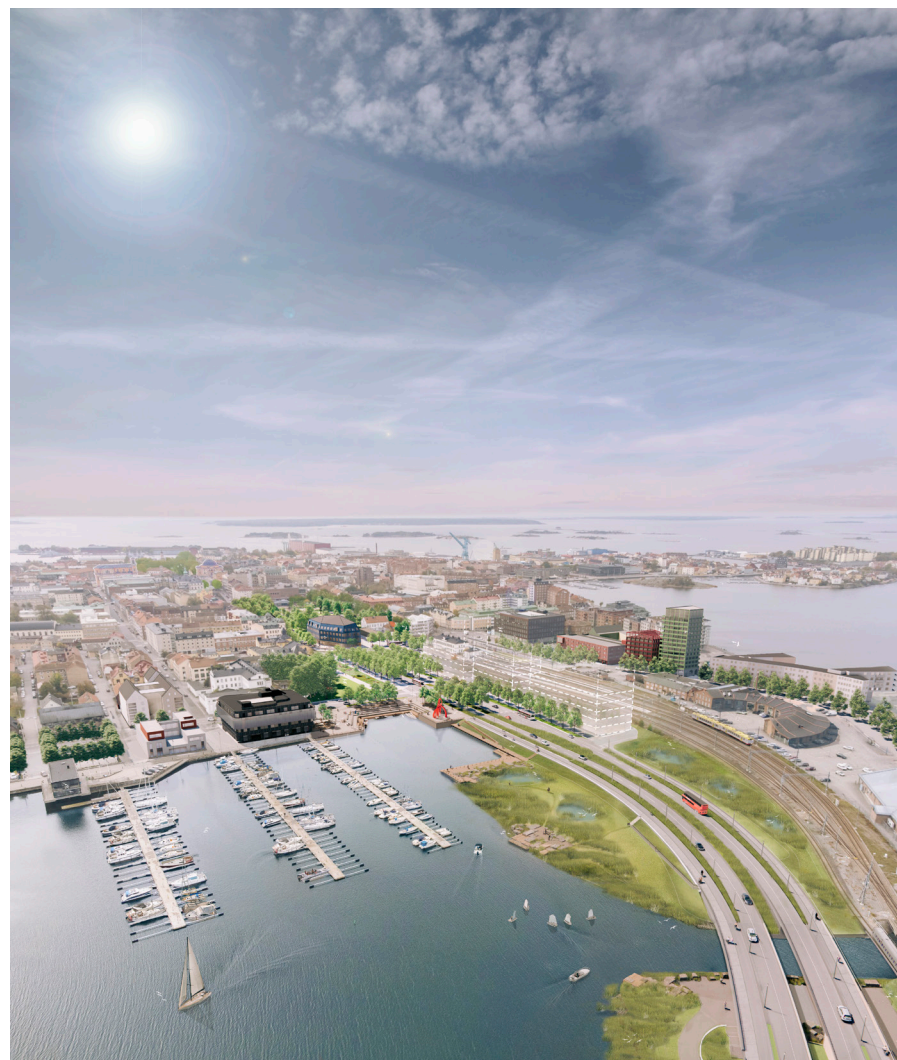
Österleden

Österleden omgestaltas till en stadsboulevard som omges av alléer för att minska den starka trafikprägel till förmån för gång- och cykeltrafik och skapa en bättre entré till världsarvsstaden Karlskrona. Stadsboulevarderna bibehåller vattenkontakten för att betona Karlskrona som staden i havet. Stadens möte med havet är avgörande för karaktären och upplevelsen av stadens entré. Vägen föreslås fortfarande omfatta fyra filer, två i vardera riktning, men vägens vägrenar tas bort. Ytan som minskas på vägen skapar i stället bredare gång- och cykelstråk på varsin sida om Österleden.

Österleden föreslås flyttas västerut för att placeras på mark med bättre geotekniska förutsättningar än dagens vägsträckning. Påldäcket, som Österleden delvis går över, har uppnått sin tekniska livslängd och föreslås tas bort och ersättas av en vattenspegel. Vägens flytt västerut lyfter fram den historiska huvudaxeln på ett tydligare sätt. Trossös historiska huvudaxel och de primära stadsrummen som berättar historien om stadens historia och om världsarvet kan därmed förstärkas.

Offentliga rum

En utveckling av Pottholmen etapp 2 omfattar även en utveckling av flera offentliga platser. Huvudaxeln, i förlängningen av Norra Kungsgatan, förlängs norr ut från Hoglands park, vid sidan av den nya stadsboulevarderna, fram till Skeppsbrokajen och Inre hamnen, en ny hamnbassäng, där axeln avslutas och stärks av en platsbildning vid vattnet. Huvudaxeln avslutas därmed vid vatten så som den börjar. Platsen möjliggörs när påldäcket tas bort. Torget/ det urbana parkstråket utmed huvudaxeln förtydligas och avslutar stadsplanens huvudaxel. Huvudaxelns riktning förstärks av en tvåradig allé. Allén



Flygvy från norr. Österleden har flyttats mer västerut och omgestaltas till en stadsboulevard som omges av trädplanteringar. Påldäcket har tagits bort och en vattenspegel har tillkommit vid Inre Hamnen. I illustrationen är den föreslagna bebyggelsen som prövas i en separat plan schematiskt markerad med vita streck.

Föreslagen ändring

följer samma linje som träden har i Hoglandspark utmed Norra Kungsgatan. Alléraden från Hoglands park blir ett bärande, strukturerande element och en del av axelns förlängning.

Stationstorget

Stationstorget föreslås utvecklas till ett torg med större fokus på gående och cyklister. Torget kan därmed vara en öppen yta med enbart en parkering för hämtning och lämning samt taxi. Det nya torget annonserar Karlskrona centralstation på ett tydligare sätt och torget binds samman med huvudaxeln i Norra Kungsgatans förlängning vilket ger en bättre koppling till centrala Trossö och skapar ett tydligare stråk. Den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen, Stationsbyggnaden och det gamla badhuset, lyfts fram genom platsen och dess fria vyer.

Gator, tunnlar och broar

Korsningen Österleden/Skeppsbrokajen utvecklas till en 4-vägs korsning som ansluter till ny lokalgata parallellt med järnvägsspåren. Den nya gatan utgör infarten till stationen samt den ny bebyggelsen inom det gamla bangårdsområdet.

Gång- och cykeltunneln under järnvägsspåren, strax norr om Brohålan, föreslås vidareutvecklas för att sträcka sig under hela Österleden vilket medför bättre framkomlighet för gående- och cyklister som kan ta sig under vägen till den östra sidan av vägen.

I höjd med gatan Skeppsbrokajens förlängning föreslås en ny gångbro över järnvägen. Bron ökar kopplingen mellan västra och östra delen Pottholmen samt omkringliggande stadsdelar.

Med anledning av att vägen flyttas mer västerut behövs en ny bro över Brohålan/Pottholmskanalen. För att förstärka stadens uppbyggnad av öar accentueras den nya broöverfarten mellan Trossö och Pantarholmen. Brons arkitektur skapar ett landmärke och stärker även den visuella kontakten med vattnet och upplevelsen av vattenrummen på var sida om Pottholmen.

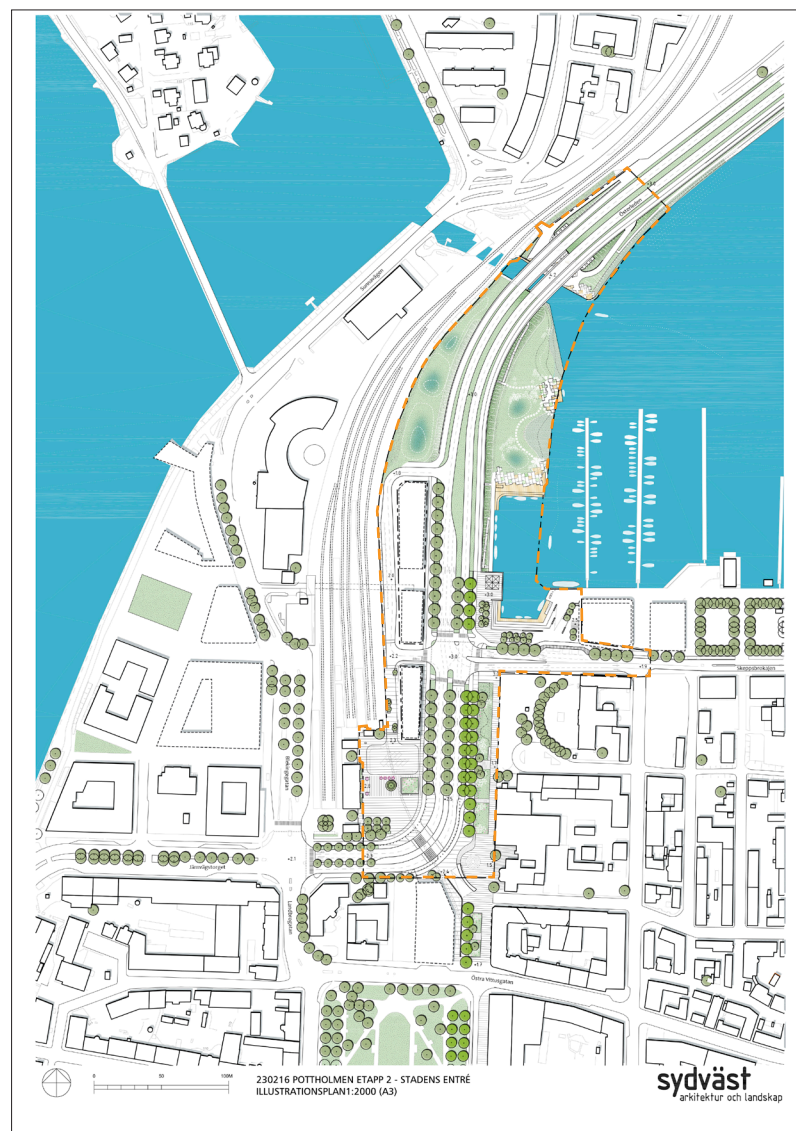
Parkmark

De norra delarna av Pottholmen etapp 2 föreslås utvecklas till en skärgårdspark. Det öppna parkområdet med låg skärgårdsvegetation markerar övergången mellan Pantarholmen och Trossö på ett tydligare sätt samt bevarar viktiga utblickar över vattnet och mot de inre befästningarna. ”




Föreslagen ändring

En utbyggnad av Pottholmen etapp 2 innebär en omgestaltning av Österleden samt utveckling av flera allmänna platser. Österleden omgestaltas till en stadsboulevard som omges av alléer där gående och cyklister ges bättre förutsättningar. Vägen flyttas västerut vilket tar fram den historiska axeln i stadsplanen på ett tydligare sätt. Utveckling av huvudaxeln skapar ett tydligare avslut av axeln som föreslås utvecklas med ett torg/urbant parkstråk som avslutas i en plats vid stadsmarinan. I anslutning till Karlskrona centralstation tillkommer ett järnvägstorg som ökar kopplingen mellan stationen och övriga staden. Korsningen Österleden/ Skeppsbrokajen utvecklas till en fyrvägskorsning. En ny lokalgata tillkommer parallellt med järnvägen.

Inom planområdet kommer ny bebyggelse prövas i en separat plan. Dessa volymers ungefärliga placering är markerade med streckade



Teckenförklaring

-  Planavgränsning
-  Volymer i andra antagna detaljplaner under uppförande
-  Volymer som prövas i separat HIA

Föreslagen ändring - visualiseringar



Boulevarden från norr.



Boulevarden/axeln.



Boulevarden från väster.

Föreslagen ändring - visualiseringar



Mötet med staden från Österledens nya dragning.



Inre hamnen från söder.



Inre hamnen, sett från taket på närliggande byggnad.

Föreslagen ändring - visualiseringar



Kungsplan.



Stationstorget, sett från balkong på närliggande byggnad.



Stationstorget.

Analys - Anläggande av inre hamn, vidgande av vattenrum vid Brohålan samt anläggande av skärgårdspark

Inre hamnen

Där Skeppsbrokajen möter Österleden ligger marken på ett påldäck som uppnått sin tekniska livslängd. I planförslaget tas detta bort och en inre hamn anläggs, vilket möjliggörs av flytten av vägbanorna in på den oanvända bangården.

Bedömning

Greppet innebär en positiv förändring genom att vattenrummet utökas, att vattenspegeln potentiellt kan komma att ses i slutet av centralaxeln, samt att en äldre strandlinje återtas. Planförslagets visualisering av förändringen har stora likheter med hur platsen såg ut på 1950-talet, innan Österleden tillkom.

Greppet ligger i linje med hur huvudaxeln historiskt slutat i en publik plats framför en synlig vattenspegel.



Inre hamnen från söder. Visualisering.



Inre hamnen, sett från taket på närliggande byggnad. Visualisering.

Brohålan

Flytten av Österleden möjliggör ett vidgande av vattenrummet vid Brohålan. Detta kräver i sin tur en ny bro, vilken i planförslaget utformas för att accentuera själva överfarten mellan Trossö och Pantarholmen, vilken i nuläget är svåräst.

Den nuvarande gång- och cykeltunneln under Österleden förlängs så att den sträcker sig under hela Österleden (i nuläget går den endast under spåren), vilket möjliggör kontakt med vattnet öster om leden vid ankomst gång- och cykelledes från Pantarholmen.

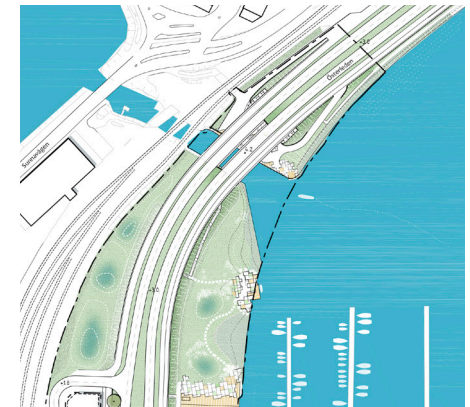
På den ytan mellan Brohålan och den inre hamnen anläggs en skärgårdspark, en park med låg skärgårdsvegetation med syftet att stärka utblickar från området mot vattnet och de inre befästningarna.

Bedömning

Greppet innebär en positiv förändring genom att vattenrummet utökas och att upplevelsen av separata öar stärks. Greppen ligger i linje med kulturmiljöutredningens rekommendation att stärka upplevelsen av ”staden i skärgården”.



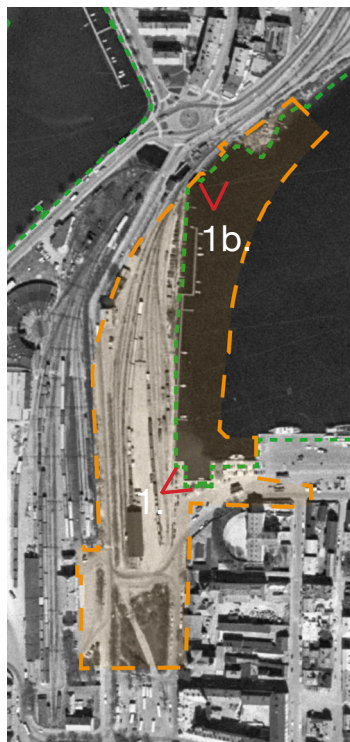
Förlängd GC-tunnel vid Brohålan. Visualisering.



Den vidgade Brohålan och skärgårdsparken. Detalj från illustrationsplan.

Analys - Anläggande av inre hamn, vidgande av vattenrum vid Brohålan samt anläggande av skärgårdspark

Jämförelse strandlinjer - före Österledens tillkomst, nuläge och planförslaget



1961

Området har under lång tid präglats av kommunikationsinfrastruktur, och även innan Österleden tillkom bestod området på 1960-talet av ett stort antal parallella tågspår utöver den gamla Landbrovägen och Borgmästarekajen. Strandlinjen på Pottholmens östra sida är i huvudsak densamma sedan början av 1900-talet, med vissa utfyllnader gjorda längs kajen öster om planområdet, samt väster om lokstallet utanför bild i kartutsnittet.



2024

Efter att Österleden tillkom så har det tidigare smala sundet mellan Pantarholmen och Pottholmen breddats markant, och den tidigare inre hamnen med båttaxiplats har fyllts igen och fått en rakt avslutad form. Spåren på spårområdet har efterhand tagits bort och där de legat finns numera en förslyad grusyta.



Planförslag

Vid brohålan breddas vattenrummet där en del av Österledens utfyllnad tas bort, med en tydligare vattengräns mellan Pantarholmen och Pottholmen till följd. Närmast Trossö öppnas en inre hamn upp som huvudsakligen följer strandlinjen före Österledens tillkomst.

Teckenförklaring



Avgränsning



1961 års strandlinje - innan Österleden



Vypunkter, se nästa sida.

Analys - Anläggande av inre hamn, vidgande av vattenrum vid Brohålan samt anläggande av skärgårdspark



Vy 1 - kring 1950. Sjötaxiplatsen vid Skeppsbrokajen. Foto Paavo J Lindquist. Blekinge museum.



Vy 2 - 2022. Skeppsbrokajen. Foto Mattias Eklund.



Vy 3 - planförslag. Inre hamnen. Visualisering.



Vy 1b - kring 1950. Brohålan. Foto Olle Olsson/ Föreningen Gamla Carlsrona. Blekinge museum.



Vy 2b - 2022. Brohålan. Foto Mattias Eklund.



Vy 3b - planförslag. Förlängd GC-tunnel vid Brohålan. Visualisering.

Analys - Anläggande av stationstorg

Stationstorget

Stationstorgets nuvarande utformning tillkom i samband med Österledens anläggande då det skars av från de södra delarna av Kungsplan. Området utformning fastställdes i den nu gällande stadsplanen antagen 1987. Ytan domineras av tillgänglighet för bilburna samt parkering. I planförslaget utvecklas torget till torg med större fokus på gående och cyklister, med syftet att framhäva centralstationen och binda samman den med Norra Kungsgatans förlängning, samt stärka den visuella kopplingen mellan stationen, Fribergsska huset och badhuset, byggnader med höga kulturhistoriska värden.

Bedömning

Greppet innebär en positiv förändring av 1800-talets entrésituation till staden, där den ursprungliga miljön vid stationen gestaltades med dekorativa och gröna inslag för att ge de nya stationsmiljöerna, som vid tiden var bullriga och rökiga, ett bättre intryck. Kopplingen till den södra delen av Kungsplan stärks av greppet, även om infartsledens vägbanor kvarstår i ungefär samma läge. Förändringen

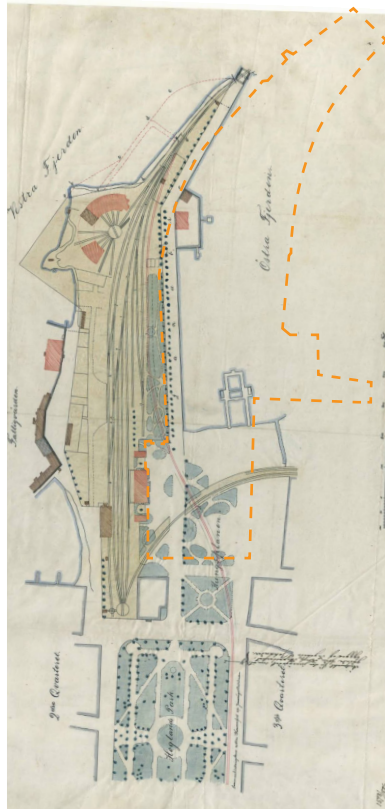
ligger i linje med kulturmiljöutredningens rekommendation att bygga vidare på den historiskt förankrade kvalitén med ambitiöst utformade entréer till staden norrifrån, vilket Landbron och senare järnvägen gavs under 1700- respektive 1800-talen.



Stationstorget, sett från balkong på närliggande byggnad. Visualisering.

Analys - Anläggande av stationstorg

Jämförelse Kungsplan/stationstorget - före Österledens tillkomst, nuläge och planförslaget



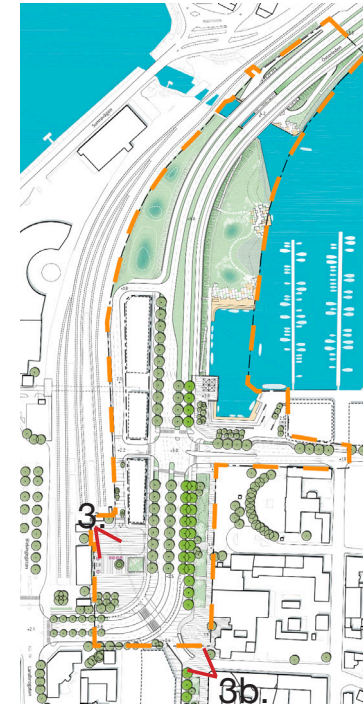
1886

Kungsplan ligger på mark utfylld under 1800-talet. I samband med järnvägens tillkomst på 1870-talet anlades Kungsplan som en parkliknande plats. Redan på 1880-talet kom dock parken att korsas av stickspår, vilka är synliga på kartbilden till vänster. Vid 1900-talets mitt blev platsen ett utpräglat busstorg och mycket av grönskan togs bort.



2024

När Österleden drogs försvann den norra delen av Kungsplan, och stationen skars av mot den återstående delen av Kungsplan. Torget framför stationen fick en oklar karaktär med en stor del parkering. Busstorget i söders nuvarande utformning invigdes 1989.



Planförslag

I planförslaget utvecklas stationstorget för att mer fokusera på gående och cyklister, med syftet att annonsera Karlskrona centralstation på ett tydligare sätt samt binda samman det med huvudaxeln i Norra Kungsgatans förlängning.

Den västra delen av busstorget i söder bebyggs med en ny volym vilket fastställdes i en detaljplan antagen 2021.

Teckenförklaring



Avgränsning



Vypunkter, se nästa sida.

Analys - Anläggande av stationstorg



Vy 1 - sent 1800-tal. Stationstorget mot nordväst. Okänd fotograf. Glasplåt hos Blekinge museum.



Vy 2 - 2022. Stationstorget mot sydost. Foto: Mattias Eklund.



Vy 3 - planförslag. Stationstorget mot sydost. Visualisering.



Vy 1b - Tidigt 1900-tal. Stationstorget mot söder. Okänd fotograf. Blekinge museum.



Vy 2b - 2022. Stationstorget mot söder. Foto: Olga Schlyter.



Vy 3b - planförslag. Stationstorget, sett från balkong på närliggande byggnad. Visualisering.

Analys - Påverkan uttryck/attribut i plan



På bilden ovan har illustrationsplanen lagts ovanpå den sammanfattande kartan med identifierade attribut. Österledens vägbanor flyttas västerut och på dess tidigare plats anläggs en park i den norra delen och ett vattenrum i den södra delen närmast Trossö. Vattenrummets gräns följer i högre grad 1961 års strandlinje än nuläget, och den föreslagna inre hamnen mot söder påminner om den småbåtshamn som fanns på platsen före Österleden. Flytten av vägbanorna innebär att den nord-sydliga

huvudaxeln i stadsplanen inte längre slutar i en trafikplats utan i en publik plats i anslutning till vattnet, en återgång till det historiska förhållandet som rådde före 1971. Generellt innebär parken och den allé som föreslås en återgång till den något mer gröna karaktär som området hade före Österledens tillkomst.

Teckenförklaring

-  Planavgränsning
-  Volym i andra antagna detaljplaner under uppförande
-  Den historiska stadens avgränsning norrut
-  Kruthus
-  Centralaxeln
-  Utblickar mot havet
-  Utblickar mot Trossös siluett
-  Rutnätsplanen
-  Länsfängelset
-  Landbrons tidigare sträckning
-  Stickspåret till marinbasen
-  Kulturhistoriskt intressanta äldre byggnader kring planområdet
-  1961 års strandlinje - innan Österleden
-  Viktiga, framträdande byggnader i siluetten

Sammanställning - påverkan attribut

FÖRESLAGEN ÅTGÄRD	ATTRIBUT	BESKRIVNING AV POTENTI- ELL PÅVERKAN	FREKVENNS AV ÅTGÄRDER	ÅTGÄRDENS VARAKTIGHET	ÅTGÄRDENS REVERSIBILITET	REVERSIBILITET FÖR ÄNDRING AV ATTRIBUT	VARAKTIGHET FÖR ÄNDRING AV ATTRIBUT	GRAD AV FÖR- ÄNDRING AV ATTRIBUT	KARAKTÄR PÅ FÖRÄNDRING AV ATTRIBUT	UTVÄRDERING AV PÅVERKAN
			En gång/ intermittent/ kontinuerlig	Kortsiktigt/ långsiktigt	Reversibel/ irreversibel	Reversibel/ irreversibel	Tillfällig / permanent förändring	Ingen/ försumbar/ viss/stor förändring	Positiv/ negativ förändring	Neutral/liten/ måttlig/stor påverkan (negativ och positiv)
Flytt av vägbanor, anläggande av park	Norra Kungsgatan	Vattenspegeln kan i teorin synas i slutet av Norra Kungsgatan, huvudaxeln återfår sin historiska avslutning i norr	En gång	Långsiktigt	Irreversibel	Irreversibel	Permanent	Viss	Positiv	Stor positiv
Anläggande av inre hamn, vidgande av vattenrum vid brohålan	Vatten som skiljer Pottholmen från Pantarholmen	Vattenkontakten ökar något vid Brohålan, vilket ökar vatten- spegeln mellan Pottholmen och Stora Pantarholmen	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	Viss	Positiv	Liten positiv
	Skeppsbrokajens vattenkontakt och hamnkarakär	Vattenkontakten ökar i anslutning till Skeppsbrokajen, där den inre hamnen återskapas	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	Stor	Positiv	Stor positiv
	Upplevelsen att ankomma staden omgiven av vatten	Vattenkontakten ökar vid Brohå- lan och i anslutning till Trossö	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	Viss	Positiv	Måttlig positiv
Anläggande av stations- torg	Välbevarad bebyggelse och historiska miljöer	Stationstorget återfår en mer representativ karaktär med stärkt koppling till Kungsplan	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	-ii-	Viss	Positiv	Måttlig positiv

Sammanvägd bedömning

Sammanvägd bedömning

Huvudsyftet med planförslaget är att säkra upp de geotekniska förutsättningarna för Österleden, vars pålning uppnått sin tekniska livslängd. I samband med detta tas möjligheten att omgestalta området så att det får mindre karaktär av trafikplats och mer av den entré till staden som platsen är. Inom planområdet på den ej längre använda bangården så kommer ny bebyggelse prövas i en separat plan, vilken konsekvensbedöms i en separat HIA. Den plan som konsekvensbedöms i detta dokument innebär inga tillkommande volymer.

Planförslaget innebär i många delar en återgång till platsens uttryck före Österledens tillkomst, där stadsplanens huvudaxel åter slutar i en publik plats i anslutning till vattnet istället för en trafikplats, en inre hamn som följer en äldre strandlinje med indrag likt 1950-talets sjötaxiplats, en generellt grönare karaktär som området hade på 1960-talet, samt ökad vattenkontakt mellan Pottholmen och Pantarholmen.

Även utvecklandet av Stationstorget till en mer representativ plats med större fokus på gående och cyklister samt förstärkt koppling till den södra delen av Kungsplan innebär en form av återgång till områdets karaktär före Österleden, även om vägbanorna blir kvar i denna del.

Generellt har planförslaget utformats i hög grad i enlighet med de rekommendationer som togs fram i kulturmiljöutredningen, vilka i sin tur byggde på en analys av världsarvets attribut, riksintressets uttryck samt lokala kulturmiljövärden. Planförslaget har särskilt tagit hänsyn till rekommendationerna avseende de ökande vattenspeglarna, förhållandet till Landbrons gamla sträckning, utblickar mot de inre befästningarna inifrån planområdet, samt avslutandet av den nord-sydliga huvudaxeln. Den sammanvägda bedömningen av planförslaget är att den innebär en förhållandevis stor positiv påverkan på de identifierade attributen/uttrycken/lokala kulturmiljövärdena.



1961.

2022.

Planförslag.

Nyréns Arkitektkontor