



Nya forumet 'O-kaj' ringbrygga med brädstapeltema



Hustyper med brädstapeltema

Oskarshamn - inre hamnen

rubriker enligt programmets uppdragsbeskrivning:

- 0 Inledning om Väststrategi
1. Blandad stad med mötesplatser - mångfald
2. Tillgänglighet och koppling till omgivningen. Integration med stadskärnan
3. Vattenkontakt
4. Identitet
5. Energi och klimat
6. Utbyggnadsstrategi
7. Medborgardeltagande
 - Verktygslåda för stad
 - Ytor
 - Trafik
 - Verktygslåda för trafik

Väststrategi för den lilla staden – det finns recept

Stadscharm, stadsqualitéer, som lokaliseringsfaktor - vi lever i en ny epok

En industriepok har passerat – för många orter har förändringen varit dramatisk. Den postindustriella epok som nu tagit vid kräver handfasta omställningar. För några industriorter har luckorna lyckosamt kunnat fyllas av nya näringar. För de flesta har växten dock stagnerat, 130 kommuner minskade förra året. SNs prognos för 2035 visar till och med dystert minskande siffror för Oskarshamn.

Men det finns recept!

Där förr arbetstillfällena utgjorde motoriken, är det idag minst lika mycket, eller kanske till och med mer, stadens charm som är dragaren! Orter som genom attraktivitet förmår locka till boende och besök ger därmed också betingelser för nya näringar: "där många vill fylkas, där bildas betingelser för de nya näringarna".



Denna förändring är inte bara omvälvande, en omkastning av lokaliseringsfaktorer - den är också påverkbar för kommuner som vill hitta recept för framgång. Receptet är förstås flerdelat, man behöver arbeta på flera plan, men en huvudingrediens är faktiskt den fysiska planeringen som ju i detta uppdrag ligger i fokus. Man måste göra sig attraktiv - som stad, som ram för ett gott liv, som scenografi, som vykortsbild!

Oskarshamn har lyckan att ha goda betingelser, framför allt genom frilagda hamnytor som öppnar för att skapa attraktiv stad. Goda betingelser i övrigt är läget och de inte så stora men desto vackrare rester som finns kvar av klättrande sjöstad i Besvärbacken och charmig småstad vid Lilla torget med omgivande kvarter.



Brädhalmens staplar som inspiration

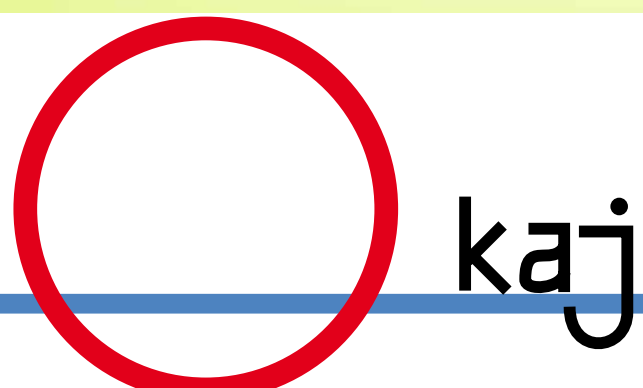


whiteakt naturum



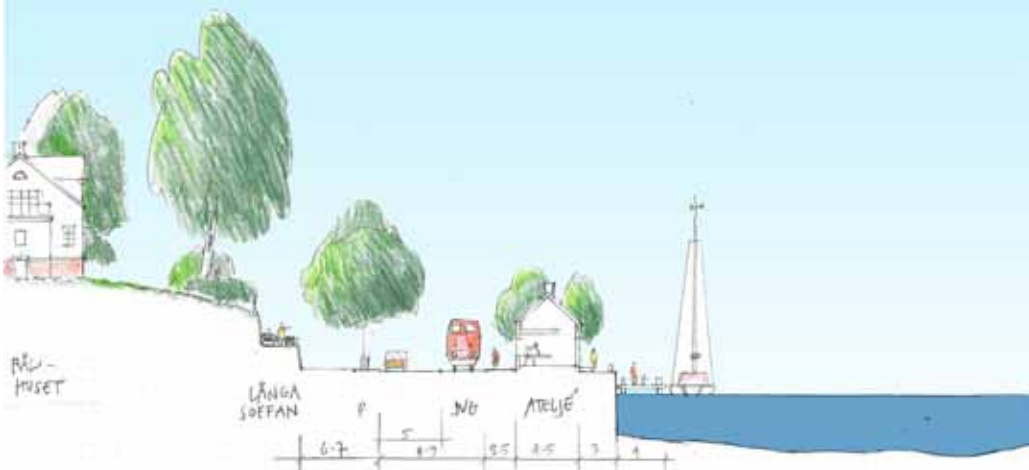
Photo © Architektur Büro Zumbator, Haldenstein

Charmig stad är en efterfrågad vara. Vi förordar att man bokstavligen tar fasta på det och gör mer av den 'varan': mer stad, med gator, gränder, torg och bryggor – låter vykortsbilderna vara mer än vykortsbilder! Det innebär att Oskarshamn bestämmer sig för att göra mer av det där "goda Oskarshamn", väljer den skalan, slår an en ton av sjöstad, trästad – "mer Oskarshamn i Oskarshamn". Till denna scenografiska och pittoreska ansats har vi velat illustrera och rekommendera både lekfulla anspelningar på Brädhalmens brädiga brädstaplar, varvsepokens mer rustika material i tegel, stål, glas, plåt och skivmaterial, liksom djärva inslag av experimentlusta kring sol, vind och vatten. Allt inom en medveten scenografisk ambition att klara både realism och romantik. Det går! Det är inte svårt, men det kräver skifte av en del rutiner, några byten i den urbana verktygslådan.



Små steg – med markanta effekter
Det framtida konkurrenslandskapet kräver markanta, till och med spektakulära, lockelser. Kruxet ligger i att detta i den lilla orten måste kunna åstadkommas i små steg av också små entreprenörer. Det går, "small is beautiful" skrev Schumacher; verkshöjd betyder inte att saker behöver vara stora. Däremot behövs tydliga målbilder, och en insikt om vitsen att hålla sig till en vald af-färsidé. I det här fallet en samlande idé som välkomnar lekfull mångfald. Det inte bara går, det passar dessutom med den småstadens skala som ju finns i Oskarshamns godbitar. Vi visar detta i illustrationerna: småskaligt, stor variation, plats för olika kynnen, olikstora aktörer. Och inte minst viktigt: markanta effekter redan av de tidiga stegen. Och det finns platser med små investeringströsklar.

Proaktiv ansats – och tålamod
De senaste årens låga efterfrågan har påtalats. Efterfrågesiffror kan lätt förvilla, samtidigt som vi ju här också åberopar dem som en viktig förutsättning för byggnationens skala – och för krav på en proaktiv ansats från kommunens sida. Efterfrågesiffror kan förvirra, eftersom de ju indikerar efterfrågan på Oskarshamn av igår, på en kostym fortfarande präglad av industriepoken; det har lett till försiktighet, en reaktiv reaktion, till synes rimlig, men väldigt oanvändbar som brygga till en framtid av goda spiraler, till en ny näthinnebild, till påbörjandet av en ny kostym. Här behöver man tänka proaktivt, i små steg kunna ta sig an en god stor vision, och välja ekonomiska modeller där den som åtnjuter långsiktiga effekter, kommunen, håller igen krav på snabba ekonomiska utfall. Värdena får falla ut när nya medborgare blir årliga skattebetalare och nya ansikten i företagareföreningar och annat stadsliv. Investering först, utfall senare.



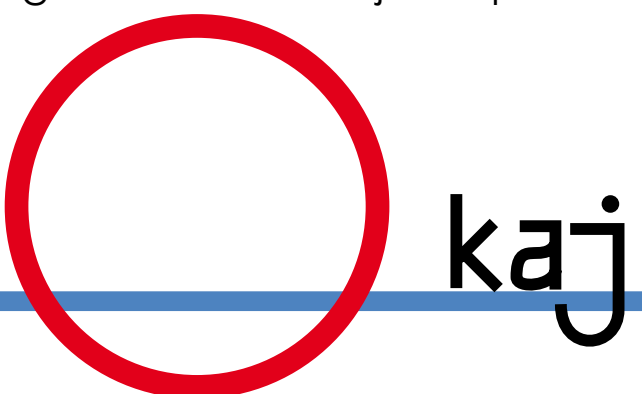
Kommunen har att stå för spaljeer, SKB kan stötta
Markanvisningspeng och anslutningsavgifter som intäkt må verka fullt ut i expansiva landsdelar. En nystart för Oskarshamn, eller verkan för goda spiraler, kräver i flera avseenden här det omvända. Vi föreslår en repertoar: 'nystartarkåkar' i pittoreska lägen, öppna för ateljéer, turism och stipendiastudios. Vinn-vinn-lösningar genom nya byggrätter till berörda grannfastigheter kan engagera fler aktörer; och färre Nimby-effekter. Framprövade incitamentsystem med integrerade rabatter finns att tillgå. Ett 'Energirum' på Brädholmens udde i samarbete med SKB kan lanseras som Oskarshamns energiforum för visningar, experiment, tester, liksom för konferenser, tom-tits-inslag, möten mellan vetenskap och O-kajens lekfulla och konstnärliga repertoar - en variant på KTHs tema Vetenskap och Konst som nyfikenhetens och lekfullhetens möte.
Tom Tits eller Pennypickle's Workshop i Temeculas barnmuseum rekommenderas som goda referenser.

<http://www.pennypickles.org/gallery.htm>



1 Blandad stad med mötesplatser - mångfald

Motto Okaj illustrerar stadstillväxt enligt tre stadstyper: sjöstad à la Besväret/Fnyket, småstad à la kvarteren runt Lilla Torget och trädgårdsstad à la kvarteren vid Kvamberget, Södertörn och Gröndal. Alla typerna i nätt varierad skala, stordelen i 2-3 våningar, med torn i 5 våningar, ibland mer i vissa profil-lägen. Betoningen ligger på att effektivitet ernås med nätta mått på torg, kvarter, gator och gränder. Tätt-lågt alltså, med e-tal kring 0,6.
Små mått på gator förutsätter 'nätighet' i gatuväven. Återvändsgator undviks. Kajer är på





Planen i sammandrag

1. 'Okaj', ringbrygga som märkesplats och stadens forum
2. 'Energirum', forum för demos, under visning, lek, experiment och konferenser
3. Sjöstadskvarter på Brädholmen med brädstapeltema
4. Varvstadskvarter
5. Framlyft docka som stadsrum med marint tema i Varvs staden
6. Båt- och fartygsmuseum vid dockan, reparationsverkstad, båtuthyrning
7. Port Arthur, Kvarnberget, komplette ras
8. Bygggrätter till berörda grannar o grannskap – för mer trädgårdsstad
9. Resecentrum som del i en boulevardiserad Åsagatan, två alternativ
10. Järnvägsstationen får nytt tvärande torg
11. Remix av Bohmans industrikvarter
12. Blandkvarter vid avstånd från SAFT
13. Stadsgården som urban kajgata
14. Stipendiestugor / ateljéer
15. Gröna länkar från hamn till skogar och stadspark
16. Döderhultsbäcken avkulverterad och 'behusad'
17. Ölandsfärjan kvar, eller flyttad till Got landsterminalen
18. Servicetorg framför Verkstad 14
19. Evenemangsplatsen på Brädholmen får tre alternativ, Okaj, stadsparken och norra kajen
20. Husvagnsplatser erbjuds i spaljé-kvarter som markerar kommande kvarter, stråktorg

många ställen körbara. Pollare, beläggning, armerat gräs ger urbana signaler och påverkar körbeteende. Vi bifogar vår 26-gradiga verktygslåda för en traffic management där man över tiden kan ha koll på flödesfördelning och hastigheter. Nätförhållanden i gatuväven, och en bejakad silning på stadslivets villkor, ser vi som villkor för näringsidkanden både av den sort vi vill frammana och de sorter som vi ännu inte kan förtutse – de urbana sanningarna om gatuvävens värde under årtusenden lär fortsätta gälla. Gatan bör åter ses som plats för både rörelse och vistelse.



Mångfald kan av kommunen främjas med markanvisningar i smärre bitar, helst i kvartersdelar, i tomter. Det frammanar ett urbant tänkande i den kedja av aktörer som ska bära stafettspinnen från stadsvision till byggt och sen förvaltbart stadsliv. Det går – metoden har 'återinförts' i bl a städerna Tübingen och Freiburg; djärvt, men nu färdigbyggt och utvärderingsbart. Studiebesökare från hela världen strömmar till och återvänder fyllda av urban tillförsikt. Det vinnande förslaget för universitetsnära kvarter i Linköping, det som också ska bli bomässa Bo15, avses bli till enligt samma 'återinförda' markanvisningsmetod. Det är inte krångligt, det är den metod med vilken det mesta av våra anrika städer byggdes, men det tarvar en proaktiv roll hos kommunen. Vilket passar bra i det Oskarshamn det nu görs visioner för, en stad som behöver växa i små steg, och en stad som har kvar sin planeringskapacitet. Vi bifogar 'Verktöglåda för stad', som förslag till ett kapitel i kommande gestaltningsprogram.

Det som nästan säkerligen inte fungerar är att med hatten i hand invänta att några av de stora entreprenörerna ska ta över initiativ och ansvar, lansera hustyper ur sina respektive byggsystem, bygga i stora etapper. Det produktionsstyrda arbetssättet må rymma en del logik ur byggeriets synvinkel, men kommer att ha väldigt lite att göra med Oskarshamns uttalade önskan om profilering och mobilisering av lokala initiativ. Omvänt ska påminnas om att också de stora byggarna efterlyser och välkomnar färdiga, väl genomtänkta, planer i trovärdiga scenarior, där de kan gå in med just det de är bra på: att bygga hus.



Grändstudier i 3D

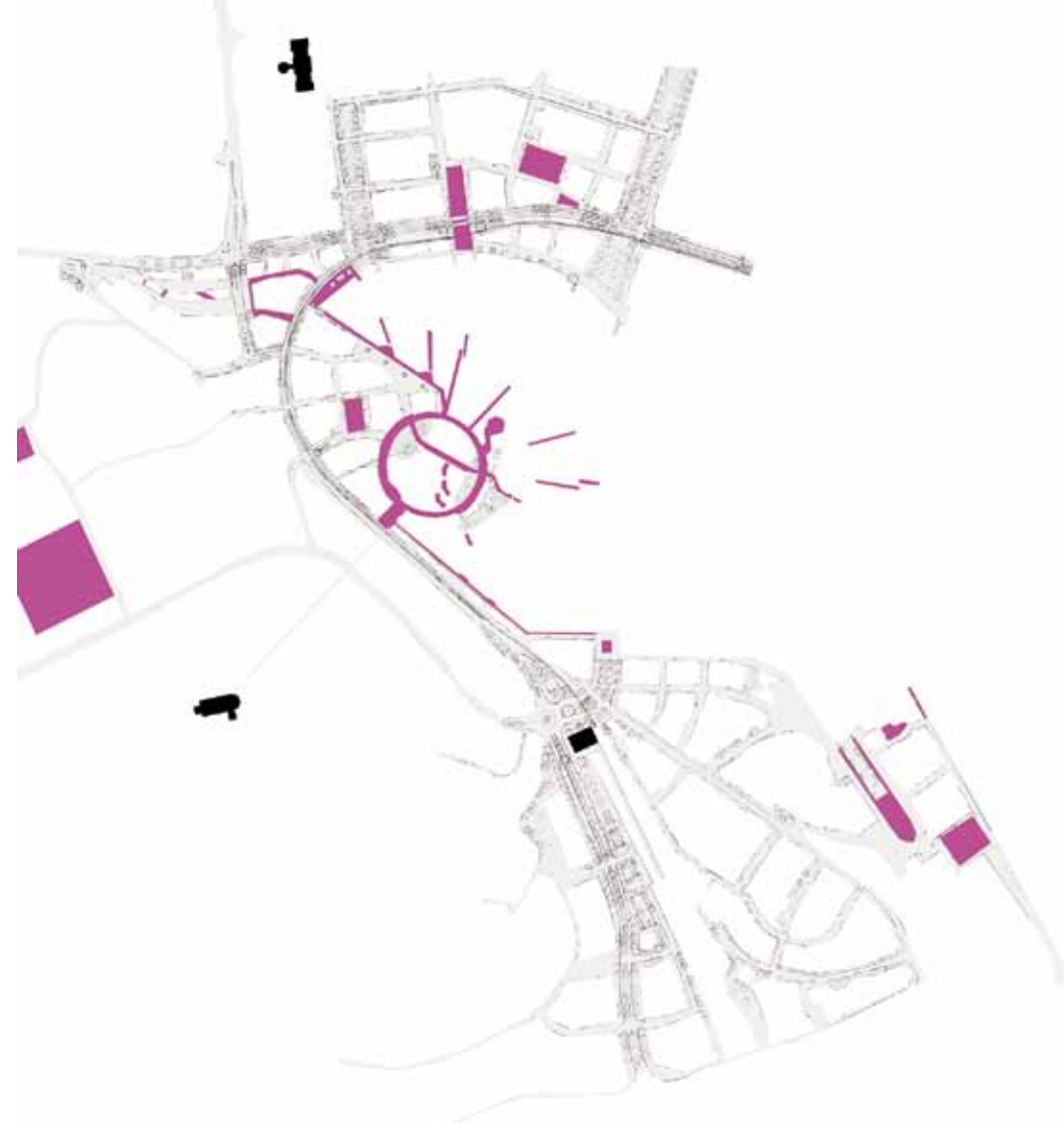


Mångfald främjas genom krav på mixat innehåll, t ex på att strategiska kvarter förutsättnings avsätta en viss procent, 5-75% av bottenvåningarna, till verksamheter och service. Just den klausulen har gett förvånande goda resultat i de nämnda tyska exemplen. Ett motsvarande tydligt exempelpar kan beses i stockholmska Hammarby Sjöstad resp Annedal, i ingendera fallet ville byggarna gå med på verksamhetskrav – där kommunen vidhöll krav har det fungerat, i annedalsfallet har det i stället för mångfald blivit 'bostadsområde'. Argument 1: när man erbjuds ett fantastiskt stadsläge, bör man i gengäld erbjuda plats för stadslivets elementa: blandning. Argument 2: husägare förväntar sig inte full hyra för fläkttrummet kvadratmeter eller sandlådan, bör inte heller göra det för delar som ska ge staden liv. Argument 3: ifall husägare erbjuder betingelser för stadsliv, får de insatsen tillbaka i form av högre attraktivitet – i hyresnivåer och intäkter.

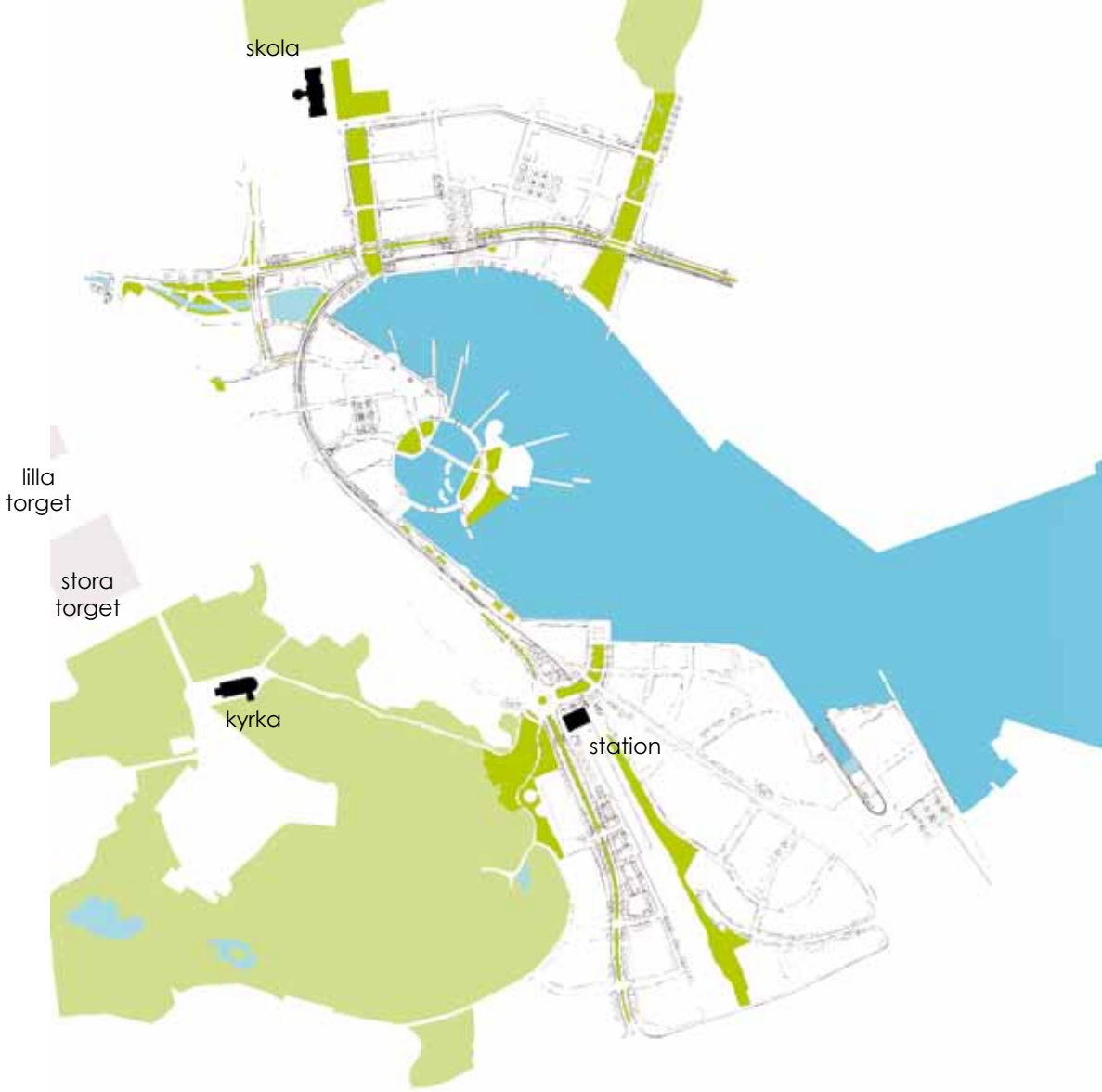
Kvarterstruktur



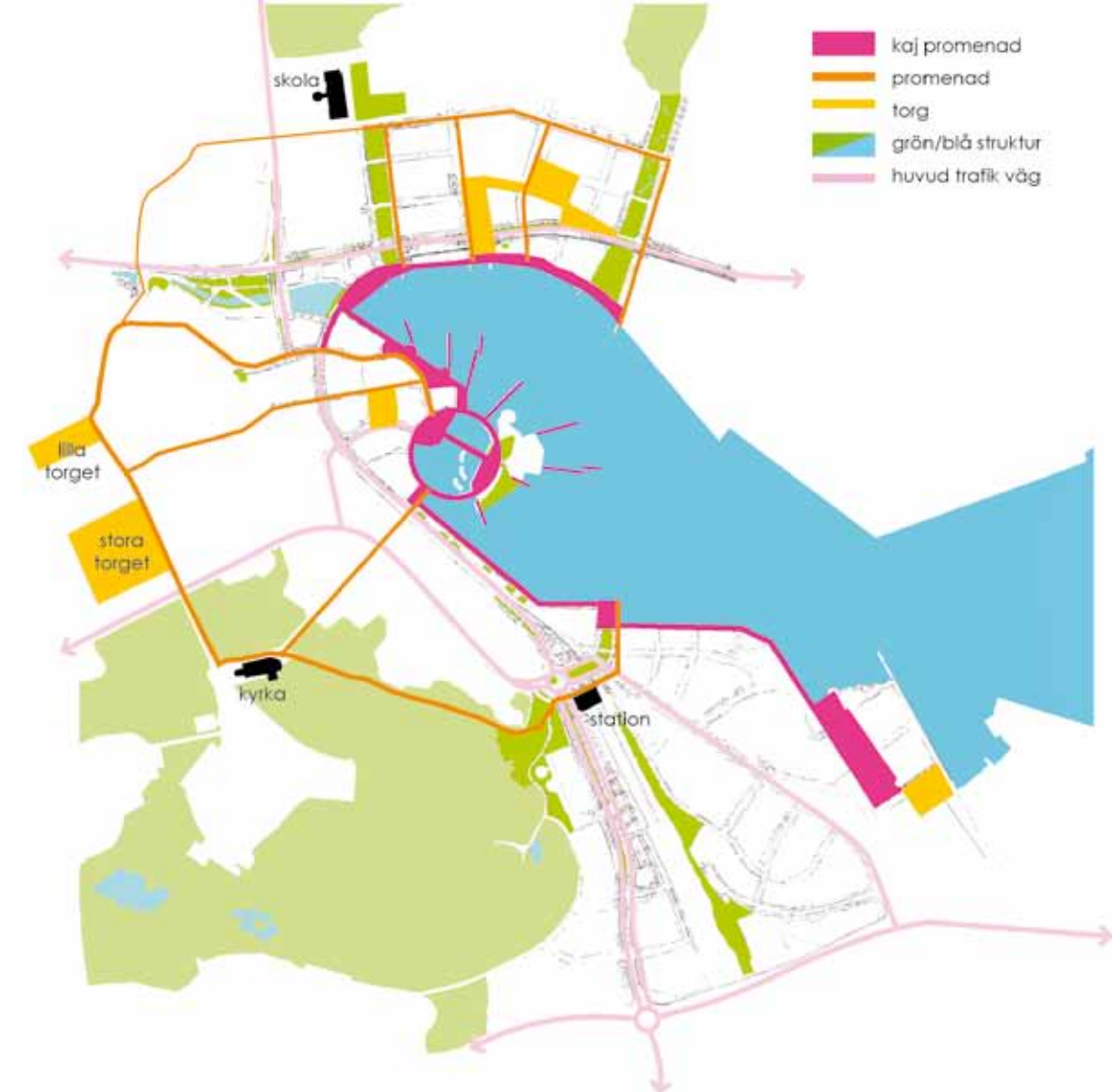
Torgtor



Gröna länkar



Offentliga rum



2 Tillgänglighet och koppling till omgivningen.
Integration med stadskärnan

Kopplingen till omgivande stad... stärks framför allt genom nogsam knytning till stadens gatunät, typologier och skala. Besvärsgatan länkas lutningsmässigt 1:11 och kan näst intill bli en 'bekvämlighetsgata'. Kungsgatans/Hamn-gatans slingriga nedförsbacke slingrar vidare ner genom Brädholmens träkvarter, fram till sjötorg och 'Okaj'.

I norr föreslås ett sjötorg öster om båtmuseet, ett sydvänt långtorg, som länk upp mot Skolparksgatan. Pilgatan föreslås vid framtida omdaning av Bohmankvarteret bli knuten söderut ner mot norra kajen.

I söder illustreras en vävning av Lok-, Adels- och Spantgränderna till en mer sammanhållen klättrande trädgårdsstad – här antytt som erbjudanden om nya byggrätter till berörda markägare, delvis på befintliga tomter, delvis på allmän mark. Öppet för den som vill anta erbjudandet, fritt att avstå för den som vill lämna frågan till sina arvingar.

Åsagatan föreslår bli mer integrerad som stadsgata genom boulevardisering och ny bebyggelse på ömse sidor. Vi illustrerar olika varianter på Resecentrum, dels integrerad med Åsagatan själv, i samverkan med ett omstigningstorg norr om stationsbyggnaden, dels en likartad kombination men där bussarna lämnar Åsagatan och rangerar mer direkt mot västra perrongen. En liten vridning av Åsagatans dragning ner mot staden kan ge mer byggbarhet på västra sidan och läge för en sänkning som underlättar bussrörelser och infart till infartsparkeringar.

Sjösättningsgatan och Verkstadsgatan illustreras som huvudstråk i den nya 'Varvsstaden'.

Gröna länkar... anges på tre platser; en fjärde grönbå länk som utgörs av Döderhultsbäcken föreslås 'avkulvertas' och behusas, gärna mer än vi här hunnit redovisa. I vindskyddat läge kan varianter liknande svartå-kvarteren i Västerås övervägas.

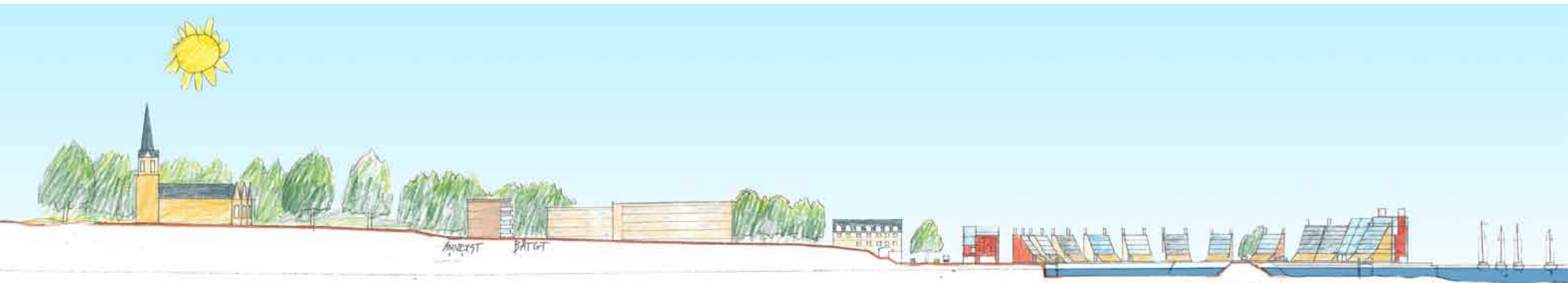
Två gröna länkar norrut föreslås som 'långparker', den ena upp mot skolan och Klara Fulings grotta, den andra intill SAFT upp mot skogen vid koloniområdet. Bägge föreslås få dagvatten synliggjort i vattentrappor. Både till lyst och som fördröjning av dagvatten. Den senare kan i sin breda syddel ut mot kajen fungera som evenemangsplats. Genom armerat gräs i delar kan grönlänkarna också vara öppna för parkeringsbehov som kan uppstå vid olika evenemang.

Gröna länken i söder, från stadsparken ner mot hamnen, kan förstärkas och aktiveras dels genom Skeppsbrons trafikminskning, dels bli än mer aktiv genom den illustrerade sammankopplingen med resecentrumsfunktioner vid ett långtorg framför stationen ner mot kajen.



3 Vattenkontakt

Vattenkontakten som erbjuds av den historiegivna och naturgivna scenografin är förstärkt ett orskarshamnskt a och o. Den vattenkontakten gör att man i alla delar kan förvänta lockelser att bo, verka och etablera service av olika slag, dvs kriterier för att åstadkomma den blandning som är det hållbara stadslivets bas.



O-kajen erbjuder plats för massor av aktiviteter



- Evenemang
- Musik / Teater
- Utställningar
- Konstcirkel
- Kulturhus
- Badring
- Bastu
- Hotell / Vandrarhem
- Sport
- Lek
- Skridsko
- Ute-serveringar
- Båtar utanför ringen



sektion från sjöstaden upp längs Besvärsgatan





Dockatorget i nya Varvstaden



Längdsektion genom dockan



nya Varvstaden

Med lockelserna följer oron om framtida förutspådda havsnivåhöjningar. Eftersom IPCCs scenarier spänner från halvmeter till 4-6 meters havsnivåförändring blir frågan svårbesvarad. Vi illustrerar varianter utifrån kommunens/SMHs resonemang om att lägga nya långsiktiga primärytor på +2,7m, och vänta med den stora markjusteringen av kajplanen tills säkrare data och tidshorisonter framkommit. Det innebär att enklare konstruktioner tillåts nära kajplanet. Halvt nergrävda garage kan ingå i en strategi att få inbyggdarnas nivåer att hamna på säkrad nivå. Se typsektionen. Det innebär att man bör nyttja vattensäker betong och ev kunna betrakta garagenivån som delar som, enligt amerikanskt talesätt, 'kan ta ett bad vart tjugofemte år'.

Kajlinjen är redan lång. Den räcker långt, men behöver i flera delar kompletteras med träbryggor på båtlevets nivå. Tre utökningar av vattenlinjen föreslås: dels vid O-kajens ringbrygga, dels genom att Döderhultsbäckens kulvertering till del återöppnas, dels genom att den igenlagda dockans övre del grävs fram. 'Avkulvertering' tror vi kan finansieras genom de mycket attraktiva bebyggelselägen som här kan uppstå när Norra Fabriksgatans flöden och bredd kan minskas. En framtiden docka illustreras bli vinteris, 'havsnivåmätare' och evenemangsplats, både för Varvstads kvarteren och övriga staden.

4 Identitet – i hus och i mellanrummen gaturum, torgrum och parkrum

Identiteten kan sökas dels med bebyggelsestyper som lägger vikt vid skala och mellanrum, dels med markanta offentliga märkesplatser. Tre stadstyper föreslås: småstad, sjöstad och trädgårdsstad. Med dessa stadstyper nättä mätt kan vikten läggas på lekfulla variationsmöjligheter, individuella justeringar och utbyggbarheter över tid. Med en finskalig mix behöver inte alla enskilda hus vara till flertalets smak. Mixen öppnar för pluralism, som får ses som en av de viktiga aspekterna av medborgarinflytande. Här bör ges plats för olika boenden, livsstilar, stort och smått, elegant och bohemiskt.

Vi rekommenderar att kommunen medelst gestaltungsprogram verkar för att mer betona mix, lekfullhet och variation än en 'enhetlighet' som kan hämma människors viktiga behov att få forma sina hemvist.

Ett antal märkesbyggnader och märkesplatser antyds. I den lilla stadens lilla växt har vi lagt vikt vid att det är platsbildningar som kan bli "det som sätter Oskarshamn på kartan", det mantra som hemsöker många planerare och politiker. O-kajen tror vi går att åstadkomma med rimliga insatser. Likaså varvstads docka-torg. Som märkesbyggnad antyder vi ett Energirum, nätt i måtten, men som synes med plats att bli större om kommun och SKB skulle finna det möjligt.



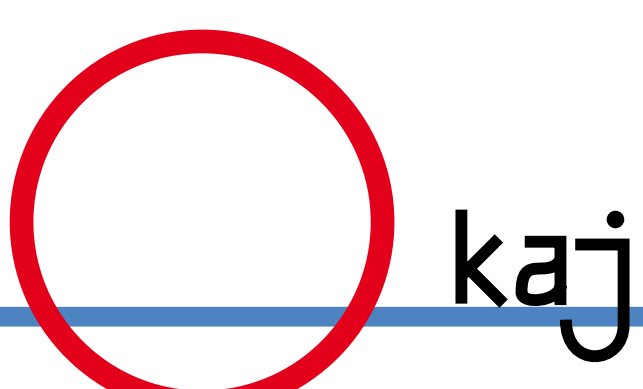
Aktiviteter vid dockan-torget:

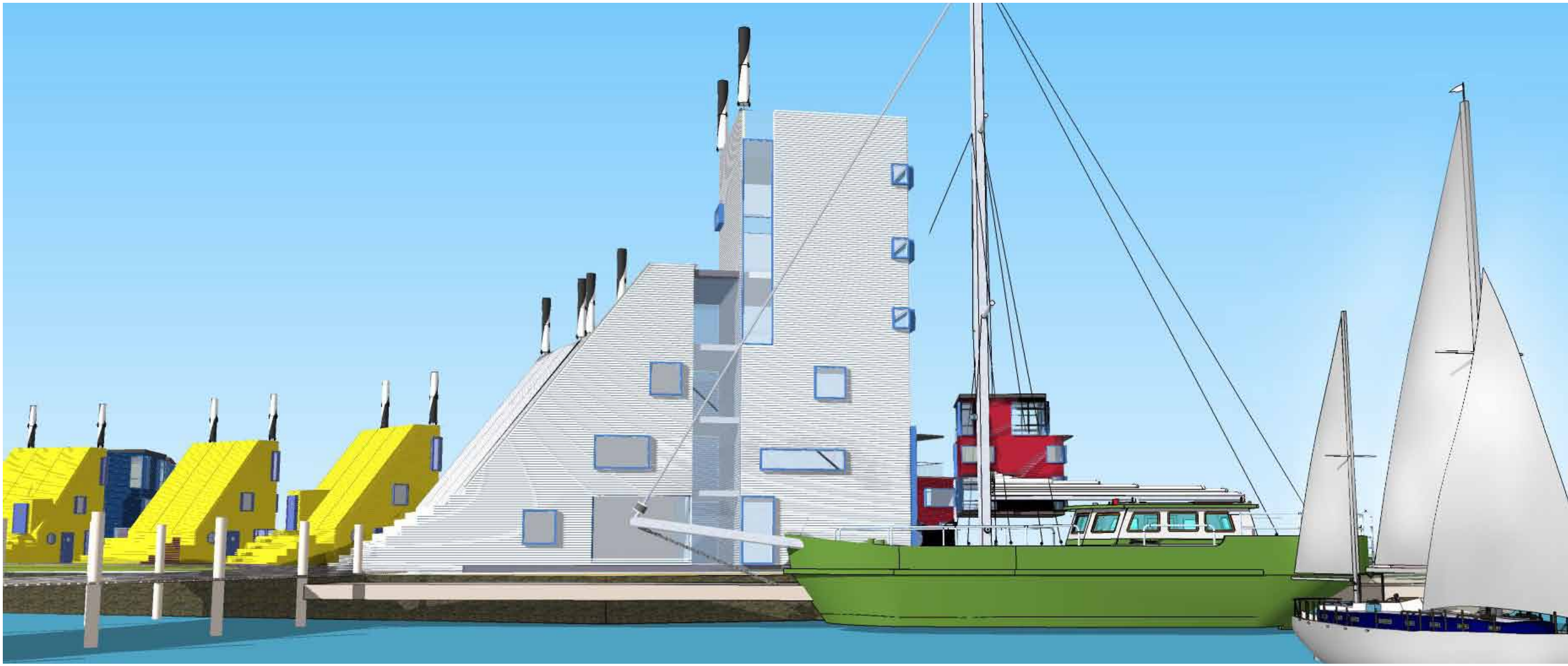
- Magnet att fyllas kring
- Stilla vattenpark – lockande till upptåg
- Slip med teman
- 'Havsmätare', som trappande slip
- vinteris, sommarbassäng i en del
- Båtplatser -
- i vatten, i slipläge, torrt som museibåtar
- Minnet av varvsepoken tydliggörs

5 Energi och klimat

Den globala situationen utgör en stor utmaning, både med och utan de dramatiska havsnivåförändringar som kan anas. I medvetenhet om att flera av de viktiga energiformerna som sol och vind kan genereras mer effektivt i större anläggningar, tror vi ändå att framtöning med solpaneler, vindsnurror etc är viktiga för allas vår påminnelse om vikten av livsstil, och de många små handlingarnas betydelse, planetens tillstånd, etc.

Livsstilen betyder mycket för våra individuella ekologiska avtryck, men livsstilen är i sin tur starkt beroende av vilken slags stadsbygd vi lever i. Olika stadstyper har olika prestanda. Vår starka rekommendation är att man tar den insikten med sig när man nu också ska se till att den nya bebyggelsen framväxer i en mix som säkrar lokal service, i kvarters- och gatumått som säkrar gott mikroklimat, i en skala som befrämjar lokala byggmaterial och lokala aktörer.





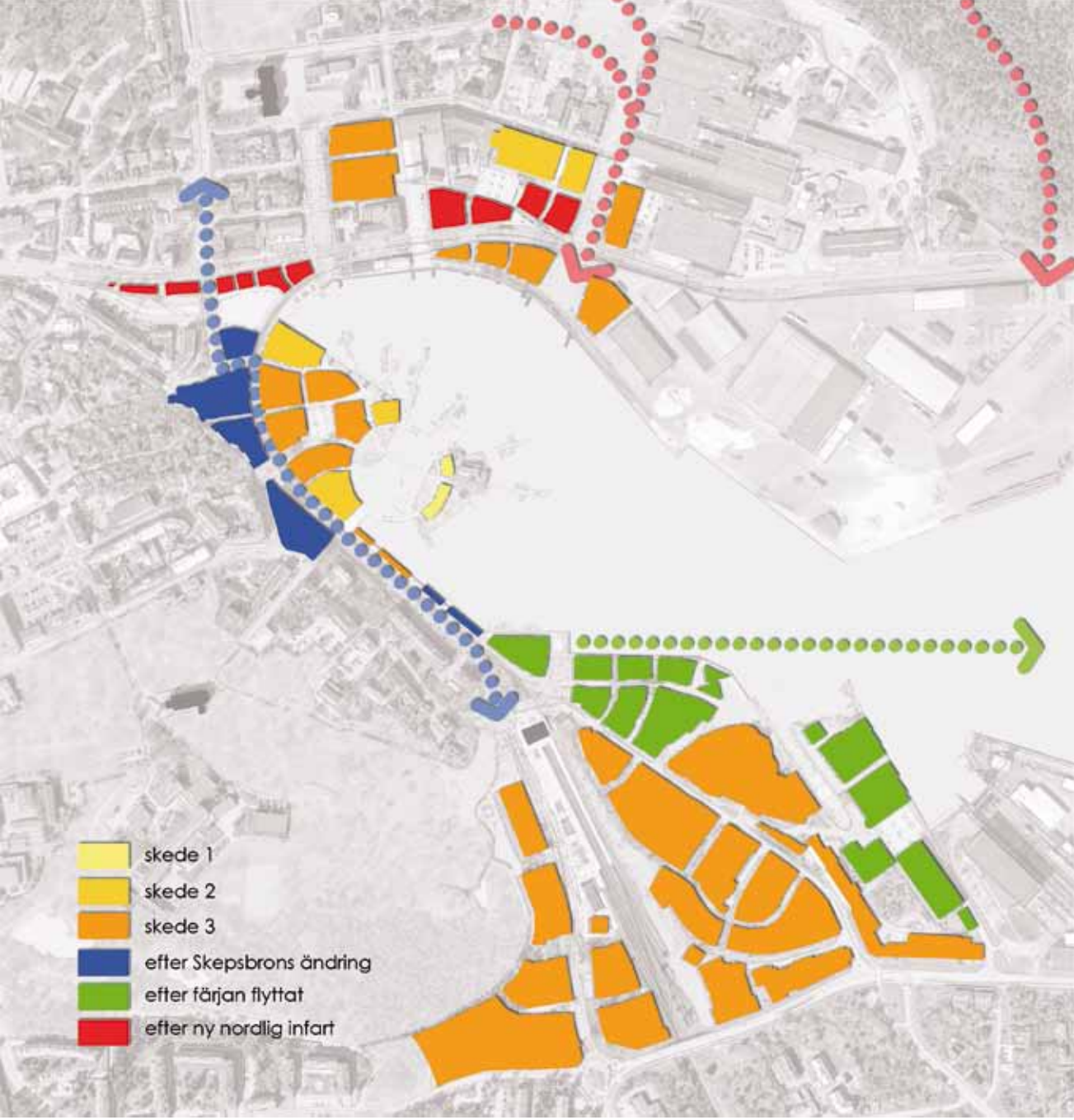
Brädholmens udde - bra läge för ett Energirum - forum för energi, konferens, innovation och lek



Hustyper på brädstapeltema - solceller i sydvända tak



Etapper - skeden



Verktyglåda för småstadskvalitéer:

1. Kvarteret ses som den primära byggstenen, viktig som enhet i sig, och viktig för att kvarter tillsammans skapar stadens gaturum, torgrum och parkrum.
2. Hus placeras i kvarterets periferi - mot just gaturum, torgrum eller parkrum
3. Små fastighetsindelningar, "tuttifruttiplaner", ger spelplan för både stora och små byggare och byggherrar - en del i strategien "horisontell zonering"
4. Mix av funktioner i alla, eller stort sett alla, kvarter
5. Lokaler i en olika procenttal av bottenvåningarna förutsättes i alla kvarter - en del i strategien "vertikal zonering".
6. Vertikalisering som grundregel vid gestaltning av fasader
7. Individualisering m h a lekfull färgsättning, möjlighet till modifieringar o tillbyggnader
8. Variation i höjder, fasadmateriel och arkitektoniska uttryck bejakas
9. Taklandskap beaktas utifrån observationen "mitt hus din utsikt"
10. Portiker in mot gårdar, men inte nödvändigtvis passager, bättre att gående aktiverar gränder och stråk
11. Bostäder bör vända aktiv sida mot gaturum, parkrum och torgrum - en del i strategien "eyes on the street"
12. Belysning till stor del via belysta fasader och som del i tryggt kvälls- och natllandskap
13. Skolans lokaler bör där möjligt öppnas utåt för kvällstida uthyrningar och alternativa användningar
14. Parkrum formas både av naturlig och skapad grönska - för både vistelse och passage, för både lek och vila
15. Gaturum av olika mått, alltifrån boulevard till gränd, nyttjas för att ge urbana gaturum, dvs "rum" med tydliga väggar och golv - delvis också med "tak" i form av lövtak.
16. Parkering i garage eller periodvis på delar av torg där p-lägen markeras med 17m-gitter av pollare, lyktstolpar, träd, skulpturfundament, dvs så att bilisten "tar med sig p-platsen" när hen lämnar torget.
17. Garage formas med rumshöjder och ljusföring så att de har bärkraftiga alternativa användningsmöjligheter. Varje kvarter ansvarar för sin garagering - gäst- och kundparkering kan ske på gator och torg.
18. Träd nyttjas urbart för att ge påverkan på körbeteende, exempelvis genom sekvensbildning, genom placering i "p-gitter", genom lövtak, etc
19. Mikroklimat i kvarter som möjliggör och uppmuntrar till urban odling
20. Vinterstadsaspekter i form av lekbar snö, fasadreliefer och -material som gör konst av nyfallen snö och rimfrost, grunda dammar som lätt kan bli isbanor
21. Lekredskap helst längs stråk, som del i förflyttning - låga räcken att balans-gå på, klättra över, stenar att hoppa på

Verktyglåda för suburbia, för förortskaraktär, som bör eller måste undvikas:

1. Hus i park, dvs hus flytande på sina tomter, omgivna av stora p-tyor
2. Hus som vänder baksidor mot stadens gatu- torg- eller parkrum
3. Parkeringsytor med målade rutor som antyder bara en funktion
4. Separata system för biltrafik cykel och gång - i staden delar man på ytor, dvs strategien "shared space".
5. Grönremsor som buffert mellan olika trafikslag
6. Horisontalisering i fasadgestaltningen
7. Uppreping, långa serier av samma, repetivitet
8. Lek som inhägnade ytor
9. Passage genom gårdar
10. Stel, monokrom, färgsättning



Vy från Varvsstaden norrut mot Brädholmens O-kaj

Som möjlig demosajt illustrerar vi ett 'energirum' i Brädholmens udde, en tydlig fyrbåk för ankommande per båt, järnväg eller andra färdmedel. Vi tror läget befrämjar synergier med all den kreativitet som 'Okajen' kan frammana, vad gäller lek, konst, sport och allehanda upptåg. Ett 'Energirum' i detta läge utgör utmärkt läge också för café, konferenslokaler och uthyrningar.



6 Utbyggnadsstrategi, etapper

Tre stora förändringar i väg- och färje-näten påverkar starkt utbyggbarheterna. Alla de rekvisiten är stora, och lite osäkra i tid:
1 färjetrafikens flyttning ut till Månskensviken,
2 ...den därmed minskade Skeppsbrotrafiken och
3 ...nya nordliga infarten och den därmed minskade Norra Fabrikgatan / N Strandgatan.
Innan dessa tre kommer till stånd, helt eller delvis, finns det möjlighet att bygga vid tre delar:

- markanta profileringar på Brädholmen/Badholmen, och parallellt inleda ...
- omvandling inom Bohmans-kvarteren och ...
- kompletteringar runt det tilltänkta resecentrumet.

Brädholmen/Badholmen:
Vi har format en Okaj som kan få ett slagkraftigt avtryck redan med några paviljonger för Hotell Badholmen. Det kan åstadkommas med enkla trähus ett och ett, i den takt som hotellet vill växa, alternativt ges andra innehåll via annan huvudman. Läget torde säkra intresse!
Brädholmen ger fler startmöjligheter:
Små investeringströsklar för en eller två tidiga etapper finns på Brädholmens 'landsida'. De två kvarteren kan flankera servicelängan och den stora festplatsen. Kvarteren ligger attraktivt, i goda kajlägen. Infrastruktur finns framme.
Brädholmens nyligen gjorda investeringar i form a servicelänga och festplats kan därmed fortsätta nyttjas ett antal år, även om de sagts bör ge plats för nya sjöstadfronten.

7 Medborgardeltagande – i starten viktigt, över tiden ännu viktigare

Medborgardeltagande har betonats. Det är bra, nu, men också av central betydelse framöver. Vi ser gärna denna viktiga fråga ur tre var för sig viktiga aspekter, dels som demokratisk fråga vid tillblivelsen, dels som en fråga där man utmanar deltagarna att beakta inte bara sina egna utan framförallt kommande generationers anspråk, och slutligen som bebyggelseval som säkrar att det finns föränderbarhet och utbyggbarheter för ett reellt 'medborgarinflytande över tiden'. Utifrån STEP-metodens praxis tror vi att det går att få parter varse om val av stadstyper som inkluderar alla dessa tre aspekter.

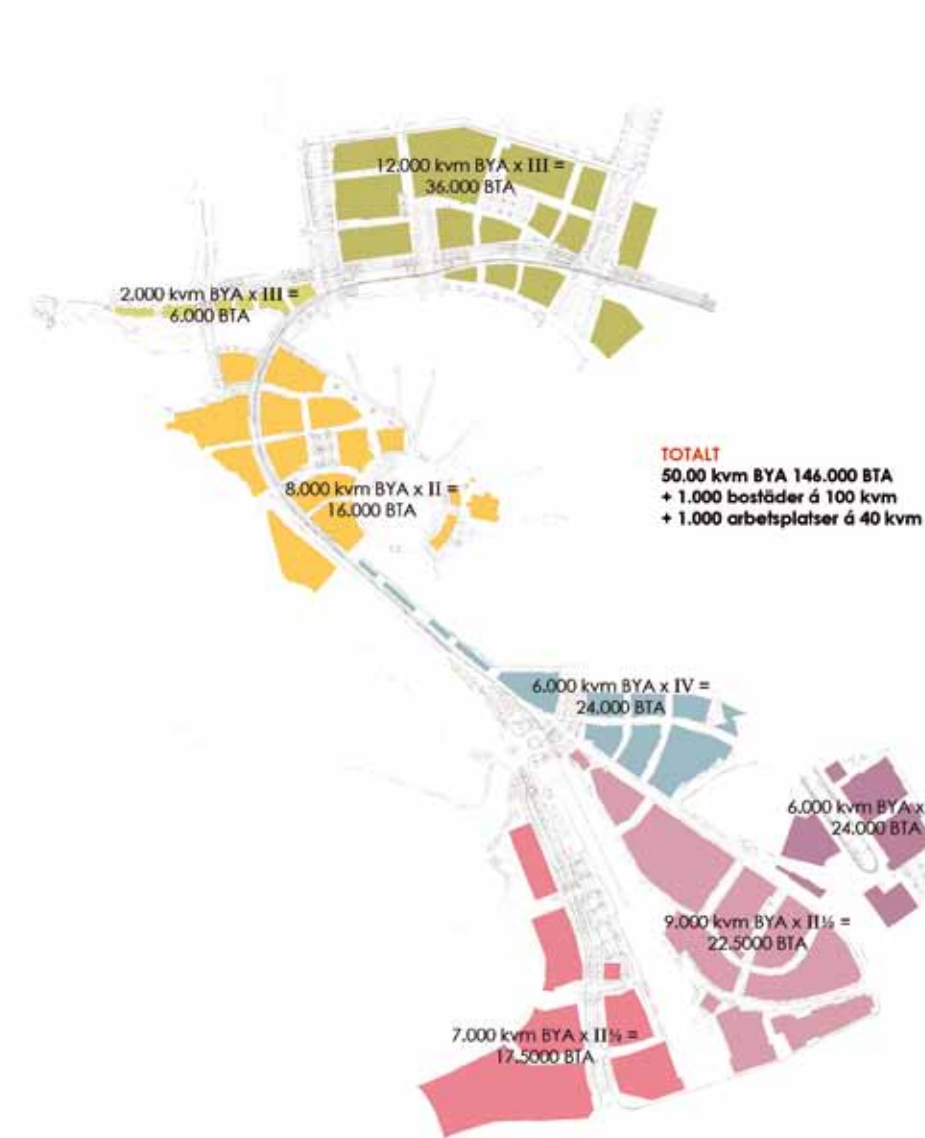
O Verktyglåda för stad

Småstadskvalitéer låter inte bara trevligt, de är också möjliga att åstadkomma med en urban verktyglåda, en verktyglåda som inte är svår eller dyr, men som skiljer sig från den verktyglåda som runt omkring oss fortsätter framföda bebyggelsekaraktären "förort". Små gängse beslut, de flesta i bästa välmening, tenderar att ge mer och mer suburbia, både anonym och icke-hållbar. Det är så, en stad kan ses som en graf av det beslutslandskap som rått över en längre period. Sättet att välja, prioritera och suboptimera, i en mängd av delbeslut fortsätter forma och omdana vår stadsbygd. "Non-town eats town", skrev Daniel Solomon; "riktig stad verkar olaglig", suckar andra. Så illa är det nästan, kan man tycka när man jämför politiska program med gängse utfall, och jämför hållbarhetskrav med i flera avseenden fortsatt mycket oroande tendenser. Så illa behöver det inte vara; de flesta sega rutinerna är inte lagdrivna, de är praxisar som kan modifieras. Vill man uttalat ha ett byte av stadskaraktär, är ett byte av "verktyglådan" därmed också nödvändig.





Hustypsstudie utifrån brädstapeltema



O Ytor, antal bostäder o verksamheter

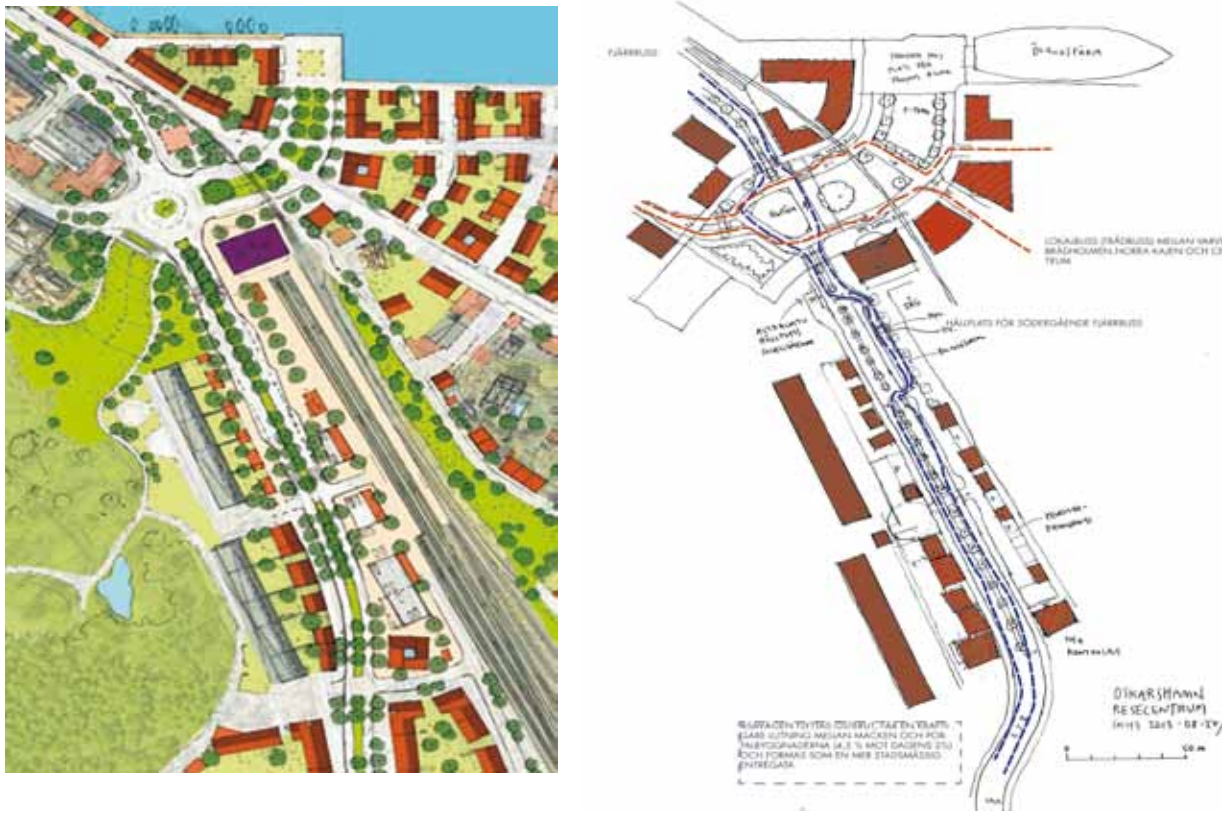
Illustrationen visar utbyggbarheter i flera väderstreck. Det ger underlag till en bred planberedskap, viktigt eftersom de stora infrastrukturförändringarna kan senareläggas eller omkastas. Eftersom växt i små steg antagits som mest relevant, utgår illustrationen från ett grundantagande om snitt kring 2,5 våningar. Dels för att det bidrar till avsedd profilering av sjöstads- och småstadsskala, dels för att det innebär att kommunen öppnar för olikstora aktörer, och en bredd av boende och verkande. Total byggnadsyta enligt illustrationen är ca 50 000 kvm BYA, alltså bebyggd byggnadsyta. Med ett antagande om snitt 2,5 vån innebär det ca 125 000 kvm BTA. Med en tumregel-fördelning på 75 % för bostäder och 25% för verksamheter och service, ger detta beredskap för ca 950 bostäder och ca 950 arbetsplatser.

Siffrorna grundar sig på tumregeln ca100 kvm BTA per bostad och ca 25 – 40 kvm per arbetsplats. Siffrorna är lätt töjbara plus minus 30%. För varje ytterligare våning, såg höjning till i snitt 3,5 våningar tillkommer ca 400 bostäder och 400 arbetsplatser.

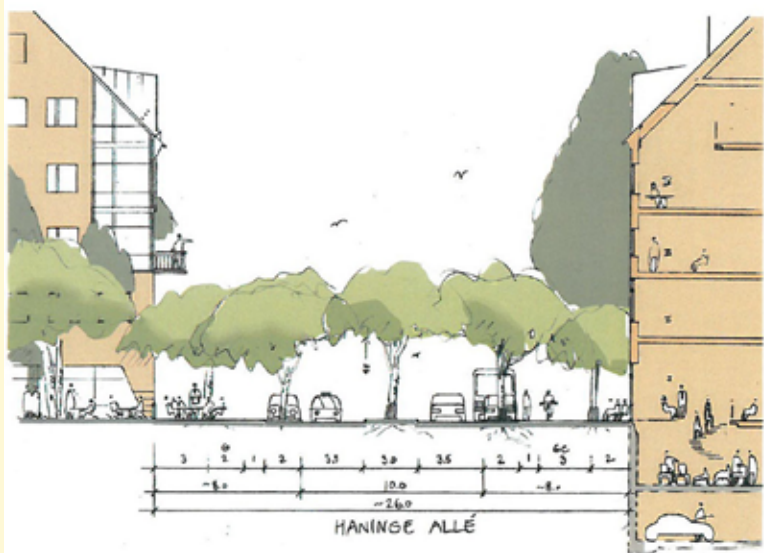
O Trafik, ett TRAST för Oskarshamn

Vår illustration följer programmets avsikt att genomfartstrafik genom Skeppsbron ska mildras. Genom avsmalningar och en sidoförskjutning vid Hamngatan kan Skeppsbrons karaktär av genomfartsled omdanas till en stadsgata och en sekvens av olika gaturum. Generellt illustrerar vi avsmalnade gatumått, men behåller och utvidgar gatuvävens rika nättighet. Med nätta mått och urbant anpassade hastigheter kan man då byta från gatuvävens barriärskapande till dess livgivande egenskaper. Allt enligt devisen "Gatan bör åter bli plats för både rörelsens och vistelsens rekvisit".

Utifrån denna devis har vi som ett alternativ resecentrum också dristat oss till att integrera dess bussrörelser i gatuväven, dels i en boulevardiserad Åsagata, dels i ett nytt långtorg mellan stationen och hamnen.



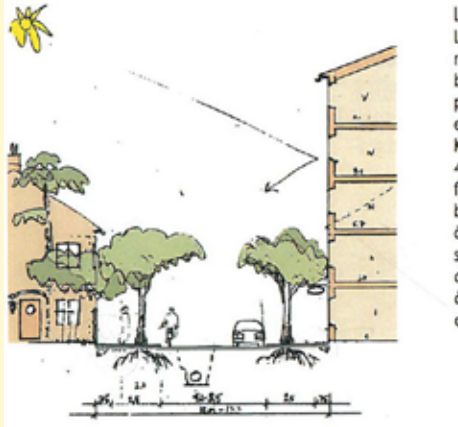
Verktyglåda för trafik



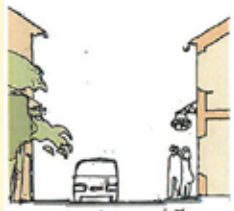
Dessa gator har i mitten ett antal parkeringsplatser omgärdade av träd. Körbanorna på ömse sidor av parkeringsplatserna är enskiltstade i sådana körsinningar samt försedda med parkeringsförbud. Gatutypen används där näringskändande kan förväntas. I ett inledningskede kan gatumitten lämnas som grön yta.



Uppsamlingsgata Träd är planterade på ömse sidor av den 4-6,5 meter breda körbanan. Innanför trädens ligger gång- och cykelbänkar eller bland annat en trottoar, gång- och cykelbänkar är dock separerad. Trädraden avbryts i vissa fall av parkeringsfickor. Vid enskiltstade uppsamlingsgata används 4-5,5 meter körbanabredd beroende av om stegförbud införs eller om parkerings- eller lastfickor byggs ut.



Lokaligata Lokalgatans gaturum varierar mellan 8-12 meter beroende på behov. Vissa gator har trottoar på båda sidorna andra på endast en sida. Detta gäller körfället. Körbanans bredd varierar mellan 4,5-5,5 meter beroende på trafikmängden, kvarterets längd och bebyggelseinnehåll (enstaka fall även 6 meter). Vid 4,5 meter är det som mest cirka 250 fordonsparker/dygn. Korla gator med sikt mellan ångpunkterna. Inga arbetsplatser och parkeringsförbud.



Gränd 6 meter En smal gata med en 3,5 meter körbana och trottoar på ömse sidor. Den ingår inte i det allmänna gatunätet.



Gränd 4 meter En gränd där ett blandas, bil, gående och cyklist. Med den smala bredden, yttrehandling och möbelslag med polare och träd kan fordonens hastighet hållas låg. Den ingår inte i det allmänna gatunätet.

SILNING I GATUNÄT

Åtgärdsstrappa

Först några punkter vid planeringen:

- 1 gatusektioner som svarar mot önskvärd användning
- 2 fördelning på flera stråk, gatunät
- 3 största gaturum
- 4 förskjutningar medelst trädgränsar
- 5 trädgrupperingar som framhöver sekvenser av gaturum i stället för långtgående alléer som framhöver de långa inerna
- 6 skyltning mot tung genomfartstrafik
- 7 rondeller
- 8 avsmalningar av köryta vid övergångsställen

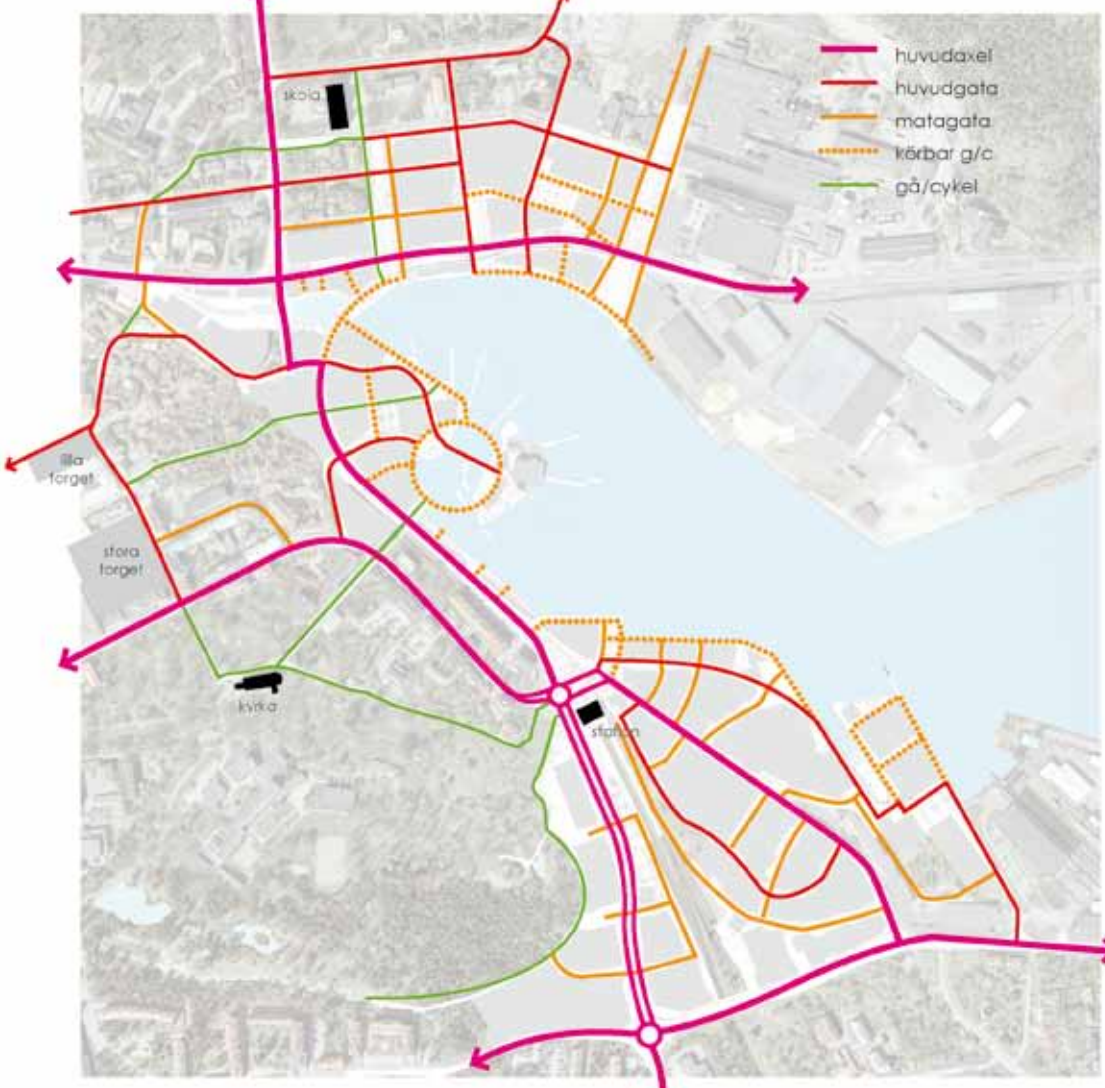
I beredskap kan sedan finnas:

- 9 avsmalning av körytans del i gaturummet
- 10 avsmalning av köryta med refug uppdelning av köryta med långtgående mittsträng
- 12 byte av ytmaterial vid torg och primära gc-passager
- 13 Sidoförskjutningar av köryta inom gaturum, med träd eller konst i farten
- 14 förhöjt gatuplan i samband med övergångsställen
- 15 förhöjt gatuplan för lägre prioriterad gata
- 16 enkel- eller dubbelbåda avsmalningar i samband med hållplatser
- 17 signalreglering av strategiska korsningar
- 18 minirondeller
- 19 avsmalning inklusive signalreglering (skyttel signal)
- 20 begränsning av användning, t ex till buss gata
- 21 gupp- inte så trevligt eller behagligt...
- 22 barm under rusningsstrafik
- 23 öppethållning bara under vissa tider som för lastning och lossning på förmiddagar
- 24 avstängning under viss tid för att andra kör
- 25 vagnar
- 26 avstängning under t ex turistårsong avstängning

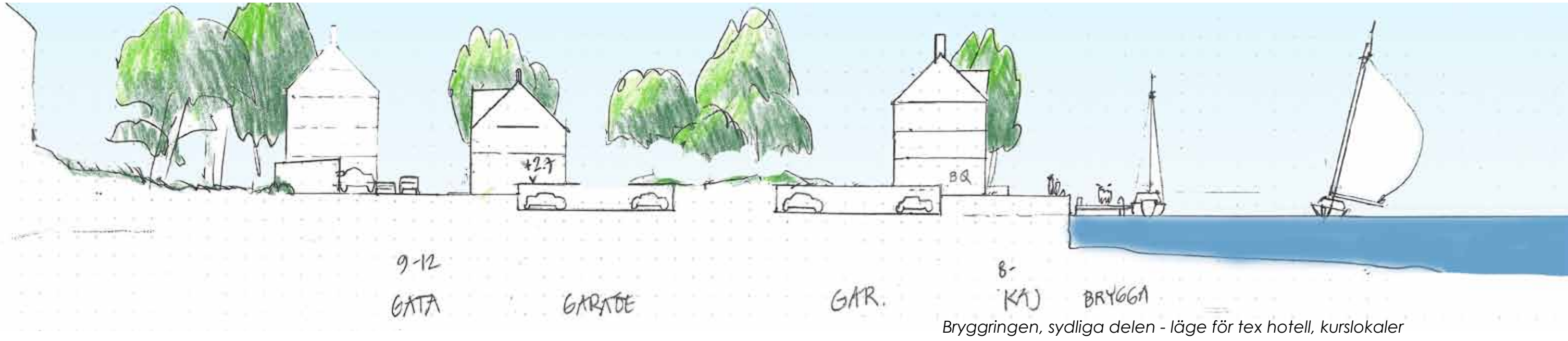
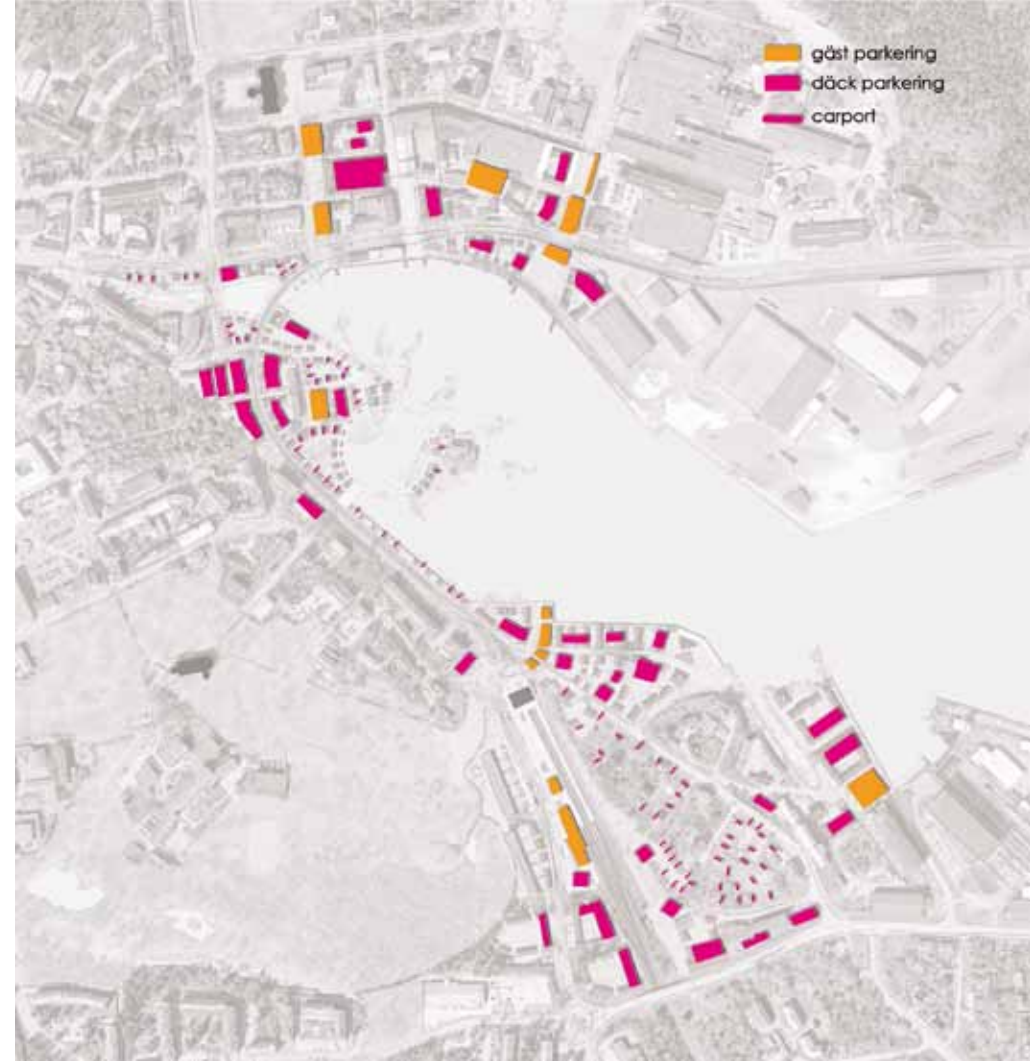
Silning i gatunät

En repertoar av gatubredder är "punkt 1" i en lång lista av vår föreslagna trafikstrategi. Den duktiga planeraren gissar att det behövs ytterligare 7 åtgärder för att få önskat trafikmönster. Den vise planeraren har sen femton-tyugo punkter i beredskap för den "street management" som förändring trafik alltid ger behov av. Punkt 26, "avstängning", behövs bara sällan, och bör undvikas. Det är av vikt att silningen upprätthålls om stadsdelen ska generera det stads- liv och de kommersiella befinnelser som stadsstrategin syftar till.

Trafik, gatunät



Parkering, garagering



Bryggeringen, sydliga delen - läge för tex hotell, kurslokaler

Med 2,5-våningsskala som snitt kan man klara stora delar av kvarteren med enkla garagelösningar. Entreprenörer som vill bygga mer bör välkomnas om de klarar garageringen inom sitt kvarter. På gator välkomnas gäst- och kundparkering. Boendeparkeringen däremot bör ske i resp kvarter eller genom avtal med grannkvarter. Vi illustrerar sådana garage-försedda kvarter i Varvsstaden och i några av de norra kvarteren.

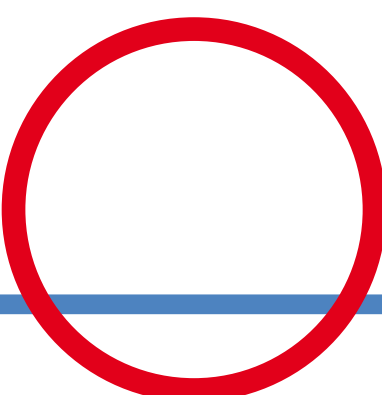
Halvt nergrävda kvarter rekommenderas av två skäl: dels för att de göra garagen öppna för alternativa användningar i kommande mindre bilberoende epoker, dels för att man med deras halvplan har gjort en viktig anpassning för befarade havsnivåförändringar. Halvplansförskjutna garage i kvarteren upp mot stan kan ha den trefaldiga nyttan av att lyfta bebyggelse ur en nordostlig skuggig yta, serva Brädholmens kvarter och evenemang, och inte minst ge den viktiga Besvärsgatan en bekväm lutning mellan bergknallen och hamnen. Cykelnät integreras i gatuväven, delvis med egna far i breddade trottoarer och på kajer. Det snabba cyklandet i stadens yttre delar bör annars här i stadskärnan att bli ett mer urbant cyklande i mer integrerad form bland övriga trafikslag, enligt praxis i "shared space"-metodologin.

O Verktyglåda för trafik, flöden och fördelningar

Trafikrörelser och trafikmedel är konstant under förändring. Arken har utvecklat en verktyglåda för urban gatuväv och urban silning, tillsammans ett kit med åtgärder som ger spelbarhet över tiden. Bifogas.



Anteckningar:

 kaj