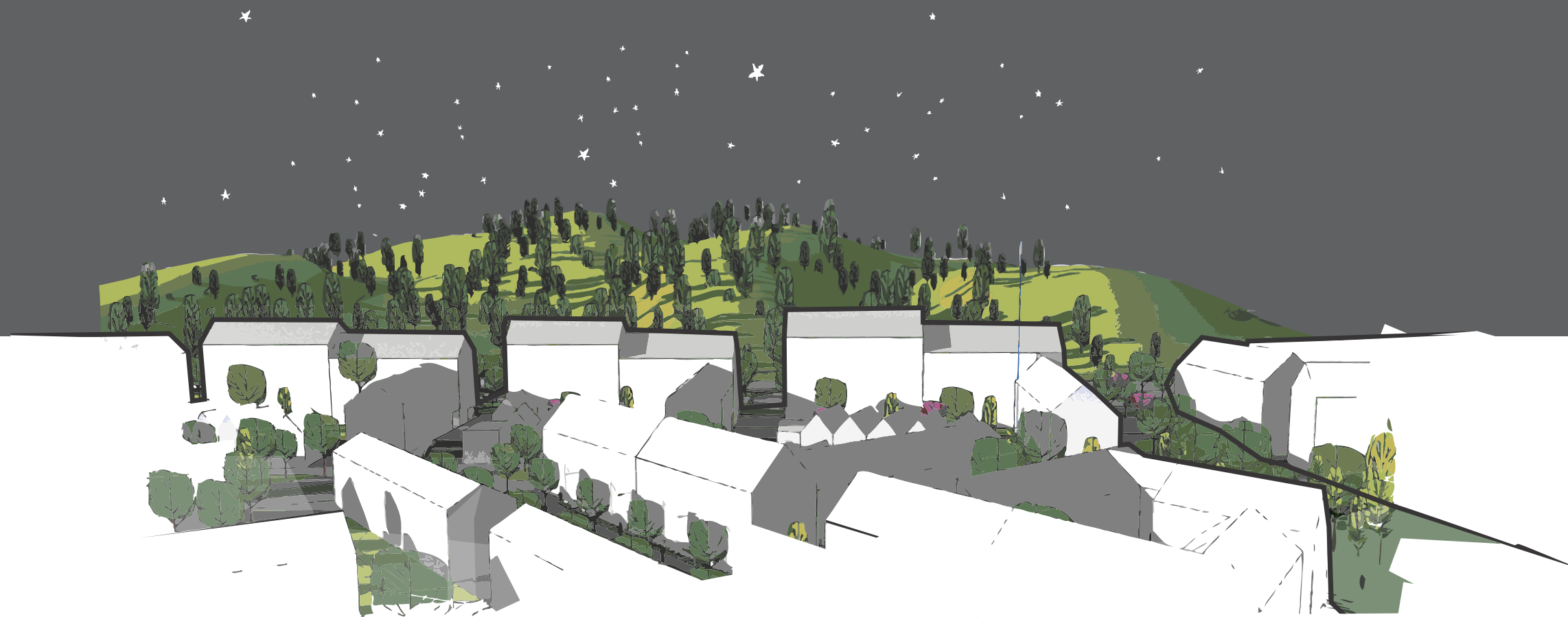




Nya Stationsstaden Karlshamn
Stadsutvecklingsprogram
Underlag till detaljplan etapp 1
21.06.03

Innehållsförteckning

ANALYS	3
Siktlinjer	4
Kvartersstad / Insida utsida	5
Topografi	6
KONCEPT NYA STATIONSSTADEN	7
Nya Stationsstaden	8
Typologier	9
Utsida - Insida	10
Kvarter och infrastruktur	12
FÖRSLAG	13
Situationsplan	14
Stadsrum	16
Vyer	21
ETAPP 1	25
Situationsplan Etapp 1	26
Situationsplan Kontor och Bostäder Etapp 1	27
Situationsplan Bostäder Etapp 1	28
GESTALTNINGSPRINCIPER ETAPP 1	29
Stråk och platser	30
Sektion Stationsbacken	31
GESTALTNINGSPRINCIPER BYGGNADSVOLYMER	32
Platsen, Människan, Formen	33
Kvarter Stationsvägen	34
Kvarter Stationsbacken	39
Bostadsbebyggelse Kolonigatan	43
Bostadslamell Kolonigatan	44
Exploatering Etapp 1	47
EN HÅLLBAR STADSDEL	48
Exempel solpaneler	49
Exempel träbyggnad	50
Principsektion Träbyggnad	51
LÄGE GÅNGBRO	52
Alternativ för placering gångbro	53
UTREDNINGAR	56
Genomförda utredningar	57
PRINCIPER TRAFIK	58
Trafik och stationsfunktioner	59
PRINCIPER PARKERING	62
ÖVRIGA UTREDNINGAR	68
Dagvattenhantering	69
Buller	70
Risk	72
PROJEKTGRUPP	74

Analys



Vy från stationen ner mot centrum

Analys siktlinjer

Orienterbarhet

Hitta till stationen

Hitta till centrum

Representation: Karlshamns identitet

Välkommen och välkommen tillbaka!



Tydligt gaturum i kvartersstaden



Tydlig intim gårdsmiljö

Analys kvartersstad / insida utsida

Karlshamns kvartersstad

Tydligt gaturum och intima
gårdsrums



Analys topografi

Berget i ryggen

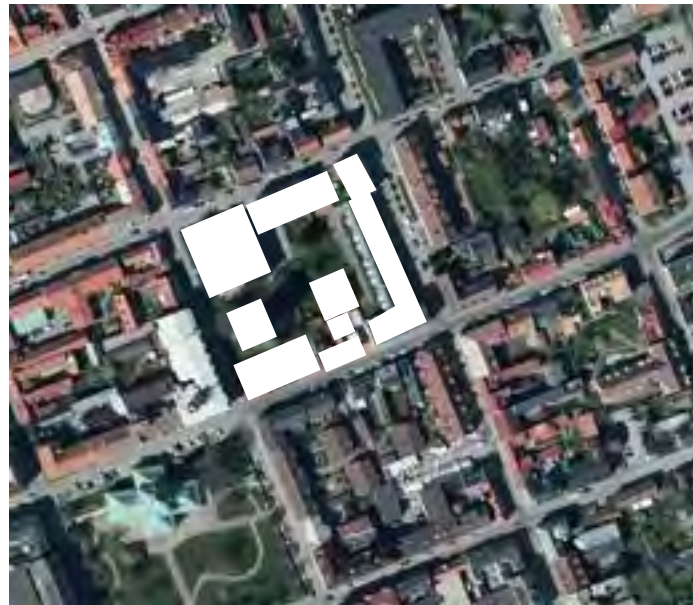
Soligt sydvästläge

Nivåskillnad inom området: 6m

Koncept Nya Stationsstaden



Integrera och koppla



Insida och utsida



Reclaim the station

Koncept Nya Stationsstaden

Integrera och koppla till
omgivningen.

Kvarter med tydlig insida och
utsida.

Ge stationen en central roll som
viktig kommunikationsnod i
staden.



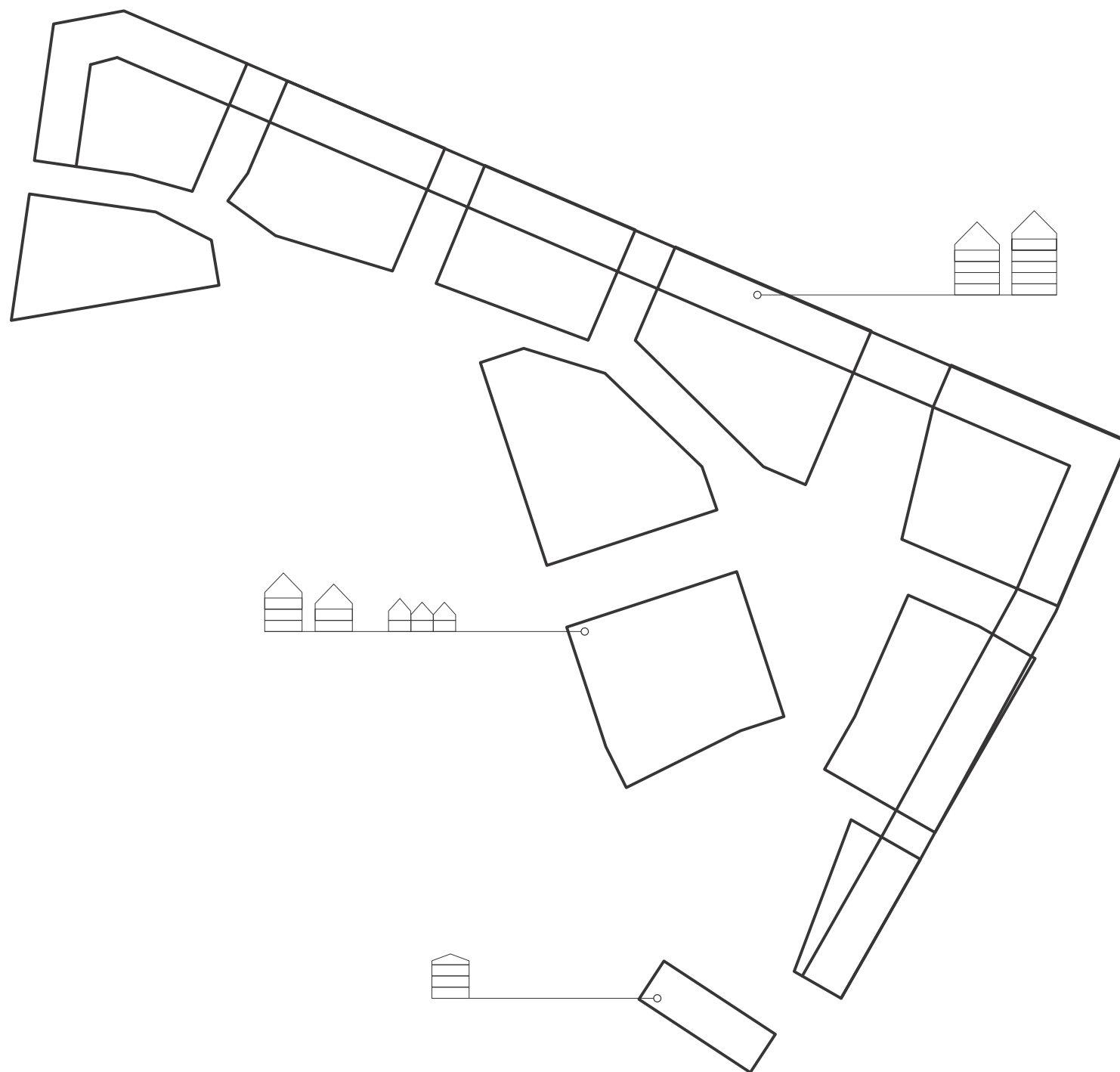
Koncept typologier

Struktur som tar tillvara platsens förutsättningar

Rutnätsstaden ansluter till befintlig struktur i stadskärnan

Bygger vidare på befintligt gatunät

Respekt mot omgivande bebyggelse och topografi

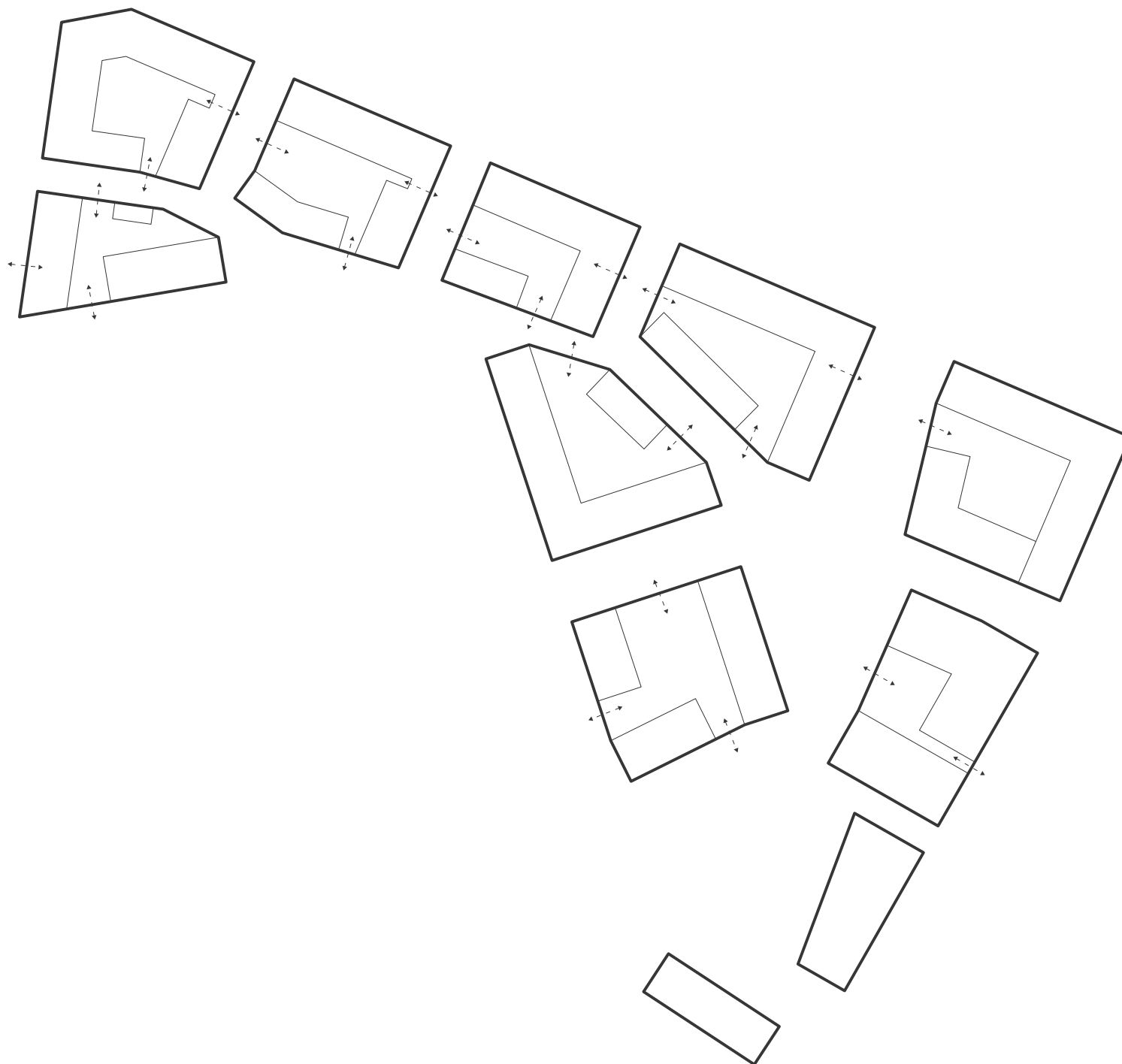


Koncept Utsida - Insida

Bebyggelsen har en tydlig utsida
mot spåren

Kvarterets insida har en mer
småskalig karaktär

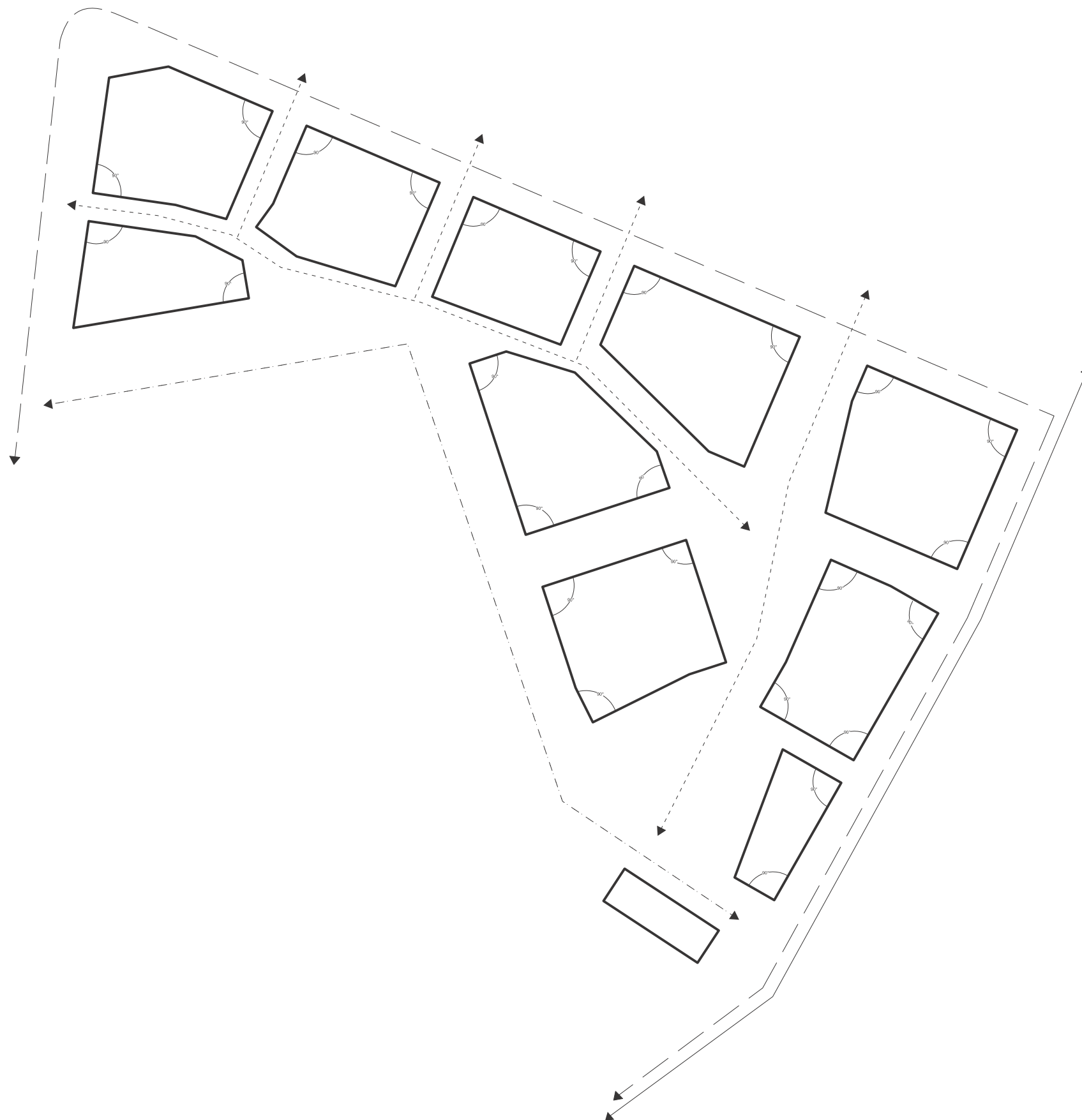
Lamellhus i söder ansluter till
befintlig bebyggelsekaraktär



Koncept Utsida - Insida

Bostadskvarter med intima, gröna
gårdar

Passager till gårdar gestaltas med
tydliga portikmotiv



Koncept Kvarter och infrastruktur

Tydlig hierarki i gaturum

Berget norr om spåren utgör fondmotiv för
bebyggelsen

Förslag



Situationsplan
1: 1500 (A3)

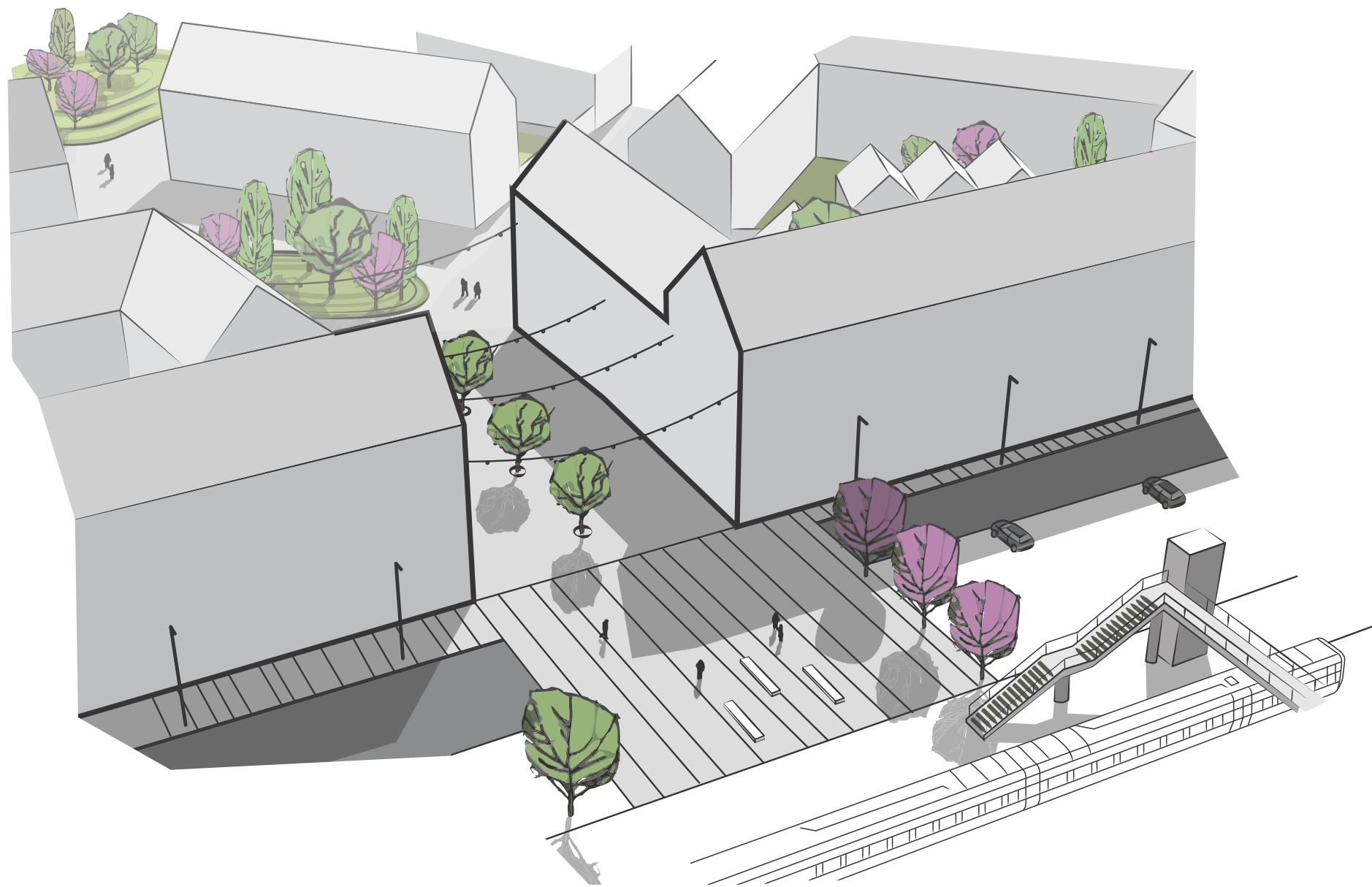


Situationsplan

1: 1500 (A3)

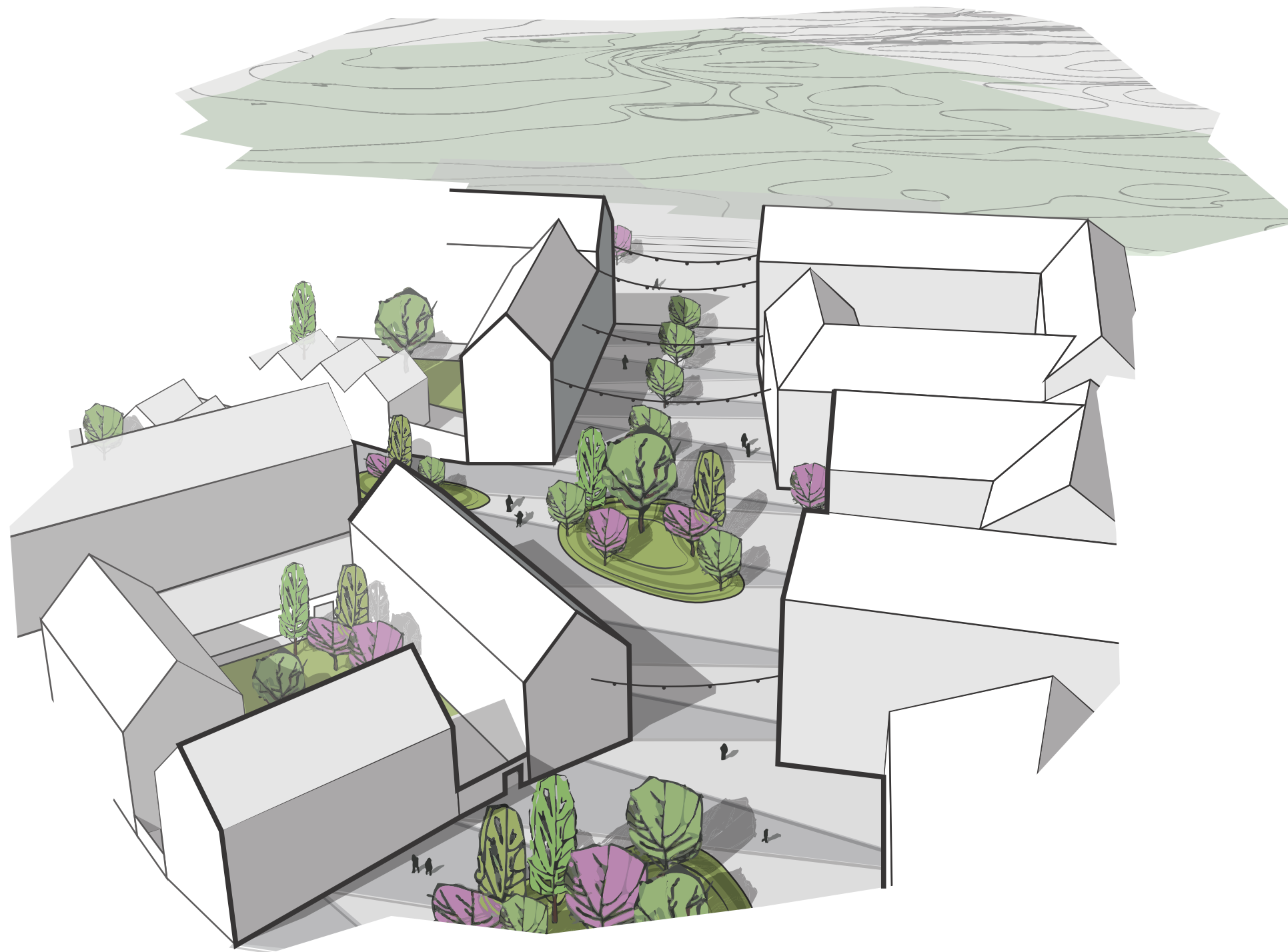
Flerbostadshus: ca 40 000 kvm BTA
(ca 400 lägenheter)
Radhus: ca 1950 kvm BTA (17 radhus)
Kontor: ca 10 900 kvm

Alternativ med endast bostäder:
Flerbostadshus: ca 50 900 kvm BTA
(ca 500 lägenheter)



Stadsrum Stationsgatan och torget

Stationstorget knyter samman stråken och stationen. Utmed stationsgatan finns bytespunkt mellan tåg och buss, parkeringsplatser för pendlare och cykelparkering. Bebyggelsen närmast spåren utgörs av högre byggnadskroppar som en skärm mot buller.



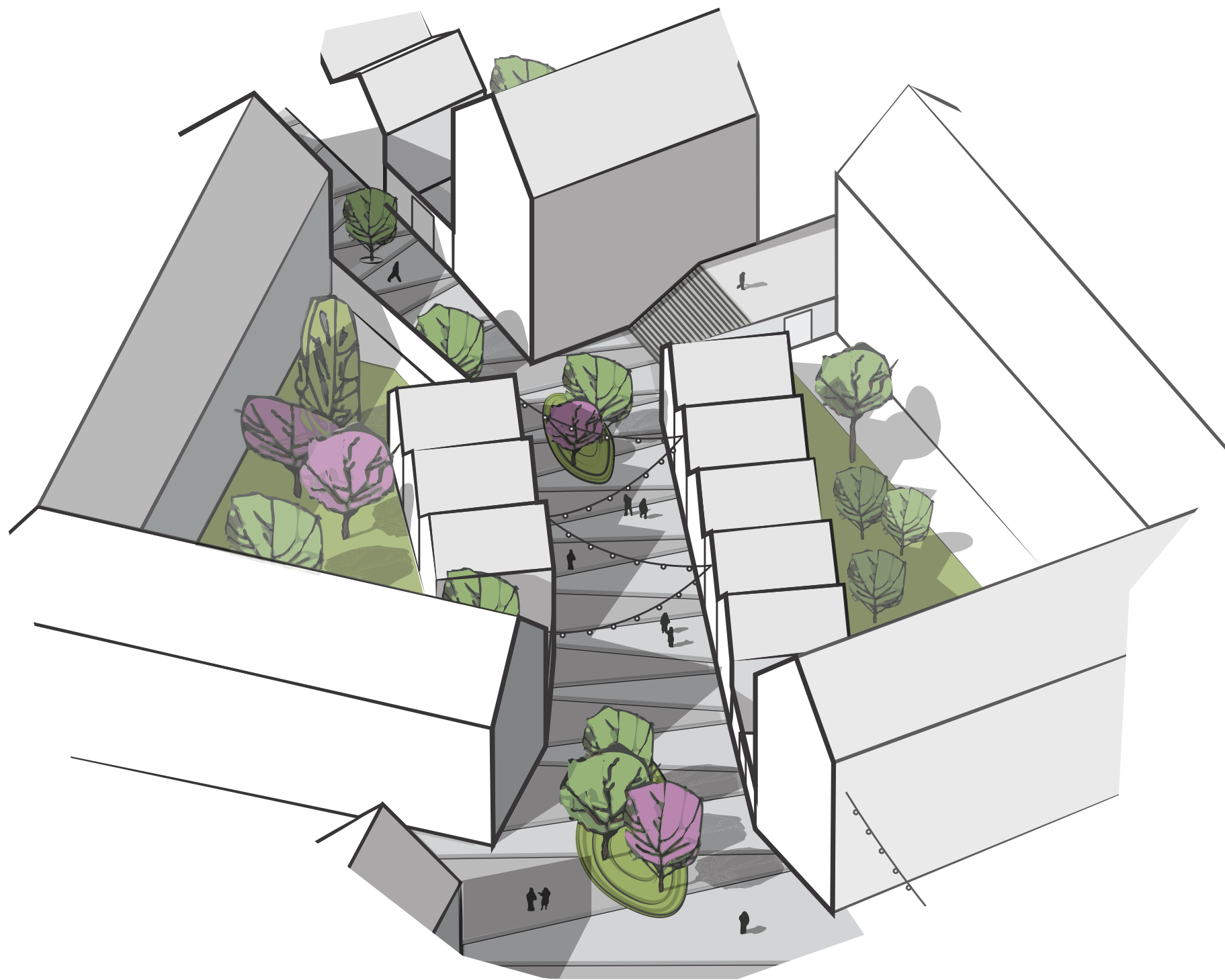
Stadsrum Stationsbacken

Den långsamma vägen till stationen med plats för paus och umgänge, vänta på tåget eller leka
Terrasseringar och grönska
Uteservering och service vid Stationsgatan.



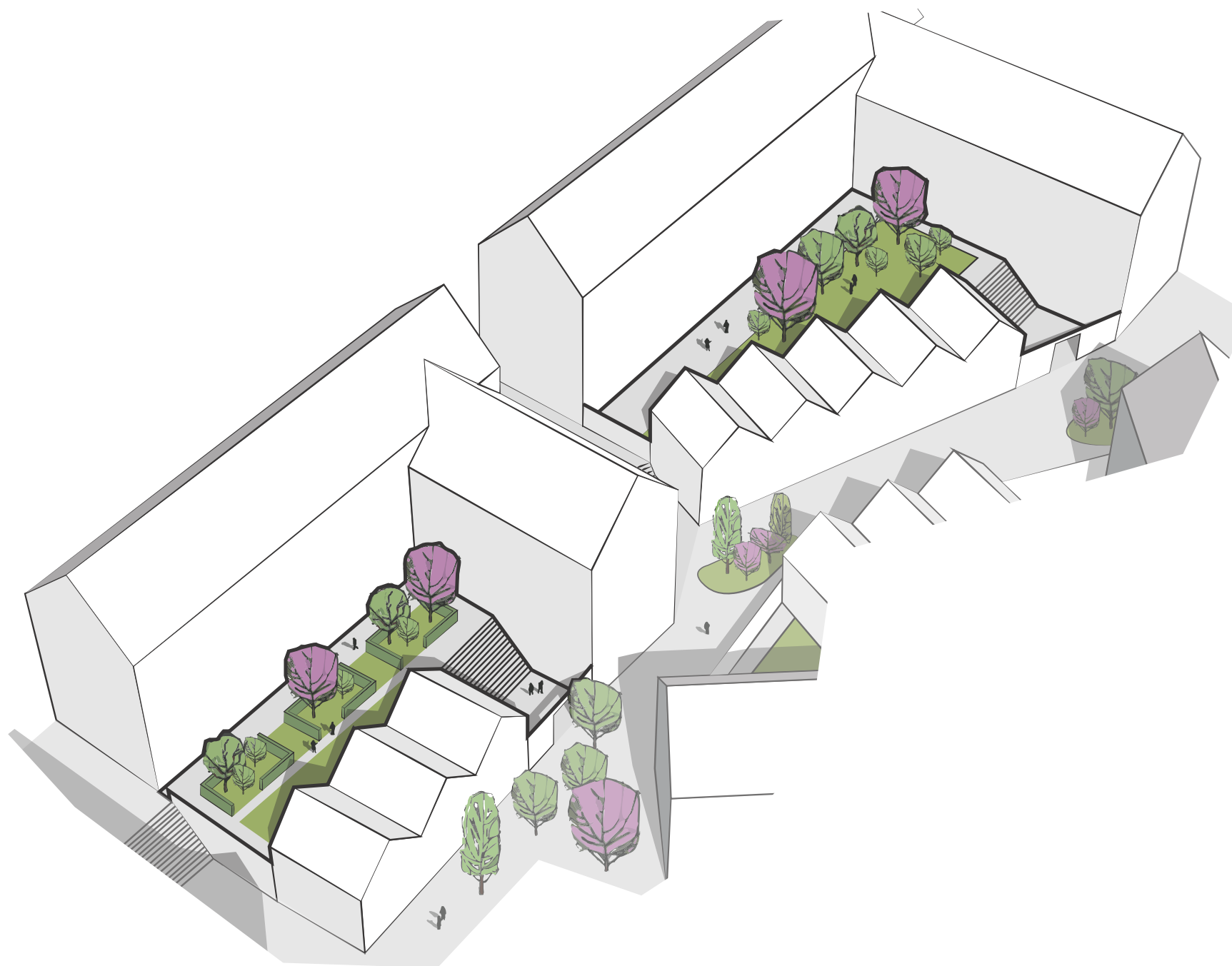
Stadsrum Kolonigatan

Mötet med den befintliga bostadsbebyggelsen utgörs av tydligt gaturum kantat av träd. Besöksparkeringar längs gatan och nya entréer skapar en tydlig stadsgata.



Stadsrum Gränden

Ett inre vindlande gaturum
med trafik på gåendes villkor
grönska, vistelseplatser
och möjlighet till
dagvattenfördröjning.
Bebyggelse i lägre skala med
många entréer och småskalig
karaktär.



Stadsrum Kvartersgårdarna

Grönskande inre rum med intim skala och individuella uttryck. och passager igenom kvarteren ger en händelserik promenad.





Vy från Stationsbacken



Vy från Gränden



Etapp 1



Situationsplan etapp 1
1:1500 (A3)



Situationsplan - Kontor och bostäder etapp 1

Flerbostadshus: ca 5 500 kvm BTA
(ca 55 lägenheter)

Kontor: ca 10 900 kvm

1:1000 (A3)



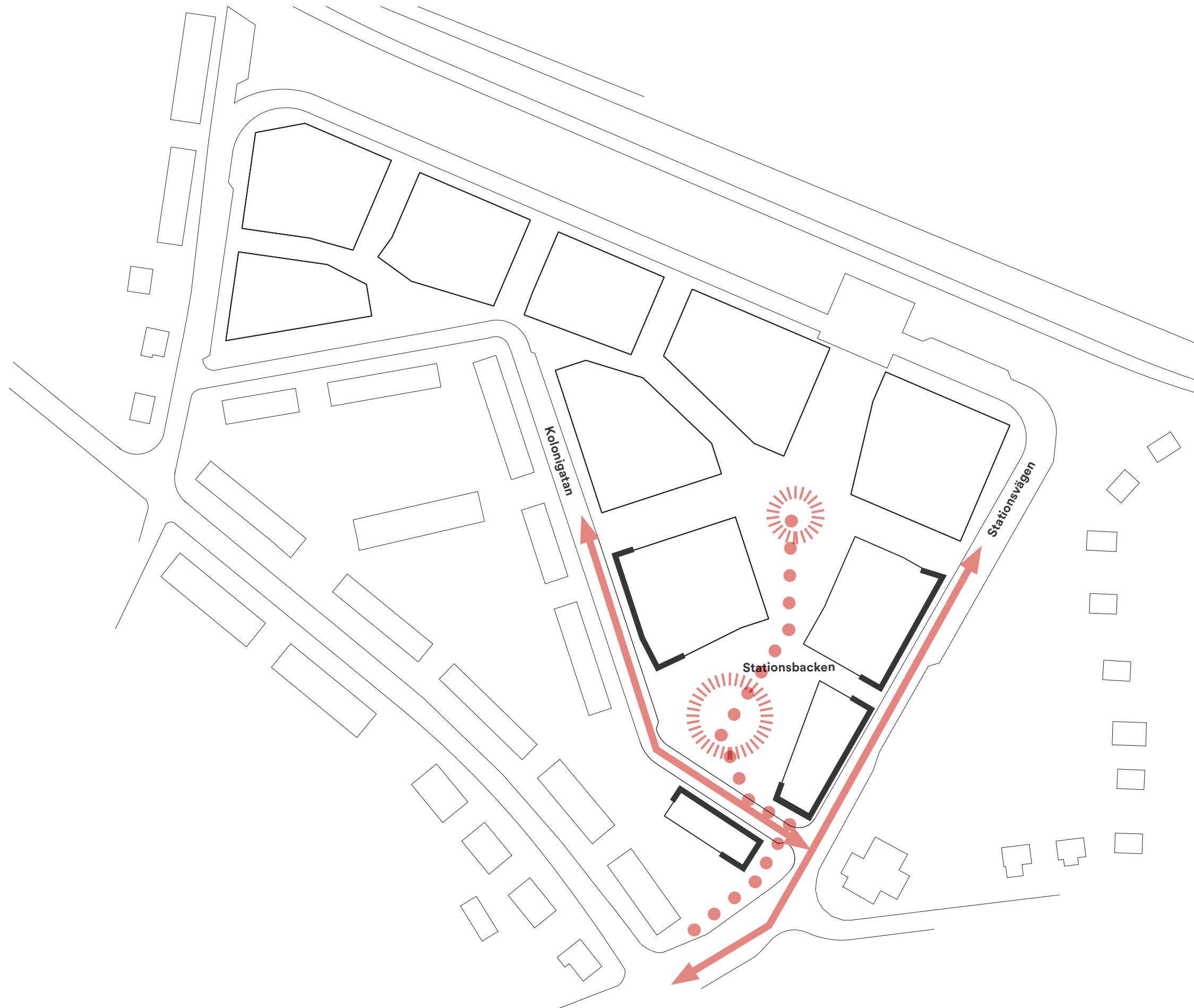
Situationsplan - Bostäder etapp 1

1:1000 (A3)

Flerbostadshus: ca 13 200 kvm BTA
(ca 132 lägenheter)

Gestaltungsprinciper

Etapp 1



Stråk och platser Ettapp 1

Stationsvägen

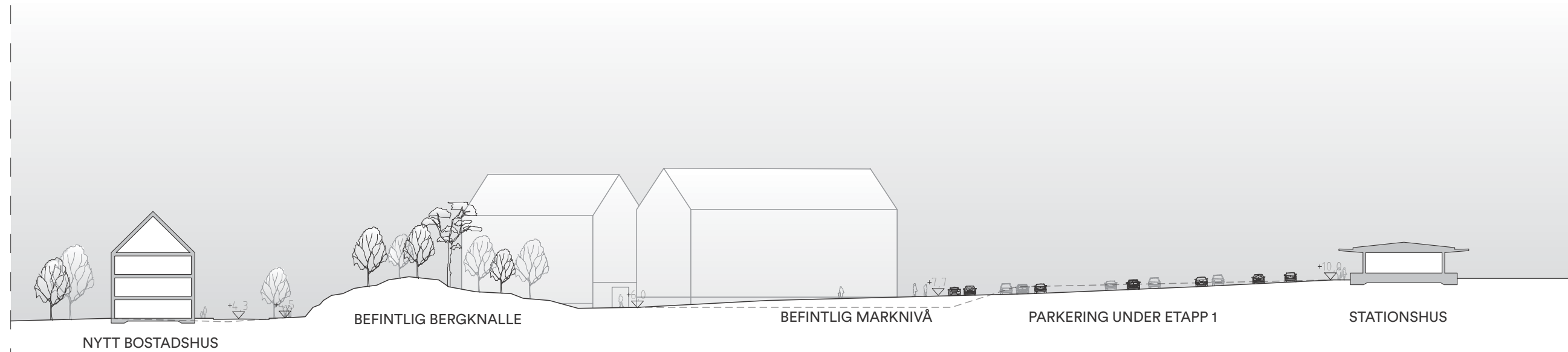
Huvudstråket som knyter samman stationen med innerstaden. Har en typisk urban karaktär med tydliga kanter och en rejäl byggnadsrygg som ger stationsvägen en tydlig struktur och riktning.

Stationsbacken

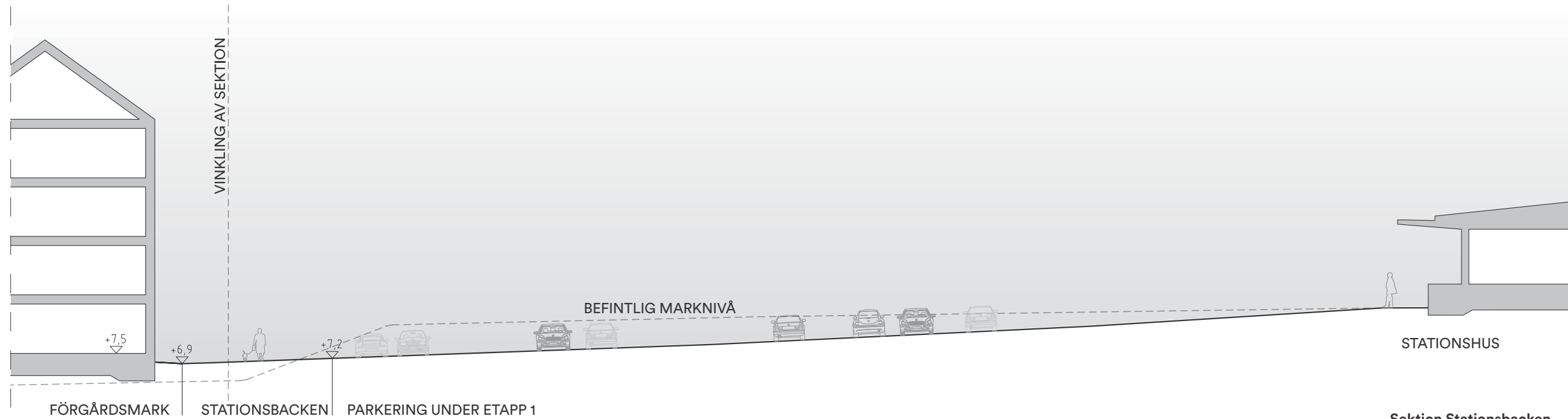
Det andra större stråket genom området. karakteriseras av en serie platser som öppnar och sluter sig i nord-sydlig riktning och får på det sättet en mindre riktad karaktär än Stationsvägen, som lämpa sig mer för uppehåll och flanering. Byggnadskanterna mot Stationsbacken ger en mjukare övergång mellan stadsrum och byggnad.

Kolonigatan

Kolonigatan får ett nytt sammanhang med nya bostadskvarter norr om gatan vilket ger gatan en mer urban och sammanhållen karaktär.



SEKTION A:A 1:750 (A3)



SEKTION B:B 1:250 (A3)

Sektion Stationsbacken

Sektion genom Stationsbacken i nord-sydlig riktning. Förslaget innebär att marknivåerna i etapp 1 anpassas till kommande etapper vilket ger att slänten i norr delvis fylls.

Gestaltungsprinzipien Byggnadsvolymer



Platsen



Människan

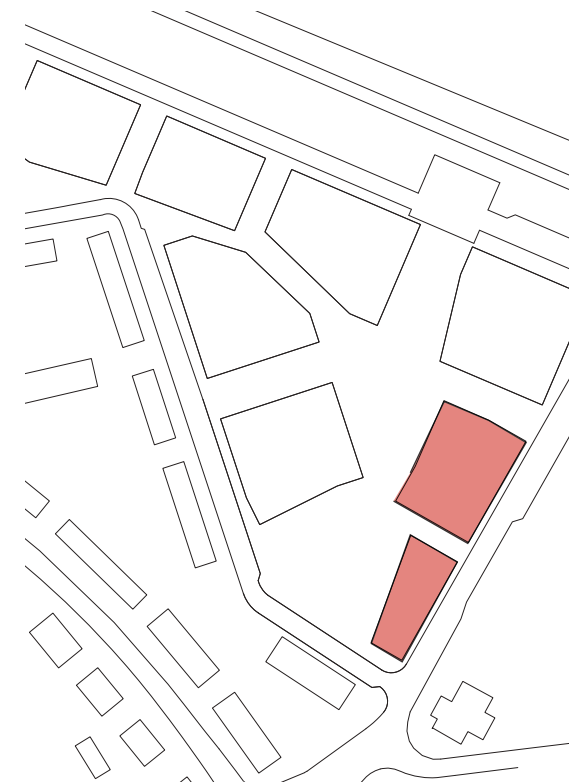
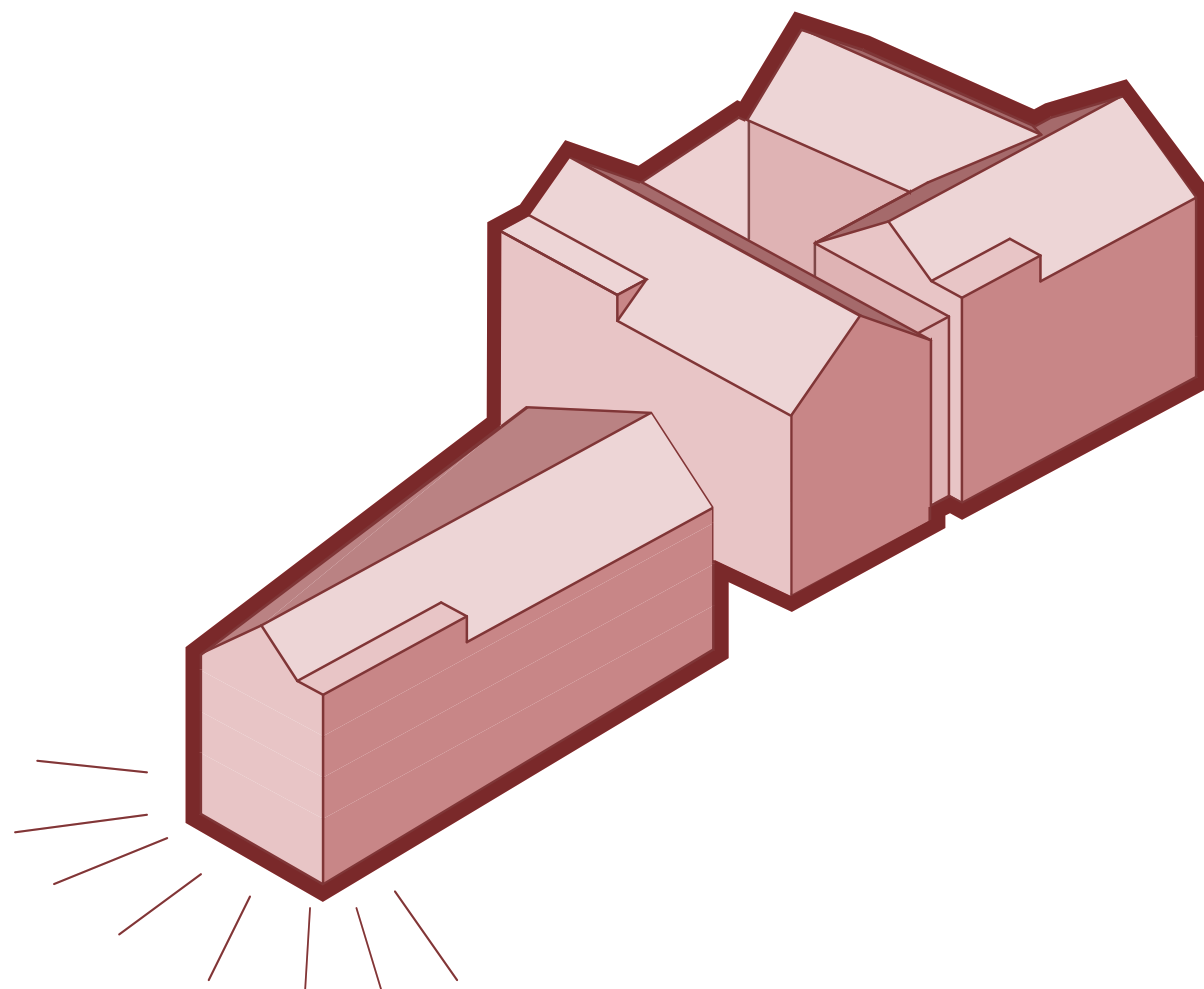


Formen

Den tillkommande bebyggelsens utformning tar avstamp i tre grundkoncept: Platsen, Människan och formen.

Platsen förklarar hur volymen förhåller sig till sin kontext, **Människan** hur byggnaden används och **Formen** vilken uttryck den har.

Dessa tre grundprinciper ämnar att måla den nya bebyggelsen med de drag som utgör Karlshamns starka karaktär.

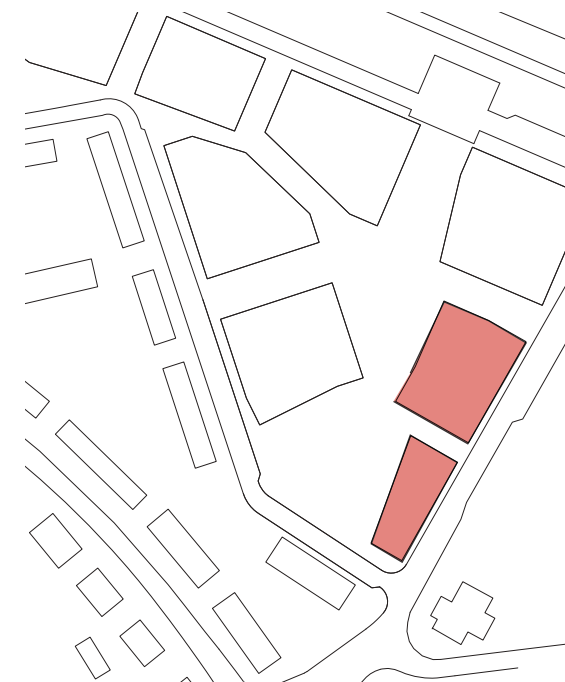
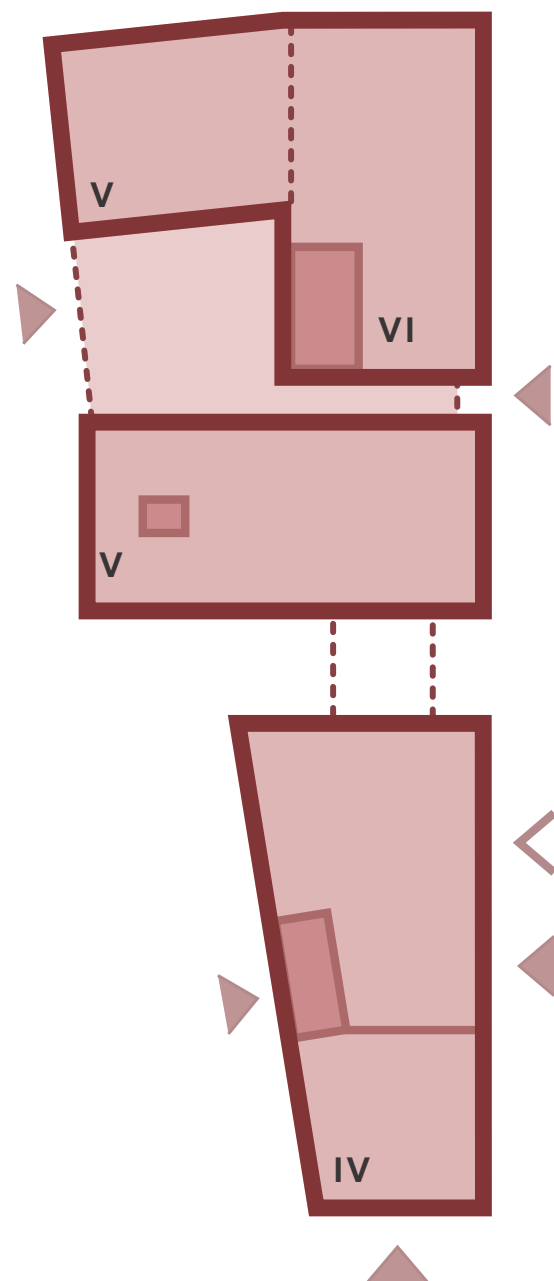


Varierad innerstad Karlshamn

Kvarter Stationsvägen

Struktur & Volym

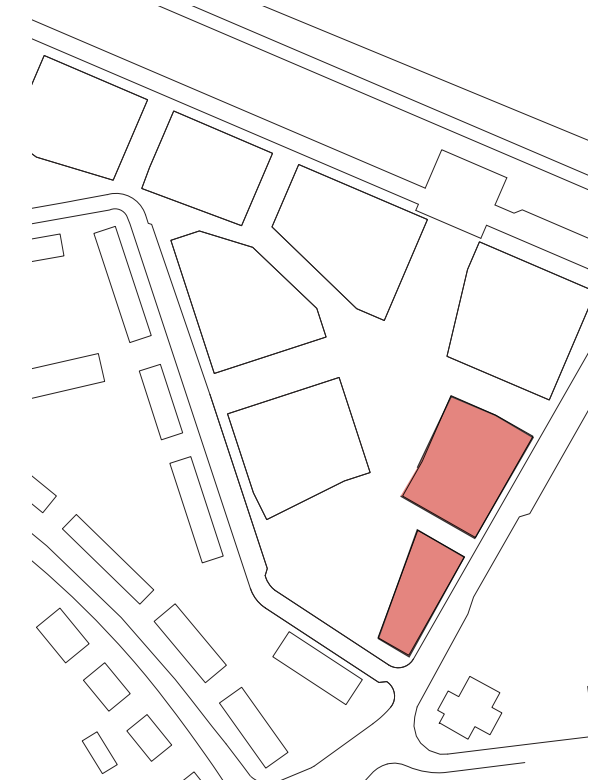
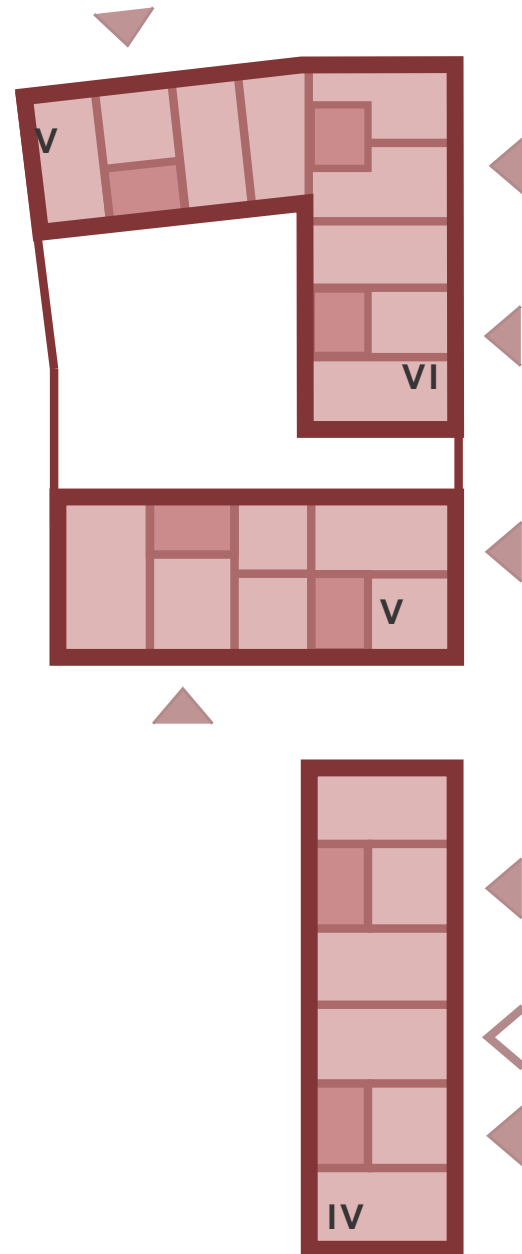
Förslaget innehåller ett kvarter med nedbrutna volymer. Sadeltak föreslås för hela kvarteret. Gavelmotiv och långsidor används för att understryka gaturum och indelningar mellan byggnadskroppar.



Moderna lokaler, med atrium på bottenvåningen, Kv. Dungen Malmö

Kvarter Stationsvägen, markanvändning kontor

I den norra volymen finns möjlighet att skapa genomgående entré eller ett atrium mot väster.
I den södra volymen finns förutsättningar för offentlig bottenvåning mot söder.
Garageinfart placeras i den södra volymen.

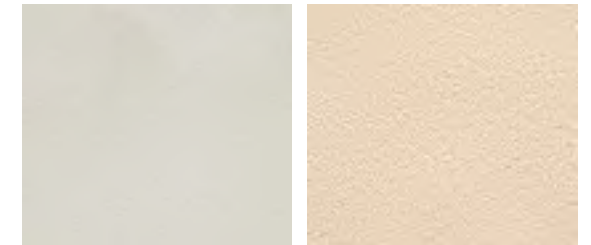
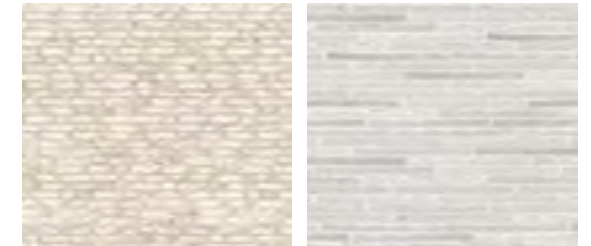
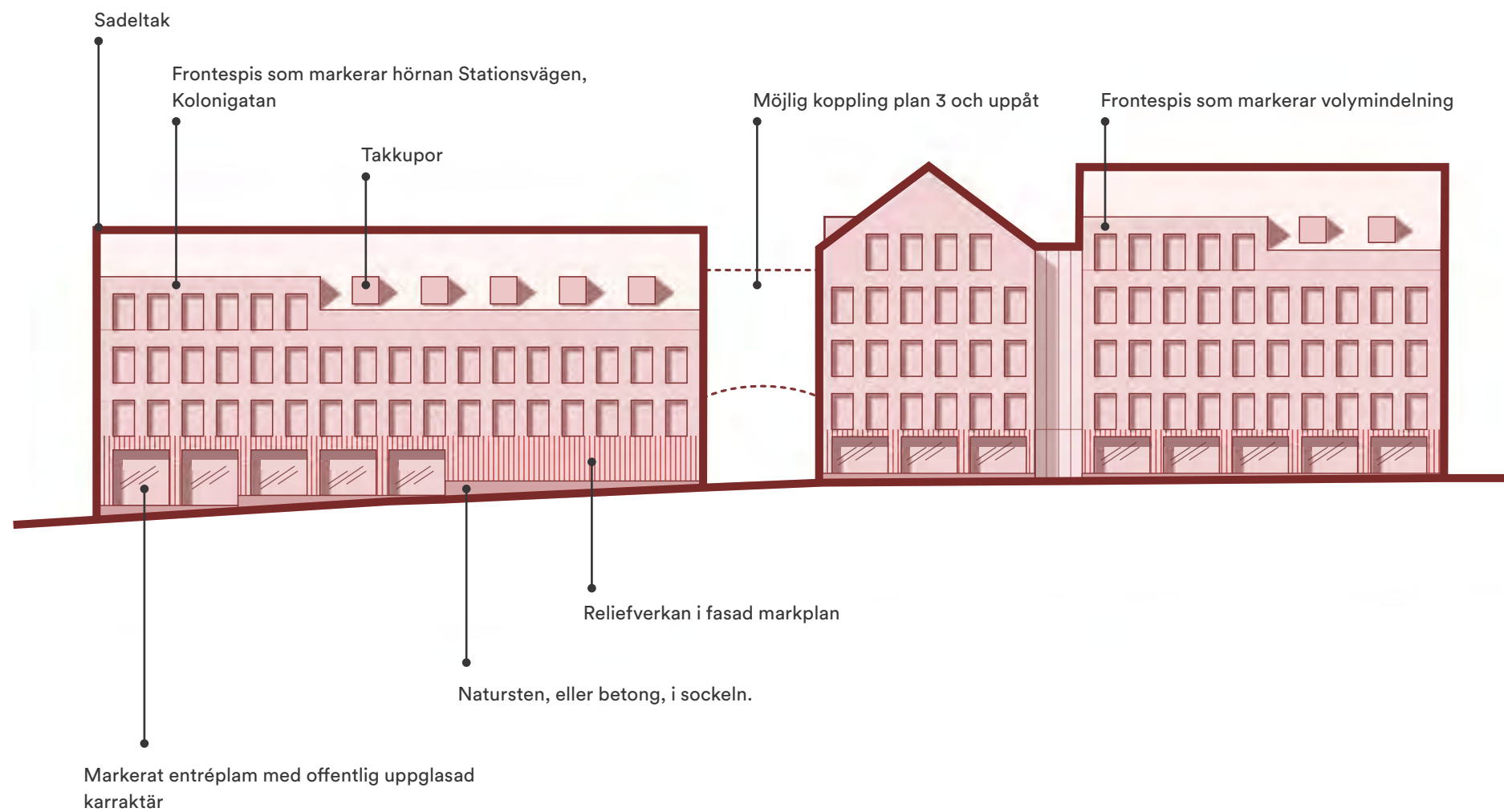


Kvarter Stationsvägen, markanvändning bostad

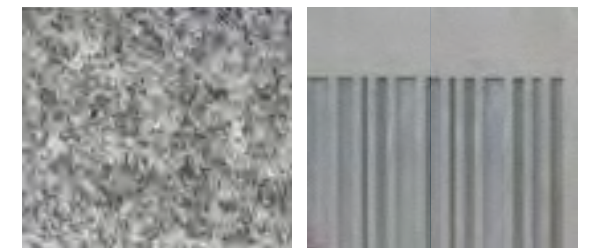
De två volymerna utmed
Stationsvägen kan också utföras
som bostadskvarter.

Bostadshusens entréer orienteras
mot Stationsvägen alternativt
genomgående.
Garagets infart placeras mot
Stationsvägen

Norra byggnaden: ca 5 500 m² BTA



Puts, tegel eller murverk i ljusa dova jordnära



Natursten, eller betong i sockeln. Relief i fasad, markplan



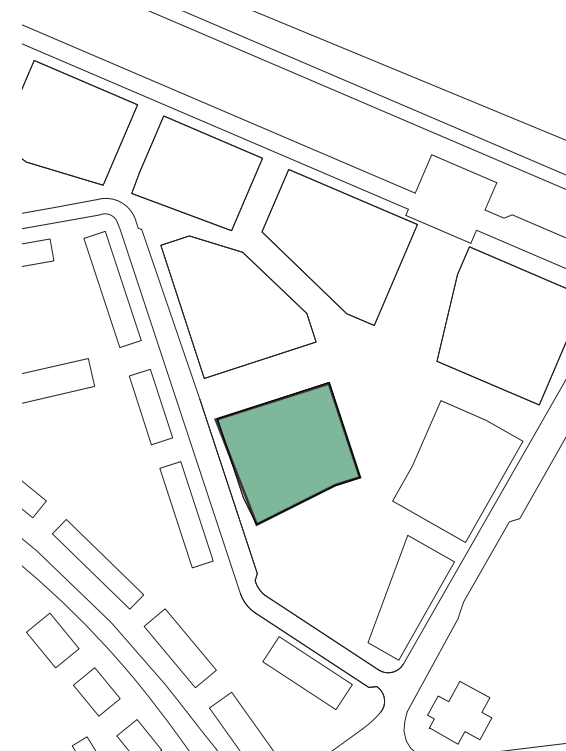
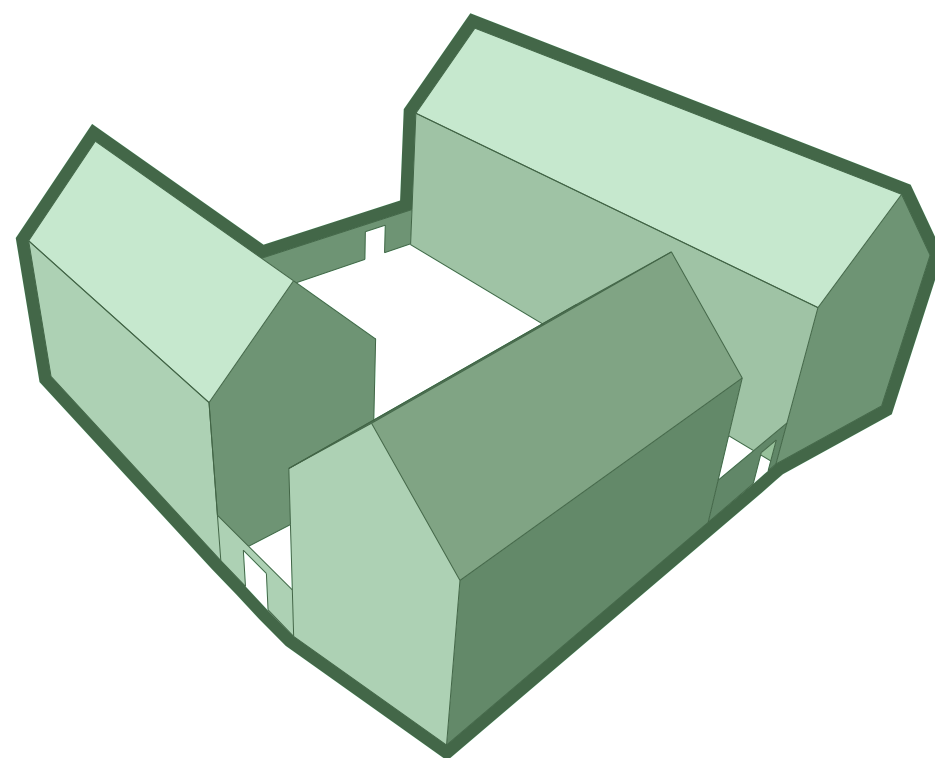
Klassiska fasadelement. Offentlig karaktär

Kvarter Stationsvägen Utformning

Översta våningen i kontorshus utformas som takvåning med frontespis och takkupor för att hålla nere skalan. Reliefverkan i bottenplan. Natursten, eller betong i sockeln. Relief i fasad, markplan.



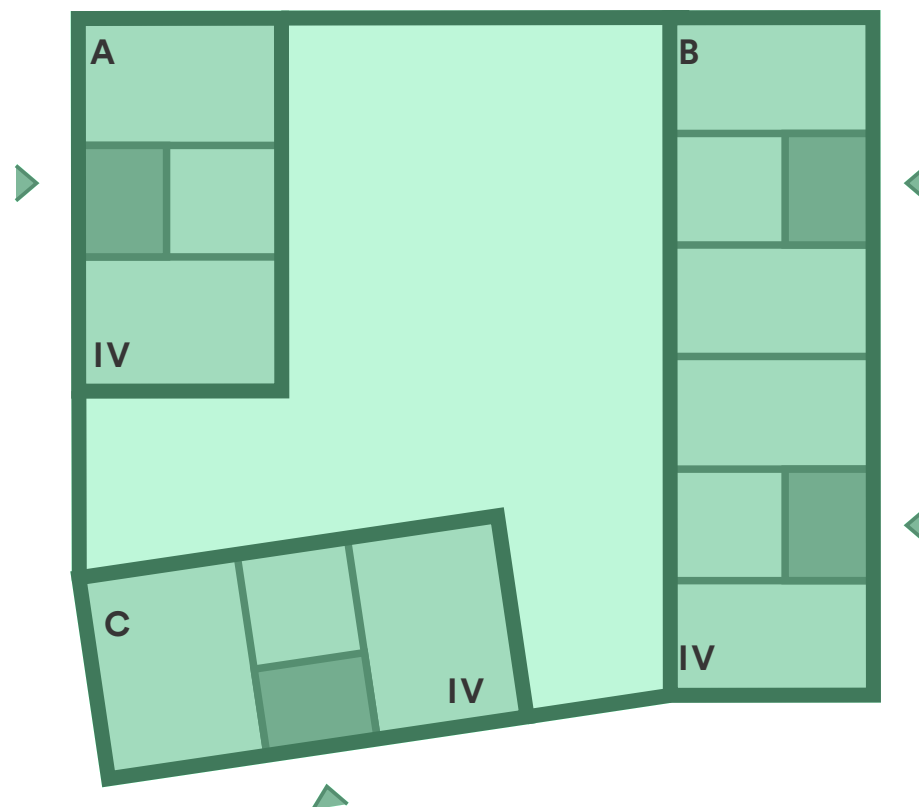
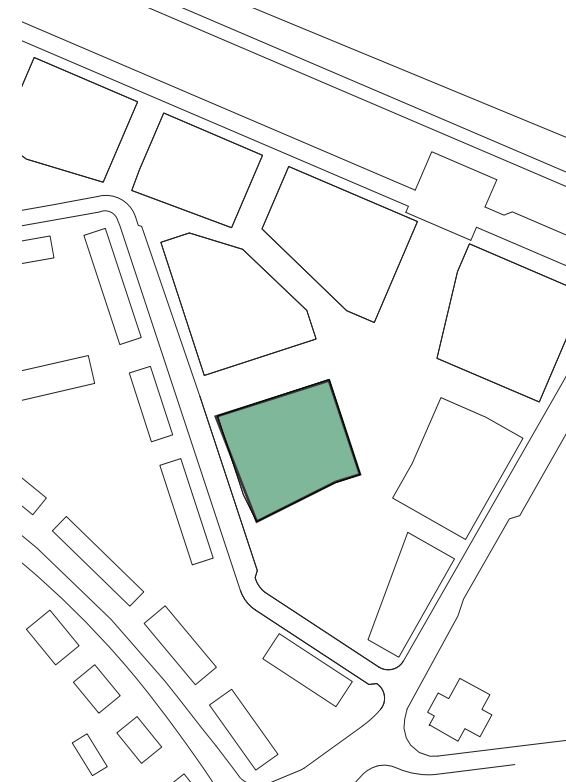
Bild ovan tv Nya kvarter utmed Stationsvägen
Bild ovan th Nytt kvarter sett från Kolonigatan



Varierad innerstad Karlshamn

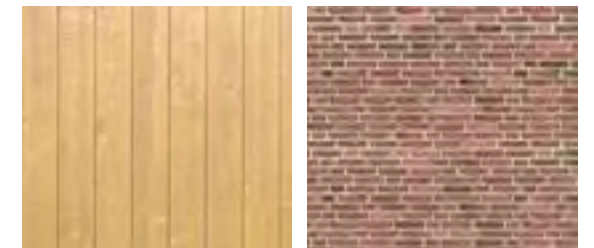
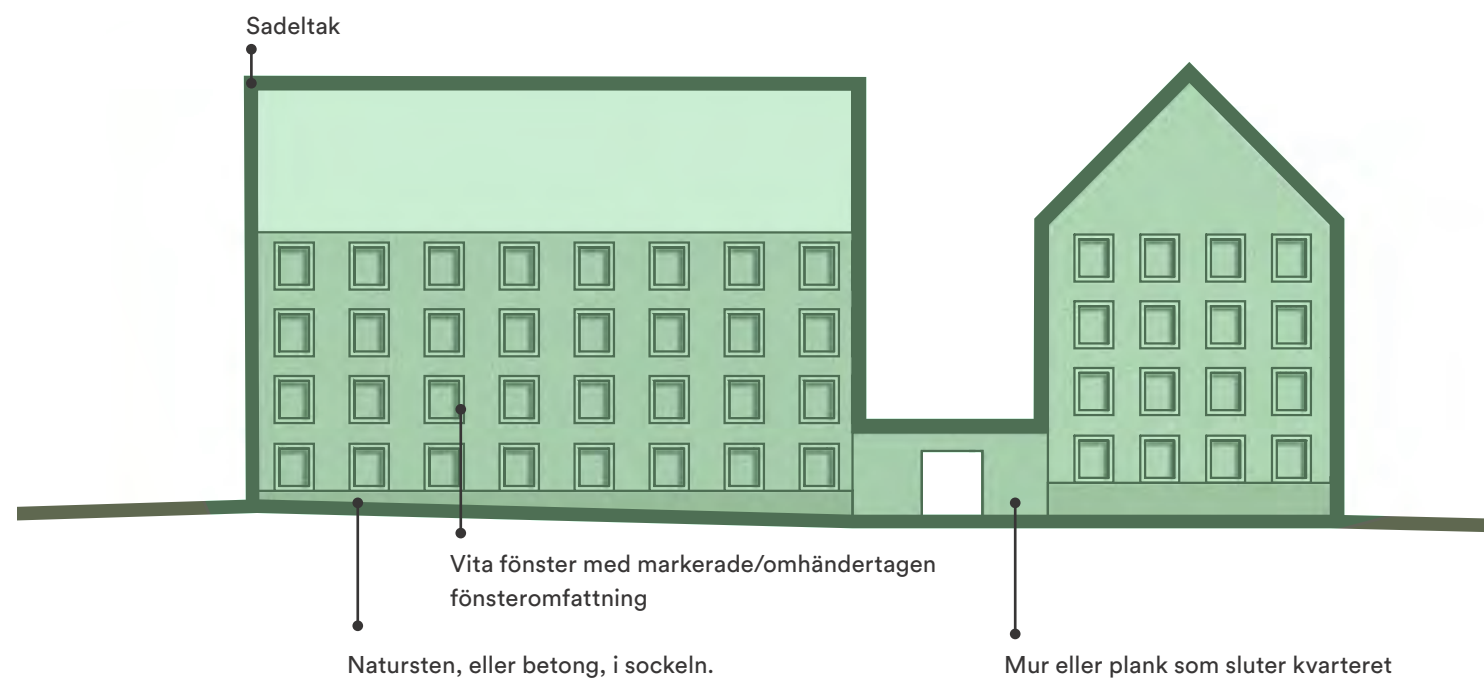
Bostadskvarter Stationsbacken Struktur & Volym

Förslaget innehåller ett bostadskvarter med tre mindre volymer. Sadeltak föreslås för hela kvarteret. Gavelmotiv och långsidor används för att understryka gaturum och indelningar mellan byggnadskroppar. Murar och plank används för att sluta kvarteret.

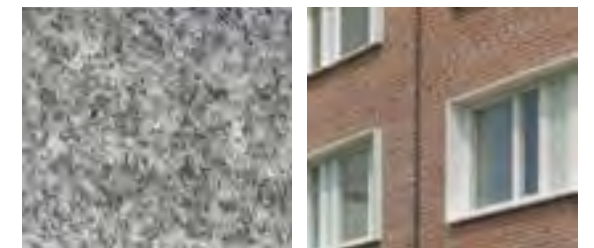


Bostadskvarter Stationsbacken Exploatering

Hus A: ca 1 100 m² BTA
Hus B: ca 1 900 m² BTA
Hus C: ca 1 200 m² BTA
Totalt ca 4 200 m² BTA



Puts, tegel eller trä i gula, röda, bruna, grå, blå eller gröna toner



Övervägande vita fönster och omfattningar.
Natursten, eller betong i sockeln



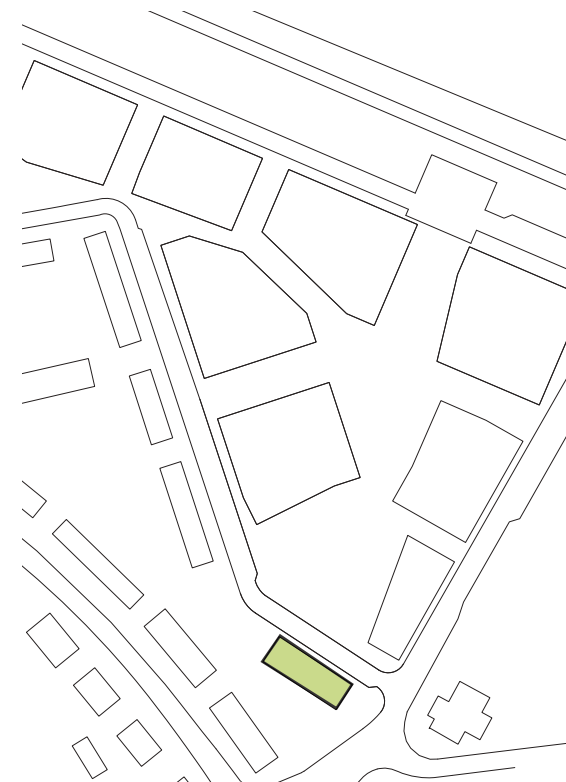
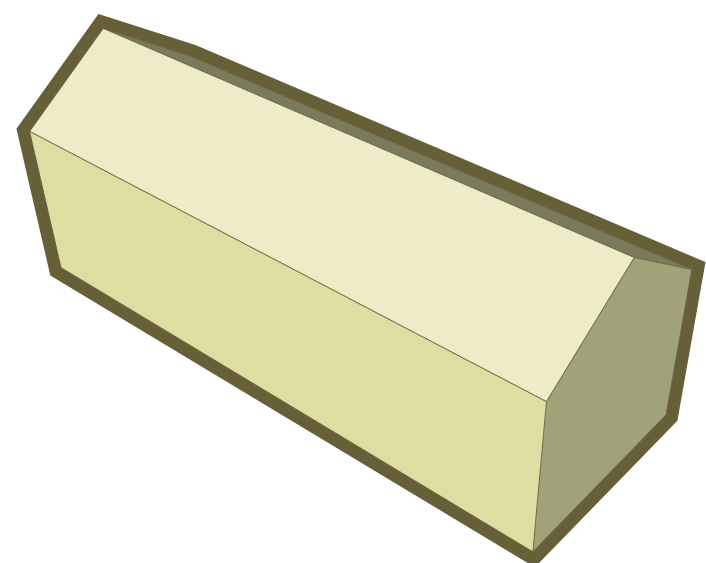
Varierad bebyggelse Karlshamn

Bostadskvarter Stationsbacken Utformning

Övervägande vita fönster och omfattningar.
Natursten eller betong i sockeln.
Murar och plank används för att sluta kvarteret.



Volymstudie, ny bostadsbebyggelse sett från
Kolonigatan

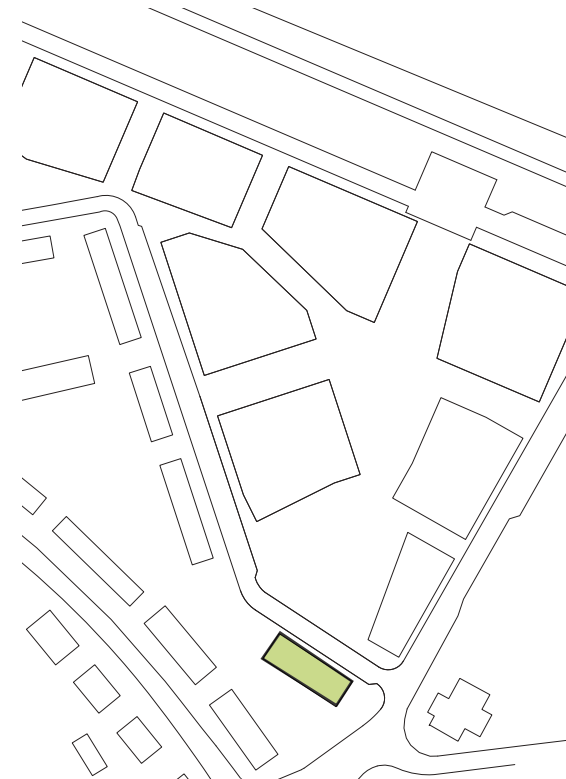
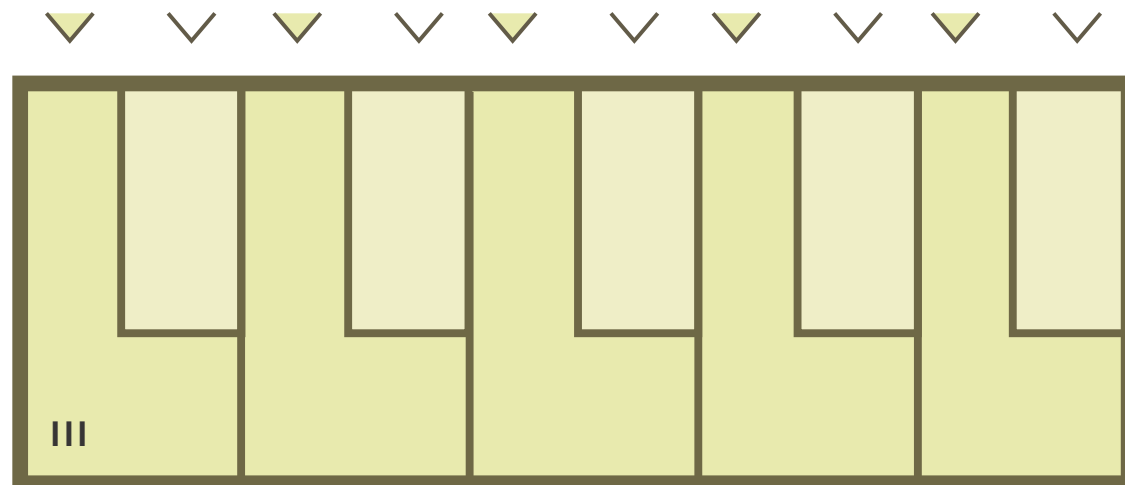


Lamellhus längs Erik Dahlbergsvägen

Bostadsbebyggelse Kolonigatan

Struktur & Volym

Bostadsvolymen ansluter till omkringliggande bebyggelsestruktur med lamellhus med långsida mot gata och lågt lutande sadeltak.

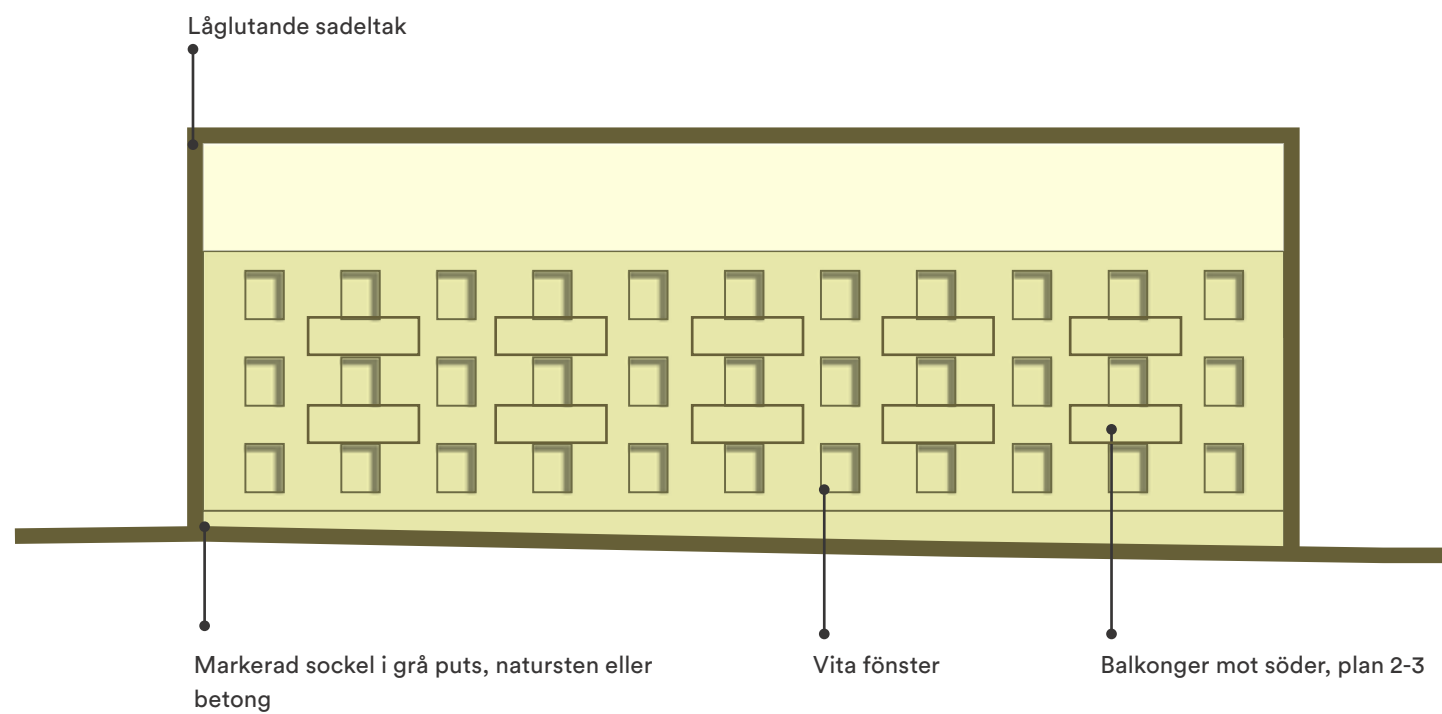


Bostadslamell Kolonigatan

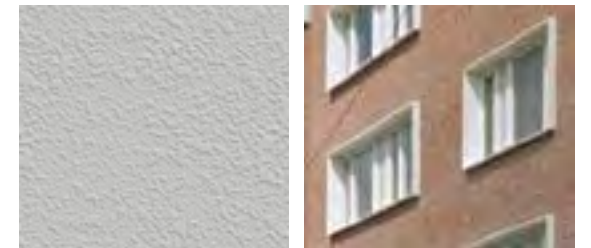
Program & användning

Kan utformas som flerbostadshus eller etagelägenheter med integrerad parkering.

Ca 1300 kvm BTA



Puts, dova pastelltoner, tegelpannetak



Gråputsad sockel, vita fönster



Lamellbebyggelse Karlshamn

Bostadslamell Kolonigatan

Utformning & gestalt

Gestaltas som ett samtida tillskott till omkringliggande lamellbebyggelse.



Volymstudie, nya kvarter utmed Stationsvägen
Vy från Erik Dahlbergsgatan,



Exploatering etapp 1

Kvarter Stationsvägen
10900 kvm BTA kontor
eller
7700 kvm BTA bostad (ca 77
lägenheter)

Bostadskvarter Stationsbacken
4200 kvm BTA bostad (ca 42
lägenheter)

Bostadslamell Kolonigatan
1300 kvm BTA bostad (ca 13
lägenheter)

Totalt ca 132 lägenheter (55 lgh
om det blir kontor istället)

En hållbar stadsdel



En hållbar stadsutveckling

Utvecklingen av den nya Stationsstaden i Karlshamn bör ske med stort fokus på att nå en hållbar stadsutveckling utifrån ekologiska och sociala aspekter.

En grön stadsdel

Som ett led i arbetet med den ekologiska hållbarheten föreslås utgångspunkten vara att stadsdelen möjliggör kretslopp av energi och vatten. Det kan göra med exempelvis solpaneler på tak och kretslopp för att ta tillvara vatten lokalt. Ett exempel på ett projekt där avloppsvatten har tagits tillvara är Oceanhamnen, Helsingborg. Där samlas och används avfallet från avlopp som råvara för att producera biogas och växtnäring. Systemet bedöms minska utsläppen av miljöpåverkande växthusgaser med 50 procent i området. Detta förutsätter en anläggning för att hantera denna typ av lösningar.

I Oceanhamnen arbetar Helsingborgs stad också med innovativt elnät som kommer att ha möjlighet att överföra el mellan byggnader.

Stadskvaliteter och vistelsekvaliteter

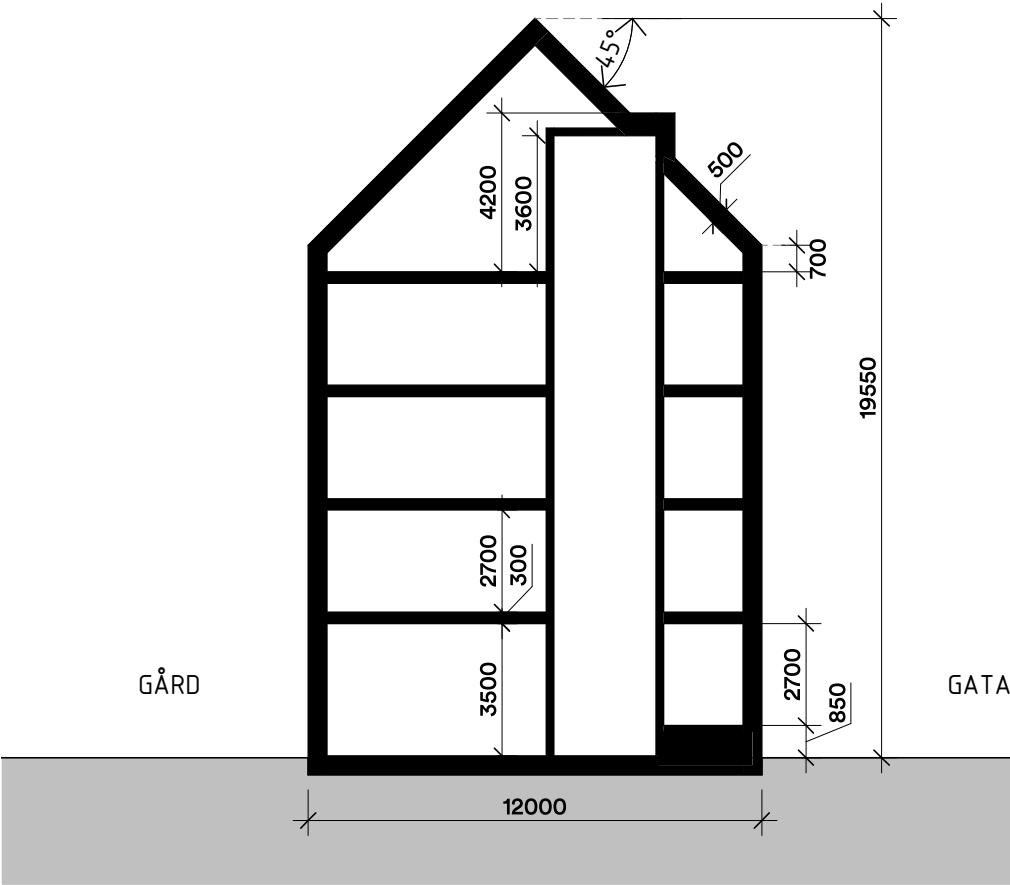
Den nya Stationsstaden har utformats med de sociala hållbarhetsfrågorna i fokus genom att skapa förutsättningar för stadsliv och kvaliteter i de offentliga rummen. Stationsbacken, Stationstorget, Gränden och övriga gaturum är utformade i en mänsklig skala med sittplatser, grönska och vistelsevärden som inbjuder till vistelse och trygghet när man rör sig genom stadsdelen.



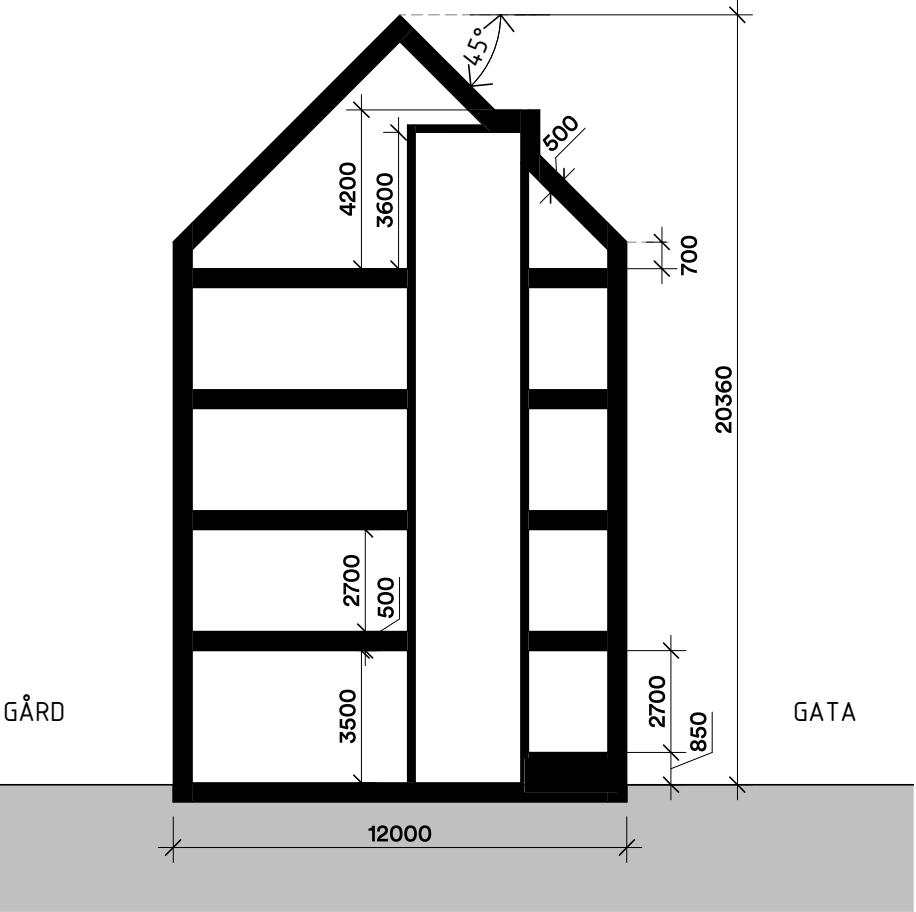
Hållbar stadsdel Exempel träbyggnad

Kvarteret Geologen, Växjö är exempel på bostadshus byggda i massivträ. Ett förnyelsebart material som är hållbart och som har en täthet som gör att inomhustemperaturen blir stabil, vilket ger ett sundare inomhusklimat.

Principsektion betongstomme



Principsektion trästomme



Ettapp 1
Principsektion Träbyggnad

Skala 1:200 (A3)

Läge gångbro



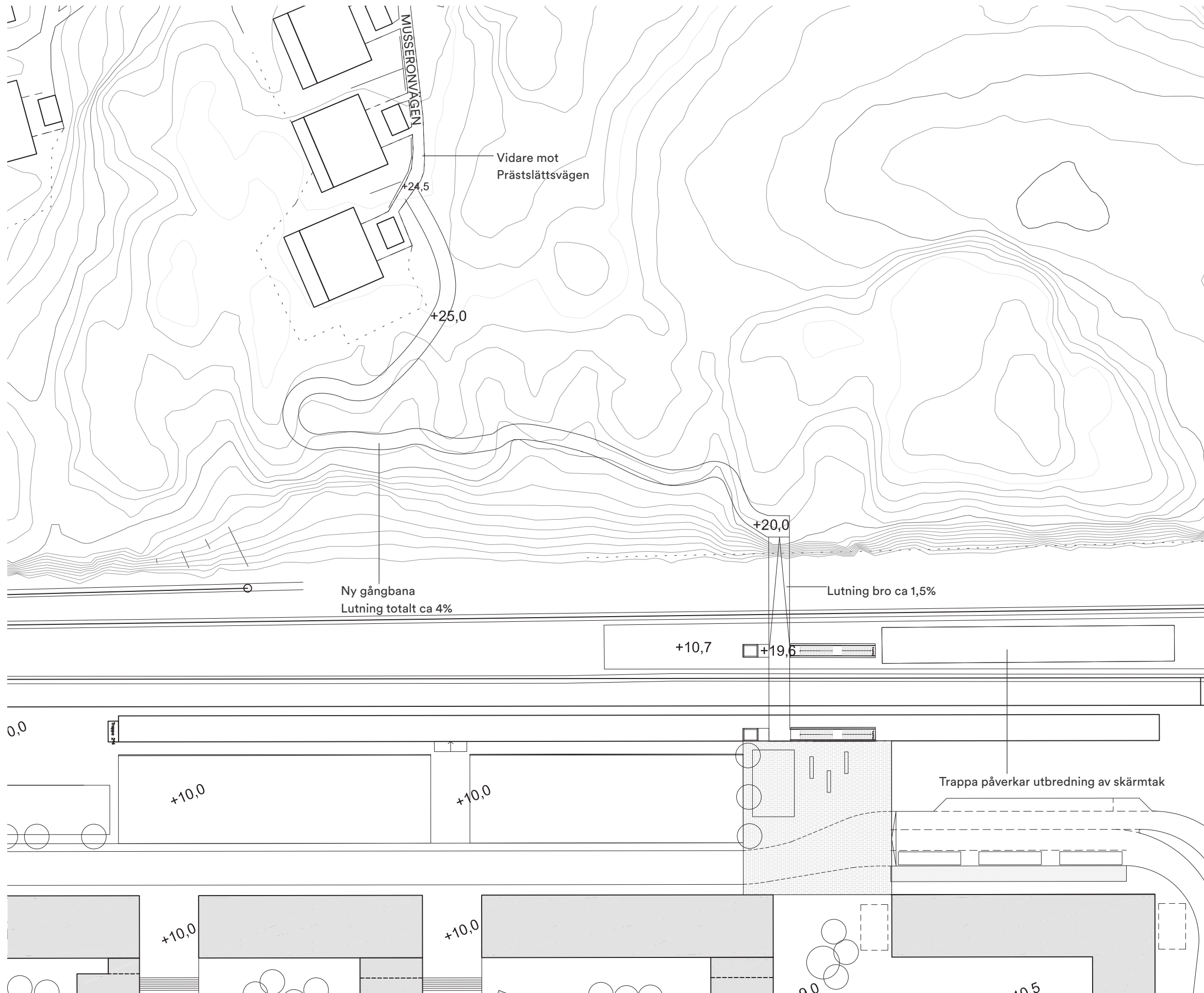
Alternativ för placering gångbro

Läge A:

Gångbro placeras centralt i Nya stationsstaden och ansluter till tågplattformar samt Musseronvägen i norr.

Läge B:

Gångbro placeras till väster i Nya Stationsstaden och ansluter till västra änden av Musseronvägen och kopplas till Hagalundsvägen i väster.



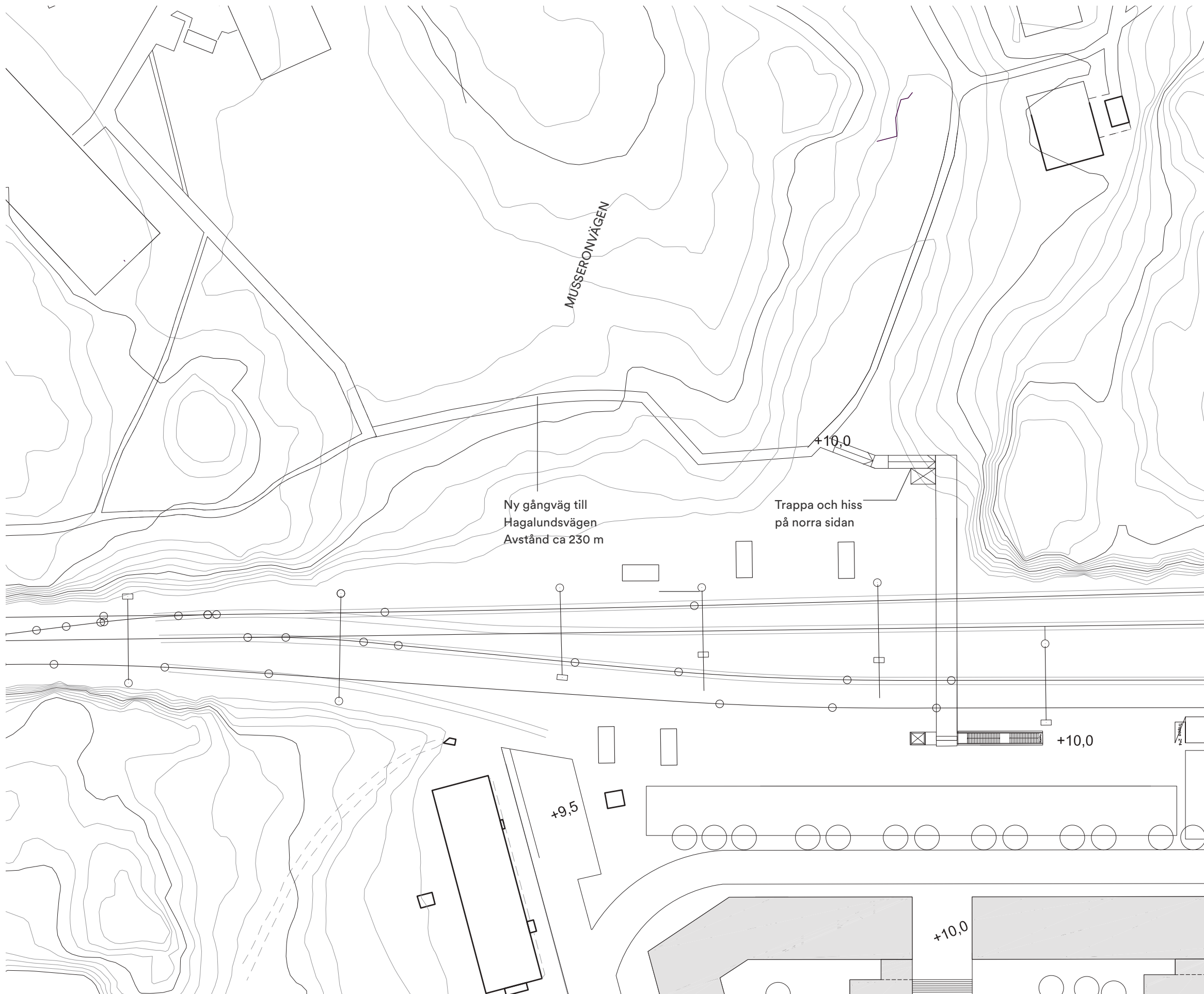
Gångbro

Läge A
Skala 1:750 (A3)

Gångbro placeras i stationsnära läge - centralt i den nya planen och ansluter till Musseronvägen på norra sidan om spårområdet. Därifrån kan man sedan fortsätta norrut till Prästslättsvägen.

+ Detta gångbroläge kan utnyttjas för att binda samman perrongerna och ansluter väl till föreslagen bebyggelse i Nya Stationsstaden.

- Kopplingen på norra sidan är svagare då en framtida gångväg kopplar på det befintliga gatunätet i en mer privat bostadsbebyggelse och inte har lika tydlig riktning för att ta sig till Hagalundsvägen och vidare norrut. Höjdsättning och därmed dragning av gångstråk på norra sidan spåren behöver studeras närmare då de stora höjdskillnaderna kan orsaka problem. Den totala lutningen mellan norra brofästet och anslutning till Musseronvägen ligger på ca 5% och tas förslagsvis upp med en gång väg som till stor del följer klippkanten.



Gångbro

Läge B
Skala 1:750 (A3)

Gångbro placeras i områdets västra del - på norra sidan om spårområdet ansluter den till Musseronvägen och öppnar för ett nytt stråk väster ut till Hagalundsvägen. Norra sidan ligger på samma höjd som södra och höjdskillnad hanteras med trappa och hiss på båda sidor.

+ Kopplingen på norra sidan spårerna är starkare med närhet till Hagalundsvägen i väster samt en situation där gångbron ansluter till Musseronvägen på en mer offentlig plats. Hantering av höjdskillnader är enklare då båda sidor ligger på samma nivå.

- Bron hamnar inte centralt i den nya Stationsstaden och kan inte ansluta till perrongerna. Den hamnar även på den zon som Trafikverket pekat ut som buffert från projekterad spårmitt på södra sidan vilket kan undvikas vid behov med en gångbro som förlängs söderut.

Utredningar

Genomförda utredningar

Ett antal utredningar har legat till grund för detta arbete och utgjort utgångspunkten för den reviderade strukturskissen.

Nedan följer en sammanställning av genomförda utredningar och hur slutsatserna har påverkat strukturen.

Dagvatten

- Dagvattenutredning, WSP 2018-06-26, rev. 2018-09-25

Risk och miljö

- Detaljerad riskbedömning, 2018-10-09
- PM risk - second opinion, 2019-02-01
- Fördjupad riskbedömning, 2019-05-17, rev. 2019-06-03.
- Markteknisk undersökningsrapport/geoteknik, 2018-06-29, rev. 2018-10-18
- PM - Översiktlig geoteknisk utredning, 2018-06-29, rev. 2018-10-18

Trafik- och buller

- Trafikbullerutredning, 2018-06-28
- Trafikutredning, 2018-06-28

Järnväg

- Trafikverkets Kapacitetsanalys Sydostlänken
- Utredning av komfortzon inför planerad byggnation - vibrationer från spårväg, 2018-07-05, rev. 2018-10-04

Principer trafik



Föreslaget alternativ, Trafikutredning 2018 (WSP)



Omarbetad trafikstruktur (Fojab 2021)

Trafik och stationsfunktioner

Ett av projektets viktigaste målsättningar har varit att skapa bra förutsättningar för busstrafiken, en attraktiv stationsmiljö och en bra bytespunkt för resenärer med kollektivtrafik.

En trafikutredning togs fram 2018 (WSP) som baserades på tidigare strukturskiss (Fojab, 2016). Syftet var bl.a. att studera hur den framtida kollektivtrafikförsörjningen ska ske inom stationsområdet. Trafikutredningen landade i ett huvudalternativ med en genomgående bussgata diagonalt genom den nya stadsdelen. Alternativet visas på principskissen intill. Förslaget innebar i korthet:

- en genomgående sträckning för busstrafiken diagonalt genom området
- nya lägen för busshållplatsen söder respektive norr om den nya gatan (Stationsgatan) i anslutning till stationen.
- Infart österifrån via Stationsvägen och västerifrån via Regeringsgatan. Ombyggnad av den befintliga fyrvägs korsningen Erik Dahlbergsvägen/ Regeringsgatan.
- Ett vänstersvängfält på Erik Dahlbergsvägen.

I nära dialog med Trafikverket och Blekinge Länstrafik har en delvis ny trafiklösning arbetats fram. Den bygger på samma principer som förslaget i trafikutredningen: en stationsmiljö som underlättar framkomlighet för kollektivtrafiken och stationsfunktionerna. Den av WSP föreslagna lösningen med den diagonala bussgatan visade sig vara svår att genomföra av en rad skäl. Den framtagna

strukturskissen (Fojab 2016) hade en tydlig sida med högre, skyddande volymer mot spåren för att skapa ljuddämpad sida och klara riktvärden för buller. Bebyggelsekvarteren utformades med tydlig in- och utsida och med tysta innergårdar. Den diagonala sträckningen gjorde det svårt att genomföra. Alternativet visade också svårigheter att bevara och utveckla kvaliteterna i de offentliga rummen såsom den gränden, Stationsbacken och de inre rummen. Genomförbarheten bedömdes som låg med hänsyn till kvartersformer och storlek med minskad exploatering som följd.

Det nya strukturförslaget (Fojab 2021) har arbetets fram i en gemensam process med Blekinge Länstrafik och Trafikverket och innebär i korthet att:

- sträckningen för busstrafiken går utmed Stationsvägen och parallellt med spåren. Hörnet Stationsvägen/Regeringsgatan har studerats och anpassats till bussens framkomlighet.
- nya lägen för busshållplatsen söder respektive norr om den nya gatan (Stationsgatan) i anslutning till stationen
- På/avstigningszon, taxizon, tågersättningsbuss placeras i anslutning till tågplattformen
- Infart för busstrafik österifrån sker via Stationsvägen och västerifrån via Regeringsgatan.
- Ombyggnad av den befintliga fyrvägs korsningen Erik Dahlbergsvägen/ Regeringsgatan föreslås. Detaljutformning studeras vidare.
- Ett vänstersvängfält på Erik Dahlbergsvägen.

Se vidare Illustrationsplan på nästa sida.

Transformator

Teknikskåp

Parkering
Trafikverket

Korsning
Stationsvägen/
Regeringsgatan
optimeras för
buss

Korsning
Regeringsgatan - Erik
Dahlbergsvägen
behöver detaljstuderas
avseende
svängradier och övrig
korsningsutformning.

Nytt
stationstorg,
cykelparkering
ca 80 platser

På-och
avstigning/
Lastzon, Taxi,

Parkering
Trafikverket

Möjlig plattform

Hållplatsläge buss
3 platser

Befintlig
cykelparkering
ca 200 platser

Termineringsläge buss
3 platser

Trafik och stationsfunktioner

1: 1500 (A3)



Vändslinga för buss

Busshållplatslägen,
befintliga

Trafik och stationsfunktioner etapp 1

1:1000 (A3)

Principer parkering

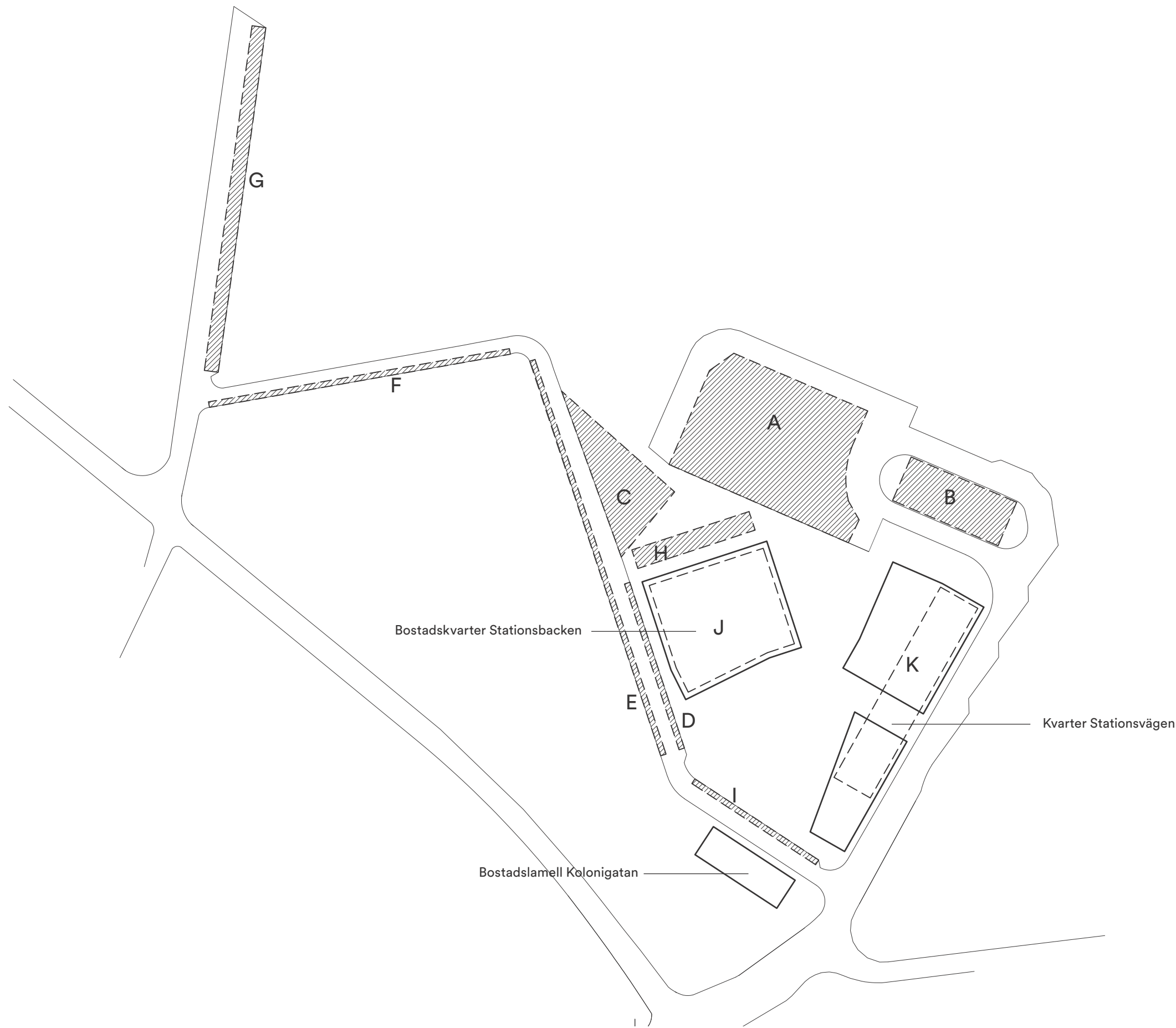


Befintlig kommunal markparkering

1:1500 (A3)

A: ca 100 platser
B: ca 20 platser
C: ca 20 platser
D: ca 40 platser
E: ca 25 platser
F: ca 15 platser
G: ca 50 platser

Totalt ca 260-270 platser



Parkering under etapp 1

1:1500 (A3)

Kommunala parkeringsplatser

- A: ca 100 platser
- B: ca 30 platser
- C: ca 20 platser
- D: ca 8 platser
- E: ca 25 platser
- F: ca 15 platser
- G: ca 50 platser
- H: ca 16 platser
- I: ca 8 platser

Totalt ca 270 kommunala platser

Boendeparkering

J: ca 40 platser (källargarage)

P-norm ca 0,72 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

Boendeparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som bostäder

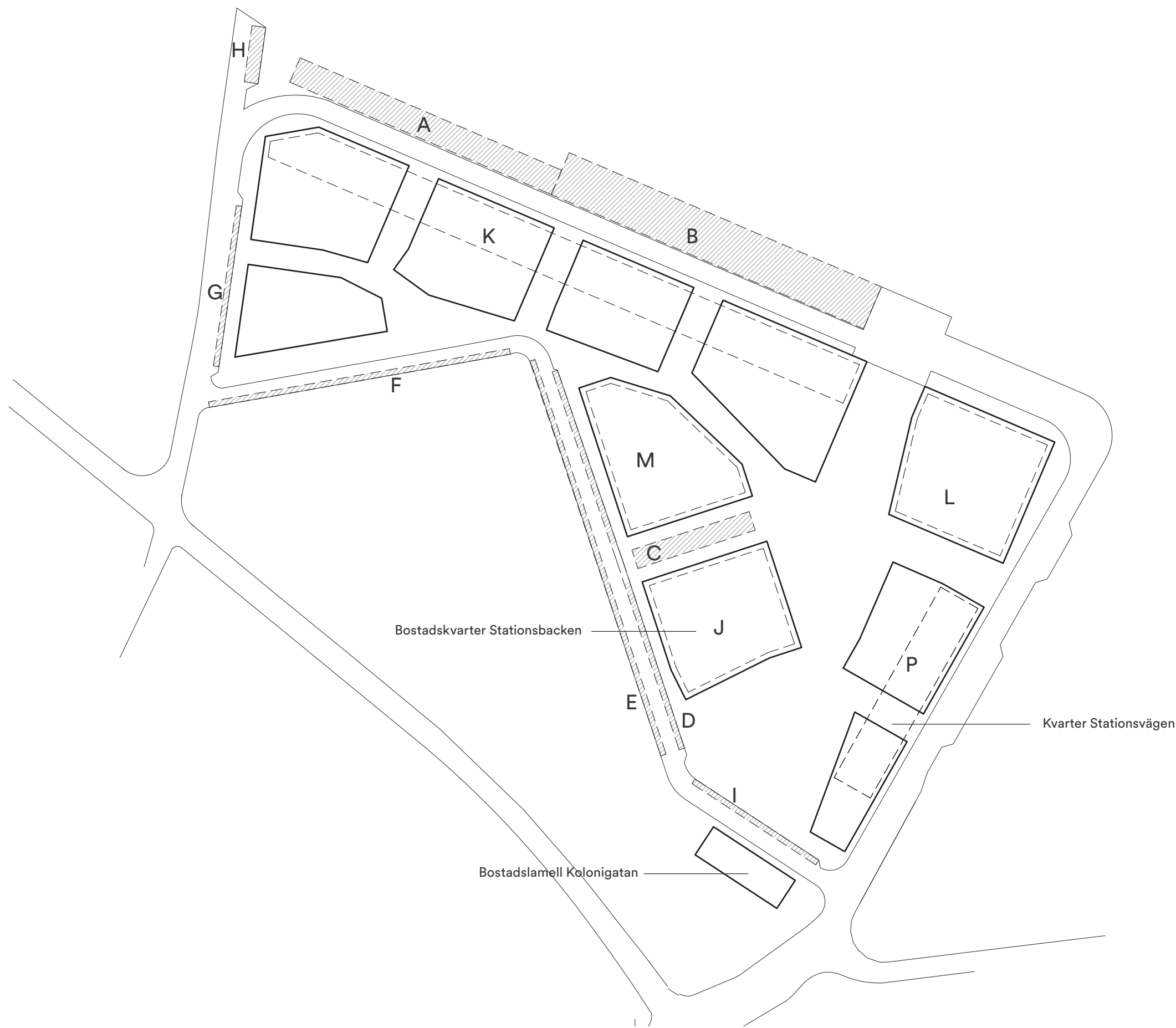
- J: ca 40 platser (källargarage)
- K: ca 50 platser (källargarage)

P-norm ca 0,68 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

Kontorsparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som kontor

K: ca 50 platser (källargarage)

P-norm ca 4,6 platser/1000 kvm



Parkering utbyggd stadsdel

1:1500 (A3)

Kommunala parkeringsplatser

- A: ca 24 platser
- B: ca 90 platser
- C: ca 16 platser
- D: ca 16 platser
- E: ca 25 platser
- F: ca 15 platser
- G: ca 10 platser
- H: ca 10 platser
- I: ca 8 platser

Totalt ca 214 kommunala platser

Boendeparkering

- J: ca 40 platser (källargarage)
- K: ca 150 platser (källargarage)
- L: ca 50 platser (källargarage)
- M: ca 40 platser (källargarage)

P-norm ca 0,67 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

Boendeparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som bostäder

- J: ca 40 platser (källargarage)
- K: ca 150 platser (källargarage)
- L: ca 50 platser (källargarage)
- M: ca 40 platser (källargarage)
- P: ca 50 platser (källargarage)

P-norm ca 0,67 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

Kontorsparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som kontor

- P: ca 50 platser (källargarage)

P-norm ca 4,6 platser/1000 kvm

Parkering utbyggd stadsdel alt med Parkeringshus

Den redovisade parkeringslösningen förutsätter beslut om investering eller inriktning för ett mobilitetshus inom området. Inga sådana beslut är fattade i dagsläget utan redovisningen nedan ska endast ses som en framtida möjlighet.

Kommunala parkeringsplatser

- A: ca 24 platser
- B: ca 90 platser
- C: ca 16 platser
- D: ca 16 platser
- E: ca 25 platser
- F: ca 15 platser
- G: ca 10 platser
- H: ca 10 platser
- I: ca 8 platser
- Q: ca 290 platser (parkeringshus - 6 plan)

Totalt ca 504 kommunala platser

Boendeparkering

- J: ca 40 platser (källargarage)
- K: ca 120 platser (källargarage)
- L: ca 50 platser (källargarage)
- M: ca 40 platser (källargarage)

P-norm ca 0,77 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

Boendeparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som bostäder

- J: ca 40 platser (källargarage)
- K: ca 120 platser (källargarage)
- L: ca 50 platser (källargarage)
- M: ca 40 platser (källargarage)
- P: ca 50 platser (källargarage)

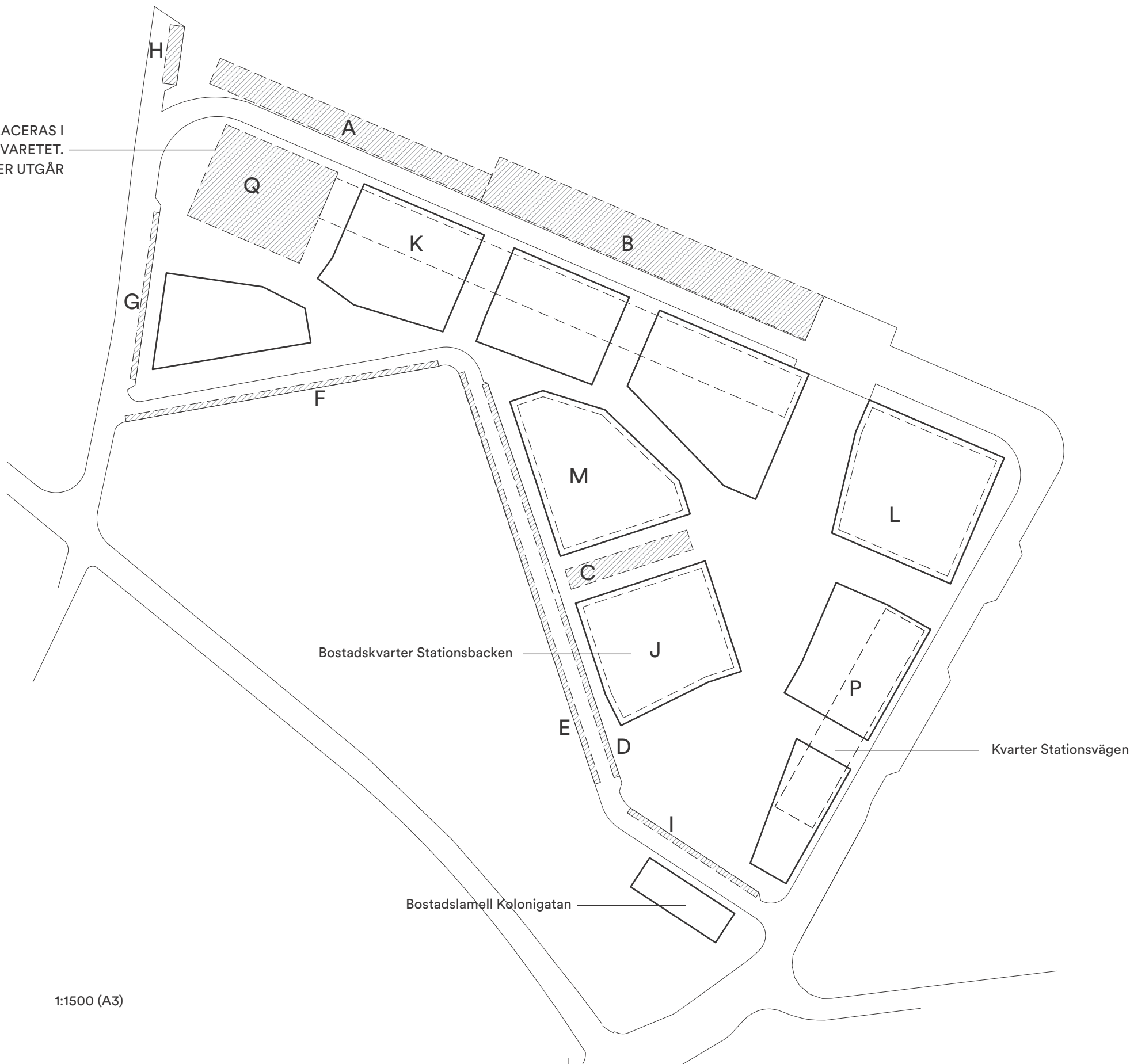
P-norm ca 0,75 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

Kontorsparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som kontor

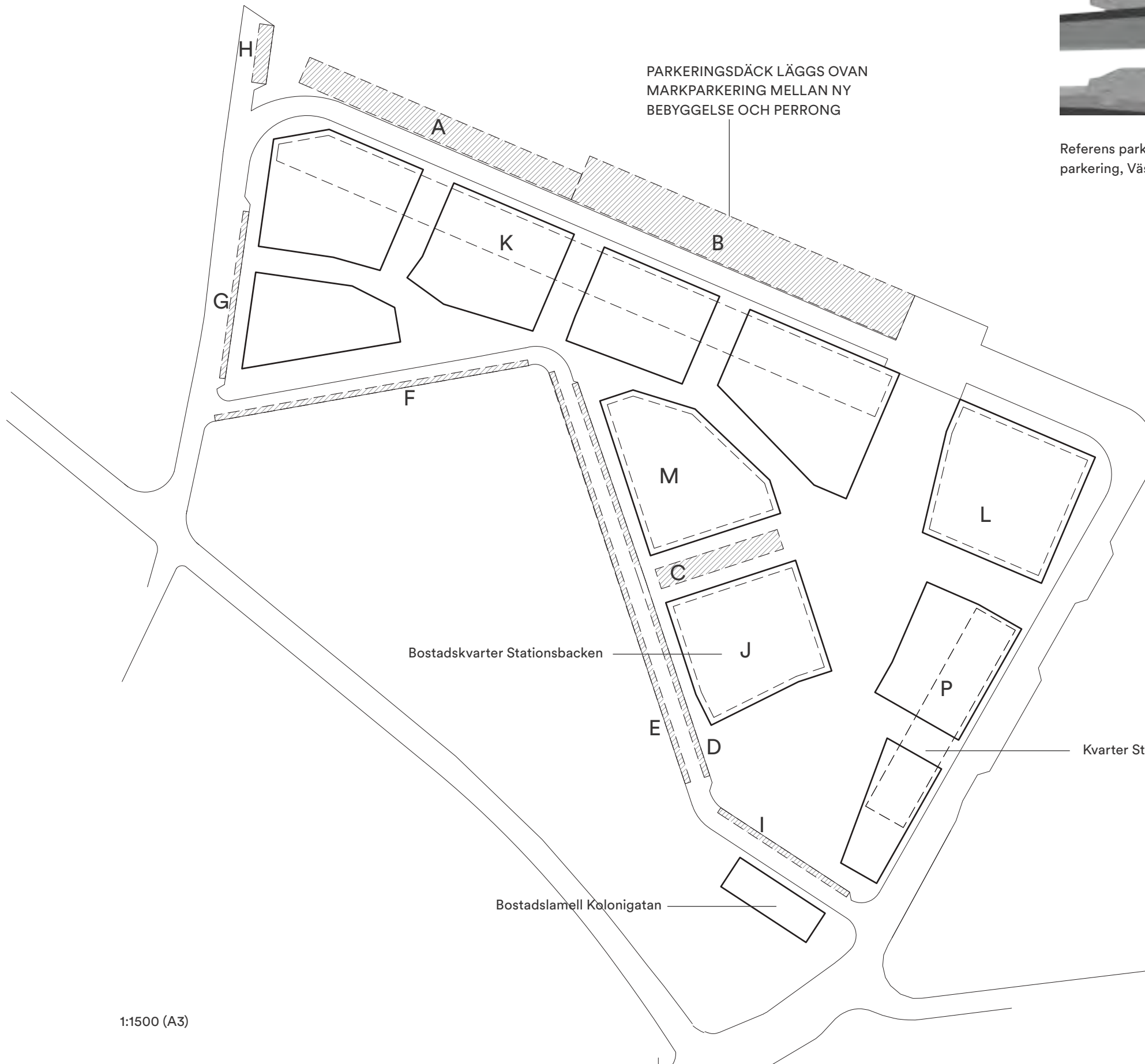
- P: ca 50 platser (källargarage)

P-norm ca 4,6 platser/1000 kvm

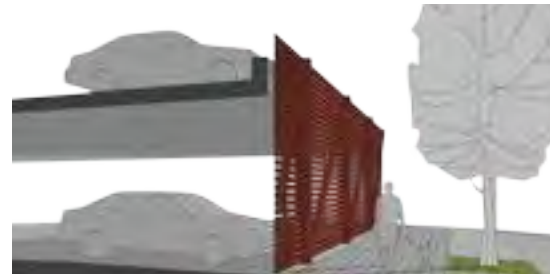
PARKERINGSBUS PLACERAS I
NORDVÄSTRA KVARETET.
CA 6500 KVM BOSTÄDER UTGÅR



1:1500 (A3)



1:1500 (A3)



Referens parkeringsdäck med plank - Klippans
parkering, Västerås



Parkering utbyggd stadsdel med parkeringsdäck

Den redovisade parkeringslösningen förutsätter beslut om parkeringsdäck inom området. Inga sådana beslut är fattade i dagsläget utan redovisningen nedan ska endast ses som en framtida möjlighet.

- Kommunala parkeringsplatser**
A: ca 14 platser
B: ca 160 platser (Parkeringsdäck - 2 plan)
C: ca 16 platser
D: ca 16 platser
E: ca 25 platser
F: ca 15 platser
G: ca 10 platser
H: ca 10 platser
I: ca 8 platser

Totalt ca 274 kommunala platser

- Boendeparkering**
J: ca 40 platser (källargarage)
K: ca 150 platser (källargarage)
L: ca 50 platser (källargarage)
M: ca 40 platser (källargarage)
(P: ca 50 platser (källargarage)
Ifall det nyttjas som bostadsgarage istället för till kontor)

P-norm ca 0,67 platser/lgh
(Inkl. parkeringsbehov för "Bostadslamell Kolonigatan")

- Kontorsparkering ifall "Kvarter Stationsvägen" nyttjas som kontor**
P: ca 50 platser (källargarage)

P-norm ca 4,6 platser/1000 kvm

Övriga utredningar



Figur 13 – Principskiss, bild: FOJAB arkitekter (2016).

Dagvattenutredning, WSP 2018



reviderad strukturskiss Fojab 2021

Dagvattenhantering

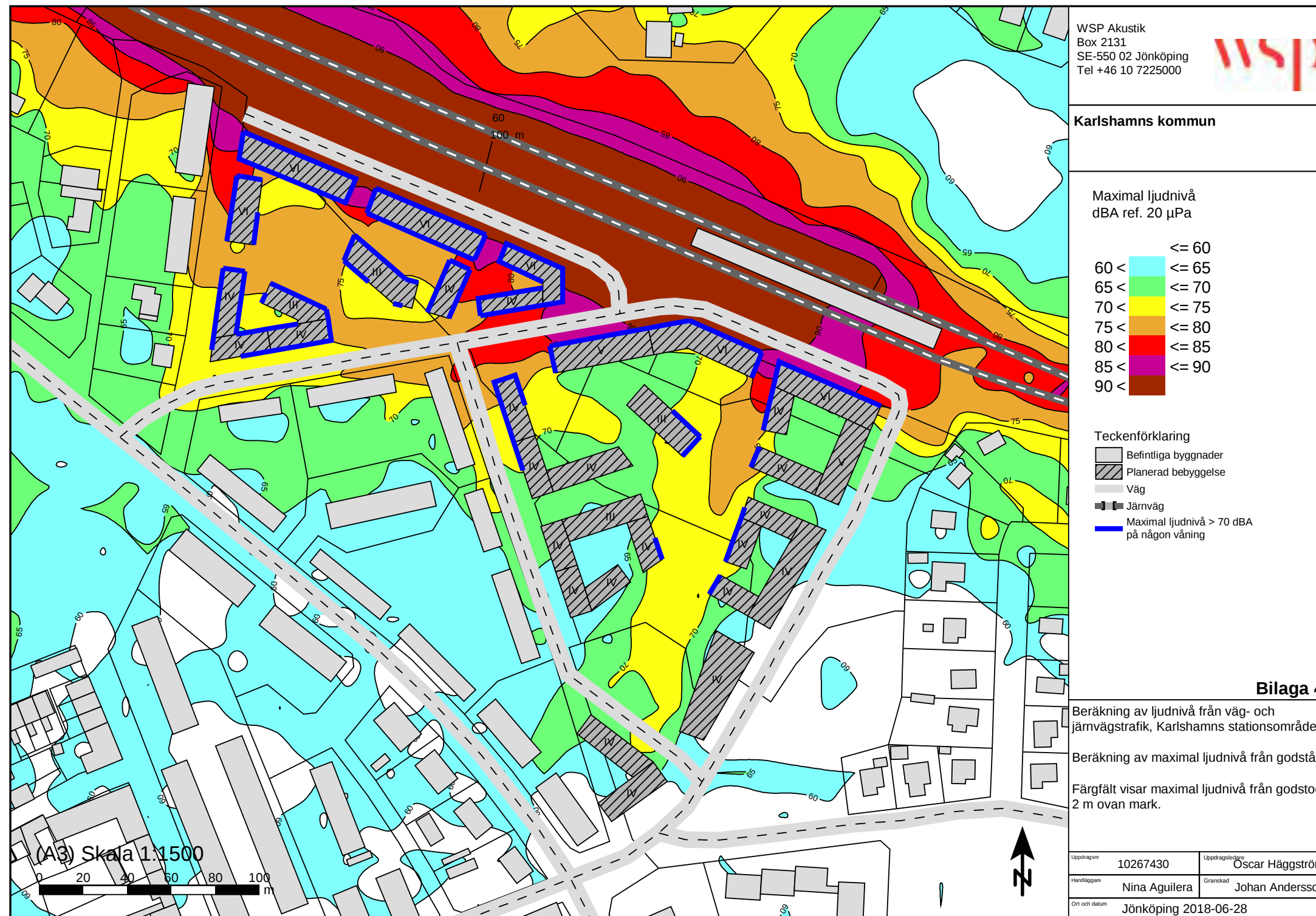
En dagvattenutredning (WSP, 2018) har tagits fram för området med strukturskiss för stationsområdet som underlag (Fojab, 2016). Dagvattenutredningen föreslår ett antal systemlösningar för att fördröja dagvatten inom planområdet:

- Konventionellt rörledningssystem
- Genomsläppliga beläggningar (parkeringsytor)
- Upphöjda växtbäddar och/eller LOD-anläggningar (kvartersmark)
- Nedsänkta växtbäddar med träd i skelettjord

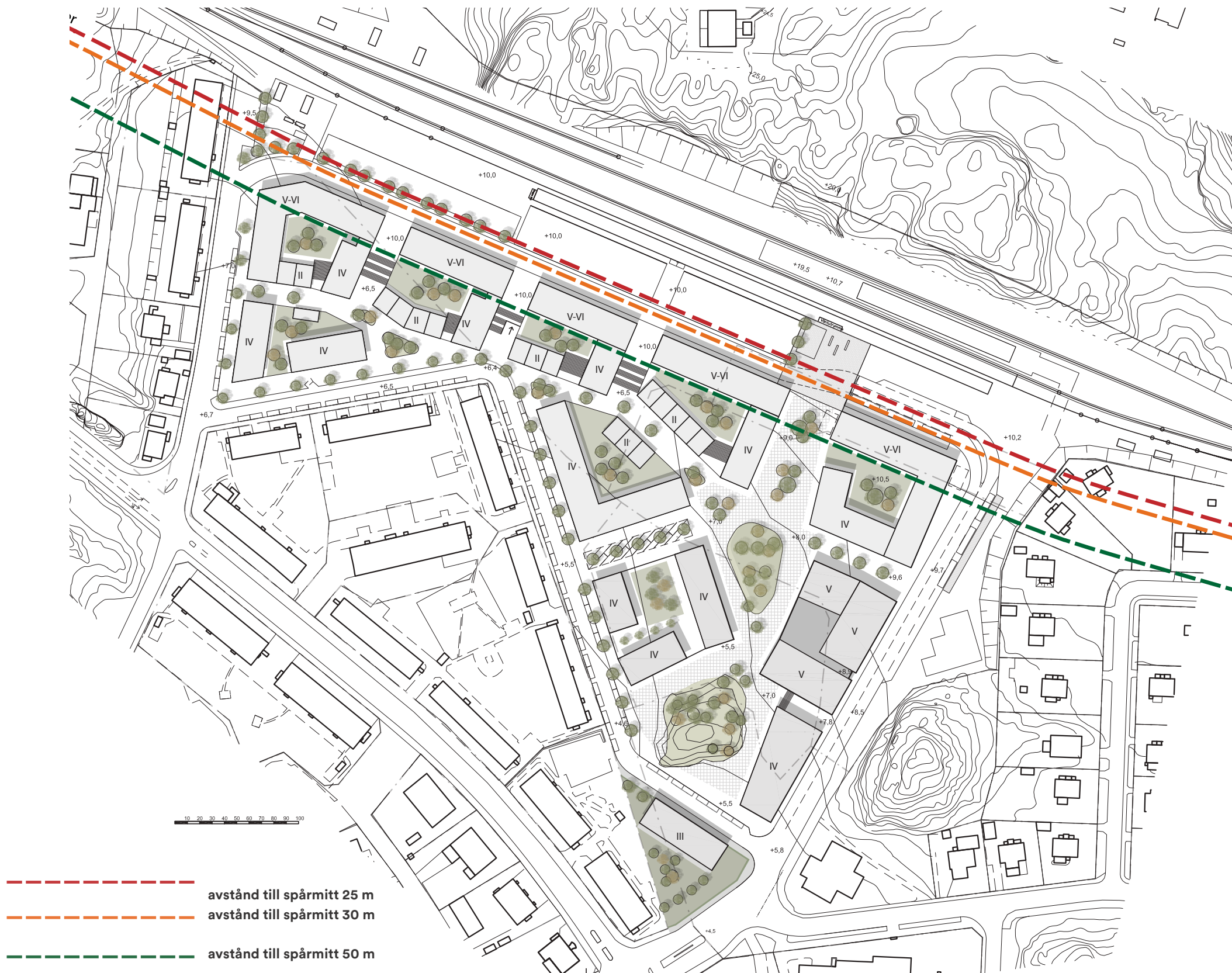
Den reviderade strukturskissen (Fojab, 2020) har i huvudsak samma struktur och andel allmän platsmark. Däremot så öppnar förslaget upp för att några av kvartersgårdarna kan komma att underbyggas med garage vilket innebär att dessa ytor inte längre blir aktuella för fördröjning i lika stor omfattning. Istället kan en kombination av andra åtgärder för fördröjning av dagvatten bli aktuell som ersättning för dessa ytor. Exempel på sådana åtgärder är:

- underjordiska fördröjningsmagasin på förgårdsmark och i kvartersgator
- gröna tak på tex komplementbyggnader
- växtbäddar och träd med skelettjord på allmän platsmark som utformas som nedsänkta ytor
- fördröjning i de föreslagna växtytorna i Stationsbacken, Kolonigatan och gränden.

Sammantaget bedöms det reviderade strukturskissen kunna fungera med samma systemlösningar som nämnts ovan men ytor för dagvattenfördröjning inom området disponeras om i relation till tidigare utredning.



Bullerutbredningskarta med maxnivåer från väg och järnvägstrafik.



Situationsplan med riskavstånd till järnväg.

Risk

Ett antal utredningar avseende risk har tagits fram för området. I den första riskutredningen identifierades två riskkällor: Blekinge kustbana (järnvägen) och Karlshamns bangård. Resultaten visar att individrisken inom ca 30 meter från närmsta spårmit är förhöjd. Därefter har en fördjupad riskutredning tagits fram med fokus på etapputbyggnad och risk från bangården.

Sammantaget bedöms samhällsrisk för de studerade etapperna som acceptabel utan åtgärder förutsatt att följande åtgärder inarbetas i planförslaget:

- Bebyggelsefritt avstånd om minst 25 m mellan närmsta spårmit och tillkommande bebyggelse.
- Marken utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse utomhus inom 30 m från närmsta spårmit. Åtgärden innebär exempelvis att balkonger och uteplatser inte får placeras i nära anslutning till bangården (<30 m) så till vida de inte skyddas av framförvarande bebyggelse.
- Fönster och glaspardier som vetter mot bangården (inom 30 m från närmsta spårmit) utformas i explosionsresistent klass ER1 enligt EN 13541.
- Fasad och bärande stommar inom 50 m från närmsta spårmit dimensioneras för att motstå karaktäristiska tryck och impulstätheter från motsvarande 100 kg dynamit.
- Utrymning möjliggörs bort från bangården (inom 50 m från närmsta spårmit).

Den reviderade strukturskissen (bild intill) visar avståndet till järnvägen vid utbyggt område. Hänsyn har tagits till riskavståndet så att punkterna ovan klaras:

- bebyggelsefritt minst 25 meter till närmaste bebyggelse
- ingen stadigvarande vistelse, tex balkonger eller uteplatser inom 30 meter från spårmit

Enligt förslaget ligger några av bebyggelsekvarteren närmare än 50 meter från närmaste spårmit (se illustrationsplan) Fasad och stommar i de närmaste byggnadskropparna kommer troligtvis att behöva utföras med särskilda krav enligt punkterna ovan.



- avstånd till spårmitt 25 m
- avstånd till spårmitt 30 m
- avstånd till spårmitt 50 m

Situationsplan med riskavstånd till järnväg i etapp 1.

Risk etapp 1

Sammantaget bedöms samhällsrisken för de studerade etapperna som acceptabel utan åtgärder förutsatt att följande åtgärder inarbetas i planförslaget:

- Bebyggelsefritt avstånd om minst 25 m mellan närmsta spårmitt och tillkommande bebyggelse.
- Marken utformas så att den inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse utomhus inom 30 m från närmsta spårmitt. Åtgärden innebär exempelvis att balkonger och uteplatser inte får placeras i nära anslutning till bangården (<30 m) så till vida de inte skyddas av framförvarande bebyggelse.
- Fönster och glaspartier som vetter mot bangården (inom 30 m från närmsta spårmitt) utformas i explosionsresistent klass ER1 enligt EN 13541.
- Fasader och bärande stommar inom 50 m från närmsta spårmitt dimensioneras för att motstå karaktäristiska tryck och impulstätheter från motsvarande 100 kg dynamit.
- Utrymning möjliggörs bort från bangården (inom 50 m från närmsta spårmitt).

Strukturskissen för etapp 1 (bild intill) visar avståndet till spårmitt. Hänsyn har tagits till riskavståndet så att punkterna ovan klaras:

- bebyggelsefritt minst 25 meter till närmaste bebyggelse
- Ingen stadigvarande vistelse, tex balkonger eller uteplatser inom 30 meter från spårmitt
- Ingen bebyggelse inom 50 meter från spårområdet

Enligt den fördjupade riskutredningen kan etapp 1 genomföras utan åtgärder enligt ovan förutsatt att ovanstående punkter fortsättningsvis klaras.

Projektgrupp:

Magdalena Hedman, Fojab

Mikael Petersson, Fojab

Oskar Svahn, Fojab

Emina Kovacic, Karlshamns Kommun

Jeanette Conradsson, Karlshamns Kommun

