



Pottholmen

Karlskrona

Kulturmiljöutredning

2022-08-23 REV 22-11-10

Nyréns Arkitektkontor

Innehåll

Inledning	3
Historik - Karlskrona stad	4
Historik - Planområdet	6
Kartsekvens	16
Strandlinjer	18
Nulägesbeskrivning	19
Kulturmiljöanalys	32
Riksintresset för kulturmiljövården	36
Utredningsområdet i förhållande till riksintresset	38
Utredningsområdet i förhållande till Världsarvet Karlskrona	41
Riktlinjer kring utveckling	44
Källor	50

PROJEKTINFORMATION

Beställare: Karlskrona kommun

Rapportförfattare

Mattias Eklund, byggnadsantikvarie, uppdragsansvarig

Olga Schlyter, byggnadsantikvarie (Olga Schlyter Kulturmiljökonsult)

Linda Thörner, arkitekt

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

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

Omslagsbild: *Utsigt af Carlskrona med Pantholmen*. Akvarell av Elias Martin 1783.

Bildkälla: Kungliga biblioteket

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 är obebyggd. Området ligger i direkt anslutning till järnvägen i väster och havet i öster. Österleden (infartsvägen in i Karlskrona från norr) invigdes 1971 och dess grundläggning har uppnått dess tekniska livslängd. Inom området har planarbete för en ny detaljplan precis påbörjats för att bygga om samt eventuellt omlokalisera infartsleden västerut med ambitionen att skapa en värdig entré till världsarvsstaden Karlskrona, möjliggöra för ny bebyggelse inom den gamla bangården (Karlskrona 4:74), skapa ett nytt stationstorg samt förbättra de allmänna platserna med fokus på gående och cyklister. Den södra delen av Pottholmen omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Pottholmen ligger även inom buffertzonen för världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.

Syfte

Kulturmiljöutredningen syftar till att ge en bild över planområdets kulturhistoriska värden och vilka aspekter som är viktiga att förhålla sig till utifrån riksintresset för kulturmiljövård och världsarvet.

Utredningen syftar även till att ge stöd i hur Karlskrona 4:74 lämpligen kan byggas avseende skala, form, placering, siktlinjer och siluett för att tillföra en bebyggelse som möter Karlskronas stadsplan på ett hänsynsfullt sätt.

Utredningen syftar även 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.

Dokumentet innehåller historik, nuläge, kulturhistorisk värdering samt råd och riktlinjer för exploateringen. Dokumentet kommer fungera som ett underlag vid en konsekvensanalys av ett kommande planförslag, samt en Heritage Impact Assessment avseende eventuell påverkan på världsarvet Örlogsstaden Karlskrona.

Avgränsning

Utredningen är avgränsad till det aktuella planområdets samt närliggande områden av relevans.

Plan- och bygglagen

Enligt plan- och bygglagens 2 kap. 6 § ska ”bebyggelse och byggnadsverk utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till stads- och landskapsbilden, natur- och kulturvärdena på platsen och intresset av god helhetsverkan”. Dessutom ska ”ändringar och tillägg i bebyggelsen göras varsamt så att befintliga karaktärsdrag respekteras och tillvaratas”.

Översiktsplan

I översiktsplan 2030 och översiktsplan 2050 är Pottholmen ett av de utpekade stora utbyggnadsområdena på och nära Trossö, tillsammans med södra Saltö och Handelshamnen.

Historik - Karlskrona stad

Stadens grundläggning

Karlskrona grundades 1680 som en örlogsbas, så att Sverige som då var en stormakt skulle kunna kontrollera Östersjön. Blekinges skärgård och ön Trossö var en lämplig plats för en örlogsbas. Det blev isfritt mycket tidigare här än i Stockholm, och ön hade en smal och djup inseglingsled samt plats för en skyddad hamn.

Stadsplanen

Anläggningen planerades som en sammanhängande helhet med befästningar, hamnar och skeppsvarv, samt en civil stad för handel, proviantering och administration. Vid planläggningen samarbetade generalkvartermästare Erik Dahlberg med arkitekten Nicodemus Tessin d ä, fortifikationskapten Karl Magnus Stuart och generalamiral Hans Wachtmeister. Stadens första stadsplan ritades av Stuart 1683 med inblandning av Tessin. Enligt planen skulle hela staden omslutas av ett stort befästningsverk med sexton bastioner. Planen fick dock revideras då den skulle bli för dyr och det skulle ta för lång tid att realisera den.

En ny stads- och befästningsplan togs fram 1694 där enbart marinens område på öns södra del var befäst, medan den civila staden i norr lämnats obefäst. I övrigt bibehölls i princip den tidigare

planen. Stadsplanen var på typiskt barockmanér symmetriskt och monumentalt utformad med breda gator och en central axel med diagonala så kallade strålgator. Den centrala axeln gick längs Norra och Södra Kungsgatan över Stortorget och Amiralitetstorget ner till Högvakten vid örlogsbasen, och Borgmästaregatan och Smedjegatan var de diagonala strålgatorna.

Stadens fortsatta utveckling

Karlskrona var en viktig handelsstad under 1700-talet, och i slutet av seklet skedde en kraftig upprustning av flottan vilket ledde till högkonjunktur. Örlogsvarvet var betydande och Karlskrona blev landets tredje största stad, en plats som behölls fram till 1830-talet. 1790 förstördes stora delar av staden i en stadsbrand, och 1800-talet blev något av en stagnation för Karlskrona. När järnvägen anlades 1874 innebar det ett betydande uppsving och nya industrier etablerades i staden. Ett stickspår som förband järnvägen med varvet drogs 1887 i linje med den gamla stadsplanens centralaxel. För ändamålet sprängdes en tunnel under Stortorget. Under 1900-talet fortsatte industrialiseringen, med bland annat Ericsson som en viktig etablering. Varvet fortsatte dock att vara den största arbetsgivaren fram till varvskrisen på 1970-talet.



Karta över Trossö från 1681 Planområdet markerat med röd linje.
Bildkälla: Riksarkivet SE/KrA/0414/0013/0027.

Historik - Planområdet

Den första landbron i trä

De väsentliga transportvägarna till Karlskrona gick över vattnet, men det fanns även en fast landförbindelse som anlades 1682. Den bestod av smala träbroar som gick mellan öarna från fastlandet ner till Trossö. Mellan Wämö och Trossö gick broarna via Tullholmen, Stora Pantarholmen, Ormeskär (senare Britasberg) och Ekeskär (senare Pottholmen). De anslöt till Trossö

vid nordvästra hörnet av dagens Hoglands park. På den platsen byggdes 1731 en stadspört. Intill porten fanns ett våghus. Ytan som idag motsvaras av norra delen av Hoglands park var från början en grund havsvik, Ängamaren. Under 1700-talet påbörjades utfyllnader av viken och ett torg, Neptuni torg, anlades på platsen.

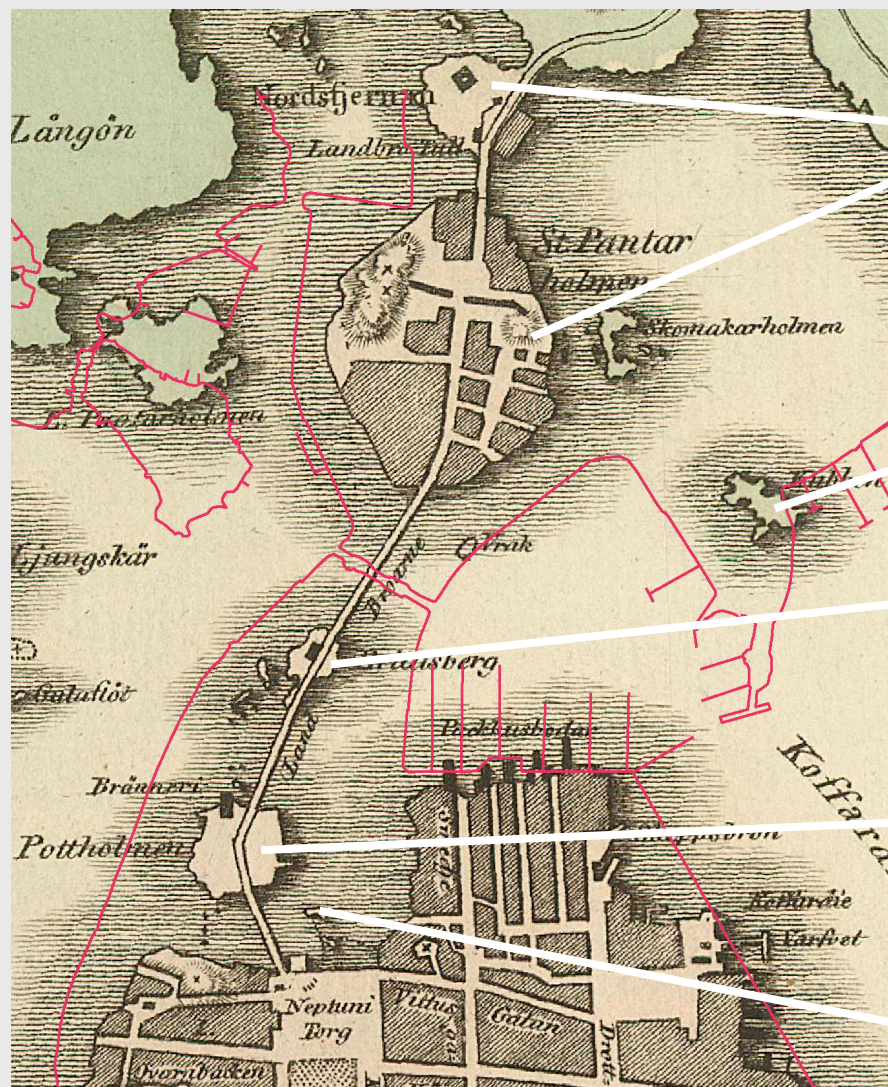


Utsigt af Carlskrona med Pantholmen. Akvarell av Elias Martin 1783.
Bildkälla: Kungliga biblioteket



Utsnitt ur karta från 1710, med planområdet markerat med röd linje. Bokstaven V betecknar "Norrebro" och bokstaven X "Andra broon". Bildkälla: Lantmäterimyndigheternas arkiv (10-LSK-37).

Historik - Planområdet



Utsnitt ur karta från 1813, med dagens kajlinjer markerade med röd linje. Bildkälla: Lantmäteristyrelsens arkiv (Werming atlas, kopparstick).

Tullholmen och Stora Pantarholmen

Tullholmen låg mellan Stora Pantarholmen och Wämö. Där byggdes stadens nordligaste försvarsverk på 1600-talet, skansen Nordstjernan. Skansen blev omodern redan under 1700-talet, och då anlades istället en försvarslinje i östvästlig linje över Stora Pantarholmen. I nordsydlig riktning över Pantarholmen (i linje med dagens Landsväsgatan) gick landsvägen som fram till järnvägens ankomst var den enda landförbindelsen till staden.

Kubben/Hattholmen

Kubben låg öster om Stora Pantarholmen. Den kallades senare för Hattmakareholmen eller Hattholmen. På 1950-talet anlades en oljehamn här, som senare genom utfyllnader växte samman med Wämö.

Britasberg

Mellan Pottholmen och Pantarholmen passerade landbroarna ett litet skär som på kartor från 1600- och 1700-talet kallas Fångskär eller Ormeskär. Från början av 1800-talet används namnet Britasberg eller Britaberg.

Pottholmen

Kallas på de äldsta kartorna Ekeskär. Senare fick den namnet Pottmakarholmen, förmodligen eftersom det fanns krukmakerier på holmen, och så småningom Pottholmen. Andra tidiga verksamheter var bland annat bageri, bränneri och repslageri. 1821 köpte Karlskrona stad Pottholmen och gjorde om det då nedlagda bränneriet till fattighus. När järnvägen anlades fylldes mark ut för spår, lokstallar, bangård och station. I och med det försvann Pottholmen som friliggande holme, men namnet levde kvar som beteckning på området.

Laves holme

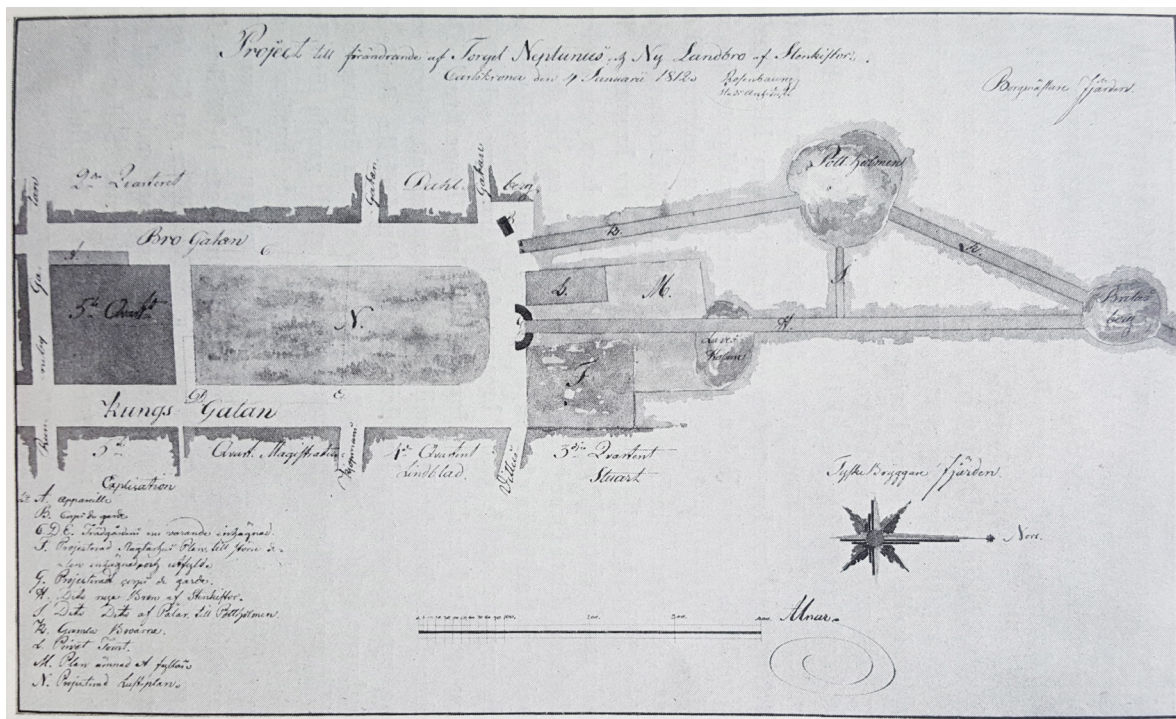
Sydost om Pottholmen låg ett litet skär som kallades Laves holme. När den nya landbron byggdes 1839 drogs den från Britasberg rakt söderut till Trossö via Laves holme. När järnvägen anlades fylldes mark ut runt holmen och den försvann.

Historik - Planområdet

Den nya landbron i sten

1811 tog stadsingenjören David Rosenbaum fram ett förslag på en ny entré till staden. Förslaget innebar att en "lustplan" skulle anläggas på Neptuni torg, något som förverkligades när Hoglands park anlades 1813-25. Den gamla landbron i trä skulle ersättas av en ny i sten. Den skulle inte dras via Pottholmen, utan rakt söderut från Britasberg till Trossö, via Laves holme. På så vis landade den i linje med den planerade

parkens centralaxel. Norr om parken skulle bron flankeras av två svängda vaktbyggnader, en pampig "corps de garde". Vaktbyggnaderna verkar aldrig ha uppförts, men landbron började anläggas samtidigt som Hoglands park. Arbetet tog lång tid, och först 1839 var den klar. Träbron mellan Pottholmen och Pantarholmen revs ungefär tio år senare.



Project till förändrande af Torget Neptunus och Ny Landbro af Stenskipper, stadsingenjör Rosenbaum 1812. Bildkälla: Karlskrona stads historia del 2.



Den nya landbron på en karta från 1855. Planområdet markerat med röd linje. Bildkälla: Lantmäteristyrelsens arkiv (Ljunggrens atlas).

Historik - Planområdet

Fängelset Vita Briggen

Vid vattnet nordost om Hoglands park byggs 1847-51 ett läns cellfängelse som kom att kallas Vita Briggen. Fängelset kom till som en följd av att riksdagen på 1840-talet beslutade om att införa systemet med cellfängelser vilket ansågs mer modernt och humant än äldre tiders fängelser. Från 1840-talet till 1880-talet uppfördes 45 cellfängelser runtom i landet. Liksom de andra fängelserna byggdes läns cellfängelset i Karlskrona enligt en fastslagen modell med en T-formad byggnadsplan och en halvcirkelformad rastgård. För typritningarna stod fortifikationsofficeren och arkitekten Carl Fredrik Hjelm. Fängelsebyggnaden var i bruk som anstalt fram till 2010.



Karlskrona från norr 1850. Till vänster håller läns cellsfängelset på att uppföras och till höger ser man landbron. Motivet är målat med barockplanens centralaxel i mitten. Bildkälla: *Carlskrona i tid och rum*, originalet finns på Blekinge museum.



Till höger: Läns cellsfängelset fotograferat någon gång före sekelskiftet 1900. Bildkälla: Blekinge museum BLM OF 606. Längst till höger: Carl Fredrik Hjelm's typritning för läns cellsfängelser. Bildkälla: Wikipedia.

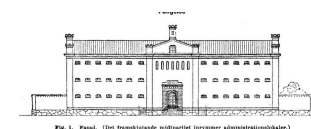
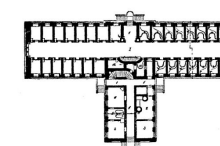


Fig. 1. Perspektiv från östra sidan.



Fig. 2. Perspektiv från västra sidan. Fig. 3. Plan över byggnaden.



Historik - Planområdet

Järnvägen

Karlskrona - Växjö järnväg

I slutet av 1800-talet genomgick det aktuella området stora förändringar i och med att järnvägen kom till Karlskrona. Det var Carlskrona-Wexjö Jernvägsaktiebolag som bildades 1871 och vars järnväg invigdes 1874. Järnvägen drogs på utfylld mark på östra sidan av Pantarholmen, och vid holmens sydspets svängde spåren över till västra sidan av den gamla infartsvägen på landbron. Järnvägsstation, bangård och lokstallar anlades på utfylld mark mellan Pottholmen och landbron. På Pottholmen var

det vid den här tiden fortfarande fattigvårdsanstalt.

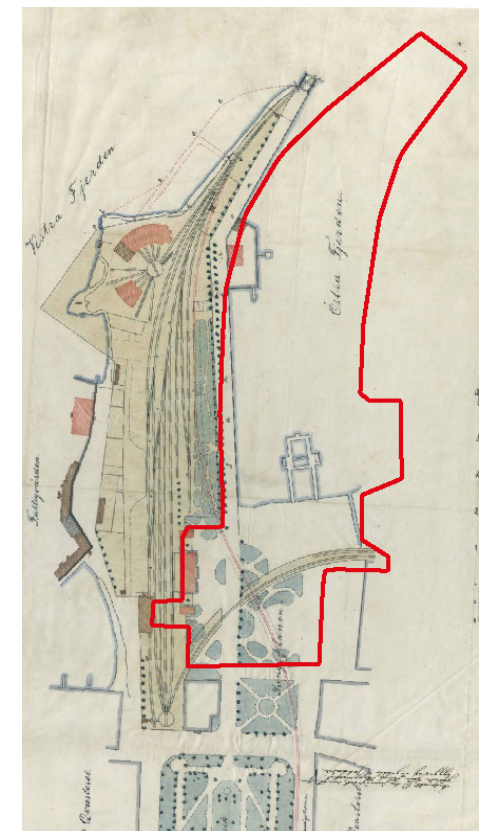
Järnvägsplanteringar

Stationsbyggnaden uppfördes i två våningar i en stram nyklassicistisk stil. Den försågs med två fristående flygelbyggnader. Stationens omgivningar fick tidigt många gröna inslag. Både framför stationsbyggnaden och längs med spåren norrut anlades planteringar. Kungsplan sträckte sig längre norrut än idag och var en planterad yta på andra sidan Landbron från järnvägsstationen sett. Planteringen längs med spåren var

ett tidstypiskt sätt att ta sig an det nya moderna inslaget med tåg i stadsbilden. Att anlägga järnvägsparker var karaktäristiskt för hur de nya järnvägsmiljöerna utformades under andra halvan av 1800-talets mitt. Järnvägen var något nytt och modernt, och man var mån om att utforma platserna på ett dekorativt och trevligt sätt för att ge ett gott intryck. Grönskan skulle också fungera som en barriär mellan staden och de bullriga och rykande tågen. Träden skulle hindra gnistor från loken att antända hus intill, och stoppa snö från att blåsa upp på spåren.



CWJ:s station (nuvarande Karlskrona centralstation) vid sekelskiftet 1900. Bilden är tagen norrut längs Landbron, och i fonden skymtar MBIJ:s station (Karlskrona Norra). På båda sidor om vägen finns de rikliga trädplanteringar som också syns på kartan från 1886. Bildkälla: Digitalt Museum/Järnvägsmuseet.



Karta över järnvägsområdet i Karlskrona 1886 med planområdet markerat med röd linje. Med röd penna är den planerade dragningen för stickspåret till örlogsvarvet markerad. På bangården ligger de karaktäristiskt segmentformade lokstallarna, och till höger om dem syns villan på Britasberg som senare skulle bli järnvägsstation. Väster om bangården ligger fattigvårdens byggnader på Pottholmen. Bildkälla: Riksarkivet SE/KrA/0492/A 18 2ae/08:00

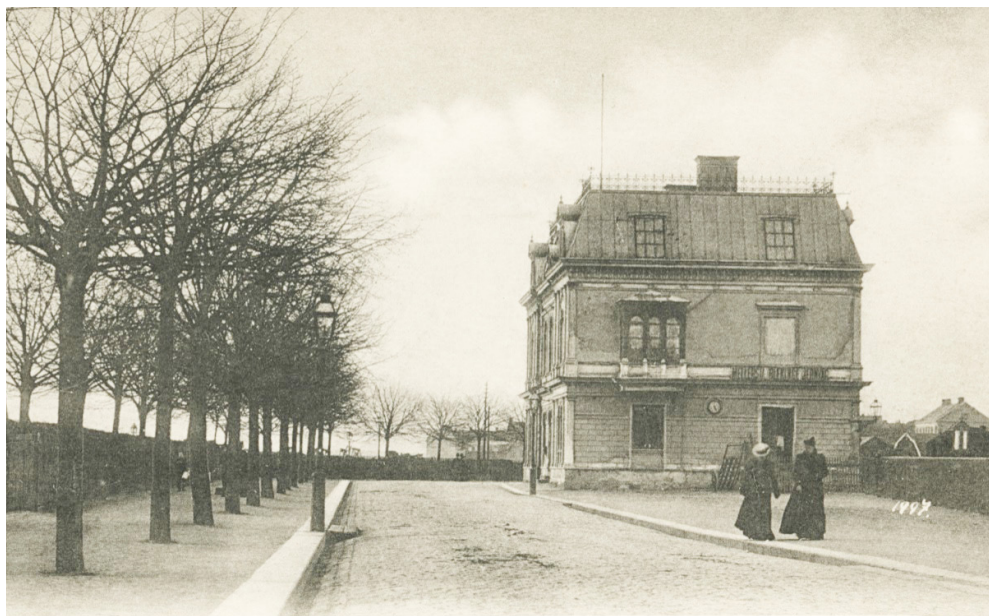
Historik - Planområdet

Mellersta Blekinges järnvägar

På 1880-talet tillkom ytterligare en järnväg, då Mellersta Blekinge Jernvägs AB (MBIJ) byggde en bana som förband Karlskrona med Karlshamn. MBIJ drog sitt spår parallellt med MWJ på östra sidan Pantarholmen. Men spåren korsade inte landsvägen, utan gick till en stationsbyggnad öster om vägen, på Britasberg. Stationsbyggnaden var ett stort, före detta bostadshus som tillhört stadsingenjören Hjalmar Thedenius. Trafiken startade 1889 och stationen

kom att benämnas Karlskrona Norra. Genom förbindelsen med Karlshamn kunde man genom tågbyten ett flertal gånger ta sig från Karlskrona till Malmö på lite drygt elva timmar (1898). Efter uppköp av fler järnvägslinjer bytte MBIJ 1905 namn till Blekinge kustbanor.

Mellan 1910 och 1949 kunde man ta spårvagnen till Karlskrona Norra. Karlskronas enda spårvagnslinje passerade stationen på sin väg från Örlogsvarvet i söder till Bergåsa i norr.



Karlskrona Norra, den före detta villan på Britasberg, cirka 1901. Vy från söder längs Landbron. Till vänster om vägen finns ett plank längs med CWJ:s spår. I bakgrunden skymtas hus på Pantarholmen. Bildkälla: Digitalt Museum/Järnvägsmuseet.

Liksom de flesta andra privatbanor förstatligades järnvägarna i Karlskrona vid mitten av 1900-talet (1941 och 1942) och blev del av Statens järnvägar. Karlskrona Norra togs ur bruk 1965 och byggnaden revs 1972.

Stickspår till hamn, varv och slakthus

När järnvägen byggdes 1874 anlades ett stickspår från stationen österut till hamnen. Spåret drogs i den gata som idag heter Spårgatan. På 1880-90-talet byggdes Skeppsbrokajen ut och ett spår drogs även där. Spåren fortsatte ner längs Handelshamnens kaj på östra sidan av Trossö.

1888 anlades ett stickspår söderut till örlogsvarvet, i linje med barockstadsplanens mittlinje. Spåret drogs i en diagonal båge över Kungsplan och vidare söderut längs med Kungsgatan och i en tunnel under Stortorget.

Runt sekelskiftet 1900 anlades ett slakthus nedanför Bryggarberget på Wämö. Ett stickspår dit drogs över vattnet nordost om Pantarholmen.



Häradsekonomiska kartan från 1910-15 med planområdet markerat med röd linje. Kartan visar tydligt de olika spårdragningarna i staden. Källa: Lantmäteriet.

Historik - Planområdet

Skeppsbrokajen och Tallebryggan

Skeppsbrokajen går längs norra delen av Kalvhagen. Den byggdes på 1890-talet och var då i trä. Innan dess fanns här en rad privata bryggor tillhörande olika handelshus, och på land innanför bryggorna låg en rad magasin och packhus. Längst västerut vid Skeppsbrokajen, i förlängningen av Kungsgatan, låg "Tallebryggan" varifrån det gick ångslupar till bland annat Tallet på Vämö.

När Österleden byggdes på 1960-talet drogs den över platsen för Tallebryggan och ytterligare utfyllnader gjordes vid Skeppsbrokajen.

Längs med järnvägsspåren norr om Tallebryggan fanns från åtminstone 1920-talet en lång brygga för småbåtar. På 1980- eller 90-talet anlades en småbåtshamn vid Skeppsbrokajen med flera bryggor. Den utvecklades med fler båtplatser på 00-talet under namnet Karlskrona Stadsmarina.



Skeppsbron från öster i början av 1900-talet. Packhus, järnvägsspår och tågagnar lastade med timmer. I fonden skymtas centralstationen till vänster och Karlskrona norra till höger. Bildkälla: Blekinge museum Blm_A 14283.



Barn vid Tallebryggan i början av 1900-talet. Bryggareberget i bakgrunden. Bildkälla: Blekinge museum Blm_B 396.



Barn vid Tallebryggan på 1950-talet. Bryggareberget i bakgrunden. Bildkälla: Blekinge museum Blm_D PL 1261.

Historik - Planområdet



Sjötaxistation vid Tallebryggan på 1950-talet. På kajen finns bänkar och blomsterurnor, och ett ankare (som finns bevarat i närheten än idag) är uppställt som utsmyckning.
Bildkälla: Blekinge Museum Blm_D PL 1469



Tallebryggans småbåtshamn på 1950-talet. I bakgrunden bebyggelsen på Pantarholmen.
Bildkälla: Blekinge Museum Blm_EJ 0468.



Ekonomiska kartan från 1965 med planområdet markerat med röd linje. Den planerade Österleden finns med på kartan som en streckad linje över vattnet. Källa: Lantmäteriet.

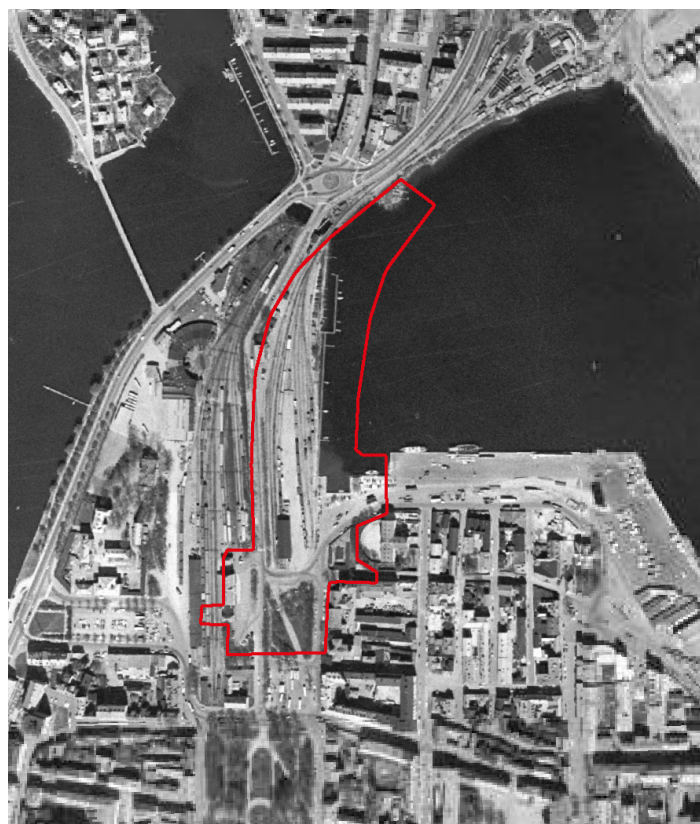
Historik - Planområdet

Vägnätet

Bilens ökande betydelse som transportmedel ledde till omfattande förändringar av infarten till Karlskrona under 1900-talet. Redan 1929 drogs en ny väg längs östra sidan av Pantarholmen, Sunnavägen. Där hade tidigare bara funnits en gångväg längs med järnvägsspåren. Sunnavägen blev nu den nya infartsvägen mot Landbron och Trossö, istället för Landsväggsgatan som haft den funktionen sedan staden grundades.

Den ökande biltrafiken krävde dock större åtgärder och 1954 togs en trafikledsplan fram. I den föreslogs en ny led mellan Vämö och Trossö. Den skulle i norr gå längs med järnvägsspåret till slakthuset och sedan parallellt med spåren längs den gamla landbron, och den skulle ansluta till Norra Kungsgatan. Dessutom föreslogs ytterligare en västlig infartsväg till Trossö från över Dragsö. Förslagen utreddes och debatterades under lång tid, och staden beslutade att börja med den östra leden. Efter fortsatta utredningar och protester framför allt gällande påverkan på naturmiljön på Vämö kunde arbetena slutligen starta 1969. Sträckan Trossö-Skönstavik öppnade för trafik 1972.

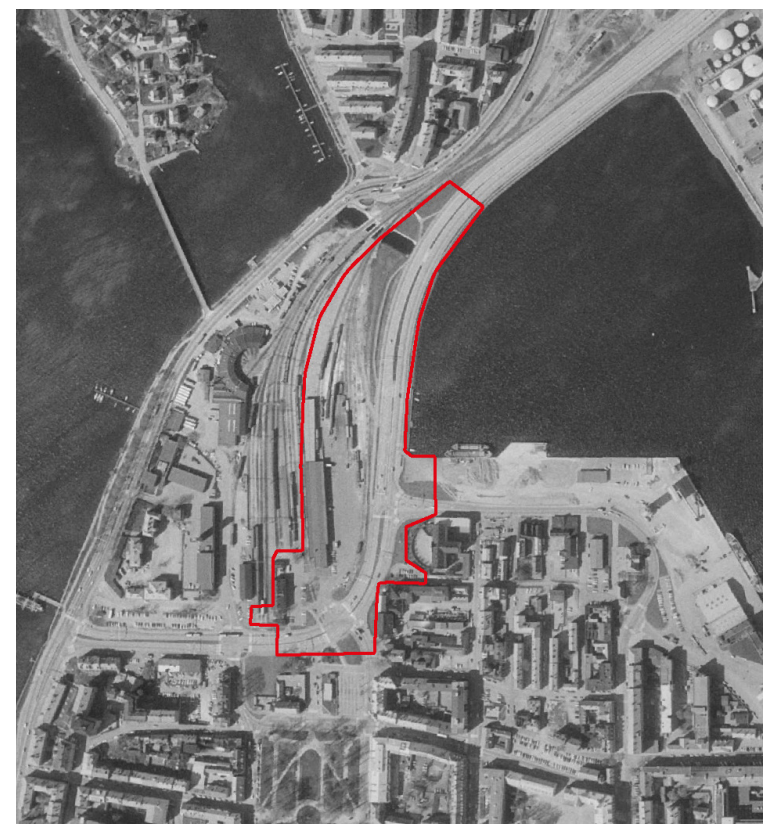
Stadsmiljön på norra Trossö omvandlades i och med den nya Österleden.



Ortofoto 1961. Planområdet markerat med rött.
Källa: Lantmäteriet.

Fram till 1960-talet skedde entrén till staden för vägtrafikanter via den relativt smala Landbron. Den trädkantade vägen gick mellan järnvägsspåren och passerade de båda järnvägsstationerna. Framme på Trossö mynnade den mellan järnvägsstationen och Kungsplan,

mitt för Hoglands park. Österleden knöt inte an till Norra Kungsgatan som det först var tänkt, utan drogs i en båge över norra delen av Kungsplan. Det fick till följd att Kungsplan tappade sin direkta kontakt med järnvägsstationen. Väster om järnvägsstationen förbands



Ortofoto 1975. Hela planområdet är nu utfyllt och Österleden byggd.
Källa: Lantmäteriet.

leden med Borgmästarekajen vilket gjorde att Järnvägstorget upphörde att existera som torg.

Sedan Österleden anlagts försvann den gamla infartsvägen Landbron och marken blev en del av bangården.

Historik - Planområdet



Påbörjat vägarbete längs järnvägsspåren 1970. Pantarholmen i bakgrunden.
Foto G. Lindahl. Källa: Alvin/Kungl. Konsthögskolan.



Invigningen av Österleden, sett från Bryggareberget 1971-12-06. Foto: Sydbild, Karlskrona. Källa: Blekinge museum Blm_Sba 19711206 d 06.



Österleden 1972, med Karlskrona Norra i bakgrunden. Vy västerut.
Källa: Blekinge museum Blm_Sba 19720406 c 004.

Kartsekvens



1718



1813



1855

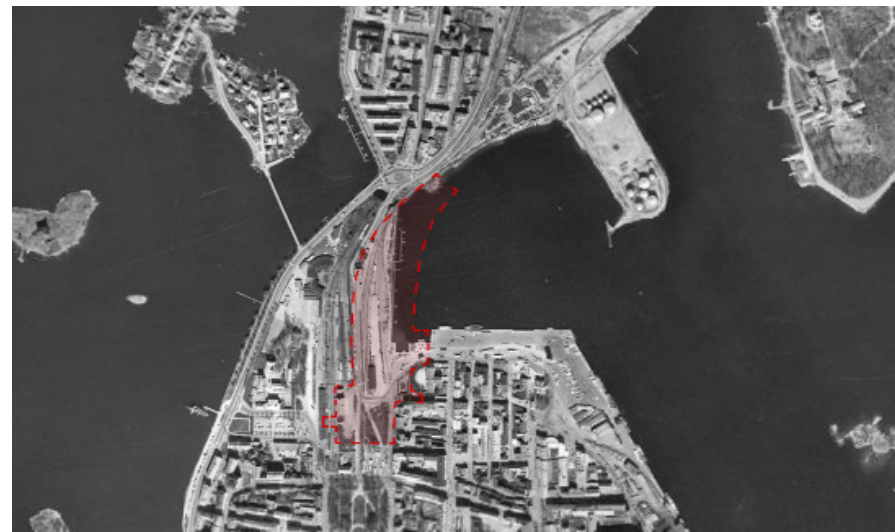


1915-19

Kartsekvens



1925



1961

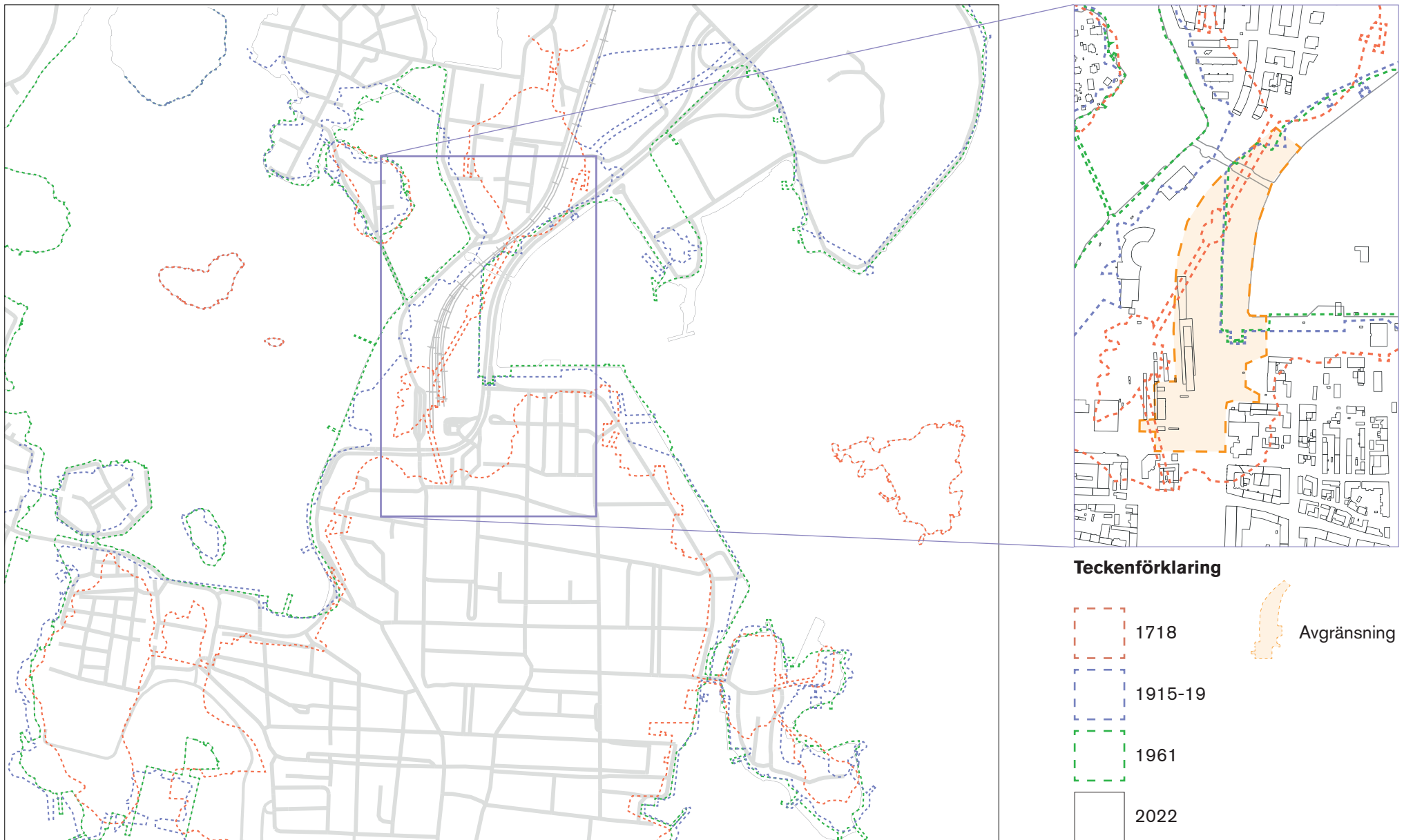


1975

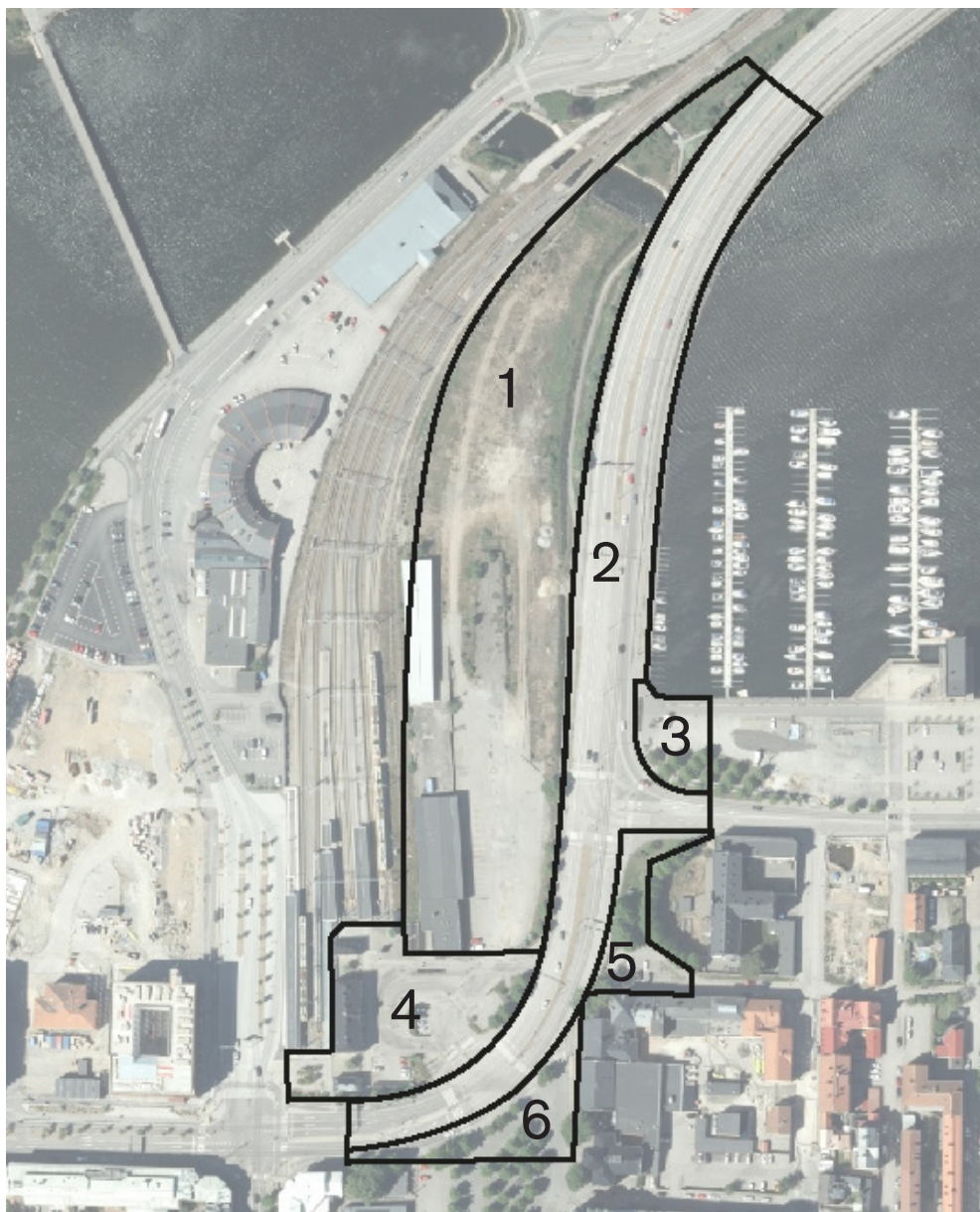


2022

Strandlinjer



Nulägesbeskrivning



Karaktärsområden

1. Fd bangård
2. Österleden
3. Plats vid Skeppsbrokajen
4. Stationsområdet
5. Framför fängelset
6. Kungsplans norra del

Nulägesbeskrivning

1. Fd bangård

Kort historik

- Landbron som var stadens infartsväg fram till 1972 gick ungefär längs delområdet västra kant.
- Delområdet utgörs i huvudsak av mark som fylldes ut i samband med att Mellersta Blekinges järnvägar anlades på 1880-talet.
- Järnvägens station, senare kallad Karlskrona Norra, låg i höjd med lokstallarna. Den revs 1972.
- Godsmagasinet och perrongtaket i södra delen av området är uppfört på 1960-talet eller början av 1970-talet och användes för postens godshantering. På platsen fanns tidigare ett äldre godsmagasin uppfört i början av 1900-talet.
- En perrong öster om perrongen med skärmtaket tillkom tidigare, någon gång vid mitten av 1900-talet.
- Gång- och cykelstråk i norra delen av delområdet, längs Österleden och till Sunnavägen i gångtunnel under järnvägen, anlades i samband med att Österleden byggdes 1969-72.

Beskrivning

Området består i huvudsak av ruderatmark. I söder finns en yta för parkering och intill den ett godsmagasin. Det är en saklig bruksbyggnad i senmodernistisk stil med kontorslokaler i södra delen och godsutrymmen i norra. Kontorsdelen har en neddragen taksarg i svart korrugerad plåt som även löper runt godsmagasinet skärmtak. Södra gaveln är i rött tegel och långsidorna på kontorsdelen är i ljusblå, korrugerad plåt med längsgående fönsterband. Magasinsdelens fasader är i rött tegel med rader av stora portar. Norr om magasinet finns ett fristående perrongtak med T-formade pelare av stål och tak av korrugerad plåt.

Nordligaste delen av området tillhör Pantarholmen. Här finns en gång- och cykelbana som går ner under järnvägsspåren. Pantarholmen skiljs från Trossö/Pottholmen av vatten, den sk Brohålan. Alla utfyllnader genom åren har gjort att vattnet idag har karaktären av en kanal med sluttande, stenskodda kanter.

Det finns inga synliga spår av järnvägsstationen Karlskrona Norra eller den gamla infartsvägen Landbron. Den gamla infartsvägen återspeglas dock i fastighetsindelningen. Dess sträckning motsvaras inom planområdet av fastigheten Karlskrona 3:5.



Drönbild över södra delen av planområdet. Vy mot söder.

Nulägesbeskrivning



Perrong med perrongtak från 1960/70-tal.



Vattnet mellan Pottholmen och Pantarholmen, den sk Brohålan. Vy mot väster. Stenskodda kanter från 1960/70-tal när marken här fylldes ut i samband med bygget av Österleden.



Parkering i södra delen av karaktärsområdet.



Godsmagasinet västra sida.



Godsmagasinet östra sida.

Nulägesbeskrivning

2. Österleden

Kort historik

- Österleden byggdes 1969-1972.
- Norr om Skeppsbrokajen byggdes leden på utfylld mark, där var det tidigare vatten.
- Sydost om stationen, där Österleden svänger av bort mot Järnvägstorget, låg tidigare norra delen av Kungsplan. Det var en planterad plats med träd, genomskuren av stickspåren till hamnen och till örlogsvarvet.

Beskrivning

Österleden är en fyrfilig väg med två körfält i vardera riktningen. Det finns cykelbanor på var sida om vägen och mittremsan är gräsplanterad. Vägen ligger på utfylld mark och följer vattenlinjen i öster.



Drönbild över Österleden. Vy mot nordost.

Nulägesbeskrivning



Österleden. Vy från Skeppsbron norrut mot Pantarholmen.



Österleden. Vy mot söder från Brohålan. Till vänster i bild marinan vid Skeppsbrokajen och fängelset.



Österleden vid Kungsplan. Vy mot väster. Stationen till höger.

Nulägesbeskrivning

3. Plats vid Skeppsbrokajen

Kort historik

- Norra delen av delområdet (norr om träden) består av ettpåldäck och tillkom i samband med bygget av Österleden runt år 1970.
- Direkt väster om delområdet, där Österleden går idag, fanns förr en tilläggsplats som kallades Tallebryggan.
- Ankaret stod tidigare längre västerut, vid Tallebryggan, och har funnits uppställt där sedan åtminstone 1950-talet.
- Träden i södra delen av delområdet planterades efter att Österleden anlagts.

Beskrivning

Delområdet består av den västligaste delen av kajen vid Karlskrona Stadsmarina. Det avgränsas i söder av gatan Skeppsbrokajen och i väster av Österleden. Ytan är i huvudsak asfalterad och har använts för parkering, förutom i södra delen längs Skeppsbrokajen där det finns gräs och träd. Längs vattnet finns ett gångstråk.

På platsen finns ett stort gammalt ankare placerat som utsmyckning. Här finns också en skulptur med galjonsfigurer i plåt, en rest från den nationella mässan "kvinnor kan" år 1996. Skulpturen ger ett provisoriskt intryck då den saknar ordentligt fundament utan bara är fastsatt i en stor betongklump uppställd på den asfalterade ytan. Skulpturen var ursprungligen lila.



Drönbild över karaktärsområdet, med fängelset i bakgrunden. Vy mot sydost.

Nulägesbeskrivning



Platsen vid Skeppsbrokajen med Österleden till vänster och Pantarholmen i bakgrunden. Vy mot norr.



Vy från Skeppsbron mot nordost.



Vy från kajkanten söderut.



Kvinnor kan-skulpturen från 1996.



Ankare med Österleden i bakgrunden. Jämför historisk bild på sidan 13.

Nulägesbeskrivning

4. Stationsområdet

Kort historik

- Järnvägsstationen och dess båda flyglar byggdes för järnvägen mellan Karlskrona och Växjö som började trafikeras 1874. Smidesstaketet mellan stationsbyggnaden och flyglarna tillkom i början av 1900-talet.
- Längs stationsbyggnadens östra fasad och södra gavel fanns från början planteringar.
- På västra sidan fanns ett skärmtak i trä över perrongen.
- Framför stationen gick den gamla infartsvägen, Landbron. På andra sidan vägen låg norra delen av Kungsplan. Det var en planterad plats med träd, genomskuren av stickspåren till hamnen och till örlogsvarvet.

Beskrivning

Stationen är en vitputsad tvåvåningsbyggnad i nyrenässansstil. Den har en påtaglig horisontalitet och östfasadens mittparti är markerat med en fronton med klocka. Till stationsbyggnaden hör två små flygelbyggnader utformade i samma stil. Putsfasadernas ornamentik har förenklats genom åren, och fönster och portar är utbytta på både huvudbyggnad och flyglar. Mellan huvudbyggnaden och flyglarna finns ett svart smidesstaket.

Platsen framför (öster om) järnvägsstationen är en i huvudsak asfalterad yta för bilparkering och angöring. Här finns även parkering för cyklar och enstaka träd och buskar.



Järnvägsstationen sedd från Kungsplan. Österleden i förgrunden. Vy mot nordväst.

Nulägesbeskrivning



Järnvägsstationens östra fasad.



Den norra flygelbyggnaden.



Platsen framför (öster om) stationen.

Nulägesbeskrivning

5. Framför fängelset

Kort historik

- Fängelset uppfördes 1847-51 efter typritningar av CF Hjelm. Det var verksamt som anstalt fram till 2010.
- Fängelset låg direkt vid vattnet. Ytan framför fängelset fylldes ut i slutet av 1800-talet.
- Innan Österleden byggdes 1969-72 fanns stadens materialförråd direkt väster om fängelset. Det var en samling låga förrådsskjul i trä.
- I Spårgatan gick stickspår mellan järnvägen och hamnen fram till ca 1960-talet.
- I samband med bygget av Österleden stängdes Spårgatan av i väster och blev återvändsgata.

Beskrivning

Platsen framför fängelset består av en gräsyta med en liten klunga lindar i söder och några blomsterurnor i norr. Det finns en pumpstation. Spårgatan är en återvändsgata med vändplats och parkeringsplatser i södra delen av karaktärsområdet. Fängelsebyggnaden är inramad av en halvcirkelformad rad av lindar som står på fängelsets tomt (utanför planområdet). Trädraden följer den gamla halvcirkelformade rastgårdens form. I norra delen av karaktärsområdet finns i linje med fastighetsgränsen mot fängelsetomten en rad stenar i marken. Det är fundamentet till en mur som fanns på platsen åtminstone fram till 1960-talet.



Platsen framför (väster om) fängelset, sedd från västra sidan av Österleden. Fängelset skymtar bakom raden av stora lindar.

Nulägesbeskrivning



Parkering och vändplats i västra änden av Spårgatan. I bakgrunden träden som inramar fängelsetomten.



Murfundament i norra delen av karaktärsområdet. Vy mot väster.

Nulägesbeskrivning

6. Norra delen av Kungsplan

Kort historik

- Kungsplan ligger på utfylld mark. Här fanns från början en grund havsvik. Kungsplan anlades i samband med att järnvägen kom till Karlskrona.
- Innan Österleden byggdes 1969-72 var Kungsplan större och sträckte sig upp till Spårgatan. Det var en planterad plats med träd, genomskuren av stickspåren till hamnen och till örlogsvarvet.
- Kungsgatan (barockplanens mittaxel) fortsatte i en rak linje, förbi Kungsplan och upp till Spårgatan fram till dess att Österleden byggdes.
- Elverket uppfördes 1907 i jugendstil efter ritningar av Gustaf Wickman. Det bestod av ett hus för kontor och personalbostäder längs Spårgatan och ett maskinhus mot Kungsgatan. 1910 gjordes en tillbyggnad med ytterligare ett maskinhus. Det gamla maskinhuset byggdes till i mitten av 1900-talet så att dess praktfulla fasad mot väster blev förbyggd.
- Badhuset söder om elverket byggdes 1903 i jugendstil och ritades av arkitekten Wilhelm Klemming.

Beskrivning

Kungsplan är ett busstorg med snedställda busshållplatser med lindar planterade i rader emellan. Karaktärsområdet gränsar i öster till kvarteret Nauckhoff med de eleganta jugendbyggnaderna varmbadhuset och elverket. Varmbadhuset vetter mot den trädplanterade Kungsplan, medan elverkets maskinhus med sina stora jugendfönster i huvudsak vetter ut mot Österleden. Kungsgatan som tidigare gick längs karaktärsområdets östra sida slutar idag söder om Kungsplan. Utformningen av platsen markerar inte den historiska, spikraka mittaxeln, men det finns en visuell kontakt från Norra Kungsgatan och norrut mot Österleden.



Vy från Kungsplan mot norr, i förlängningen av Norra Kungsgatan. Elverkets maskinhus till höger.

Nulägesbeskrivning



Vy från Elverket söderut mot Norra Kungsgatan. Kungsplan till höger.



Vy från Elverket mot sydväst. Kungsplan till vänster och Österleden till höger.

Kulturmiljöanalys

Områdets karaktär i ett kulturhistoriskt perspektiv

Stadens entré

Planområdet ligger i direkt anslutning till Karlskronas mest centrala delar, men det präglas av infrastruktur och ruderatmark. Även om den här delen av staden är det första som möter resenärer som kommer landvägen, så har det alltid varit något av en baksida på Trossö. Hit förlades fängelse och fattighus på 1800-talet, och när järnvägen kom innebar det inte bara ett pampigt stationshus utan även magasin, verkstäder och stickspår. Tekniska funktioner som elverk och brandstation har också haft sin plats här i närheten. Det har dock funnits en ambition att skapa en värdig inramning till stadens entré. På 1700-talet hade man en ståtlig stadsport där Landbron anslöt till Trossö, och senare drogs Landbron om så att den hamnade i mittaxeln på Hoglands park. När järnvägen kom till staden anlades Kungsplan och stationen fick en grön inramning.

Av den gamla infartsvägen Landbron finns idag inga synliga spår i stadsbilden, även om dess sträckning avspeglas i fastighetsindelningen. Vägen försvann sedan Österleden byggts. I och med bygget av den nya infartsle-

den försvann eller minskades också två platser i staden, Järnvägstorget (väster om stationen) och Kungsplan. Österledens tidstypiska fokus på biltrafikens framkomlighet gjorde att stadsrummets rumslighet och äldre gatustruktur löstes upp. Kungsgatan, dvs barockplanens mittaxel, gick tidigare hela vägen upp till Spårgatan och var tydligt avgränsad av Kungsplans grönska på västra sidan av och av bebyggelsen på östra sidan. Idag ligger Elverket med sin jugendfasad ut mot ett mer odefinierat stadsrum som består av den stora trafikleden som här kommer in i staden i en båge. Trafikleden utgör också en barriär mellan järnvägsstationen och staden.

Utfylld mark

Den kanske mest påtagliga omvandlingen som området har genomgått genom åren är alla utfyllnader som har gjorts. Planområdet ligger i princip helt och hållet på utfylld mark. I och med utfyllnaderna har flera små holmar växt samman med Trossö och vattnet har blivit mindre närvarande i stadsbilden. Pottholmen är idag helt sammanbyggd med Trossö, och Pantarholmen hänger samman med Wämö. Vattnet mellan Pottholmen och Pantarholmen, Brohålan, var från början betydligt bredare men har idag karaktären av en kanal som är lätt att missa i förbifarten.

Närheten till 1600-talsstaden

Gatu- och kvartersstrukturen på Trossö är mycket välbevarad sedan 1600-talet. Stadens siluett präglas av relativt låg bebyggelse där kyrkorna vid Stortorget dominerar. Planområdet ligger på utfylld mark norr om den gamla staden, men barockplanens mittaxel som går i linje med Norra Kungsgatan mynnar i förlängningen ut i planområdet, närmre bestämt i Österleden. Historiskt sett har mittaxeln inte haft något gestaltat avslut åt norr, utan i förlängningen av Kungsgatan låg till en början en havsvik och senare sankmarken kallad Neptuni träsk. I mittaxelns förlängning hade man alltså utblick mot vattnet. Under några decennier i slutet av 1800-talet fanns där ett kallbadhus och senare låg Tallebryggan med skärgårdstrafik här.

Områdets koppling till försvaret av staden

Området ligger i den norr delen av den civila staden, som aldrig blev befäst. I havet väster och öster om planområdet ligger kruthusen på Ljungskär respektive Mjölneholmen. Kruthusen uppfördes kring mitten av 1700-talet som krutförvaring och försvarstorn, för att förhindra fientliga attacker mot Trossö från fastlandet med båtar eller över isen. Från planområdet finns visuella kopplingar till de respektive kruthusen, de har dock ingen direkt visuell kontakt mellan varandra.

Öppenhet - slutenhet

Området är i nuläget sparsamt bebyggt. En del i upplevelsen vid färd in mot staden längs infartsleden/med tåget är hur landskapet och skärgården öppnar upp sig strax efter Bryggareberget och den historiska staden plötsligt blir möjlig att se.



Vy norrut längs Norra Kungsgatan i början av 1900-talet. Bildkälla: Blekinge Museum Blm_B 167.



Vy norrut längs Norra Kungsgatan idag (2022).

Kulturmiljöanalys

Utblickar mot havet

Planområdet ligger som en getingmidja mellan Vämö/Pantarholmen och Trossö, med vatten på båda sidor. Vattnet blir närvarande i upplevelsen på ett tydligt vis vid färd norrifrån, även om Österleden breddat den tidigare smalare getingmidjan. Viktiga vypunkter till havs från infartsleden och planområdet är det västra respektive östra kruthuset på Ljungskär respektive Mjölneholmen.

Kruthuset på Mjölneholmen (i öster) är i princip synligt nästan hela vägen mellan Bryggareberget och Trossö (Vy A2 och B2).

Vid färd längs infartsleden norrifrån så är kruthuset på Ljungskär (i väster) synligt först strax efter Pantarholmen (vy A1), varpå det sedan skyls av en matvarubutik (i nuläget Lidl) för att sedan synas igen (vy B1) 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.

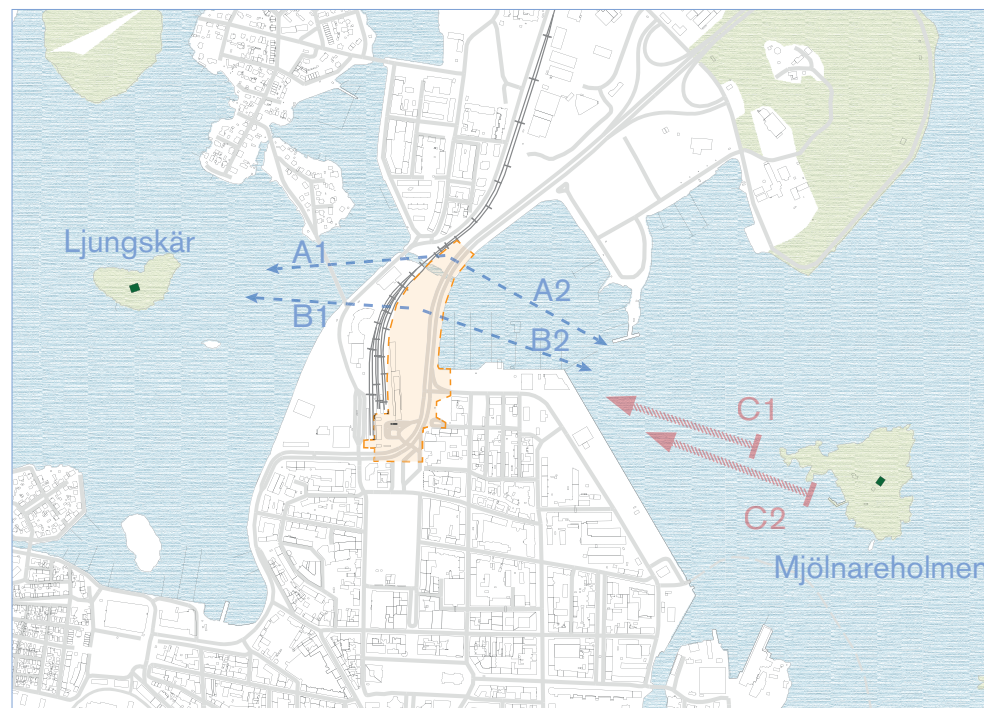
Inblickar från havet

Från havet är planområdet framför allt synligt från öster, då järnvägen, lokstallet och den nya bebyggelsen i Pottholmen etapp 1 dominerar upplevelsen av området västerifrån.

Kruthusen är tillgängliga med reguljär båt under sommarsäsongen. När denna rapport skrevs var säsongen över så vyfotografierna har tagits från en privatbåt.

Vy 1 är tagen från vattnet utanför Mjölneholmen, i en rak linje mellan kruthuset från Mjölneholmen mot Ljungskär. Vy 2 är tagen något söder om vy 1, i närheten av bryggan vilken man angör vid besök på ön.

Utifrån vyerna går det att konstatera att det inte finns en visuell koppling mellan de båda kruthusen då bland annat bebyggelsen på Skeppsbron 1 och 3 ligger i vägen.



Kulturmiljöanalys



B1
Ovan: Vy mot kruthuset på Ljungskär inifrån planområdet. Lokstallet till vänster.
Nedan: Vy mot kruthuset på Mjölneholmen inifrån planområdet.



C1
Ovan och nedan: vyer i riktning mot kruthuset på Ljungskär från vattnet strax utanför Mjölneholmen. Foto: Marcus Borg.



Kulturmiljöanalys

Öppenhet - slutenhet - topografi

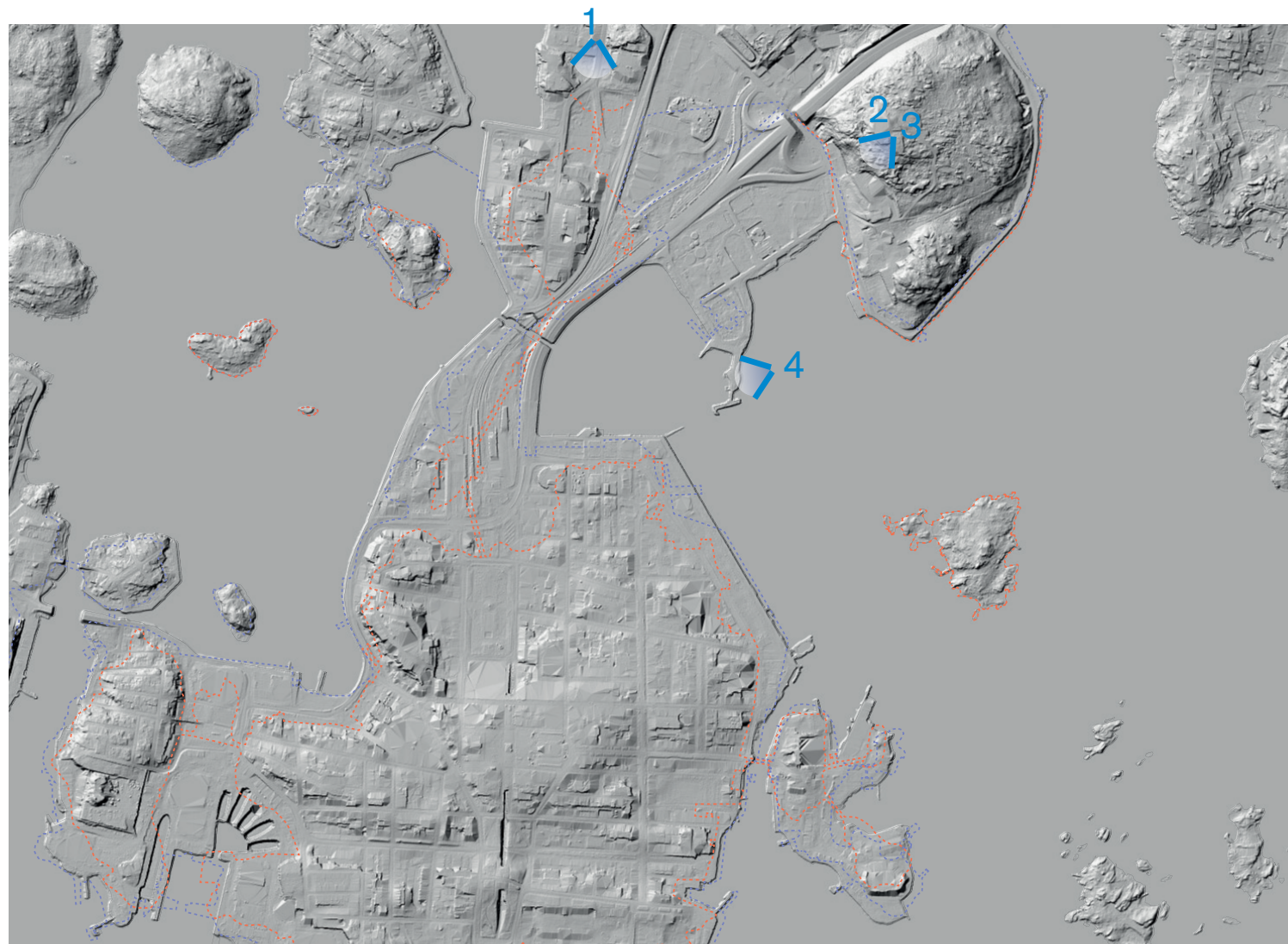
Planområdet ligger i princip helt på utfylld havsbotten. Historiskt har denna del därmed varit en låg topografisk punkt i förhållande till de topografiskt högre omgivande öarna Trossö, Pantarholmen och Vämö. På kartbilden till höger presenteras dagens topografi överlagrad med 1718 års respektive 1915 års strandlinjer (strandlinjerna är kalkerade från historiska kartor och stämmer därför inte helt, särskilt inte 1718, men ger ändå en bild av den ungefärliga strandlinjen). Här framgår hur topografin fortfarande är högre på ej utfylld mark. På följande sidor presenteras några vyer som syftar till att illustrera hur topografin och vattenspeglarna upplevts under olika tider samt idag, samt hur högre bebyggelse placerats för att markera topografiska höjder.

Vy 1 är en akvarell från Vämö, målad 1780.

Vy 2 är ett fotografi från Bryggarebergets utsiktspunkt vid tidigt 1960-tal.

Vy 3 är ett fotografi från Bryggareberget 2022.

Vy 4 är ett fotografi från luften 2022.



Kulturmiljöanalys

Vy 1: Vy Vämö mot Karlskrona

När vyn målades år 1780 så var endast Neptuni träsk utfyllt, de större utfyllningarna mot Pottholmen var ännu inte gjorda. Landbron i sten låg några decennier fram i tiden, och staden anländes via träbroar.

Pottholmen skyls av Pantarholmen i vyn, men porten till staden går att skymta bortanför Pantarholmen (jämför med bilden på framsidan av denna rapport).

De respektive öarnas topografi är markant i bilden, och karaktären av stad i skärgården är påtaglig, vilket framförallt handlar om förekomsten av vatten mellan öarna.

Kyrkorna på Stortorget på Trossö markerar öns högsta punkt och förstärker öns sluttande topografi. På de mer obebbyggda holmarna västerut så markeras deras högsta punkter av vädemöllor (väderkvarnar).



Utsigt af Carlskrona ifrån Vämmö. Akvarell av Elias Martin 1780. Bildkälla: Kungliga biblioteket.

Kulturmiljöanalys

Vy 2: Vy från Bryggareberget, sannolikt tidigt 1960-tal

Fotografiet är taget före Österledens tillkomst och den mer omfattande utfyllnaden av Hattholmen. Pottholmen var vid denna tid präglad av spårområdet, de båda stationerna samt fattigvårdsanstalten men även av en relativt omfattande grönska.

I ungefär mitten av bilden bortanför Pottholmen syns flerbostadshusen vilka markerar kullen i kvarteret Rügen på Trossö, med Wolter Gahns 8-våningshus på Rügen 53 som accent.

Mitt på den utfyllda marken syns Karlskrona norra, den tidigare privatbostaden som blev järnvägsstation åt Mellersta Blekinge Jernvägs AB på 1880-talet.

Grönskan och den visserligen sparsamma men ändå framträdande bebyggelsen på Pottholmens utfyllda delar ger en variation och karaktär på de utfyllda låglänta och flacka partierna, och innebär en topografisk variation, vilken skiljer sig från läget idag (se nästa bild). Träden skyler exempelvis lokstallet nästan helt, vilket är en stor skillnad mot nuläget där lokstallet är särskilt exponerat. Det som framförallt bidrar till upplevelsen av skärgård är de öppna vattenspeglarna på respektive sida om Pottholmens utfyllda delar.

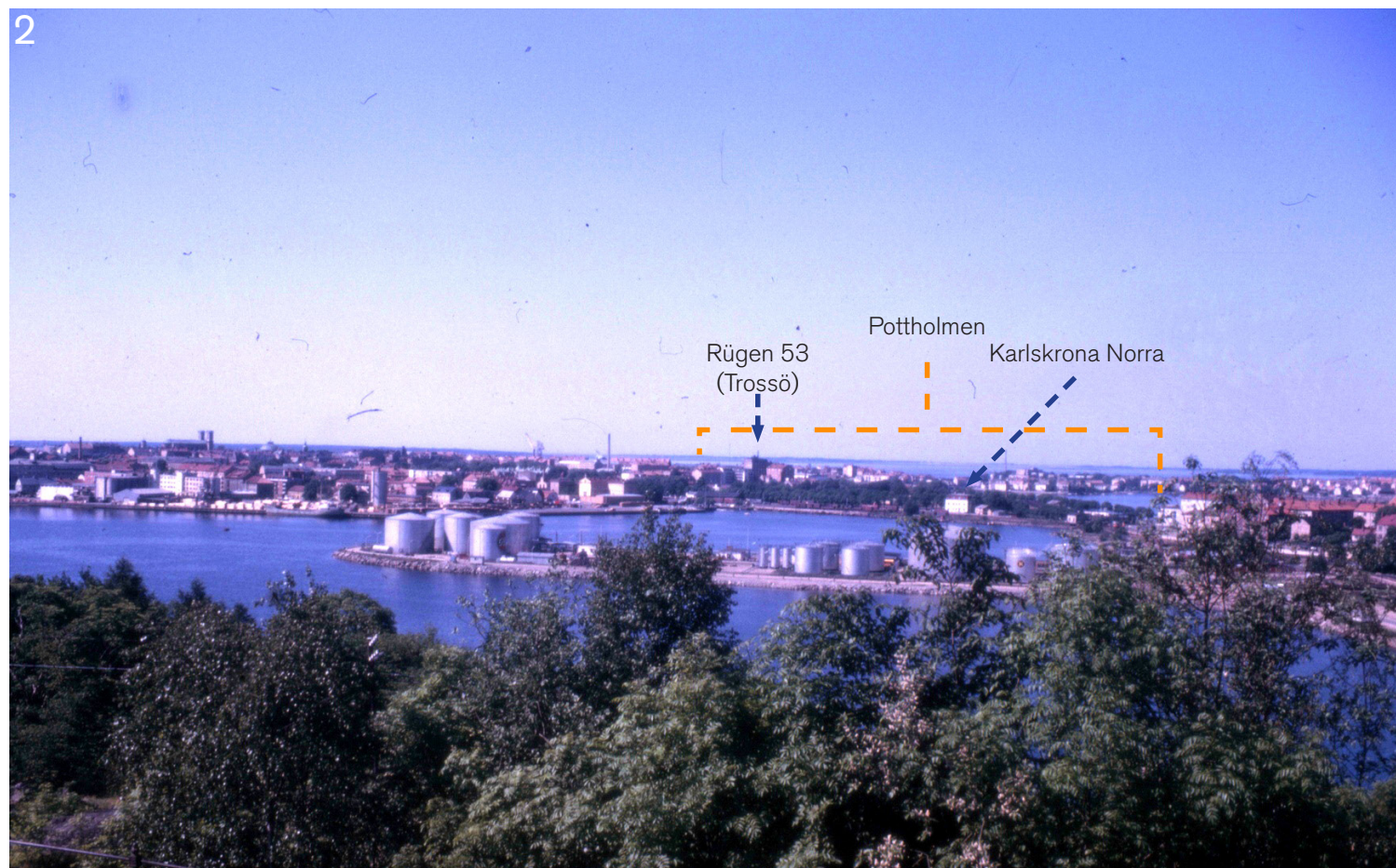


Foto Erik Jovenius. Källa Blekinge museum BLM EJ 0350.

Vy 3: Vy från Bryggareberget mot Pottholmen 2022

8-våningshuset på Rügen 53 agerar fortfarande accent av Trossös nordvästra bergsknalle men den har fått en ny förgrund i form av de senaste årens bebyggelse på den ursprungliga Pottholmen. På den utfyllda marken har Karlskrona norra och dess intilliggande byggnader rivits och träden tagits bort, vilket tillsammans med den breda Österleden och parkeringsytorna kring mataffären ger området en flack och kal karaktär. Vattenrummet har i jämförelse med den förra bilden minskat öster om Pottholmen (till vänster i bilden) genom anläggandet av Österleden och det fortsatta utfyllandet av Hattholmen. I fonden syns Saltöhems bostadsbebyggelse från slutet av 00-talet på "Saltö utkik", där de högsta volymerna betonar bergets profil.



Kulturmiljöanalys

Vy 4: Vy mot Pottholmen från luften 2022

Vyn är ingen frekventerad vy av naturliga skäl men ger ändå en god bild av planområdet och de närliggande öarnas topografi.

Bebyggelsen på Pottholmen etapp 1, centralt i bild, ligger huvudsakligen på den tidigare fattigvårdsanstaltens område, vilket byggdes på den ursprungliga delen av Pottholmen som existerade innan utfyllningarna.

Liksom på den tidigare bilden dominerar de asfalterade ytorna på Pottholmens utfyllda delar, och området har en stark karaktär av kommunikationsytor; på den smalaste delen vid Brohålan ligger totalt sex bilfiler, två tågspår samt tre GC-banor parallellt på en knappt 140 m bred yta.



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 distinktion 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
- Vatten som skiljer Pottholmen från Pantarholmen
- Skeppsbrokajens vattenkontakt och hamnkaraktär
- Trädplantering på Kungsplan
- Utblickar mot vattnet och kruthusen
- Släpp i bebyggelsestruktur mellan de respektive tidigare öarna
- Upplevelsen att ankomma staden omgiven av vatten

Övrigt av kulturhistoriskt intresse

- Landbrons historiska sträckning

Riksintresset för kulturmiljövården

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, Kvarnsmiljö)

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, varvsmuren 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 örlogsstads försörjning kring Lyckebyåns fall i form av dammanläggning, lämningar av kronosmedja, stenvälsbro 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, miljöns riksintressanta värde och hur detta uttrycks i den fysiska miljön. Riksintressets känslighet och tålighet 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

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 Örlogsvarvet 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 magasinerna vid Spårgatan - Arvid Nilssonsgatan utgör det sista bevarade magasinet i området.

De öppna utblickarna mot havet som på flera platser möjliggörs av rutnätets 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."

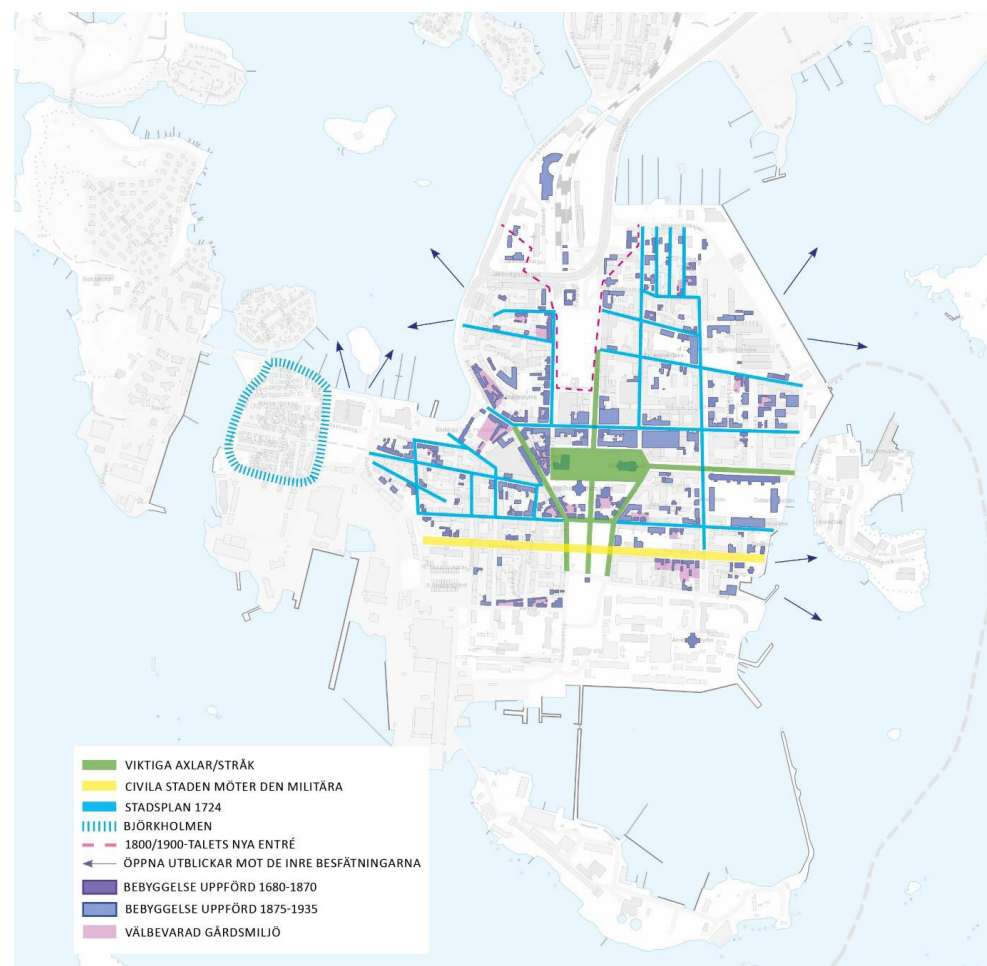


Illustration ur kunskapsunderlaget föreställande fysiska uttryck för stadsplanen. Producerad av KVM Forum AB 2017. Riksintressegränsen reviderades 2019, så lokstallet, markerat i norra delen av Pottholmen, ligger numera utanför gränsen.

Utredningsområdet i förhållande till riksintresset

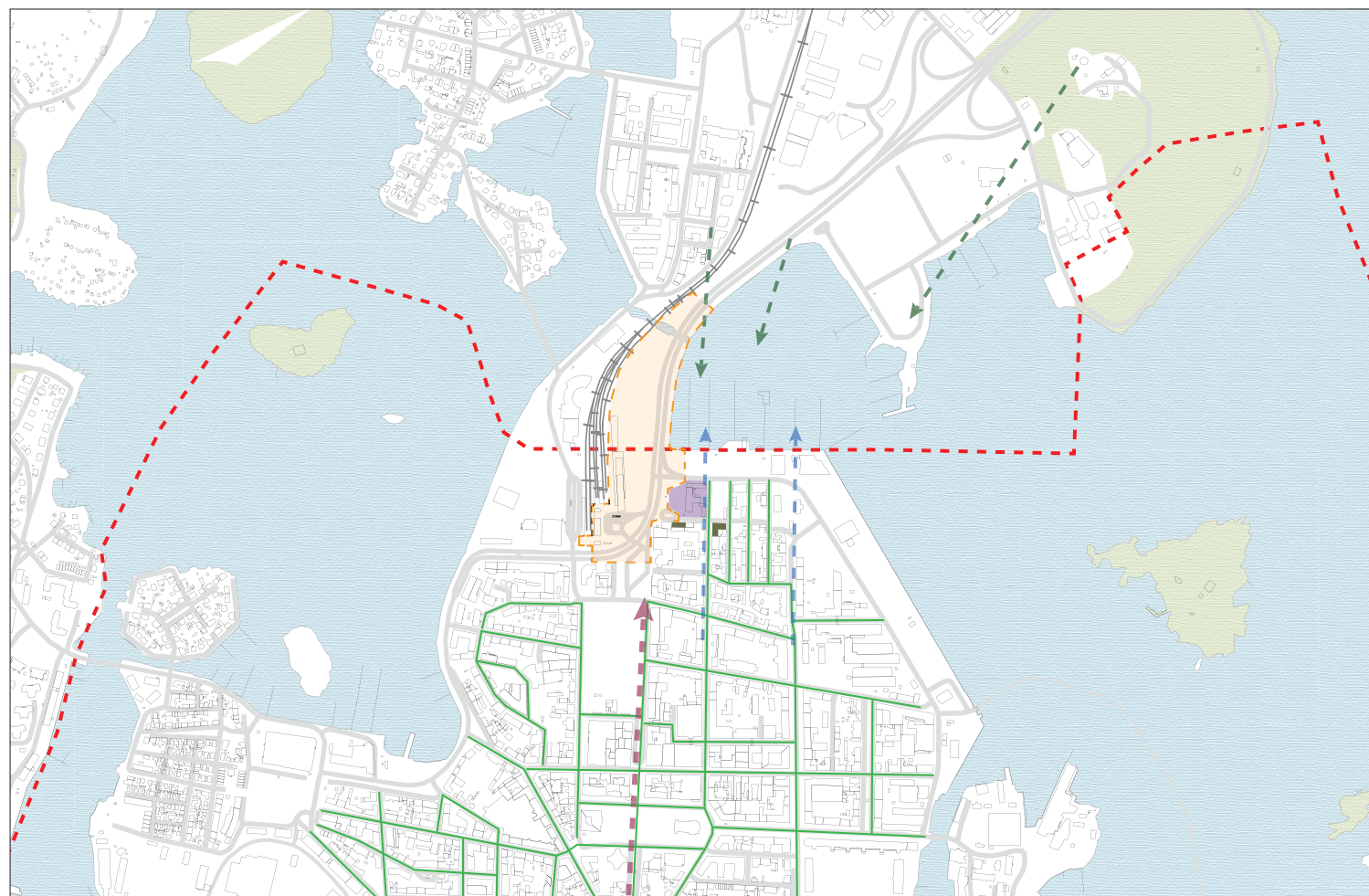
Beskrivning

Utredningsområdet ligger till ungefär hälften inom riksintressets gräns. Inom utredningsområdet finns inga direkta exponenter 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 Stortorgets 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

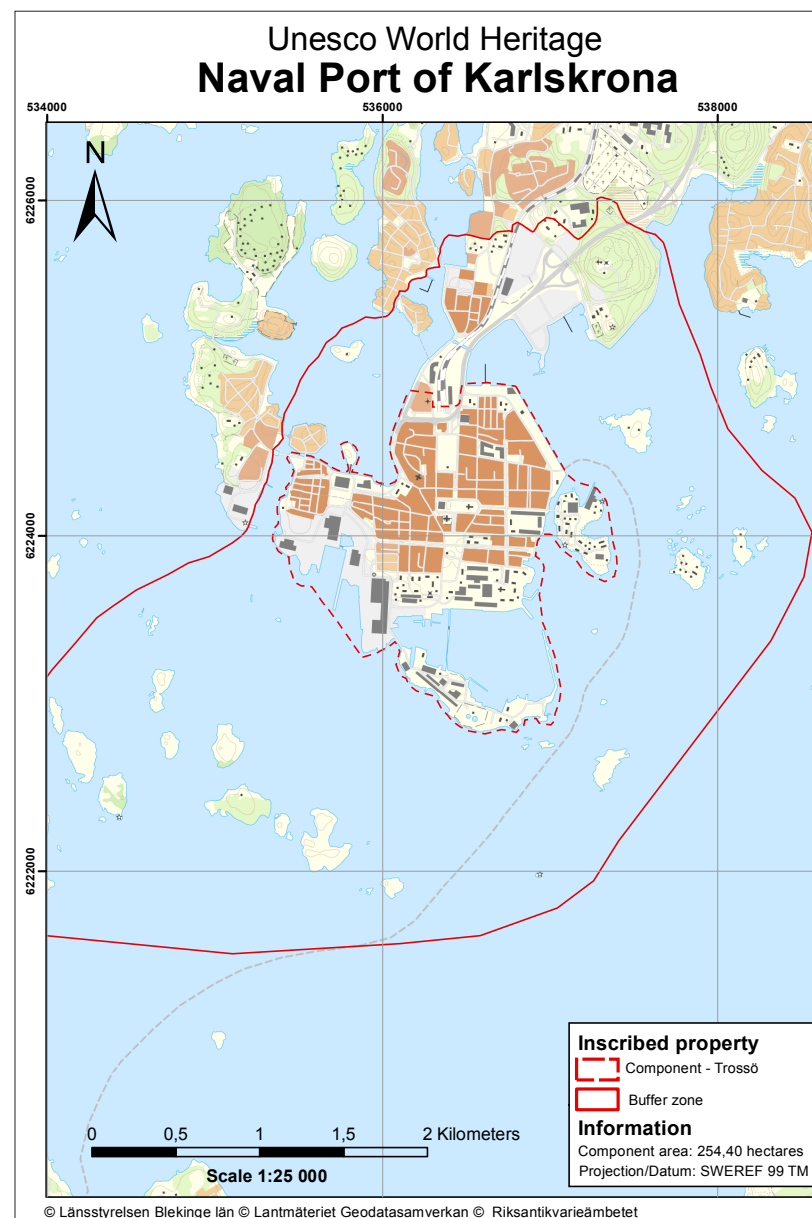
Världsarvet Karlskrona

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. Identifikation av påverkan är en preliminär bedömning som utgår från någon form av tillkommande bebyggelse på platsen, då inget förslag att utgå ifrån finns i skrivande stund. 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 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 materials 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, Mjölmarholmen, Koholmen, Godnatt, and Kurrholmen; the outer fortifications at Drottningsskars 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.”

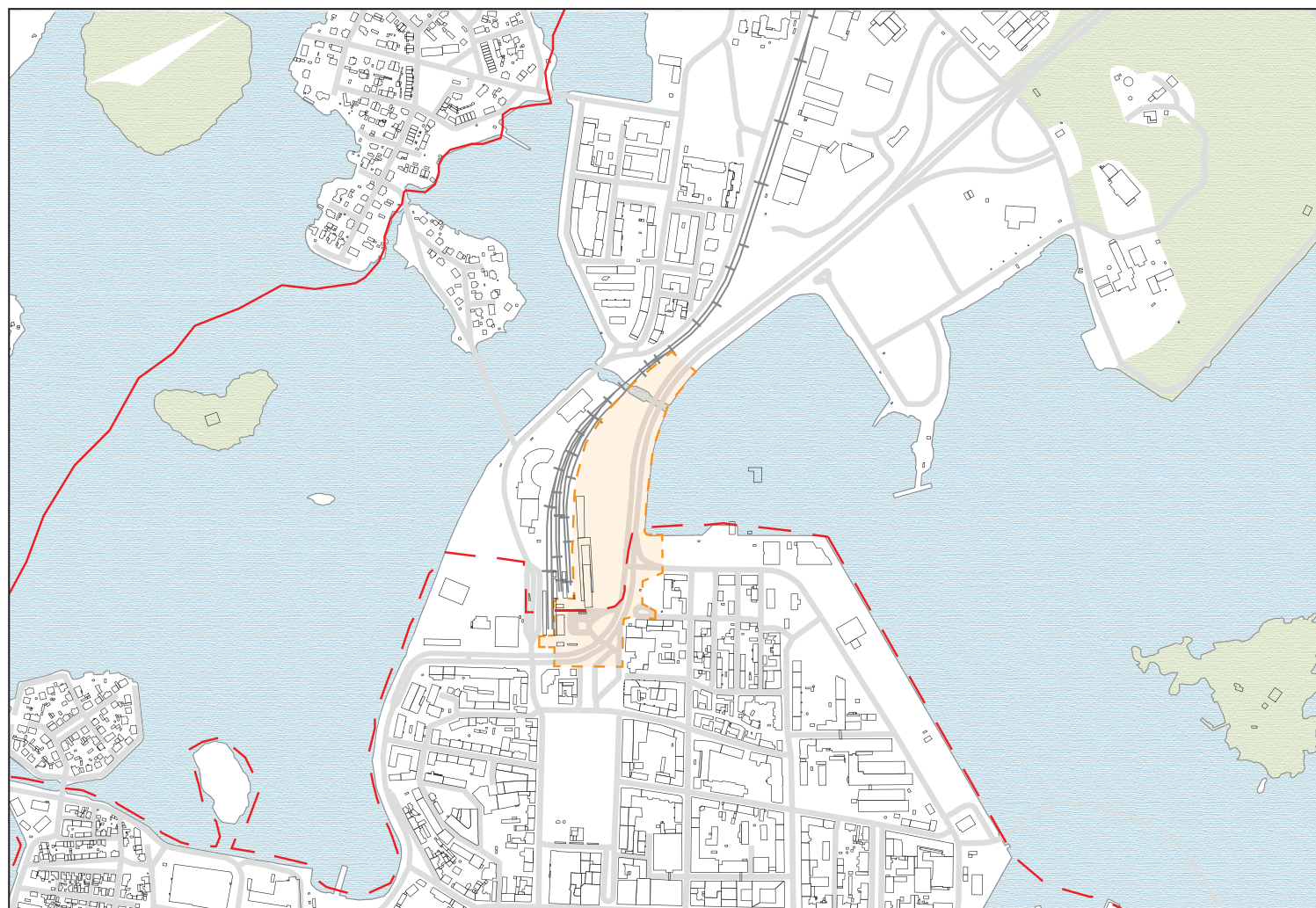
Utredningsområdet i förhållande till Världsarvet Karlskrona

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 de inte beaktar områdets kulturhistoriska värden.

Åtgärder kan potentiellt även stärka värden som gått förlorade.



Teckenförklaring



Avgränsning



Världsarvets gräns - Trossö



Buffertzon

Utredningsområdet i förhållande till Världsarvet Karlskrona

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. Dessa 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 rapportens utredningsområde.

Bedömning av påverkan på dessa attribut görs i en *Heritage Impact Assessment*, en separat rapport vilken tas fram när ett färdigt planförslag finns framtaget. Påverkan kan vara både negativ och positiv.

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, Fribergsska 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 tappats. 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 Pantarholemn 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 åsyf-

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

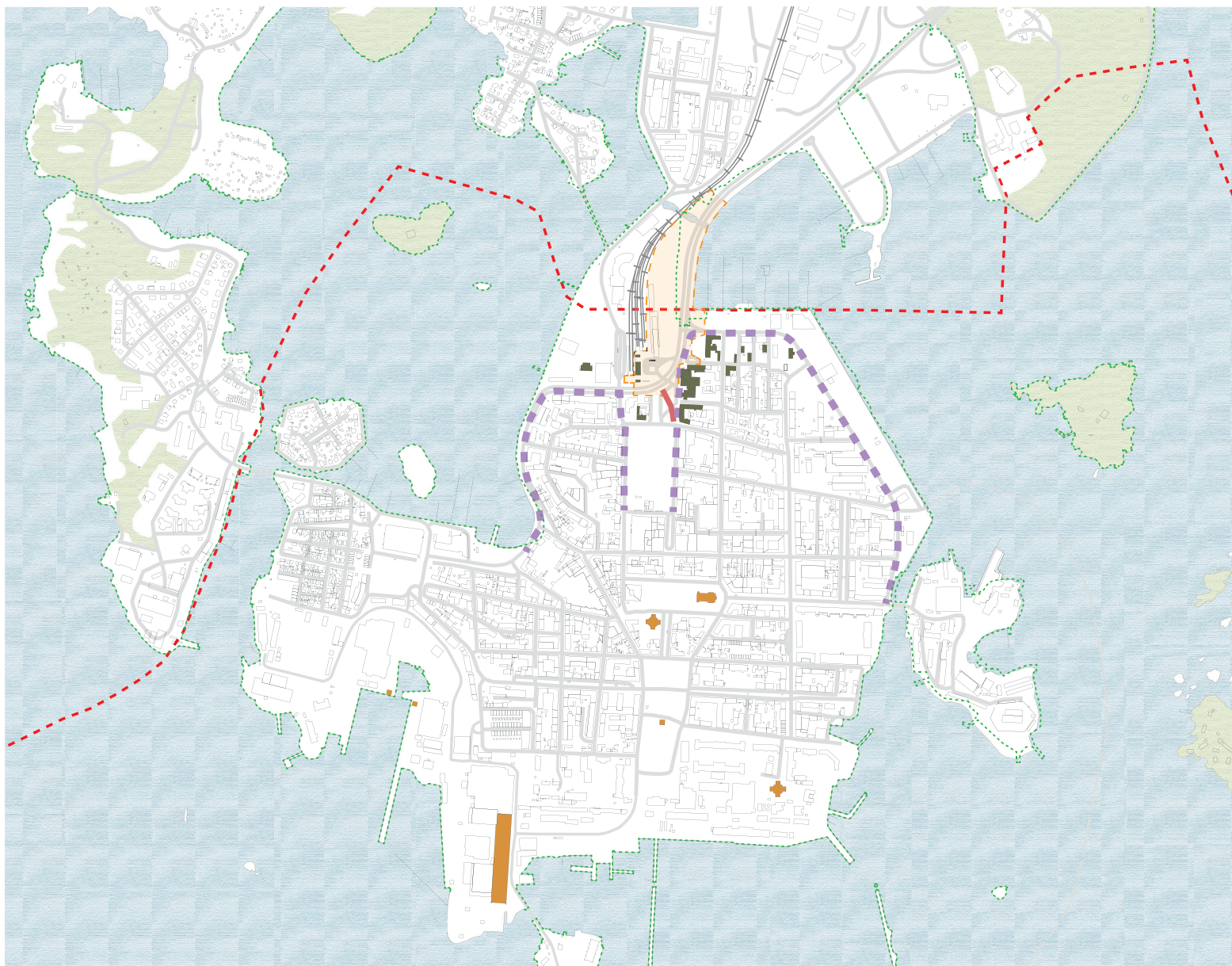
Den historiska stadens tydliga avgränsning

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 till höger 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.

Utredningsområdet i förhållande till Världsarvet Karlskrona



Teckenförklaring



Avgränsning



Världsarvets gräns - Trossö



Buffertzoon

Marinbasens obrutna kontinuitet



Sticksåret till marinbasen

Välbevarad bebyggelse och historiska miljöer



Kulturhistoriskt intressanta äldre byggnader kring planområdet

Lokalisering



1961 års strandlinje - innan Österleden

Historisk stadssiluet



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.

Riktlinjer kring utveckling

Inledning

Följande riktlinjer är framtagna 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.

Riktlinjer kring tillkommande bebyggelse

Denna riktlinje syftar till att ge stöd i hur fastigheten Karlskrona 4:74 kan bebyggas avseende skala, form, placering, siktlinjer och siluett för att tillföra en bebyggelse som möter Karlskronas stadsplan på ett hänsynsfullt sätt.



Planområdet på 1980-talet, innan flera av spåren togs bort. Foto Ingmar Johanson/Sydöstran. Bildkälla Blekinge museum BLM San 2567.

Riktlinjer kring utveckling

Placering, siktlinjer, siluett

Siktlinjen från Landsväggsgatan (Gamla Landbron) - Vy A

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 g följer den gamla vägens sträckning, vilken ligger i fastighetsgräns. Den tidigare bebyggelsen på Pottholmen följde delvis denna princip, se bild längst till höger.

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 kvalitet att beakta. Eventuell tillkommande bebyggelse bör inte bryta mot denna princip.



Vy från Landsväggsgatan. Karaktären är otydlig och Landbron är inte längre läsbar.



Vy norrut längs Norra Kungsgatan idag.



Den trädkantade landbron till vänster korsas av en rälsbuss, sent 1950-tal. Byggnaderna till vänster (idag rivna) följer sträckningen. Bildkälla: Blekinge museum Blm_E_02815.



Vy norrut längs Norra Kungsgatan i början av 1900-talet. Bildkälla: Blekinge Museum Blm_B 167.

Riktlinjer kring utveckling

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 avsidet 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 spårar i förgrunden.

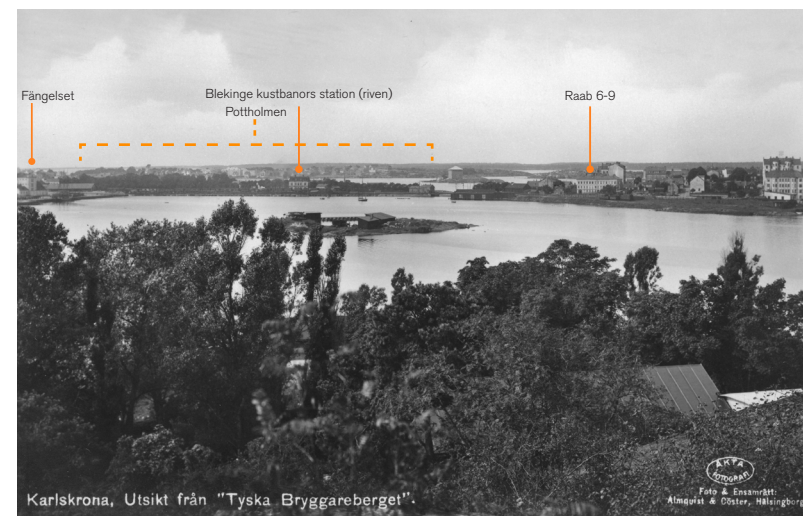
Nyttillkommande bebyggelse kan stärka upplevelsen av Pottholmen som en tidigare ö genom att bebyggelsen trappar ner mot norr och söder, och på så sätt markerar öns tidigare topografi.



Vy mot Pottholmen idag.



Vy mot Trossös siluett idag.



Utsikt på 1930-talet. Foto: Almquist & Cöster. Bildkälla: Blekinge museum.



Utsikt på 1940-talet. Foto: okänd. Bildkälla: Blekinge museum.

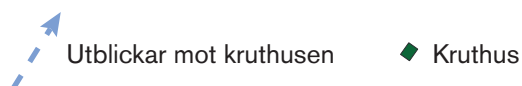
Riktlinjer kring utveckling

Siktlinjer mot kruthusen

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

Vid färd längs infartsleden norrifrån 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.



B1
Vy mot kruthuset på Ljungskär inifrån planområdet. Lokstallet till vänster.



B2
Vy mot kruthuset på Mjölneholmen inifrån planområdet.

Riktlinjer kring utveckling

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.

Skalmässigt bör tillkommande bebyggelse förhålla sig till detta och inte ha en för hög skala. Antalet våningar bör studeras under planprocessen. För eventuell bebyggelse på kajen vid fängelset bör bebyggelsen underordna sig den gamla stadsfronten. Bebyggelse på kajen inom planområdet bör undvikas.

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, dels att vattenkontakten mellan öarna ökas, vilket diskuterats tidigare, men även genom att den tillkommande bebyggelsen får en egen karaktär gentemot den historiska staden. Att bebyggelsen trappar ner mot stationen är viktigt då stationshuset fortsatt ska kunna behålla sin centrala roll vid stationsplatsen.

Eventuell bebyggelse på kajen framför fängelset bör hållas låg och ha en karaktär av understödjande funktion till båthamnen, exempelvis restaurang eller liknande. Att den gamla stadsfronten med fängelset är avläsbar är av stor vikt.

Riktlinjer kring utveckling

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 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.

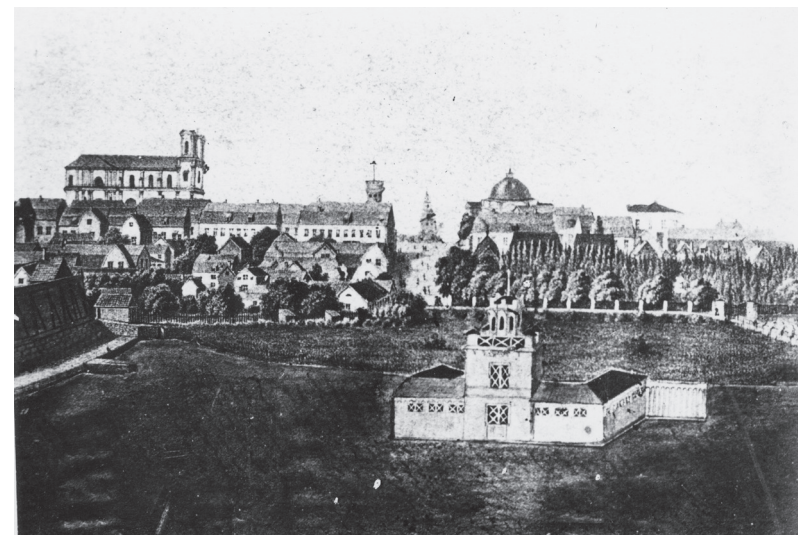
De egentliga entréerna till staden norrifrån (Landbron och senare järnvägen) haft ambitiöst utformade och mer eller mindre pampiga entréer under 1700-talet och 1800-talet. Denna kvalitet är svåräst i nuläget men kan byggas vidare på där en framtida dragning av Österleden ansluter till staden.

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. Länsfängelset 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.

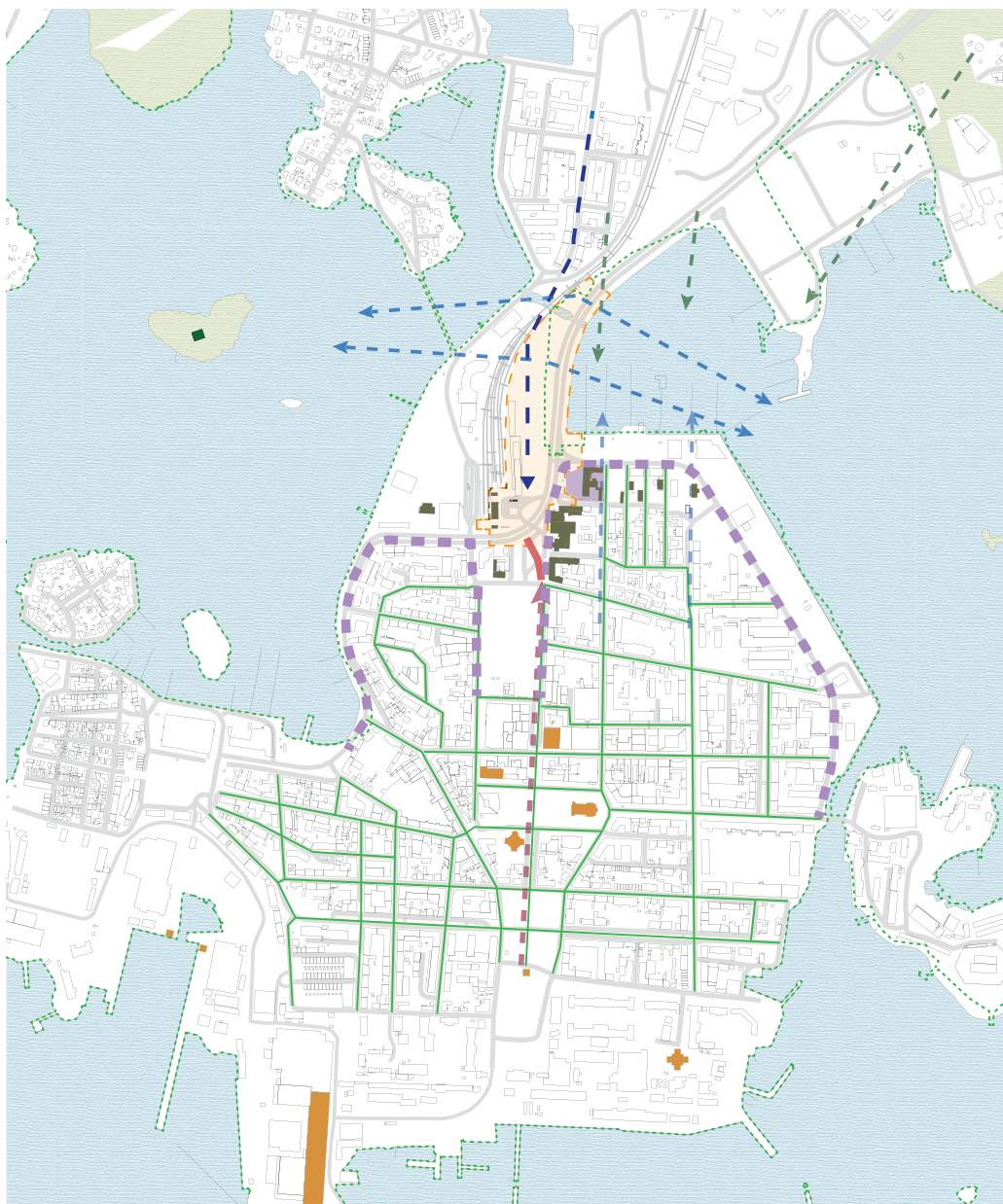


Teckning förställande kallbadhuset ca 1860. Badet revs 1887. Bildkälla: Blekinge museum B_387.



Vy längs axeln norrut tidigt 1900-tal. Bildkälla: Blekinge museum.



Riktlinjer kring utveckling



Sammanfattande karta - uttryck och attribut att beakta

Denna kartbild visar alla uttryck och attribut som identifierats inom ramen för denna utredning. Den bör samläsas med analyserna tidigare i detta dokument.

Teckenförklaring

-  Centralaxeln
-  Utblickar mot havet
-  Utblickar mot Trossös siluett
-  Rutnätsplanen
-  Länsfängelset
-  Landbrons tidigare sträckning
-  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
-  Viktiga, framträdande byggnader i siluetten
-  Den historiska stadens tydliga avgränsning
-  Den historiska stadens avgränsning norrut

Källor

Litteratur

Bromé, Janrik (red.) (1930). *Karlskrona stads historia. D. 1, 1680-1790*. Karlskrona

Bromé, Janrik (red.) (1930). *Karlskrona stads historia. D. 3, 1862-1930*. Karlskrona

Bromé, Janrik (red.) (1934). *Karlskrona stads historia. D. 2, 1790-1862*. Karlskrona

Butiker vi minns: "inget varar för evigt" : adressregister över gamla butiker på Trossö, Björkholmen, Ekholmen och Saltö. (2009). Karlskrona: Föreningen Gamla Carlskrona

Fredriksson, Ingemar (2011). *Carlskrona i tid och rum: spännande möten med stadens förflutna*. Karlskrona: Föreningen Gamla Carlskrona och författaren

Fredriksson, Ingemar (2016). *Senaste nytt - från förr*. [Karlskrona]: Föreningen Gamla Carlskrona

Hillbom, Rune (1979). *Karlskrona 300 år: en återblick i ord och bild. [D. 1], 1679-1862*. Karlskrona: Abrahamson

Hillbom, Rune (1982). *Karlskrona 300 år: en återblick i ord och bild. D. 2, 1863-1930*. Karlskrona: Abrahamson

Hillbom, Rune (1986). *Karlskrona 300 år: en återblick i ord och bild. D. 3, 1931-1973*. Karlskrona: Abrahamson

Karlskrona då och nu: Föreningen Gamla Carlskrona 60 år : 1945-2005. (2005). Karlskrona: Fören. Gamla Carlskrona

Rapporter

Kungsplan - kulturmiljöutredning. Nyréns Arkitektkontor, 2018-10-17

Heritage Impact Assessment - Karlskrona kulturhus, Nyréns Arkitektkontor, 2022-05-23

Hoglands park, Karlskrona kommun. Kulturhistorisk värdebeskrivning. Restaurator AB 2007-03-26

Plattform Kulturhistorisk värdering och urval, Riksantikvarieämbetet 2015-01-19

Strategi Karlskrona, Gehl Architects 2007

Internet

Blekinge museum (www.blekingemuseum.se)

Blekinge museums foto- och föremålsdatabas (www.blm.kulturhotell.se)

Digitalt museum (www.digitaltmuseum.se)

Föreningen Gamla Carlskrona (www.fgc.nu)

Kungliga biblioteket (www.libris.kb.se)

Lantmäteriet (lantmateriet.se)

Riksarkivet (sok.riksarkivet.se)

Nyréns Arkitektkontor
2022