

Nya Nynäshamn

Staden vid vattnet

FÖRSLAG TILL EN NY STADSKÄRNA
OCH ETT URBANT STRÅK TILL ÖSMO

Stadsplanevision för Nya Nynäshamn

AX:SON JOHNSON STIFTELSEN har sedan 2002 drivit projektet Urban City Research i syfte att lyfta fram frågan om den mänskliga staden. Stiftelsen har genom åren ordnat 4 internationella konferenser, ett stort antal seminarier och har också skänkt medel till forskning och undervisning vid KTH, Stockholm och Lunds Universitet. Stiftelsen har också utvecklat ett stort internationellt nätverk av experter och praktiker inom samtida stadsplanering.

Som ett led i arbetet med att sprida kunskap om god stadsplanering har stiftelsen beslutat att erbjuda ett antal pilotkommuner stöd med nya stadsplane-förslag. Den historiska bakgrunden är att Sverige, efter den storskaliga stadsplaneringens haveri under 70-talet, nedtonat stadsplaneringens betydelse. Många svenska kommuner har i dag begränsade resurser för att utveckla sammanhängande stads-

planevisioner och inom det politiska livet har diskussionen om stadens utformning varit starkt nedprioriterad under lång tid. Det är först på senare tid som intresset börjat ta fart igen.

Kommuner utanför de stora städerna får dessutom arbeta mycket hårt för att skapa tillväxt och hamnar därför i dåligt förhandlingsläge gentemot de stora byggföretagen och markägarna. Ofta får de vara glada om det byggs något över huvud taget och denna förhandlingssituation uppmuntrar inte arbetet med visionära och övergripande stadsplaner.

Föreliggande stadsplan har utvecklats av Urban City Research i team med Brunnberg & Forshed Arkitekter AB, Sweco Architects AB och Arken Arkitekter AB.

*Peter Elmlund
Urban City Research
Ax:son Johnson Stiftelsen*

Introduktion

NYA NYNÄSHAMN

Sid 9

Etapp 1

GÄSTHAMNEN

Sid 49

Etapp 2

KAJ OCH HAMNKVARTER

Sid 65

Etapp 3

STADENS ENTRÉ

Sid 81

Etapp 4

LÄNKEN NYNÄSHAMN-ÖSMO

Sid 95

Introduktion

NYA NYNÄSHAMN

A large crowd of people, mostly older adults, are seated on long wooden benches in a paved town square. The benches are arranged in rows, and many people are looking towards the camera or engaged in conversation. In the background, there are several historic buildings with light-colored facades and red-tiled roofs. One building on the left has a dark, mansard-style roof with dormer windows. A rainbow flag is visible in the background, suggesting a community event or festival. The sky is blue with some white clouds.

Mer stad. Staden, som fenomen, tillväxtmotor och mötesplats är på väg tillbaka efter 50 år av förortsbyggande. Något som närmast var utdömt under 60-talet har en framtid igen.

Stadens återkomst

NYNÄSHAMN, den lilla staden vid vattnet med den stora hamnen och den grandiosa utsikten, kan den bli något mer? Vi som arbetat med en ny stadsplanvision för Nynäshamn tror det. Om det inte vore så uttjatat skulle vi tala om ”möjligheternas stad”, men detta uttryck används redan i de flesta kommuners framtidsvisioner, så det duger inte. Det fångar inte heller kommunens framtidsmöjligheter, som kan kopplas till läget, kvaliteterna på platsen och den aktuella samhällsutvecklingen. ”Stadens återkomst” är betydligt mer relevant. Någon kan invända att det låter tillbakablickande, men varför hymla om den faktiska utvecklingen. Staden, som fenomen, tillväxtmotor och mötesplats är verkligen på väg tillbaka efter 50 år av förortsbyggande.

Något som närmast var utdömt under 60-talet har en framtid igen.

Under industrialismens gyllene era uppfattades blandstaden som omodern. Den alltmer storskaliga produktionen behövde plats, och fabriksanläggningarna placerades på så avskilda platser som möjligt, gärna i periferin. De anställda skulle helst bo i bostadsområden nära någon snabb trafikled. Den funktionsuppdelade och rationellt planerade förortsstrukturen blev mönster för nästan allt byggande under efterkrigstiden. Det var en utveckling

som drevs på med hårdhänt politisk styrning. Efter kommunreformen 1971 försvann till och med benämningen stad som administrativt begrepp. Sverige indelades nu enbart i kommuner.

I dag lever vi i ett kunskapssamhälle. Industriell produktion finns kvar i vår ekonomi, men dess andel av varukostnaden minskar, samtidigt som andelen för kunskapsarbete ökar. Allt fler arbetar med kunskap och tjänster, och detta påverkar inte bara kraven på arbetsmarknaden utan också kraven på den fysiska miljön. Den industriella rationalitet som en gång styrde utformningen av våra städer, ersätts nu av idéer som varit undanträngda men i grunden alltid eftertraktade. Nu vill vi åter ha blandstad med allt vad det innebär av platser med identitet, möten, charm, korta avstånd, komplexitet, tillgänglighet, kontinuitet och spontanitet.

Det marknadsmässiga utgångsläget för att bygga blandstad är gott. Efterfrågan är betydande och tillgången begränsad. Det är bara några få procent av Sveriges totala bebyggelse som kan betecknas som klassisk stadsmiljö, varför det är dyrt att bo där. Frågan om staden handlar därför inte bara om hållbarhet utan också om rättvis fördelning. De som önskar bo i blandstadsmiljö måste ges en rimlig möjlighet att göra det.

Nynäshamn är i dag inte en stad för besökare eller en stad som lockar särskilt många att flytta in, men kan inom en snar framtid faktiskt bli det. Något som saknas är en attraktiv stadsstruktur som växer fram i samklang med platsens förutsättningar.

Om vi betraktar Stockholmsregionen ur fågelperspektiv finner vi att det utanför Stockholms innerstad finns märkvärdigt få riktiga stadsgator. I Stockholms närområde finns Aspudden, Sundbyberg, Midsommarkransen, Gamla Råsunda och Gröndal. Lite längre ut finns Sigtuna, Trosa och Mariefred, men så mycket mer är det inte.

På senare år har vi sett en del ganska lyckade försök att bygga blandstad, som Hammarby sjöstad, Järla sjö och Frösunda, men det är långt kvar till innerstadens kvaliteter. Detta beror inte bara på att det saknas kunskap om hur man gör, utan också på att det saknas politisk vilja och kraft att genomföra omställningen från förortsbyggande till stadsbyggande.

Den Stockholmskommun som först vågar ta steget fullt ut med sitt stadsbyggande, kommer därför att skörda stora segrar.

I Nynäshamn finns utomordentliga förutsättningar att lägga en tät, spännande blandstadsstruktur till den befintliga småhusbebyggelsen. Läget vid hamnen är strålande liksom läget i regionen. Med den nya motorvägen och de uppgraderade spåren ligger Nynäshamn nära Stockholm.

Nynäshamn är i dag inte en stad för besökare eller en stad som lockar särskilt många att flytta in, men kan inom en snar framtid faktiskt bli det. Något som saknas är en attraktiv stadsstruktur som växer fram i samklang med platsens förutsättningar.



Begränsad tillgång. I Stockholmsregionen finns det få platser som kan uppvisa levande stadsrum i klass med innerstaden. Det råder således brist på stadsrum.



OVAN Tätt och lågt. Gamla Stan är idag Stockholms tätaste stadsdel. Ändå finns här inga höga hus.

NEDAN Förrortsstruktur. Det är inte alltid fel att bygga förrortsstruktur, men det är fel att bygga sådan på platser där målet är att bygga stad.





Så här ser förslaget för Gästhamnsområdet ut. Tätt och låg bebyggelse. Charmig småstads-karaktär med en mycket attraktiv sjöfront. Här finns också ett torg som ansluter till tågstationen och kopplar upp Nya Nynäshamn med Centralvägen.

Ett gyllene tillfälle för Nynäshamn

NYNÄSHAMNS vision är att bli den mest attraktiva kommunen i Europas mest attraktiva storstadsregion Stockholm. Kommunen har också som mål att vara en levande tillväxtkommun som hushållar med sina resurser och som erbjuder en god, öppen och tillgänglig livsmiljö.

Förutsättningarna för detta är goda. Nynäshamn har stora kvaliteter att luta sig emot. Staden ligger vid havet och är omgiven av vacker natur. Det är en stor kommun med gles bebyggelse vilket har sina för- och nackdelar. Bebyggelsen i den egentliga staden består av småskalig villastad, ett litet centrum och industri- och handelsområden.

Det geografiska läget i regionen är också fördelaktigt. Det finns färjetrafik med många destinationer samt pendeltåg och motorväg till Stockholm. Det finns rikligt med kulturhistoriska värden som ger staden karaktär.

Den svaghet som Nynäshamn brottas med är framför allt bristen på levande stadsrum. Stadens

centrum är för litet för att locka till sig besökare från andra delar av regionen eller från färjetrafiken. Bristen på stadsliv hämmar också inflyttning och företagsetableringar.

Den gamla stadsplanen av Per Hallman har stora kvaliteter men den har inte alltid förvaltats på ett bra sätt. Inte minst gäller detta de centrala delarna av Nynäshamn, som är formmässigt förstörda av storskalig handel.

Med omdaning av gästhamnen finns nu ett gyllene tillfälle att åtgärda denna svaghet och därmed förvandla Nynäshamn till en blomstrande stad.

Nyckeln är god stadsplanering, men det var inte Sveriges styrka under efterkrigstiden då det mest byggdes funktionsseparerade förorter. Många av de försök att bygga blandstad som sker i dag misslyckas dessutom. Det gäller därför att göra en noggrant genomtänkt stadsplan och se till att ambitionerna upprätthålls när det väl är dags att bygga.



Stadsliv. Bristen på stadsliv hämmar Nynäshamns utveckling.



På gång. Planeringen för Gästhamnsområdet är i full gång. Vårt förslag för detta heter Etapp 1.



OVAN VÄNSTER I blandstaden synliggörs företagarna.

OVAN HÖGER Bostäder och kontor i samma stadsrum.

NEDAN Den nya stadskärnan vid hamnen kommer att erbjuda en myckenhet av levande, funktionsblandade stadsrum. Referensbild Manhattan.



En ny stadskärna kan väcka Nynäshamn

DEN NYA stadskärnan som föreslås, med sitt torg vid vattnet och sin myckenhet av intima och livliga stadsrum, kommer att erbjuda en fantastisk stadsmiljö för boende, anställda, besökare, företagare och inte minst besökare.

Synliggjorda företagare

I en ny, varierad stadsstruktur kan Nynäshamns företagare synliggöra sin verksamhet på ett annat sätt än i dag och få möjlighet att klustra sig utmed de nya huvudstråken. Samma sak gäller naturligtvis för samhällets institutioner.

Nynäshamn på kartan

På senare år har spektakulära skyskrapor utpekats som viktiga instrument för att marknadsföra städer. Det är ingen bra lösning för Nynäshamn eller andra svenska småstäder. Detta av många skäl. Höga hus är dyra att bygga och nyhetseffekten har avtagit i takt med att allt fler försöker sig på samma sak. Inte heller bidrar dessa höga byggnader särskilt mycket till stadsväven. En liten stad, där byggandet per år är begränsat, måste använda sina resurser effektivt. De

byggvolymerna som kan frambringas behövs närmare marken för att skapa de stadsrum där invånare och besökare ska vistas.

Starkare lokal gemenskap

Att den lokala gemenskapen stärks i funktionsblandade stadsrum där företagare, anställda, boende och besökare möts är självklart. Inte minst spelar de företagare som själva är aktiva i butiker, restauranger, på kaféer och andra serviceställen en viktig roll här. De blir ofta vad den berömda urbanisten Jane Jacobs kallade för "public characters", alltså en sorts lokalkändisar som många människor har en relation till. På det stora torget vid hamnen och utmed den livliga Hamngatan finns alla förutsättningar för att det ska utvecklas en stark lokal gemenskap.

Inflyttning av boende och företag

Att det är attraktivt att bo i en levande småstad nära en större stad kan man se om man tittar sig om i världen. Mariefred, Trosa och Sigtuna är tre närliggande exempel. Nynäshamn kan med den nya stadsplanen bli ett fjärde. Och mer närliggande!



Lockande. Attraktiva platser förmår locka till sig människor av alla sorter. Vem man får som granne i staden har inte lika stor betydelse som i ensartade bostadsområden

Spridningseffekter

Även närliggande orter som Ösmo, Sunnerby-Spångbro och Segersång kommer att bli attraktivare när Nynäshamn får en levande stadskärna.

En hamn som ligger mitt i stan

En hamn som ligger mitt i staden, inte avskilt, blir oerhört attraktiv för fritidsbåtar och kryssningsfartyg. Den kommer att ge Nynäshamn en mycket starkare identitet som sjöstad.

Spektakulärt sceneri

Det direkta mötet mellan den täta, funktionsblandade staden och havet ger ett spektakulärt sceneri som kan mäta sig med Stockholms mesta attraktiva miljöer.

Början till ett mer hållbart samhälle

Det sammanhängande urbana stråk som föreslås, blir början till en mer hållbar struktur för Nynäshamn. Det är lättare att leva utan bil när det mesta man behöver till vardags, och allmänna kommunikationer till storstaden, finns på promenadavstånd.

Minskad segregering

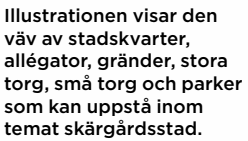
Attraktiva platser förmår locka till sig människor av alla sorter. Vem man får som granne i staden har inte lika stor betydelse som i ensartade bostadsområden där det inte finns så mycket annat att förhålla sig till. Attraktiva platser förenar både besökare och boende.

En hamn som ligger mitt i centrum blir oerhört attraktiv för fritidsbåtar och kryssningsfartyg. Den kommer att ge Nynäshamn en mycket starkare identitet som sjöstad.





Dramatiskt möte. Det direkta mötet mellan den täta, funktionsblandade staden och havet ger ett spektakulärt sceneri.



Sextiofem kvarter skärgårdsstad!

VÅRT FÖRSLAG till ny stadsplan för Nynäshamn illustrerar skärgårdsstad. Förslaget lägger stor vikt vid att skapa levande, offentlig miljö, det vill säga ett sammanhängande nät av stadsrum. Vi föreslår att de stora ytorna bebyggs med en tät, låg och funktionsblandad kvartersstad anpassad till lägena vid kajer, stationshus, befintliga verksamheter, anslutningen till Svandammen och slänterna upp mot staden. På så sätt ser vi till att hamnens alla svåråtkomliga ytor tillgängliggörs för allmänheten samtidigt som vi bereder plats för verksamheter och boende sida vid sida.

Hamnområdet i sig försvinner inte, det förädlas. Paradoxalt nog erbjuder den bebyggda hamnen mer av offentliga stadsrum än i dag. Ett stort öppet, föga

använt hamnområde blir en levande, skyddande och upplevelserik stadsmiljö.

Den nya infarten, avsnittet Nynäsvägen/Järnväggsgatan, omvandlas från väg till levande stadsgata. På så sätt omvandlas en barriär till ett förenande stadsrum.

Illustrationen visar den väv av stadskvarter, alléer, gränder, stora torg, små torg och parker som kan uppstå inom temat skärgårdsstad. Nedanför kyrkan kan redan i ett tidigt skede skapas ett stort hamntorg som förstärker Centralgatans ställning som urbant stråk och kopplar ihop det med vattnet. Tågstationen ansluter direkt till torget och skapar förutsättningar för restauranger, kaféer, butiker och tjänsteaktörer.

Hamnområdet i sig försvinner inte, det förädlas. Paradoxalt nog erbjuder den bebyggda hamnen mer av offentliga stadsrum än i dag. Ett stort öppet föga använt hamnområde blir en levande, skyddande och upplevelserik stadsmiljö. Den nya infarten, avsnittet Nynäsvägen/Järnväggsgatan, omvandlas från väg till levande stadsgata. På så sätt omvandlas en barriär till ett förenande stadsrum.





Växtmönster för hållbar framtid

NYNÄSHAMN KAN VÄXA på olika sätt. Kommunen har tagit det visa beslutet dels att satsa på de olika orterna, dels att satsa på en länkning mellan Nynäshamn och Ösmo.

Fördelarna är flera. En satsning på de olika orterna och byarna är bra för att säkra dessas fortbestånd, och för deras möjlighet att ge plats för framväxande generationer. Den andra, satsningen på bebyggelsestråk mellan Nynäshamn och Ösmo, är bra för att den är strategisk ur hela kommunens perspektiv.

Inom detta UCR-projekt har vi valt två fokus. Bägge knyter an till tankar i arbetet med den nya Översiktsplanen. Det ena fokuset vill visa den potential som ligger i att ge Nynäshamn en stark sjöfront i skärgårdsstadens skala. Det andra fokuset vill visa hur bra stadsbyggnad med globalt perspektiv kan se ut – just utifrån det anslag som kom-

munens beslut om länkning mellan Nynäshamn och Ösmo kan ge.

Ytterligare 65 kvarter skärgårdsstad

Viktigt för UCRs illustration till sjöfront har varit att visa vilka fördelar som uppnås om hela inre hamnen görs till sjöfront. Eftersom detta stora grepp kan genomföras först på sikt, har fram till nu inte någon heltäckande skiss visat den stora ändring av scenario som kan ernås. Men nu är det dags. Här visar det sig nämligen finnas en mycket stor potential till en livfull skärgårdsstad, både vad gäller mängden kvarter och en radikalt stärkt image. Det är ingen stor nackdel att denna växt behöver ske i steg. Däremot vill illustrationen visa att en helhetsbild kan påverka hur de nu aktuella etapperna bör formas.

ÖVERST

Framtidsidé – stadsutvecklingsplan 1:2000

Denna plan visar vilka möjligheter dagens Nynäshamn har att nå ner till vattnet och få en ny sjöfront, under förutsättning att hamnverksamheten flyttar till Norvik i framtiden. En småskalig stadsbebyggelse med en blandning av bostäder, lokaler och service. Gator, gränder, torg, parker, kajer och bryggor. Husen är upp till fyra våningar höga samt har accenter på utvalda ställen med högre hus. Den nya huvudgatan, Nya Hamnallén, ger utblickar mot havet där den passerar de nya torgen. Här ryms cirka 2000 bostäder samt lokaler för kontor, skolor, förskolor, butiker och annan service.

NEDERST

Fastighetsindelning för mångfald

Vi föreslår en småskalig fastighetsindelning här i hamnbebyggelsen i kontrast till dagens storskaliga byggeri. Vi ser idag en utveckling av detta, vilket påbörjats i t ex Tyskland, där man kommit längre än många andra i stadsbyggandet. Detta ger en naturlig variation i stadsbilden samt även när det gäller husutformning och typ av lokaler i bottenvåningen. Det ger även mindre, lokala byggare chansen att vara med i byggandet av framtidens stad. Nynäshamn skulle kunna bli först i Sverige med denna både anrika och omvälvande princip!

En stark vision

Det finns många krafter i vårt samhälle som bromsar ambitionerna att bygga promenadbara, levande städer. Det är bestämmelser som gäller skyddsavstånd, trafik och buller. Det är kunskaps- och ambitionsnivån hos banker, byggbolag och arkitektfirmor. Det är den bristande kommunikationen mellan olika specialistfunktioner i våra kommuner.

För att komma till rätta med dessa centrifugala krafter behövs en stark vision som väcker entusiasm hos medborgarna. Det är med denna ambition som denna skrift har utarbetats. Förhoppningen är att många medborgare i Nynäshamns kommun ska engagera sig i utformningen av den framtida staden.



Om en stillsam liten stadsgata i Sigtuna kan locka besökare från hela Stockholmsregionen, så borde också Nynäshamn ha möjlighet att göra det. Det mesta finns – ett naturskönt läge, livligt företagande, snabba förbindelser till Stockholm – allt som återstår är en förlösande stadsform.

Stadsplanering

Därför behövs en ny stadsform!

Nynäshamn är i dag en liten villastad med vackert läge vid vattnet. Här finns också industrier och en stark hamnverksamhet. Precis som Per Hallman hade tänkt sig finns även ett litet centrum, men detta är inte tillräckligt starkt för att locka besökare. Ska Nynäshamn kunna ta steget från villastad med stor hamn till attraktiv stad vid vattnet, som lockar besökare och visar upp sitt företagande, måste en kompletterande stadsform – med tät och funktionsblandad bebyggelse – tillföras.

Läget med den nya motorvägen skapar förutsättningar för Nynäshamn men ställer också krav. Stockholm är attraktivt, så måste ock Nynäshamn vara.

Nynäshamn måste kunna erbjuda mer stadsliv för att locka till sig besökare. Om en stillsam liten stadsgata i Sigtuna kan locka besökare från hela Stockholmsregionen, så borde också Nynäshamn med sitt läge och sin vackra natur ha en möjlighet att göra det. Det mesta finns – ett naturskönt läge, livligt företagande, snabba förbindelser till Stockholm – allt som återstår är en förlösande stadsform.

Vi föreslår en låg och tät stadsstruktur som väver sig in i den befintliga skärgårdsstaden och erbjuder en rik mångfald av stadsrum. Den lilla staden ska inte härbärgera höghus. Den lilla staden behöver använda sina begränsade byggvolymen för att skapa levande och funktionsblandade stadsrum. Den ska inte – annat än undantagsvis – slösa bort sina rumsbildande element genom att låta dem skjuta upp mot skyn.

Stadsplanering på modet

Det råder ingen tvekan om att stadsplanering kommit i fokus som en politisk fråga. Snabb urbanisering, miljöförstöring och segregering och koncentrerad fattigdom i misslyckade förortsområden tillhör utmaningarna. Men stadsplanering har också kommit i ropet på grund av dess möjlighets-sida. Funktionsblandade och attraktiva stadsmiljöer har en positiv effekt på nyföretagande och på möjligheterna att attrahera större företag.

Stadsplanering är således något som ska kunna lösa befintliga problem i våra städer och samtidigt kunna skapa potential för tillväxt.

Det allmänna målet är därför i dag, kan man läsa i otaliga policydokument, att bygga attraktiva och hållbara städer. Problemet är emellertid att vi sällan lyckas uppnå dessa mål, trots de bästa intentioner. Fortfarande är stadsdelar som byggdes för 100 år sedan mer attraktiva och mer hållbara – socialt, ekonomiskt och miljömässigt – än de som byggs i dag.

Det som brister är obalansen i de tre hållbarhetsmålen; miljömässig, social, och ekonomisk hållbarhet. Störst fokus ligger i dag på miljö, vilket i praktiken innebär energisnåla hus och en allmän idé om att bygga tätare städer. Social och ekonomisk hållbarhet är lite grann satta på undantag. Detta beror sannolikt på att det är dessa aspekter av stadsbyggandet som är mest beroende av stadens form; den aspekt av stadsbyggnadskonsten som branschen av historiska skäl har svårast att närma sig.

Det saknas helt enkelt kunskap, incitament och politisk styrning.

I dag skyler vi över frågan om stadens form genom

att rikta vår uppmärksamhet mot spännande arkitektur. Det skapar rubriker och kanske lockar väljare, men det löser inte de grundläggande problemen i stadsbyggandet och utvecklar heller inte dess potential.

Goda mötesplatser, identitet, lokala karaktärer, autenticitet, finmaskighet i stadsväven, närhet till det man behöver, vackra stadsrum, socialt integrerande platser, attraktivitet med mera, skapas inte med energisnåla hus eller med täthet i sig. Flera av Stockholms förorter är relativt täta och dessutom funktionsblandade, utan att de för den skull kan leva upp till mål som social och ekonomisk hållbarhet.

Det är stadsformen, den kontinuerliga väven av stadsrum av olika karaktär, som är nyckeln här. Vissa städer och vissa stadsdelar har så attraktiva platser att de förenar människor med olika bakgrund därför att värdet av platsen är större än den upplevda kostnaden av att bo granne med människor man inte alltid kan förlika sig med. På samma sätt finner vi vissa typer av stadsstrukturer och miljöer där småföretagandet blomstrar.

Ett politiskt initiativ behövs

Efter en lång period av att bygga funktionsseparerade förorter saknar de som är involverade i stadsbyggnad erfarenhet av att bygga funktionsblandad, attraktiv stad. Branschen är starkt sektoriserad och varje del har sina traditioner som inte ruckas på så lätt. Samtidigt saknas det ofta hos våra kommuners tjänsteavdelningar en central kraft som kan se helheten och har resurser att driva igenom helhetsperspektivet.

Denna historiska belastning har en politisk bakgrund.

Den funktionsseparerade staden var ett politiskt projekt som genomfördes med hårda nypor i nästan alla västländer. Marknaden, experterna, regelverken och traditionerna har anpassat sig till detta. Vi kan i dag inte begära att marknaden ensam ska kunna lösa upp dessa strukturer. Det krävs politiska initiativ för att skapa en situation där marknaden och kommunerna tillsammans kan arbeta i den goda stadens riktning.



Den funktionsseparerade staden var ett politiskt projekt som genomfördes med hårda nypor i nästan alla västländer. Marknaden, experterna, regelverken och traditionerna har anpassat sig till detta. Det krävs politiska initiativ för att lösa upp denna situation.



Fotgängarvänlig? Walt Disney Concert Hall i Los Angeles är en uppskattad märkesbyggnad av Frank Gehry. Dess relation till trottoaren är däremot diskutabel.

Arkitektur

Arkitekturen ska inte stå i vägen för den goda staden

Det låter kanske provocerande men arkitektur står inte i fokus för vårt stadsplaneförslag till Nynäshamn. Arkitektur är viktigt, men än viktigare är stadsrummen som uppstår mellan hus, trädalléer, staket och liknande. Det är i dessa rum vi ska vistas, mötas och göra saker, och det är kvaliteten på dem som avgör om staden blir attraktiv eller inte. Husen måste därför, med några undantag för ceremoniella byggnader, underordna sig stadsrummen. När detta villkor är uppfyllt kan vi ägna oss åt arkitekturen.

Så kan man sammanfatta vårt stadsutvecklingsprogram för Nynäshamn.

Riktigt så enkelt är det emellertid inte att skilja på stadsplanering och arkitektur. Att huset utför sin uppgift att definiera rummets väggar räcker inte.

Huset måste också bidra på andra sätt, till exempel genom att ha sin framsida med port mot gatan, ha en volym som passar situationen och ha en utformning av bottenvåningen som bidrar till stadslivet.

Under stora delar av 1900-talet har arkitekturens fokus legat på det enskilda husets utformning och på dess skulpturala kvaliteter. Det gick att göra när husen planerades att stå i förorternas parklandskap och kunde betraktas på avstånd. Det duger inte när blandstaden ska byggas. Vi måste skifta fokus från huset till platsen, från det konstnärliga till det sociologiska och från taket till bottenvåningen. Det är på marknivå de flesta av oss upplever staden. Detta hindrar emellertid inte att enstaka viktiga byggnader ges en konstnärligt avancerad utformning. Men dessa bygger inte upp en fungerande stadsväv, det är varsamt grupperade vardagsbyggnader som gör det.



OVAN Barcelona. Om kvarteren är korta kan man välja flera vägar till samma mål.

NEDAN Smala hus. För en fotgängare som vill ha ett varierat utbud utefter gatan är smala hus att föredra.



Stadens former

Vad är mänsklig skala?

Mänsklig skala betyder i stadsbyggnadssammanhang att det är människan och hennes aktiviteter som är måttstocken; hur vi rör oss, hur vi använder våra sinnen, hur vi socialiserar oss med andra och hur vi interagerar med den fysiska miljön. Under de tusentals år staden som fenomen har utvecklats har människan alltid varit i centrum; människan och hennes behov av närhet till andra människor och aktiviteter.

Det var först med 1900-talets modernism som denna princip övergavs. Nu blev det i stället maskinen som kom i fokus. Den industriella byggproduktionen och bilen med sin infrastruktur blev de nya måttstockarna. Så upplöstes staden och glesades ut i en funktionsseparerad och storskalig förortsstruktur. Sant är att tidig funkis kunde bestå av estetiskt tilltalande låg bebyggelse, men huskropparna var långa och skalan i omgivningen skapade avstånd mellan aktiviteter.

Ur fotgängarens perspektiv är det bättre att huskropparna är smala än långa. En fotgängare i en stad vill ha variation utmed gatan. Den långa huskroppen som sträcker sig längs hela kvarteret var tänkt att avnjutas från bilen. Den rör sig snabbt, och ska bilisten i fart kunna uppfatta ett husets estetik bör det vara långt i horisontalled. Så tänkte de tidiga modernisterna. Ska vi skifta perspektiv från bilen till fotgängaren måste vi tänka tvärtom. Vi måste

lämna det horisontella tänkesättet och anamma det vertikala.

Hur ska man då se på höghus utifrån perspektivet mänsklig skala? Det går att bygga högt, där det är relevant, och fortfarande behålla människan i fokus. Det viktiga är att byggnaden skalas ned. Det gör man genom att visuellt eller formmässigt dela upp den i sektioner. Då kan människan relatera till delarna. Det höga husets bottenvåning måste dessutom uppföra sig som alla andra bottenvåningar i staden. Så ser det ut på Manhattan. De flesta höghusen där är sektionerade, smala och står rätt i gatan.

Man bör samtidigt komma ihåg att de flesta byggnaderna på Manhattan faktiskt är låga.

Hur man kortar avstånd i en stad

Finmaskighet är ett begrepp som brukar användas när vi talar om hållbara städer. Tanken är att det ska vara nära mellan olika aktiviteter så att vi slipper använda bilen till allting och i stället kan ta oss fram till fots eller med cykel.

Staden måste vara tät i alla led, inte bara tät enligt någon genomsnittsberäkning. Att fågelvägen är kort är inte lika viktigt som att människans väg till fots är kort. En trafikled kan skapa enorma avstånd mellan två närliggande hus. Av detta följer att kvarteren ska vara relativt små. Då kan man välja många vägar till sin destination.



Serenbe. Livlig kommers på bygatan.

En gatas räckvidd

För att bli övertygad om att en enda levande gata kan locka besökare från när och fjärran, räcker det med att åka till Sigtuna. Men Sigtuna har funnits länge. Det har en historia. Men samma fenomen kan uppstå även i nya projekt. Serenbe, heter en liten nybyggd by utanför Atlanta i Georgia, USA. Mitt ute på bondvischan har svenskättlingen Steve Nygren byggt en ringlande bygata. Den består av två husrader. Husen vetter alltså mot en gata på ena sidan och mot vildmarken på den andra.

Eftersom det inte finns något som helst stadsliv

i regionen, har denna lilla bygata utvecklats till ett lokalt turistmål.

Trycket är så stort att Serenbe nu har restauranger, kaféer och butiker av olika slag, och ett kommersiellt centrum i mitten av byn som växer snabbt. Hela denna utveckling är ett resultat av gatans attraktivitet. I ett område som saknar stadsgator kan alltså en enda gata skapa en uppåtgående spiral.

De frågor man kan ställa sig är: Vad skulle en enda levande, charmig stadsgata betyda för Nynäshamn och vad skulle en sammanhängande väv av gator betyda?



Turistmål. En nybyggd, ringlande bygata i Atlanta, Georgia, USA har blivit ett lokalt turistmål.



OVAN Festival i Serenbe.
NEDAN De centrala
delarna av Serenbe
erbjuder levande stadsliv.





Hornsgatan i Stockholm.
Denna gata med sin
myckenhet av små lokaler
uppvisar en stor variation
av attraktiva stadsrum.

Sekvenser av rum

Det viktigaste stadsrummet i en stad är naturligtvis gatan. Det är den rumstyp vi har mest av. Vi kanske inte alltid tänker på det när vi vandrar genom staden, men trots att de kan se så lika ut finns det många olika sorters gator. I princip kan man beteckna varje kvarterssegment (den sträcka av gatan som motsvaras av ett kvarter) som ett separat stadsrum. Betraktar vi en klassisk stad på det viset finner vi en fantastisk variation av stadsrum med skiftande karaktärer: tysta, gulliga, hårda, kalla, romantiska, funktionella, sensationella, monumentala, praktiska, vackra eller fula. I bästa fall ligger de olika stadsrummen nära varandra och kan upplevas under en kort promenad.

Valmöjligheterna blir då mycket stora.

En jämförelse med ett bostadsområde där stora huskroppar utplacerats glest, blir dramatisk. I sådana områden finns egentligen bara ett uttryck, en stämning.

Vi kan också urskilja vissa stråk i staden. På huvudstråket, storgatan, hittar vi många aktiviteter som drar nytta av det intensiva folklivet. Tvärga-

torna brukar också vara livliga några hundra meter in. Gatorna vid sidan av huvudstråket brukar innehålla verksamheter som inte är beroende av förbipasserande som storgatans aktörer. Det kan vara specialiserade butiker eller näringsställen som drar till sig kunder från långt håll.

Sammankopplade med gaturummen finner vi parker, torg och andra stadsrum skapade av växtlighet. Torg fyller många funktioner. Små obetydliga torg blir ofta rofyllda, kontemplativa platser och stora torg markerar centralitet. Duktiga stadsbyggare ser till att angränsande stadsrum är synliga för varandra.

I kuststäder brukar strandpromenaden eller stadsrummen vid kajen ha en särskild plats i stadens hjärta, i bästa fall fyller de många behov på samma gång. De kan vara både vackra och praktiska; platser för stilla betraktande som samtidigt sjuder av liv.

Nynäshamn har ett fantastiskt läge vid vattnet. Det finns en utmärkt möjlighet att skapa centrala, vackra och mångfacetterade stadsrum här.



OVAN Värdet av småbutiker. I San Francisco har kommunen i sina planbestämmelser skyddat småföretagsintensiva distrikt, genom att där förbjuda kedjebutiker att etablera sig.

NEDAN Mix på gatan. Kulturell blandning har blivit ett allt viktigare konkurrensmedel. Därför är det den klassiska storstaden med sina trånga gator, gränder och torg som lockar, men också småstäder med charm och genuin atmosfär som erbjuder en modern, blandad gemenskap där olika livsstilar kan existera.



Företagande i staden

Lokala företag är inte bara skattekraft och arbetstillfällen

I stadsbyggnadssammanhang gör de lokala företagen stor nytta. De är oftast små, men de har en roll att spela i staden som går utöver hur många de anställer. Företagare, det vet vi från forskningen, tenderar att vara mer aktiva än andra i den lokala politiken. De är också ofta centrala figurer i sociala nätverk. Med sina aktiviteter skänker de även autenticitet och identitet till en plats. Nynäshamns Rökeri i gästhamnen är ett gott exempel på hur ett företags betydelse kan vara långt större för staden än omsättningen eller antalet anställda.

Ett annat exempel är de centrala småkvarteren i den amerikanska staden San Francisco. Där har kommunen i sina planbestämmelser (SEC. 703.3. Formula Retail Uses) skyddat småföretagsintensiva distrikt, genom att där förbjuda kedjebutiker att etablera sig. I planbestämmelsen konstateras vilket värde småbutikerna har för attraktiviteten och identiteten i de centrala delarna av staden:

”San Francisco är ett av de få urbana centrum i delstaten där bostäder, butiker, arbetsplatser, skolor, parker och civila institutioner existerar sida vid sida och skapar stadsdelar med stark identitet. Gatulivet i dessa uppmuntrar rörelser till fots och med cykel” (SEC 703.3 a 7).

Man kan säga att småföretag i stadsmiljö erbjuder en service och en charm som gör det möjligt att locka större företag till staden. Anställda i större

företag nöjer sig inte längre med att vara lokaliserade i en företagsby utanför staden. De vill ha stadsliv omkring sig, av både praktiska och känslomässiga skäl.

Det finns en annan aspekt av småföretagandet som svenska kommuner tenderar att glömma bort och det är att det enskilda företaget köper tjänster och spenderar sina vinster lokalt i större utsträckning än kedjeföretaget. San Francisco kommun konstaterar (SEC 703.3 a 5):

”De pengar som mindre aktörer tjänar kommer i större utsträckning att cirkulera lokalt än de pengar som de större aktörerna tjänar, dessa har ofta sina huvudkontor utanför San Francisco.”

Lokaler i bottenvåningen i en funktionsblandad stadsväv utgör nödvändig livsmiljö för en stor andel av våra småföretag. Saknas denna miljö, saknas också många företag.

Det finns därför många skäl för en kommun att vara ihärdig i sina ansträngningar när det gäller att se till att det blir lokaler i blandstadens bottenvåningar.

De ekonomiska och sociala konsekvenserna är långt mer betydelsefulla än både byggherrens och det lilla företags ekonomi.

Det måste däremot inte vara butiker, restauranger eller tjänsteföretag i varje lokal. Det går bra med kontor också. Även dessa berikar stadslivet och det är lättare att konvertera ett kontor till en butik än att konvertera en bostad.



Tübingen. Småstad för många livsstilar.

Exemplet Tübingen

Projektet Südstadt utan för Tübingen i södra Tyskland är ett utmärkt exempel på att det går att bygga nya stadsdelar där alla bottenvåningar består av lokaler. Südstadt är en plats utanför stadskärnan som tidigare var en fransk arméanläggning. När kommunen 1996 bestämde sig för att bygga en stad här valde man en gammaldags strategi. I stället för att erbjuda området till några enstaka byggföretag gjorde man ett detaljerat plandokument som definierade stadens grundläggande struktur och delade upp staden i relativt små tomter. Sedan var det upp till vem som helst att söka bygglov för en enstaka tomt. Därmed kunde inte bara byggföretag utan också andra aktörer bygga i staden: enstaka människor, byggemenskaper (ungefär som en bostadsrättsförening), lokala byggherrar, företag med flera.

Kommunen gav stor frihet när det gällde utformningen av huset, men det fanns ett krav man inte släppte på: Det fick inte vara bostäder i bottenplan. Så kom det sig att Südstadt Tübingen blev en stadsdel med aktiva bottenvåningar, trots att stadsdelen ligger utanför stadskärnan och saknar genomströmning. Alla lokaler i Tübingen är inte butiker eller restauranger. Det finns många små kontor också, och det är uppenbart när man vandrar omkring på platsen att även kontor har ett positivt värde för stämningen och aktiviteterna på gatorna.

Om detta går i Südstadt, så går det i en framtida stadskärna i Nynäshamn där förutsättningarna för verksamheter är långt bättre.

Charm – en allt viktigare etableringsfaktor

”Ni kan behålla era skattesubventioner och era nybyggda motorvägar; vi etablerar oss där de kompe-

tenta människorna finns”, sade Hewlett Packards vd Carly Fiorina i ett möte med USA:s guvernörer redan för tio år sedan. Uttalandet speglar väl den förändringsprocess som näringslivet är inne i. Den amerikanske forskaren Richard Florida hävdar, mot bakgrund av omfattande statistisk analys, att ”den kreativa klassen” alltmer dominerar inom det ekonomiska livet.

Den kreativa klassen består av människor som arbetar med att skapa nya idéer, ny teknik eller nytt innehåll. De kan till exempel vara forskare, ingenjörer, arkitekter, designer, utbildare, konstnärer, musiker eller underhållare. Runt dem finns också människor som arbetar med företagande, finansekonomi, juridik, hälsa och liknande. De arbetar med komplex problemlösning som kräver hög utbildning, kreativitet eller vad som kallas för socialt kapital. Kulturell blandning

Denna yrkesgrupp har stora krav på den geografiska platsen där företaget ligger. De kräver spännande boende, kulturellt utbud, kulturell blandning och närvaron av andra kreativa människor.

Att ett företag och den miljö där företaget är etablerat kan erbjuda kulturell blandning har därför blivit ett allt viktigare konkurrensmedel.

Därför är det den klassiska storstaden med sina trånga gator, gränder och torg som lockar, men också småstäder med charm och genuin atmosfär som erbjuder en modern, blandad gemenskap där olika livsstilar kan existera.

Det är alltså inte så mycket effektiva transporter mellan arbete och förort som är det viktigaste konkurrensmedlet för dagens städer, utan kvaliteten på stadslivet. Den gamla idén om att ekonomisk utveckling är liktydigt med ett ökat antal bilar håller helt enkelt inte längre.



OVAN I Tübingen är det lokaler i alla botten-
våningar. Kontor, butiker,
verkstäder, restauranger
bidrar till stadslivet.
NEDAN I Tübingen låter
man även byggemen-
skaper (ungefär som
bostadsrättsföreningar)
bygga sina egna hus
utmed gatan.





OVAN Lyckad blandning. Kontoren och bostäderna förser restaurangerna med kunder under en stor del av dygnet.

NEDAN Frösunda, Solna. Ett lyckad exempel på nybyggda funktionsblandade stadsrum finns i Frösunda. På ena sidan gatan ligger kontorshus och på den andra bostadskvarter. I bottenvåningarna finns butiker, restauranger och livsmedelsaffärer.



Blandning

Hur blandar man verksamheter?

En av de viktigaste reglerna för god funktionsblandning är att de olika funktionerna delar samma stadsrum. Annars gör den strängt taget ingen nytta. Det är först när bostäder, kontor, butiker, restauranger, genomfart och annat finns på samma gata som blandstadens dynamik träder i kraft. Den totala effekten av många funktioner i ett gemensamt stadsrum skapar den attraktion och det stadsliv vi eftersträvar.

Den världsberömda stadsanalytikern Jane Jacobs uttryckte saken på följande sätt: I en stad finns det primära funktioner och sekundära funktioner. De primära är sådana som måste finnas i staden, till exempel bostäder, större institutioner, stora företag med mera. De sekundära är sådana som lever på det folkliv som de primära funktionerna skapar.

Det sker ett mycket hälsosamt utbyte mellan de båda funktionerna. Båda har nytta av varandra.

Det ena skapar folkliv, det andra skapar utbud av service, mat och varor. Men, påpekar Jacobs, detta utbyte kan bara uppstå om människorna i de olika funktionerna rör sig på samma gata.

Något annat som är viktigt är kluster. Både små och stora företag behöver klustra ihop sig för att kunna dra nytta av varandras attraktivitet. Därför är det viktigt att det åtminstone på vissa platser i staden finns många lokaler sida vid sida. Det kan vara utmed en gata eller runt ett torg.

Misstaget som många byggbolag gör när de försöker bromsa antalet lokaler i nya projekt, även där förutsättningarna för aktiviteter är goda, är att de inte ser klustereffekten. I stället för att hålla tillbaka på antalet lokaler borde de öka antalet. Blir det tillräckligt många aktörer kommer dessa att fungera som en attraktion, på samma sätt som många aktörer i en galleria gör det.

Det sociala värdet av komplexitet

När vi gick från den klassiska blandstaden till den utglesade och specialiserade förortsstrukturen blev det inte bara långt mellan olika aktiviteter – stora värden gick också förlorade i den förenklade stadsmiljön.

I den myllrande blandstaden finns en socialt och ekonomiskt värdefull komplexitet som länge var bortglömd, men nu håller på att återupptäckas.

Ett begrepp som brukar användas i denna diskussion är ”serendipitet”. Det användes ursprungligen för att beteckna förmågan att ta vara på de upptäckter man gör av en tillfällighet. I stadsbyggnadssammanhang syftar det på de möjligheter som uppstår slumpmässigt i den rika stadsmiljön. Vi stöter på någon, bekantar oss med någon, vi hittar en sak vi vill ha då vi söker något annat ...

I den komplexa stadsmiljön där många människor gör olika saker på samma plats uppstår också

en känsla av gemenskap. Den lokala kulturen kan då utvecklas och sätta sin prägel på platsen.

En plats som har kulturell identitet och komplexitet har förmågan att motstå segregeringstendenser. I ett renodlat bostadsområde finns så mycket annat än grannarna att ta hänsyn till. Det finns ju inte så mycket annat. Då tenderar man att välja bort grannar man inte känner sig besläktad med. Den komplexa staden lockar med sin helhet. Det är möjligheterna och aktiviteterna som står i fokus, inte grannarna.

Komplexiteten i form av den myllrande stadsmiljön ger också möjligheter till företagande. Något som kanske kan förvåna är att antalet gatumarknader växer lavinartat runt om i världen, likaså antalet matmarknader. Denna sorts aktiviteter har sin naturliga hemvist i blandstadsmiljön och de har ökat i omfattning i takt med att våra innerstäder återbefolkats sedan 60-talets utflyttning.



OVAN Londongata.
I komplexa miljöer finns
det många livschanser.
NEDAN I förorten är
möjligheterna att starta
butiksverksamhet
begränsade.





OVAN Inte så tätt som det ser ut. Hammarby sjöstad med sina stora och ganska höga huskroppar ser tätt ut, men faktum är att Gamla Stan med sina täta och låga bebyggelse är nästan fyra gånger tätare.

NEDAN Louden. Denna täta och låga stadsstruktur ger samma täthet som Hammarby Sjöstad. Förslaget framtaget av Arken Arkitekter.



Vad är täthet?

EN GANSKA allmän uppfattning inom stadsplanering är att vi av hållbarhetsskäl måste bygga tätare städer. Då får vi kortare avstånd mellan det vi behöver i staden och samtidigt bättre underlag för kollektivtrafik. Men täthet är i dessa sammanhang en komplicerad fråga. Intuitivt tror många att täthet är samma sak som höga hus, men så enkelt är det inte. Barcelona, som är en stad med medelhöga hus, är minst lika tätbebyggt som Hongkong med sin rika flora av skyskrapor. Gamla stan i Stockholm är förvånande nog nästan fyra gånger så tätt som Hammarby sjöstad.

Anledningarna till att den höga staden inte överträffar den medelhöga eller knappt den låga är två. Dels tvingar vårt behov av dagsljus på gatunivå isär höghusen, dels äts deras täthet upp av den mörka kärnan inne i huset. Ju högre husen blir desto mer maskineri måste det in i dem. Ungefär vid var tolfte våning måste det in ett nytt, parallellt, hissystem. Ventilation och andra tekniska anordningar behöver också mer plats ju högre husen blir.

Vad som ytterligare komplicerar frågan om täthet är vilken sorts täthet som avses. Vi kan på ett givet utrymme mäta antalet boende, antalet lägenheter eller antalet byggda kvadratmeter. Sedan tillkommer frågan hur området begränsas. Är till exempel gator och parkeringar med?

Slutligen kommer frågan om sammanhängande täthet upp. Platser med tät bebyggelse måste kunna hantera in- och utgående transporter av varor, män-

niskor, energi, sopor och annat. Två städer kan ha exakt samma täthet i genomsnitt, men olika distribution av den. Den ena kanske kännetecknas av punktvis täthet och den andra av jämn täthet. Det får konsekvenser för transporterna.

Det finns inga självklara svar när det gäller täthet. Täthet är eftersträvansvärt, men på vilket sätt denna ska uppnås måste bestämmas utifrån situationen. Eftersom målet med tätheten är tillgänglighet är det kanske bättre att tala om det, eller om närhet.

Stora huskroppar, små huskroppar

En fråga som ofta kommer upp i diskussioner om täthet är huskropparnas storlek. Vare sig husen är höga eller långa ger de andra förutsättningar än små huskroppar. De skiljer sig åt ur psykologisk, sociologisk och ekonomisk synvinkel.

Stora huskroppar förminskar människan och signalerar makt på ett annat sätt än små. I stora huskroppar med många lägenheter känner man inte sina grannar på samma sätt som i små. Det behöver inte vara dåligt, anonymitet kan vara eftersträvansvärt. Stora huskroppar är också mindre flexibla än små när det gäller möjligheterna att ändra utseende och funktion. En stadsdel med övervägande stora huskroppar har i regel mycket färre ägare än en stadsdel med många små.

Vissa saker i en stad måste få plats. Det behövs stora huskroppar, men det behövs också små för att staden ska kunna blomstra.

Etapp 1

GÄSTHAMNEN

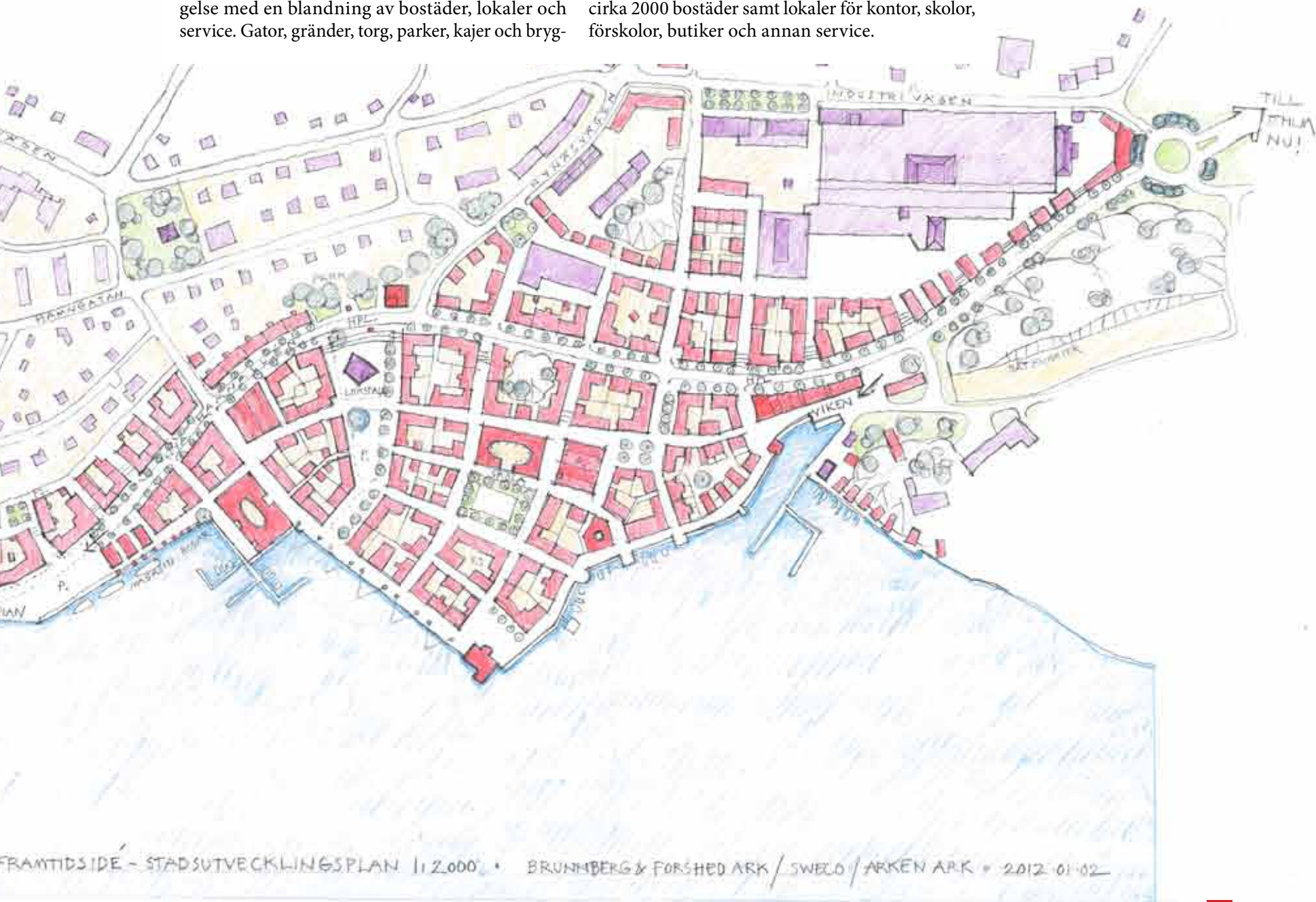
UTVECKLAD AV BRUNNBERG &
FORSHED ARKITEKTER AB,
KJELL FORSHED



Framtidsidé

Denna plan visar vilka möjligheter dagens Nynäs-hamn har att nå ner till vattnet och få en ny sjöfront, under förutsättning att hamnverksamheten flyttar till Norvik i framtiden. En småskalig stadsbebyggelse med en blandning av bostäder, lokaler och service. Gator, gränder, torg, parker, kajer och bryggor.

Husen är upp till fyra våningar höga samt har accenter på utvalda ställen med högre hus. Den nya huvudgatan, Nya Hamnallén, ger utblickar mot havet där den passerar de nya torgen. Här ryms cirka 2000 bostäder samt lokaler för kontor, skolor, förskolor, butiker och annan service.



Det nya gästhamnsområdet

FORMENS BETYDELSE för god stadsplanering. Stadens form, dess morfologi eller struktur är en underskattad aspekt av samtidens stadsplanering. Formen påverkar hur människor rör sig, handlar och interagerar med varandra.

Det talas idag mycket om funktionsblandning, men det är ett relativt begrepp som inte ger särskilt god vägledning för god stadsplanering. Meningen med funktionsblandning är att olika verksamheter ska berika varandra, att avstånden krymper och att förutsättningar för trygghet och social interaktion skapas. Ska detta uppnås måste de olika funktionerna finnas i samma stadsrum, annars blir det strängt taget ingen blandning.

En annan viktig faktor är byggnadskropparnas storlek utmed kvarteret. Är byggnadskropparna alltför stora i längdled blir det svårt att få den variation utefter gatan, som är nödvändig för ett levande stadsliv. Det kan vara värt att notera att Manhattan har en betydligt mer finmaskig bebyggelsestruktur utmed gatorna än vad Stockholms innerstad har.

I bifogade skisser visar vi hur en hållbar och attraktiv stadsstruktur kan skapas i gästhamnen och som i ett senare skede kan integreras med ny bebyggelse utmed den del av kajen som idag upptas av färjetrafiken. En grundbult i planen är finskalig fastighetsbildning så att man får en naturlig variation i stadsbilden. Det blir då många huskroppar per kvarter.

Torget

För att skapa en central och sammanlänkande mötesplats för Nynäshamn och dess besökare utformas ett klassiskt torg nedanför kyrkan. Det avlånga Torget fångar upp tågstationen, har kyrkan i fonden och länkar upp mot Centralgatan. I övrigt är det inramat av lågskaliga, täta kvarter med lokaler i bottenvåningarna skala, så att det blir upplevelserikt att vandra runt och att miljöerna i hamnen

blir offentliga och tillgängliga för alla. Det gamla stationshuset och vuxna träd bevaras.

Detta blir Nynäshamnbornas nya vardagsrum, stadens mest centrala samlingsplats.

Precis som det klassiska torget är Hamntorget ett multifunktionellt torg som härbärgerar besöksparkering, busshållplats och kulturella aktiviteter och som fungerar som promenadstråk och samlingsplats. Vi anser att kommunens förslag på ett separat busstorg på stora torget resulterar i en tråkig specialiserad yta enbart för bussar. I vårt förslag är busstationen en del av gatan liksom de är idag. Därför är det viktigt att torget får ett golv där trafikarkitekturen är underordnad. Torgytan är allmän och saknar markeringar för de olika funktionerna. När bilen lämnar torget tar den p-platsen med sig.

Parkeringarna på torget är besöksparkering – korttid. I princip skall bussarna angöra som idag vilket ger goda omställningsmöjligheter.

Stora Torget – Centralgatan

Vi vill också förstärka stråket mellan Stora Torget och Centralgatan. Den mellanliggande Styrmanngatan är idag en ganska anonymt gata och har nästan karaktären av barriär mellan Centralgatan och hamnen.

Genom att bygga torget och att städa upp och förtydliga detta stråk skapas en naturlig koppling mellan Hamntorget, kyrkan och Centralgatans övre del.

Perrongen

Perrongområdet blir entrén till staden, stadens ansikte för dem som reser kollektivt. Det skall vara välkomnande och inte ha baksidor. Vi tycker att det är viktigt att ha en bra service för cyklar i stations närhet. Infartsparkering för bilar bör lokaliseras för andra stationslägen så att man därigenom använder kommunens viktigaste mark effektivt.

Vi anser att kommunens förslag med parkeringar

på båda sidor om spåret skapar ett alldeles för stort och oattraktivt stadsrum.

Bebyggelse runt torget

Vid sidan av torget byggs små, låga och täta kvarter så att ett rikt varierat och attraktivt när av levande, offentliga stadsrum skapas.

Vårt förslag tar också stor hänsyn till befintliga aktiviteter. Rökeriet, restauranger och andra verksamheter kan bibehållas och förstärkas av det ökade antalet besökare.

Den låga och täta skalan gör att mikroklimatet för bostäder och lokaler optimeras. Ett finmaskigt nät av gränder ner mot hamnen skapar intressanta miljöer för fotgängare.

Fronten mot vattnet

Kvarteren läggs så att man får en sammanhållen låg och tät bebyggelse där den småskaliga fastighetsindelningen ger en rik variation. Lokaler i bottenvåningarna gör detta till en upplevelserik kajpromenad.

Kajer skos med sittvänliga bryggor och utrymme för gästande småbåtar skapas i enlighet med detaljplaneprogrammet.

Svandammen

Vi föreslår att utrymmet runt Svandammen, liksom gräsyrtorna på ömse sidor om dammen, utnyttjas för bebyggelse så att området nu blir en integrerad del av centrum. Med en sammanhängande stad skapas trygga stadsrum från hamnkvarteren ändå bort till Svandammsparken. Bebyggelsen runt dammen skapar också ett ökat intresse för platsen och ger unika boendekvaliteter.

Bebyggelse föreslås även mellan det utrymme som finns mellan järnvägens och dammens baksidor. Denna idag ogästvänliga gångväg blir därmed ett attraktivt promenadstråk.

Alla stora träd behålls liksom Göstas Park. Stränderna utformas här på ett mjukt parklikt sätt.

Med denna nya bebyggelse kommer Svandammsparken att bli en del av staden istället för att ligga vid sidan av. Den blir därmed befolkad, bättre utnyttjad, tryggare och mer visuellt tilltalade.

Parkeringsbehovet

Det är framförallt fyra grupper parkeringsbehov som måste tillgodoses i den nya planen:

- De som pendlar till Stockholm och som behöver ställa bilen vid stationen.
- Skärgårdsbor som behöver ställa bilen i Nynäshamn
- Boende
- Besökare

Vårt förslag till ny stadsstruktur i gästhamnen rymmer 300 p-platser i garage under husen. Dessa är till för de boende i stadsdelen. Ytterligare 350 platser finns vid de tre torgen, perrongen och utmed gatorna. Dessa 350 behöver fördelas mellan korttidsparkering (för angöring till butiker och kontor) och dygnsparkering.

Vår uppfattning är att pendeltågsparkeringen bör läggas vid de andra två stationerna i Nynäshamn, detta för att spara kommunens med attraktiva mark.

Långtidsparkering för skärgårdsbor är en mycket viktig funktion och den bör enligt vår uppfattning ligga nära stadens nya centrum. Detta kan lösas med P-hus speciellt avsett för detta behov.

Gästhamnssområdet i fågelperspektiv

Vi föreslår att man bygger lågt och tätt i stället för högt och glest. Det ger ett gott utnyttjande samt en spännande och upplevelserik miljö att röra sig runt i. Kvarteren kan göras mindre och vi får fler smågator och gränder än om man bygger konventionella storkvarter. Det är viktigt att stadsrummen befolkas för att ge trygghet. Därför är det viktigt med en bra blandning av boende och verksamheter samt att man kan parkera längs gator och på torg. Längs kajen skapas flera havstrappor och här ligger förstås restaurangerna på rad vilka tillsammans med gästhallen och båtlivet kommer att ge ett rikt folkliv, förevisat på vackra vykort.

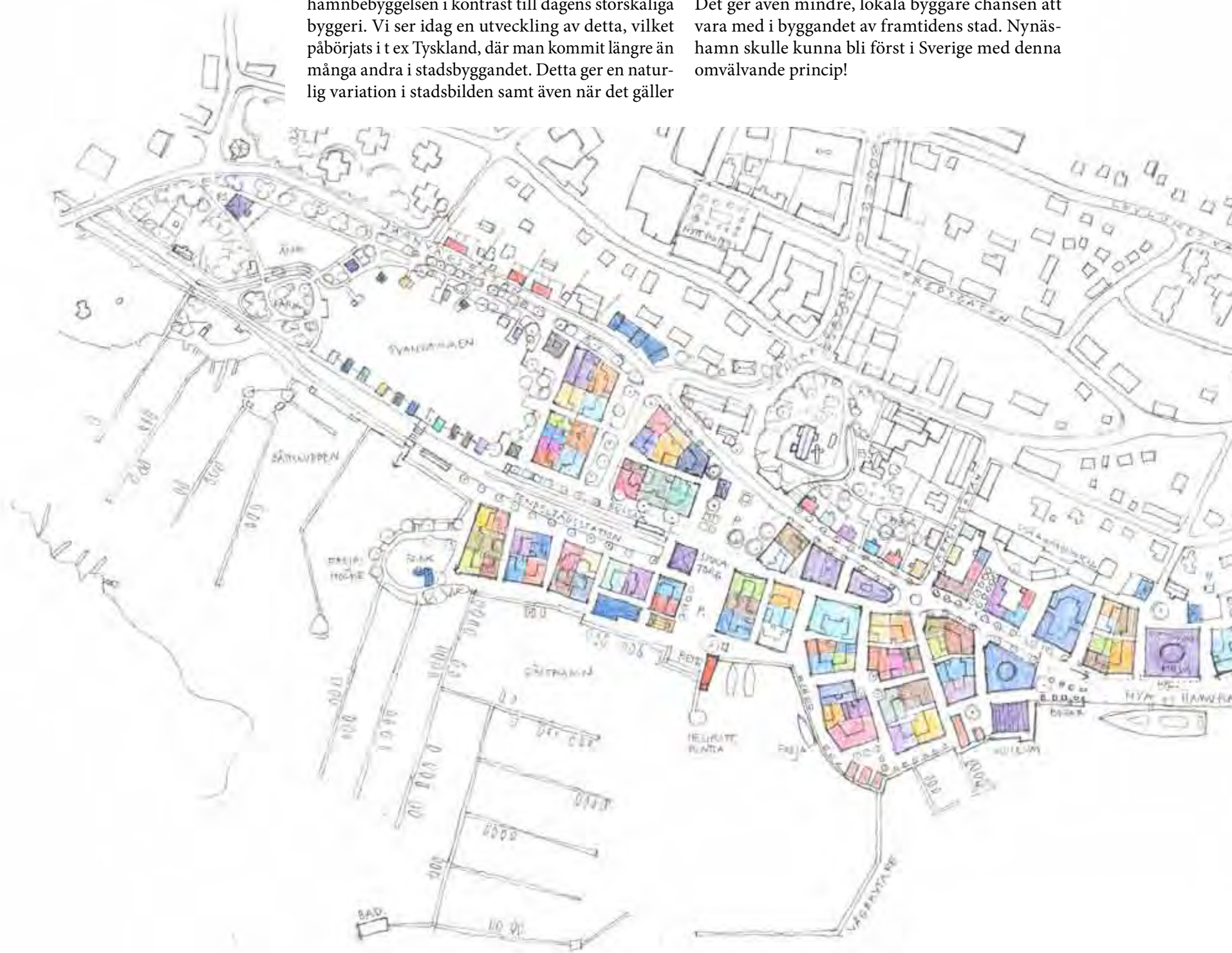
Den första etappen, Gästhamnssområdet, är redan på gång. Genom att omdisponera körytorna till färjeverksamheten, kan ett stort område skapas, så att ett nytt stortorg kan skapas. Det blir en naturlig målpunkt för stråket från Alkärrsplan via Centralgatan ner till kajerna. Här finns pendeltågsstationen, busshållplatserna och fullt med skyddade cykelplatser. Infartsparkeringen flyttar till Nynäs Gård. Runt Svandammen föreslås ateljéhus, husbåtar, cafébyggnader mm så att parken får liv och upplevs som trygg. Här ryms cirka 300 bostäder samt fullt med lokaler i husens bottenvåningar. Här finns drygt 200 korttidsparkeringsplatser för besökare samt 150 platser i ett parkeringsmagasin för långtidsparkering. En större gästhamn skapas liksom fler båtplatser.

Genom att omdisponera körytorna till färjeverksamheten, kan ett nytt stortorg skapas. Det blir en naturlig målpunkt för stråket från Alkärrsplan via Centralgatan ner till kajerna.



Vi föreslår en småskalig fastighetsindelning här i hamnbebyggelsen i kontrast till dagens storskaliga byggeri. Vi ser idag en utveckling av detta, vilket påbörjats i t ex Tyskland, där man kommit längre än många andra i stadsbyggandet. Detta ger en naturlig variation i stadsbilden samt även när det gäller

husutformning och typ av lokaler i bottenvåningen. Det ger även mindre, lokala byggare chansen att vara med i byggandet av framtidens stad. Nynäs- hamn skulle kunna bli först i Sverige med denna omvälvande princip!





BRUNNBERG & FÖRSHED ARK / SWELD / ARKEN ARK • 2012-01-02

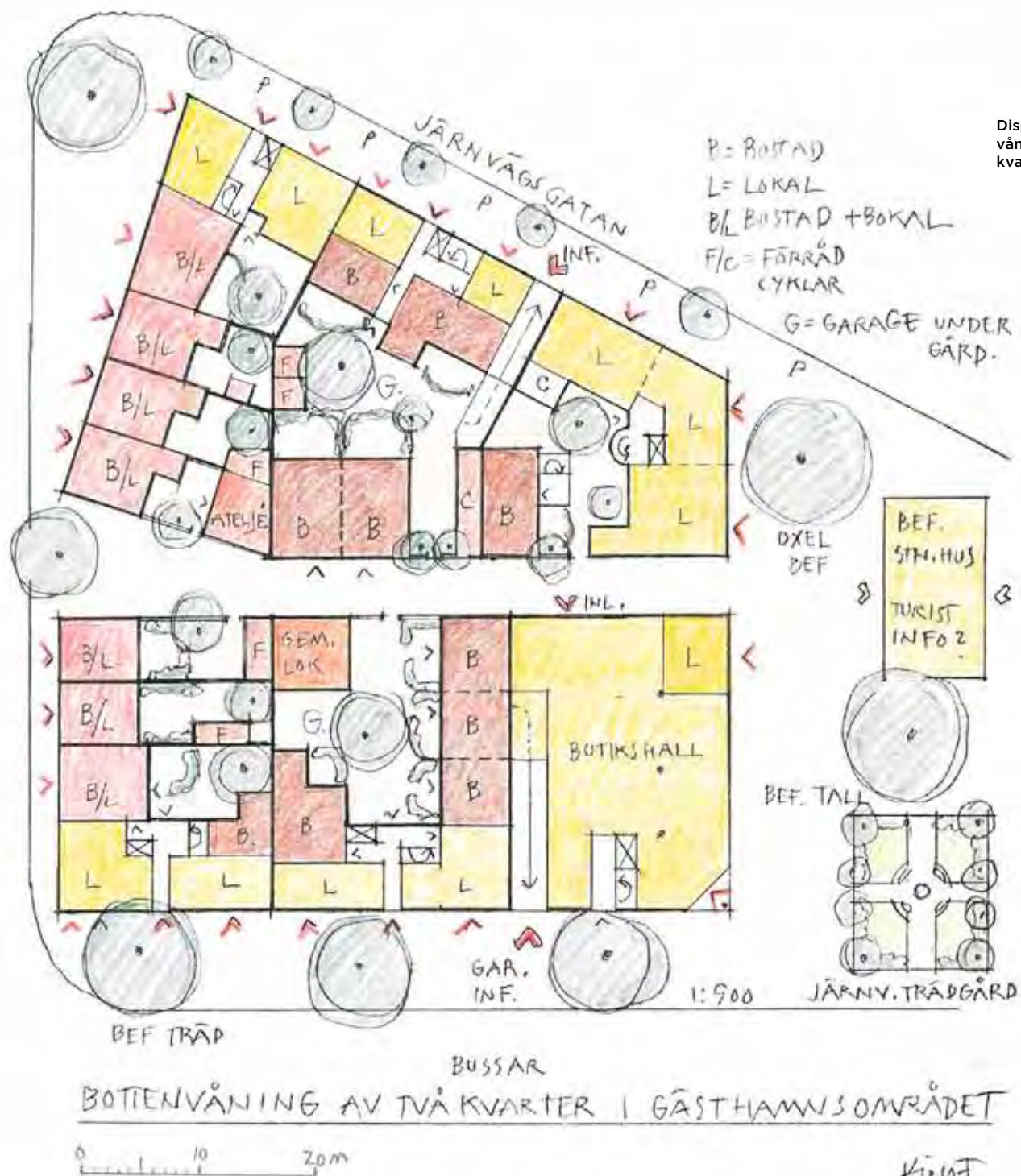
Två kvarter i gästhamnsområdet – bottenvåningarna

När man bygger i kvartersform enligt den klassiska stadens princip är det avgörande med utformningen av bottenvåningarna. De får inte bli tråkiga, slutna eller enahanda! Här måste finnas många entréer, många skyltfönster och i övrigt bearbetade socklar i vackra material och färger. Här finns också plank med portar mellan husen enligt den klassiska stadens princip.



Kvarter med 6 fastigheter.

NYA NYNÄSHAMN - GÄSTHAMNSOMRÅDET • IDESKISS 1:500 2012-02-01 B&FARK/Hjutf.



Disposition av botten-
våningar i två exempel-
kvarter.

5 NYA NYNÄSHAMN • GÄSTHAMNSOMRÅDET • IDESKISS 1:500
2012.02.01 BxFARK/Kjinf.



① SEKTION GENOM STADEN MM 1:400
 "HÖR FÖRSTÄNDELSE" - GASTHÄRNS ANSÄKT -
 BYGGADE PÅ FÖRSTÄNDELSE 2011-2012.

OVAN Sektion genom
 station och kajbebyggelse.
NEDAN Sektion genom
 Stora Torget mot norr.



② SEKTION GENOM STORA TORGET MOT NÖR 1:400
 "HÖR FÖRSTÄNDELSE" - GASTHÄRNS ANSÄKT -
 BYGGADE PÅ FÖRSTÄNDELSE 2011-2012.

Sektion genom stationen mm

Här ser man en sektion genom de två kvarteren liksom genom station och kajbebyggelsen. Husen är i två och en halv till tre och en halv våning höga och med många takterrasser. Under gårdarna ligger garagen. Marken får höjas med upp till en meter på de mest låglänta partierna för att klara framtidens höjda vattennivåer.

Sektion genom Stora Torget mot norr

Sträket från Centralgatan ner mot havet mynnar i ett långsmalt torg, Stora torget. Här finns många butiker och annan service i bottenvåningarna till glädje för alla besökare och pendlare. Varje butik har utformat sitt entréparti med sin egen profil för

att markera identiteten. Man kan parkera på torget för att uträtta sina ärenden om man kommer med bil.

Referensbilder från Rådhusorget i Mariefred

Rådhusorget i Mariefred har en vacker, stensatt beläggning, ett golv, som går att använda på ett flexibelt sätt. Här kan man korttidsparkera när man skall uträtta ärenden eller handla. Vi större evenemang blir här plats för t ex torghandel såsom Bondens marknad. Här finns också plats för uteservering mm. När torget är tomt är det en vacker fin yta att se på, parkeringsplatsen försvann med bilen.



Rådhusorget i Mariefred går att använda på ett flexibelt sätt. Här kan man korttidsparkera när man skall uträtta ärenden eller handla.

Referensbild från USA

I den nybyggda stadsdelen Celebration i Florida finns en mänsklig skala samt bostäder och verksamheter blandade. Man har till och med lyckats göra ett hotell som anpassar sig till staden i stället för tvärt om. Så borde man kunna göra på fler ställen!

Referensbilder, foton från Lomma Hamn

De nybyggda stadsdelen Lomma Hamn kan tjäna som förebild för ett lågskaligt och tätt byggande enligt den klassiska stadens principer. Husen är i 2–3 ½ våningar med många fina taklägenheter. Här finns lokaler i husens bottenvåningar efter de publika stråken. Här finns allt från breda allégator till smala gränder samt en södervänd Kajgata med fullt av folk även en solig onsdagseftermiddag i juni när bilderna togs. Ett verkligt folkliv med människor som reser långt ifrån för att fika på ett trevligt och attraktivt ställe!



I den nybyggda stadsdelen Celebration i Florida finns en mänsklig skala samt bostäder och verksamheter blandade.



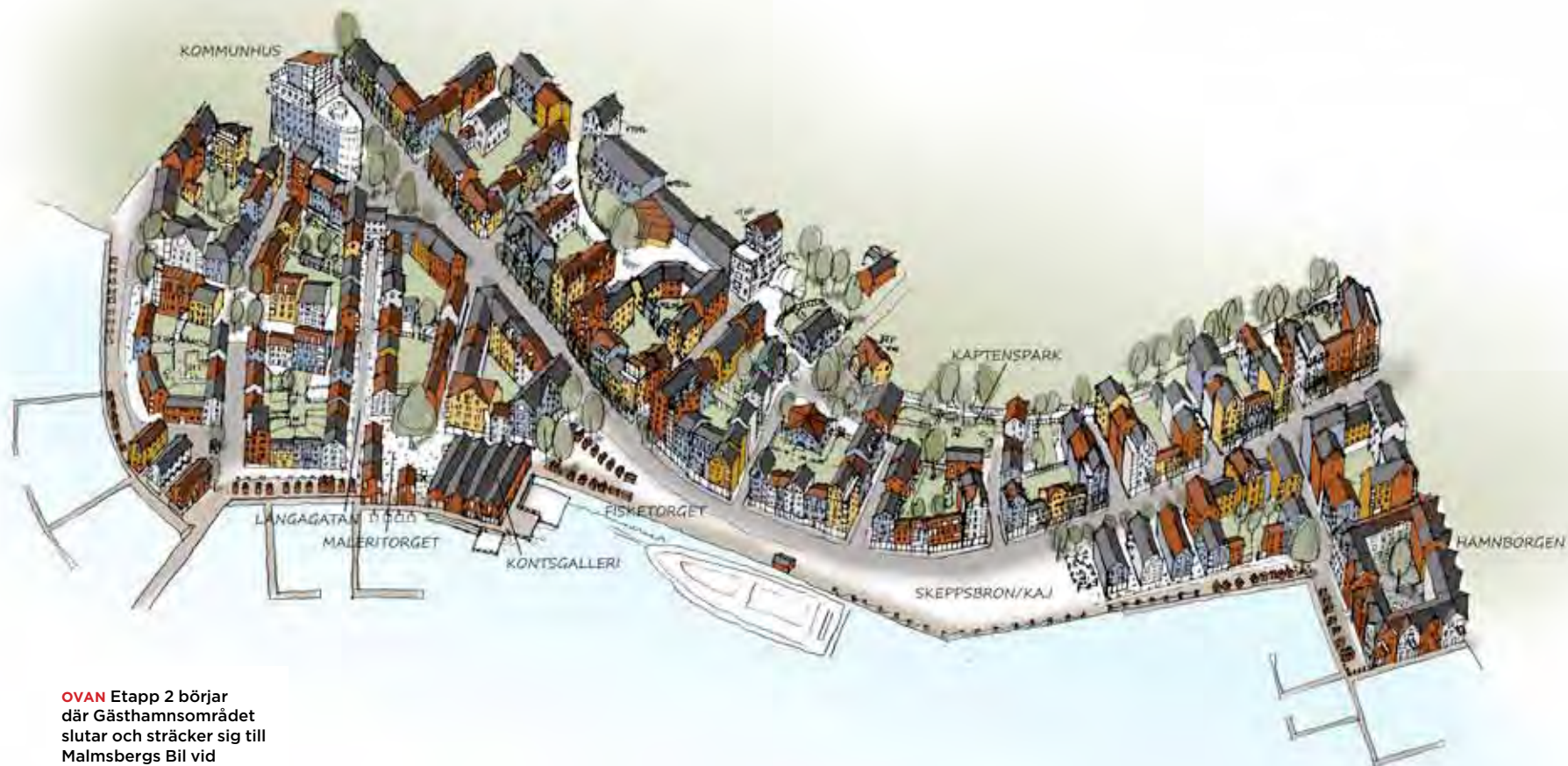
De nybyggda stadsdelen Lomma Hamn i Skåne, åskådliggör ett lågskaligt och tätt byggande enligt den klassiska stadens principer.



Etapp 2

KAJ OCH HAMNKVARTER

UTVECKLAD AV SWECO ARCHITECTS AB,
ERIKA WÖRMAN
ILLUSTRATIONER, CARL JOHAN RYDELL



OVAN Etapp 2 börjar där Gästhamnsområdet slutar och sträcker sig till Malmbergs Bil vid Nynäsvägen 6.

NEDAN Direkt vid vattnet. Vid Hamnborgen ligger husen direkt vid vattnet, men en smal passage gör det möjligt att promenera. Referensbild från Trondheim, Norge.



Etapp 2 av planen börjar vid det nuvarande hamnområdets östra gräns, det som idag är gotlandstrafiken mark. Här angör även de polska färjorna. Etapp 2 slutar vid RORO-områdets början. Etapp 2 består av två delar som inbördes är något olika: "Hamnkvarteren" och "Skeppsbron/Kajen".

Hamnkvarteren

HAMNKVARTEREN innehåller bostäder i två till tre våningar. De är placerade i ett småstadsmässigt myller med vackra platser och små torg med natursten och vindtåliga lindar. Det kommersiella stråket längs Hamngatan fortsätter från etapp 1. Bottenvåningarna längs stråket får inte vara bostäder utan de måste vara lokaler av något slag, kontor, butiker, restauranger. Vid Fisketorget finns ett kommersiellt överbyggt kvarter för dagligvaruhandel och vid Målartorget ligger ett konstgalleri.

Strukturen är inspirerad av små kuststäder i Skandinavien. Stadsdelen karaktäriseras av bostä-

der i låg skala. Kvarteren är halvprivata och privata, slutna med staket, plank och uthus. Detta utgör ett exklusivt område med närhet till havet och hamnen samt med många trygga gator med småstadsnära bostadshus och trånga gränder, skyddade mot väder och vind. Den innehåller också tre mindre torg; ett torg vid hamnmagasinen som är bostäder "Hamntorget" samt ett kullerstensbelagt torg vid konstgalleriet "Målartorget" samt "Fisketorget" på kajen.

Ägostrukturen inom kvarteren karaktäriseras av många mindre fastigheter sida vid sida.

NEDAN Sektion genom hamnkvarteren.



Hamngatan

Hamngatan är Nya Nynäshamns självklara huvudstråk. Gatans bredd är ca 17 meter bred och har trottoarer, cykelbanor, alléträd och kollektivtrafik. Kommersiellt utbud samt kontor etableras längs denna gata med utgångspunkt från nuvarande pendeltågstationen och nya Stora Torget, norrut, mot Nya Nynäshamns entrérondell.

Butiker placeras i husens bottenvåningar mot Hamngatan. Där det är stora nivåskillnader är det möjligt att lägga parkeringsgarage under gårdarna, bakom butikerna.

Kommunhuset

Norr om Fiskehamnen, i kommersen längs Hamngatan, placeras en märkesbyggnad, "Strykjärnshuset". Här är det tänkt att Kommunhuset ska inrym-

mas för att få tydlighet som offentlig byggnad. Här passerar alla som kommer till Nynäshamns centrala delar och byggnadens strategiska placering och karaktäristiska utseende gör att den är lätt att hitta. Ett trädplanterat torg markerar husets entré och här får gärna kommunhusets fik ha uteservering på sommaren. I direkt anslutning till kommunhuset finns en gata som leder direkt till havet och hamnen. Det är en smal, intim gata som börjar med en portik. En trevlig lunchpromenad ner till kajen lockar de kommunanställda om sommaren och en någorlunda bläsfri placering om vintern gör läget inbjudande. Konferensdelen i byggnaden är placerad med havsutsikt och takterrass. Under mörka höst- och vinterkvällar är kommunhusets runda, glasade entrédel tänkt att lysa som en lykta i den kommersiella stadsmiljön.



Kommunhus. Det finns flera platser för märkesbyggnader som till exempel ett nytt kommunhus. En strykjärnsbyggnad nära Hamngatan och norr om Fisketorget skulle ge kommunen en tydlig närvaro i stadskärnan.



OVAN Så här skulle Hamngatan kunna se ut när den passerat den intima kajen och sträcker sig mot Stora Torget i etapp 1.
NEDAN Sektion som visar hur garage effektivt kan skjutas in under husen tack vare höjdskillnaden.





OVAN Målartorget med Konstgalleriet är stensatt med natursten.
NEDAN Vid det triangulära Fisketorget kan det anläggas en större dagligvaruhandel.



Fisketorget

Vid Fisketorget finns en större kommersiell lokal på bottenvåningen, tänkt för dagligvaruhandel. I husens övre plan planeras bostäder/äldreboende. Kajen framför kvarteret rymmer en del kundparkering och resten ryms inom kvarteret och på gatorna. Torgets små bodar innehåller ett kluster av kommersiella, mindre verksamheter som gynnas av och som gynnar dagligvaruhandeln, tex lotterier, glassförsäljning, kaffe, mm. På detta sätt uppstår även en informell samlingspunkt på kajkanten.

Målartorget

Målartorget med Konstgalleriet är stensatt med natursten. Ett solitärt träd bildar som ett tak över torget. Entrén till galleriet är vänt mot torget, bostadshusens entréer likaså. Detta är en intim plats som ligger vindskyddat vintertid. Galleriets restaurang vetter mot havet och har sommartid stora bryggor för uteservering. Torget är körbar endast för

boende och en smal gata löper längs de nordvästra fasaderna. På Hamngatsidan framför konstgalleriet ligger det butiker och dagligvaruhandel.

Konstgalleri

Galleriet ligger centralt placerad i staden och har bra skyltläge mot förbipasserande trafik både på land och till sjöss. Hit kan lyxyachternas passagerare lätt angöra för en bit mat och en givande konstrunda. Barn- och familjeaktiviteter på helger och sommartid gör galleriet till ett självklart utflyktsmål. Intressanta föreläsningar kvällstid ger galleriet en självklar plats året om i Nynäshamns framtida kulturella utbud. Galleriets entré ligger skyddad invid Målartorget. Torget utgör en trevlig och lugn plats att stämma träff på inför lunchen på galleriets trevliga, havsvända restaurang. Galleriets restaurangdel kan sommartid flytta ut på bryggor mot vattnet och det finns gott om båtplatser för gäster.



Konstgalleri. Galleriet ligger centralt placerad i staden och har bra skyltläge mot förbipasserande trafik både på land och till sjöss.



OVAN Alla kajer är offentliga och stråket mot vattnet blir därmed en fantastisk strandpromenad.

NEDAN Vid bostadskvarteren på kajen placeras små bodar. De ligger offentligt placerade liksom fiskerbodar i ett fiskeläge och besökande ska alltså känna sig fria att passera längs bryggan och slå sig ned på bänkarna.



Sjöbodar privata

Längs vattnet går man omväxlande på bryggor och kaj. Vid bostadskvarteren på kajen placeras små bodar för de privata bostäderna att användas som sjöbod, gästhus eller kaffeplats. De ligger offentligt placerade liksom fiskebodar i ett fiskeläge och besökande ska alltså känna sig fria att passera längs bryggan och slå sig ned på bänkarna vid bodarnas fasader i solen.

Hamntorget

Hamntorget är en informell plats belagd med natursten och grus. Sex stycken lönnar bildar tak över torget och ramar in platsen. Enkla bodar byggs för kommersiell verksamhet säsongvis. Bostadshusen på kajkanten utformas med inspiration från gamla hamnmagasin. De har direktkontakt med vattnet och ramar in torget mot havet. De övriga bostadshusen som ligger runt torget har sina entréer vända mot torget eller mot gården och körbar yta och trottoar återfinns längs dessa bostadshus fasader på småstadsvi.



Hamntorget är en informell plats belagd med natursten och grus. Sex stycken lönnar bildar tak över torget och ramar in platsen.



OVAN Hamnpartiet, kajen ges en storlek och en rymd som ger möjligheter till olika slags användning. Kanske plats för läktare vid regattor, angöring av framtida lyxyachter, skärgårdsmarknad, skärgårdstrafik eller annat spännande permanent eller tillfälligt inslag.
NEDAN Skeppsbron.
 Så här ser avsnittet med skeppsbrokajen ut i sektion.



SEKTION GENOM SKEPPSBRON/KAJ

Skeppsbron/Kajen

TACK VARE höjdskillnaderna vid den västra sidan av Hamngatan blir det ekonomiskt fördelaktigt att lägga in garage i husens bottenvåningar vilket ger utrymme för högre exploatering. Det befintliga markförhållandet mellan högsta och lägsta punkt är 17 meter. Souterrängvåning med lokaler mot Hamngatan och parkering under gården utnyttjar de naturliga nivåskillnaderna. Byggnaderna varierar från tre till ca fem våningar. Bakom sjöfronten upp mot de befintliga villorna planeras lägre hus ca 2,5 till 3,5 våningar. Vid "stadens äldsta hus" byggs en grupp hus som tillsammans med det befintliga huset bildar ett informellt grusat torg; Bellan Roos'plats. Bellan Roos var en känd skådespelerska under mitten av 1900-talet som är född och uppvuxen i Nynäshamn. Den villagata som idag är återvändsgränd, och kommer från de befintliga villakvarteren, öppnas, och knyts till det nya gatunätet. Samtliga existerande gator, gångvägar och stigar kopplar direkt till det nya gatunätet.

När vi färdas eller promenerar längs Hamngatan och under dess grönskande träd rör vi oss längs det tydliga huvudstråket genom Nya Nynäshamn. Under mittsekvensen av denna långa gata försvinner byggnaderna på havssidan och vi upplever att vi kommer ut på en kaj – Skeppsbron. Träden längs

Hamngatan upphör här och förtydligar på så vis rummen och öppenheten längs denna del av gatan/kajen. Körbanan samt trottoarer placeras i kajläge, nära vattnet. Detta ger en spännande dynamik till färden längs Hamngatan; först under träd och mellan hus i ett intimt stadsrum, därefter ut i det storslagna skärgårdslandskapet på den öppna kajen och därefter in mellan hus och under träd igen...

På så vis blir stadens kontakt och öppenhet mot omkringliggande landskap förtydligad.

Kajen ges en storlek och en rum som ger den framtida möjligheter till olika användning. Kanske plats för läktare vid regattor, angöring av framtida lyxyachter, skärgårdsmarknad, skärgårdstrafik eller annat spännande permanent eller tillfälligt inslag. Den avslutas i nordöst med tre hamnmagasin för bostäder och restaurang.

Därefter ligger det tre stycken hamnkvarter med främst bostäder, varav det största, Hamnborgen, är ett kvarter som står med sin ena sida på kajkanten och har sina balkonger ut över vattnet.

Den kringbyggda gården, eller borggården är belagd med grus och natursten och har ett centralt placerat träd. Över denna gård passerar en gångväg och gården får på så vis en halvoffentlig prägel.



Hamnborgen är ett kvarter som står med sin ena sida på kajkanten och har sina balkonger ut över vattnet. Gående kan ändå passera.



Skeppsbrokajen kan användas som anöringsplats för batar.

Kontor och kommersiella lokaler

Längs Hamngatan i bra skyltläge planeras för kontor och andra kommersiella lokaler, framförallt i husens bottenvåningar.

Hotellet

Det befintliga hotellet är en tillgång för Nya Nynäshamn och införlivas i stadsmiljön. Hotellet får också en fin paradgata mot sin entré, kallad Bredgränd. Längs de nya gatorna mot vattnet får hotellet sjöutsikt och en tillbyggnad av hotellet på höjden kan även ge sjöutsikt ovan den nya bebyggelsen. Denna etablerade verksamhet ges utrymme att växa och få större omsättning. Hotellet hamnar centralt i denna nya charmiga småstadsmiljö, betydligt trevligare miljö än den har idag.

Befintliga villor och Bellan Roos plats

En äldre trävilla med glasveranda är utgångspunkt för ett litet nyanlagt grusat torg med högväxande träd. Villan får sällskap av nybyggda trähus av motsvarande storlek och bildar med sitt nya sällskap en konstupaus i stadsmiljön och ett opretentiöst socialt rum. Den lilla platsen får namn efter en känd skådespelerska, född och uppvuxen i Nynäshamn.

De privata villorna i kvarteren Skogshyddan och Galjonsbilden ligger högt ovanför de nya kvarteren. De har bibehållen havsutsikt via gränderna och över taken på de nya husen.

Kaptens park

En parklek, den s.k. Kaptens park, ligger centralt placerad längs den nya gång- och cykelvägen mellan delområde 2 och befintliga villor. Omsorgsfullt planerad blir denna lilla park en stor tillgång som träff- och lekplats. Den utformas som en liten trädgård med träd, perenner, fikaplats och bärbuskar och med sandlek och gungor för de minsta barnen.

Daghem

Daghem inryms i lokaler i husens bottenvåningar där det finns tillgång till grön gård.

Hamnmagasinen

Två grupper med flerbostadshus i trä som inspirerats av gamla hamnmagasin ligger tre och tre på kajkanten, utan egen gård men med kajen som ”uteplats” och havet som utsikt.

Äldreboende, studentboende, mm

Dessa kategoriboenden bör placeras med närhet till kommersiell service och transporter. För äldre som kan ha svårt att gå ska det vara nära att gå till tåg och bussar samt gå och handla. För studenter är det viktigt att snabbt och enkelt nå kollektiva transportmedel. Stadsmiljön blir dessutom livligare i veckorna då dessa grupper ofta befolkar gatorna dagtid.



Två grupper med flerbostadshus i trä som inspirerats av gamla hamnmagasin ligger tre och tre på kajkanten.

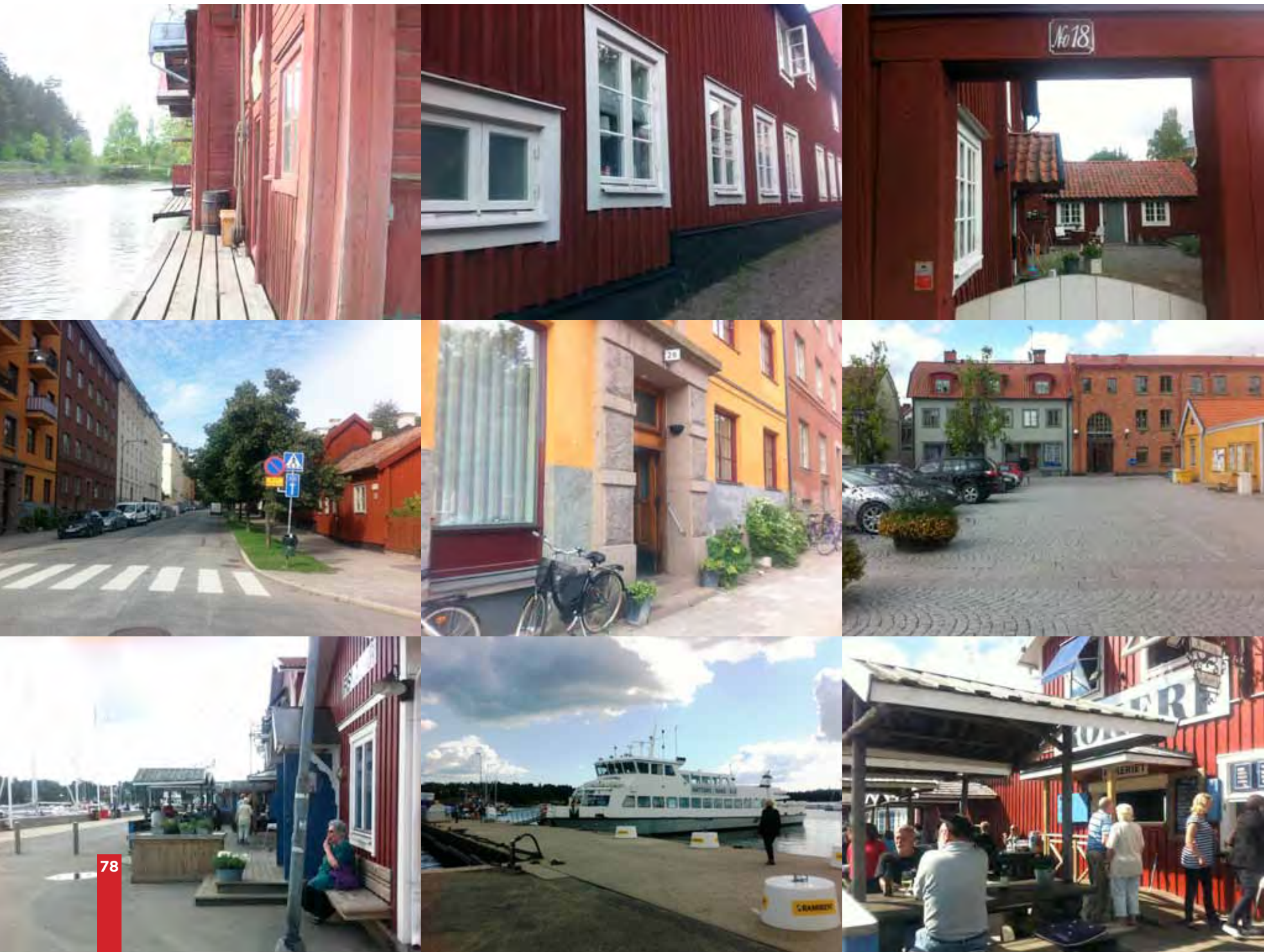


OVAN Daghem inryms i lokaler i husens botten-
våningar där det finns
tillgång till grön gård.
NEDAN Nedan. Längs
Hamngatan i bra skylt-
läge planeras för kontor
och andra kommersiella
lokaler, framförallt i
husens bottenvåningar.



ETAPP 2 Kaj och Hamnkvarter

*Här visas ett urval av referensbilder
som illustrerar stadsrummen i Etapp 2.*





Etapp 3

STADENS ENTRÉ

UTVECKLAD AV ARKEN ARKITEKTER AB,
TORBJÖRN EINARSSON
PEER-OVE SKÅNES
JAIME MONTES



OVAN Taklandskap i småstadsskala. Referens Torparängen. Arken Arkitekter/ LBE arkitekt.

NEDAN Verksamheter och butiker nertill, bostäder ovan på. Befolkat, aktivt mest hela dygnet. Blandning i vertikalled.



Skyttens häll, stadens entré

STADENS ENTRÉ ÄR flera men den nya 73:an innebär att en ny viktig ankomst skapats. Den entrén har ännu inte getts adekvat form, det behövs, här behövs en markering som ger känslan av att "komma fram" och "komma in" i staden. Vi föreslår enligt illustrationen att detta sker med en markant rondell i korsningen Industrivägen/Raffinaderivägen och med portikhus som i form eller höjd ger ett anslag av skärgårdsstad. Efter rondellen och portiken bör infartsvägen bearbetas så att den övergår från "karaktären infart" till "karaktären gata i staden". Vi har illustrerat hur

den karaktären kan vara av alléns, boulevardens, avenyns och skeppsbrons typ. Att karaktär, lövtak, sidoträd, gaturummets bredd skiftar är i sig en fördel – variation höjer uppmärksamheten samtidigt som det visat sig sänka bilistens hastighet. Det betyder både högre säkerhet och möjligheter att husen kan vända en godsida mot gatan. I söder ansluter den nyformade gatan till Järnvägs-gatan – kanske ska den därför ta namn av den eller av någon av de nämnda karaktärerna, -allén, -boulevarden, -kajen, -bryggan. Vårt arbetsnamn är *Hamngatan*.



VÄNSTER Trappgränder upp mot stan. De nya hamnkvarteren bjuder på en mängd gränder, små torg, kajer och bryggor. Referensbild från Mittuniversitetet, byggt 1997. Arken Arkitekter AB.
HÖGER Hamninlopp i norra viken. Ref: Eldsunda hamn, Strängnäs. Arken Arkitekter AB.



Butiker i bottenplan.
Fungerar över förväntan
om planerarna tänkt
igenom gatu- och
kvartersväv. Skarpnäck.
Arken Arkitekter AB.

Kvarter i olika storlekar

Udden, i kartorna markerad som Skyttens häll, kan utifrån skärgårdsstadens låga och täta tema rymma en hel värld av olikartade kvarter och hemhörigheter. Tätt och lågt i stället för gängse höga och glesa sjöfronter rymmer inte bara bättre mikroklimat och lika mycket hus, utan också en markant högre mängd av individualiserade gränder, torg, bryggor, kajer – alltså de där mellanrummen där stadsliv kan gro och växa. Stor vikt har lagts vid att få en gatuväv som genererar

de flöden som behövs och då med flöden som sker utifrån stadens och alla resenärs, gåendes och cyklandes behov. Illustrationen visar ett 25-tal kvarter.

Souterrängkvarter länkar upp mot staden

Den nya Hamnallén har förutsättningar att fungera som stadens nya storgata. Illustrationen visar hur bygggätter kan uppstå längs västsidan, sluttningarna i gränsen mot handelsytorna för Coop, Lidl, mm.





OVAN Tvärsnitt genom den nya stads kärnan i skärgårdsstaden. "Lågt och tätt" – ger en stor mängd gränder, gator och torg, bra mikroklimat vid havskanten – och lika stort markutnyttjande som högre och därmed glesare stadstyper. Arken Arkitekter.

NEDAN Gränder i hamnkvarteren eller vid nya stationstorget. Arken Arkitekter/ LBE Arkitekt.



OVAN Hamnvik i norra hamnen kunde ha ungefär denna skala.
Arken Arkitekter.
NEDAN Gränd mot sjö. Bredd 8m. Vadstena. Asmussens Arkitekt-kontor.



Marinators, båtliv och båtvarter

Viken i norr kan utvecklas vidare som kajplats och marina. Båtar, master, sjöfartens alla attribut, ligger här i fonden för den som just kört in staden. Det bästa signum staden kan ha som entréprofil. Men också den sista glimten man bär med sig när man åker ut norrut.

Lokstallet blir märkesbyggnad vid nya "Loktorget"

Det anrika lokstallet förelås ligga som märkesbyggnad i ett av de viktiga hållplatstorgen längs Hamngatan och Skyttens Halls gata. Resenären som kommer in i staden via Nynäsvägen får via Loktorget en första glimt ner mot havet.



Hamninlopp i norra viken.
Ref: Eldsunda hamn,
Strängnäs.
Arken Arkitekter AB.



*Verksamheter på ena sidan torget,
bostadskvarter på den andra.
Butikslägen i bottenvåningar.
Blandning både vertikalt och i
horisontalled.*

Referens: Varvsholmen, Kalmar, Arken Arkitekter AB.



OVAN Skaraborgsgatan. Nybyggd nätt stadsgata på Södermalm, Stockholm. Bara 7m. Ändå plats för träd och parkerade bilar.

NEDAN Blandning av stora och små hus – ger mer hus med bibehållen småskalighet. Arken Arkitekter AB.

En udde av kvartersväv, av stadsväv

Skytten Hälls udde rymmer ett 25-tal olikstora kvarter. En väv av gator, gränder, bryggor och fickpark ger stor spelplan för den bredd av kynnen och verksamhetssorter som vi tror kommer att vara en framtida kreativ stads signum. Mix, blandning, kontraster blir möjlig just vid den nätta skala som illustrerats, en skala där det finns plats för både stora och små byggare, stora och små bostadsrättsföreningar – och inte minst en skala där det finns reella möjligheter för invånarna att påverka husen både under byggfasen och senare under decennier som ska komma.

Gränder, gator, små och stora torg

Gränder och gator håller i denna stadstyp en nätt skala, av flera skäl. Nätta gatummått ger mer yta till kvarteren, nätta mått gör gaturummet till en mer jämspelt plats för gående och bilist; svängar och förskjutningar förbättrar mikroklimat och skapar gynnsamma solfickor.

I en stadsväv av denna art betyder ett bortplockat kvarter att det uppstår ett torg, eller en park. Den DNA-koden är till synes enkel, men den kräver en del spelregler.





OVAN Gator tar form efter terräng, befintliga hus och vävningen samman med kvarteren längre in i staden. Vindlande gränder bjuder på sekvenser av nya vyer, mildrar vindar och skapar charmiga solfickor. Arken Arkitekter. **NEDAN** "Skola som stad", i småstadsstrategien ligger skolor som del i kvartersväven. Ref från Mittuniversitetet, Arken Arkitekter AB.





OVAN Uddtorget ger plats för en märkesbyggnad.
NEDAN Verksamheter och boende i mixade kvarter. Strategien lyckades även i en lite perifer stadsdel som Tübingen.



Uddtorget ger plats för märkesbyggnad

Norra hamnen har en udde som illustrerats med en märkesbyggnad och hamntorg. En byggnad här är väl synlig från alla håll, kan få en marin framtoning, lätt att angöra både från land och hav. En plats för nästa "offer you cannot refuse".

Klippan kvar

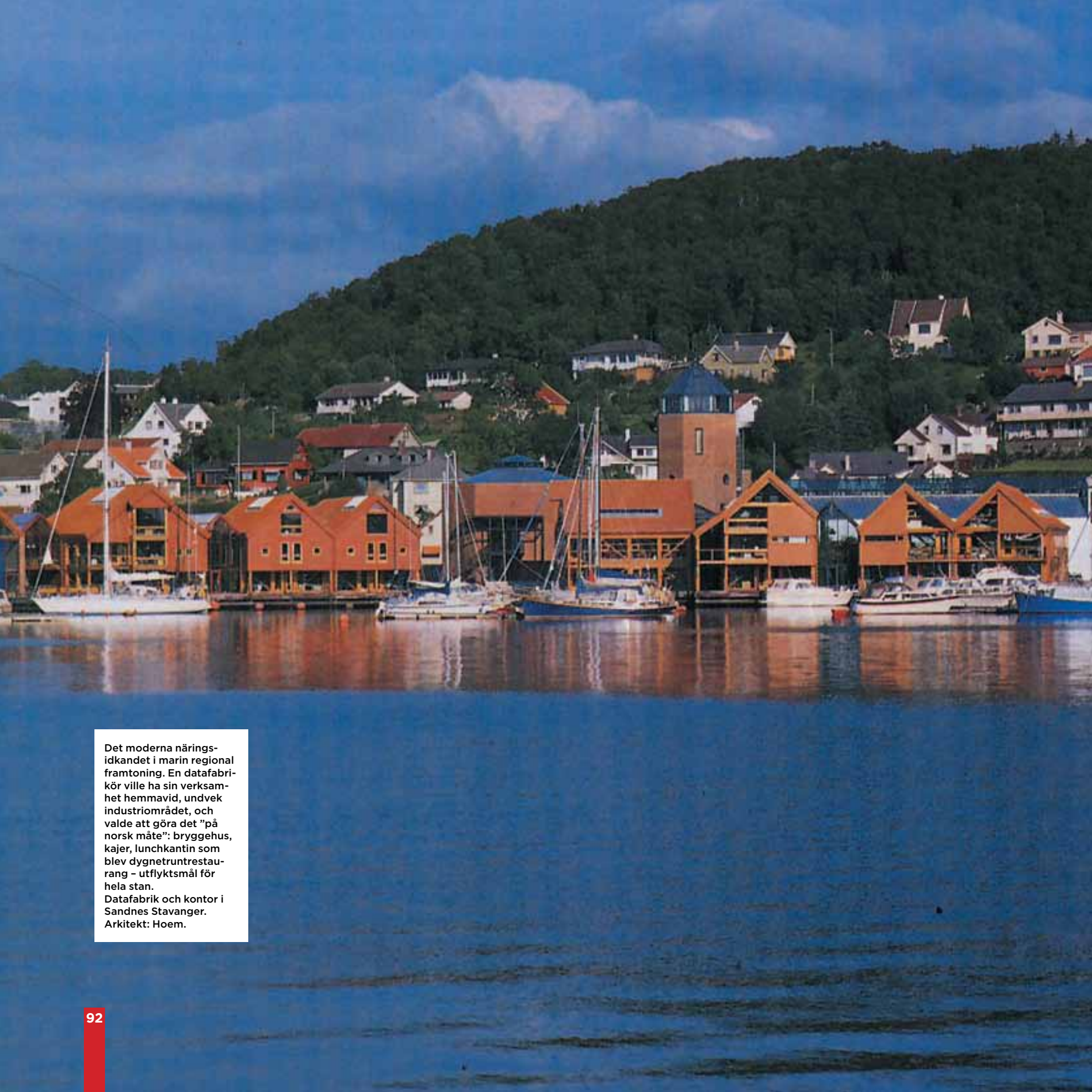
Den markanta klippan, mitt för Lidl, har sparats som ett signum för skärgårdsstadens tradition med hus och terräng i samspel.

En minipark bland myllret av skärgårdskvarter

Norra hamndelen har genom sin bredd och valet av rätt små kvarter möjlighet att bli ett spännande "myller" av gränder, vindlingar och överraskningar som kännetecknar de där miljöerna vi så gärna lockas till. För de som ska bo och verka i stadsdelen har en liten vindsyddad park också plats, bra för både vuxna och barn.

Den markanta klippan, mitt för Lidl, har sparats som ett signum för skärgårdsstadens tradition med hus och terräng i samspel.





Det moderna närings-
idkandet i marin regional
framtoning. En datafabri-
kär ville ha sin verksam-
het hemmavid, undvek
industriområdet, och
valde att göra det "på
norsk måte": bryggehus,
kajer, lunchkantin som
blev dygnetruntrestau-
rang – utflyktsmål för
hela stan.
Datafabrik och kontor i
Sandnes Stavanger.
Arkitekt: Hoem.



Referensbilder för Etapp 3.
Blandstad, boulevard och gränder.

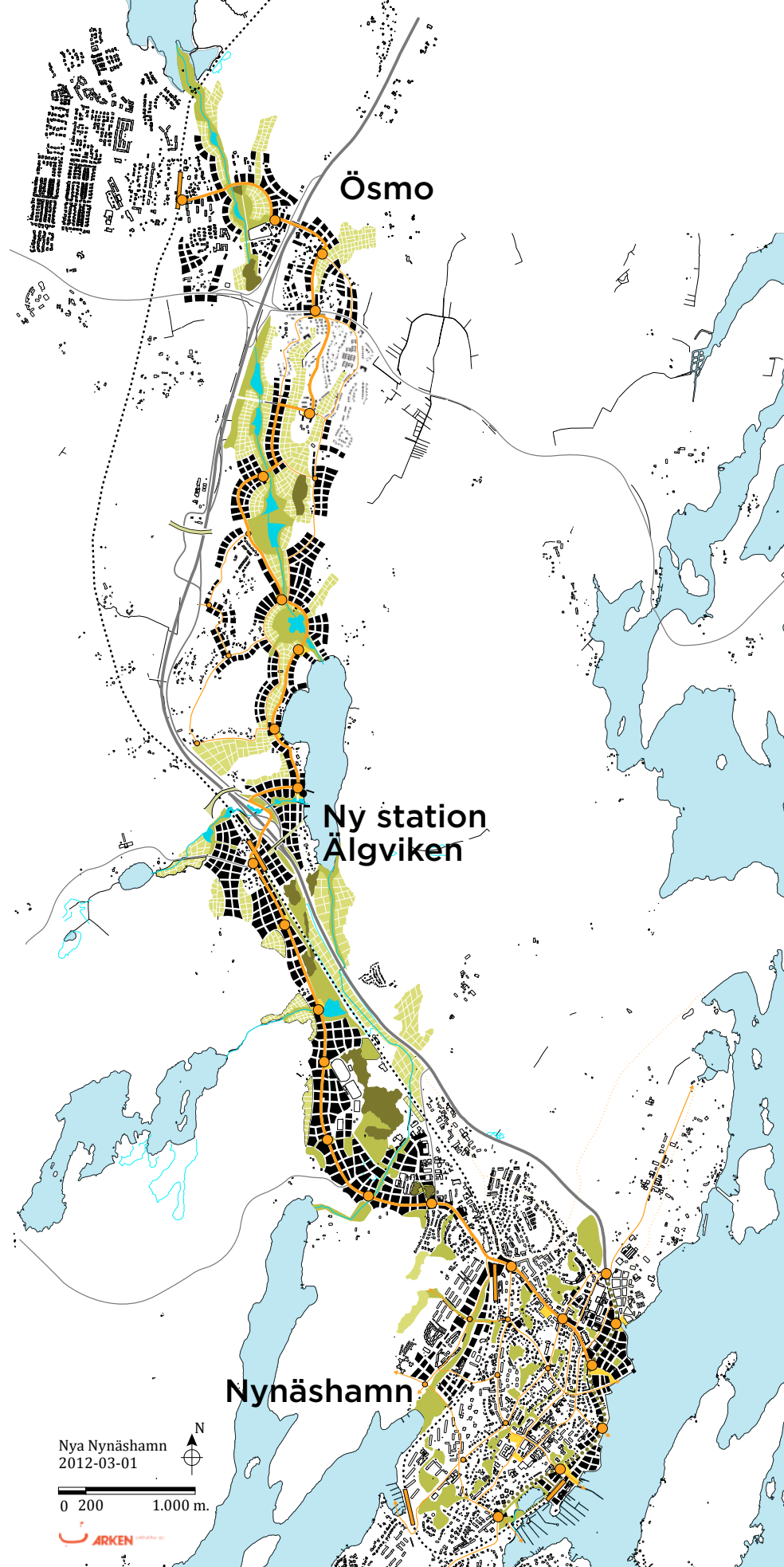


Etapp 4

LÄNKEN NYNÄSHAMN-ÖSMO

UTVECKLAD AV ARKEN ARKITEKTER AB,
TORBJÖRN EINARSSON
PEER-OVE SKÅNES
JAIME MONTES

Viktigt för flätan har varit att väva in de enklaver som nu ligger isolerade utanför staden, och att samtidigt ge ett exempel på hållbart stadsbyggande i en epok där detta är i stark efterfrågan.



Länken Nynäshamn-Ösmo, en fläta av stad och land

VIKTIGT FÖR SKISSEN till bebyggelselänk norrut, vi kallar den Flätan, har varit, både att väva in de enklaver som nu ligger isolerade utanför staden, och att samtidigt ge ett exempel på hållbart stadsbyggande i en epok där detta är i stark efterfrågan. Viktiga mönsterbildande faktorer för skissen till bebyggelselänken, Flätan, har varit bl a dessa nio:

- reskvot som minskar bilberoendet, dvs ett mönster där kollektivtrafiken kan konkurrera på rimliga villkor
- sekvens av hållplatstorg som ryggrad
- kvarterstorlekar och tomtindelning som ger plats för olikstora aktörer, både stora och små byggare, bostadsrättsföreningar med olika inriktningar och självbyggeritomter
- bebyggelseskala där individer kan ta vid efter första byggfasen, dvs bygga till, måla om, etc allt efter växande familj eller växande kassa
- synergier mellan stad och land, boende och odling
- blandning av funktioner, ner till kvartersnivå, gärna också ner till husnivå
- skolor och service integrerad i kvartersväven
- profilering av Nynäshamn som den hållbara skärgårdsstaden
- profilering av Nynäshamn som innovativ och ansvarstagande aktör inför de globala utmaningar som nu möter oss.



Stad möter land. Med en "kaj mot det gröna" kan mötet mellan stad och land bli en spännande framsida, med odlingslotter, odlingskvarter, dagvattendammar och ren skog.
Ref: Eds allé, Sollentuna.
Arken Arkitekter AB.

Flätan länkar Nynäshamn med Ösmo



Nya Nynäshamn. Modellstudie över bebyggelse som väver samman staden med enklaverna i norr. Detta bildar början till länkningen, "flätan", upp mot Ösmo.

UCR:S ILLUSTRATION FÖR Nya Nynäshamn hanterar två teman, dels den naturgivna gåvan som skärgårdslandskapet utgör och hur ett strategiskt stadsbyggande tar vara på en sådan begivenhet, dels hanterar vi en annan stor ödesfråga, den om mönster för våra städers växt. Med kommunens mål om länkning upp mot Ösmo, har vi här en bas för att illustrera en modern, ekologiskt inriktad, tolkning av det som København kallade fingerplan, Stockholm stjärnstad, eller det som med andra ord kan kallas "kollektivtrafikbaserade bebyggelsemönster".

Fingerplan i modern tolkning

Det moderna i detta fall är att vi vill visa vad som händer när man lägger till viktiga frågor om stadens möte med naturen, chanserna att åstadkomma stadsnära odlingslotter och odlingskvarter. Od-

ling kan låta trevligt, men det är också ett starkt önskemål från moderna människor som söker en naturnära livsstil där "det är lätt att leva rätt", och inte minst är matfrågan en ödefråga för vår planet och kommande generationers livsutrymme.

Dags knyta samman det som blev enklaver

Vi vill också visa hur den här sortens bebyggelsestråk, det vi kallat "Flätan", i sin väg väver in en del av dagens enklaver, den avsides liggande skolan, industrikvarter, etc. Fördelen där är att skolvägar blir charmigare och tryggare, kollektivtrafiken hamnar som huvudfåra och bilberoendet mildras.

"Flätan" har här som arbetsnamn kallats fläta för att vi vill markera vårt viktiga tillägg att den här nytolkningen av bandstad är just det: en flätning av stadens boende och verkande förstås, men också av odlande i dess olika skalor.



Kvarterens inre ger mikroklimat både för lek och odling. Arkitekt: Arken Arkitekter/LBE Arkitekt.



Stadskvarter och odlingskvarter. Vid "kajen" mot det gröna" ytterligare odlingslotter.
Ref: Torparängen, Växjö.
Arkitekt: Arken Arkitekt-
ter/LBE Arkitekt.



Olikstora kvarter, torg
mot vattnet. Gröna
tvärande stråk och
husbåtskvarter.
Ref: Eldsunda hamn,
Strängnäs. Arken
Arkitekter AB.



"Kajer mot det gröna" – kajer mot det blå"

Ett långsmalt bebyggelsestråk, Flätan alltså, har en stor, lång, anläggningsyta mot naturen. Vi illustrerar hur det kan se ut; det blir en slags "kaj mot det gröna" där mötet i delar är mot skog, i andra delar mot odlingsmark. "Kajen" kan därmed bli både en promenad längs skogen, en vandring längs odlingskvarter, eller nån dagvattendamm som skapas av lutningarna in mot bebyggelsen.

I delar fungerar "kajen" omvänt, som utblick över det större landskapet, en slags variant på stockholmska Fjällgatan. "Kajen" har karaktären av körbart gångstråk. Det ska gå att nå husentréer, men trafikföringen i stort ske i andra far.

Flätan vindlar

Flätan vindlar längs en sekvens av hållplatstorg. Gångavstånd till hållplatserna ger mått för flätans bredd, men egenheter i landskapet gör att den i hög grad tar sin form utifrån naturens begivenheter.

På delar av bebyggelsestråket upp mot Ösmo vidgar sig Flätan för att famna inre odlingsytor, smalnar av igen och knyter i norr an mot Källbergas redan planerade planmönster. I mittdelen, vid gamla Älgviken station kan ett av Flätans hållplatstorg också bli ett torg för en återöppnad pendeltågstation. Härifrån illustreras hur Flätan kan växa österut, grensla järnvägen och väg 73 och får Älrvikssjön som en "kaj mot det blå".



Stad möter land. Med en "kaj mot det gröna" kan mötet mellan stad och land bli en spännande framsida, med odlingslotter, odlingskvarter, dagvattendammar och ren skog.
Ref: Eds allé, Sollentuna.
Arken Arkitekter AB.

Tvärsnitt genom skärgårdsstaden.

"Lågt och tätt" – ger en stor mängd gränder, gator och torg, bra mikroklimat vid havskanten – och lika stort markutnyttjande som högre och därmed glesare stadstyper.



Tvärande gröna stråk adderar kvalitéer

Flätan är primärt en fläta längs sekvensen av hållplatstorg och en fläta som ger betingelser för lokalt urbant odlande. Flätan behöver inte sitta ihop längs hela dess sträcka. Tvärtom kan tvärande grönst-råk ge charmiga avbrott för den som rör sig längs stråket. Exempelvis kan en våtmark formas som en kopplande, länkande, park. Samma gäller för de delar av vattenskyddsområdet som inte bara har skyddsföreskrifter utan helst inte alls ska ha några nya hus. Hur just detta behöver se ut i detalj har vi ansett kan ske i ett senare skede. Flätan har skis-

sats fram utifrån vad som framgår av ortofoton och ingångsdata, men är ändå i detta skede att tolka mer som ett ideogram än som en färdig illustration.

Kan påbörjas på flera ställen

Flätan kan påbörjas i olika delar. Med en sådan här strategi kan det planerade Källberga också ses som en första etapp i länkningen ner mot Nynäshamn. Med detta perspektiv kan de framtida betingelserna för Källbergas kollektivtrafik också kraftigt förbättras.



”Trädgårdsstad i skog”.
Längs flätan kan temat för
trädgårdsstad, småstad,
villastad, självbyggerstad
finna många stämningar av
den terräng som möter.
Ref: Hestra, ark Niels Torp.



OVAN Kvartersväv med en mix av hustyper, upplåtelseformer, arkitekturer, byggnadsmaterial. Ref: Mariefred. Arken Arkitekter AB.

NEDAN Vattentrappa i fd slyskog. Dagvattenhantering kan bli konstfulla inslag längs "flätan" och dess odlingskvarter. Ref: Borlänge Framtidsdalen. Arken Arkitekter AB.





OVAN Gator tar form efter terräng, befintliga hus och vävningen samman med kvarteren längre in i staden. Vindlande gränder bjuder sekvenser av nya vyer, mildrar vindar och skapar charmiga solfickor.

NEDAN Gränd mot sjön, Roxen Strand, Linköping. Ralph Erskine Architect & Planner AB.



Urbant på längden och grönt på tvären

Flätan kombinerar två viktiga önskemål: ”den är urban på längden, och grön på tvären”. För att klara den urbana uppgiften är Flätan formad som stads-väv, dvs den är byggd utifrån insikten att stad, och stadsliv, byggs av olikstora mixade kvarter och en väv av olikstora gator. Väven kan varieras, valet av gatubredder, förskjutningar i trevägskors, trädplaceringar, mm är verktyg att få urbana trafikflöden, dvs livgivande flöden – inte barriärskapande. Återvändgator och enkelriktningar blir då undantag.

Lokalt näringsidkande kräver tillgänglighet. Med en smart gatuväv förblir gaturummet en plats också för andra resenärskategorier och för själva gatulivet; för ett hörncafé, eller för ”det där som planerarna inte tänkte på”. För denna stadsstrategi finns en verktygslåda där de här flödena kan justeras över tid, till exempel utifrån utvecklingen av bilpark och värderingar. Ibland behöver åtkomligheten ökas, ibland behöver flöden mildras – gatuväven ger här en god spelbarhet.



Verksamheter på ena sidan torget bostadskvarter på den andra. Blandning i horisontalitet. Referens: Varvsholmen, Kalmar, Arken Arkitekter AB

Flätans teman – i sammandrag

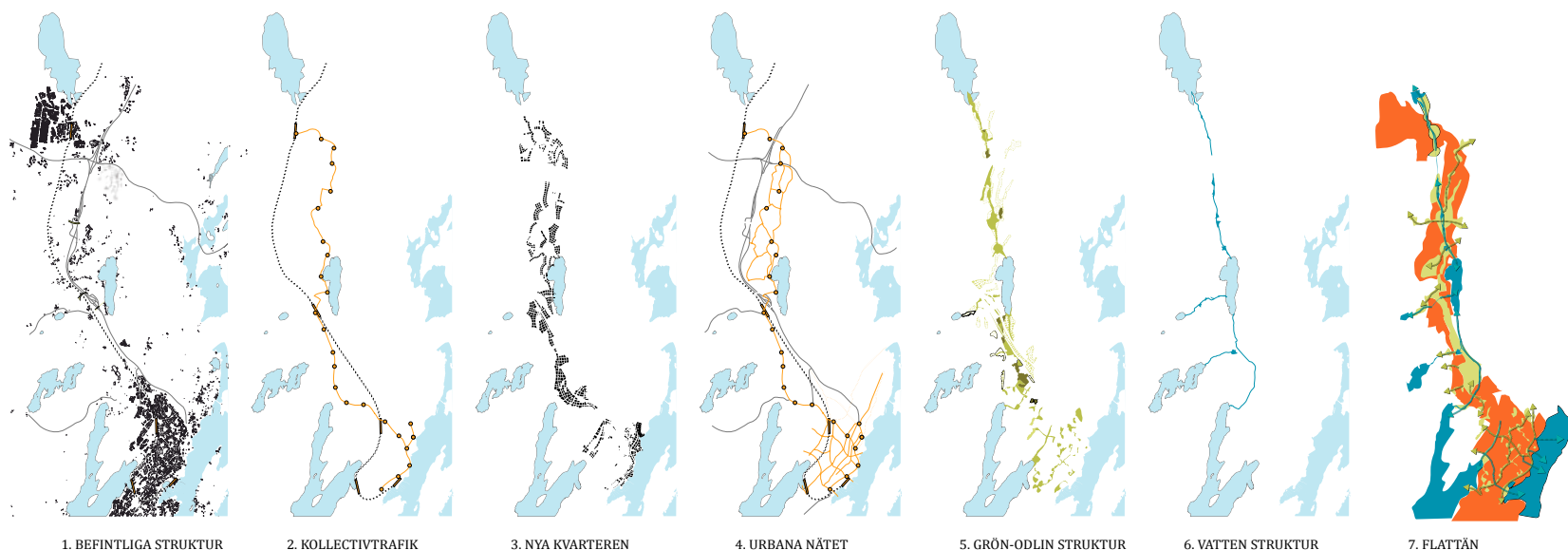
Idéskissen är just en idéskiss, ett ideogram, där vi har velat illustrera hur en stadsplanering utifrån ett antal andra teman tar form. De temana har bland annat gällt:

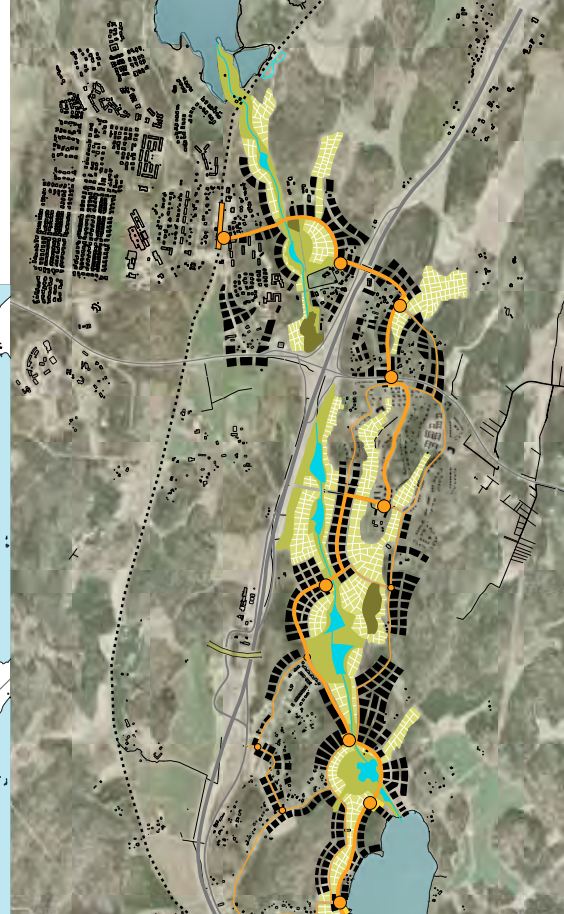
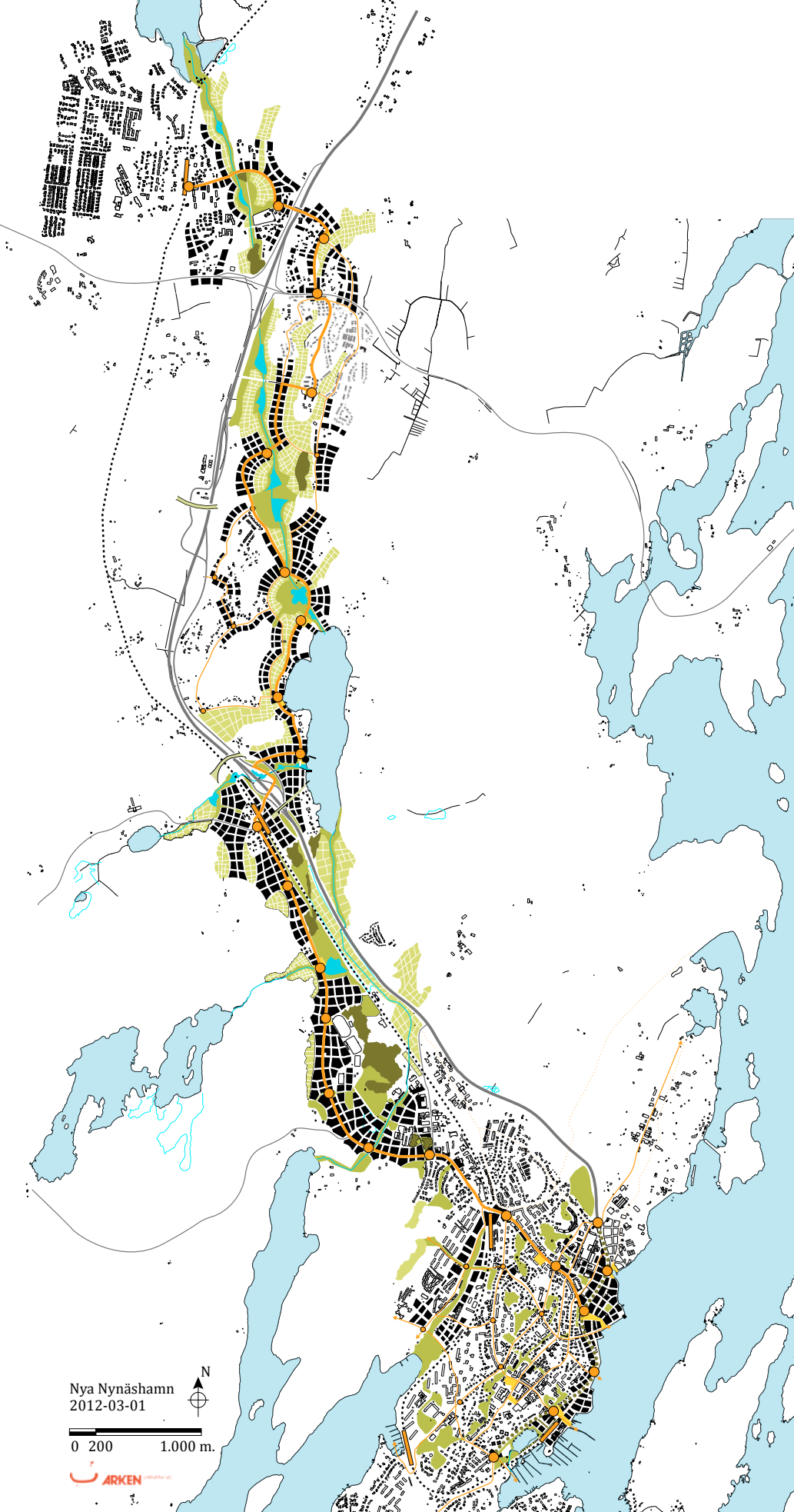
- bebyggelse strukturerad efter en sekvens av hållplatser och stationer,
- hur stad vävs av olikstora kvarter,
- olikstora och mixade ägor,
- blandning av funktioner, både vertikalt inom hus och horisontellt inom kvarter
- hur stad möter land, dvs odling och rekreativa grönskor
- hur dagens "utanförmiljöer" som gymnasieskolan och sportytorna kan vävas samman med staden
- kombinationen "urbanitet längs stråket och lantliga kvalitéer tvärs stråket"

Summa summarum ett inlägg om viktiga aspekter på hållbart stadsbyggande.

Delaspekter på trädbestånd, markens bärighet, vattenskydd, ägo gränser, mm behöver påverka både Flätans läge och "fräta" bort delar av den, men illustrationen är tydlig som ideogram och som ställningstagande: våra städer behöver växa i en starkare symbios med Moder Natur än vad 1900-talets modernism erbjöd i form av bubbelplaner med enklaver av bostadsområden, arbetsområden, handelsområden, fritidsområden, etc.

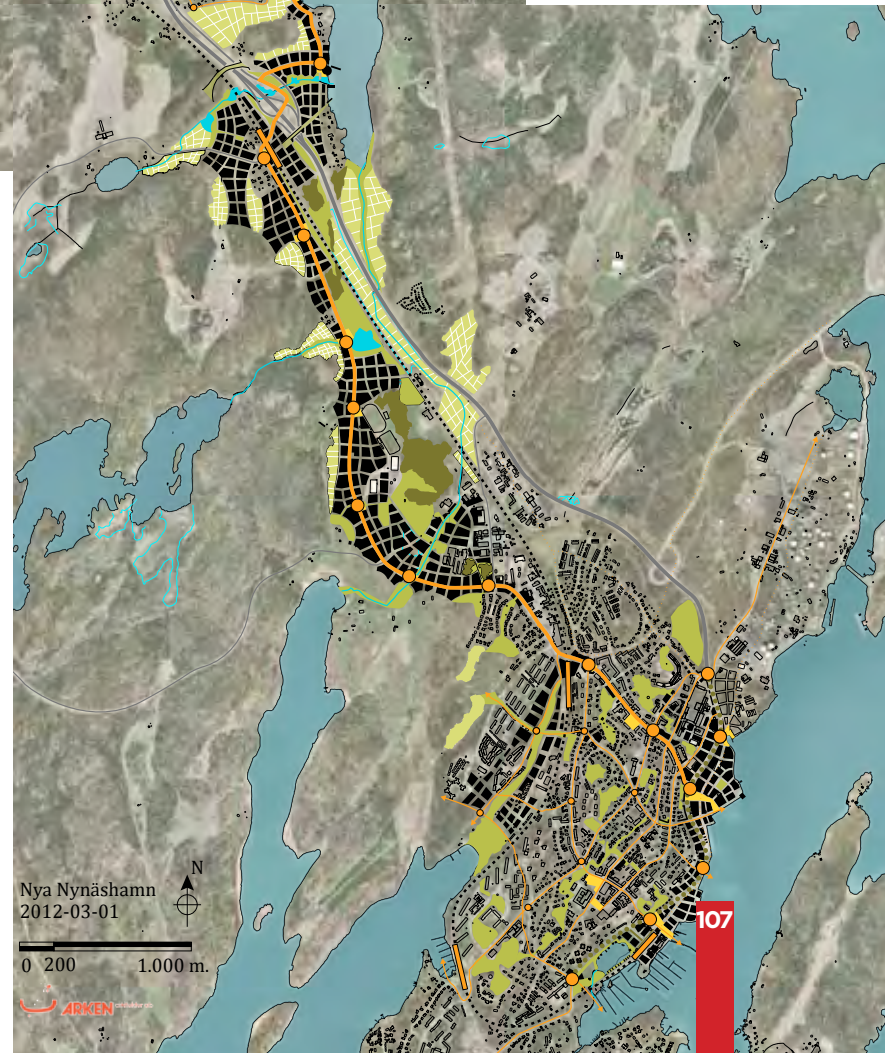
Nynäsvision: *flätan från Nynäshamn till Ösmo*





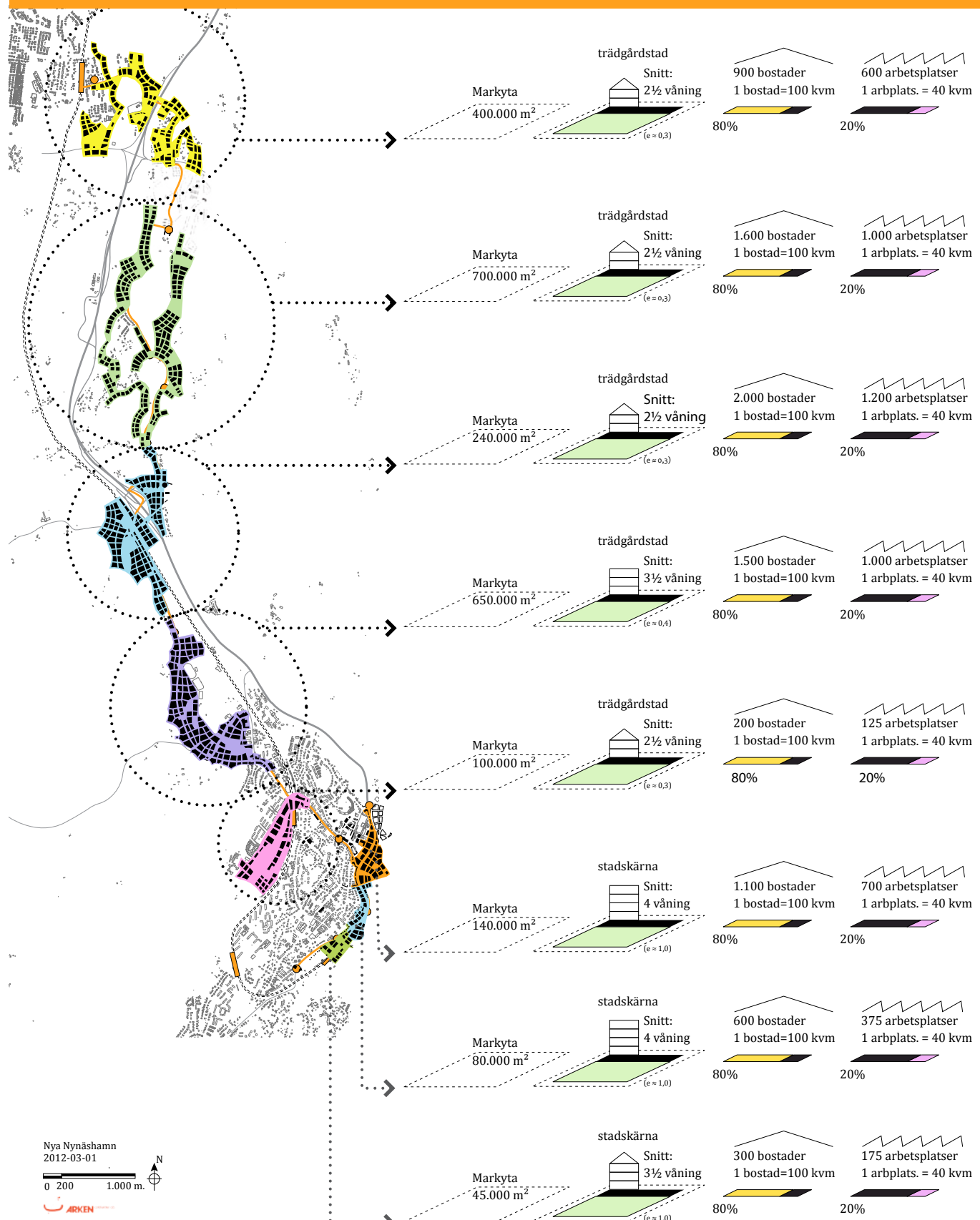
VÄNSTER Länkning
Nynäshamn-Ösmo.
En stadsväv, flätad av
boende, verksamheter, en
sekvens av hållplatstorg,
odling, grönska och vat-
ten. Ett hållbart alternativ
för stadsväxt.

HÖGER Nya Nynäshamn.
Ortofoto över hur be-
byggelsestråket, flätan,
knyter an mot Ösmo
och Källberga.



Nya Nynäshamn

Ytor och antal enheter totalt



Ytsammanställning

Tätt och lågt, i stället för högt och glest ger skärgårdsstad – tankar om hushöjder, tätheter, exploateringsgrader

Illustrationen för hamnkvarten visar att ett effektivt marknyttjande kan nås genom byggande i klassisk anrik skärgårdsstads-skala. Fördelarna är många. I stället för gängse höga och glesa huslameller ger de tät-låga alternativen lika mycket hus, men bättre mikroklimat, mindre blåst, mindre skuggor på grannar, sol på gårdar och gränder, mer gaturum och torgrum. Tätt-lågt innebär också mer andel bottenvåningar som kan berika gator och torg. Liten skala gör att fler invånare har möjligheter att påverka detaljer, färger och tillbyggnader, liksom markanvändningen i sina kvarter.

Hamnskisserna visar i södra delen ca 300 bostadsenheter + plats för 175 arb pl à 40 kvm, mellandelen ca 600 bostadsenheter + plats för 375 arb pl à 40 kvm och norra delen ca 1100 bostadsenheter + plats för 700 arb pl à 40 kvm.

Beräkningsgrunder har varit:

80% av ytorna bostäder à 100 kvm BTA

20% av ytorna verksamheter à 40 kvm / anställd

”Trevåningsbebyggelse” och ”skärgårdsstad” säger mer än ”exploateringstal”

Konsultgruppen för denna skiss har i sitt arbete haft motton om ”tätt-lågt”, och ”skärgårdsstad” som ledstjärnor och sätt att beskriva bebyggelsetypen. Tabellen över ytor och mängd bostäder visar de stora mängder ny bebyggelse som kan ernås. Kalylerna utgår från att bebyggelse definieras genom art och genomsnittligt antal våningar. Begreppet e-tal, exploateringstal, anges inom parentes eftersom det begreppet numera används med så olika beräkningsmetoder att jämförelser kan bli mer missledande än klagörande. Det e-tal som nu ändå anges inom parentes är den ”klassiska” variant av e-tal som prof Johan Rådberg använde i sin klassificering av stadstyper, dvs:

- där man inkluderar halva omslutande gator,
- därmed för en större stadsdel inkluderar det interna gatunätet,
- men exkluderar torg och parker som är avsedda för hela stadens bruk

Rådberg, KTH, använde den där ”klassiska” metoden eftersom den bildar en indikator för skillnader mellan olika stadstyper eller bebyggelsetyper.

Varianten att beräkna e-tal utifrån kvartersytan som bas har enligt samma KTH-utsaga uppstått i vissa kommuner och när man diskuterar hur enskilda fastigheter ska bedömas vara kostnadsbärare i de olika fall som uppstår när gatumark åligger kommunen eller åläggs en gruppering av byggare.

Flätan ger en stor mängd trädgårdsstad, småstad, villastad och självbyggeritomter

Flätan har studerats och illustrerats i modellstudier. Och även här framgår att med en betoning av trädgårdsstad, lite småstadstorg vid stationer och hållplatser, och i övrigt både villastad och självbyggeritomter, ryms det som överslag 6500 bostäder + plats för ca 4000 arbetsplatser à 40 kvm. Genomsnittlig hushöjd är i Flätan 2,5 våningar; exploateringstalet inom parentes är här $e=0,3$, något högre vid den återupptagna stationen i Älgviken.

Sammantaget en stor kapacitet att både inrymma och framlocka mer växt i hållbar framtoning

Sammantaget visar denna illustration för Nya Nynäshamn en kapacitet på 8500 bostäder + plats för 5 300 arbetsplatser à 40 kvm. Summa ca 1 000 000 kvm BTA. Illustrationerna visar att detta bara till del är en fråga om kapacitet, framförallt vill de visa hur lockelser till en sådan växt kan ske på ert hållbart sätt, som en eko-profilering av Nynäshamns kommun. Med en palett av platser där det både ”är lätt att leva rätt” och dit det är ”en lockelse att både komma och stanna till”.

© Axel och Margaret Ax:son Johnsons stiftelse för allmännyttiga ändamål

Grafisk design: Mathias Forslund/D54.se

Tryck: Stocken Snabbtryck 2012

