



Stråket via Norra Kungsgatan bjuder på ett imponerande och tilltalande stadsperspektiv. Med Coopmans backe som en torgyta, hiss till höger om tunneln, öppen för cyklister och fotgängare, samt bredare trottoarer utmed fasadsidan stärks både Trossös, gång- cykel- och kollektivtrafikens attraktivitet samt tillgängligheten betydligt för alla kategorier.

Vision

Karlskrona C - N Kungsgatan - Stortorget

som en del i ett övergripande stråk Blåport/Bryggareberget – Gästhamnen/Karlskrona C – N Kungsgatan – Centrum

Syftet med visionen är att visa på möjligheterna att utveckla ett attraktivt kommunikations- och affärsstråk som binder samman stadsbygden mellan Blå Portsgatan, via Karlskrona C respektive Gästhamnen, Badhuset med Kungsplan, Hoglands Park, N Kungsgatan, Ronnebygatan och Stortorget. Rörelsemönster och lokalisering av funktioner och bebyggelse stöder varandra till en mycket bra helhet.

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

Österleden är Trossös viktigaste infartsled med ca 35 000 bilar per dygn. Dubbelriktade cykelbanor finns på ömse sidor om Österleden upp till Blåportsgatan. Cykelvägarna och området är kraftigt bullerstört av det stora biltrafikflödet.

Den är här en stadsmotortrafikled med 70 km/tim. Vägrenarna kan användas för att skapa ett kombinerat bullerskydd och skyddsbarriär. Även mittremsan kan minskas eller användas på detta sätt. När beläggningen förnyas bör den utföras med sköppen dränasfalt som ger ytterligare bullerreduktion.

Österleden är kraftigt exponerad i omgivningen. Stor omsorg bör därför läggas ner på att få en estetiskt och trafiktekniskt funktionell god utformning av bullerskyddet. Det bör inte vara högre än att cyklister och gående kan se ut över Lyckebyfjärden och gästhamnen.



Bilden nedan visar korsningen med Skeppsbrokajen (t h) som är en viktig fördelargata till Trossös östra del. Norr om Skeppsbrokajen skymtar gästhamnen. I bakgrunden syns bebyggelsen på Pantarholmen.



Korsningen vid Skeppsbrokajen har föreslagits bli ombyggd till cirkulationsplats för att få ett jämnare flöde genom korsningen, minskade emissioner och buller samt ökad säkerhet. Cirkulationsplatsen kan utformas så att den ger en tydlig signal att nu är man framme vid Trossö och att dämpa tempot.

Karlskrona C är en klassisk stationsmiljö som lärt kan utvecklas till ett högklassigt resecentrum. Sättet att gruppera bebyggelse med ett stationshus och annex på ena sidan samt godsmagasin på den andra är typiskt för den tid då järnvägsnätet byggdes ut i Sverige.



Ett sätt att öka stationens funktion och omland, stärka Trossös och Karlskronas roll är att

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

När kustbanan elektrifierats ska tågen flyttas fram mellan stationshuset och godsmagasinet t v. Spåret längs till vänster tas bort och ersätts med en ny plattform.

Bra cykelparkering finns redan på den östra sidan av stationen. Ytterligare utrymme behöver reserveras. Kombinationen tågpendling - cykel är populär och ökar kraftigt i hela landet. Belysning nattetid och möjligheter till ramlåsning av cyklarna kommer att ge stationens kunder ökad tillförsikt att deras cykel står kvar när de kommer på morgonen eller ska cykla hem sent på kvällen.

Godsmagasinet kan göras om till cykelgarage där man kan få ha sin cykel inlåst mot en månadsavgift samt få den lagad när det behövs.

De flesta av rangeringspårerna norr om stationen kan tas bort om ett direktspår förverkligas via Gullberna som går planskilt över Österleden ut till Verkö. Området mellan de spår som utnytt-

jas och Österleden kan på sikt utnyttjas för personal- och kontaktintensiva verksamheter som får ett utmärkt läge nära stationen, gång- och cykelvägar samt Österleden.



Bra cykelparkering vid Karlskrona C som lätt kan ges belysning och möjlighet till ramlåsning

Den norra cykelparkeringen bör flyttas närmre den nya plattformsänden när tågen flyttas till västra sidan av stationen. De får då ett naturligt läge med god kontakt till en framtida gång- och cykelväg längs kvarvarande spår från Gräsvik/Galgamarken, Campus Blå Port och verksamhetsområdet mellan spåren och Österleden.



En generös torgyta yta framför stationen bör reserveras. Den kan ändå utnyttjas för angörande biltrafik, taxi och tillfälliga bussar. Tillfarten bör ske från den planerade cirkulationsplatsen för korsningen Österleden – Skeppsbrokajen.

Utfart kan eventuellt även ske söderut mot Järnvägstorgsgatan. Den nuvarande korsningen bör på sikt ges mindre dimensioner o/e bredare mittrefug med kortare övergångsställen till fördel för korsande gångtrafik. Då kommer stationen även att upplevas som mer tillgänglig från centrum.

Norra Kungsgatan är ett pampigt stråk in mot centrala Trossö med Amiralitetsklockstapeln i bakgrunden. Stråket kan förstärkas med bredare trottoarer utmed fasadsidan, reduktion av skyltar och tuktning av grönskan. Gång- och cykelvägen upp mot gästhamnen bör ges generösare ytor och hög säkerhet i samband med att planerad cirkulationsplats byggs ut.



Kungsplan t h är avgångsplat för landsbygdslinjer och flygbuss, linjer där bussen behöver stå några minuter för att ta på passagerare. Samtliga stadsbusslinjer angör f.n. även Kungsplan.

Kungsplan har utvecklats till en grön oas sommartid med trevlig parkbelysning vilket gör att storhållplatsens dominans har reducerats påtagligt. Vädskydd finns vid varje påstigningslammell. Kioskservice mm finns i korsningen Ö Vittusgatan/N Kungsgatan samt gatuköket vid landbron (t h utanför bilden).

Befintligt spår diagonalt över Kungsplan används inte längre. Den jämna spårytan används dock av fotgängare från stationen för att gena tvärs över bussfilerna. Senast 2010 skall all kollektivtrafik vara anpassad för funktionshindrade. Det innebär att kantstenarna på Kungsplan måste höjas till 18 cm höjd.

En gen och naturlig passage mellan stationen och N Kungsgatans fasadsida samt mellan stationen och Landbron/Hoglands Park bör eftersträvas. Om en ny hållplats skapas längs Parkgatan norra sida kan sannolikt antal bussplatser på Kungsplan reduceras. Ytan kan då omdisponeras så att genare gångtytor skapas och kontakten med stationen förbättras.



Välordnad och väl använd cykelparkering finns idag vid bl a Badhuset. Ytterligare ytor för cykelparkering bör reserveras om Kungsplan behålls som storhållplats.





Ytan längs N Kungsgatans fasad är mest attraktiv för fotgängare och bör breddas till ca 4 meter. Ännu bekvämare för fotgängarna blir det om man låter gångbanan passera obruten över tvärgatorna. Det dämpar också hastigheten och höjer trafiksäkerheten.



Ökat inslag av skyltfönster och kommersiella aktiviteter bör eftersträvas i fasaden mot Hoglands Park i samarbete med fastighetsägare m fl. En dubbelriktad cykelbana bör skapas utmed

parken på samma sätt som på den västra sidan av parken. Då kan cyklister ta sig till och från centrum längs stråket utan att komma i konflikt med bilar och bussar. Kantstensparkeringen kan flyttas över till den östra sidan av gatan för att stärka köpenskap och tillgänglighet. Trottoaren utmed fasaden kan ändå breddas till ca 4 meter.

Coopmans backe utgör en kraftig barriär för gång- och cykeltrafik samt särskilt för funktionshindrade mellan Hoglands park och Ronnebygatan. Det breda gaturummet härrör från barockstadsplanen då både Norra och Södra Kungsgatorna var breda paradgator upp till Stortorget innan spårtunneln kom till på 1890-talet.

Bredden förtar den kraftiga nivåskillnaden på 10 meter. Det är som att gå upp till fjärde våningen i ett bostadshus. Lutningen är 12 % vilket är mer än vad man normalt tillåter på en bilramp.



En lösning kan vara att införa en sidgående hiss längs tunnelöppningens högra sida. En sådan hiss löper på skenor eller stödhjul längs tunnelschaktet nerifrån Parkgatan (t h i bilden) och ända upp till Ronnebygatan. Man går in i ena änden från Parkgatan och ut i den andra mot Ronnebygatan eller omvänt. Om man gör hiss-korgen tillräckligt stor kan man lätt köra in en rullstol, cykel eller barnvagn och sedan lätt köra ut i samma riktning.

Utformningen måste ges en mycket god anpassning till stadsmiljön. Hissen kan utformas antingen som en frigående hiss-korg som rör sig utmed tunnelöppningen eller som en övertäckt tub. I båda fallen kan hissens väggar vara av glas, vara belysta för att ge ett luftigt intryck, öka tryggheten och vara ett intressant inslag i stadsmiljön.

Gatuytorna på båda sidor om tunnelöppningen bör göras om till kantstensfria fotgängarytor. Distributions- och servicetrafik till fastigheterna kan ske via Ronnebygatan precis som för andra gågator. Den vänstra sidan om tunneln kommer då att få ett öppet och inbjudande perspektiv mot Klaipedaplatsen ända nerifrån Kungsplan, se tidigare bilder.

Spårtunneln utgör en stor tillgång för att förbättra tillgängligheten mellan Trossös södra delar och framtida busshållplats i Parkgatan, Hoglands Park, N Kungsgatan, Landbrogatan och stationen. Med bättre dagsljusliknande belysning kan den hållas öppen dagtid för cykeltrafik, även för fotgängare för de som vill. För att öka tryggheten kan videoövervakning användas.



Tunneln sedd från norr. I ljuset som skymtar i tunneln syns Amiralitetstorget och klockstapeln

Avståndet mellan Amiralitet och stationen är inte mycket mer än 1 km, dvs det som räknas till en stations närområde. Såväl en hisslösning som att öppna tunneln innebär en väsentligt ökad tillgänglighet till centrala och södra Trossö.

Det stärker både Trossös attraktivitet och kollektivtrafikens och man ger även södra Trossö tillgång till en kvalificerad kollektivtrafik på ett billigare sätt än att köra buss dit.

En intressant möjlighet kan vara att försöka skapa attraktioner i de övergivna berggrummen.



N Kungsgatan från Ronnebygatan. Postlådorna i kan sannolikt ges en mindre framträdande plats

Perspektivet är imponerande från Ronnebygatan ut mot N Kungsgatan, Hoglands park och Pantarholmen längst bort i bilden. Sommartid begränsar dock den frodiga grönskan perspektivet - på gott och ont men bidrar också till att stadsbilden växlar med årstiden.



Utblick mot N Kungsgatan från Klaiapedaplatsen sommartid