



Vy över Landbrogatan norrut mot stationen en tidig sommarmorgon. Landbrogatan är en mycket vacker gata med ett storslaget perspektiv från Ronnebygatan ner mot stationen som här skymts av sommargrönskan.

Vision

Karlskrona C - Landbrogatan - Ronnebygatan

- som en del i ett övergripande stråk Pantarholmen - Karlskrona C - Centrum

Syftet med visionen är att visa på möjligheterna att utveckla ett attraktivt kommunikations- och affärsstråk som binder samman hela stadsbygden mellan Pantarholmen, stationen och centrum där rörelsemönster och lokalisering av funktioner och bebyggelse stöder varandra till en mycket bra helhet.

Bra för Trossö. Bra för kollektivtrafiken. Bra för Karlskrona.

Karlskrona C är en klassisk stationsmiljö. Stationshuset med symmetriska annex på ena sidan samt godsmagasin på den andra är tidstypisk. Miljön kan lätt utvecklas till ett resecentrum med mycket hög stadskvalitet och funktion.



Stationens funktion, Trossös och Karlskronas roll kan stärkas med att

- göra den ännu mer tillgänglig för alla trafikslag för att stimulera bytesresor
- lägga personalintensiva arbetsplatser och besökspunkter nära stationen
- stärka den visuella kontakten mellan stationen och centrala Trossö.



Lokstallarna NV om stationen är ett bra exempel på ändrad lokalanvändning som stärker ett hållbart resande och en god stationsfunktion – affärer, restaurang, service. På sikt bör man

pröva att utveckla ett gent cykelstråk utvecklas på västra sidan om spåren förbi lokstallarna upp mot Pantarholmen. Det förutsätter att spår tas bort så att mark frigörs.



När Kustbanan elektrifierats kommer tågen att flyttas till den västra sidan av stationen och komma närmre centrum. Antalet spår reduceras till högst tre. Då blir det utrymme för en plattform även på sidan närmast godsmagasinet t.h.

Flyttningen av tågen gör dem mer synliga mot centrum. Det är en fördel för kollektivtrafiken och ger ett levande inslag i stadsmiljön. Utblicken över Järnvägstorget in mot centrala Trossö och omvänt bör därför inte byggas för utan ses som en extra kvalitet för stadsmiljön som stöder en god trafikfunktion. Landbrogatan blir en naturligare entré mot centrum än idag.



Norr om godsmagasinet finns i dag en väl tilltagen parkering som inte utnyttjas i samma omfattning. Här finns plats för god, läsbar cykelparkering med väderskydd i perfekta lägen både i

norra och södra änden av den framtida plattformen. De får mycket god kontakt med ett framtida cykelstråk mellan Pantarholmen och centrum längs kvarvarande spår.

Här finns också plats för fortsatt pedlarparkering (Park and Ride) och bilangöring (Kiss and Ride) till stationen. Ytan kan i övrigt rymma ytterligare stationsnära aktiviteter som drar nytta av det goda stationsläget och stärker det.

Blekingegatan till höger i bilden kan flyttas närmre godsmagasinet för att ge bättre utrymme för framtida bostäder på andra sidan. Den kan användas för genomgående busstrafik till och från centrum.

Ytan mellan spårens ändar och Järnvägstorget kan med fördel användas som vistelse- och kommunikationsyta till plattformarna. Då bevarar man öppenheten mot centrum och tillskapar en ytterligare funktion och kvalitet i stadsmiljön.



Idag finns redan en tendens till att använda ytan söder om godsmagasinet som samlings- och vistelseplats vilket talar för att den bör förbli en torgyta där resenärer kan samlas, mötas eller användas för annan social samvaro.

Godsmagasinet kan få en ny användning som stöder stationens funktion samtidigt som den klassiska bebyggelsemiljön bevaras. Den kan användas som väntsal för västra perrongen, cykelservice, cykelgarage, cykeluthyrning, småbutiker mm.

Behov av övervakad cykelparkering och cykelservice ökar med ökat tågresa och stimulerar det. Servicen kan ofta till stor del skötas av personal med behov av arbetsträning eller annat samhällsstöd.

Bussar som kommer från Trossö kan bör få en busshållplats vid torgytan strax efter korsningen. Då kan resenärerna från södra Trossö och Saltö lätt byta till tåg. I den andra rikt-

ningen föreslås befintlig busshållplats i Landbrogatan flyttas upp i Blekingegatan. Då kan korsningen med Järnvägstorget göras liten och effektiv med mera utrymme för fotgängare och cyklister.

Stationsmiljön kan ges en mycket god och attraktiv miljö av hög klass och bli ytterligare en pärla bland stadens kvaliteter som stärker stadens stråk och visuella miljö.

Landbrogatan är redan en attraktiv väg till stationen. När tågen dras fram mellan stationshuset och godsmagasinet kommer Landbrogatans betydelse att öka som gång- och cykelväg till centrum. Mer utrymme för fotgängare och cyklister i korsningarna med Järnvägstorget och Vittusgatan bör eftersträvas.



Vy över Landbrogatan söderut från stationshållet

Korsningen mellan Vittusgatan och Landbrogatan är sned vilket gör att den känns lite svår att passera. Mer utrymme är önskvärt för oskyddade trafikanter eftersom detta stråk ökar i betydelse mellan centrum och stationen. Gångbanorna utmed fasaderna i Landbrogatan bör breddas för att öka bekvämligheten för fotgängare och stimulera handelsverksamheten.

Landbrogatan är enkelriktad in mot centrum. Den bör dubbelriktas för att skapa fördelar för både kollektivtrafik och andra trafikslag. Om en ny hållplats skapas längs utmed Parkgatans norra sida utmed Hoglands Park måste den vara dubbelriktad.

Kantstensparkeringen utmed Hoglands Park blir då mindre lämplig och bör tas bort. Gångbanorna utmed affärsfasaderna kan breddas med ca 2 m.



Cyklisterna på cykelbanan längs Hoglands Park skyddas idag mot plötsligt öppnade bildörrar av en remsa mellan cykelbanan och parkeringsfältet.

Gaturummet är mycket stort vid Landbrobacken. En ny entré till Kronan mot Parkgatan (till vänster) har föreslagits. Det är nästan alltid är sol på någon sida. Bredden gör att backens lutning inte verkar vara så stor.



Men lutningen vid Kronan (till vänster i bilden) är så stor att hållplatsen inte går att anpassa för rörelsehindrade. Lutningarna i Landbro- och Rådhusgatan är mycket branta även för cyklister och en barriär för funktionshindrade.

Om man flyttar busshållplatsen från Kronan upp i Ronnebygatan kan körytorna i Landbrobacken minska betydligt. Gångbanorna kan breddas ca 2 m. Kantstensparkeringen kan vara kvar.

De frigjorda ytorna kan utnyttjas för gående, vila, handel, terrasser, ev cykelparkering mm. Om gångbanan breddas utmed fasadsidan blir det också lättare för bussarna att svänga in på Ronnebygatan (till vänster i bilden) och det blir mera plats för fotgängare i gathörnet.



Det finns gott om plats i Ronnebygatan för en busshållplats utmed Hoglands. Gångbanan är nästan 5 meter och kan breddas ytterligare 1 meter. Om man drar fram gångbanan tvärs över Rådhusgatan (till vänster) dämpas bilarnas hastighet och det blir bekvämare för fotgängarna.

