IDÉPROGRAM - STADENS STRÄNDER

Vad betyder havet för livet i Härnösand?

Nattviken mot sydväst (E4 an)

ett program om vad vattnet kan betyda i stadsbilden och idéer om hur vi bättre kan ta vara på strandområdena

HÄRNÖSANDS KOMMUN
Stadsbyggnadskontoret

Medverkande i framtagande av handlingen:

BRYGGAN arkitekter kb

Tom Risberg
Tomas Karlström

Härnösands kommun

Claes Rogander
Tommy Berglund
Curt Andersson
Lars Lundgren

Detta idéprogram har producerats av
BRYGGAN arkitekter i samarbete med
Härnösands kommun april. 2002

Ansvarig utgivare: Härnösands kommun
Stadsbyggnadskontoret
0611-348 000

© BRYGGAN arkitekter kb

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

- Allmänt om bakgrunden till projektet 4
- Landhöjningen 6
- Liten stadshistoria 12
- Stadens karaktär 14
- Studerade områden 17
- Nattviken 18
- Seglingsförhållanden 24
- Södra Skeppsbron 26
- Packarlaven 30
- Inre norra hamnen 32
- Södra sundet 40
- F.d. Tobaksfabriken och udden mot nv 48
- Kopplingar mellan olika delprojekt 50
- Det fortsatta arbetet 51

ALLMÄNT OM BAKGRUNDEN TILL PROJEKTET

Stadens ansikte och karaktär

Alla människor påverkas av de miljöer de uppehåller sig i även om de inte alltid tänker på det.
Har vi en positiv syn på omgivningarna och trivs med att vara där ökar vår självkänsla för den egna staden och tilltron till att den är en bra plats att leva i. Och detta är viktigt, för positiva liksom negativa upplevelser förstärker ofta varandra. Att vara stolt över sin stad och förmedla denna känsla till andra är dels en kunskap om en historia som är spännande och rik och dels en upplevelse av att nutiden har förvaltat arvet väl.

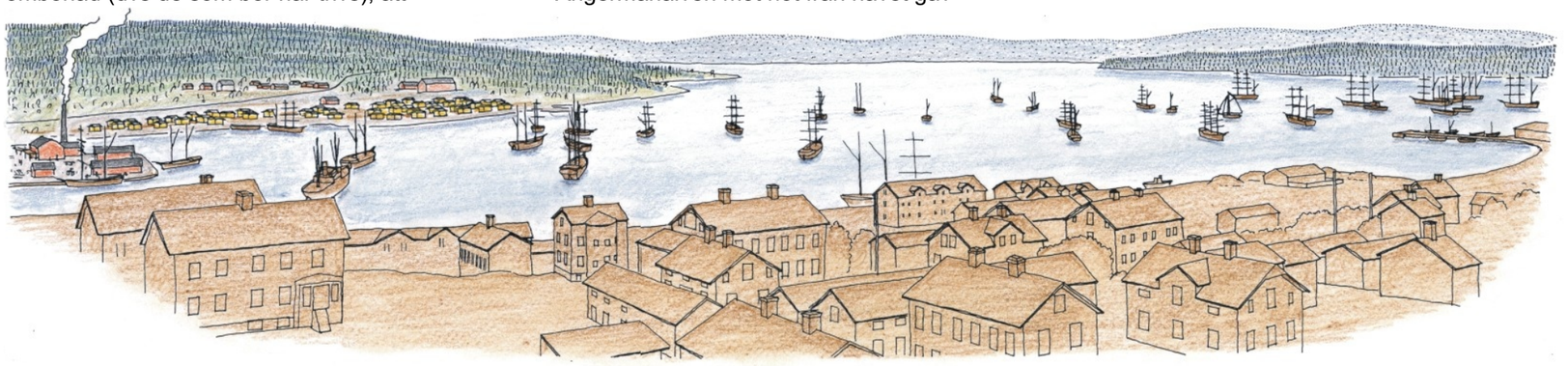
Det intryck man får av en stad vid första mötet är också viktigt för med vilka ögon man fortsatt ser på den. Här skapas en känsla som länge blir ram för de nya intrycken. Till Härnösand kommer de flesta via området kring Nattviken. Här speglas stadens själ i historiska vatten. De omgivande stränderna och bebyggelsen skapar en första bild av staden. Här bör de budskap som är viktiga förmedlas - att staden är vacker och dynamisk, välskött och ombonad (dvs de som bor här trivs), att det är en sjöfartsstad, en kulturstad och en utbildningsstad. Vacker och dynamisk stad förmedlas genom vackra byggnader och omgivningar samt att stadslivet är intensivt och varierat. Välskött och ombonad förmedlas genom god planering, samordnat synsätt och en vilja att till en besökare berätta om staden. Sjöfartsstaden förmedlas via anläggningar och verksamhet på vattnet. Utbildningsstaden förmedlas av studentliv och utrymmen för detta. Kulturstaden förmedlas av utbud inom konst, musik, teater mm.

Härnösand som sjöfartsstad

Havet har gått som en röd tråd genom hela Härnösands historia. Från början som det sätt på vilket människor och varor kom till och från staden när vägar saknades, senare som den pulsåder som försåg staden med näring under sågverksepoken och som upprätthöll kontakterna med resten av Sverige och med världen. Då var Skeppsbron en internationell tummelplats och Härnösand en stor rederistad med flera skeppsvarv. Behovet av att försvara området mot inkräktare och skydda Ångermanälven mot hot från havet gav staden ett regemente med tillhörande kustartilleri.

Idag har sjöfarten flyttat till djuphamnen och båtarnas tid för lastning och lossning är kort. Passagerartrafiken har flyttats över på väg och järnväg och fisket bedrivs inte längre från staden. I stället har vattnen fyllts av fritidsseglare som under sommarhalvåret nyttjar havet för rekreation, spännande upplevelser och transporter till och från sommarboende. Utvecklingen inom fritidssjöfarten har gått mot större och allt mer sjövärdiga båtar och staden besöks av alltmer långväga båtgäster som behöver bunkra, sköta om båtarna och vill uppleva nya platser. Nya varvsplatser har uppstått där fritidsbåtar vinterförvaras och rustas.

Genom alla dessa förändringar har vattnet behållit sin viktiga roll för livet i staden. Människor trivs i gränslanden mellan olika naturtyper och strövandet längs stränderna har stora upplevelsevärden som behövs och uppskattas som motvikt mot ett alltmer intensivt vardagsliv.



PROJEKTBESKRIVNING

Idéprogrammet syftar till att lyfta fram tankar om och väcka debatt kring ett utvecklande av stadens stränder i avsikt att förstärka vattnets roll i stadsbilden. Programmet redovisar ett antal idéer, som kan ses både i ett större sammanhang och i mindre projekt. I slutet av programmet finns en sammanställning av de kopplingar som finns mellan olika delprojekt.

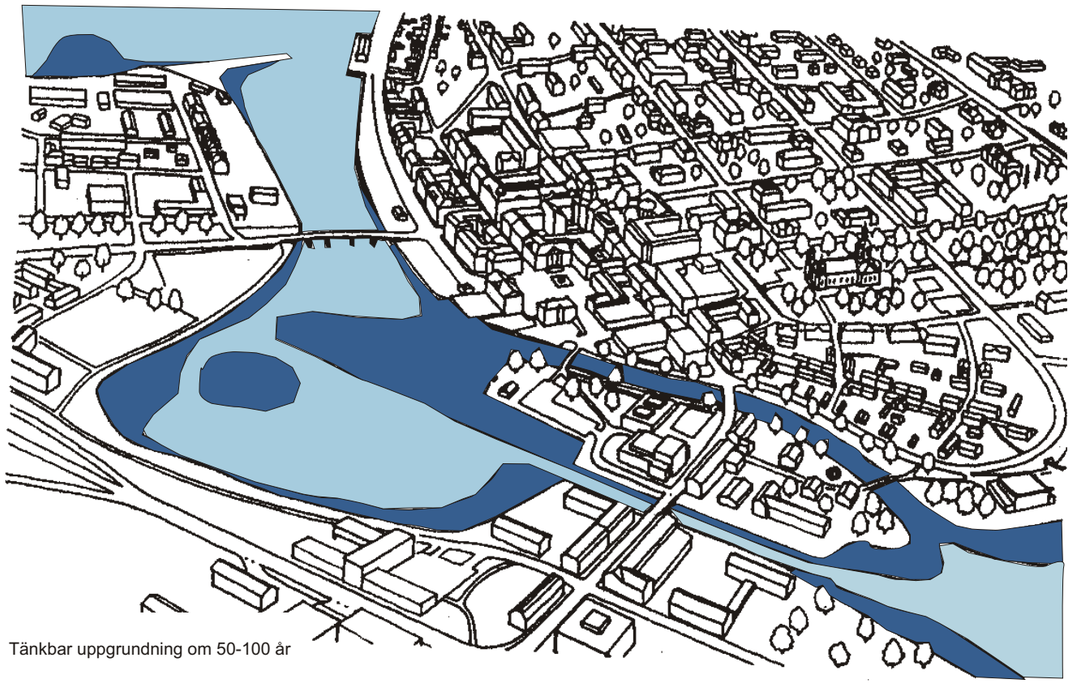
Stadsbyggnadsnämnden och Stadsbyggnadskontoret i Härnösand har tagit initiativ till projektet som skall ligga till grund för framtida ställningstaganden om förändringar av stränderna, där en samlande vision skall kunna hålla samman olika mindre delprojekt. Detta program vill ge spridning åt tankarna och ligga till grund för vidare diskussioner. Idéprogrammet kommer att ställas ut och behandlas i kommunala nämnder och förvaltningar.

Programmet skall ses som en vision om Härnösand som staden vid havet med de kopplingar och möjligheter som detta kan ge. Vi tror inte att det till alla delar eller just på detta sätt kommer att förverkligas och meningen är inte att flytta undan nuvarande verksamheter. Idag bedrivs den kommersiella sjöfarten huvudsakligen i djuphamnen och handlar förutom Finlandsfärjan om godstrafik. Den sjöfart som idag skapar persontransporter är fritidssjöfarten och det är den som kan ge liv åt stadens inre vatten. Vill man detta får man se hur Nattviken och inre hamnen kan iordningställas för detta behov. Aktiviteterna på vattnet är viktiga för upplevelsen av “sjöfartsstad” och uppfattas för det mesta som miljöskapande och spännande.

Det är ett bekymmer att vattnen i staden successivt grundas upp. Uppgrundningen påskyndas av att vattenomsättningen minskar och sker avsevärt snabbare än landhöjningen vid små djup. Möjligheten att färdas på vattnet minskar och vattenspeglarna blir mindre och mindre. Detta har pågått under stadens hela livstid och nödvändiga anpassningar har gjorts. Under industriepokens kraftiga expansion byggdes många kajer och strandskoningar som nu tar skada av att inte längre ha tillräckligt med omgivande vatten (mottryck) och för närvarande pågår en undersökning av vilka åtgärder som är nödvändiga för att bibehålla anläggningarna. Skeppsbrokajerna behöver bättre skydd och strandskoningarna vilar ibland på pålningar som inte tål luftens nedbrytande egenskaper.

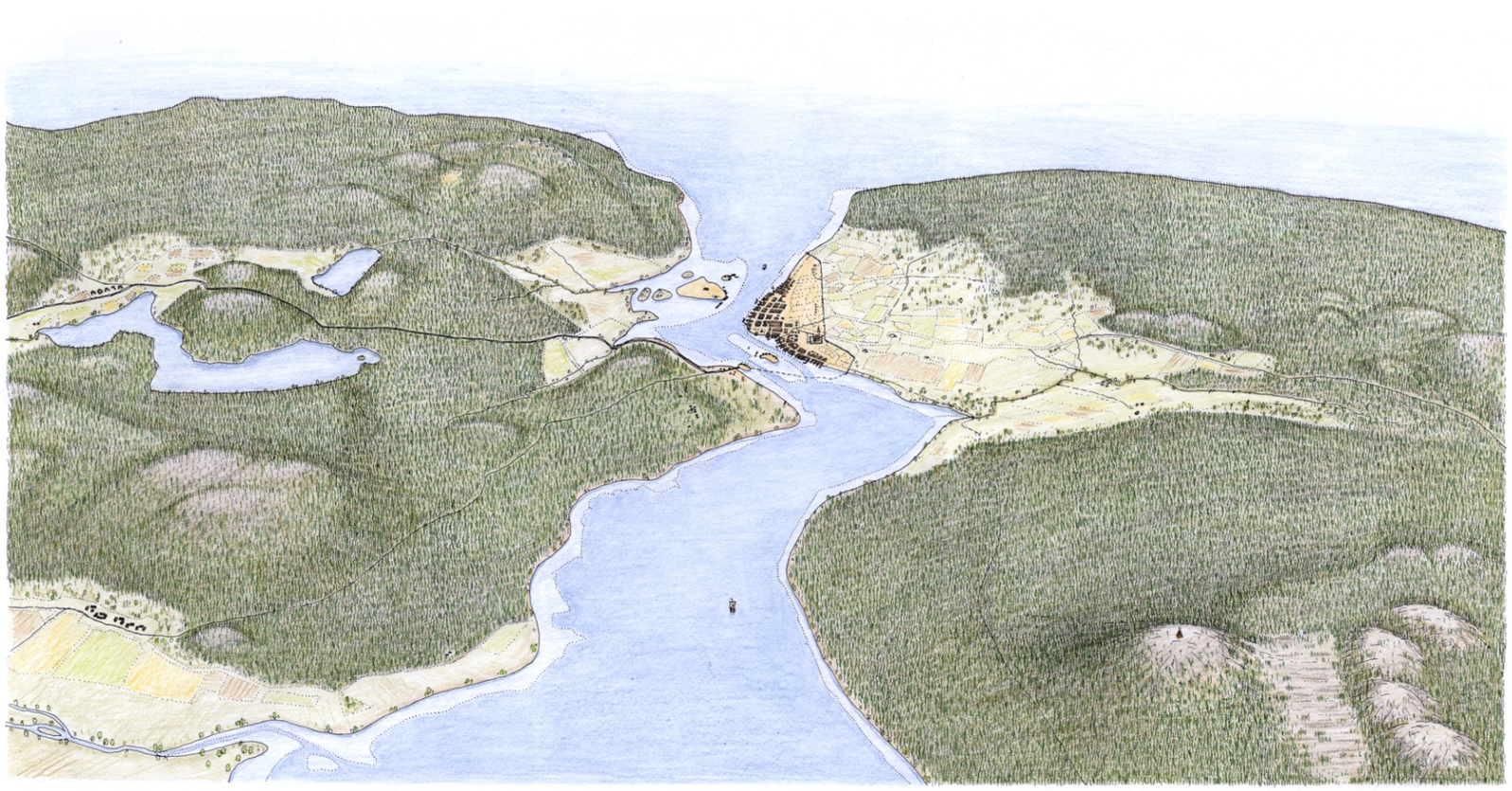
Vidare behöver klarläggas hur vattenomsättningen i stan påverkas av uppgrundningen. Blir omsättningen för låg kan inte vind- och lufttrycksförändringar längre ge upphov till de strömmar som ser till att vattnet byts ut med risken att vattnet i vikar och kanaler blir dåligt. Vid lågvatten kommer bottenområden i Nattviken fram med dålig lukt som följd och ett antal dagvattenutsläpp som tidigare låg under vatten ligger idag ovan vatten.

På kortare sikt handlar detta om muddring medan det på längre sikt fordras andra åtgärder om vi vill behålla Nattviken och kanalerna.



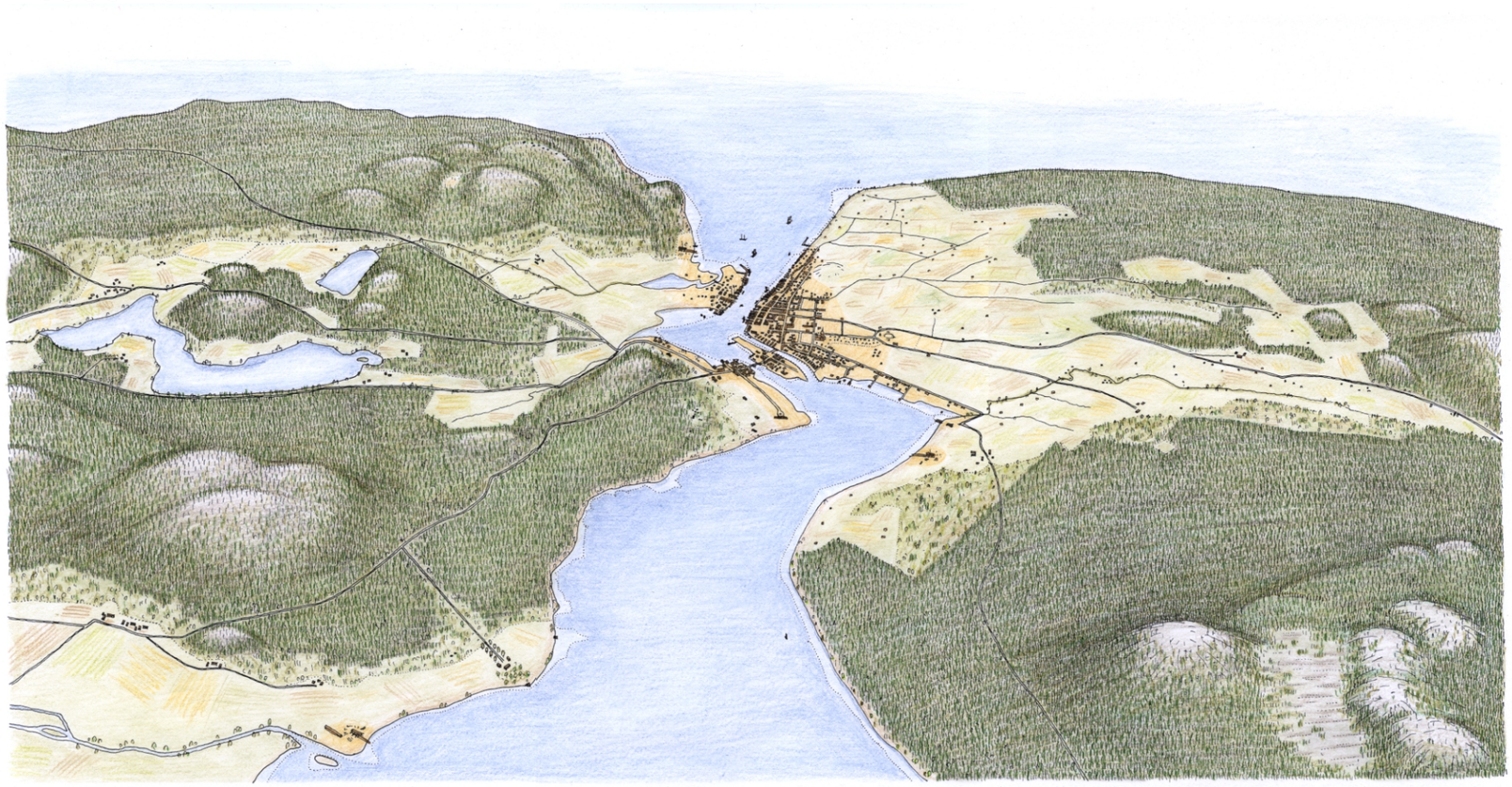
Tänkbar uppgrundning om 50-100 år

LANDHÖJNINGEN - 1500-t



När staden grundades i slutet av 1500-talet fanns ett brett sund mellan Härnön och fastlandet och Kronholmen var en ö i sundet liksom Mellanholmen som då började sticka upp ur vattnet. Dåtidens hamn låg vid Packarlaven och torget var en del av hamnplatsen.
Staden hade ingen fast förbindelse med fastlandet. Detta spelade inte så stor roll då det mesta av transporterna till staden skedde med båt.
Bäckarna från Gådeåberget och Godstjärn mynnade i vikar öppna mot sundet. Utanför staden, med sitt tullstaket och sin tullbom flytande i sundet, låg på Brännan och Geresta huvudsakligen jordbruksmark liksom längs Gådeån.
Handeln hade utvecklats här på grund av det strategiska läget vid älvmynningen och den goda hamnen och staden hade tillskapats för att kunna beskatta handeln och ge staten inkomster.

1850 - t



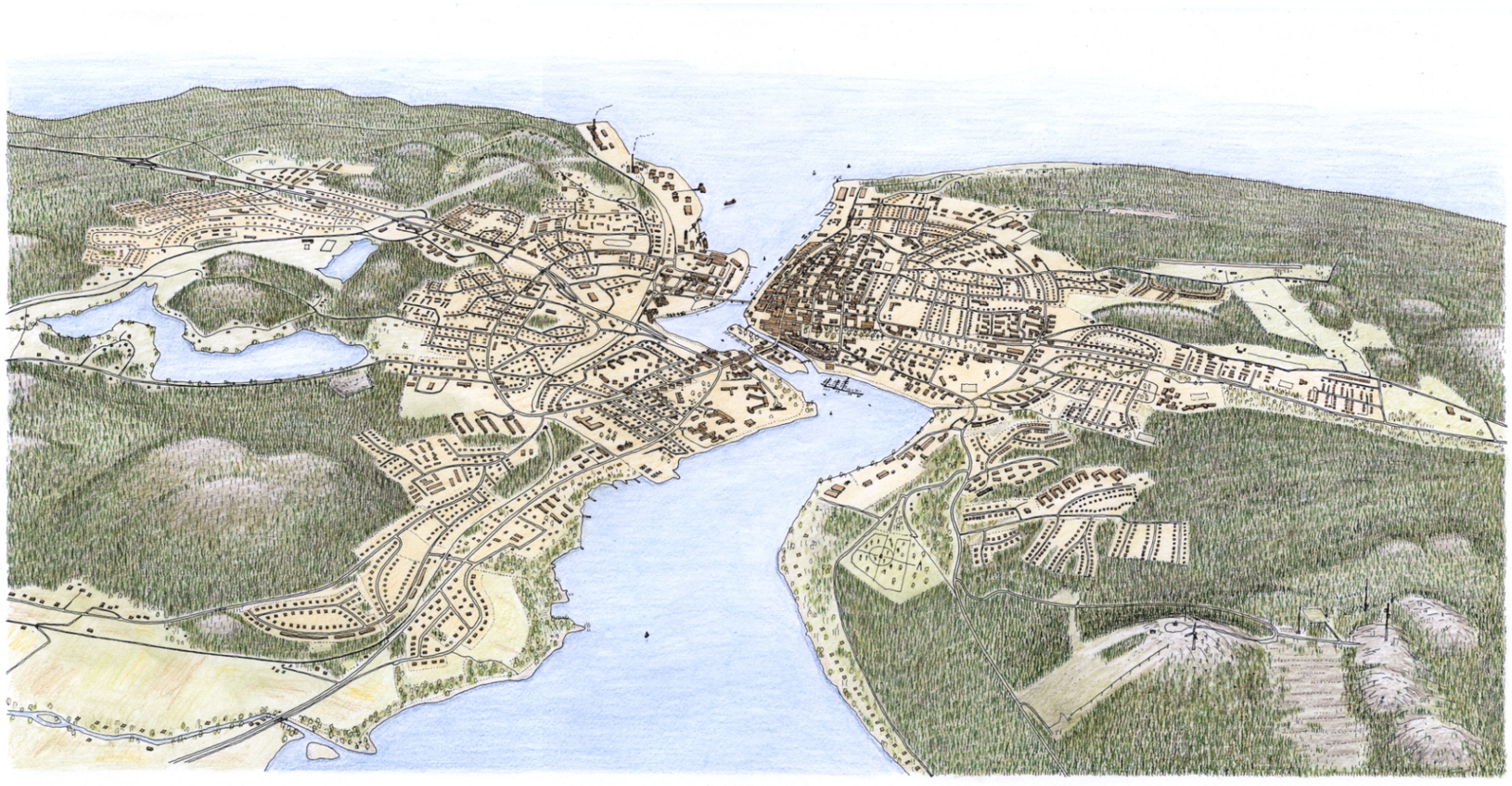
På 1850-talet hade sundet genom staden krympt avsevärt genom att Mellanholmen växt och östra kanalen hade formats. Här gick farleden via en vippbro som låg där Storgatan ligger idag. Kronholmen hade växt samman med fastlandet och blivit ett verksamhetsområde framför allt med skeppsvarv. Bakom Kronholmen låg ännu en vik av havet kvar.
Staden som 1721 till stora delar brann ner hade byggts upp igen och Mellanholmen hade fått mer stadsmässig bebyggelse liksom området kring Tullporten. Sjukhusområdet hade börjat etableras med “Gula villan”. Ett kronobryggeri hade byggts vid Gerestabäckens utlopp och en ny väg mellan staden och “bränneriet” blivit till i nuvarande Hovsgatans läge.
Varv fanns vid Gådeån, på Kronholmen, vid nuvarande djuphamnen och vid Kattastrand.

1920 - t

På 1920-talet har Nattviken fått den form den har idag och en ny bro har byggts mellan ön och Kronholmen (Nybron). Varvsindustrin har till stor del ersatts av ångsågar och staden har växt rejält. Sågar fanns nu vid Lövudden, Kronholmen, nuv. Djuphamnen och i Murbergsviken. Industrierna sysselsatte många människor och handeln var omfattande. Rotudden och Kronholmen har fått nya områden med arbetarbostäder. Hospitalet var färdigbyggt och Norra Brännan har börjat få sin rutnätsplan. Hamnen har nu flyttat från Nattviken ut till Skeppsbron vars kaj blivit en paradgata i staden.

Torget har av landhöjningen flyttats allt längre upp på land och av residens och landsstatshus avskilts från vattnet.

NUTID



Idag upptager staden större delen av kartbilden. Under efterkrigstiden har boendet kommit att ta allt större markområden i anspråk. Industrierna har allteftersom tystnat och nu senast Tobaksfabriken. De två kanalerna förbinder Norra och Södra sundet och farleden har flyttats till västra kanalen.

Hamnen för större båtar har än en gång flyttas, nu till nuvarande djuphamnen och oljehamnen medan fritidsbåtarna tagit över de gamla hamnlägena. Broarna finns kvar i sina gamla lägen men gång- och cykelbroar har tillkommit mellan Mellanholmen och Härnön. I olika omgångar har diskuterats en tredje broförbindelse mellan ön och fastlandet men med den avstannande utveckling som skett under 90-talet har funderingarna inte lett vidare.

UPPGRUNDNINGAR
bilder från lågvatten hösten 2001

NORR OM MELLANHOLMEN

ÖSTRA KANALEN MED STOCKAR OCH AVLOPP I DAGEN

LITE OM HÄRNÖSANDS STADS HISTORIA

Härnösundet där Ångermanälven möter Bottenhavet har i alla tider varit betydelsefullt för handel och sjöfart. Under medeltiden utvecklades här en betydande marknadsplats och hamn. Varje höst hölls den så kallade korsmässomarknaden. För att kontrollera och beskatta den omfattande handeln tvingade Johan den III år 1585 handelsmännen och hantverkarna i Ångermanland att anlägga staden Härnösand vid marknadsplatsen. All handel skulle förläggas till staden och beläggas med tullavgifter.

Staden anlades med torget vid den gamla hamnplatsen omedelbart vid stranden. Där byggdes stadens kaj och vågbod och därifrån växte staden längs stränderna mot norr och söder. De smala gatorna följde den buktande strandlinjen. Mellan gatan och stranden låg sjöbodarna tätt. På ovansidan gatan låg köpmans- och hantverksgårdarna. Mellan gårdarna löpte smala gränder ner mot vattnet.

Att staden låg på en ö - närmast unikt i Sverige - utjorde inget hinder, havet var den naturliga kommunikationsleden. Det dröjde närmare 75 år innan staden fick broförbindelse till fastlandet. I dag minner några av stadens gator om de gamla gatorna. Köpmangatan-Långgatan och Östanbäcksgatan har fått behålla sina ursprungliga lägen även om landhöjningen flyttat dem allt längre upp på land.

Under stormaktstiden strävade kronan efter att skapa regelbundet anlagda och imponerande städer. Norrlandsstäderna försågs med rutnätsplaner, som krävde att stora delar av bebyggelsen skulle rivas och byggas ny.

Så skedde bl a i Sundsvall och Hudiksvall. Härnösandsborgarna vägrade dock att genomföra befallningen och behöll det oregelbundna mönstret. Det enda av planen som genomfördes var att den raka Storgatan byggdes i utkanten av det bebyggda området och anslöts till den bro som 1658 förband staden med fastlandet.

Vid stadens grundande var Kronholmen bara några små öar i sundet. Genom landhöjningen växte sig öarna allt större och kunde tas i anspråk för bebyggelse. Handeln gjorde behovet av sjöbodar och magasin stort och en lång rad bodar byggdes på stolpar längs den grunda stranden. De nya landområdena togs allteftersom i bruk för industrier som utnyttjade det goda hamnläget - Kronholmsvarvet, Härnösands Ångsåg och Torsviksfabriken.

Behovet av lastageplats medförde att Kronholmskajen successivt byggdes ut under 1800-talet. Sågverksperioden 1850-1950 medförde en kraftig folkökning i hela Ådalen. Under perioden 1840-1930 sexfaldigades stadens befolkning. Under 1860-talet upprättades en rutnätsplan för bostadsbebyggelsen på de inre delarna av Kronholmen.

Stadens södra delar (Östanbäcken) ca 1650

Östanbäcken idag

Ännu idag domineras Kronholmen av handel och industri.

När Härnösand fick stapelrättigheter 1765 byggdes nya tull- och våghus och en träkaj nedanför “stadshotellet”. Där kunde de första passagerarångarna angöra staden. Under 1870-talet byggdes succesivt den nuvarande skeppsbrokajen. Sjöbodarna revs och ersattes med nya stenhus som skulle ge Härnösand en stadsmässig fasad mot vattnet och ett paradstråk där man flanerade och mötte ångfartygen från när och fjärran. Kajen var ofta fylld med båtar och här pågick alltid verksamhet.

Längst ut på udden åt norr anlades på 1870-talet Härnösands Mekaniska Verkstad med en stor ångbåtsslip. Här byggdes och renoverades mindre ångbåtar. Senare etablerades också tobaksfabriken som under närmare 100 år var en av stadens större industrier. Detta medförde att nordvästra hörnet av Härnön liksom Kronholmen blev stadens industriområden.

Hovsjorden, som låg sydost om staden var tidigare byn Hovs åker- och ängsmark och obebyggd. Då kronobränneriet byggdes vid Gerestabäckens utlopp 1776 byggdes även Brännerigatan (senare Hovsgatan).

Längs gatan, som närmast var en landsväg, uppstod en gles bostadsbebyggelse. Vid den flacka, sanka stranden fanns enstaka sjöbodar. För övrigt var det liksom idag öppen mark. På 1900-talet har området bebyggts med trevånings hyreshus men närmast staden finns ännu träbebyggelse kvar.

Den pågående landhöjningen började redan under 1700-talet ställa till problem med uppgrundning i passagen förbi Mellanholmen. 1855 byggdes den östra kanalen som då blev farled för fartygstrafiken. En ny vindbro byggdes för Storgatan. Idag har farleden flyttats till västra kanalen, som sprängts ut och försetts med en öppningsbar bro. Bebyggelsen på Mellanholmen låg samlad kring Storgatan.

Norra delen av ön var obebyggd sånär som på ett kallbadhus ute i Nattviken.
Stadens område slutade vid brofästet på fastlandssidan där stadens tull låg (nuv Tullporten). Härifrån löpte landsvägar genom skogarna mot Gådeå by och mot Säbrå där Norrstigen (dåtidens E4) mötte. Mot Säbrå följde landsvägen Nattviken fram till Framnäs där den svängde av.

1680 byggdes det första sjukhuset vid Tullporten och 1788 ersattes det av “gamla lasarettet” som nu flyttat står kvar som sessionssal till landstinget. I mitten av 1800-talet fick hospitalet en egen byggnad ute på Lerudden och 1863 stod Gådeå Sjukhus klart som centralhospital för större delen av Norrland. Runt sjukhuset anlades park och trädgårdar att användas i behandlingen.

Kronholmsvarvet omkr 1850

Kronholmen idag

STADENS KARAKTÄR

Axlar i staden

I alla städer finns vissa stråk som ger staden karaktär och underlättar orienterbarheten. Ofta ges dessa stråk en särskild utformning med alléer eller fondbyggnader. Dessutom binder de samman viktiga delar av staden. Dessa “axlar” har stor betydelse för upplevelsen av staden och tar man bort dem påverkas mer än bara den lokala förändringen.

Landmärken

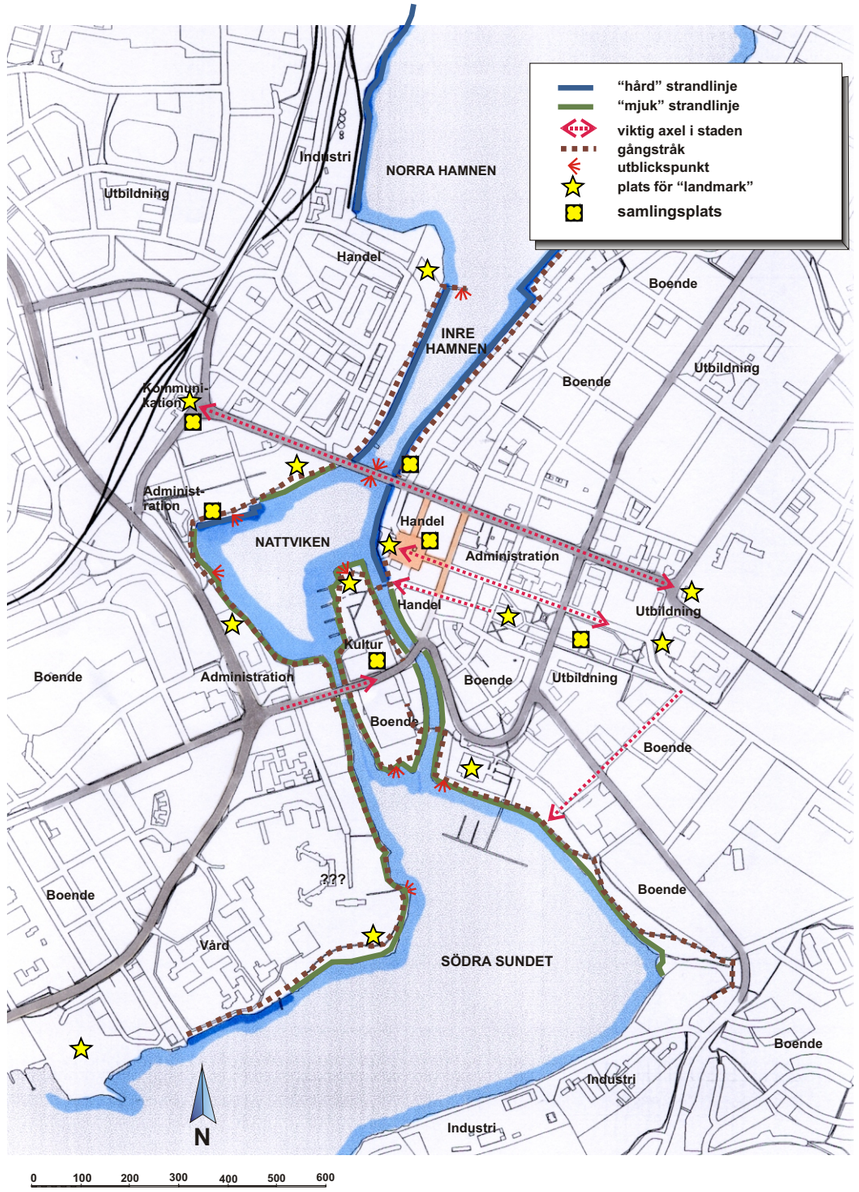
Alla städer har också vissa kännetecken som hör i hop med staden. Ofta är det speciella byggnader, platsbildningar eller naturformationer. Genom att vara synliga från många håll underlättar de också orienterbarheten. Exempel på landmärken i Härnösand är Tobaksfabriken, vattenspegeln Nattviken, Simhallen och Vårdkasen. Platser där man kan placera landmärken är begränsade och bör inte utan vidare användas för annat ändamål.

Strandlinje

Strandlinjerna i staden har lite olika karaktär. Här finns stensatta kajer som med åren blivit ganska höga (1,5 - 2m) och som upplevs som kajer för stora båtar. Kajerna står ofta på rustbädd och när mottrycket av vattnet försvinner blir de instabila och i synnerhet om virket kommer upp i luften. Här finns också mjuka stränder där gräs och/eller skoning långsamt sluttar ner mot vattenbrynet och där man kan vara nära vattnet. För promenad längs vattnet är mjuka stränder finare medan de hårda behövs för angöring av båtar och trafik.

Gångstråk

Att vandra längs vatten upplevs som spännande dels genom de utblickar det ger och dels genom det liv som finns på eller i anslutning till vattnet. I städer med centrumnära vatten finns ofta möjligheter att vandra runt vattenspeglarna i omväxlande gröna och mer stadsmässiga miljöer. I Härnösand pågår en komplettering av gångstråken för att tillskapa detta.



Samlingspunkter

Här samlas människor för att träffas, uträtta ärenden eller gemensamt deltaga i olika evenemang. Platserna är ofta välkända och populära träffställen. En stad måste ha ett antal sådana punkter för att upplevas som trivsam och staden associeras ofta med sina samlingspunkter.

Utblickspunkter

Utblickspunkter i stadsbilden är viktiga för orienterbarheten och möjligheten att fånga upp en stads karaktär. Fina utblickspunkter drar ofta till sig verksamheter som vill ligga exponerat och erbjuda tjänster till en större publik exv caféer, minigolf, utställningar mm. Utblickspunkter bör vara placerade så att de öppnar nya vyer inramade av vackra omgivningar och gärna så att de förmedlar spännande aspekter av staden.

Exempel på ett landmärke

Mjuk strand

Hård strand

SKEPPSBROKAJEN

livet i hamnen vid sekelskiftet

Nedanför Stadshotellet (numera rivet) låg passagererbåtarna sida vid sida. Längre ut låg last- och fiskefartygen. Skeppsbron var paradgata med mycket folk i rörelse

SPECIELLT STUDERADE OMRÅDEN

1. NATTVIKEN

- gästhamn - stopplats
- turistinformation
- kontorshotell
- promenadstråk
- södra skeppsbron
- packarlaven

2. INRE NORRA HAMNEN

- ny pir och vågbrytare
- utvidgad småbåtshamn - seglarcentrum
- promenadstråk

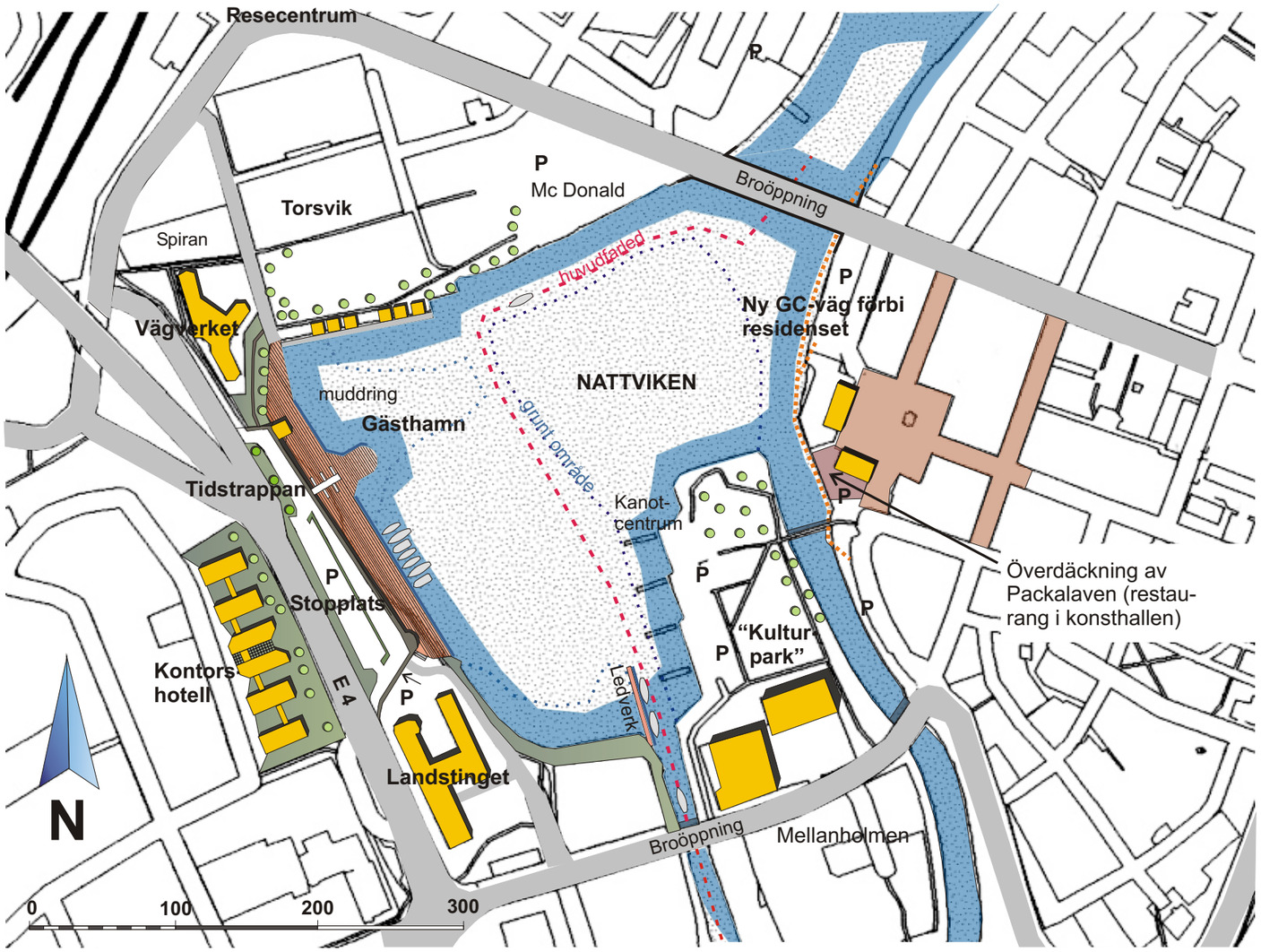
3. SÖDRA SUNDET

- utomhusbad
- strandnära boende på Mellanholmen och vid Gerestabäcken
- aktivitetsytor
- ny GC-bro över västra kanalen

4. TOBAKSFABRIKEN - ABB TRUCK

- utveckling av sjösida
- avslut på Fiskaregatan

NATTVIKEN


Resecentrum
P
P
Mc Donald
Broöppning
Torsvik
Spiran
Huvudfarled
P
Ny GC-väg förbi residenset
Vägverket
NATTVIKEN
muddring
Gästhamn
grunt område
Tidstrappan
Kanot-
centrum
P
P
Stopplats
P
P
"Kultur-
park"
Överdäckning av
Packalaven (restau-
rang i konsthallen)
Kontors-
hotell
E 4
P
Ledverk
Landstinget
N
Broöppning
Mellanholmen
0
100
200
300

FÖRÄNDRINGAR I NATTVIKEN

“Stopplats”

I anslutning till E4:ans passage genom staden ordnas en möjlighet att stanna till där utsikten är som bäst och när man inser att här vill man stanna till. Man kör av efter Landstingshuset, kan parkera bilen, vandra ner till Nattviken och gästhamnen via tidstrappan, ta en promenad runt Nattviken, besöka turistinfo och ett “visitors center” med information om Härnösand och Höga Kusten samt få en god bild av vad Härnösand står för. Stopplatsen ligger på samma nivå som E4:an och blir som en balkong över viken. Även bussar skall kunna stanna till här för att visa staden. Karaktären på E4:an mellan Landstinget och järnvägsbron ändras från genomfart till huvudgata varigenom det blir möjligt att angöra stopplatsen även från norr.

Gästhamn

Nattviken är ett för alla vindar mycket skyddat vatten. Här anlägges en gästhamn med Norrlands finaste fond. Genom utbyggnaden av stopplatsen blir området avsevärt mindre stört av trafiken på genomfarten. I ljudlä nedanför balkongen har man en fantastisk utsikt över staden. Under balkongen finns utrymme att lägga in gästhamnsservice, en turistinformation (t.ex.i en jättebåk), ett besökscentrum, några säsongbutiker, nuvarande parkering till landstinget samt någon typ av servering. Genom att få in gästande båtar i Nattviken får staden ett starkt maritimt inslag där den som mest exponerar det.

Broöppning

Om en gästhamn skall kunna fungera inne i Nattviken måste broarna öppnas mer ofta. Idag sker detta med personal på plats två gånger/dygn efter beställning. Rimligtvis bör det vara möjligt att göra detta med automatik från annan plats där jourpersonal finns tillgängliga (fjärrmanövrerad broöppning finns på flera ställen i landet). Det bör då vara möjligt att också öppna avsevärt oftare med färre båtar åt gången. I anslutning till broarna bör finnas möjlighet att angöra båten så att öppningstiderna blir kortast möjliga.

Tidstrappan

En attraktion utöver det vanliga. I en trappa ner mot vattnet finns balkonger på höjder som motsvarar strandlinjen år 1050, 1400,1650 och 1860. På dessa balkonger kan du slå dig ner och uppleva hur staden då såg ut genom en vy på glas framför dig som du kan jämföra med dagens vy samt en karta på bordet nedanför dig som visar vad du ser i den gamla bilden. Det blir en spännande resa genom stadens hisoria, lätt att ta till sig och en länk mellan stopplatsen och gästhamnen.

Södra Skeppbron

Från blivande resecentrum är detta besökarens första möte med stadens centrum. Husen från 70-talet har en ganska fattig arkitektur och den stora parkeringen nedanför har få upplevelse- kvalitéer. I detta program finns en del ideer illustrerade på vad man kan göra för att förbättra detta. Fasaderna ges mer djupverkan och variation genom att mellanhuset lyfts fram med nya burspråk och sockel. De träd som planterats mot Nybrogatan växer upp och ger grönska. I hörnan mot torget är det många som väntar på att hämtas och här ställs en väntplats under tak iordning. Parkeringarna är viktiga för cityhandeln och är kvar. Men mot vattnet kompletteras den höga betongkajen med en brygga för flanörer och en bröstning som skiljer brygga från bilar. Här kan båtar som skall handla lägga till för en kortare stund och här kan man sitta i eftermiddagssolen och se ut över livet på viken.

Promenadstråk

Alla tycker om att vandra längs vatten och ett promenadstråk utmed Nattviken finns till stora delar idag men saknas på några ställen. Förbi residenset tar man sig endast över torget. En gång- och cykelväg utmed vattnet från Nybron till östra kanalen skulle göra det möjligt att följa vattnet och ansluta till bron över kanalen.

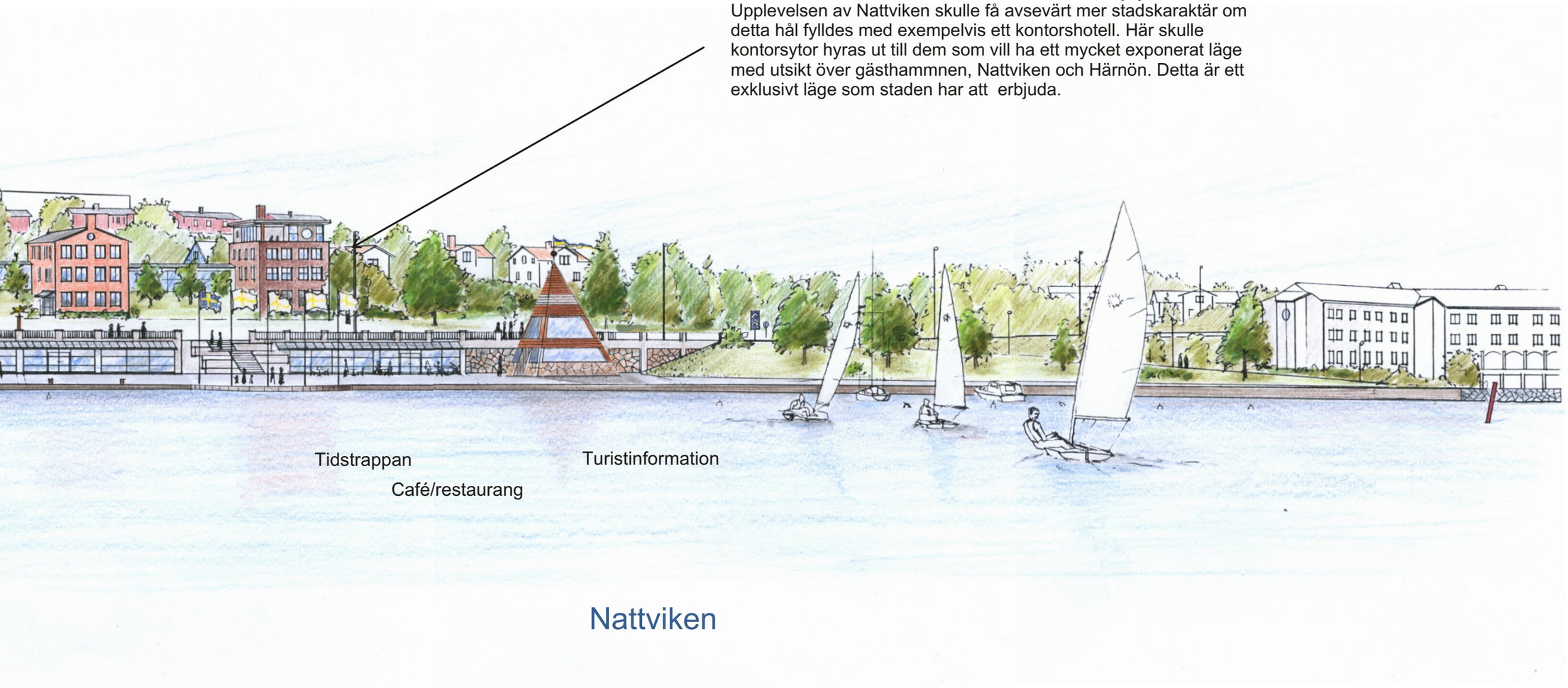
FÖRÄNDRINGAR I NATTVIKEN
området nedanför E4:an

Det nya hotellet och stopplatsen ger staden ett mer stadsmässigt intryck mot öster.
Längs den långa utsiktsbalustraden mot vattnet placeras skulpturer som ger uttryck för Härnösand som kulturstad.

På detta sätt får staden ett nytt spännande flanörstråk utmed Nattviken

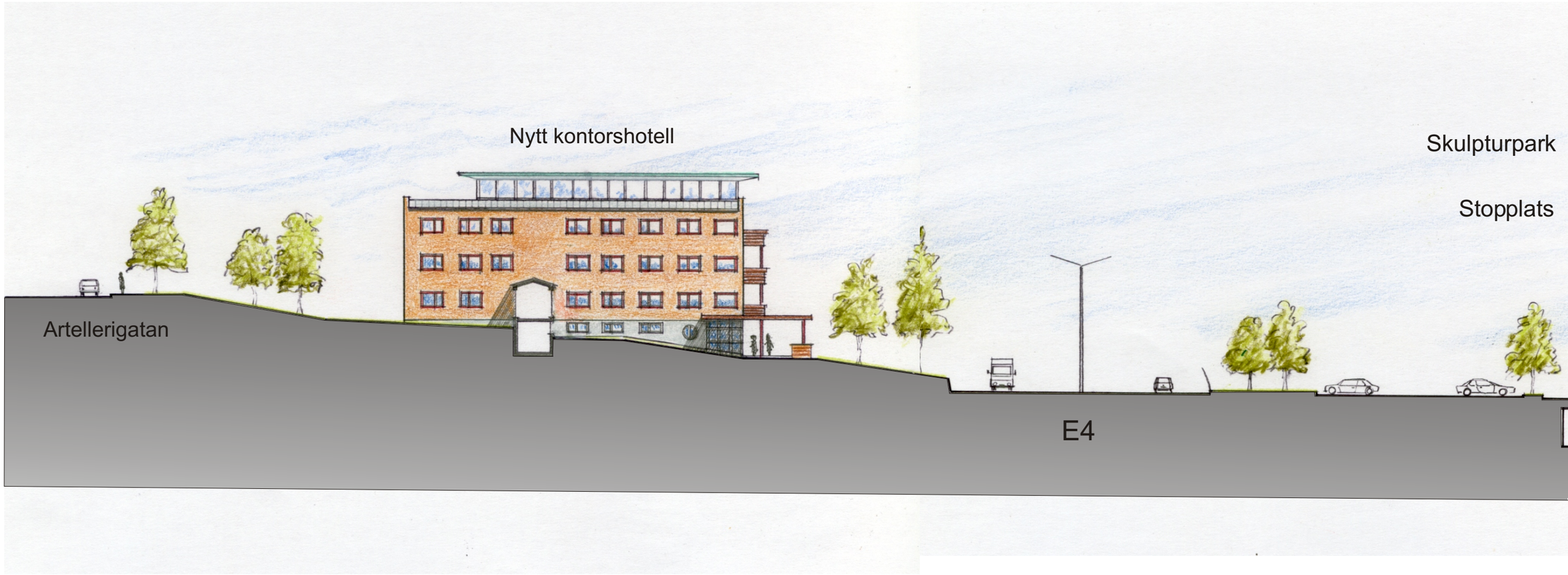
Nytt kontorshotell

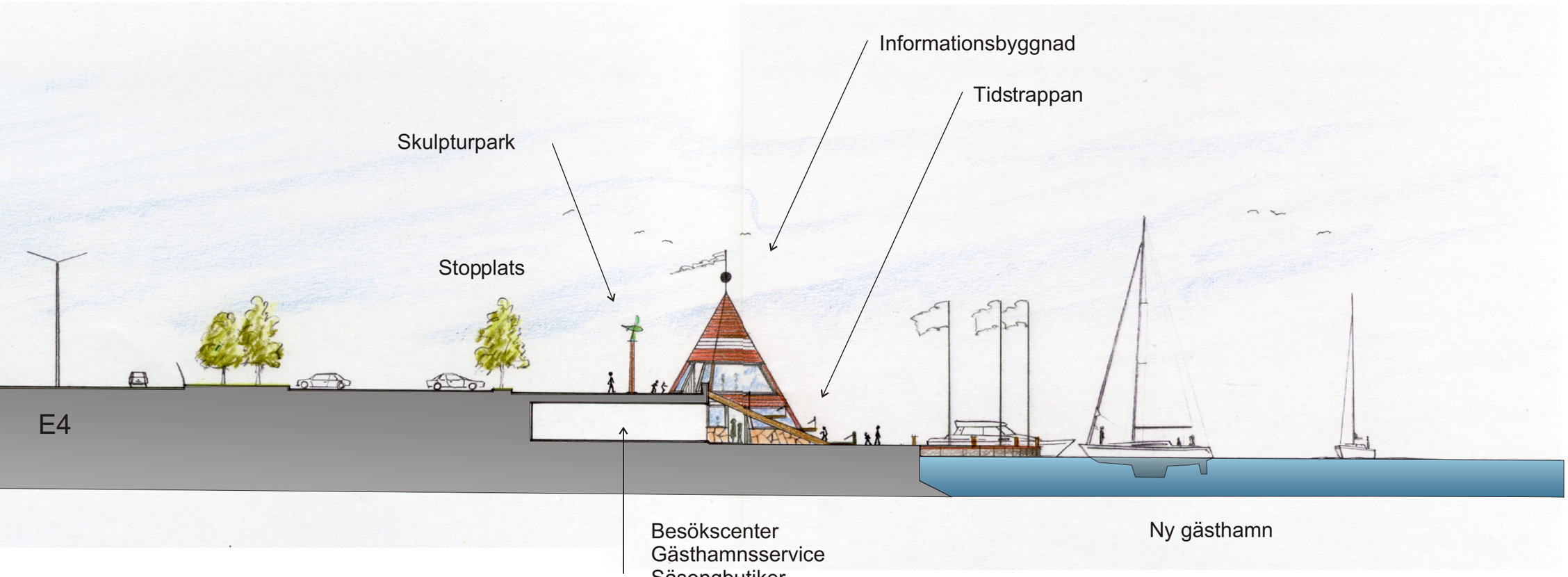
Mot E4:an har stadsbilden ett uttalat hål med outnyttjad mark. Upplevelsen av Nattviken skulle få avsevärt mer stadskaraktär om detta hål fylldes med exempelvis ett kontorshotell. Här skulle kontorsytor hyras ut till dem som vill ha ett mycket exponerat läge med utsikt över gästhammnen, Nattviken och Härnön. Detta är ett exklusivt läge som staden har att erbjuda.



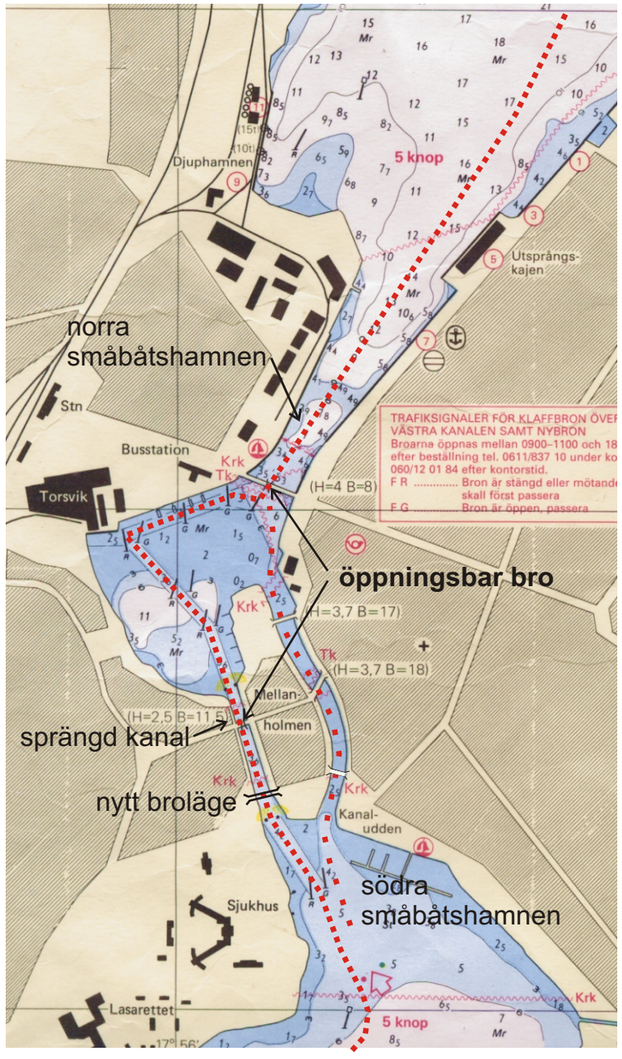
Nattviken

FÖRÄNDRINGAR NATTVIKEN
Sektion genom E4 och ny gästhamn




Informationsbyggnad
Tidstrappan
Skulpturpark
Stopplats
E4
Besökscenter
Gästhamnsservice
Säsongbutiker
Turistinfo
Ny gästhamn

SEGLINGSFÖRHÅLLANDEN



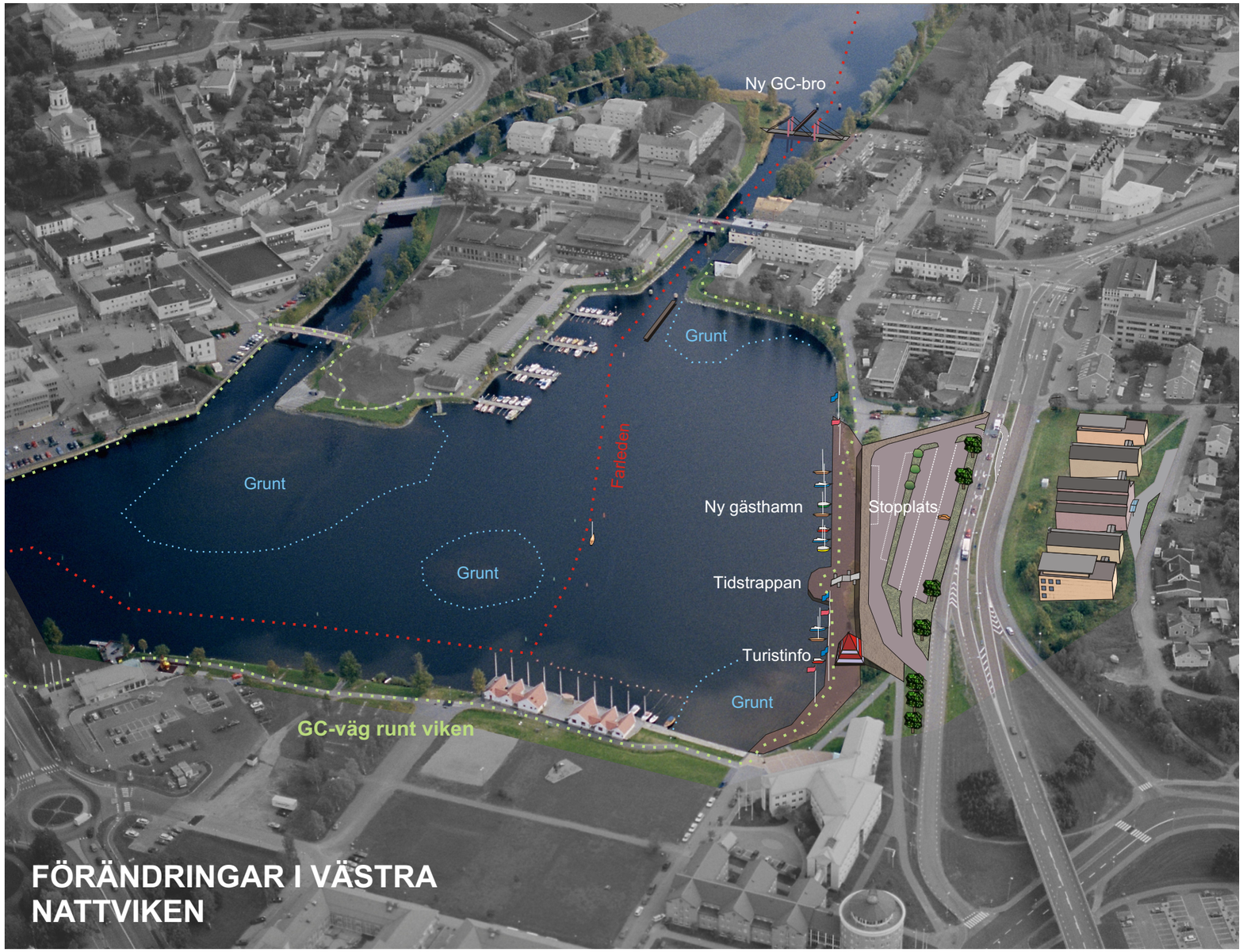
Östra kanalen: Den tidigare farleden är idag farbar endast för grundgående motorbåtar med en höjd av upp till ca 3 m. Vid lågvatten finns risk att stöta i botten eller på botten liggande skräp. Kanalen har goda inseglingsförhållanden från söder medan man på norra sidan måste hålla nära ön. Kanalen är i vattenbrynet stenskodd men skoningen vilar ofta på stockar som kommer att förstöras om de kommer upp i luften.

Västra kanalen: håller ett djup av 3 meter vid normalvattenstånd och har öppningbar bro vid Storgatan. Djupet innebär att de allra flesta fritidsbåtar kan trafikera kanalen men behöver normalt broöppning (fri höjd är endast 2,5 m). Passagen är ibland besvärlig då det kan vara väl strömt i kanalen och möjligheter till ilandläggning saknas. Idag öppnas bron på begäran två gånger/dag. I sin norra del är kanalen utsprängd ur berget. Södra delen har till stor del stenskodda stränder

Ny GC-bro över västra kanalen: En ny GC-bro över västra kanalen vid södra Mellanholmen skulle avsevärt förbättra promenadstråken i stadens centrala delar och föra Gådeåparken närmare centrum. I dag måste gående ut i trafiken på Storgatan. För att inte stänga båttrafiken måste bron vara öppningsbar och kunna öppnas antingen samtidigt med bron vid Storgatan (automatik) eller manuellt av båttrafikanterna.

Segling på Nattviken: Nattviken är som grundast norr om Mellanholmen och i viken mot Torsvik där en större dagvattentrumma från Gådeåstaden mynnar. Större båtar måste följa farleden, medan kanoter och roddbåtar kan röra sig mer fritt.

Gästhamnsförutsättningar: Det är möjligt att i ett mycket skyddat läge anlägga en gästhamn i vikens västra del. Uppmuddring behövs i det nordvästra hörnet men grundflaket norr om Mellanholmen kan ligga kvar. Här kan beredas plats för 60 till 100 båtar. För att det skall fungera måste tillgängligheten till hamnen vara god med broöppning avsevärt oftare än idag. Broöppning sker idag genom att servicepersonal far ner och öppnar. I framtiden bör lösningar med öppning från exv kommunjour (fjärröppning) i Sundsvall eftersträvas. Merparten av den trafik som behöver öppning är lokal och skulle varvet och södra hamnen flyttas över till norra sidan minskar behovet av broöppning avsevärt. Ett av de större problemen med en gästhamn invid västra stranden är störningarna från E4:an. I detta idéprogram finns även tankar om hur detta kan lösas.


Ny GC-bro
Grunt
Farleden
Grunt
Grunt
Ny gästhamn
Stopplats
Tidstrappan
Turistinfo
Grunt
GC-väg runt viken
FÖRÄNDRINGAR I VÄSTRA NATTVIKEN

OMRÅDET SÖDRA SKEPPSBRON

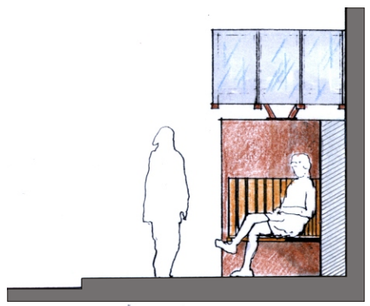
Fasaden mot Skeppsbron är ett av de första intryck besökaren får av vår stad när de anländer med buss eller tåg. Området ser inte inbjudande ut idag. Sjösidan är en hög betongkaj som krupit ovan vattnet och nu står på pelare. I anslutning till denna står ett vägräcke bakom vilket en av stadens mest använda parkeringsplatser finns.

Fasaderna närmast Nybrogatan från 60-70 talen är lite enformiga till sitt formspråk med betongelementet som upprepar ett enkelt mönster över stor yta. Den stora garageporten i södra huset lyser fram ur fasaden utan anledning (används endast av en hyresgäst) och blir ett stort frågetecken. Entrén till det för allmänheten intressanta garaget i Prismahuset syns knappt bland alla skyltarna. Fasaden är otydlig där mellanhuset i material ansluter till det norra och i takfot och formspråk till det södra. Norr om bron är det tydligt var ett hus börjar och slutar.

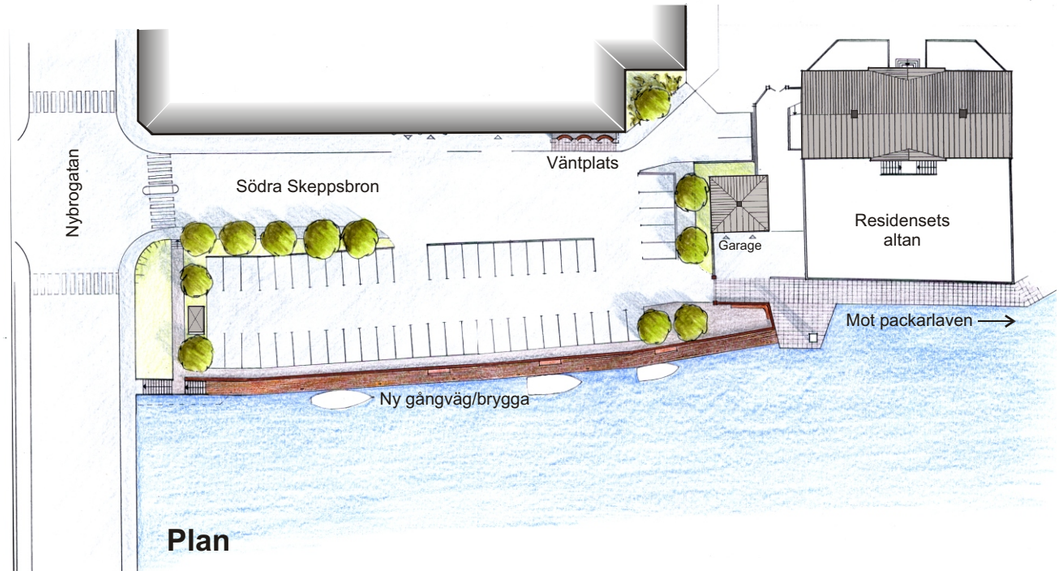
Residenset reser sig kraftfullt bakom sin stenmur mot vattnet (som numera sällan når vattnet) - ett hus som berättar om en stad med betydelsefulla funktioner. Grindstugan i sin svagt gammalrosa nyans vet inte vart den hör och skulle behöva ersättas med ett hus som tål att ligga i anslutning till residenset eller bara tas bort.

Det vore spännande att se vad man kan göra åt denns stadens skyltsida. En serie träd mot vattnet skulle sommartid ta bort den hoppande och oroliga sockelvåningen. Den döda ytan längst söderut används en hel del för att lämna och hämta upp personer till och från staden. Och platsen är bra för detta. Här finns gott om utrymme för att stanna då ytan av och till behövs för att manövrera varutransporter till Systembolaget. Platsen ligger nära det kommersiella centrat och både bilar och personer kan vänta på varandra här. Platsen skulle kunna ställas iordning så att den bättre tillfredställde behovet av att vänta med ett väderskydd. Det är ingen plats att njuta av Nattviken från då hela parkeringen och trafiken ligger framför utan en plats för korta stopp. Vill man njuta av Nattviken gör man detta från sofforna nere på bryggan.

Hela sockelvåningen borde snyggas till och färgsättas, där betoningen skall ligga på entrén till Prisma garaget. Skulle staden komma över en musei-båt, så vore södra Skeppsbron en bra plats att lägga den på.



Väntplats

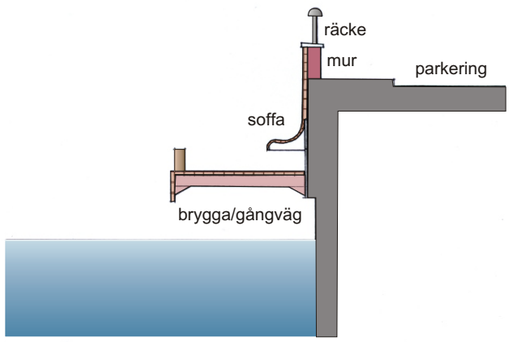


Gångstråket utmed kajen når man från Nybron via ny trappa. Idag är det inte möjligt att gå under Nybron men blir det en ny bro kan denna passage sannolikt lösas och man får en bra passage under Nybrogatan.. Gångstråket följer kajen fram till slutet av betongkajen där en liten plats tillskapas med en skultpur med maritim anknytning, symboliserande stadens grundande. Här skall man också kunna cykla ner från parkeringen (kommande från Nybron). GC-vägen fortsätter sedan utmed vattnet nedanför residenset och förbi Packarlaven för att sedan gå under gångbron och på skrå upp mot Östra Kanalgatan. På detta sätt får man en passage förbi torget om man skall vidare mot Mellanholmen och Simhallen. Man lägger även en länk till det önskvärda gångstråket runt Nattvikens stränder. Ju mer vi låter hända på och i anslutning till Nattviken ju mer spännande blir det att ströva runt denna vattenspegel.

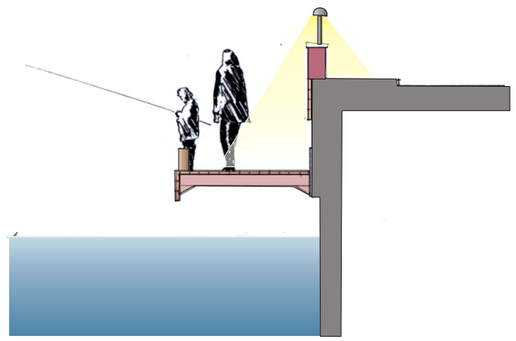
Gångstråket skall också vara en plats för båtar att lägga till vid för de som vill handla eller uträtta ärenden i staden. Läget är mycket skyddat men skall inte användas för längre tilläggningar. “Bryggan” har sommartid fin eftermiddags- och kvällssol och här skall man kunna sitta och se ut över nattviken. Muren och bröstningen mot parkeringen skall göra att denna inte tränger sig på sittplatserna.

All parkering skall vara kvar men området kan kompletteras med fler träd för att mjuka upp det “hårda” utseendet

Gångstråk utmed södra Skeppsbrokajen



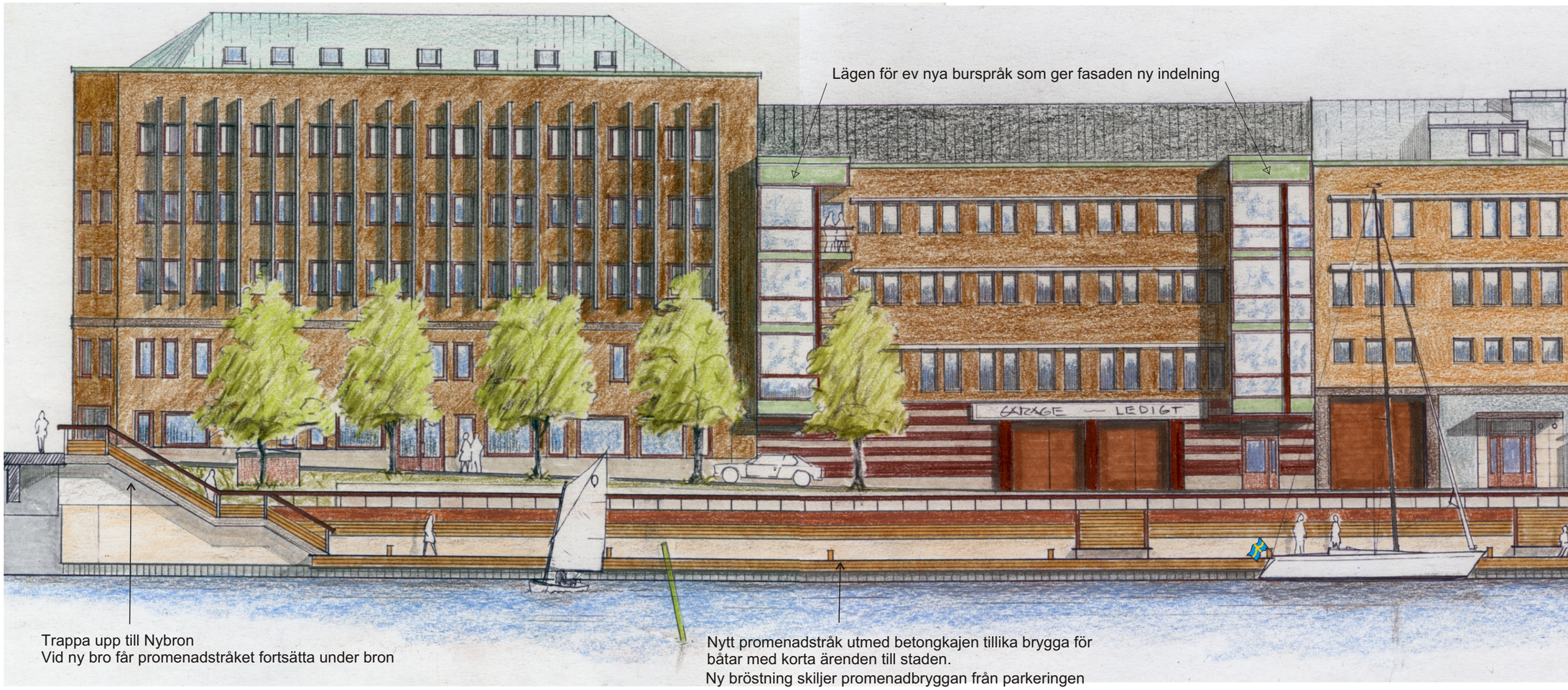
Sektion genom soffa

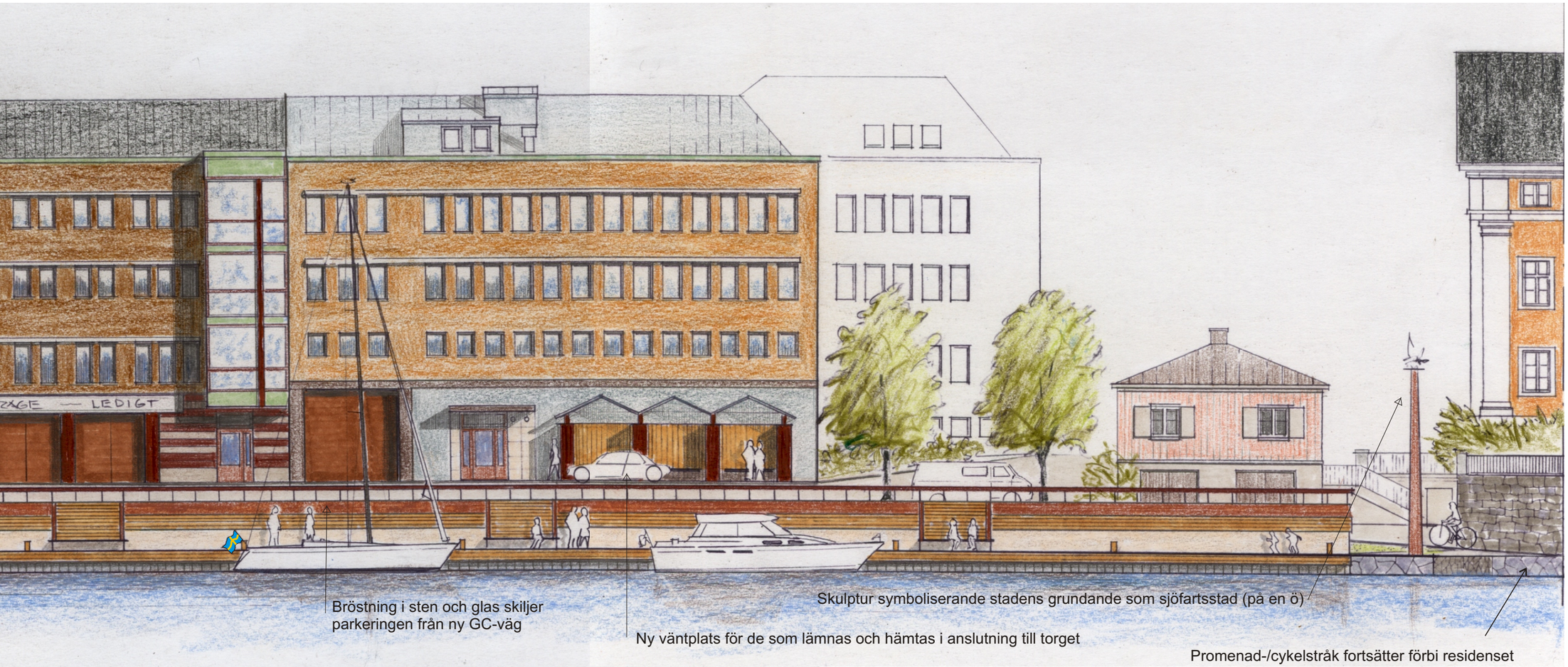


Sektion

FASAD MOTSÖDRA SKEPPSBRON

Fasaderna delas upp så att tre hus tydligt framträder
Sockelvåningen accentueras för det mittersta huset och garageentréen till Prisma betonas.
Garageporten till varuinlastningen för apoteket samordnas i färg med övriga.




RÄGE — LEDIGT
Bröstning i sten och glas skiljer parkeringen från ny GC-väg
Ny väntplats för de som lämnas och hämtas i anslutning till torget
Skulptur symboliserande stadens grundande som sjöfartsstad (på en ö)
Promenad-/cykelstråk fortsätter förbi residenset

FÖRÄNDRINGAR VID PACKARLAVEN

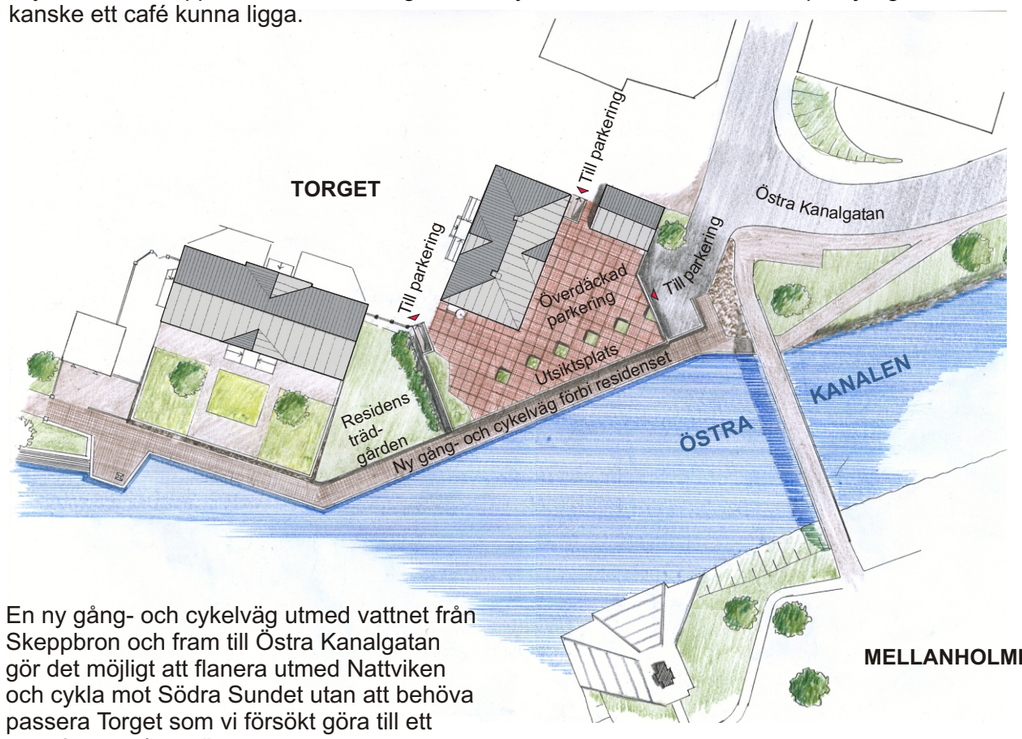
Torget 1650-tal

Packarlaven var från början torgets sjösida. Här bedrevs torghandel, byggdes båtar på ett varv och hit kom fiskarna för att sälja sin fångst. Här låg också det gamla rådhuset och stranden kantades av sjöbodar.

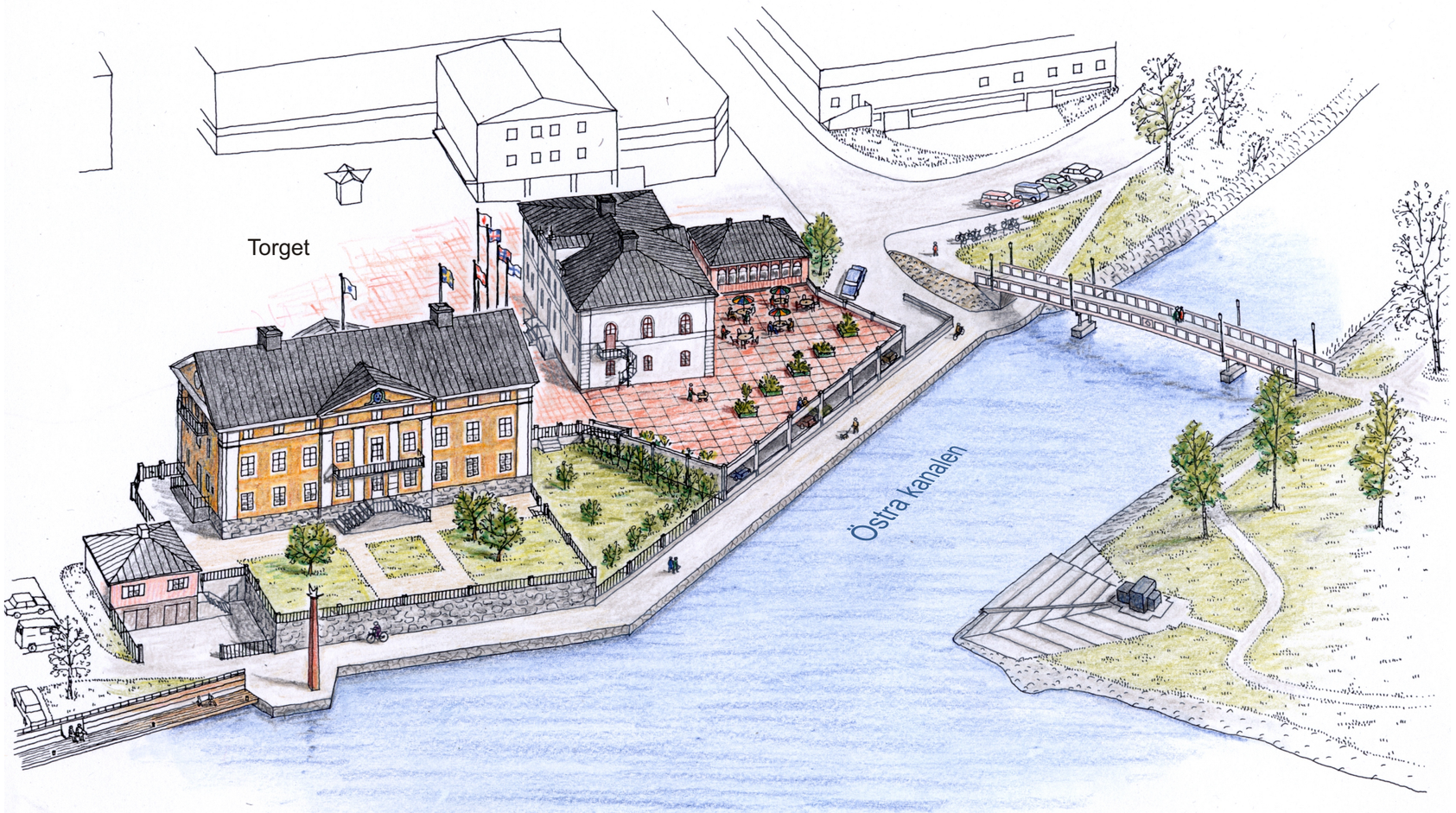
Med landhöjningen har torget kommit allt längre från vattnet och Packarlaven har blivit ett parkeringsområde bakom landstatshuset (nuv konsthallen). Området har fint sydvästläge och ligger direkt mot kanalen som i en liten grop.

Parkeringen är viktig för handeln i centrum men det fina läget skulle också kunna användas till att ge centrum en ny uteplats.

En överdäckning av Packarlaven skulle ge en “balkong” ut mot kanalen i nivå med torgytan och med entréplanet i landstatshuset. Härifrån skulle man ha fin utblick mot Mellanholmen och Nattviken.
Härnösand saknar sommartid centrala uteserveringar för mat. Balkongen skulle vara en utmärkt plats för detta med en restaurang i Landstatshuset vars stora, höga rum skulle kunna utgöra en fin restaurangmiljö.
Platsen skulle vidare må bra av en paviljong vid uppfarten mot Torget så skapande en mer skyddad hörna öppen mot eftermiddagssolen i sydväst och ut mot vattnet. I paviljongen skulle kanske ett café kunna ligga.

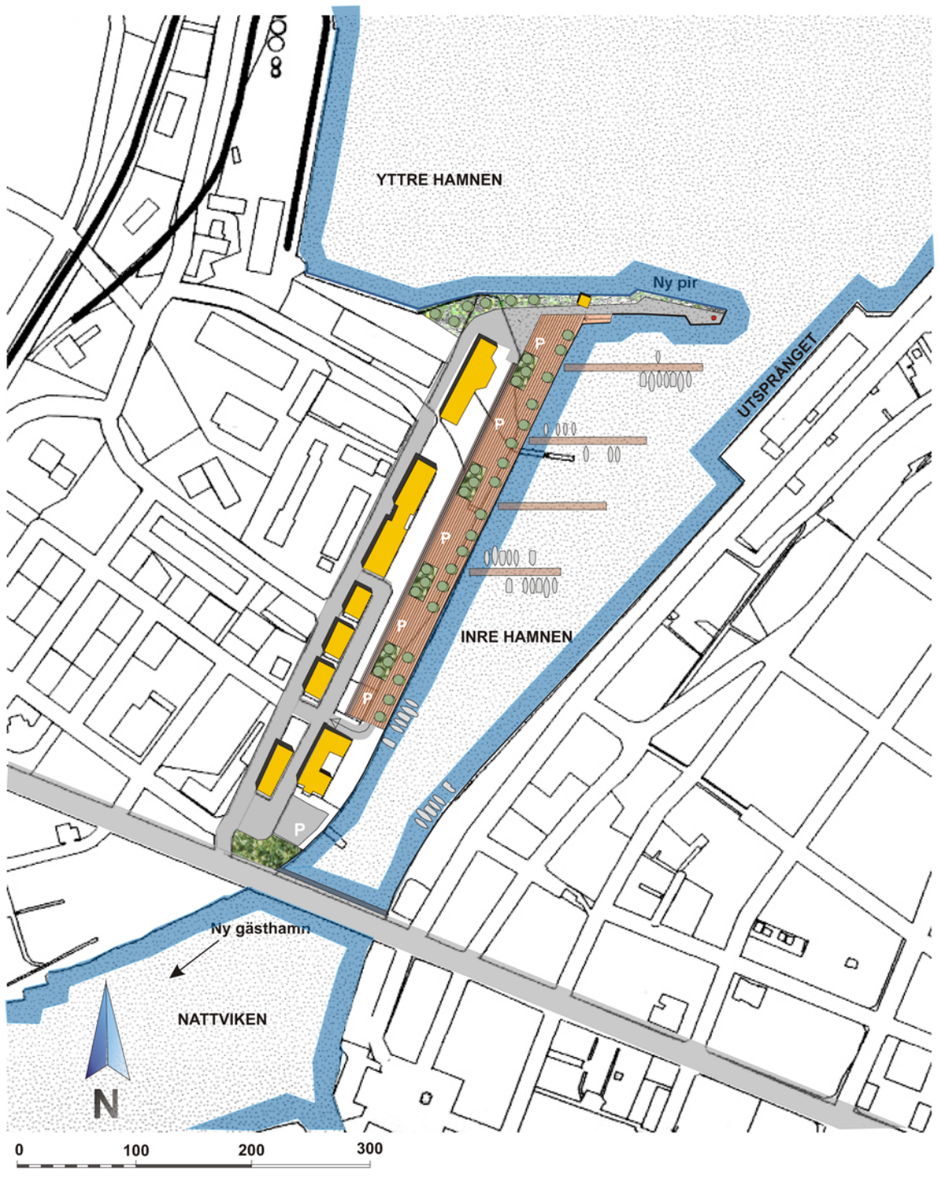


En ny gång- och cykelväg utmed vattnet från Skeppbron och fram till Östra Kanalgatan gör det möjligt att flanera utmed Nattviken och cykla mot Södra Sundet utan att behöva passera Torget som vi försökt göra till ett cykelfritt område där man kan ha barnen lekande fritt.



Perspektiv över Packarlaven

NORRA HAMNEN IDAG



FÖRÄNDRINGAR I INRE NORRA HAMNEN

Norra hamnen är idag relativt oskyddad för vindar från NO till NV och besväras av och till av grov sjö. För att förbättra dessa förhållanden byggs en ny pir från “lantmannaudden” över mot Utsprånget för att ge lä åt inre hamnen. Material till bygget bör kunna hämtas från produktionen av nya tunnlar vid Ådalsbanans ombyggnad. Grund- och strömningsförhållanden i hamnen måste undersökas för att bedömma de effekter en ny pir kan ha på stadens inre vatten.

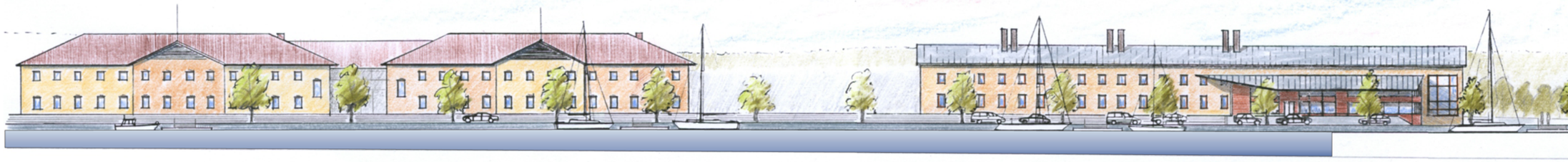
Innanför piren görs en ny småbåtshamn iordning, som även skall ha plats för båtarna vid Kanaludden. Hamnområdet sänkes till en nivå som är lämplig för angöring av fritidsbåtar och skall rymma den parkering som båtlivet behöver. Liksom nu kan parkeringarna samnyttjas med verksamheter i angränsande fastigheter. Invid piren byggs en ramp för sjösättning och upptagning av mindre båtar.

Seglarcentrat vid Sälsten flyttas hit och en ny jollehamn byggs på insidan av piren med trädäck för torkning och vikning av segel i soligt söderläge och förråd för vinterförvaring av jollar. Här byggs också ett litet seglarcentrum med föreningslokaler och balkong med utsikt över tävlingsområden på Norra Sundet.

Den höga kajen mot Skeppsbron bibehålles för kommersiell trafik och utsprånget skall kunna användas för angöring av större båtar.

I magasinens förlängning finns plats för ett nytt hus som kan innehålla liten butik och motorservice att serva hamnen samt uthyrningslokaler med utmärkt utsikt över livet i hamnen.

SEKTION GENOM INRE NORRA HAMNEN
mot väster



Att flytta samman alla stadens fritidsbåtar till norra hamnen innebär dels en effektivare förvaltning av anläggningarna och dels ökad aktivitet på stadens inre vatten - det senare för att förstärka stadens karaktär av sjöfartsstad.

För att bättre anpassa området för fritidsbåtarna kan kajhöjden sänkas till 0,8 - 1 m över medelvattenståndet. Detta skulle underlätta i- och urlastning av båtar liksom båtangöringar i hamnen. Vidare skulle hamnen få tydligare karktär av marina och passa även mindre båtar och jollar. Pontonerna från Kanaludden har flyttats hit och lagts ut parallellt med nya piren. Staden bör även i framtiden ha ett tankställe för fritidsbåtar. Längs kusten är det idag mycket ont om möjligheter att tanka båtar och detta kommer att vara en nödvändig service i en bra gästhamn. Tankstället bör ligga i norra hamnen i anslutning till marinan och vara öppet vid de tider då fritidsbåtarna vill tanka. Sannolikt behöver den kopplas till någon annan verksamhet för att få lönsamhet. För gästhamnen i Nattviken är det knappast någon större nackdel att macken ligger i norra hamnen då denna oftast passeras vid besök i gästhamnen.

När centrum byggdes om med gågator innebar detta att vissa typer av butiker inte längre passade i centrum (främst butiker med tunga varor somt du själv skall bära därifrån efter köp - exv livsmedelshallar, kapitalvarubutiker, färgaffärer, byggvaror mm). Dessa butiker vill i stället gärna söka sig antingen till externa köpcentra eller till centrumnära lägen med goda parkeringsförhållanden. Kronholmen kan vara ett sådant område och vill vi ha ett aktivt centrum med folkliv och handel skall vi se till att vi kan erbjuda den handel som inte vill ligga vid gågator ett attraktivt område i anslutning till centrum. Den föreslagna marinan har ett stort behov av parkering vilket bör kunna samnyttjas med handel och arbetsplatser.

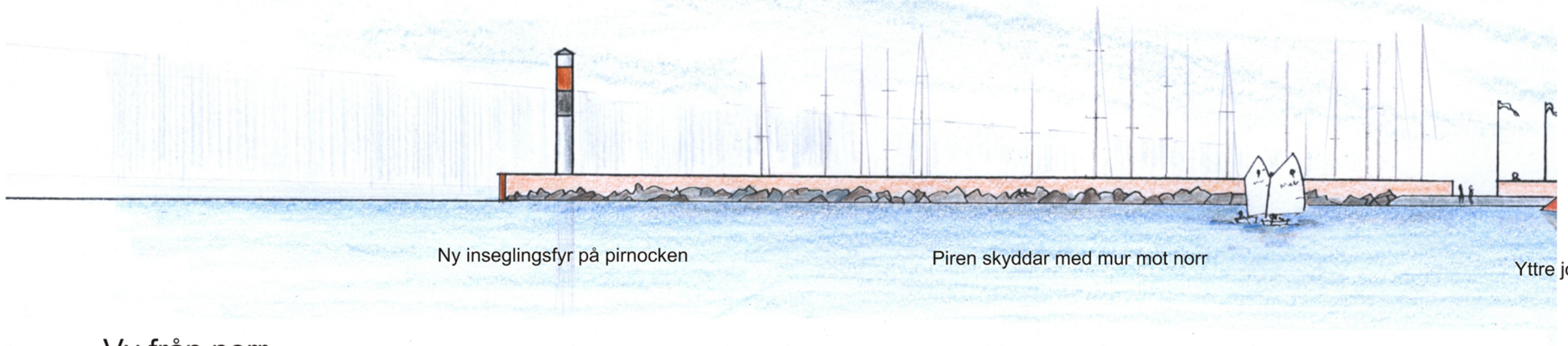
Boende är idag mycket efterfrågat utmed Skeppsbron och med den utveckling som kan bli i hamnen kommer det att bli än mer attraktivt att bo här. Möjligheter att komplettera med nya bostäder bör prövas om det visar sig att handeln inte behöver området på Kronholmen. Nivåskillnaden mellan marinan och Magasinsgatan tas upp i en trappa som gör det möjligt att fritt vandra mellan nivåerna.

Längst ut efter Kronholmskajen finns utrymme för en ny byggnad. Läget är mycket exponerat och lämpligt för ett “landmärke”. Den nya piren ger området en ny karaktär och en byggnad kan även anpassas till nuvarande magasinens fasader mot hamnen. Här illustreras ett hus med den karaktären.
Genom att flytta in jollecentret från Sälsten och ge det goda förutsättningar för verksamheten på Norra Sundet kommer denna del av båtlivet närmare staden och bör locka till mer intresse vilket ger staden mer maritim karaktär. En läad jollehamn innanför piren med en alternativ godväders-hamn på utsidan och bra utrymmen för skötsel av båtar och utrustning innanför piren (trädäcket) har illustrerats i detta förslag.

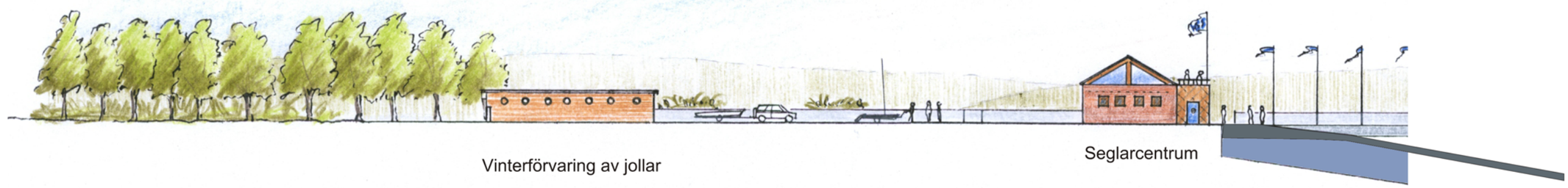
Piren skall vara ett utflyktsmål för promenader i staden med utsikt över Norra Sundet och inre hamnen. Pirens skyddande mur skall vara hög nog att sitta i lä bakom men så låg att man ser över den stående. Naturligtvis skall man även kunna sitta uppe på muren.

Genom att flytta stadens alla båtplatser till norra hamnen bör man för framtiden även överväga att hitta plats för båtvarvet vid Södra Vägen på stadens norra sida.

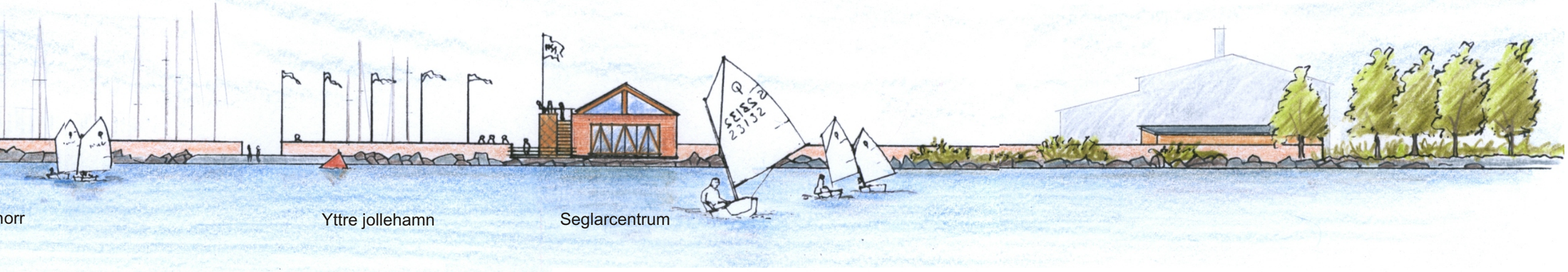
NYA PIREN - VYER

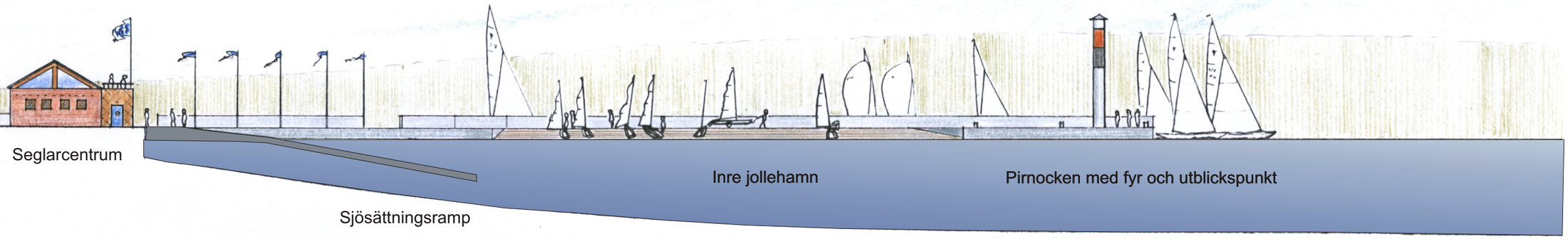


Vy från norr

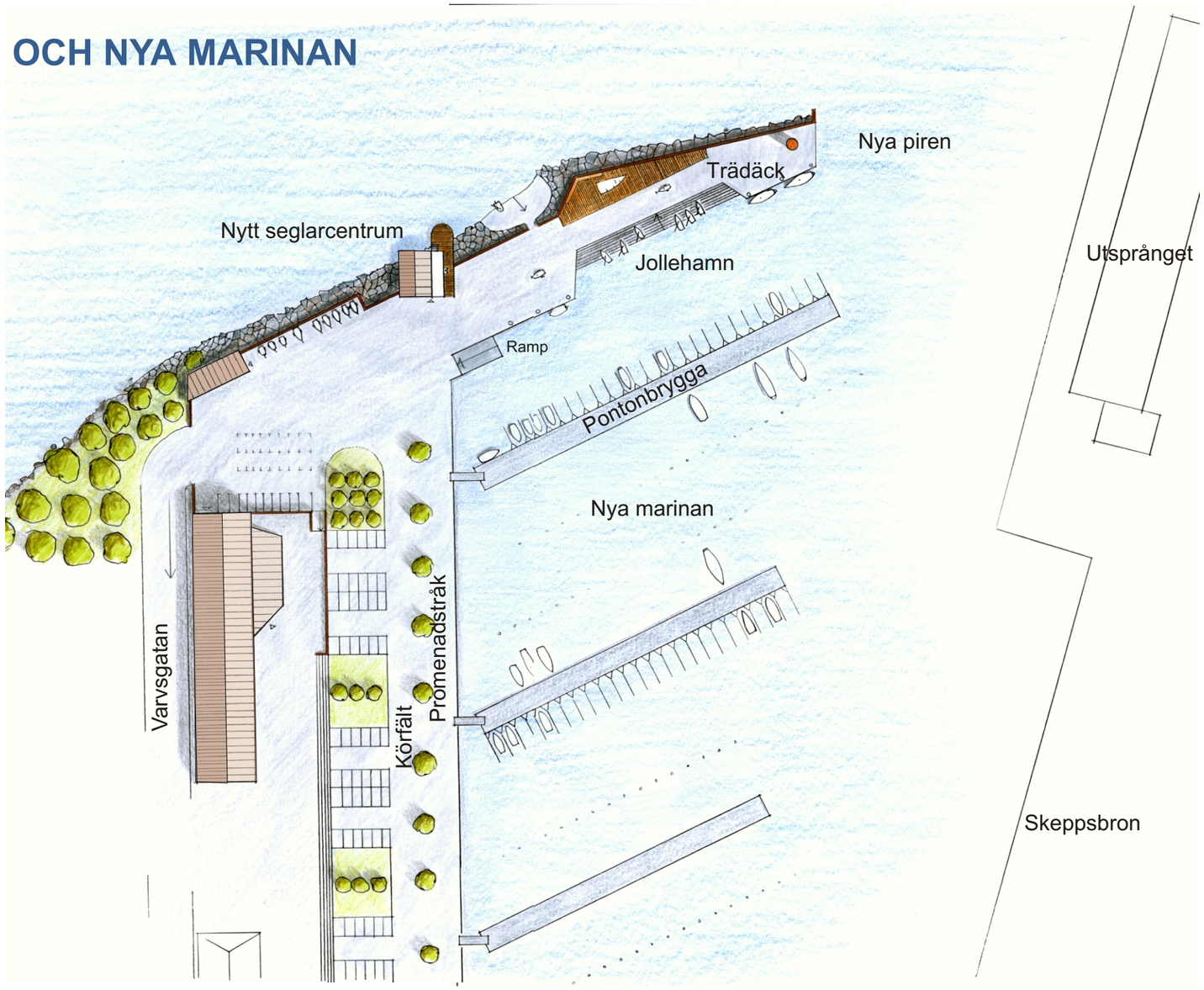


Vy från söder


norr
Yttre jollehamn
Seglarcentrum

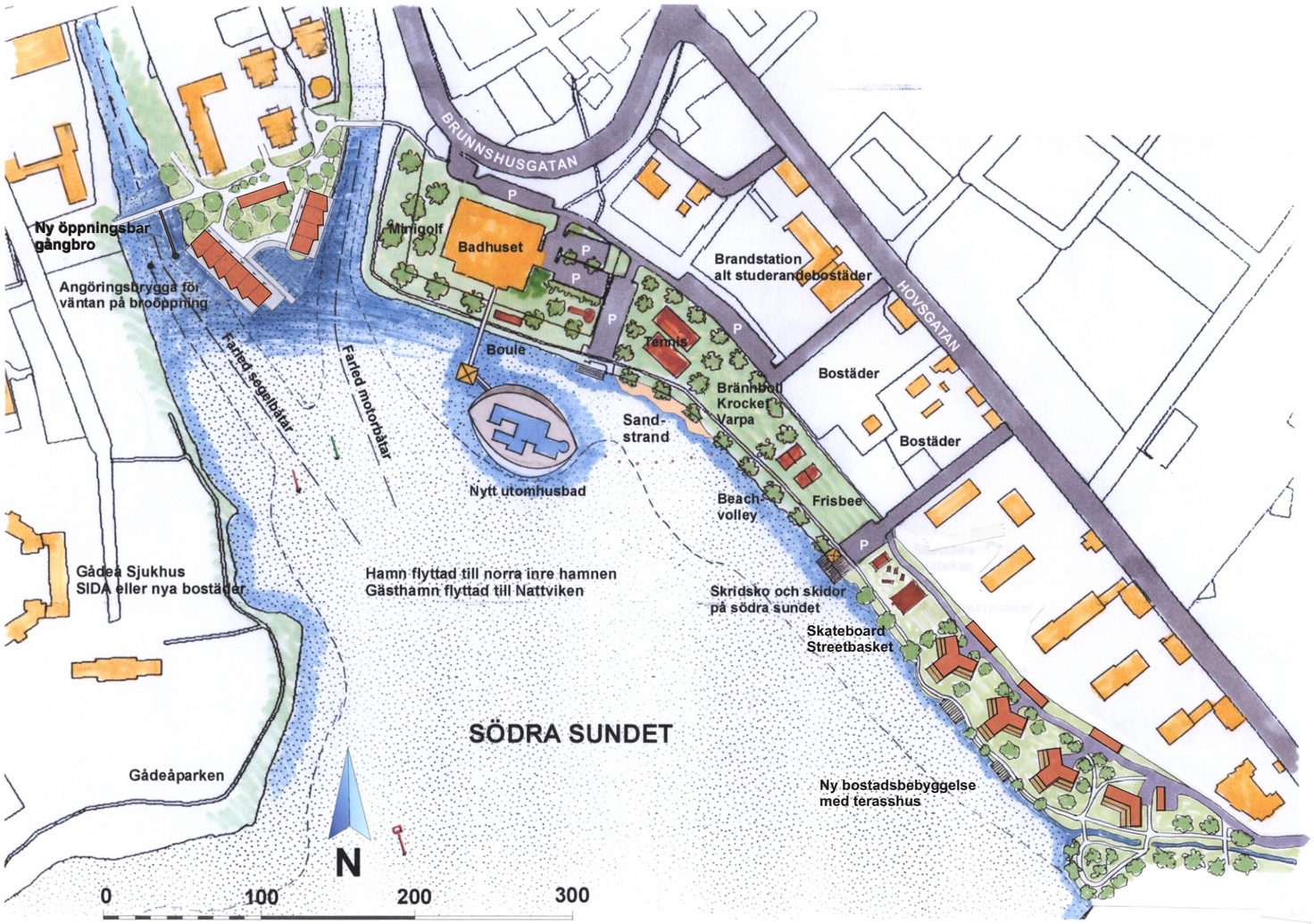

Seglarcentrum
Sjösättningsramp
Inre jollehamn
Pirnocken med fyr och utblickspunkt

PIREN OCH NYA MARINAN



NORRA HAMNEN
MED NY MARINA

FÖRÄNDRINGAR VID KANALUDDEN OCH STRANDEN MOT SÖDRA SUNDET



GC-bro över västra kanalen

Ny öppningsbar bro över västra kanalen skulle flytta Gådeåparken lite närmare centrum liksom det nya SIDA som etableras här. Bron kan öppnas samtidigt med bilbron eller för sig av de som har behov av att öppna den. I anslutning till bron byggs ledverk där båtar som skall igenom bron kan lägga till medan de väntar. Bron är också en länk i ett promenadstråk utmed Södra Sundet där man idag kan gå från sjukhuset till Kattastrand utmed vattnet men vid västra kanalen måste upp i trafiken på Storgatan.

Tillgänglighet

Området ligger mycket vackert vid vattnet och är lätt att nå från stadens centrala delar utan större nivåskillnader. Många föredrar dock att komma till området med bil och idag är vintertid ibland all parkering upptagen i anslutning till bahuset. Ökade aktiviterer här kommer att medföra ökat behov av parkering varav merparten kommer att efterfrågas i anslutning till Simhallen. Men även i Hovsgränds förlängning ner mot vattnet bör en p-plats ställas iordning. Utrymmen måste också finnas för cykelparkering.

Aktivitetsytor utmed södra sundet

Det gräsbevuxna fältet utmed Södra Sundet är idag ganska lite utnyttjat. Det används för promenader utmed vattnet, för motion, solbad och picknick, lek och spel samt enstaka evenemang. Det har ett mycket fint läge vid vattnet med sol större delen av dagen. Vid vindar från S-SV är området lite blåsigt men detta kan förbättras med växtlighet (träd) utmed vattnet. Det har på senare tid blivit allt vanligare med husbilar och husvagnar som övernattar på parkeringarna, något som kan bli ett bekymmer med tilltagande omfattning.

Simhallen har utvecklats till ett centrum för motion och fritid. Utmed stranden anläggs nya aktivitetsytor för tennis, brännboll, volleyboll, basket, boule mm., vilka kan använda simhallen för omklädning och dusch. En sandstrand kan anläggas nedanför badhuset för de som vill bada direkt i havet utan att åka ut till Smitingen eller Sälsten. Om vattnet är rent nog, vilket behöver undersökas ytterligare, är det en spännande tanke att kunna bada centralt i staden. Här måste man dock undersöka vattenkvalité, strömningsförhållanden och vattenerosion där sanden placeras. En ordentlig gräsyta skall finnas kvar för evenemang, lek, spel picknick och drakflygning. Goda vintrar påbörjas en hel del skid- och skridskoturer på Södra Sundet här. Beroende på hur framtidens vintrar ser ut vore det roligt att kunna ha en upplogad skridskoslinga mellan badhuset och Innerfälle. Skridskoåkning på hav och sjöar är en växande motionsform med fina upplevelsekvalitéer och lämplig för alla åldrar.

Kanske är området även lämpligt för skateboard och streetbasket.

Utomhusbad

Om båthamnen försvinner finns möjlighet att i anslutning till simhallen anlägga ett utomhusbad för den varma årstiden. Badet skulle ligga flytande ute i vattnet och nås från badhusets omklädningsrum via en bro. Ett så centralt placerat utomhusbad i söderläge skulle ge området ytterligare kvalitéer för friluftsliv och rekreation. Hit skulle man kunna gå för ett dopp och lite sol även på lunchen

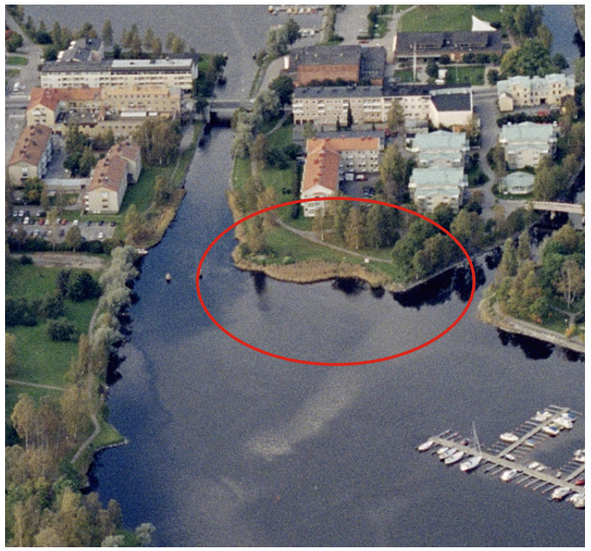
Strandnära boenden

Möjligheter att bygga attraktivt boende kan finnas på Brandstationstomten när brandstationen flyttar och i kvarteret Muraren öster om brandstationen. Vidare kan möjlighet finnas på Mellanholmen, på gamla bryggeritomten och utmed vattnet vid Gerestabäcken.

För att väcka funderingar redovisar vi här ett förslag till bebyggelse på södra Mellanholmen med enfamiljsbostäder i direkt anslutning till kanalerna och ett förslag till flerbostadshus i anslutning till Gerestabäcken med stora terrasser ut mot Södra Sundet. Idéer om brandstationstomten och kvarteret Muraren har tidigare lanserats i andra sammanhang.

Det är vid vatten efterfrågan på bostäder är störst och där vi helst vill bo. Det finns ett antal komplikationer till dessa funderingar. Idéerna skall mest ses som stimulans att fundera över vilka kvalitéer ett strandnära boende skulle kunna erbjuda.

STRANDNÄRA BOENDE PÅ MELLANHOLMEN



Södra Mellanholmen

Vy av Mellanholmen sedd från Södra Sundet, taget från kajnocken på Kanaludden

Vy visande nybebyggelse i förhållande till äldre

Härnösand är en stad vid havet och många uppskattar att bo i kontakt med vattnet. Bland de mest efterfrågade områdena för boende är Skeppsbron, Mellanholmen och Hovsgatan utmed Södra Sundet. I det här programmet har vi tittat på några möjligheter att hitta nya platser för vattennära boende.

Vi har prövat möjligheten att bygga bostäder ända ut i vattnet med egen båtplats. För att kunna ligga så behöver läget vara skyddat från slitage av is och sjö. Södra udden av Mellanholmen har dessa förutsättningar. Här skulle ett mindre antal bostäder med uteplats vid kanalerna och egen liten gemensam hamn kunna ligga. Ett eftertraktat boende i ett attraktivt centralt läge som få städer kan erbjuda. Här har du båten intill huset och några hundra meter till centrum. Det är en lite utmanande tanke men skulle säkert ge staden en hel del uppmärksamhet.

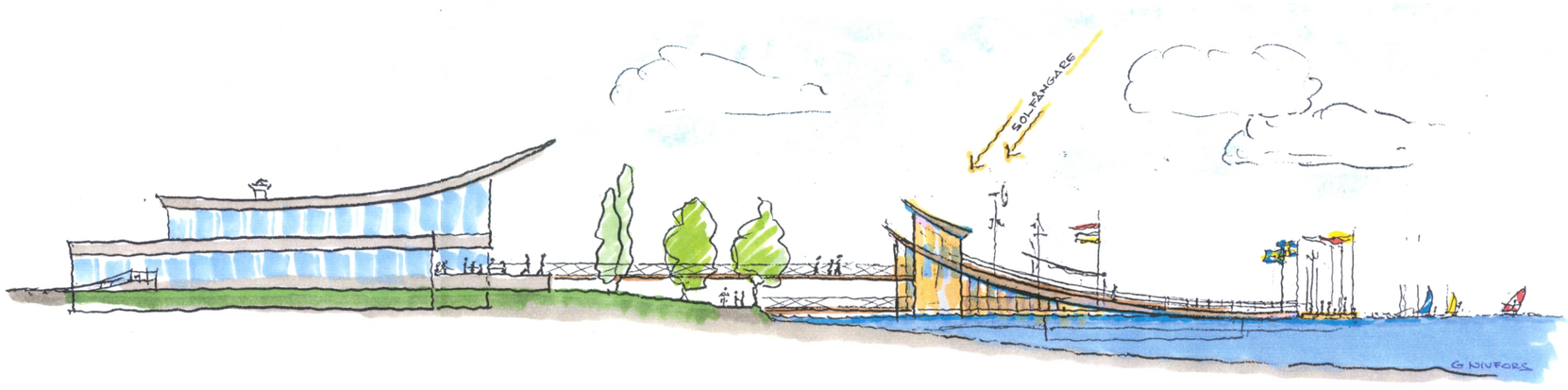
Området bör vara så planerat att promenaden över nya gångbron och bort mot simhallen är kvar och rolig att vandra. En fin liten hamn här kan även flanörer ha glädje av.

I Holland har boende i direkt anslutning till kanaler länge varit attraktivt och kanalerna i Härnösand kan kanske ge liknande möjligheter.

Att vi i Härnösand kan erbjuda attraktivt boende har många aspekter. Staden blir mer uppmärksammad och känd och därmed också mer lockande vid eventuella nyetableringar. Att bo vid vattnet är naturligtvis också spännande för stadens egna innevånare.
En konflikt finns i nyttjandet av denna mark mellan det privata och det allmänna och en rimlig balans måste upprätthållas. I Härnösand planerar vi för promenadstråk efter vattnet och vissa områden bör då även kunna användas till nya byggnader. Vandringen utmed Södra Sundet störs inte nämnvärt av husen på Mellanholmen. Boende utmed vatten ger ju även roliga och spännande miljöer att promenera invid och även från sjösidan kan detta bli ett lockande och för svenska förhållanden ganska ovanligt område att uppleva.

SÖDRA SUNDET IDAG

NYTT UTOMHUSBAD



Sektion genom nytt utomhusbad

Att knyta ett nytt utomhusbad till simhallen innebär att man kan nyttja den kapacitet som finns där i form av personal, dusch, bastu och omklädning. Utomhusbadet får sin entré via simhallen varifrån man via en bro över promenadstråket tar sig ut till det flytande badet. Badet är ett säsongbad och har öppet den tid av året då det finns badgäster. Vintertid är badet tömt och stängt

Utomhusbadet använder solvärmt sjövatten i bassängerna. Trädäck i olika nivåer nyttjas för solbad och avslappning. Mot norr och stranden är badet skyddat av plank och balkonger. Badet skall ge ytterligare rörelse kring kanaludden och från promenadstråket utmed vattnet skall man se och höra när badet är öppet. Verksamheten skall också ge mer underlag till cafeet i simhallen.

STRANDNÄRA BOENDE VID GERESTABÄCKEN

Utmed Södra Sundet kan man kanske tänka sig terrasshus mellan de huslameller som idag ligger från Hovsgatan och ner mot vattnet. Ger man husen stjärnform får alla lägenheter terass mot vattnet. Vintertid är här lite skuggat av Vårdkasen men övrig tid på året kommer eftermiddagssolen in på området.

För de hus som idag har fri sjöutsikt kommer ny bebyggelse att skymma delar av utsikten medan andra delar blir kvar.

Grundläggningsförhållanden i området är säkert besvärliga men lägenheterna skulle bli efterfrågade. I ett sådant här läge skulle man kunna tänka sig seniorlägenheter (samma nivå som centrum och med gångavstånd dit) för de som inte längre vill bo kvar i sin villa när barnen flyttat.

Trafiken ordnas som en slinga mellan Hovsgränd och Hovsgatan eventuellt samordnad med en bebyggelse på bryggeritomten så att man slipper en ny korsning intill Brännavägen.

Vandringsstråket mot Stenhammar läggs mellan husen och vattnet

F.D TOBAKSFABRIKEN OCH UDDEN MOT NV.

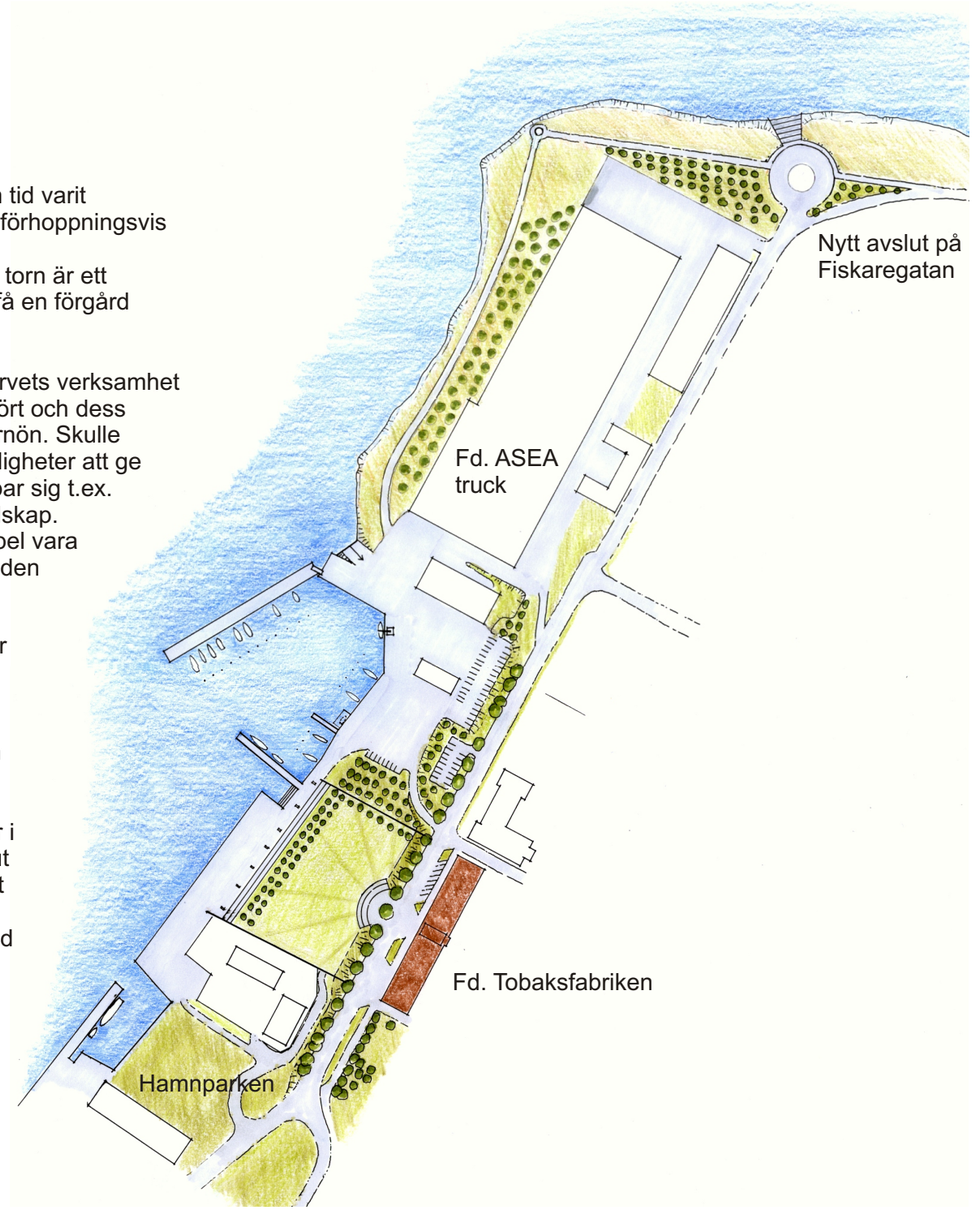
Industriområdet vid Härnöns nordvästra udde har under en tid varit folktomt. Fastigheterna har nu förvärvats av nya ägare och förhoppningsvis kommer nya verksamheter att växa upp här.
F.d Tobaksfabrikens huvudbyggnad med sitt karakteristiska torn är ett ovanligt vackert industrihus som borde synas lite mer och få en förgård som rimmar med digniteten på huset.

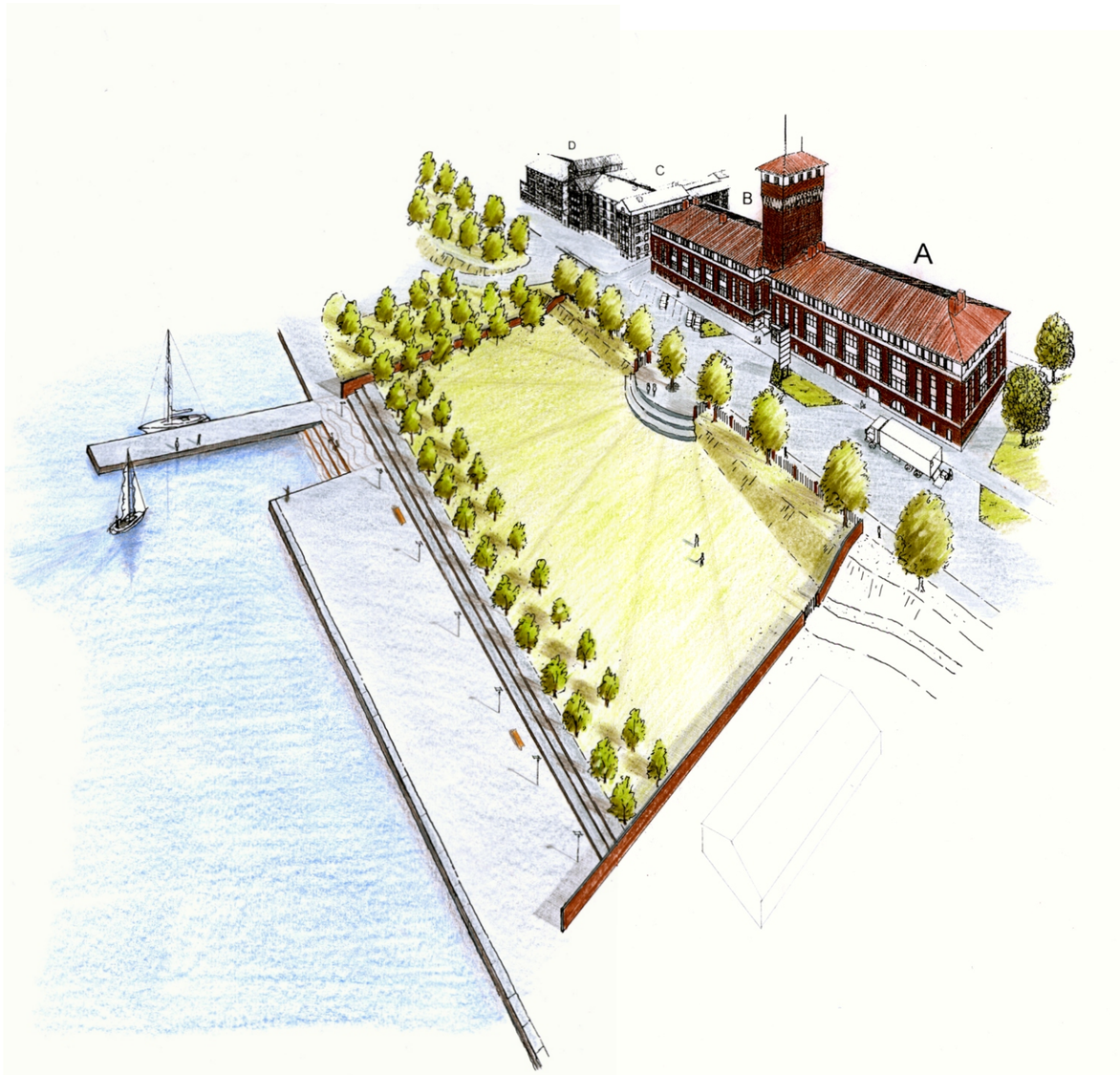
KA5:s varv ligger mellan f.d Tobaksfabriken och vattnet. Varvets verksamhet har minskat i och med att utbildningen av värnpliktiga upphört och dess framtid är lite oviss liksom det stora övningsområdet på Härnön. Skulle varvet vilja flytta eller verksamheten upphöra ges stora möjligheter att ge fabriksbyggnaden ny kontakt med vattnet. Byggnaden lämpar sig t.ex. för kunskapsföretag av olika slag som vill sitta i kontorslandskap.
Till dessa skulle ett strandområde för avkoppling, lek och spel vara en stor tillgång och fabriksbyggnaden skulle få den förgård den behöver och förtjänar.

F.d ASEA truck/Kalmarverken ligger ganska utsatt för vindar från norr och väster. Utemiljön runt byggnaderna skulle behöva skyddas av mer växtlighet vilket också skulle ge området ett mindre tråkigt utseende från vattnet. Den stora hallen i tegel är lång och skulle kännas avsevärt mindre om den bröts av med grönska.

Fiskaregatans förlängning (fastighetsmark), som idag slutar i ett område med utfyllnad skulle behöva ett mer tydligt avslut med någon typ av platsbildning varifrån man kan ha uppsikt över infarten till staden.
Området används idag en hel del för promenader längs med vattnet ut mot Sälsten och det kan finnas anledning att fundera över om detta kan göras möjligt även i framtiden genom att en GC-väg tillåtes passera genom området.

Skulle varvet försvinna finns här en hamn att hitta ny användning för. Kanske kan den då vara en tillgång för verksamheter i industriområdet norr om.




D
C
B
A

KOPPLINGAR MELLAN OLIKA DELPROJEKT

En del av de idéer som beskrivs i detta program hänger samman på olika sätt.

Vill man få till en stopplats för gäster som kommer till staden i bil vid en av Norrlands absolut finaste stadsvyer måste denna plats innehålla en hel del mottagningsservice. Då bör turistinformationen ligga här liksom ett visitors center som berättar om Härnösand och Höga Kusten. Likaså bör gästhamnen ligga här för att ta emot alla gäster med samma service och inte behöva dela på resurserna.
Blir detta en känd plats kommer också de som vill hyra lokal i dess närhet. Ett kontorshotell är därför ganska troligt på tomten ovanför E4:an men platsen har så stora värden att en anläggning här mycket väl kan komma tillstånd utan stopplatsen. Bekymret med tomten är att nå den på ett bra sätt från E4:an. Om sträckan mellan järnvägsbron och trafikljusen blir stadsgata är det möjligt att koppla tomten direkt till E4:an.

All utveckling i Nattviken kommer att kräva någon form av muddring och muddring kommer att kräva någon form av arkeologisk dokumentation av det som finns på botten. Detta är ett omfattande arbete som behöver tid och planering.

Att flytta gästhamnen till Nattviken kräver att broöppningsfrågan löses på ett annat sätt än idag. Det måste då bli möjligt med mer frekvent öppnande och öppningstiderna bör vara korta. Detta åstadkommes främst genom att båtar ges möjlighet att vänta i anslutning till broarna och att det är förhållandevis få båtar vid varje passage. För att inte kostnaderna skall bli för stora bör broarna utrustas för fjärröppning. Den föreslagna nya bron över västra kanalen kan eventuellt öppnas av båtfolket själva men detta kommer endast att minska övrig öppningstid i begränsad omfattning och kräva mer ledverk (möjlighet att lägga till med en båt) i kanalen. På grund av strömmarna är det ofta omöjligt att ligga oförtöjd i kanalen och vänta. Sannolikt bör nya bron öppnas samtidigt med Storgatans.

Åtgärderna vid Södra Skeppsbron är inte knutna till andra delar av Nattviken och samma gäller för packarlaven. Det är dock önskvärt att om stopplatsen bygges vid E4:an man samtidigt ställer iordning ett vackert och lockande promenadstråk runt Nattviken för alla nyfikna besökare.

Möjligheterna att få till en för staden gemensam marina i norra inre hamnen är kopplat till piren som samtidigt utvidgar den inre hamnbassängen. Att bygga en pir här kräver mycket bergmassor och i den planerade järnvägstunneln mellan Murberget och Älandsfjärden bör dessa finnas. Att göra sig av med dessa massor är ett problem i sig då det knappas är så många ställen de kan läggas på. Sannolikt går de till kross men måste likafullt mellanlagras. En plats för direktlagring i nära anslutning till bygget kan vara piren. Med piren som förutsättning kan sedan den nya marinan bli till.

Hur stor en sänkning av kajområdet på västra sidan bör bli hänger samman med hur man vill samnyttja parkeringarna. De parkeringar som endast är tänkta för båtlivet bör ligga på den lägre nivån medan de som skall samnyttjas med butiker eller verksamheter bör ligga på den övre nivån.

Att bygga i kvarteret Korvetten kan göras utifrån flera utgångspunkter. Skall man bygga, som visats i detta program, hänger det samman med piren och nya hamnen.

Att bygga på södra Mellanholmen är ett helt självständigt projekt liksom utvecklingen av aktivitetsytorna efter södra sundet. Det ligger dock ett extra värde i att området utvecklas i ett sammanhang och får medskjuts till att bli ett nytt attraktivt utflyktsmål.

Att lägga ett utomhusbad utanför simhallen förutsätter att småbåtshamnen kan flyttas. En ny marina i inre norra hamnen kan ombesörja detta.

Idéerna med att låta f.d Tobaksfabriken få en sjösida hänger helt samman med vad som händer med KA5:s varv. Om detta avvecklas bör kommunen bevaka marken. Sannolikt kommer nya verksamheter att etableras i området och hur man utformar en vattenkontakt kan vara beroende av detta.

DET FORTSATTA ARBETET

Utställning

Detta idéprogram kommer under maj 2002 att skickas ut till ett flertal berörda samt att ställas ut i en sommarutställning fram till slutet av juli. Tanken är att på detta sätt få in så mycket synpunkter som möjligt. Synpunkterna kommer sedan att ligga till grund för en översyn av programmet varefter detta kommer att läggas fram för antagande i kommunfullmäktige.

Utredningar

Programmet tar upp många idéer som kräver ytterligare utredningar innan det går att se vilka konsekvenser ett förverkligande fullt ut får. Exempel på sådana utredningar är:

- Några av de områden som är aktuella i detta program är äldre industriområden och man behöver klara ut om här finns miljöproblem dolda i marken.
- Likaså krävs för ev muddring analys av ev miljöproblem i muddermassorna samt studie av möjliga deponialternativ.
- Att bygga en pir kräver en vattendom. Ett omfattande utredningsmaterial behövs angående hur piren påverkar strömningsförhållanden och uppgrundning av stadens inre vatten.
- Nattviken har en del marinarkeologiska fynd som skall undersökas innan en muddring kan bli möjlig. Vi behöver skaffa oss en uppfattning om omfattningen av detta
- Den minskande vattennivån påverkar kajkonstruktionerna och vi behöver utreda behovet av åtgärder för att bibehålla alternativt ersätta kajerna.
- Vi behöver också bedöma behovet av vilka detaljplaner som behöver ändras.

Handlingsprogram

Programmet kommer också att så småningom kompletteras med ett handlingsprogram, där man tar ställning till hur och i vilken ordning programmet skall förverkligas. En tidplan för det fortsatta arbetet behöver formuleras.
Ekonomin kommer att få en stor betydelse för handlingsprogrammet och kalkyler behöver göras för de olika delprojekten.

Det fortsatta arbetet är därför omfattande och tidskrävande. Siktet är att inom en treårsperiod finns ett förslag till handlingsprogram framtaget och då skall några av dessa projekt vara klara att realiseras.