



M a r i n a v i s i o n e r

– Nya idéer för småbåtshamnen i ljuset av utveckling, urbanisering och klimatförändring; tillämpat i Rydebäck.

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
SLU Alnarp
Examensarbete inom landskapsarkitektprogrammet 30 HP
2008:70
Av Alfred Persson

uppgifter

Marina visioner

- Nya idéer för småbåtshamnen i ljuset av utveckling, urbanisering och klimatförändring; tillämpat i Rydebäck.

Visions for a Marina

-A new concept for Marinas in the light of development, urbanization and climate change: applied on Rydebäck.

Författare: Alfred Persson

Handledare: Fredrik Fritzon
Examinator: Carola Wingren

Alla bilder och diagram är skapade av Alfred Persson, där inget annat anges i bildförteckningen.

© Alfred Persson samt Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap, SLU Alnarp
2008.

Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap
SLU Alnarp
Examensarbete inom landskapsarkitektprogrammet 30HP
Huvudområde: landskapsarkitektur
2008



Sammanfattning

Kustzonen har under en längre tid stått som fokus för nybyggnationer av bostäder och kommersiella verksamheter. Gamla industrihamnar byggs idag om till moderna bostadsområden med ett rekreativt syfte. I Sverige har inte småbåtshamnen hängt med i denna utveckling utan legat kvar i modernismens monotona funktionalitetskrav och storskalighet.

Detta examensarbete försöker se småbåtshamnen ur landskapsarkitektens synvinkel, där småbåtshamnen i första hand är en social mötesplats. Genom att resonera och blottlägga småbåtshamnens utveckling, gestaltning och miljöpåverkan framhålls teorier om hur framtidens småbåtshamn skulle kunna se ut. Dessa teorier testas sedan på samhället Rydebäck, strax söder om Helsingborg.

Uppsatsen är uppdelad i tre delar: hamnkunskap, förslag och resurser.

I den första delen avhandlas småbåtshamnens historiska utveckling från förhistorisk tid fram till idag. Den visar hur hamnen har gått från en arbetsplats till en modern urban mötesplats.

Vidare undersöks hamnens form och placering. De är viktiga faktorer för hur en hamn uppfattas och kan utnyttjas, särskilt i relationen mellan land och hav.

En småbåtshamn måste tillhandahålla en mängd funktioner. Dessa funktioner förändras långsamt över tid, vilket medför ett behov att se vilka nya funktioner framtidens småbåtshamn bör kunna erbjuda. Arbetet innehåller en katalog över nya funktioner och visioner.

Sist i hamnkunskapsdelen presenteras under vilka förutsättningar en småbåtshamn lyder och vilken miljöpåverkan den ger. En del visionära åtgärder presenteras bland annat gällande konstgjorda rev och stigande havsnivåer.

Förslagsdelen innehåller en platsbeskrivning och analys av Rydebäck samt ett förslag på en ny småbåtshamn som tar avstamp i resonemangen i föregående del. Resultatet av den nya hamnen, hur den anpassat sig efter de rådande förhållandena och implementerat de nya idéerna diskuteras i slutet.

Den avslutande resursdelen är en samling intervjuer med sakkunniga som legat till grund för uppsatsens resonemang. I dessa intervjuer förs en djupare diskussion om småbåtshamnens miljöpåverkan, upplevelsen och dess framtid.

Målet med detta arbete är att presentera spännande visioner för framtidens småbåtshamnar och belysa den potential som finns i dessa platser. Förhoppningen är att arbetet ska inspirera till nya intressanta mötesplatser i hamnmiljö på naturens villkor.

Abstract

New dwellings and commercial buildings in coastal regions has for some time now been a focal point. Old industrial harbours are regenerated into modern living areas with a recreational purpose. In Sweden the marina has not taken part in this development, thus remained in the monotony and large-scale structures of modernism.

This graduation thesis looks upon the marina from a landscape architects point of view, where the marina foremost is a social venue. By revealing and discussing the development of the marina, its design and environmental consequence theories of the marinas future is presented. These theories are later tested upon the costal village of Rydebäck, south of Helsingborg.

The thesis is structured in three parts: marina knowledge, proposal and resources.

In the first part the historical development of the marina from prehistory time to now is discussed. It shows the progress from a working place to a modern urban venue.

Important factors for how a marina is conceived and can be used are examined in the chapter of form.

A marina has to contain a number of functions. These functions are slowly changing over time which brings a need to show what the future has to offer. This thesis contains a catalogue for the future with suggestions of new functions and visions.

At the end of the first part the principles for a marina are presented and discussed together with its environmental impact. Some visionary solutions are offered, for example concerning artificial reefs and rising sea levels.

The proposal contains a description of the site and an analysis of Rydebäck. The proposal is a realisation of some of the ideas presented in the first part. At the end reflections on how well the proposal has adapted to the site and the implementation of new ideas are presented.

The final part, resources, is a collection of interviews with a group of experts in different areas. These interviews have been the basis of the results for this thesis. Here, a deeper discussion about the environmental impact of the marina, the experience and its future is presented.

The goal for this thesis is to present exciting visions for the marinas of tomorrow and illuminate its potential. My hope is that this thesis will inspire to new interesting venues in marinas, on the terms of Mother Nature.

Tack

Detta examensarbete på 30 hp är den sista kraftansamlingen efter fem års studier vid Landskapsarkitektprogrammet i Alnarp.

Jag vill rikta ett generellt tack till alla kurskamrater och lärare som fyllt denna tid med innehåll och glädje.

Jag vill rikta ett särskilt tack till de som hjälpt mig med denna uppsats: Tiina Sarap för inledande tankar och reflektioner. Thorbjörn Andersson, Per Andersson, Fredrik Bengtsson och Carl Rugfelt, Erik Degerman, Jon Larsen, Mats Rosander och Björn Almström, tack för härliga, till sist syrefattiga, men vägledande intervjuer.

Jag vill också tacka Helsingborgs kommun för att de ställt upp med grundkarta över Rydebäck.

Utan den frikostighet som Atkins-kontoret i Malmö visat mig hade det här arbetet förmodligen aldrig blivit klart, tack!

Jag vill också rikta ett särskilt tack till min handledare Fredrik Fritzon som ställt upp i vått och torrt.

Tack även Carola Wingren, examinator, Jesper Persson, biträdande examinator, och Julia Pütsep, opponent, för att ni tog er tid att komma med kritik på detta arbete.

Ett slutligt varmt tack till Cecilia för att hon alltid finns där...

Alfred Persson, Malmö 2008

Innehållsförteckning

#Hamnkunskap

Inledning	
Bakgrund och syfte	9
Mål	9
Metod	9
Produkt	10
Avgränsningar och läsanvisning	10
Land hav resa	
Definitioner	11
Land och hav	11
Resa	12
Hamn	12
Referensplatser	
Torekov	14
Vallensbæk	16
Västra hamnen	17
Småbåtshamnens utveckling	
Hamnens tillkomst	19
Fiskeläget	19
Hamnliv, möten och myter	20
Fritid -småbåtshamnens födelse	21
Semester på kontinenten	22
Återtagandet av kuststaden	22
Havets attraktion	23
Idag och framtiden -en reflektion	24

Hamnens form	
Form	26
Placering	26
Kontakt land och hav	30
Associativ formutveckling	32
Hamnens rumsutveckling	34
Ordning och kaos -en reflektion	35
Hamnens funktioner	
Basala och utökade funktioner	38
Idékatalog för nya funktioner	39
Hamnens program	46
Hamnens förutsättningar	
Livet i havet	47
Strandskydd	48
Havsnivåhöjning	49
Genomströmning	50
Sandtransport	50
Levande botten och muddring	50
Placering	50
Konstgjorda rev	51
Reflektion vid vågbrytare	52
Småbåtshamnens miljöpåverkan	53

#Förslag

Analys	
Geografi	54
Historia	54
Struktur	54
Naturkrafter	55
Begränsningar	55
Grönstruktur	57
Bilder från Rydebäck	58
Förslag	
Översiktsplan	61
Rydebäck hamn -en presentation	62
Illustrationsplan 1:2000	63
Analys	64
Snitt	66
Hamnens revfunktion	68
Material 1:500	69
Vandring genom hamnen	70
Insegling	72
Bilder från Rydebäck hamn	74
Reflektion	77

#Resurser

Intervjuer	
Thorbjörn Andersson	79
Per Andersson	80
Mats Rosander	85
Fredrik Bengtsson och Carl Rugfelt	87
Erik Degerman	91
Jon Larsen	96
Litteraturförteckning	102
Bildförteckning	103

Bakgrund och syfte

Varje år under min uppväxt tillbringade jag och min familj cirka en månad på havet seglandes från hamn till hamn. Varje ny plats vi kom till var en värld att utforska. Hamnen var inte bara en plats att söka härbärge, den erbjöd även en rik miljö med stor variation; polerad men samtidigt ruffig, ordning och kaos, längtan och förtvivlan. Viktigast av allt var att hamnen utgjorde själva portalen mellan två element: land och hav. Det var drömmarnas plats.

På senare tid har det blivit allt mer uppenbart att människor vill bo och röra sig vid vatten. De estetiska värden som hav och sjöar kan erbjuda som obruten horisont, ljus och rymd, vattenytans skiftningar, men även de allt fler vattenorienterade fritidsintressen som dykt upp, fungerar som en magnet på människor. Vattenbrynet har med tiden urbaniserats. Att äga en båt är inte längre den viktigaste anledningen att röra sig i en hamnmiljö. Frågan är: Hur svarar småbåtshamnen mot dessa nya intressen?

Jag menar att de nya funktioner som tillkommit har fått anpassa sig efter rådande strukturer. Hamnen har inte byggts för att innehålla dem utan de har adderats med tiden. Samtidigt uppträder en ny problembild i klimatförändringens spår med höjda havsnivåer och extremare väder. Den nya tidens hamn måste självklart hantera dessa problem. Det är tid att plocka fram ett nytt koncept för hur framtidens småbåtshamn ska se ut.

Min avsikt är att förskjuta hamnens fokus från en förvarings- och skyddsplats av båtar till en plats för vattenrelaterade aktiviteter där hamnens karaktär av portal eller utpost blir en del av utformningen. Det handlar om människans upplevelse, inte båtars manövreringsutrymme, byggteknik, havsströmmar eller ekonomisk vinning.

Mål

Detta arbete vill presentera en vision och en uppsättning resonemang kring hur man kan förhålla sig till utformningen av en ny småbåtshamn. Visionen utgår ifrån människans upplevelse av platsen och resan mellan land och hav. I upplevelsen ligger också en hänsyn till de nya funktioner som är kopplade till ett modernt sätt att umgås med vatten.

I och med att vi har ett starkt strandskydd i de tätbefolkade delarna av Sverige, bör visionen även tackla denna problematik.

Målet är att presentera en vision för framtidens småbåtshamn och applicera ett hamnförslag på en verklig plats och utvärdera konsekvenserna.

Arbete riktar sig till kommuner, företag och privata intressen som funderar på att bygga nya hamnar för fritidsbåtar.

Metod

Att utveckla en vision kräver inläsning på ämnet. Det innefattar tre delar: litteratursökning, besök på referensplatser och intervjuer med sakkunniga. Referensplatserna kommer att innehålla objekt från främst Skåne och Själland.

För att stimulera kreativiteten under denna period kommer jag att hålla workshops med olika teman för mig själv. De syftar till att stimulera ett friare tänkande kring uppgiften och utmana invanda föreställningar. Resultatet ligger till grund för de visioner kring det nya sättet att umgås med vatten som jag ämnar presentera.

De visioner och teorier som arbetas fram kommer att appliceras på Rydebäck söder om Helsingborg. Valet av denna plats liksom platsens förutsättningar analyseras och sätts i relation till teorier och visioner. Ur detta föds ett förslag som presenteras med lämpliga illustrationer.

Resultatet av förslaget ställs under en reflektion mot de inledande visionerna. Har visionerna bärkraft även efter en anpassning till ”verkligheten”? Hur skiljer sig förslaget gentemot den ”typiska” småbåtshamnen? Utvärderingen avslutar arbetet.

Produkt

- Bakgrundsbeskrivning och analys av småbåtshamnen och dess historia.
- Resonemang om förhållandet mellan land och hav och hamnens plats däremellan.
- Presentation av visioner och koncept för den nya småbåtshamnen.
- Tillämpning av vision på en verklig plats.
- Reflektion över resultatet i mötet mellan vision och tillämpning.

Arbetet kommer att presenteras i tryckt form i lämpligt format. Presentationen sker genom muntlig redovisning med stöd av PowerPoint.

Avgränsning och läsanvisningar

Detta arbete handlar om småbåtshamnen utifrån en landskapsarkitekts synvinkel. Hamnkonstruktion är ett mycket komplicerat ämne som få om någon till fulla behärskar. Det innehåller förutom arkitektens roll en stor del ingenjörskunskap, marinbiologiska och ekonomiska frågor, sjöpraktiska och säkerhets aspekter, juridiska och infrastrukturella frågor bara för att nämna en del. Det säger sig själv att det är omöjligt att täcka in allt, istället försöker jag samla in de bitar som kan ha betydelse för landskapsarkitekten i den kreativa fasen.

På många sätt kan detta arbete ses som en inspirationskälla med förklarande element inför etableringen av en ny småbåtshamn. Därför blir arbetet delvis tvärvetenskapligt med fokus på landskapsarkitektur.

De teorier och idéer som diskuteras i arbetets första del tillämpas sedan på en utvald plats: Rydebäck. På så sätt exemplifieras idéer och teorier på en verklig plats.

Arbetet kikar på exempel över hela världen men hanterar främst den situation som finns i Sverige i allmänhet och Öresundsregionen i synnerhet.

I arbetets sista del ligger ett block av intervjuer med olika sakkunniga. Dessa intervjuer har varit mycket centrala under arbetets gång och format resultatet. Därför finns de med i sin helhet men kan ses som ett tillägg till själva uppsatsen.

Definitioner

För att förstå småbåtshamnen utöver den torra förklaring som ges av ordboken där småbåtshamnen "är en hamn för (mindre) fritidsbåtar" (Allén, Sture mfl. 1990, sid. 911) måste man ställa sig frågor som öppnar begreppet. Redan när man slår upp ordet hamn får man en liten fördjupning vad det handlar om:

"Hamn subst. -en -ar 1 större anläggning för (skyddad) förtöjning, lossning och lastning av fartyg, bestående av kajer, pirar dockor etc. [...] med naturlig el. konstgjort skydd mot sjögång." (Allén, Sture mfl. 1990, sid. 365)

Ordboken beskriver kort dess praktiska funktioner, beståndsdelar och dess skyddande egenskaper men förklarar inte hur den upplevs. Vidare definierar den hamnen som en plats för fartyg. Likväl gäller hamnens definition även för småbåtshamnen men i en annan skala. Därför, menar jag, kan man använda ordet hamn i en vidare mening och på så sätt inkludera småbåtshamnen. Om jag enbart avser en hamn för stora fartyg kommer detta att tydligt framgå i texten.

Ordbokens sätt att förklara begreppen känns för mig otillräckligt eftersom den inte tar upp en djupare mening med exempelvis hamnen. Vad är en hamn? Vad är dess idé? Vilken upplevelse får man när man närmar sig en hamn? Är den olika beroende på var man befinner sig och vart man är på väg?

Jag känner därför att jag själv måste definiera några viktiga begrepp: land, hav, resa och hamn.

Land och Hav

Land upplevs som statiskt. Säkert. I jämförelse med havet vet man vad man kan förvänta sig. Vi kan stå med båda fötterna på jorden utan att kastas omkull. Men land är egentligen inte statiskt. Det återspeglar årstiderna. Växlingarna följer tiden. Den har en riktning.

Land förändras med riktning.

Långsamt.

Man brukar säga att havet speglar himmeln. I själva verket speglar det vädret.

Vädret är i ständig förändring. Dess temperament eggjar vattenytan, får det att leva.

Havet är rörelse.

Att vara stilla i ett hav är att resa med vädret.

Landets former är omväxlande men statiska. Det är här träd kan växa och hus byggas.

Att resa över land är att möta dess former.

Att resa genom rum.

Havets morfologi ändras med vädret. Dess förändring växlar som vårt humör. Trots avancerade väderprognoser kan ett omslag komma överraskande. Till havs skapar det både osäkerhet men även en känsla av äventyr. Att lita till vädret är att hoppas.

Att resa över ett hav är att blidka ett temperament.

Land erbjuder rumslighet

Havet erbjuder överblick

Havets former är repetitiva men föränderliga. Det saknar förmågan att bygga rum.

Havets rum definieras av land.

Ytan på land och hav skiljer sig åt på ett sätt att det påverkar hur man rör

sig över den. Trots sin statiskhet är land väldigt otillgängligt. Först när man jämnat ytan och anlagt en väg blir det lätt att transportera sig. Det gör att rörelsen oftast är styrd till vissa leder. Rörelsen följer ett bestämt mönster.

Havet är egentligen ännu mer otillgängligt. Att simma är oftast inte ett alternativ. Men genom båten har man egentligen skapat en portabel väg som man kan styra vart man vill. Havet erbjuder ett oändligt antal rörelseriktningar i horisontalplanet.

Spår lämnas på land efter den resandes fötter. Många spår blir en väg, - ett rörelsens minne.

Den resandes spår på havet är korta. Efter några minuter är de upplösta. Utplånade.

Havets minne är kort. Förgängligt.

Glömskt

Havet kommer däremot ihåg vädret.

Resa

Resa är inte att förflytta sig, man reser inte när man spelar fotboll.

Resa är inte att förflytta sig mellan platser för resa är inte att gå till Konsum och tillbaka.

Resa är att färdas
att vara borta.

Resa är att förlora sig i rörelsen.

Resa är att upptäcka i rörelse

Resan slutar inte när man nått sitt mål
Den slutar när man återvänder.

Om man inte förlorar sig i rörelsen förflyttar man sig.

Därför är det oftast inte att resa när man flyger till Thailand, men det kan vara det när man åker buss genom centrum.

Nivån av rörelsens intryck styr resandets mängd.

Den mentala resan börjar med en förflyttning i tanken

Resan är inte att tänka på en plats.

Det är att tänka mellan platser.
imaginära platser

Resa är närvaro mellan platser

Platser mellan närvaro är hål

Platser med närvaro är tillstånd.

Hamn

En hamn är ett sätt att kontrollera havet.

Att tämja naturen.

En brygga är ett sätt att nå land.

I hamnen möts land och hav på lika villkor. De griper tag i varandra utan att förlora sina egenskaper. Detta möte utgör möjligheten att enkelt, säkert och effektivt färdas mellan elementen.

Just detta har legat till grund för den form många hamnar har tagit. Ett stycke land ringar in en bit vatten och skyddar det mot naturens krafter. Hur starka dessa krafter är på platsen avgör hur mycket hamnen måste foga sig.

Men tack vare hamnens skydd kan ett liv uppstå i hamnen, som inte hade varit möjligt annars. Detta liv formas både av platsens förutsättningar och de nya möjligheter som uppstår. Hamnen spänner på sätt och vis upp ett nytt rum med plats för särskilda aktiviteter. Men vad består då detta av?

För några år sedan skrev jag en liten text om hamnar i ett grupparbete. Jag dammar av den och ser att den fortfarande förvånar mig. Kanske mer nu än då.

Den såg ungefär ut så här:

[Hamn]

Trodde du att hamnens idé var att hysa båtar?

Trodde du att hamnen är porten mot det okända?

Trodde du att hamnen var en plats mellan land och hav?

Tänk [Hamn] och se bortom båtarna.

[Hamn] är idén om förflyttning mellan element. [Hamn] är idén om rummet mellan platser.

– Som när längtan att gå till sjöss är lika stor som längtan att gå i hamn.

Att vara i hamn.

I vår mentala värld finns inga avstånd, ändå kan vi klart skilja mellan olika mentala platser, upplevelser eller minnen från varandra. [Hamn] är strukturen mellan platserna.

Strukturen som skiljer dem åt.

Strukturen som länkar dem samman.

[Hamn] är mer än land och hav.

När [Hamn] sluter sina armar
kring dig

öppnas en portal.

Texten ger en ny intressant vinkling av begreppet hamn. Den leder in på att denna plats även kan vara mental i den meningen att resan lika gärna kan vara fysisk som imaginär. Hamnen är strukturen som länkar samman platserna. Den möjliggör resan mellan land och hav. I en mental värld blir hamnen själva resan då den utgör kittet mellan minnen och föreställningar.

*Hamnen är även en plats för längtan
för den som befinner sig på land.
Dess ansikte mot det obrutna havet främjar resandets fantasi.*

Men hamnen är i sig själv även en egen plats eller värld. Här möts olika människoöden. Berättelser blandas med olika göromål och formar ett liv unikt för hamnen.

*Hamnen som plats är händelserik
ibland mystisk.
Hamnen är en mötesplats för berättelser.*

Hamnen är en berättelsernas torgplats.
Den har en doft av äventyr.

*Ridån mellan land och hav öppnas i hamnen.
Föreställningen börjar
med berättelsen.*

Berättelsen skapar kommunikation mellan mentala platser.

Genom att bejaka hamnens roll som berättelsernas torgplats föds ett nytt sätt att betrakta hamnen. Det blir nödvändigt att vilja främja möten mellan människor, skapa arenor för dem att träffas och utbyta erfarenheter. Utöka antalet aktiviteter som kan korsbefrukta varandra. Samtidigt minskar betoningen på hamnen som skyddsplats, men man ska inte låta sig bedras: skyddet är en förutsättning för berättelsen.

Referensplatser

Jag har tittat på en mängd olika hamnar och häpnar över hur olika uttryck de kan ta. Samtidigt känner jag att det finns ett behov av att belysa intressanta objekt. De tre hamnar jag valt ut som referenshamnar beskriver fiskehamnen, den småskaliga hamnen och den urbana hamnen.



Fig. 1. Undanskuffat bråte.



Fig. 2. Populär fiskservering.



Fig. 3. Den gamla fyren.



Fig. 4. Det är trångt i gästhamnen.

Torekov Hamn

I Skånes nordvästra hörn ligger Torekov, ett gammalt fiskeläge nu förvandlat till ett semesterparadis. Samhället har ca 1000 invånare vilket flerdubblas sommartid. En självklar mötespunkt för alla besökare är den gamla fiskehamnen. Här ligger restauranger, varmbadhus, ett museum och fiskbutik. Många besökare kommer också till Torekov för att ta färjan över till Hallands Väderö och bada.

Den ursprungliga fiskehamnen utgör bara en liten del av hela småbåtshamnen. En utbyggnad i östra delen har ökat hamnens yta flera gånger om och ger plats till de bofastas båtar. Den inre fiskehamnen fungerar främst som gästhamn men hyser fortfarande några mindre fiskebåtar.

Form

Hamnen ligger i sydvästra änden av en mindre bukt på Bjärehalvön. Terrängen är ganska kuperad vilket också märks på höjdskillnaderna i hamnen. Berget spränger fram i dagen och utgör bra klippor att bada ifrån.

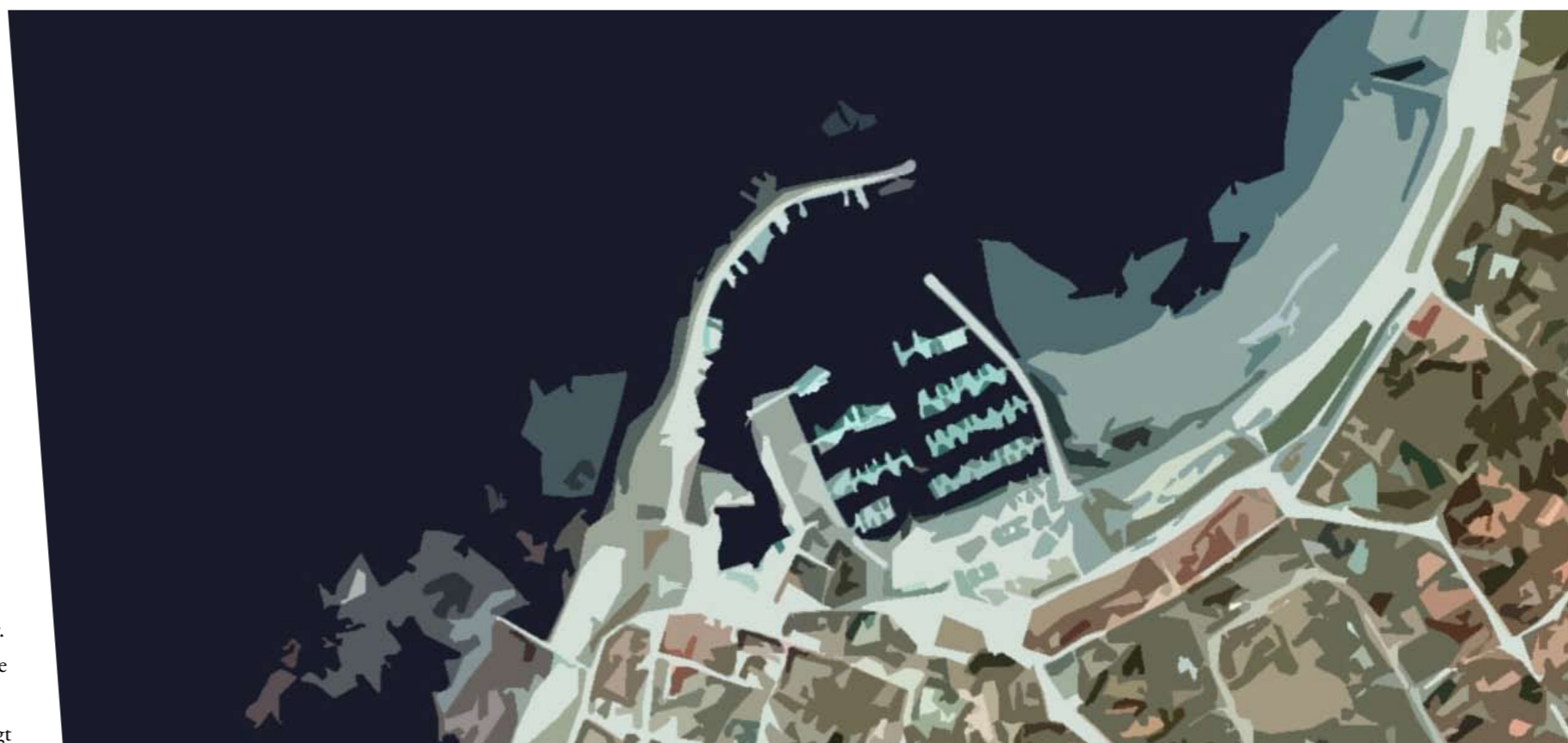
Sett från hamninloppet möts man av ett förvånansvärt stort manöverutrymme. Detta övergår till hamnens nyare del där båtarna är parkerade utefter raka flytbryggor. Gestaltningen är mycket enkel och ospännande och bjuder inte på några djupare intryck.

Fortsätter man in i den äldre delen smalnar hamnrummet av kraftigt samtidigt som fiskebodas och andra mindre hus kryper närmare in på kajkanten. Längst in finns en liten oregelbunden hamnbassäng som fortfarande vaktas av den gamla fyren. De gästande båtarna tvingas ligga utanpå varandra i slumpvisa konstellationer. Det är hit alla gäster söker sig vilket medför att det ofta är mycket trångt.

Materialen i hamnen är gamla och slitna. De minner om en period då hamnen fortfarande var en brukshamn snarare än ett semesterfiskehamn. Fiskebodas, klubbhus och andra småhus är tätt sammanpackade längs östra kajen. I de smala gränderna står begagnade fiskeredskap och uttjänta båtdeklar. Denna gyttriga struktur fortsätter upp i den gamla delen av Torekov, om än i något större skala.

Den inre hamnen är inramad av de små husen och nivåskillnaden på land som bildar en gryta med det lilla torget som centrum.

Fig. 5. Sattelitfoto av Torekov hamn.



Diskussion

Torekovs hamn är ett fint exempel på ett gammalt fiskeläge som bevarats och utvecklats till en populär semesterort. Hamnens slitna material skapar en intressant kontrast till de lyxbåtar som är på besök. En renovering av hamnen skulle riskera att den genuina atmosfär som ännu finns kvar skulle gå förlorad.

Hamnens största tillgångar förutom läget intill Hallands Väderö är höjdskillnaderna och kontakten mellan samhällets restauranger och hamnen. Höjdskillnaderna gör att hamnen skiljs av från det ibland ogästvänliga havet och samtidigt skapar utkikspunkter. Hamnrummet blir också mycket

tydligt definierat av dessa ”väggar”.

Intressant är också att byns oregelbundna struktur går igen i båtarnas slumpvisa förtöjningar i den inre bassängen. Detta skapar inte förtret utan snarare en positiv spänning där besökaren ställs mot nya grannar för jämnan.

Tack vare goda badmöjligheter, restauranger och fiskförsäljningen har även de landväga besökarna något att göra. Kanske skulle hamnen tjäna på att ha fler allmänna sittplatser och bord utan krav på att man betalar för sig.



Fig. 6. Mjuka kanter skapar olika habitat.



Fig. 7. Småskalighet.



Fig. 8. Platsbildning i slutet av bryggan.



Fig. 9. Bryggan är vinklad för att skapa variation.

Vallensbaek Hamn

På 1980-talet satsade danskarna stort på ett rekreativt område i Kögebukten strax söder om Köpenhamn. I denna satsning byggde man om stora delar av kusten genom att anlägga en ny strandlinje en bit utanför den gamla. Där emellan bildades flera laguner vars uppgift är att dels ta omhand näringsutsläpp från åkrar, dels förhindra de ständiga översvämningar som drabbade samhällena längs kusten, och dels utgöra basen för den rekreativa satsningen.

I dessa laguner byggde man fyra hamnar utefter ett nytt koncept. Själva lagunen utgör hamnbassängen men alla bryggor och serviceanläggningar ligger inte längs strandkanten utan på öar i lagunen. Meningen är att bryta ner den tristess som många nyare hamnar har och göra upplevelsen intressantare genom ett mer komplext rumsligt förhållande. Samtidigt minskar man skalan på hus och gator för att öka den gemytliga stämningen. En av dessa hamnar är Vallensbaek hamn.

Form

Vallensbaek hamn ligger i norra delen av en större lagun som även rymmer Ishöjs hamn. Två öar bildar tillsammans en hästskoliknande formation. Utmed öarnas stenskodda stränder sträcker sig bryggor i olika riktningar för att skapa varierade rum. Längst ut på vissa av bryggorna finns små samlingsplatser och sittmöjligheter. Utmed stenskoningen går ett promenadstråk. På jämna mellanrum ligger mindre vindskyddade rastplatser. Innanför promenadstråket går en grön träd- och buskridå som ramar in parkeringsplatser/ båtupställningsplatser.

Förråd, verkstäder och klubbhus tycks vara utplacerade lite på måfå men hamnen har ändå en tydlig kärna med hamnkontor, kiosk, segelklubb med mera. Husen är bara en till två våningar höga. Deras stil har hämtat inspiration från gamla tiders fiskehoddor.

Diskussion

Vallensbaek hamn har mycket vegetation för att vara en hamn. Det mjukar upp en ibland hård hamnkaraktär samtidigt som det är rumsbildande. Tillsammans med lagunens mjuka stränder ger hamnen ett "naturligt" intryck. Hamnen

verkar inte vara en koloss som tagit naturen i anspråk utan får smälta in i omgivningarna. Lagunerna fungerar även som fågelsjöar och berikar det friluftsliv som ändå utgår från hamnarna i rekreationsområdet.

Hamnen är öppen för gästbåtar men tyvärr har man missat att bjuda in alla till de rastplatser man skapat längs med gångstråken. Arga skyltar motar bort de som inte betalt hamnavgift.

Hela satsningen på Kögebukten är mycket populär, men hur stor del hamnarna utgör hos besökaren vet jag inte. Däremot är hamnarna mycket uppskattade av sina brukare. Många olika typer av båtrelaterade klubbar huserar här, bland annat det danska seglingslandslaget.

I och med att hamnen ligger inne i en stor lagun är hamnens koppling till havet ganska dålig. Istället är det lagunen som utgör hamnens fond och blickfång. Kanske inte så dåligt det heller när svanarna simmar i solnedgången.

Vallensbaeks hamns största tillgångar är förutom den komplexa rumsbildningen och den mjuka gröna vegetationen det gångstråk som slingrar sig utmed stenskoning. Stor omsorg har lagts ner för att få slingan att hänga ihop och skapa nya utblickar vartefter. På ett ställe går man till och med igenom ett litet woodland! Tillsammans med rastplatserna blir det en fungerande helhet. Det gäller även de bryggor som har en sittplats längst ut. Bryggan blir inte bara en återvändsgränd för den spankulerande, utan har även ett delmål.

Vallensbaek och de andra danska hamnar som byggts i samma stil var ett svar på de trista hamnar som byggts under 1950-70-talet. Samtidigt tillmötesgick de en bredare trend om en mer naturpräglad rekreation. Idag känns formspråket ganska långt ifrån den väldigt lyxiga design som präglar 2000-talets hamnar. Samtidigt är det intressant att dessa hamnar får lov att vara lite oborstade och skitiga, utan att skönhetsrådet säger ifrån.

Fig. 10. Sattelitfoto över Vallensbaek hamn.

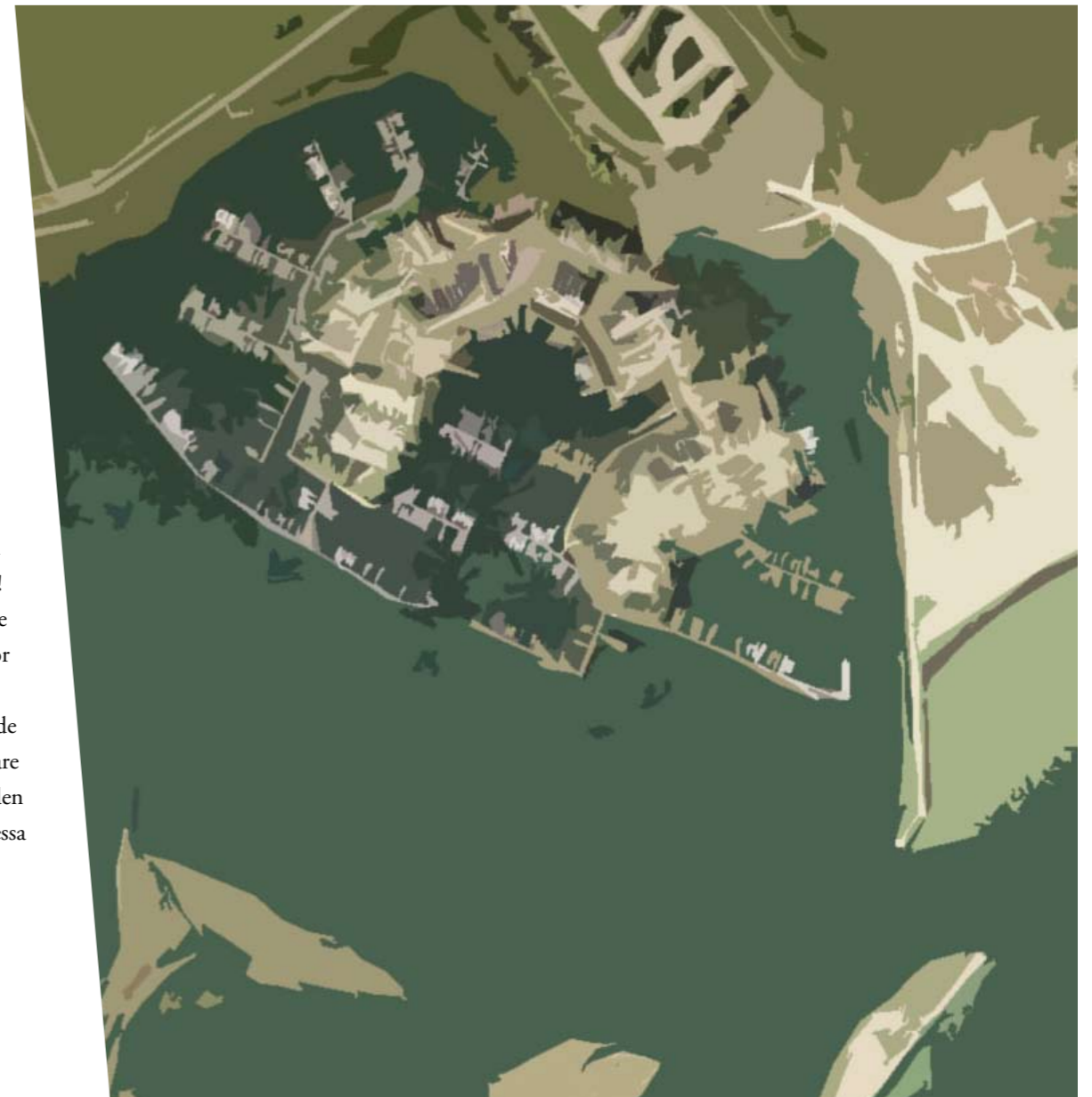




Fig. 11. Spektakulärt vattenfall syresätter den inre bassängen.



Fig. 12. Det övergivna Vattentorget.



Fig. 13. Husbåtar.



Fig. 14. Serveringar, solning och båtliv.

Västra Hamnen

Bomässan som gick av stapeln i Malmö 2001 innehöll inte bara bostäder utan även nyanlagd marina. Området som ligger strax nordväst om Malmös centrum var tidigare ett industriområde. Av detta märks inte så mycket i bomässeområdet. Material och arkitektur strävar både framåt vad gäller miljötank och stil.

Hela Västra hamnen har blivit mycket populärt bland Malmös befolkning. Folk strövar runt bland husen och insuper atmosfären men håller sig kanske främst på de kustnära promenadstråken. Detta har blivit den nya mötesplatsen i Malmö och dessutom fött en ny badkultur i staden.

Småbåtshamnen är mycket liten, kanske bara plats för så lite som 40-60 båtar. Det som utmärker hamnen är att den så tydligt inte strävar att vara som en traditionell småbåtshamn med dess aktiviteter, utan snarare är en del av det offentliga rum som promenadstråken i Västra hamnen är. Detta medför att hamnen till exempel inte har ett klubbhus eller någon uppställningsplats för båtarna vintertid.

Form

Marinan i Västra hamnen ligger i anslutning till utloppet för kanalen i Malmö. Den är uppdelad i tre rum med en smalare länk mellan rum två och tre.

Det första rummet anländer man i om man kommer till sjöss genom den smala inseglingrännan. Det fungerar till viss del som manöverutrymme men är egentligen för litet för detta. Däremot har det blivit den naturliga mötesplatsen i hamnen. Tack vare väl utformade sitttrappor längs bassängkanten befolkas platsen hela året. Härifrån kan man inte bara på nära håll få en kaffe-latte utan även hålla koll på allt som sker i hamnen och ändå sola på köpet.

Det andra rummet är den egentliga hamnen där båtarna ligger förtöjda vid ett par bryggor. Dessa bryggor används även som sol och badplatser under sommaren. De vågliga hoppar från gångbroarna som länkar samman olika gångstråk.

Innan man kommer in i det tredje rummet, vattentorget, passerar man en smal tarm där ett par outhyrda husbåtar ligger. Väl i den inre bassängen förvånas man över att den är så folktom trots förnämliga sitttrappor och spektakulärt vattenfall. Rummet är vackert i sin strikta form och har intressanta nivåskillnader.



Fig. 15. Sattelitbild över Västra Hamnen i Malmö.

Diskussion

Hela området är mycket populärt och många människor strövar igenom hamnen, jag tror få tänker på att det faktiskt är en småbåtshamn eftersom den är så städad och liten. Istället är det en del av det offentliga urbana rekreativområde som malmöborna älskar. Detta märks bland annat på hur synen på att bada i hamnen tagit sig uttryck.

En viktig del i den lyckade gestaltningen och planeringen av marinan

är att promenadstråk och verksamheter som restauranger och caféer hänger ihop utmed kusten. Samtidigt är de utformade på ett sätt som tar tillvara på solen men skyddar från ogästvänliga vindar.

Småbåtshamnens utveckling

Den renodlade småbåtshamnen är en ganska modern företeelse. Först under 1900-talet dyker den upp men vad är det då som ligger bakom dess tillkomst? I vilket sammanhang ska man se dess utveckling? Vad skiljer småbåtshamnen från andra typer av hamnar?



Fig. 16. Den antika romerska hamnen Ostia, uppbyggd efter matematiska principer.

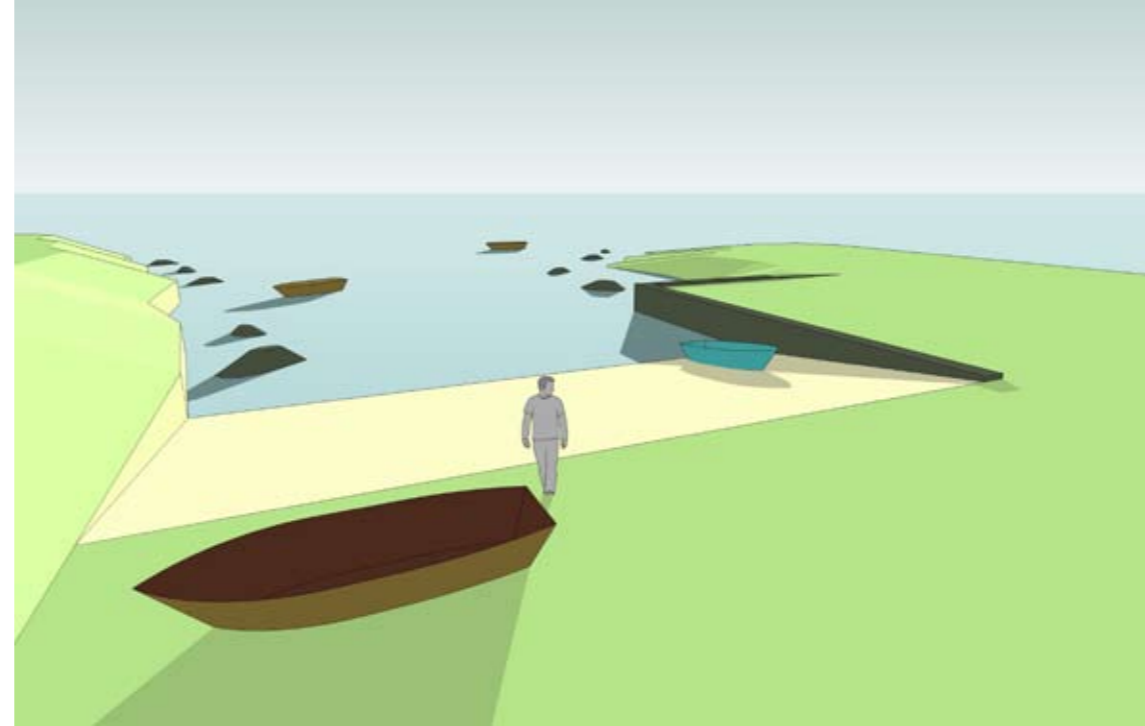


Fig. 17. Modell över okänd skotsk hamn från 1800-talet.



Fig. 18. Sattelitfoto över den gamla vikingahamnen i Kalundborg, Danmark.

Hamnens tillkomst

Det finns ingen anledning att bygga en hamn utan båtar med en viss storlek. De första navigerbara båtar som människan konstruerade var förmodligen enkla kanoter av urgröpta trädstammar eller uppblåsta djurskinn för ca 15000 år sedan. Runt Röda Havet, Persiska viken och Medelhavet blev båtarna med tiden något större och för 7000 år sedan användes de främst till fiske. Man kunde ta sig allt längre sträckor med båten på ett säkert sätt vilket banade vägen för handelsresor. Att resa över land var besvärligt och riskfullt med dåliga vägar och stråtrövare som låg på lur. Båten hade fördelen att den kunde lasta ganska tungt och färdas långt utan stora ansträngningar, om vädret tillät.

Men den ökande handeln drog till sig pirater och allt oftare användes båten för plundringsresor. De allt högre riskerna gjorde att sjöfarten blev viktig ur militärstrategisk synvinkel. Behovet av att skydda sig både mot fiender men också väder och vind då handelns krav och teknikutvecklingen gjort allt större båtar möjliga och därmed mer utsatta, ledde till hamnens födelse.

Att dra upp båten på stranden, låta den ligga i en skyddande vik eller bukt, så kallad *naturhamn*, eller ankra en bit innanför en flodmynning var de vanligaste sätten att förvara båten. De första hamnarna utvecklades främst vid naturhamnar och i flodmynningar eftersom havets krafter var för stora vid stränderna. Att bygga en hamn var ett dyrt projekt och kunde bara göras i rika områden. En hamn innanför en flodmynning var ofta den ideala placeringen då den både gav skydd för havet men också möjlighet att färdas in i landet. Vattendragen och havet blev den viktigaste infrastrukturen för transport och handel.

Hamnens viktigaste beståndsdelar var vågbrytaren för skydd, kajen för lastning av gods och fyren för navigering. Spår av antikens hamnar finns fortfarande på havets bottnar runt Egypten, Grekland och Italien, men även i Norden finns rester av gamla vikingahamnar. Vikingaskepp kunde lätt dras upp på stranden men för att underlätta lastning byggde man pirar av neddrivna träpålar. I Hedeby i södra Jylland finns rester från en sådan pir medan man vid Löddeskär i Skåne hittar en vågbrytare av stenbumlingar som fortfarande sticker upp ur vattnet. (Bruun, 1985; Jackson, 1983)

Fiskeläget

I de mest rika och befolkade kustområdena utvecklades handelshamnar som skeppade alla möjliga sorters varor. För att skydda dessa byggdes militära hamnar upp på strategiska platser. Dessa båda typer av hamnar var viktiga för samhällets utveckling men det var fiskelägenas utveckling som skulle få störst betydelse för småbåtshamnen i framtiden.

Sverige har en lång kust och de grunda bottarna kring Skandinavien är bland världens mest produktiva och fiskrika. Fisket hade därför en stor betydelse för kustborna och då särskilt sillen. Under 1700-talet växte intresset för storsillen som höll sig nära land där man med så kallade vadar lätt kunde fånga den. Små samhällen växte upp kring salterier och trankokerier. Fiskebåtarna man använde var små och kunde dras upp på stränderna. Trots att storsillen fanns i rikliga mängder ledde det omfattande fisket till kollaps i början av 1800-talet. Fram till dess hade fångsterna ibland varit lika stora som dagens yrkesfiskare tar upp!

Detta ledde till att man var tvungen att ge sig längre ut på havet för att finna ny fisk. Åtminstone fram till 1700-talet hade man haft svårt att bygga hamnar längs havskusten på grund av igenslamningen av sand och silt som kom med strömmarna och de krafter som vind och vågor utsatte pirarna för. Men under 1800-talet hade utvecklingen hunnit i kapp och de första små fiskelägena byggdes. Dessa var ofta enkla konstruktioner med en eller två pirar som sträckte sig ut från kusten. Inne i hamnbassängen fanns inga bryggor utan all förtöjning skedde vid kajerna. (Abrahamsson, 1993; Bingman, 1994; Jackson, 1983)



Fig. 19. Enklaste formen av hamn där båtarna dras upp på stranden under lågvatten, Hastings, England.



Fig. 20. Sillfiskare nära land, 1906.



Hamnliv, möten och myter

Hamnen var en naturlig mötesplats. Det var här man bedrev handel, fick nyheter och träffade människor. Till skillnad från torget erbjöd hamnen även en känsla av äventyr då fiskare och seglare berättade om märkliga händelser ute till havs och från fjärran land. Det var här som myterna om havet kokades ihop.

En viktig anledning till detta var att hamnens betydelse som militärt skydd av staden minskade under 1800-talet. Nya vapen och stridsmetoder gjorde fortifikationen onödig. Detta öppnade upp hamnen mot omvärlden genom handel och förändrade den mentala bilden av vad en hamn var. Detta gällde särskilt för stora hamnar som Venedig, Genua och Amsterdam. Här blandades kommers med reseskildringar från alla världens hörn på stadens gator. Det är också i denna miljö som det moderna urbana livet föds, personifierad av Charles Baudelaires karaktär "flanören". Genom att inte vara en del av handeln, den snabba trafiken längs gatorna eller bedriva hantverk utan självmant driva omkring som en vagabond och betrakta och uppleva det liv som omger en, kostar man på sig en lyx av frihet som tidigare inte varit känd. (Meyer, 1999,).

Det var den ökande välfärden hos den framväxande borgerligheten som låg bakom ett nytt begrepp *fritid*. Under 1800-talet växte Stockholm kraftigt och miljön i staden blev snabbt sämre. Under 1850- och 60-talen härjade kolera med jämna mellanrum för att sedan avlösas av smittkoppor och fläckfeber på 70-talet, scharlakansfeber och difteri på 80-talet. Värst drabbades de fattiga som bodde trångt och smutsigt. Den nyrika överklassen kunde fly staden ut på landet och sommarvillor började dyka upp i skärgården på 1860-talet. Tjugo år senare hade sommarnejena tagit verklig fart och gav utrymme för fyra ångbåtsbolag och hundratals trafikerade linjer mellan öarna. Samtidigt expanderade turismen i övriga landet genom kurorter med surbrunnar och nya badorter föddes vid kusterna, främst i Bohuslän och Halland, men senare även Skåne och längs östersjökusten. (Eriksson, 1998; Aldskogius, 1993).

Fig. 21. Hamnen har alltid varit en plats för myter och berättelser.

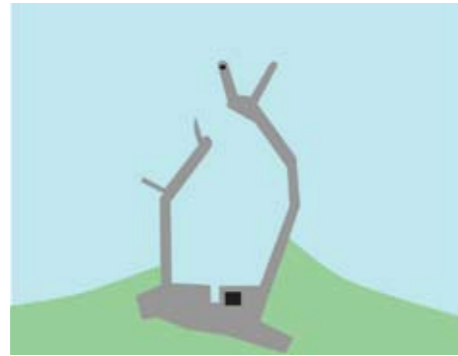


Fig. 22. Esbjerg fiskehamn.

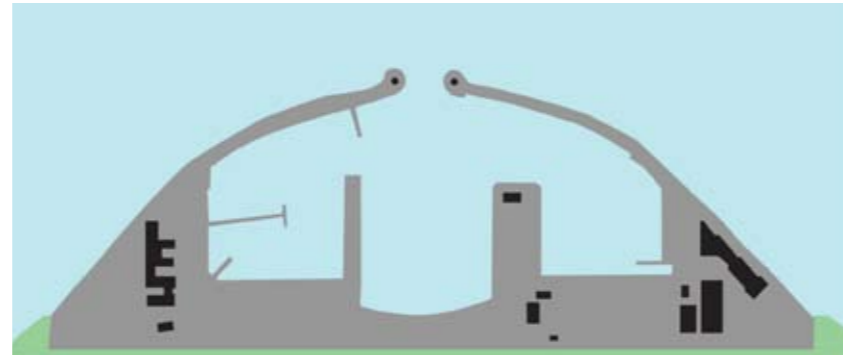


Fig. 23. Skovshoved småbåtshamn.



Fig. 24. Råå småbåtshamn.

Fig. 25. Hudingehamn.



Fritid –småbåtshamnens födelse

Förutsättningarna för att bygga något så kostsamt och specialiserat som en småbåtshamn för fritidsbåtar är att det finns en tillräcklig mängd båtar inom ett begränsat område. För att det ska uppstå krävs en viss nivå på välfärd där både inkomster och fritid räknas in.

I början av 1900-talet började fler och fler tjänstemannagrupper få rätt till semester, mellan 20 och 45 dagar per år. Inte för än 1938 fick alla rätt till två veckors semester och då tog också turismen fart på riktigt. Vad gjorde man då på sin semester? De allra flesta höll sig i omgivningarna kring bostadsorten. Det kunde vara att fara ut på dagsutflykter till kusten eller besöka släkt och vänner. Men samtidigt börjar också utbyggnaden av småbåtshamnar. (Abrahamsson, 1993; Aldskogius, 1993).

Den gamla fiskehamnen har haft stor betydelse för tillgänglighöret av havet och utvecklingen av båtutrustningen. Det var här som de första fritidsbåtarna fick ligga tillsammans med fiskebåtarna. Alternativet var att ligga i större kommersiella hamnar men de blev vid den här tidpunkten mer storskaliga och specialiserade mot handelssjöfart. De små fiskehamnarna var lagom stora och ansågs genuina och pittoreska.

Danmark har liksom Sverige varit nära knutet till havet genom sin långa kustlinje. Fyra stadier av småbåtshamnens utveckling har här beskrivits från fiskehamnen till 1990-talet och på många sätt speglar det även Sveriges utveckling.

1. Användning av existerande hamnar

Ända sedan den moderna marinas nöjesverksamheten började för över hundra år sedan har gamla fiskehamnar varit populära hemma- och gästhamnar. En del av dessa har med tiden utvecklats till riktiga turistmagneter (*Smögen, Esbjerg*). Den stil som fiskebodas, bryggors och planlösningar är byggda i har också legat till grund för mer sentida hamnar.

2. Planering för fritidsbåtar

Mellan 1920 och 1950 byggdes de första hamnarna som var avsedda för fritidsbåtar. Dessa finansierades av både kommuner och privata båtorganisationer. De byggdes i närheten av storstäderna och det var främst välbärgade som hade sina båtar där

(*Skovshoved*). Dessa hamnar är relativt små och mycket attraktiva både ur besökarens och båtägarens synvinkel.

3. Expansionsperioden

Efter andra världskriget ökade den generella välfärden hos befolkningen och allt fler hade möjlighet att ha båt. Trycket att bygga nya småbåtshamnar ökade kraftigt och mellan 1950 och 1975 byggdes ett stort antal hamnar. De var främst avsedda för båtsporter och blev på många sett monofunktionella. Den effektiva och storskaliga planeringen skapade "parkeringsplatser för båtar" och saknade den atmosfär som genomsyrat tidigare hamnar (*Råå hamn*, nya delen). Många av dessa hamnar drivs på föreningsbasis.

4. Integration

Om denna utveckling även ägt rum i Sverige vet jag inte men i Danmark har man genom Køge Bugt Beach Resort integrerat en stor satsning på småbåtshamnar och mångfasetterade rekreations- och naturområden. Genom att bygga om kuststräckan längs en del av Køgebukten söder om Köpenhamn har man skapat en ny strandlinje utanför den gamla och där emellan ett antal sjöar för fågelliv och rekreation. Själva hamnarna har även de fått en ny typ av formgivning lånat dels från de gamla fiskehamnarna men även från skärgårdshamnar (*Hudingehavn*). I dessa hamnar har även fler typer av verksamheter integrerats så som turistattraktioner, träningscentra och särskolor. Denna satsning var som störst mellan 1975 och mitten av 1990-talet. (Kaalund, 1991).

Den typ av integrerade småbåtshamnar som danskarna byggt verkar de enligt mina efterforskningar vara ganska ensamma om. Förutom i Køgebukten finns de på en handfull andra ställen på Själland och Jylland, om än inte i samma ambitiösa form som utanför Köpenhamn. Men sedan mitten av 1990-talet verkar man övergivit modellen. En ny trend har tagit form och den gäller än idag, även i Sverige, som jag kallar den urbana hamnen.

5. Urban hamn

I städernas jakt på attraktiv centrumnära mark har man börjat

återanvända gammal industrimark när verksamheten lagts ner eller flyttat. Dessa hamnar präglas av ett industriellt formspråk blandat med ny modern och påkostad design och arkitektur. Här är inte båtlivet i fokus, snarare fungerar det som en kuliss till det urbana liv som utspelar sig längs kajkanterna. Ofta finns inte plats för uppläggningsplatser för båtarna i hamnen eller annan verksamhet som anses skräpa ner (*Tuborg, Dockan*). Hamnen ses inte som ett särintresse utan som rekreationsområde för stadens invånare och drivs oftast på kommersiell basis.

Fig. 26. Tuborgs nya urbana småbåtshamn.



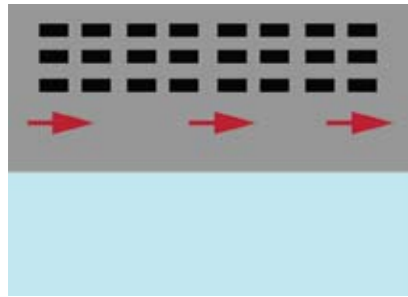


Fig. 27. Linjär organisation.

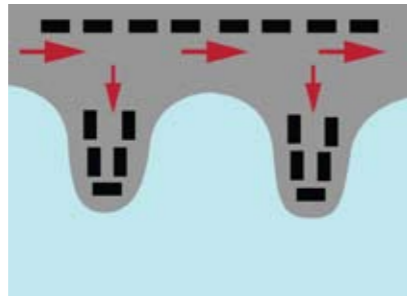


Fig. 28. Klusterbebyggelse.



Fig. 29. Skärgårdskaraktär i Port Grimaud.



Fig. 30. Malmö 1916.



Fig. 31. Malmö 2008.

Semester på kontinenten

Allt sedan 1960-talet har intresset för båtliv ökat. Samtidigt har nya vattenrelaterade aktiviteter utvecklats som vindsurfing, surfing, vattenskidor, kitesurfing, sportdykning m.m. Även resmönstret har förändrats med charterresornas popularitet. I stället för att tillbringa sin semester i närheten av hemorten så tog man flyget till ett varmare land. Under 1960 och 70-talet var resmål runt Medelhavet populära. Här växte nya turistorter upp längs kusterna som erbjöd ett rikt utbud av nöjen samt ett pålitligt och varmt klimat.

Den vanligaste rumsliga organisationen för en hamn och kustbebyggelse var linjär, parallellt med kustlinjen. Detta skapade problem med tillgängligheten till stranden efterhand som kustvägen blev mer och mer trafikerad. Samtidigt byggdes hotellen närmast vattnet allt högre och skapade på så sett även en visuell barriär mot havet (fig. 27). Ett recept mot detta fann man på Hawaii där hotellkluster ligger i grupper längs med stranden på halvöar. Genom att kustvägen går längre in på land och varje kluster har sin egen tillfartsväg minskar problemen med tillgänglighet samtidigt som antalet rum med utsikt över havet ökade (fig. 28).

Just tillgängligheten låg bakom Port Grimaud på den franska sydkusten. 1962 byggdes den första delen av den kombinerade småbåtshamnen och turistbyn upp med Venedig som förebild. Planlösningen har en skärgårdslig karaktär där bostäderna följer kustlinjen. Till varje bostad finns det en båtplats. Men den intima karaktär som Port Grimaud stod för fick också sin motvikt i La Grand Motte i mitten av 1960-talet. Här fick byggnaderna skulptera intresse i ett annars karaktärlöst landskap. Resultatet blev byggnader som imiterar berg och den storskaliga planeringen syns även på hur man behandlat hamnen och dess miljö. Till och med bilarnas parkeringsplatser har ägnats mer intresse än båtarnas förtöjningsplatser. (Adie, 1984; Baud-Bovy och Lawson, 1998; Mieczkowski, 1990).

Återtagandet av kuststaden

De småbåtshamnar, eller marinor som de även kallas, som växte upp i anslutning till hotellkomplexen längs kusten var ofta lokaliserade utanför de stora kuststäderna. En anledning till detta var att här var stränderna orörda medan det i staden ofta var upptagna av rederier och industrier. Denna expansion längs kusterna påverkade miljön kraftigt och mycket av de naturvärden som funnits har blivit hotade eller försvunnit.

De kuststäder som kunnat dra fördel av handeln och de möjligheter som sjötransporter gav industrin kom att växa mycket kraftigt under 1900-talet. Den plats som industrierna tog i anspråk behövde med tiden utvidgas. Eftersom denna utveckling gav nya arbetstillfällen var expansionen viktig och prioriterad för städerna. Men allt eftersom konflikten om marktillgång ökade mellan bostäder och industrier blev man tvungen att expandera och fylla ut områden längs kusten. Ett bra exempel på detta är Malmö där stora delar av industrin och hamnen ligger på utfylld mark.

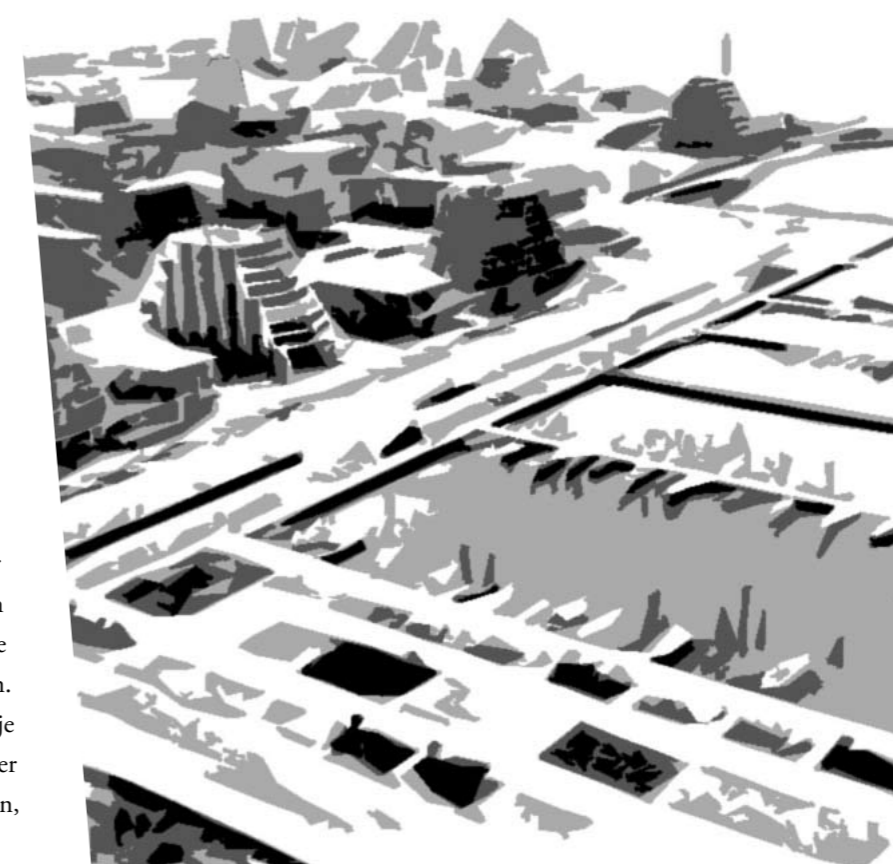
Men under 1970 och 80-talet upplevde många industristäder svåra kriser då industrier inte längre fick plats, eller ännu värre, lades ner och flyttade till låglöneländer. Följden blev att stora ogästvänliga områden stod tomma mitt inne i städerna och förslummades.

En av de första städer i världen att tackla detta problem var Baltimore i USA. Här hade under 1800-talet och stora delar av 1900-talet funnits en levande hamn nära centrum, men när containerfartygen växte sig för stora och fick flytta till djupare vatten förslummades området. En grupp företagare såg vad som skedde och skapade en vision om återuppbyggnad av området. Genom att få staden att garantera en särskild stadsplan och infrastruktur lovade man att investera i hotell, butiker, restauranger och bostäder. En viktig del i detta var att behålla och förstärka den maritima karaktär som tidigare funnits i området. Resultatet kom att vända den dystra utvecklingen för Baltimore och metoden att fräscha upp och återanvända gamla industriområden spreds över världen. Denna trend kom att kallas *Waterfront development* och är stark än idag. Snart sagt varje kuststad har idag ett waterfront-program i någon form och det är denna trend som ligger bakom ombyggnaden av gamla industrihamnar till urbana småbåtshamnar. (Andersson, 1998).



Fig. 32. Port Grimaud med Venedig som förebild.

Fig. 33. La Grande Motte. Byggnaderna skapar intresse i en storskalig struktur.



Havets attraktion

Vad är det då som gör att markpriset stiger mångdubbelt om det ligger med utsikt över hav och kust? Varför vill vi umgås i en marin miljö? Jag har redan varit inne på att platsen kan erbjuda ett skådespel för ögat för flanören, men hamnen erbjuder även starka upplevelser för lukt och hörsel. Vem kan inte föreställa sig båtars stilla kluckande mot vågorna, fallens smattrande i riggen eller doften av salt, tång och tjära i en ljummen bris? Hamnen är en sinnlig plats men kanske finns det något mer i havets attraktion? Jag frågade landskapsarkitekt och professor *Thorbjörn Andersson*.

Hur ser du på relationen människa, land och vatten?

- En aspekt är ju att det här med närheten till vatten har ju blivit något typ av mäklarmantra. För bostäder har det blivit en sorts värdemätare på hardcorenivå. Man sätter i princip ett pris på vatten och man kan fråga sig om det är relevant eller en hausse. Det står väl i motsats till människans behov?

Vilket behov?

- Att se ut. Utblickar.

Man kan verkligen fråga sig om det är ett behov? Är att se och överblicka verkligen så grundläggande?

Jag var nyligen i Tivoli utanför Rom. Det har ju i alla tider varit en plats dit romarna har dragit sig för att få utblickar över landskapet. Är inte utblickar över landskapet lika värdefulla som över havet?

- Jo, visst, men i Tivoli fick man inte bara utsikten utan även frisk luft och svalka på sommaren. På samma sätt anses havet ha hälsobringande effekter. Allt sedan funktisen har hälsofrågorna varit viktiga, alltså, hur får man människor att överleva?

- Apropå utblickar över landskapet så pratade jag och Sven Ingvar Andersson om det när vi blickade ut över den skånska slätten från Lunds högsta punkt, att tillgängligheten av det man ser men även ägandet av landskapet spelar roll för upplevelsen av utblicken. Där menar jag det skiljer sig mellan land och hav. Havet äger ingen och man har fritt tillträde till det genom att simma ut eller ta en båt.

Ligger svaret om havets attraktion i begreppet makt? Utblicken i sig är värdefull men det är först när den sätts i relation till ägandet eller i förlängningen tillgängligheten som den verkliga attraktionen uppstår. Kanske uppstår en känsla av tillfredställelse eller upprymdhet när man blickar över något stort som man upplever som sitt eget? Thorbjörn Andersson fortsätter:

- Men det kan man inte riktigt göra på land även om det tycks vara möjligt på den skånska slättbygden. Och där finns en intressant paradox jämfört med till exempel mälardalen där jag bor nu. Det skånska landskapet är ett arbetslandskap medan här uppe är det fritt att beträda genom allemansrätten, men när man blickar ut över det är det väldigt otillgängligt på grund av alla klippor, stenar och vegetation. När man tittar ut över arbetslandskapet verkar det för ögat fullt tillgängligt och möjligt att röra sig över. På så sätt liknar utblickar över den skånska slättbygden havet. (*Ur intervju med Thorbjörn Andersson*).

Många gamla gods och slott är ju placerade på ett sätt så att de kan blicka ut över det landskap som de äger och brukar. Det skulle förklara svårigheten att uppleva samma tillfredställelse för en vanlig människa även om det är vackert. Men det skulle även kunna förklara den statushöjning havet upplevt under 1900-talet. Tidigare var det oftast fattiga fiskare som bodde längs kusten och levde med havsutsikt. Det var också de som havet var tillgängligt för. Men under 1900-talet ökade både simkunnigheten samt tillgången till båtar för vanligt folk. Plötsligt var havet tillgängligt och känslan av ägande, frihet och tillhörighet spred sig. Attraktion uppstod.



Idag och framtiden –en reflektion

Småbåtshamnen utvecklades under 1900-talet men har sina anor långt tidigare. Dess uppkomst är väl förbundet med en relativt hög välfärd och mycket fritid. Därför ser man flest småbåtshamnar i väl utvecklade industriländer och semesterparadis.

I Sverige fanns det vid den senaste mätningen 2004 ungefär 720 000 fritidsbåtar enligt Statistiska centralbyrån. Enligt SweBoat, Båtbranschens riksförbund, fanns det vid samma period 1,3 miljoner fritidsbåtar. Oavsett vem som har rätt är det väldigt många båtar. 15 procent av dessa är övernattningsbara och kräver båtplats. Antalet nya båtar som säljs följer den ekonomiska utvecklingen för samhället. Under 1980-talet och från slutet av 1990-talet har det sålts väldigt många nya båtar. Under 2001 såldes det drygt 27 000 båtar i Sverige, varav cirka 4000 var övernattningsbara. Båtar har också en lång levnadstid. Det finns fortfarande många sjödugliga båtar från 1950, 60 och 70-talet på haven. Trycket på småbåtshamnarna är högt men stämmer siffrorna som presenteras ibland i media? (*Båtbranchstatistik* 1993-2003; Eriksson, 2004; Sjöberg, 1996).

Mats Rosander är trafikchef för Helsingborgs hamn och ansvarar även för den marina som ligger där. De har en årlig båtplatskö på 3-400 båtar. Det verkar som om de som redan har en båtplats även står i kön.

- Ja, man har både båt och plats men vill av någon anledning ha bättre. För oss fungerar det så att i januari kanske vi har, säg, tio lediga platser och då går de till de första tio i kön, men de tackar nej fast det är bra platser. Då går det vidare till nästa och samma sak händer igen. En och annan svarar ja men fortfarande nu i juni så har alla platser inte delats ut och då är vi kanske på nummer tvåhundra i kön.

Om köerna nu fungerar så borde de växa år från år men Mats Rosander menar att det inte sker, kön är den samma. En förklaring kan vara att många söker båtplats i många hamnar samtidigt. Det driver både upp siffrorna men kan även förklara varför köerna inte växer. Man kan därför fråga sig hur stort behovet av nya småbåtshamnar är i Sverige? (*Ur intervju med Mats Rosander*).

Samtidigt har lagar och förordningar som bevakar miljöaspekten längs

kusten blivit allt starkare och mer restriktiva. Det som var möjligt att driva igenom innan 1950, då grunden till strandskyddslagen lades och som sedan skärptes i flera omgångar fram till 1975, är idag mycket svårare. Det man vill skydda är de viktiga grunda bottenarna som är mycket viktiga för djur- och fisklivet i havet. Frågan är om det är möjligt att anlägga en ny hamn? Jon Larsen marinekolog på Länsstyrelsen i Skåne svarar:

- Det finns områden som kan vara mer lämpliga. I närheten av en redan existerande större hamn är påverkan mindre än om det läggs på ett helt nytt ställe. Läger man det i ett område som idag är helt opåverkat så är det nog också svårt även om det inte föreligger några stora värden där.

Det innebär att ett sådant ärende inte kan gå igenom heller?

- Det blir mycket svårt i alla fall. (*Ur intervju med Jon Larsen*).

Framtiden för nya småbåtshamnar i Sverige verkar inte vara ljus... Om man inte lyckas bygga hamnar som inte påverkar miljön i samma utsträckning som tidigare.

Vad vi ser idag är ombyggnation av befintliga hamnar. Det rimmar väl med Länsstyrelsens policy. Men är det enda sättet man kommer att kunna bygga framöver? Som med alla trender kommer den att gå över och vad får vi då?

Om jag tillåter mig att titta i kristallkulan och försöka skåda hur framtidens småbåtshamn ser ut verkar det krävas att den tar sig an miljöproblematiken och löser den på ett sätt som inte gjorts tidigare. Det är någon form av miljöhamn vi letar efter. Men samtidigt måste den erbjuda mer än bara vara en förvaringsplats för båtar. Kostnaderna att bygga hamnen kan bara motiveras om den får ett mervärde för samhället och dess invånare.

Samtidigt verkar själva skötseln och driften av hamnen ändras i grunden. Många av de småbåtshamnar vi har drivs av ideella föreningar. Det ställer krav på medlemmarna som kanske är svåra att förena med modernt självförverkligande. Per Andersson, en av



Fig. 35. Spontanbad i Västra Hamnen har blivit en vanlig syn.

landskapsarkitekterna bakom Västra hamnen i Malmö, fyller i:

- Det är ju också många som drar sig för den här folkhemstanken med allt det här gemensamma byggandet och städandet. Har man köpt sig en båt vill man bara kunna ta den för en sväng, inte hålla på med allt annat. Man kanske lägger 10 000 till på att slippa ta hand om all den där skötseln. Det kan man tycka är en trist utveckling ur en social aspekt men det är nog dit vi är på väg.

Vi kanske även går mot båträtter som man köper istället för att hyra sin båtplats.

- Ja, man vill ha det enkla livet. När man väl är ledig så vill man slappa och bada. Det är ett tidens tecken. (Ur intervju med Per Andersson).

Jon Larsen menar att mängden båtar kanske inte måste vara lika hög:

- Ja, jag har förståelse för att folk vill komma ut på och till havet, men det är väldigt mycket båtar som inte används så jätte mycket, kanske bara ett fåtal tillfällen varje sommar. Hade det inte varit bättre om det funnits båtpooler så att man inte behöver mer utrymmen för hamnar än man redan har. (Ur intervju med Jon Larsen)

Det finns goda skäl till att vara restriktiv med utbyggandet av nya småbåtshamnar. Men man ska inte underskatta människors lust att vara vid vatten. Det har exempel från Baltimore och andra städer som satsat på kustnära bebyggelse visat. Samtidigt visar också exemplet från Bo01-området i Västra hamnen i Malmö den kraft som förut varit dold. Thorbjörn Andersson uttrycker en förvåning över hur hans skapelse Daniaparken kom att tas i besittning:

- Ja, parken har ju blivit väldigt populär och det var väl ingen som trodde att folk skulle bada i den utsträckningen som de gör. Jag kunde inte i min vildaste fantasi tro att man skulle hoppa ut från utposten och sedan använd bastionen som klättrvägg för att komma upp igen. Men det är bra när gestaltningen har en

generalitet som gör att folk använder den på nya och oförutsedda sätt. (Ur intervju med Thorbjörn Andersson).

Även inne i själva hamnen används konstruktionerna på ett nytt och oväntat sätt.

- Det som ingen hade förväntat sig är ju hur de här broarna används för hoppning av kids som vill visa sig på styva linan. De står uppe på räckena och hoppar ner medan folk står runt omkring och hejar på. Kanske livsfarligt men det är ett sätt att ta hamnen i besittning även om det inte var tänkt så.

Samtidigt är det kanske den potentialen man ska utnyttja! Jag tycker hela Bo01 visar att om man frestar tillräckligt mycket med vatten så kan man inte hålla sig borta. Thorbjörn Andersson var lika förvånad han över hur man badade. Han frestade med vatten. Ni frestade med vatten. Människan klarar helt enkelt inte av att hålla sig borta.

- Nej, man förutsåg inte hur populärt det skulle bli och hela den badkultur som föddes var ju en missräkning.

Det finns väl knappt något annat exempel på detta i Sverige innan Bo01?

- Människor bara kastar sig ut från de mest oväntade ställen. En morgon när jag slog upp tidningen fick jag hjärtat i halsgropen när jag läste under rubriken "Äventyrare i stan" där det var en bild på en man med kajak som kastade sig ut från vattenfallet i den inre hamnbassängen. Så det var ju en himla tur att vi dimensionerade för oväntade händelser. (Ur intervju med Per Andersson).

Hamnens Form

Form

Tidigare, när jag slöt mina ögon och tänkte på en småbåtshamn, såg jag en särskild typ av hamn för min inre syn. Den hade kraftiga pirarmar av stenbumlingar, kajer av betong och bryggor av trä. Båtar av varierande storlek låg förtöjda ut med bryggorna som ledde in till bebyggelsen. På ena sidan var havet, på den andra land. Luften var fylld av ljudet från tusen vant som slog mot aluminiummasterna.

Men när man närmare betraktar företeelsen hamn ser man att det finns nästan lika många olika gestaltningar som det finns hamnar. De är alla anpassade till de specifika förutsättningar och behov som funnits just på den platsen. Samtidigt är det ändå möjligt att ordna hamnarna i olika typer. Varje typ har sina för- och nackdelar. Genom att studera hamnens placering, skala, form, komplexitet kan man dechiffrera en del av de upplevelser hamnen ger och som arkitekten kan påverka.

Placering

Hur stor del av hamnens utformning är beroende av dess placering gentemot kusten? På vilket sätt påverkar hamnens omedelbara omgivning upplevelsen av hamnen? Är inte en hamn en hamn oavsett?

Beroende på var hamnen är placerad gentemot kusten ändras förhållandet mellan land och hav. Både upplevelsen av denna lägesförändring och de funktioner som är kopplade till respektive placering gör att hamnarna får olika uttryck och atmosfär.

Jag har delat upp möjliga placeringar i sju olika typer, som jag tycker har relevans för förhållandena i Sverige.

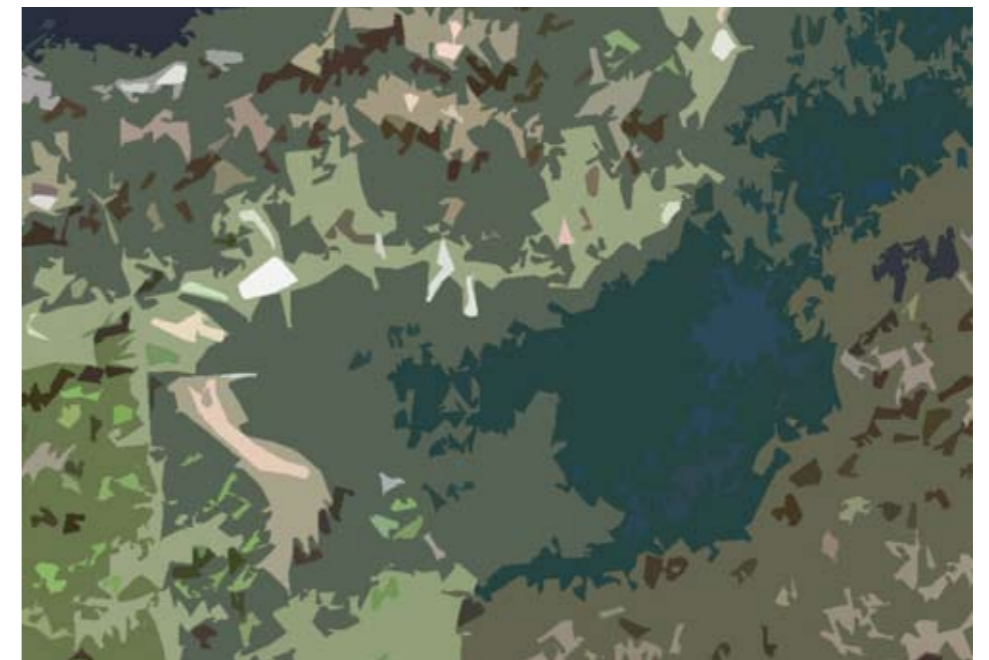
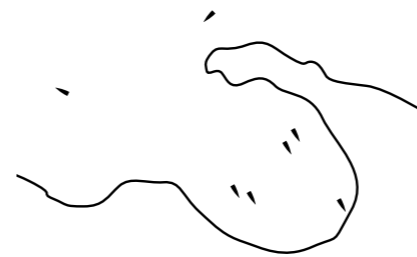


Fig. 36. Naturhamn i Stockholms skärgård.

Naturhamn

Beskrivning: I landskapets varierade former har vissa naturligt skyddade vikar, bukter och skärgårdar uppstått. Det skyddade läget möjliggör ankring och kommunikation med land under relativt bekväma former.

Användning: Dessa platser har ofta haft stor betydelse för olika samhällens framväxt men är fortfarande viktiga idag som badplatser eller ankringsplatser för fritidsbåtar.

Analys: Naturhamnar bjuder ofta på rika naturupplevelser och ett enkelt liv. Om alls är de sparsamt utrustade och kräver att besökaren är "självförsörjande". De är främst tillgängliga för båtfararen och stänger på så sätt ute en stor del av befolkningen trots att de är fria att besöka. Samtidigt utgör de en relativt stor belastning för djur och växtliv på havets botten.

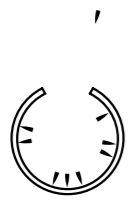


Fig. 37. Tre Kroner, Köpenhamn.

Friliggande hamn

Beskrivning: Hamnen ligger skild utan fast anslutning till land. Hamnen bildar en egen enhet på havet på samma sätt som en ö.

Användning: Denna typ av hamn är ju för de flesta ganska opraktisk. Har haft betydelse främst som försvarsanläggning ofta i anslutning till farleder nära viktiga handelsstäder.

Analys: En friliggande hamn skapar en tydlig platskänsla i sitt isolerade läge. Hamntypen kan ha en framtida betydelse både med avseende på om man vill skona ursprungliga strandzoner, men även om den görs flytande för att tackla den befarade havsnivåhöjningen.

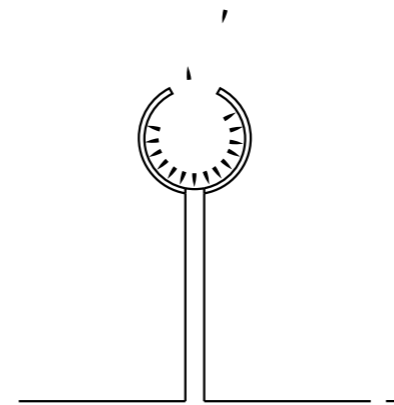


Fig. 38. Røsnäs, Danmark.

Semi-friliggande hamn

Beskrivning: Hamnen är helt omsluten av vatten men har en fast förbindelse till land.

Användning: Vanligare i skärgårdar än längs havskusten, men finns även i storstäder. En orsak till placeringen kan vara långgrunt havsbotten.

Analys: Användbar i komplexa urbana sammanhang, men även där man vill skydda den ursprungliga stranden. Skapar också genom sin isolering en tydlig plats skild både från havet och närliggande land.

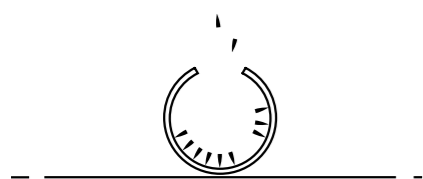


Fig. 39. Skovshoved, Danmark.

Påbyggd hamn

Beskrivning: Hamnen ligger i direkt anslutning till den befintliga kuststräckningen.

Användning: Ett mycket vanligt sätt att bygga småbåtshamnar då det oftare är både mer ekonomiskt och praktiskt genomförbart än övriga alternativ.

Analys: Placeringen gör att kustens form får en onaturlig utbuktning som även kan påverka strömförhållandena på platsen. Hamnen får en dominant uppenbarelse från havet vilket även märks om man färdas längs med kusten. Uppdelningen mellan land och vatten är också tydlig inuti hamnen.

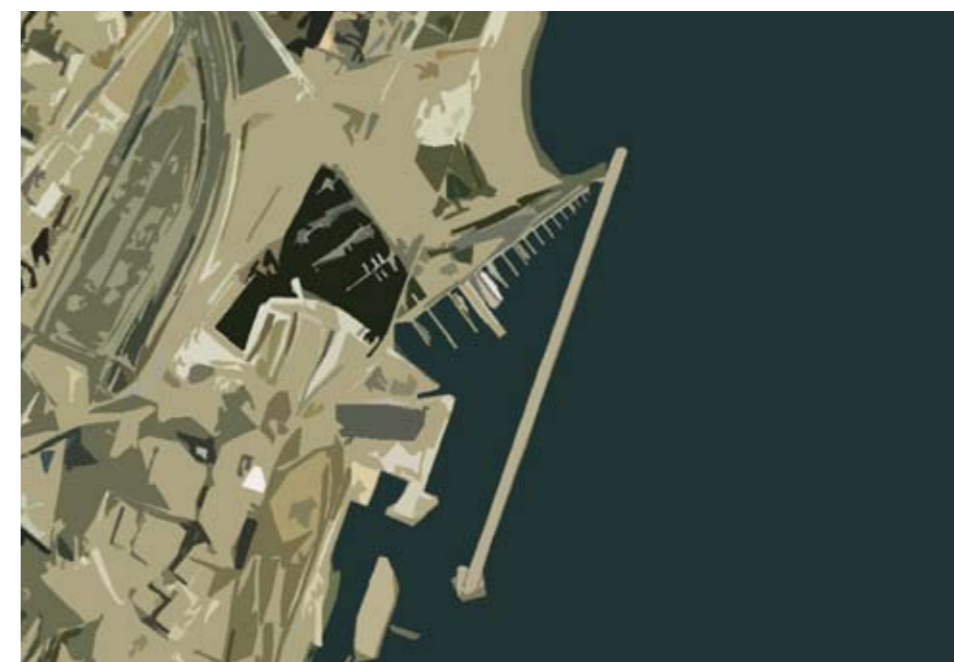
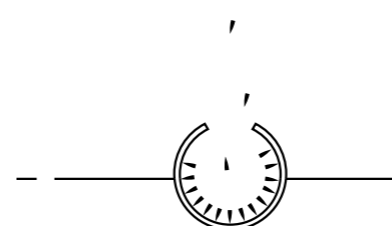


Fig. 40. Port Forum, Barcelona.

Semi-inbyggd hamn

Beskrivning: Hamnen är placerad mitt på gränsen mellan land och hav. En del av hamnbassängen ligger utanför och en del innanför kustlinjen.

Användning: Vanligt sätt att bygga hamnar men även som resultat av åtskilliga tillbyggnader och utfyllningar. Underlättar ofta i kommunikationen mellan land och hav då avstånden blir kortare.

Analys: Land och hav tillåts gripa tag i varandra på lika villkor. Tillåter en dynamisk växling då land kan röra sig ut mot havet och samtidigt leda in vattnet i landskapet.

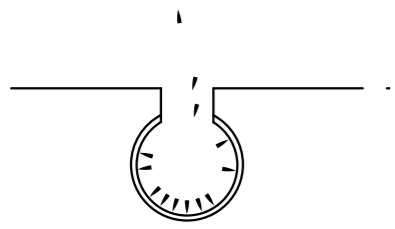


Fig. 41. Västra Hamnen, Malmö.

Inbyggd hamn

Beskrivning: Hamnen ligger helt innanför kustlinjen, ofta som ett resultat av landutfyllnad. Kombinerar ofta med tät omgivande bebyggelse.

Användning: Vanlig i industrihamnar och i urbana sammanhang där man velat ge befolkningen en attraktion. I och med omdaning av gamla kustnära industriområden till populära bostadsområden har den här formen av småbåtshamnar blivit vanligare.

Analys: Låter hamnen bli en attraktion eller kuliss till det urbana livet. Släpper in känslan av hamn i staden men lämnar havet därhän då bebyggelsen skärmar av. Skapar en tydlig rumsbildning men ger oftast inte plats för hamnens mer osnygga sidor.

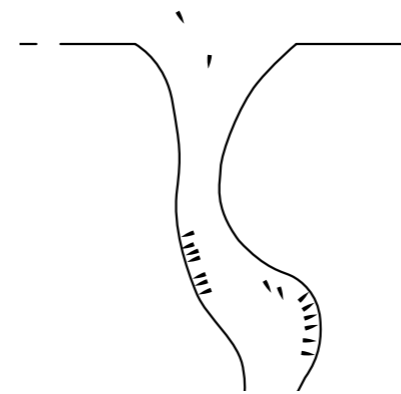


Fig. 42. Råå Hamn, Helsingborg.

Innesluten hamn

Beskrivning: Dessa hamnar finns ofta långt in i land längs kanaler och vattendrag. Hamnens form styrs ofta av vattendragets sträckning.

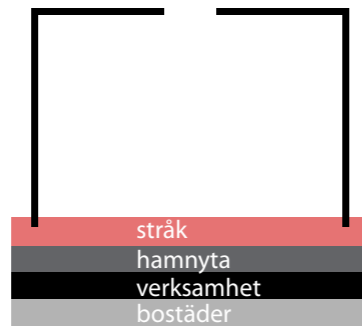
Användning: Historiskt sett var flodmynningar ett strategiskt och funktionellt ställe att ankra på. Det var skyddat från havets krafter och underlättade för transporter längs floderna. I och med kanalutbyggnaden blev det också möjligt att nå havet långt inne från land.

Analys: I denna typ av hamn dominerar landskapet över vattnet. Den tydliga rumsbildning som finns i den inbyggda hamnen har ersatts med vattendragets sträckning. Hamnen har en helt annan utformning på grund av sitt skyddade läge och präglas oftast av en öppenhet mot vattnet som inte är möjlig längs kusten. Kusthamnens samlande/skyddande form är inte nödvändig här utan den blir ofta mer utdragen.

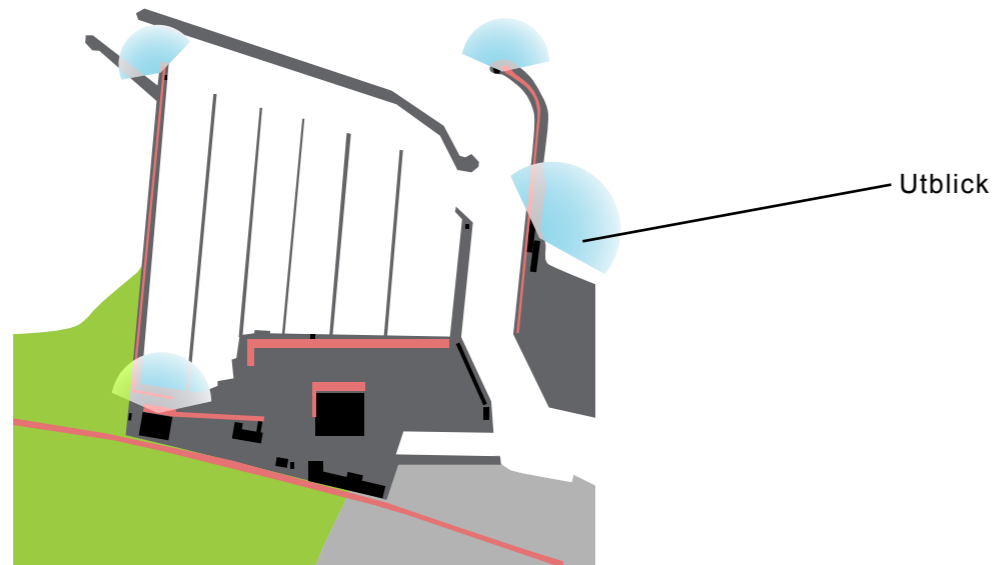
(Källor: Baud-Bovy och Lawson, 1998; Jackson, 1983)

Kontakt land och hav

Hamnens form och planering spelar en direkt roll för hur kontakten mellan land och hav, vatten och människa, etableras. Genom att dela in hamnen i fyra olika kategorier belyses hur denna kontakt förändras och utnyttjas.



Linjär

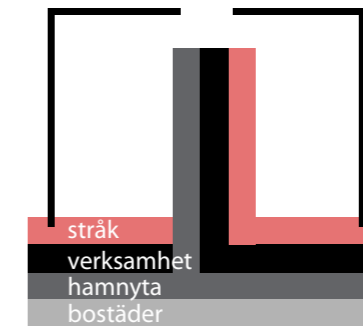


Råå

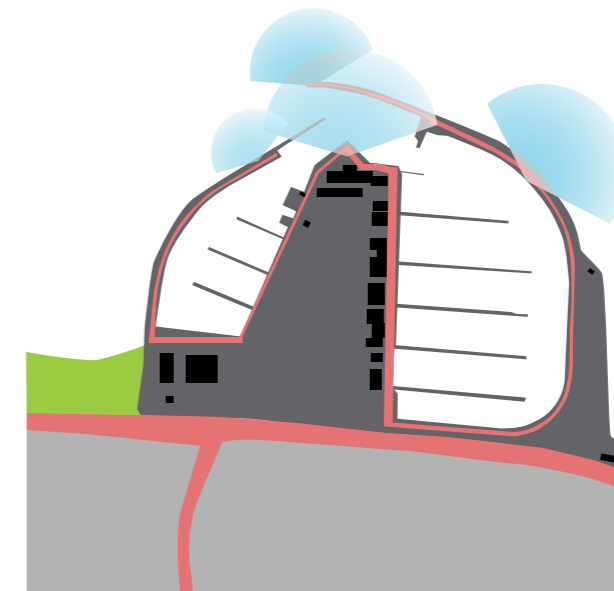
Linjär form

Den kanske vanligaste formen längs havskusten för småbåtshamnar. Stråket följer bassängkanten och skapar en bra kontakt med hamnens inre men dålig ut mot havet. De verksamheter som finns innanför har god tillgång till hamnlivet men fungerar också som en barriär för bostäderna.

Den linjära hamnen illustreras av Råå nya småbåtshamn. Här fungerar hamnytan till största delen som båtförvaring på vintern och parkeringsplats på sommaren. Resultatet är stora centrala områden i hamnen inte är särskilt tillmötesgående.



L-form

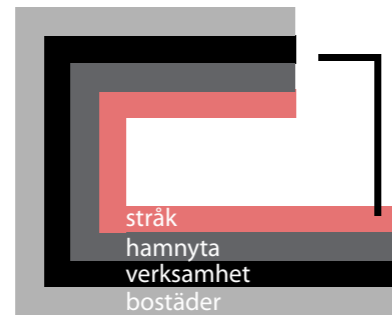


Rungsted

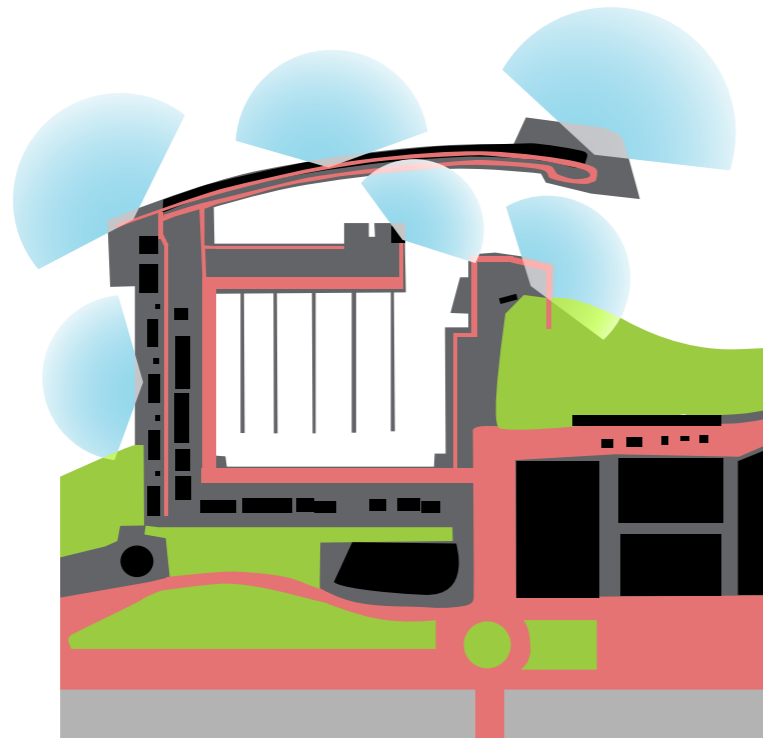
L-form

Här bryts den linjära planeringen och två hamnbassänger bildas. Stråket får en naturlig dragning ut mot havet och skapar god kontakt. Detta utnyttjas av verksamheter längs stråket. Kontakten mellan hamnens inre är fortsatt god. Barriäreffekten mellan bostäder och verksamhet har brutits upp.

Rungsteds hamn i Danmark har tack vare denna form och planering fått en gågata man tidigare saknat. Längs stråket ligger mängder av butiker och restauranger. Stråket har dessutom en bra utformning längs med de yttre pirarmarna vilket stimulerar besökarnas rörelse i hamnen. Hamnytan upptas till stor del av båtförvaring och parkering men kommer inte i konflikt med tillgängligheten.



C-form

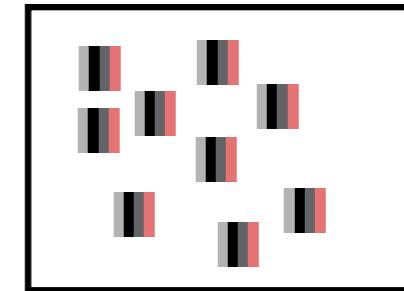


Barcelona

C-form

Denna form går ett steg längre än L-formen och låter både verksamheter och bostäder komma ut och möta havet. Kontakten som upprätthålls är mycket god. Samtidigt är kontakten mot hamnens inre fortsatt god.

I Barcelonas olympiska hamn har stråken en mycket stor betydelse. De följs av verksamheter hela vägen ut till pirnocken. Däremot saknas bostäder i själva hamnen vilket däremot återfinns i Tuborgs nya småbåtshamn utanför Köpenhamn.



Komplex



Port Grimaud

Komplex form

Den tydliga uppdelningen mellan stråk, verksamheter, hamnya och bostäder har lösts upp eller finfördelats. Resultatet är en komplex men intressant miljö som tydligt vänder sig mot vattnet men inte mot havet.

Port Grimaud i Frankrike är en semesterby i Venedigs anda. Atmosfären är intim och tillmötesgående men hamnkänslan stryker på foten för boendemiljön.

Associativ formutveckling

Hamnens utveckling har inte varit linjär, det finns ingen strävan att utvecklas i en viss riktning och nå ett särskilt mål. Samtidigt lånar hamnar uttryck från varandra. Tillsammans bildar hamnarnas uttryck en väv som beskriver hur de hör ihop. Denna väv kallar jag associativ formutveckling.

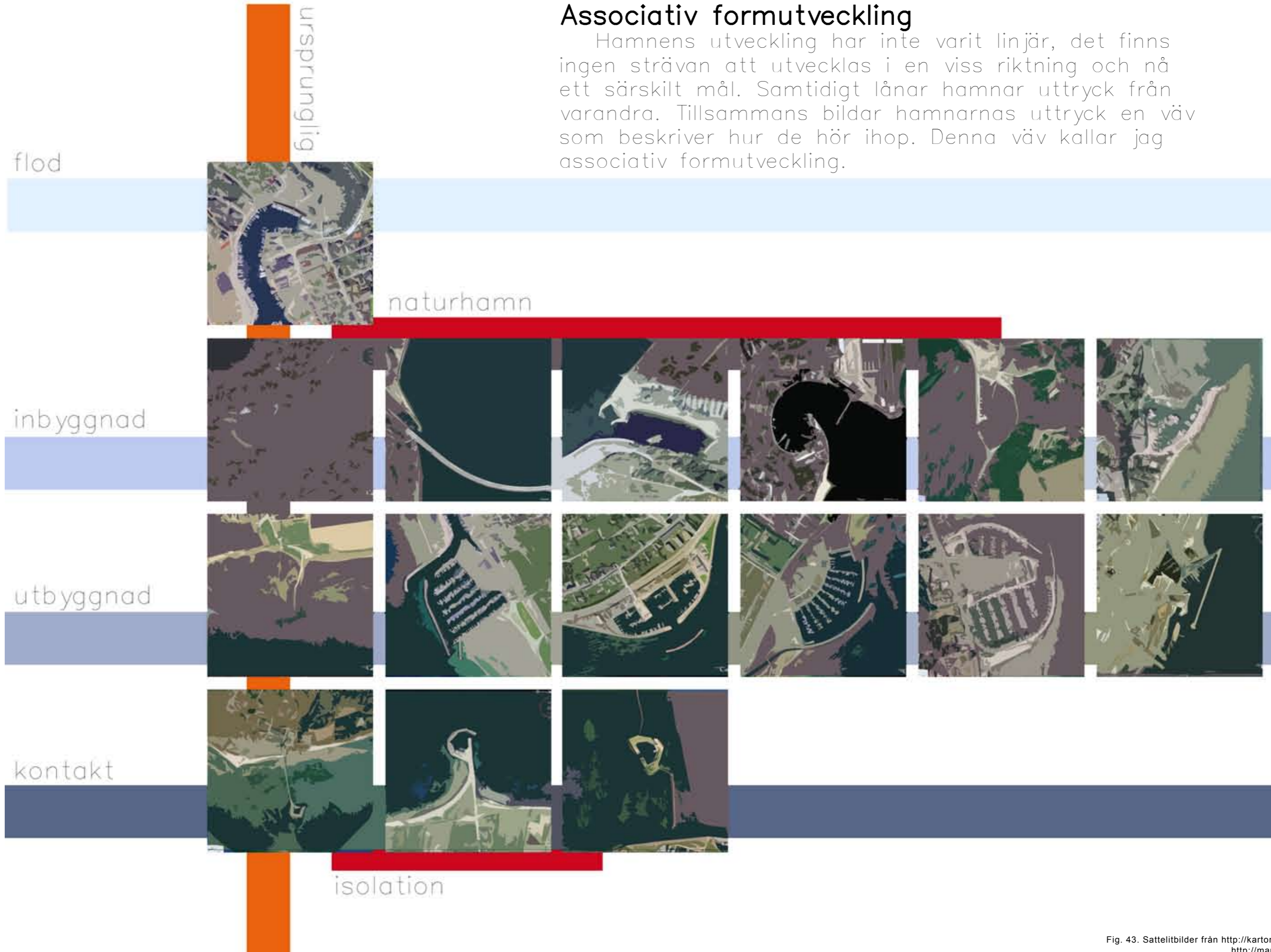


Fig. 43. Sattelitbilder från <http://kartor.eniro.se/> och <http://maps.google.se/>.

inland



konglomerat

postäder

symbol



Hamnens rumsutveckling

När en hamn ska byggas ut eller göras om behålls ofta stora delar av den befintliga strukturen. Kostnaderna är stora att riva upp alla pirar, kajer och vågbrytare och bygga nytt. På så sätt lämnas ofta spår ur historien.



Fig. 45. Hamnen har vuxit i tre etapper.

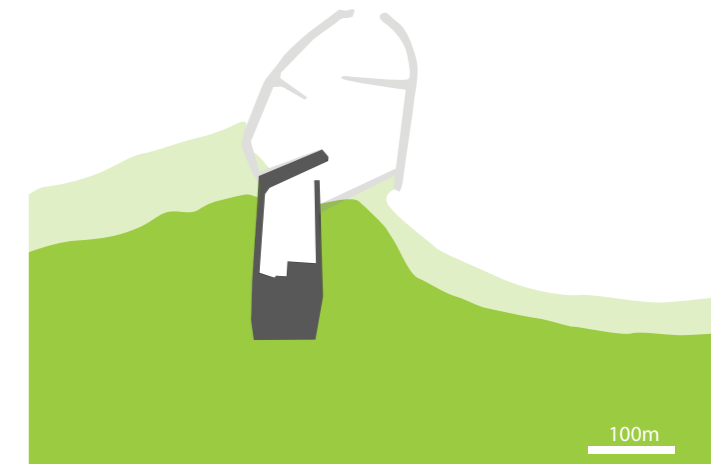


Fig. 47. Utveckling i två steg.

I Helsingörs småbåthamn kan man fortfarande spåra hamnens rumsliga utveckling i tre steg. När den ursprungliga inre fiskehamnen inte längre räckte till för de nya fritidsbåtarna som strömmade till under tidigt 1900-tal fick den först byggas ut i en etapp, för att sedan byggas ut igen när båtarna blev större och stack djupare.

Resultatet är en hamn med tre bassänger som ligger efter varandra. För besökaren från havet upplevs detta på ett särskilt sätt. Den stora hamnbassäng

som möter en först har en öppen och luftig karaktär som står i bjärt kontrast till de två inre. Ju längre in man kommer desto mindre blir utrymmena och gästbåtarna fler. Alla strävar att nå in så långt som möjligt, dels för bekvämlighet men även på grund av atmosfären.

Denna förtätade känsla är ännu mer påtaglig i Hornbæk på norra Själland. Utbyggnaden har bara skett i två steg men skillnaden mellan det stora första rummet och den inre bassängen är större. Hamnens centrum med kiosk, fiskrökeri och hamnkontor har dessutom behållits i den gamla inre delen.

Pärlbandet av rum i varierande storlek förhöjer känslan och stimulerar nyfikenheten. Intressant är också att trots att manöverutrymmena i de gamla små hamnbassängerna är begränsade fungerar det väl.

Ordning och kaos –en reflektion

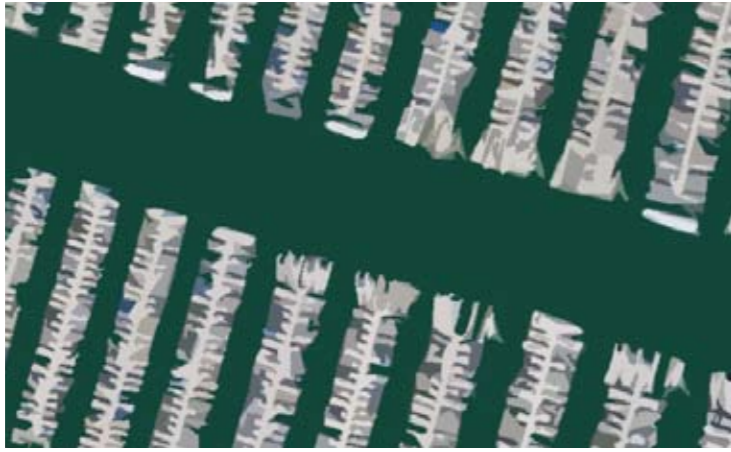


Fig. 48. Ordning och reda i Dana Point, USA.



Fig. 49. Täta förbindelser i Anholts hamn, Danmark.

Fig. 50. Skapad ordning i Hudinge hamn, Danmark.



Fig. 51. Flytande bostäder blandat med lastpråmar i Hong Kong.



I kölvattnet av modernismen byggdes småbåtshamnarna under femtio- och sextiotalet precis som bostadsområdena allt mer storskaligt och funktionseffektivt. Hamnarna förvandlades från att ha varit något för den rike mannen till en hamn för folket. På vägen förlorade man den intima själ som de tidigare mindre hamnarna var förknippad med.

I Danmark växte det på 1970-talet fram en opinion mot dessa nya hamnar som ansågs lika livlösa som parkeringsplatser. Man beslöt sig för att den nya generationens hamnar skulle vara mindre och ha en mer komplex rumslig indelning. Hamnen skulle inte vara överblickbar utan bjuda på överraskningar när man gick längs det noga planerade stråket.

I själva verket var denna svängning från de moderna, formella byggnadsprinciperna mot ett mer småskaligt och oordnat en strid mellan ordning och kaos.

Denna strid verkar återigen slå över mot det formella då man börjat göra om gamla industrihamnar till bostadsområden och småbåtshamnar. De storskaliga hamnbassängerna och de raka kajerna passar kanske inte för ett mer oordnat formspråk. Sannolikt inspirerade av Barcelona har man både i Dockan i Malmö och i Tuborgs gamla industrihamn i Köpenhamn valt att anlägga små marinor. Dessa ligger i anslutning till höga bostadshus med raka linjer. Materialen i bryggor, bänkar och gator är exklusiva och signalerar en högre klass, ett finare stadsrum, för urbana sammanhang. Oordning här är otänkbart. Eller?

Bo01 området i Västra hamnen två stenkast ifrån Dockan visar att det är möjligt att förena modern formgivning med komplex rumsindelning. Här har man i och för sig inte behövt anpassa sig till gamla hamnbassänger vilket också visar sig i hamnmiljön där tecken de tidigare industrierna är få.

Det danska projektet med mer komplexa och småskaliga hamnar resulterade bland annat i Nivå och Hudinge småbåtshamnar. Den sistnämnda var en av de första att anläggas i Køgebukten söder om Köpenhamn på 1980-talet. Själva hamnen ligger på ett par öar i en konstgjord lagun mellan den gamla stranden och en nyanlagd. Den rumsliga relationen mellan öarna och öarna och land är oregelbunden. Till och med bryggorna knäcks åt olika håll. De olika hamnbassängerna skapar varierade rum som binds ihop av ett gångstråk. Husen med olika verksamheter är utspridda över öarna men tillåts ändå skapa ett centrum. Förvånansvärt många träd och buskar, särskilt



Fig. 52. Formell planlösning i Port Olimpico, Barcelona.



Fig. 53. Bryggorna är en viktig del för att skapa variation i Nivå hamn, Danmark.



Fig. 54. Förtöjningarna representerar relationerna mellan båtarna.

rosor, är planterade utmed gångstråket. Det skapar ett inre rum där båtarna kan förvaras på vintern. På så sätt döljs de från hamnens "framsida", det vill säga gångstråk och hamnbassänger, men samtidigt bidrar de till en särskild atmosfär. (Kaalund, 1991).

Jag minns som barn hur jag ofta strövade runt bland gamla båtar som låg orenoverade kvar på land. Här kunde man hitta de mest spännande fynd: Rostiga burkar, förtorkade penslar och UV-förstörda gamla plastrep. En gång byggde jag ihop en cykel av gamla delar. Den hade en plank som sadel, skiftnyckel som styre och saknade kedja. Jag låg på mage och sparkade mig fram tills hjulen hoppade av i en kurva.

Dessa platser erbjuder en oordning, en spännande motsats till de flotta vita segelbåtarna. Men även båtarna kan skapa ett evinnerligt kaos. När stora havskappseglingar eller regattor anordnas är det inte ovanligt att hamnen fylls av segelbåtar. De anordnade platserna räcker inte till utan båtarna tvingas ligga utanpå varandra tills de ibland fyller upp hela hamnbassängen. Stora och små båtar ligger slumpmässigt sida vid sida i ett ständigt föränderligt gytter. Relationerna mellan båtägarna kan inte bara mätas i antalet förtöjningar som går kors och tvärs mellan båtarna eller hur många fördäck man måste springa över för att komma iland utan hur många pilsner som bjuds över relingen varje kväll.

Hur skulle en hamn se ut som saknade bryggor och fasta båtplatser? Skulle folk finna sig i detta kaos? I Hong Kong finns områden där lastpråmar samsas om utrymmet med de fattigas små djonker och flottar. Pråmarna ankrar upp tätt tillsammans. Runt dem binder de mindre båtarna ihop sig till stora flytande bostads och handelsområden. Livet här är säkert tufft och kanske inte eftersträvnadsvärt, men visst hade det varit spännande att varje dag vakna upp med nya grannar? I alla fall i tanken...

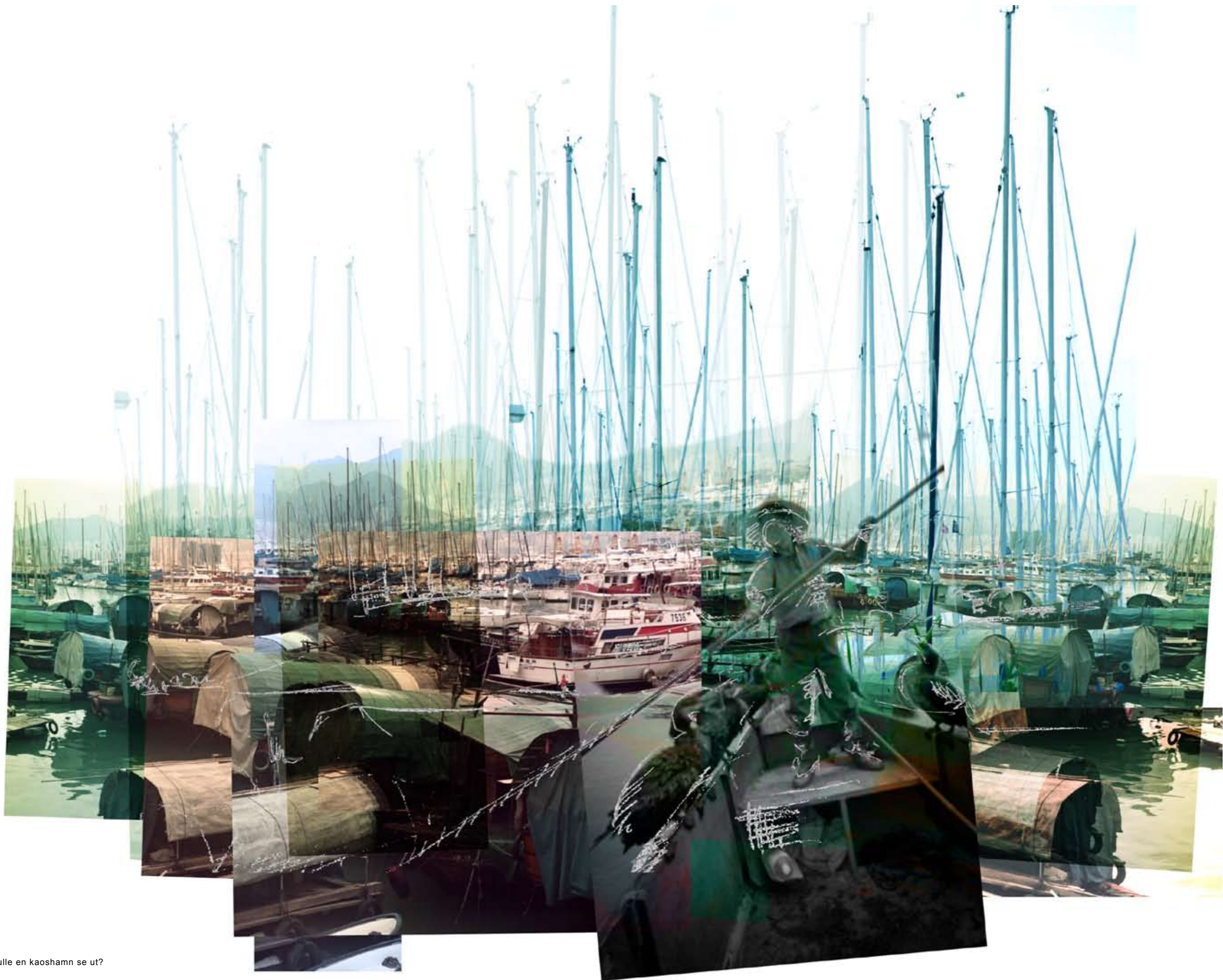


Fig. 55. Hur skulle en kaoshamn se ut?

Hamnens funktioner

En småbåtshamn är på många sätt som ett samhälle i koncentrat. Här finns många olika intressen som ska samsas på en liten yta. Den största delen av de funktioner som hamnen rymmer är förknippade med båtliv på något sätt, men hur stor del av hamnen måste vara reserverad för detta?

Hamnen erbjuder en attraktiv marin miljö och fungerar som en naturlig mötesplats. Men även om hamnen inte är stängd för allmänheten så sker de aktiviteter som finns där på båtintressenas villkor. Borde inte småbåtshamnen bjuda på något mer?

Småbåtshamnens funktioner kan delas in i tre grupper: Basala, Utökade och Nya. Ingen hamn rymmer alla verksamheter och funktioner samtidigt. Kanske finns det även små hamnar som inte har alla basala funktioner, men det hör till undantagen.

Det viktigaste axiomet som alla hamnar vilar på är att hamnen måste skydda sina båtar. När det är uppfyllt fylls listan med basala funktioner och utökade serviceanläggningar snabbt. De flesta av dessa är förknippade med havsaktiviteter vilket gör hamnen tämligen obefolkad under vintermånaderna. Det skapar problem för restauranger och affärer som får svårt att överleva. De nya funktioner som jag presenterar försöker bland annat komma till rätta med detta. Bostäder och sociala verksamheter kan tillsammans med attraktiva offentliga rum för möten och respektlösa aktiviteter se till att underlaget för näringsverksamhet behålls även vintertid.

Dessa förslag kan i flera fall inkorporeras i befintliga hamnar, men om man ska bygga en ny hamn måste en annan aspekt vägas in – miljön. Småbåtshamnen har en dålig klang hos alla ekologer och biologer jag mött. Inte nog med att båtlivet producerar en mängd farliga utsläpp i form av gifter och tungmetaller, själva hamnen tar upp mycket viktig reproduktiv bottenyta för fisk och andra marina djur.

Här presenteras några nya infallsvinklar och funktioner som skulle kunna minska miljöbelastningen, ja, kanske rent av förbättra miljön...

Basala funktioner

- Plats att hysa segel- och motorbåtar, vintertid på land, annars i vattnet.
- Plats att hysa jollar, året runt på land.
- Personliga förvaringskåp för tillbehör.
- Parkeringsplatser, både året runt och utökad mängd sommartid.
- Kaj och slip för sjösättning.
- Mastningskran
- Fyr
- Räddnings- och första hjälpen utrustning.
- Hamnkontor
- Båtklubb
- Bränslestation
- Eluttag
- Vatten
- Toalett med dusch
- Närhet till kollektiva trafikmedel

Utökade funktioner

- Kiosk
- Restaurang
- Tvättstuga
- Badplats bredvid hamn
- Varv
- Shop för båttillbehör
- Båtförsäljning
- Rökeri och fiskförsäljning
- Jolleklubb
- Vindsurfklubb
- Vattenskidsklubb
- Kajakklubb
- Sportfiskeklubb
- Dykkklubb
- Sjöscouter
- Kamping
- Vandrarhem
- Minigolf
- Hundbad
- Museum

(Källor: *Naturvårdsverket, Lundström, Sven (utgivare), 1978, s. 138-153.*

Adie, Donald W., 1984)

Aktiviteter

Hamnen som arena

Hamnen har en naturlig dragningskraft på människor främst i form av de aktiviteter som pågår där. Hamnen har också en omslutande form som skapar inre rum. Dessa rum är oftast avsedda för båtars härbärge och rörelse, men de skulle även kunna utnyttjas som en arena för andra aktiviteter.

Hamnen skulle kunna vara byggd kring en bassäng eller arena som kan bjuda på olika sportarrangemang, tävlingar, konserter eller varför inte en flytande marknad. Flytbryggor skulle kunna arrangeras i olika konstellationer för olika behov.

Om möjligheten ges skulle nya spännande möten mellan land, vatten och aktiviteter skapas. Hamnen skulle få ytterligare en attraktion som inte är förbehållen båtägarna.



Fig. 56. Vattentorget har stor potential.

Hamnbad

I många storstäder som Köpenhamn, Paris, Berlin har man på senare tid byggt urbana badplatser i kanaler eller före detta industrihamnar. Dessa platser har snabbt blivit mycket populära (Johansson och Thyberger, 2007). Folk gillar att bada på sandstränder men trenden verkar gå mot mer urbana badplatser. En sådan badplats skulle kunna samsas med småbåtshamnen om man tar hänsyn till båttrafiken och risken för vattenföroreningar.



Fig. 57. Urbant hamnbad i Köpenhamn.

Undervattenspark

Det finns en värld att upptäcka även under vattenytan, men på många håll har våra miljögifter i kombination med sandbotten resulterat i "döda" hav och botten. Genom att anlägga konstgjorda rev kan utvecklingen vändas. Dessa rev kan få former som även tilltalar människan och på så sätt bilda undervattensparker. Vid Amager strandpark har man byggt ett rev i formen av en sjöjungfru på 200 meter. Redan ett år efter anläggning har djur och växtliv hittat dit såväl som dykarna (www.dykmag.net, 2008).



Fig. 58. Undervattensparken kombinerar naturvård med upplevelse.



Fig. 59. Stora laguner för rekreation, fågelliv och som skydd mot översvämningar omger Hudinge hamn, Danmark.

Aktivitetssjöar

Mångas farhåga när man ska bygga en hamn är att stranden försvinner. Men hamnen kan också vara ett incitament att utöka mängden strand. I Köpenhamn har man både i Kögebugten och nu nyligen i Amager strandpark byggt nya stränder utanför den befintliga och på så sätt fått en lagun på köpet. Här värms vattnet upp snabbare och ytan är lugn. Därför lämpar sig lagunerna ypperligt för olika aktiviteter. I Kögebugten ligger fyra småbåtshamnar just i denna konstgjorda zon och bildar en portal, inte bara mot havet, utan även stränderna och de nya lagunerna. Även fågellivet stimuleras och dra därmed med sig ett ökat naturintresse.

Fig. 60. Trevliga promenadsstråk ringlar genom Vallensbæk hamn, Danmark.



Flanörsstråk

En hamn bjuder på mycket aktiviteter som kan vara intressanta för besökaren att upptäcka. Med ett regisserat gång/cykelstråk genom hamnen kan upplevelsen intensifieras. Viktigt är att se hur bryggor och pirar fungerar i rörelseschemat. Det finns inget "värre" än att behöva vända tillbaka utan att ha nått en slutpunkt eller mål. Därför bör bryggorna sluta i en plats, alternativt erbjuda nya vägar.



Fig. 61. Sittrappor leder ner från torget mot vattnet -en plats att njuta. Tuborg, Danmark.

Möten

Torg – möteshub

Det gamla fisketorget har på de flesta håll tjänat ut sitt syfte som handelsplats men kan ändå fungera som inspiration för en större mötesplats. Men man behöver fylla den med nytt liv. Ett sätt kan vara gradängar som skapar informella sittplatser. I Tuborgs nyrenoverade hamn binder gradängerna ihop hamnbassängen och det torg som ligger framför museet Experimentarium. Platsen är en populär samlingspunkt särskilt när solen ligger på.

Mötesplatser för små sällskap – fickmöten

Många av hamnens gäster, både med eller utan båt, har behov av att kunna samlas på en avskild plats. Det kan vara för att söka skydd mot vinden, laga mat eller ta ett par öl. Dessa platser bör ligga utefter vandringsstråk. I Vallensbaek Havn återkommer sådana små mötesplatser med jämna mellanrum utefter en promenadstig längs "kajkanten" och passerar även genom ett mindre woodland mitt i hamnen.



Fig. 62. Ombonad rastplats med vindsydd i Vallensbæk hamn, Danmark.

Social verksamhet

Bostäder

Att förlägga bostäder i en småbåtshamn är inte bara ett sätt att finansiera projektet. Bostäder ser också till att befolka hamnen hela dygnet/året. Integrationen mellan bostäder och verksamheter bidrar även till mer möten människor emellan och en förhoppning om att folk värnar om miljön på ett bättre sätt.

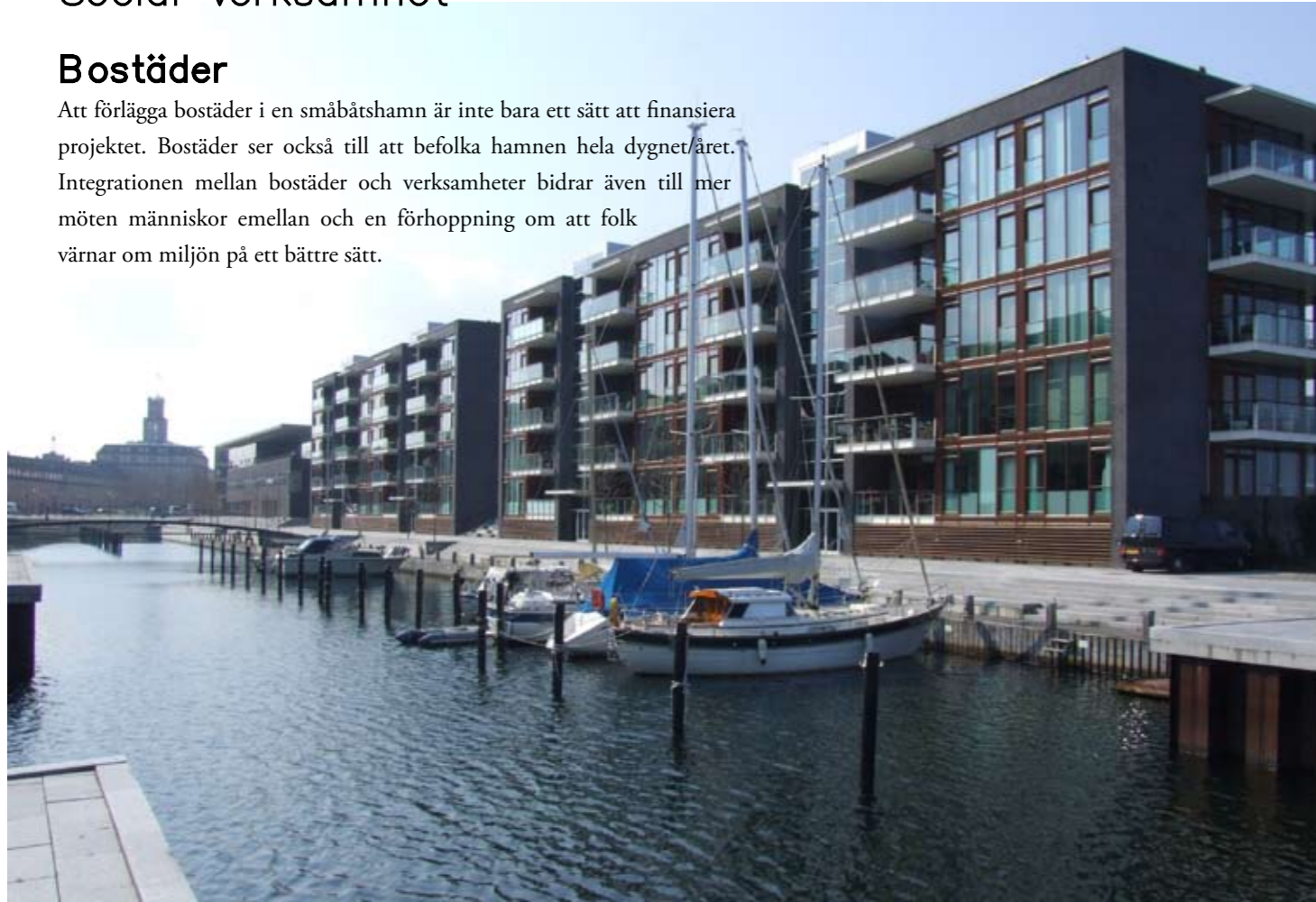
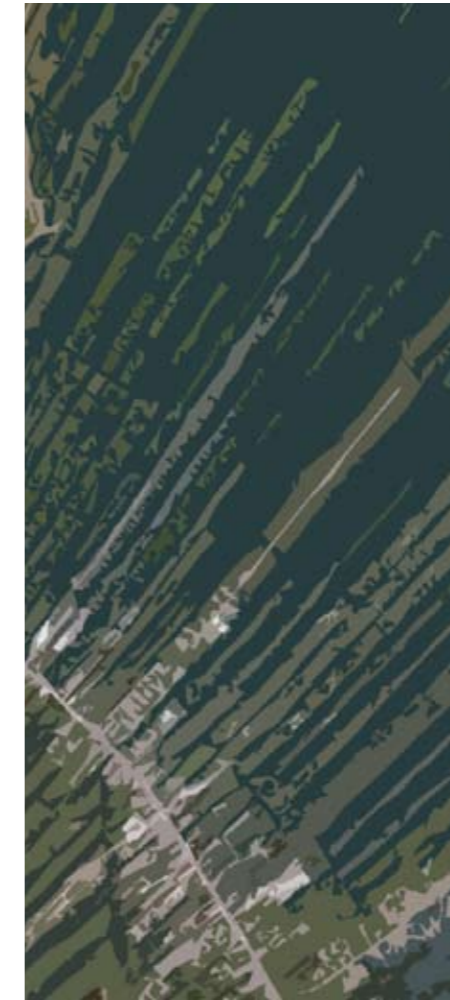


Fig. 63. Bostäder mitt i hamnen, Tuborg, Danmark.



Fig. 64. Spännande mönster på land fortsätter ut i sjön och blir ett märkligt bostadsområde. Vinkeveese plassen, Holland.



Ungdomshus

I Sundby Havn i Köpenhamn har man lagt en ungdomsverksamhet i ett spännande lekfullt hus. Verksamheten erbjuder inte bara vattenrelaterade aktiviteter utan själva huset och dess platsbildning skapar en naturlig samlingspunkt med uppträdande och konserter.

Fig. 65. Ett mångsidigt ungdomshus med spännande formgivning. Sundby hamn, Köpenhamn.

Marint centrum

Det är kanske inte helt ovanligt att förlägga ett marint centrum i en hamn, men detta centrum skulle kunna vara kombinerat med en pedagogisk verksamhet och samarbeta med lokala dagis, skolor och ungdomshus. Uppgiften blir att lära människor umgås med vatten och den havsnära naturen på ett spännande sätt.

Dagis och skola

Det finns en utbredd rädsla i samhället för att barn ska skadas av dagvattenanläggningar, dammar och andra vattendrag. Jag tror att ändå sättet att komma till bukt med rädslan är att lära barn och ungdomar hur man handskas med vatten. Genom att förlägga dagis och skola i direkt anslutning till hamnen blir hamnen i sig en skolgård som man kan utforska och lära sig av.



Miljö

Rening av spolvatten

I en småbåtshamn finns en mängd kemikalier och ämnen som är skadliga för miljön. Om man kunde samla upp dessa innan de rann ut i havet eller blåste in över land vore mycket vunnit. Med ett väl utarbetat avrinningsystem kan spolvattnet tas omhand i en särskild anläggning och destrueras. Att på kort sikt tro att båtbranschen skulle bli miljövänlig är tyvärr nog för mycket begärt.

Fig. 66. Att ta hand om spillvatten är avgörande för en bra miljö i hamnen. Brøndby hamn, Danmark.

Konstgjorda rev

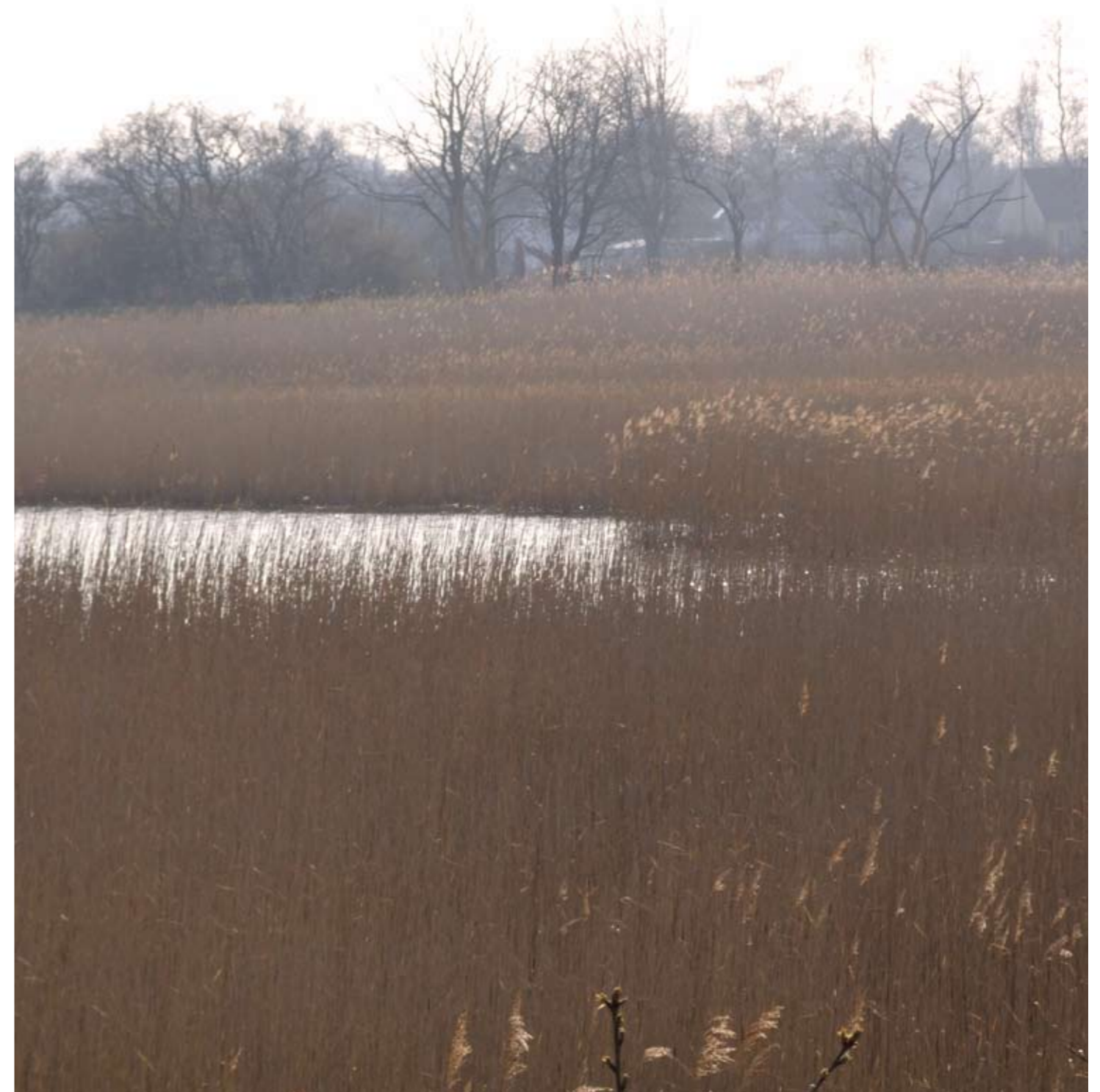
I Japan har man en lång tradition av att bygga konstgjorda rev i havet och längs kusten. Utan dessa rev skulle inte fiskproduktionen täcka efterfrågan. Dessa rev består av olika konstruktioner i sten, betong och stålkorvar. Varje konstruktion har en särskild utformning för att täcka fiskarnas olika behov i olika stadier i deras fortplantningsfas. Ibland kan en konstruktion bara vara avsedd för en eller ett fåtal fiskarter (D'Itri, 1985).

Det finns många likheter mellan hur dessa rev och vågbrytare och pirarmar ser ut. Det borde därför inte vara omöjligt att tänka sig att hamnen i sin konstruktion utgör ett rev som främjar fiskpopulationen. Om sedan detta rev kan vara utformat så att människor även tycker det är spännande både ovan och under vattenytan så har man uppnått en ny hybrid mellan flera olika funktioner: båtförvaring, fiskodling och rekreation.

Fig. 67. Våtmark i anslutning till Nivå hamn i Danmark.

Våtmarker

När hamnen byggs har man ett unikt tillfälle att förbättra de ekologiska värdena i dess närmiljö. Anläggning av en hamn innebär ofta att stora områden måste muddras för att uppnå ett acceptabelt djup. Slagmassorna kan användas för att bygga upp öar, stränder och våtmarker. På så sätt kan man kompensera för den inverkan man gjort och uppnå ett resultat med ett högre naturvärde än man hade ursprungligen.



Komplex markgestaltning –fler habitat

Genom att öka komplexiteten för hur land möter vatten och vad dessa möten innehåller i form av material så kan man öka mängden habitat och ekologiska nischer. Möjligheten för ett större ekologiskt mångfald ökar med komplexiteten. Men komplexiteten ger även besökaren en större variation av upplevelsen till skillnad från de ofta monotona hamnar som byggts under senare hälften av 1900-talet i Sverige.

Erfarenheterna från en rad hamnar, bland annat Ishöjs hamn, byggda under 1980 och 90-talet i Danmark visar att det är möjligt att kombinera hårda och mjuka värden i småbåtshamnen.

Anpassning till havsnivåhöjning

I klimatdebatten har risken för havsnivåhöjningar varit ett av de viktigaste ämnena. SMHI har beräknat att medelvattenståndet kommer att vara 0,22-0,72m högre än idag i Sverige (år 2070-2100). Det beräknade framtida högvattenståndet med 100 års återkomsttid väntas ligga mellan 1,86-2,29m över dagens havsnivå. Värst drabbat beräknas Öresund och Skånes sydkust vara (Åkesson m.fl., 2007).

Med tanke på att en hamn är en stor infrastrukturell investering bör den också hålla över lång tid. Därför är hänsyn till dessa eventuella höjningar mycket viktiga. Men hamnen måste även fungera idag så dess design måste kunna tåla stora förändringar. Ett sätt att lösa det på är att låta hela hamnen flyta. Den blir då oberoende av havets fluktuationer. Samtidigt får den svårare att anpassa sig efter land.

Om man vänder på resonemanget så kan hamnen i sig erbjuda ett skydd för ett innanförbyggande samhälle. Dess konstruktion kan bli den barriär som ett utsatt samhälle saknar. Ishøj hamn söder om Köpenhamn är exempel på skydd mot översvämning.

Fig. 68. Den nya strandlinjen skyddar mot översvämningar från havet samtidigt som den erbjuder bra livsmiljöer för djur- och växtliv. Ishøj, Danmark.



En småbåtshamn påverkar på olika sätt sin närmiljö. I detta kapitel sammanfattar jag de viktigaste aspekterna på vilken miljöeffekt en småbåtshamn har, men även under vilka förutsättningar som hamnen måste foga sig under. Det handlar om orsak och verkan. Hur påverkar hamnen strömmar och sanddrift? Vilken hänsyn ska tas till den förmodade havsnivåhöjningen? Jag går dessutom in på vilka naturvärden som hamnen hotar, men även eventuella positiva effekter.

Livet i havet

Som landskapsarkitekt brottas man ofta med olika vegetationstyper och biotoper på land, men när man planerar en hamn flyttar man plötsligt ut i havet. Betingelserna här är mycket annorlunda från de på land. Vilka naturvärden är det då man påverkar?

Havet

Livet i havet är mycket varierat. Man känner till ca 160 000 djurarter i världshaven varav 80 % finns i områden med hårbotten. Anledningen är att dessa miljöer är mycket variationsrika. Mjukbotten av grus, sand eller lera utgör 98 % av arealen men eftersom livsmiljön inte är lika variationsrik finns nästan 20% av de marina arterna här. Resterande 3000 arter lever i den fria homogena vattenvolymen, *pelagialen*.

Det finns många faktorer som påverkar livsbetingelserna, bland annat salthalt, ljusstillgång, syretillgång och tidvatten. I svenska vatten betyder salthalten mycket. Östersjön kan närmast liknas vid en flodmynning och vattnet här har mycket låg salthalt, bräckt vatten. Få djur- och växtarter kan leva under dessa premisser. Det finns bara ett hundratal arter utanför Stockholm, att jämföras med Öresund med ca 800 arter och Bohuskusten med ca 2000 arter.

Hårbotten

Floran på en hårbotten domineras av stora alger som växer på botten steniga yta. På grunda botten finns grönalger men från en meters djup börjar brunalger som blåstången för att sedan försvinna på 10 meters djup. Där tar rödalger vid. Detta beror på att endast vissa frekvenser av solljuset når ner och färgämnet hjälper till att ta upp energin.

Det finns tydliga zoner på en hårbotten med olika växtlighet beroende på djupet. Ofta lutar botten ganska brant i dessa miljöer och det skapar olika förutsättningar.

Blåstången är mycket viktig då den bildar stora skogar som dels får påväxt av flera olika alger, men också fungerar som lek-, uppväxt- och födosöksområden för många fiskarter. Faunan som lever här domineras av djur som lever på botten och filtrerar näring ur det strömmande vattnet. Det kan vara musslor, havstulpaner och havsborstmaskar. Förutsättningen för att detta ska fungera är att havet inte är för grumligt.

Att bygga en hamn i en hårbottenmiljö måste inte innebära några stora problem. Djupet finns ofta från början och igenslamningen av sand är kanske inte så tydlig. Men om livet på dessa botten ska få kvarstå måste genomströmning av rent syrerikt vatten kvarstå, annars täcks djur och växter av ett fint organiskt sediment och de dör.

Mjukbotten

Det som skiljer mjukbotten från hårbotten är att det ständigt finns en tillförsel av fint material via vattenströmmar och vågor. När vatten minskar farten kan partiklar ansamlas på botten och mjuka botten uppstår. Därför återfinns de även ofta i grunda vikar i hårbottenområden. Dessa mjukbotten är mycket viktiga biotoper och har en produktion i storleksordningen med en skänsk gödselad åker. Men livet här skiljer sig helt från hårbottenmiljön.

Större växter och djur har svårt att fästa i sanden eftersom den ständigt förändras i de grunda delarna. Istället finns livet i botten, upp till 30 cm ner om förhållandena är optimala. Det kan vara olika maskar och musslor men framförallt mikroskopiska alger som lever mellan och på sandkornen.

Från ca 2 meters djup ner till 6-8 meter återfinns ålgräsängar. Ålgräset, *Zostera marina*, har en liknande funktion som blåstången och utgör ett perfekt skydd för många fiskarter. Det finns ett myller av liv här, allt från snäckor, musslor till yngel och stora fiskar som kommer in från djupare vatten för att beta eller leka.

Anledningen till att dessa miljöer är så produktiva är att grunda botten värms upp fortare och solljuset når botten. Mycket växter ger rik produktion. Djur och växter silar inte näring ur vattnet utan lever till stor del på det nerfall som finns.

Tyvärr är dessa mjuka botten känsliga för förändringar. En svampparasit slog ut stora delar av ålgräsängarna världen över på 1930-talet och mängden partiklar i vattnet har också ökat vilket medför att ålgräset inte kan överleva på samma djup som tidigare på grund av för lite solljus. Dessutom bygger man ofta hamnar i dessa områden som medför omfattande muddringsarbeten. Skyddande vikar är bra både för hamnar och djur- och växtliv. Frågan är bara hur man kan kombinera dem...

(Källor: Sjöberg, 1996;
Bingman, 1994;
Intervju med Erik Degerman, 2008;
Intervju med Jon Larsen, 2008;
Intervju med Fredrik Bengtsson och Carl Rugfelt, 2008.)

Fig. 69. Vanliga djur i sandbotten: strandkrabba, tångräka, pungräka, sandräka, rovorborstmask, blåmussla och kräftdjur.

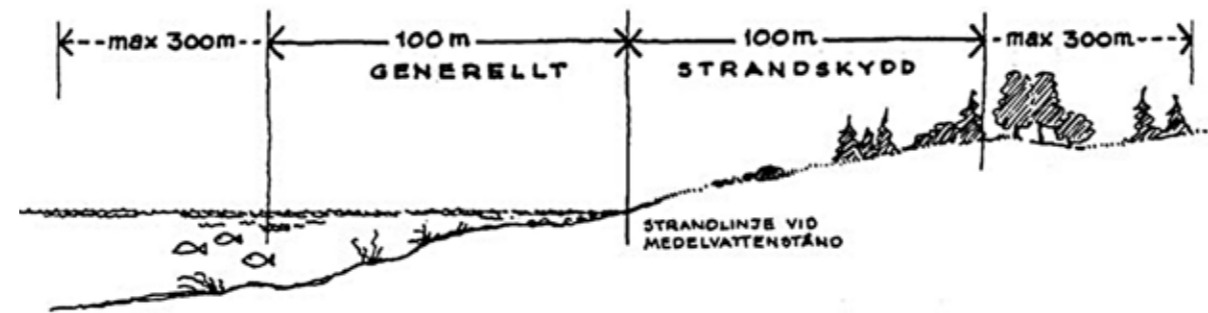


Fig. 71. Strandskyddets utsträckning.

Strandskydd

När jag satt med på ett tidigt möte gällande en ny småbåtshamn vid Knähaken i södra Helsingborg och bara löst funderade på detta exjobb, slog det mig att motståndet mot hamnprojektet främst kom från kommunens ekologer. Jag sammanfattade det hela som ett resultat av strandskyddet, denna starkt omhuldade lag som verkar finnas i var svensks själ.

När jag sedan började intervjua dessa ekologer och andra experter förstod jag att jag förenklat problematiken för mig själv: Strandskyddet handlade inte bara om miljöaspekten. Samtidigt seglade det upp ett nytt förslag på hur strandskyddet skulle utformas i framtiden. Jag var tvungen att undersöka saken närmare...

15 § NVL

Strandskydd råder vid havet och vid insjöar och vattendrag. Syftet med strandskyddet är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för växt- och djurlivet. (utdrag ur NVL 1987:10)

- Strandskyddet är väldigt starkt och rör främst allmänhetens tillgänglighet till stranden, säger Jon Larsen, marinekolog på Länsstyrelsen i Skåne.

Strandskyddet handlar alltså både om tillgänglighet och miljöskydd. Men vilket är viktigast?

1950 införde man de första bestämmelserna för att reglera strändernas användning med en provisorisk strandlag som permanentades två år senare. 1965 flyttade lagen in i Naturvårdslagen men gällde bara särskilt utvalda strand- och vattenområden. Tio år senare förstärktes lagen eftersom trycket mot Sveriges stränder var fortsatt högt. Ett *Generellt* strandskydd infördes och gällde då som idag 100 meter på land och vatten. Det innebär att i princip alla stränder längs kust, vattendrag och sjöar berörs. Skyddet säger bland annat att ny byggnad

inte får uppföras eller ny verksamhet etableras inom skyddsområdet utan att tillstånd erfordras.

”Strandskyddets syfte är att bevara den möjlighet att bada och idka friluftsliv inom strandområden som allmänheten har enligt allemansrätten.” (prop. 1974:166, sid 94)

Ursprungligen var strandskyddets roll att värna om allmänhetens intressen, men har sedan dess förändrats och inkluderar även miljöaspekten, att värna om den biologiska mångfalden.

Dessa båda aspekter är lika viktiga i dagens lagstiftning, men de värderas olika från fall till fall.

Vilken del är viktigast om man ska etablera en ny småbåtshamn?

- Strandskyddet har varit väldigt viktigt för Sverige. Det är bara att titta på hur det ser ut i andra länder och tillgängligheten till stranden. Småbåtshamnen kan ju vara tillgänglig, säger Fredrik Bengtsson ekolog på Helsingborgs kommun.

Själva poängen med en småbåtshamn är ju att öka tillgängligheten med havet och kusten. Alltså är strandskyddets viktigaste roll i det här sammanhanget att värna om miljöintressena. Längs kusterna är det främst de känsliga sandstränderna med sitt speciella djur- och växtliv som är av betydelse. Det gäller även de mjuka bottnar som är förknippade med sandstränder och ålgräsängar. Båda är mycket produktiva och viktiga för den akvatiska biodiversiteten och populationen.

Det ligger på kommuner och kanske främst länsstyrelser att bevaka strandskyddet. Jon Larsen berättar om den nya propositionen:

- I det nya förslaget får kommunerna ta en större del av ansvaret att kunna lämna dispens för byggnader inom strandskyddet. Vi tycker det kan vara väldigt besvärande för att en hel del kommuner tittar till andra värden än just de naturliga. Länsstyrelsen har redan lämnat över en del ansvar till vissa kommuner men det gäller inte kuststräckan utan i inlandet vid sjöar. Kuststräckan har ansetts så mycket mer värdefull än andra.
- Vi är rädda att det kommer att bli väldigt mycket byggnationer på vissa ställen om man släpper det till kommunerna.

Denna förändring rör främst mindre byggnationer och inte så pass stora som en småbåtshamn.

Strandskyddets roll för en ny småbåtshamn handlar främst om att bevaka miljöintressena. Om det över huvud taget ska vara möjligt att bygga en ny hamn måste man se till att dess miljöpåverkan blir så lite som möjligt, kanske rent av en miljökompensation.

För det ska vara möjligt måste man förstå de problem som förknippas med en småbåtshamn och de förutsättningar som hamnen spelar under.

(Källa: *Strandskydd – Tillämpning av Naturvårdslagens bestämmelser*, 1996; Intervju med Jon Larsen och Fredrik Bengtsson, 2008)

Havsnivåhöjning

I tider då rapporterna om allt snabbare islossning vid polerna avlöser varandra allt oftare, orsakad av en förmodad klimatförändring, måste man ta eventuellt stigande havsnivåer med i beräkningen. Vilken konsekvens får detta för valet av plats vid kustnära byggande? Hur påverkas hamnkonstruktionen?

För att ta reda på hur och vilka risker samhället kan utsättas för initierade Länsstyrelsen i Skåne och Blekinge 2006 ett projekt som mynnade ut i en rapport: Stigande havsnivå – konsekvenser för fysisk planering. Den visar att medelvattenståndet kommer att vara 0,22 – 0,72 meter högre än idag (år 2070-2100).

Detta låter inte särskilt mycket men då måste man tänka på att högvattenståndet inom samma tidshorisont är beräknade till 1,86 – 2,29 meter över nuvarande medelvattenstånd. Denna siffra kommer från värsta scenariot och kanske inte är det mest troliga, men det är kanske det man får planera efter. Denna extremnivå är beräknad att återkomma vart hundra år.

- Från och med i år rekommenderar vi att man inte ska bygga på lägre nivåer än +2,5 meter över havsnivån. I Malmö har man gått ännu längre och säger +3 meter, säger Jon Larsen marinekolog på Länsstyrelsen i Skåne.

Det är särskilt Öresund och Skånes sydkust som förväntas att drabbas värst. Vad finns det då för åtgärder man kan vidta i våra hamnar?

- Det man oftast gör är att man bygger kajerna några decimeter högre. I en kommersiell hamn har inte det så stor betydelse som in en småbåtshamn. Problemet har inte kommit upp ännu i någon småbåtshamn. Ibland så har de flytbryggor, så de följer ju med, fortsätter Jon Larsen.

Problemet med varierande havsnivåer i hamnar är inte nytt. Tidvattnet är kanske inte så påtagligt i Sverige men i England finns hamnar i områden där vattennivån varierar med mer än 10 meter! Lösningen där är att antingen stänga in vattnet i hamnen innan det blir ebb, eller ha båtar som kan stå på botten.

Problemet för oss är ändå i sin natur annorlunda. Vattnet kommer att stiga, men inte sjunka igen. När man bygger nytt är det viktigast att tänka på att markhöjden blir tillräcklig. Problemet med detta är att höjdskillnaden mellan marknivån och den nuvarande havsnivån då blir väldigt stor. En nybyggd småbåtshamn måste därför hitta ett system som bryter ner denna skillnad så att den tillgängliggör kontakt med vatten och båtar för alla.

Flytbryggor är en metod att låta strukturen anpassa stig efter förhållandena. De ligger förankrade på botten men tillåts ändå höja och sänka sig i takt med de naturliga fluktuationerna. Dessa flytbryggor ligger normalt på ca 0,4 meter över vattenytan, vilket är en bra bit under de 2,5 – 3 meter som marknivån bör ligga på. Småbåtshamnen bör vara tillgänglig för alla, även rörelsehindrade. Om man försöker länka samman flytbrygga med marknivån får man ramper som blir över 40 meter långa, vilket få hamnar mäktar med.

Havsnivåhöjning -ett steg närmare himeln?



Fig. 72. Havsnivåhöjningen är en farhåga som med stor sannolikhet kommer att besannas.

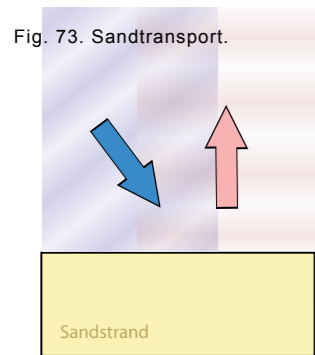
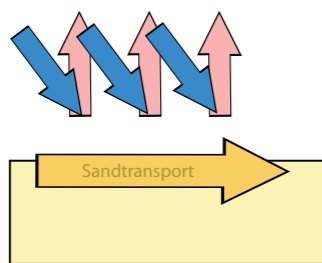


Fig. 73. Sandtransport.

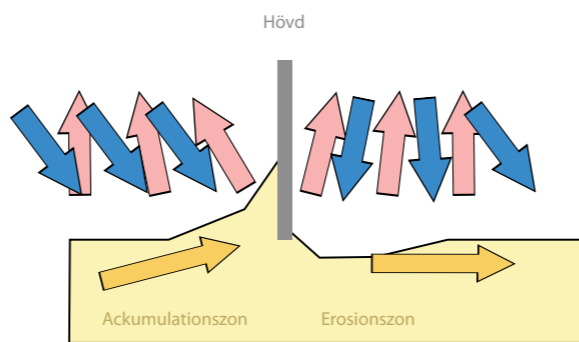
Vinden driver vågorna i vinkel in mot stranden. Vågorna för med sig sand från botten.

Vågorna reflekteras vinkelrätt mot stranden och för ut sand igen.



Den upprepande rörelsen snett in mot stranden och rakt ut igen skapar en sandtransport längs strandlinjen.

Dess riktning styrs av den huvudsakliga vindriktningen på platsen.



Om sandtransporten hindras av en hövd eller pir bildas en ackumuleringszon på lovertssidan. Det blir med tiden grundare här.

På läsidan bildas en erosionszon när tillförseln av sand avbryts. Det blir med tiden djupare här.

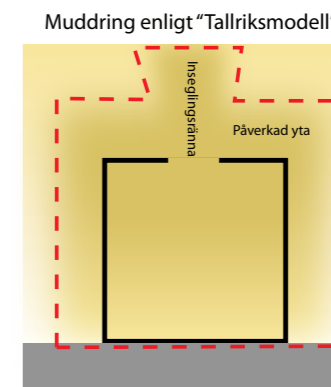
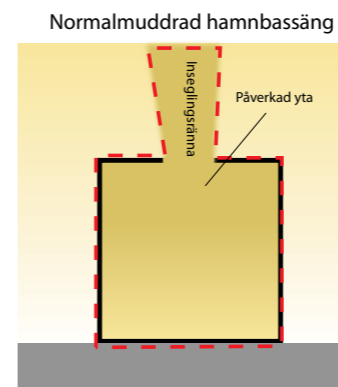
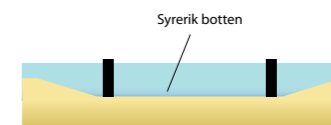
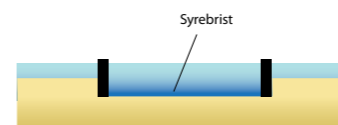


Fig. 74. Muddring av sandbotten.



Genomströmning

Förutsättningarna för marint djur och växtliv i en hamn är sämre än utanför pirarmarna. Det kan bero på flera saker, till exempel föroreningar, men den viktigaste anledningen är att vattnet är stillastående. Det medför att syresättningen i vattnet och botten är mycket låg.

I en hamn vill man ha god genomströmning och bra vattenombyte för att hålla bassängvattnet färskt. Det är främst inte för att djur- och växtlivet ska bli bättre utan för att lukten från ruttnande tång blir mindre. Hamnens form har en stor betydelse för hur vattencirkulationen sker inne i bassängen. I en fyrkantig bassäng har cirkulationen svårare att nå ut i hörnorna, vilket medför att de blir fulla av tång och skräp.

Bassängen kan däremot utformas på ett sätt så att genomströmningen och cirkulationen blir bättre. Med en cirkulär form finns inga hörnor utan cirkulationen fungerar i hela vattenvolymen.

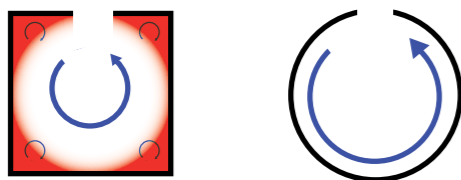


Fig. 75. Genomströmning i hamnbassäng.

Sandtransport

Längs alla sandstränder sker en sandtransport i endera riktningen. Sandstranden är därför ett instabilt element i naturen som relativt fort kan förändras.

Sandtransporten styrs främst av den rådande vindriktningen. Det är nämligen vågorna som slår in mot stranden och sedan drar sig tillbaka som bär med sig sanden. Genom att det finns en riktningsskillnad mellan den infallande vinkeln och den utgående resulterar det i att sanden sakta vandrar utmed kusten.

Denna transport påverkas direkt av hinder, till exempel i form av en hövd eller en hamn. Det bildas då en ackumuleringszon och en erosionszon på läsidan. På så sätt kan man tillfälligtvis hindra sandtransporten. Denna princip är mycket viktig i utformningen av en hamn, men för eller senare krävs ändå

att man muddrar eller gräver bort sand som hindrar framkomligheten för båtarna.

Det finns en uppenbar konflikt mellan stor genomströmning i en hamn och igensandningen. Olika typer av vågbrytare och konstruktioner kan minska problemet men man får nog räkna med att man måste muddra inseglingränna och hamnbassäng oftare än i en normal hamn om man vill ha god genomströmning.

Levande botten och muddring

Den mjuka sandbotten är under naturliga omständigheter mycket produktiv även om man kanske inte direkt ser att det finns liv där. Det mesta av livet finns upp till 20 centimeter under bottenytan. Den porösa sanden tillåter syre att tränga ner och ger på så sätt förutsättningar för liv.

När man bygger en hamn är det stora problemet att syretillförseln stängs av samtidigt som näringstillförseln är konstant eller till och med ökar. Det innebär att nedbrytningen av organiskt material blir anaerob och mängden syre i vattnet sjunker drastiskt. Följden blir att djur och växter dör och nedbrytningen orsakar ogästvänliga dofter.

Syrebristen beror inte bara på att genomströmningen minskar utan även på höjdskillnaden mellan botten i hamnen och den utanför. Enligt Erik Degerman på Fiskeriverket uppstår sådana syrefria "dödhålor" även ute i havet om hålan ligger mer än tre meter djupare än övrig botten och väggarna är branta. Han föreslår därför att man skulle kunna muddra hamnbotten efter en "tallriksmodell", där väggarna görs flacka. På så sätt har vattnet möjlighet att att syresätta botten förutsatt att det finns en viss genomströmning.

Denna metod är intressant men kontroversiell. Området man måste muddra blir då mycket större och det kommer att påverka fler organismer varje gång man tvingas suga bort sand.

Placering

Att välja var man vill bygga en småbåtshamn är avgörande för hela hamnens framtid. Det är många faktorer som avgör om det är lämpligt att bygga på just en särskild plats. Det är inte bara miljöpåverkan man måste ta hänsyn till utan en mängd andra faktorer som utsatthet, vattendjup, närhet till samhällen och kommunikationer med mera.

Men om vi uppehåller oss vid de miljömässiga faktorerna menar Jon Larsen på Länsstyrelsen i Skåne att det kan finnas platser som är mer lämpliga än andra:

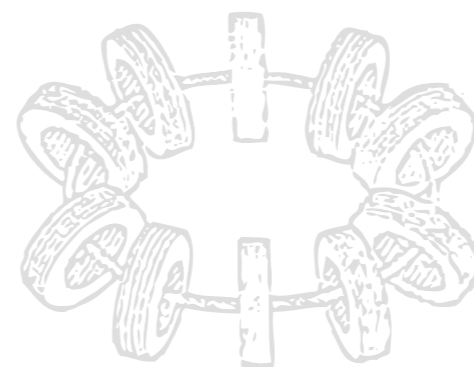
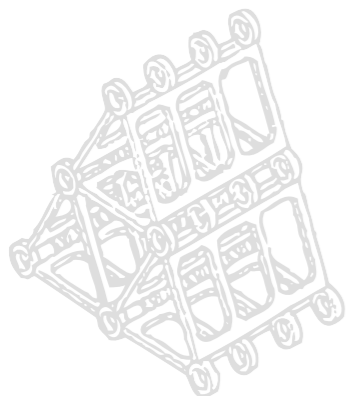
-I närheten av en redan existerande större hamn är påverkan mindre än om det läggs på ett helt nytt ställe. Läger man det i ett område som idag är helt opåverkat så är det nog också svårt även om det inte föreligger några stora värden där.

Jag har valt att jobba med Rydebäck som platsen för en ny småbåtshamn. Hur ser du på den placeringen?

- Som jag ser det är kusten idag opåverkad och då har du redan svaret...

(Källor: Intervju med Jon Larsen, Länsstyrelsen.
Intervju med Erik Degerman, Fiskeriverket.
Samtal med Björn Almström, SWECO FFNS.)

Fig. 76. Olika konstruktioner för konstgjorda rev, anpassade efter olika förhållande och arter.



Konstgjorda rev

Etableringen av en ny småbåtshamn kan ha en stor påverkan på miljön, både vad det gäller den fysiska som den kemiska påverkan. De kemiska kan man till viss del minska genom rätt hantering, men de fysiska är svårare. Men kanske kan man vända nackdel till fördel? Om man betraktar vågbrytare, pirar och bryggor som en form av ett konstgjort rev kanske problemet kan bli en tillgång. Det gäller bara att maximera dess verkan och för att göra det måste man förstå vad ett konstgjort rev är och hur det fungerar.

Sedan är frågan vad detta har för konsekvens för hamnen som sådan?

Vad är ett rev?

Man kan skilja på två sorters rev: det som sjöfarten betraktar som grund och korallrev som man pratar om inom marinbiologin.

Grunden kan bestå av stora klippor eller naturliga ansamlingar av större stenar, men kan även vara gamla vågbrytare eller strandskoningar som har glömts bort och brutits ner. De djur och växter som etableras här har mycket gemensamt med det som etableras på hårdbottnar.

Korallreven kan förstås också vara grund men det som skiljer från föregående är att revet byggs upp av koraller, en organism vars skal bildar själva strukturen för revet. Dessa miljöer är ofta mycket artrika och finns främst på varmare breddgrader men även utanför Norges kust och till viss del även i Sverige. De består då bara av en sorts korall, *Lophelia*.

Artificiella rev

Konstgjorda rev byggs upp av människan, oftast för att stimulera fiskenäringen. På många sätt fungerar de som de naturliga rev, det vill säga klipp- eller stenrev, som finns i naturen, men materialet som de byggs upp av kan variera oerhört. Det finns exempel där man sänkt gamla tåg, krigsskepp och bilar men vanligast är nog sprängsten, bildäck och olika former av specialtillverkade "burar".

Traditionen att bygga rev är gammal, särskilt i Japan där man gjort så i många hundra år. Faktiskt har det varit så betydelsefullt för fisket att utan dessa rev hade deras fiskkonsumtion inte kunnat vara lika hög som den är idag. För att maximera avkastningen tillverkar man reven olika beroende på vilken fisk- eller skaldjursart man vill gynna.

Erik Degerman, biolog på fiskeriverket berättar att revets flora och fauna liknar den som finns på hårdbottnar.

- Ska man göra ett bra rev av en småbåtshamn så måste man ha bra genomströmning därför att djuren på revet lever av näringen som passerar.
- I regel är organismerna ganska stora på reven också. Dykare dras därför till rev och vrak och sticker det upp ur vattenytan så får man en fågelfauna också.

Finns det någon växelverkan mellan ett rev och en mjukbotten?

- Nej ingen uttalad. Blåmusslan kan leva i båda habitatet och det finns ju fiskar som föder sig i båda, men ingen som kräver både rev och mjukbotten.

Konstgjorda rev har även betydelse för den svenska fiskenäringen. Ett lyckat exempel är ett nyligen anlagt rev utanför Göteborgs hamn. Det byggdes för att passa hummern och har nu tack vare ett fiskeförbud blivit det mest hummerrika vattnet på Svenska västkusten. Men frågan är om revet verkligen ökar mängden fisk och skaldjur i haven, eller om det bara har en aggregerande, samlade effekt?

- Ja, det är korrekt, det är så det står i litteraturen. Man har lagt ut konstgjorda rev och försökt räkna på om det gör någon skillnad, men man har inte kunnat se det. – Men jag tror det har det ändå.

Det blir åtminstone lättare att fånga fisken.

- Ja, tyvärr!

I Kanada har man ganska länge jobbat med att bygga habitat och konstgjorda rev för att stimulera den naturliga faunan, men även här i Sverige finns ett lite oväntat och positivt exempel. Erik Degerman berättar:

- Det finns ett intressant exempel från Huskvarna och Vättern, där man byggde en småbåtshamn vars ena vågbrytare råkade bli en

utmärkt lekplats för rödingen. Stenen man la mot erosionen hade ungefär en knytnäves storlek och det visade det sig vara perfekt för rödingen, som dessutom har det svårt i Vättern så alla nya lekstråk är välkomna.

Och detta var en helt oavsiktlig effekt?

- Ja, men nu vill vägverket göra samma sak när de ska förstärka motorvägen längs Vätternkusten. Så idén har spridit sig.

Att småbåtshamnar har en viss reveffekt känner man till sedan tidigare, men ingen småbåtshamn är byggd efter att maximera denna verkan. Erik Degerman tror att konstgjorda rev skulle ha störst effekt i områden med mjuk sandbotten. Sådana platser finner vi framförallt från Hallands kustområden till Östergötland inklusive Öland och Gotland.

- Men det kräver att hamnen ska vara en bra zon att växa upp i, det vill säga att det är god vattengenomströmning. Så man ska inte stänga in hamnen.

...Och det står ju i direkt motsats till hamnens första axiom: att skydda båtar för väder och vind.

(Källor: D'Itri, 1985; Kelso, och Hartig, 1995; Intervju med Erik Degerman, 2008. www.miljoportelen.se, 2008)

Fig. 77. Huskvarna hamn.



Reflektion vid vågbrytare

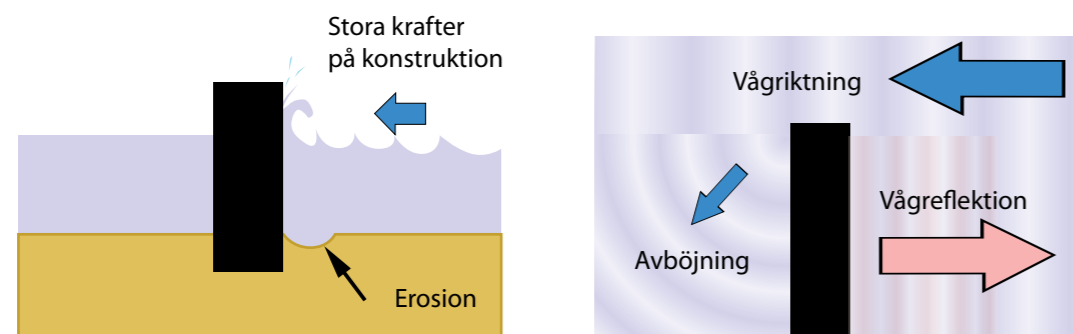


Fig. 78. Pirkonstruktion med lodrät jämn vägg.

I många industrihamnar är det vanligt med kajer och pirar med lodrät sida. Konstruktionen är ofta gjord i betong, men på senare tid har används ofta veckad metallspont.

Den lodräta raka sidan reflekterar även mycket små vågor väldigt bra, vilket skapar en skvalpig miljö för mindre båtar. I värsta fall kan vågor och reflektioner förstärka varandra och skapa så kallade stående vågor.

Denna typ av konstruktion utsätts också för stora krafter från vågor och dyningar.

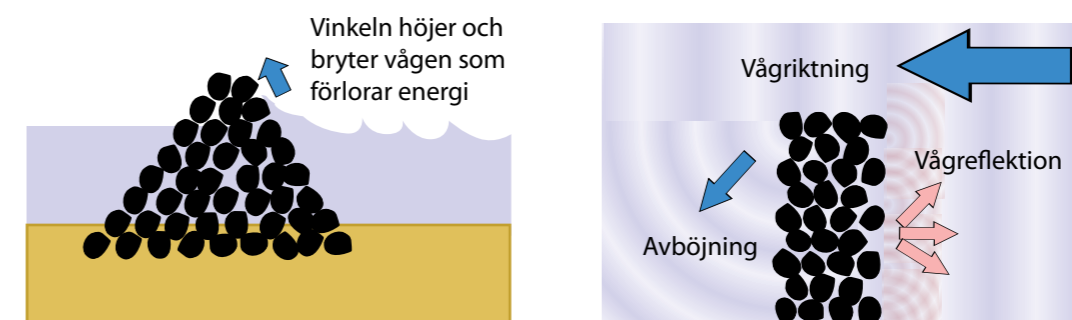


Fig. 79. Vågbrytare med lutande oregelbunden sida.

I småbåtshamnar vill man undvika en orolig vattenyta för att öka komforten för fritidsbåtarna. Genom att bygga hamnens sidor med oregelbundna material sprids reflektionerna åt olika håll så att de tar ut varandra.

Samtidigt lutar väggen vilket medför lägre påfrestningar på konstruktionen samtidigt som rörelseenergi omvandlas.

Denna typ av konstruktion byggs oftast av stenbumlingar, men även av olika betongelement. Man kan med fördel klä in konstruktionen med bryggor och trädäck för en mer estetisk framtoning.

Småbåtshamnens miljöpåverkan

Fysiska

Fysiskt ianspråktagande av grunda, produktiva bottnar (djupgrävning, utfyllnad)

Motåtgärd 1:
-lokalisering till rätt plats (ej grunda skyddade vikar, ej åmynningar)
-stora anläggningar ger koncentrerad störning, bättre än många små hamnar
-gräv aldrig hamnbassänger 3 m djupare än omgivande bottnar
-gräv inte som en låda, utan en tallrik för vattenutbyte
-skapa ersättningshabitat (grundområden, konstgjorda rev, ålgräsängar)

Återkommande muddringar/-tippningar

Motåtgärd 2:
-anläggning som inte medför igenslamning (bra genomspolning)
-skydda t ex anläggningar på kust med sanddrift med konstgjorda rev (gärna öar för fågel)
-inga muddertippningar i grundområden eller vegetationsområden

Propeller och framfart i närområdet stör bottnar, fågel och marina däggdjur

Motåtgärd 3:
-båtfria zoner/sjöar
-reducerad hastighet på grunt vatten (2-5 m)
-farleder
-reservat (fågel/säl)

Störningar av fiskvandringar

Motåtgärd 4:
-undvik hamnar i åmynningar som är viktiga vandringsleder
-gör inte pirar vinkelrätt ut från stranden utan passagemöjligheter
-prioritera pontonbryggor, åtminstone på mindre exponerade sidor
-planera hamnljus så att de ej stör t ex ålvandring

Nedskräpning från båtlivet

Motåtgärd 5:
-ilandstigningsförbud
-sophämtning
-upplysning av folk
-ökad tillsyn (fisketillsyn)

Kemiska

Oljor, kemikalier, båtbottnfärger

Motåtgärd 6:
-Stora anläggningar med oljeavskiljning, omhändertagande av slipdamm m.m. är att föredra
-God genomströmning är generellt bra eftersom utsläppen är små
-Upplysning av folk
-Ha båtar på land istället för i vattnet när de inte används (fixa ramper, enkel sjösättning, kranar)

Drivmedel och avgaser

Motåtgärd 7:
-krav på fyrtaktsmotorer
-billigare alkylbränsle
-alternativa bränslen (etanol)
-elmotorer (i sötvatten)
-båtfria zoner/sjöar

#Förslag: – Rydebäck Hamn

Analys

2007 togs en ortsanalys över Rydebäck fram för Helsingborgs kommun av Ramböll Sverige AB. Jag utgår ifrån denna analys då den överensstämmer till största delen med hur jag ser på Rydebäck.

Geografi

Rydebäck ligger i Helsingborgs kommun men sticker även in en liten bit i Landskrona kommun. Samhället byggdes där för sitt strategiska pendlaravstånd till de båda städerna. Det är omgivet av mycket bördig jordbruksmark alldeles vid kusten. Trots det kustnära läget vänder sig samhället inte mot havet utan verkar vara mer orienterat mot motorvägen och de privata trädgårdarna.

Samhället begränsas i norr av Rydebäcken som rinner ut i sundet. Trots att vattendraget är litet är det viktigt för bland annat öring som vandrar upp där varje år. Rydebäck har också ca två kilometer sandstrand som utnyttjas flitigt på sommaren. I sydväst växer samhället ihop med det gamla fiskeläget Fortuna som ligger alldeles vid kusten.

Rydebäck är ett utpräglat villasamhälle där det bor nästan 4700 personer, de flesta med högre utbildning än riksgenomsnittet. Sedan tågstationen byggdes i början av 2000-talet har Rydebäck genomgått en stor expansion, vilket även lär fortsätta i framtiden. Det är då främst flerbostadshus som har uppförts mellan det nya centrumet och tågstationen.

Endast ca 500 arbetstillfällen finns i samhället vilket medför att de flesta pendlar, då främst med bil.

Historia

Även om Rydebäck har anor ända från stenåldern så var det först med tegelbrukets uppsving på 1600-talet som platsen började bebos i större utsträckning. Teglet hade hög kvalitet och användes bland annat till Rosenborgs slott i Köpenhamn.

1845 inleddes en ny era då den tyske sjökaptenen Carl Holtfreter köpte bruket. Under hans tid hann företaget både få en rejäl upp gång för att sedan falla på slutet på grund av konkurrens. Men spåren från bruket finns väl bevarade idag i området kring Rydebäcksgården, Hofterers gamla gods.

Egentligen fanns inte Rydebäck som ett samhälle förrän på 1960-talet då tre stora byggbolag köpte upp mark och började bygga 700 villor för 5000 invånare. Det sägs att Rydebäck vid denna tidpunkt var norra Europas största villasamhälle (obekräftat).

I början byggdes villor, kedjehus och radhus för att under slutet av 1970-talet kompletteras med bostads- och hyresrätter i form av flerbostadshus. Men det var först år 2000 med Västkustbanan som husen tilläts skjuta upp i höjden. Det som nu sker är att Rydebäck får ett nytt centrum och ca 700 nya bostäder, främst i flerbostadshus.

Struktur

Under 1960 och 70-talet gällde den så kallade SCAFT-principen för planeringen av nya samhällen. Rydebäck är ett fint exempel på detta. Denna princip står för trafikseparering och utvecklades för att höja säkerheten kring vägar och skapa en barnvänlig miljö utan biltrafik längs gångstråken. Idag ifrågasätts denna princip då den inger falsk trygghet och ökar hastigheten på bilarna.

Bebyggelsestrukturen kan delas in i tre grupper: fiskeläget Fortuna och Rydebäcksgården från 1800-talet, Villa bebyggelsen från 1960-talet och de nya bostadshus som byggts upp mellan det nya centrumet och tågstationen.

Den första gruppen består av gamla och nya villor samt gathus och kännetecknas av flera (oplanerade) utbyggnader av varje bostad. Det skapar ett gyttigt intryck, men under ytan kan en viss ordning ändå skådas. Husen står alltid parallellt eller i rät vinkel till vägen och vänder sig ut mot havet.

Husen från 1960 och 70-tal delas upp i olika enklaver där varje enklav har sin hustyp. Tillsammans bildar alla enklaver en varierad men ändå likformig struktur eftersom skala och hushöjd inte varierar.

De nyaste bostadsområdena kännetecknas av en blandad struktur som passar tidens anda. Små radhus blandas med flerbostadshus på upp till 6-7 våningar. Dessa nya hus bryter den likformighet som präglade Rydebäck under lång tid.

Rydebäck saknade länge ett tydligt centrum trots att skolor och andra serviceinrättningar låg samlade i ett område. Sedan det nya centrumet och torget byggts har det delvis ändrats men fortfarande är centrumet otydligt från den viktigaste genomfartsleden Ytterövägen.

Denna väg leder ner till stranden och är omgiven av tät vegetation med

Fig. 80. Öresundsregionen.



en öppning ut mot en betesmark. Att Rydebäck ligger bara ett stenkast från havet märks inget av alls. Bostäderna verkar vända det ryggen, inåt. Sedan tågstationen byggts öster om samhället har detta drag förstärkts.

(Källa: Ortsanalys Rydebäck, www.Helsingborg.se)

Bebyggelsestruktur

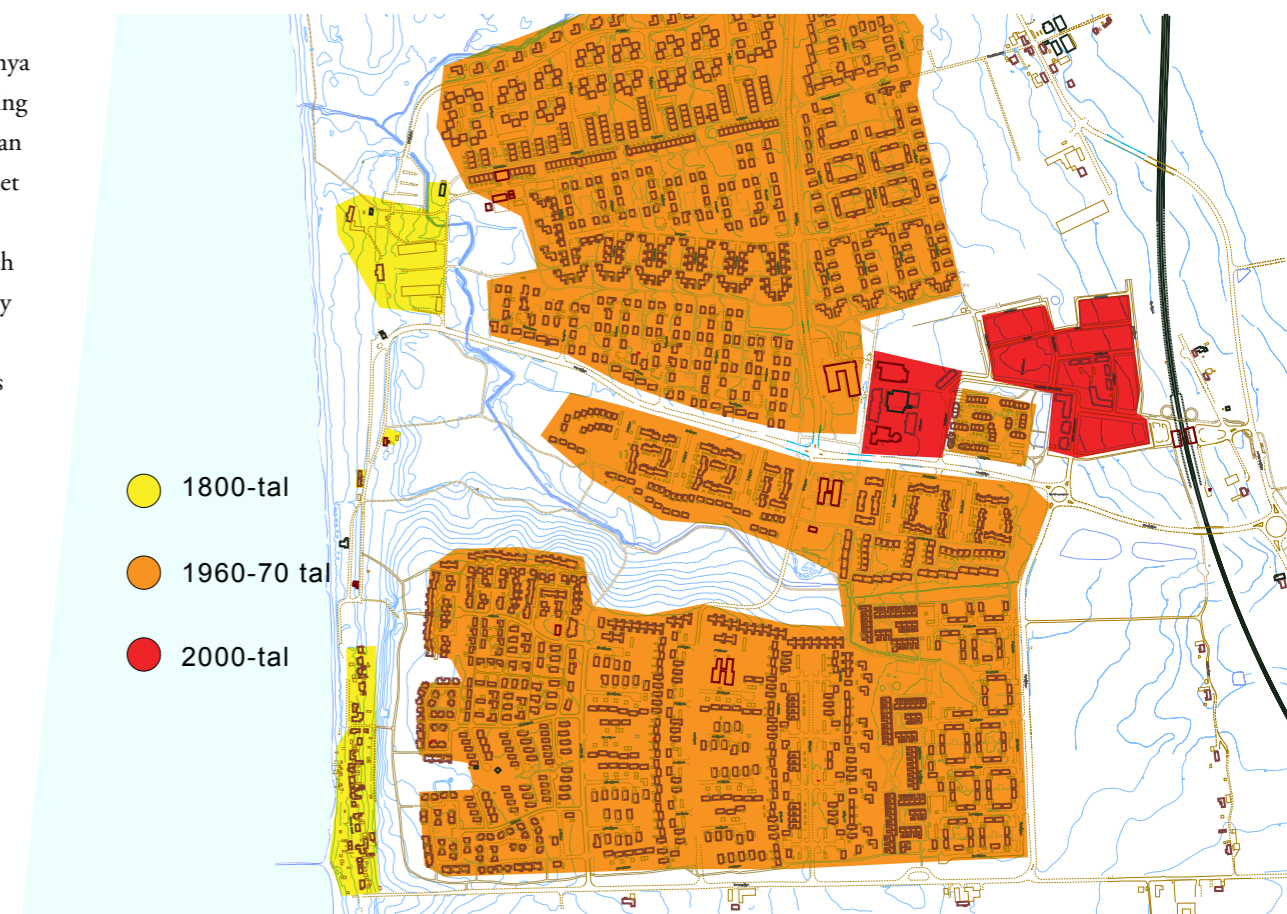
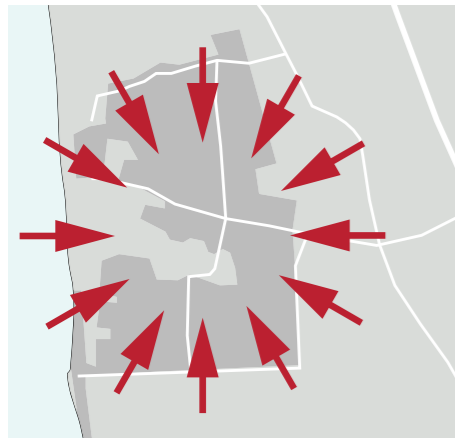


Fig. 81. Bebyggelsestruktur i Rydebäck.

Micro



1a. Samhället vänder sig inåt.



2a. Stationen sätter ny riktning.

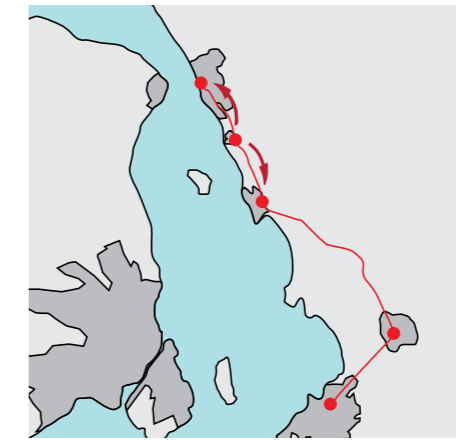


3a. Hamnen spänner ut samhället.

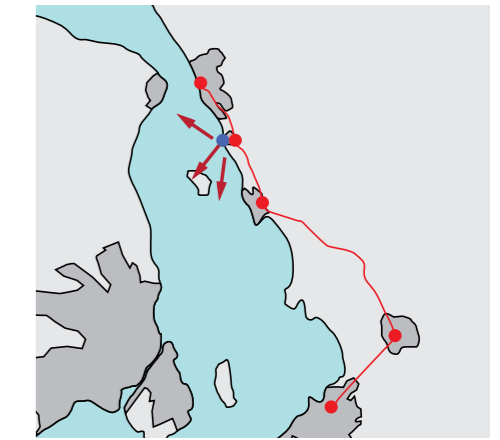
Macro



1b. Rydebäck vänder sig främst mot Helsingborg.



2b. Tågtrafik öppnar upp mot Öresundsregionen.



3b. Hamnen öppnar mot havet, rekreation och Danmark.

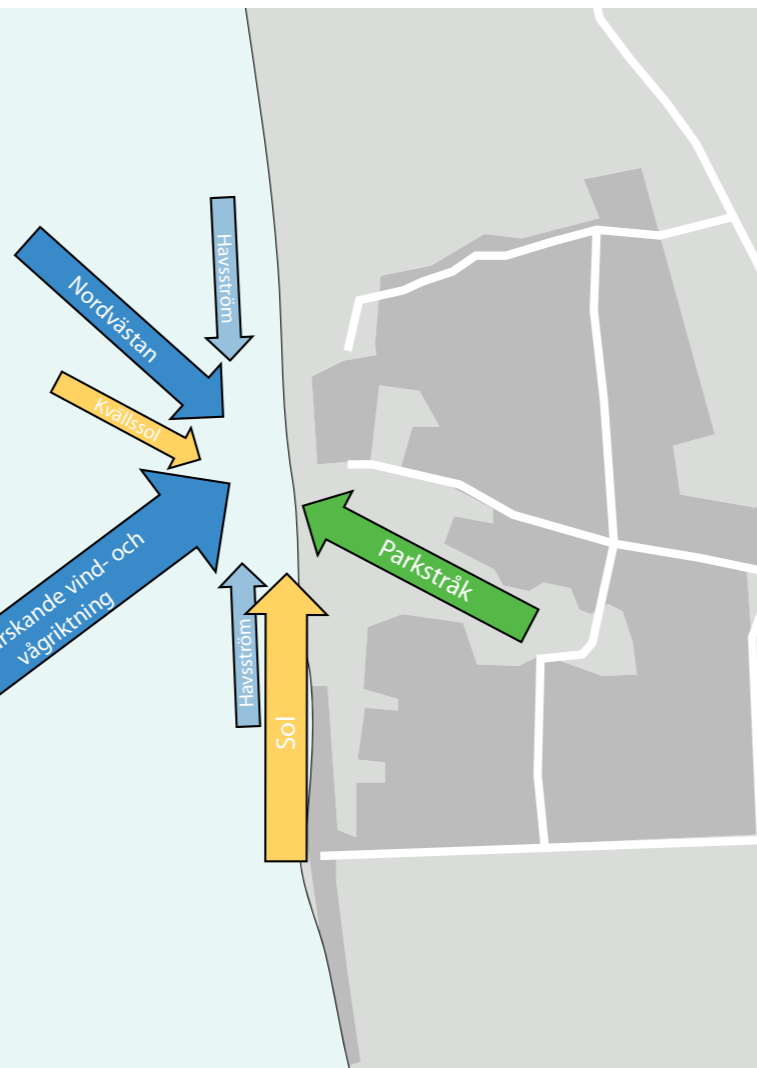
Naturkrafter

Vind: Den förhärskande vindriktningen är sydvästlig vilket även ger den vanligaste vågriktningen. Vind från nordväst är respekterad och fruktad i längs Sveriges västkust då den ofta är hård och kall.

Havsströmar: Beroende på hög och lågtryck och månens dragningskraft växlar havsströmmen i Öresund mellan nord- och sydgående. Dessa är kraftiga och transporterar mycket sand.

Sol: Värmande strålar från solen är viktiga att ta hänsyn vid planerandet av sociala mötesplatser.

Parkstråk: Rydebäck delas av ett tydligt parkstråk som rör sig ut till kusten. Detta stråk bör få en naturlig koppling till hamnen.



Begränsningar

Fig. 82. Begränsningar i Rydebäck att förhålla sig till.



Antalet småbåtshamnar i Öresundsregionen är ganska stort, men är till största delen placerade i Danmark. Det gäller både antalet hamnar och den totala mängden båtplatser.

Danskarna har även varit duktiga att koppla järnvägsnätet med kustsamhällena. I Sverige är det tydligt hur stora bristerna är att nå ut till kusten med järnvägstrafik. Rydebäck är ett av få samhällen som kan dra nytta av sitt kustnära läge i förhållande till västkustbanan.

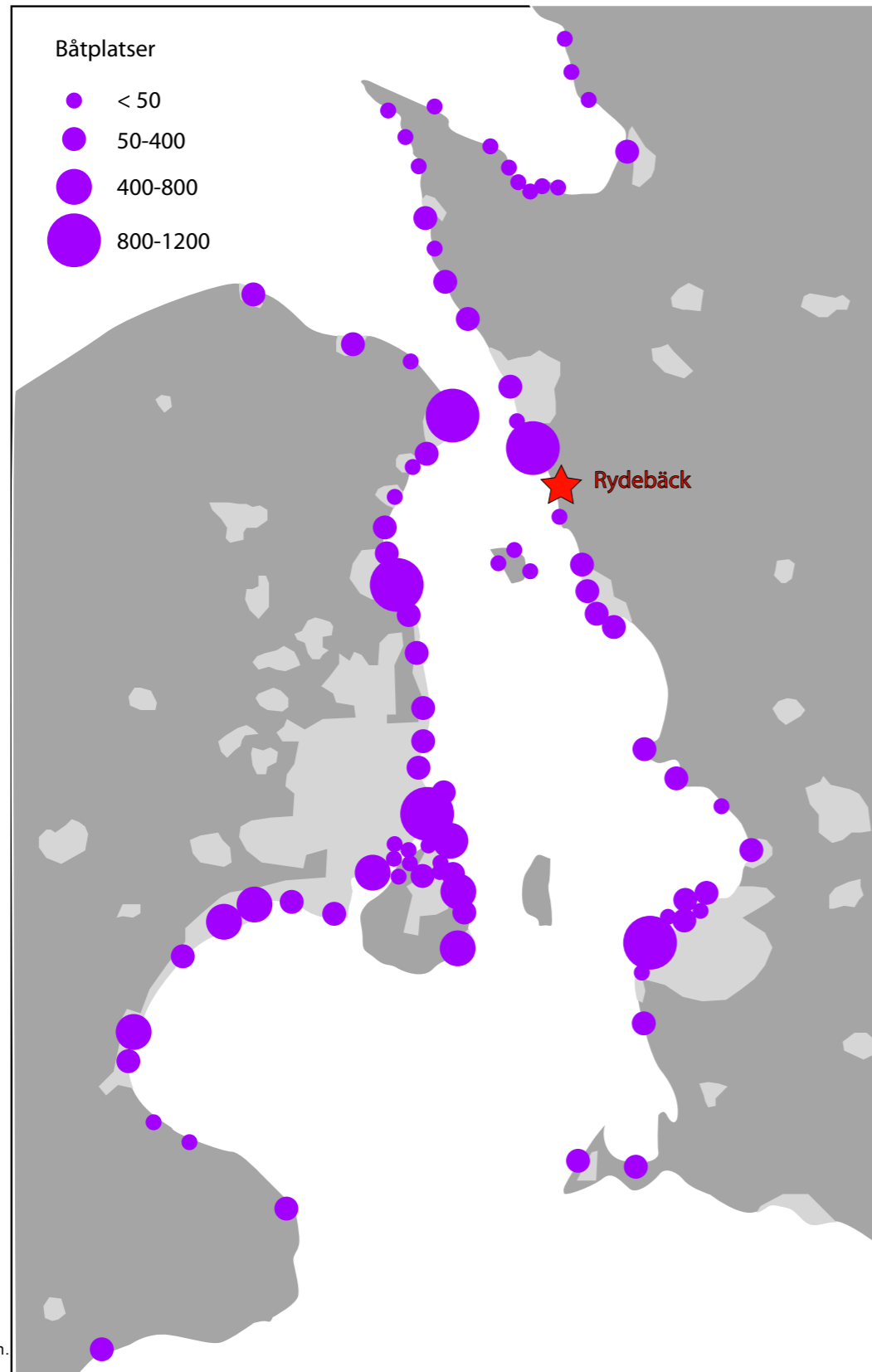


Fig. 83. Småbåtshamnar och båtplatser i öresundsregionen.

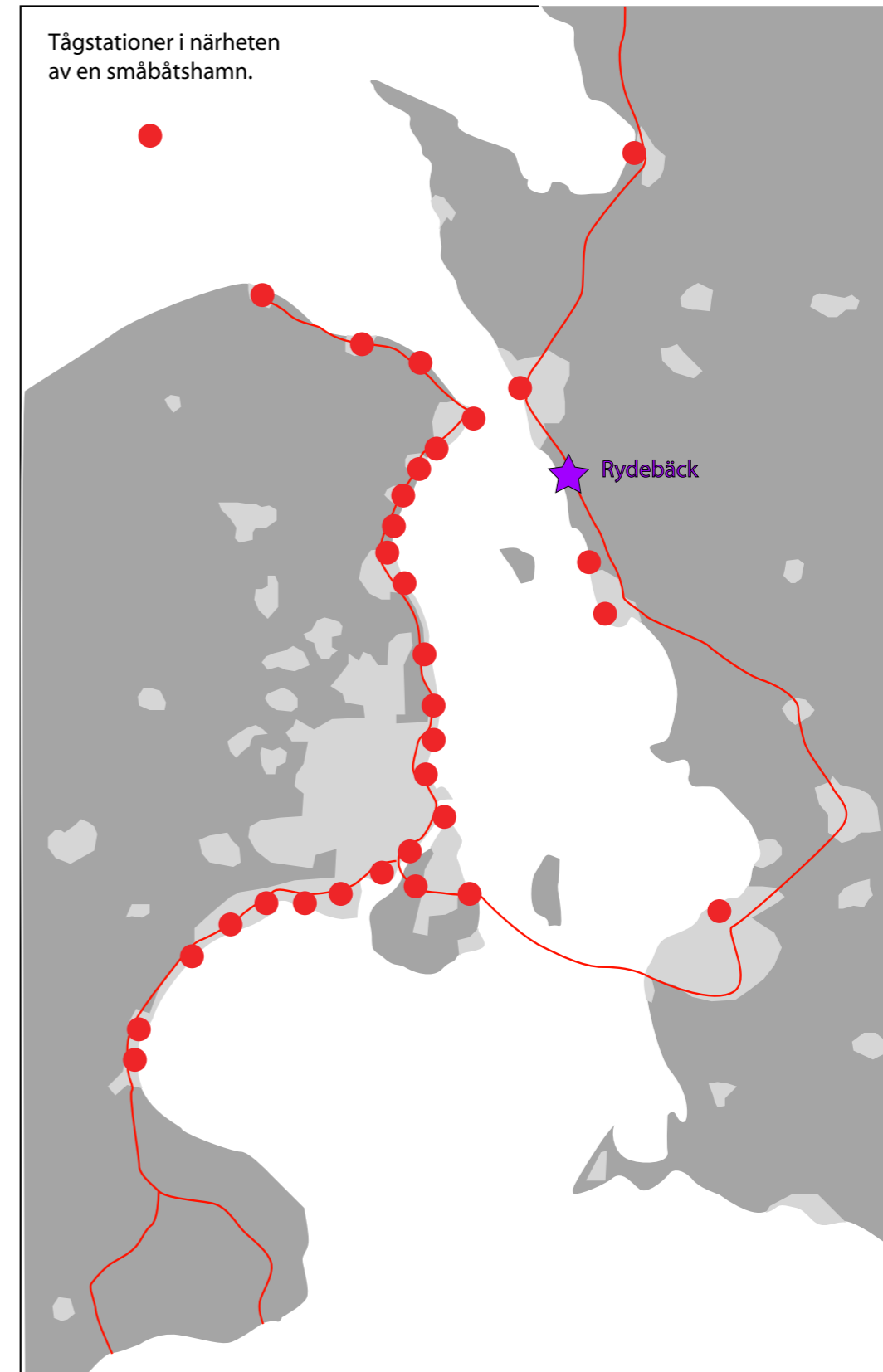


Fig. 84. Småbåtshamnar i relation till järnvägslinjer i öresundsregionen.

Grönstruktur

- Gräsyta
- Buskvegetation
- Lövvegetation
- Strand
- Betesmark
- Översvämningsyta
- Öppen vattenyta
- Bebyggelse



Det viktigaste grönstråket i Rydebäck går längs kusten med en tarm som smiter in i samhället. Ytorna är rejält tilltagna och uppskattade av ortsbefolkningen. Men grönstråket delar upp samhället i en nordlig och en sydlig del, samtidigt som det också knuffar samhället innåt land. På så sätt vänder Rydebäck ryggen mot havet.

Fig. 85. Grönstruktur i Rydebäck.

Bilder från Rydebäck



Fig. 86. Rydebäcksgården



Fig. 87. Gräsparkering nära stranden.



Fig. 88. Betesmark

Fig. 93. Rydebäck strand från badbryggan.





Fig. 89. Scoutstugan



Fig. 90. Det nya torget.



Fig. 91. Nya högresta bostäder vid järnvägsstationen.



Fig. 92. Gytter i Fortuna.



Förslag
-Rydebäck Hamn



Fig. 94. Vy över Rydebäck hamn.

Ålgräsäng

2,5m

Sandbotten

Översiktsplan

Småbåtshamn

Centrum

Station

Undervattenspark

Vrak

Rydebäck hamn
översiktsplan

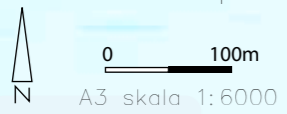


Fig. 95. Översiktsplan Rydebäck.

Rydebäck hamn – en presentation

Genom sin strategiska placering är Rydebäck med koppling till västkustbanan en intressant kandidat för en ny småbåtshamn. Ett nytt kustnära centrum skulle vända samhället ut mot havet. Hamnen är designad som social mötesplats, med en varierad rumslighet och miljövänlighet.

Placering och form

Hamnen är placerad i slutet av Rydebäcks huvudgata Ytterövagen, strax söder om Rydebäcksgården med redan etablerade verksamheter som restaurang och galleri. Drygt 200 meter utanför stranden växer rika ålgräsängar. För att skona de dessa har hamnen blivit semi-inbyggd och av typen C-form. På så sätt omfamnar land och hav varandra och ett intressant rumsligt växelspel uppstår. Detta realiserar i en mycket tydlig cirkelform, sprungen ur teorier om hur genomströmning av syrerikt vatten fungerar.

De svängda bryggorna och kajerna skapar inte bara förutsättningar för genomströmningen utan också ett varierat rumsligt förhållande. Även om bassängerna är långa upplevs inte detta eftersom de är krökta. På så sätt uppnås en effektiv och utrymmessnål båtförvaring utan att den blir monoton. Antal båtplatser är beräknade till mellan 250 och 300 stycken.

Organisation

Hamnen är uppdelad i en norr- och en söderdel, där den senare har fått en tonvikt på båtrelaterade saker som klubbverksamheter, sjösättning, varvsverksamhet och båtförvaring.

I den norra delen finns de flesta bostäderna och kommersiella verksamheterna. Tillsammans med att de flesta båtplatserna är kopplade till denna del säkerställer det en levande puls. På så sätt finns det möjligheter för kajpromenaden att utvecklas till en gågata som en förlängning av Ytterögatan och Rydebäcksgården.

Platser

Ett flertal särskilda platsbildningar har skapats i hamnen. Det kanske främsta är vattentorget med en flytande scen, tänkt som en möjlig arena för olika publika evenemang. Dess strategiska placering vid hamnens inlopp, med utblick över hela hamnen och kontakt med havet säkerställer dess funktion under dygnets alla timmar.

Från vattentorget längs hela kajpromenaden finns sitttrappor och återkommande små terrasser med uteserveringar. Vända mot söder och med huskroppar i ryggen mot vinden bäddar det för ett gott umgängesklimat.

Nära vattentorget placeras en urban badplats som komplement till de kilometerlånga sandstränder som omger Rydebäck. Här finns inte bara möjlighet att ta ett dopp utan att få sand mellan tårna utan även hoppa från hopptornet medan kompisen dricker milkshake på ett café.

Placerad mitt i hamnen finns ett starkt cirkulärt rum med ett vandrarhem och en båt-pool. Husen är liksom alla bryggor byggda på pålar.

Alldeles väster om vandrarhemmet finns strandparken med klitter. Här finns det möjlighet att solbada på en centralt belägen playa. Den är en fortsättning på det park- och betesstråk som kommer inne ifrån Rydebäck. Här finns även utrymme för en eventplats för större landbaserade evenemang.

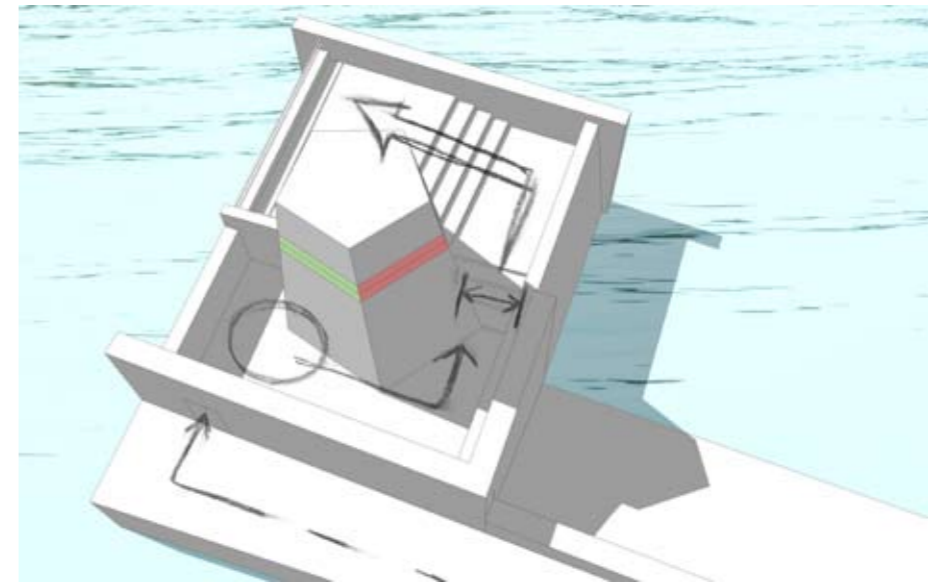


Fig. 96. Fyrens förträngda rum kontrasterar mot havets storhet.

Rörelse

Stor omsorg har lagts på rörelsestråk och tillgänglighet. Bryggorna är extra breda för att underlätta för nyfikna promenerare. Anslutningar mot land är anpassade efter tillgänglighetskrav, vilket medför att rörelsehindrade har tillgång till alla delar av hamnen.

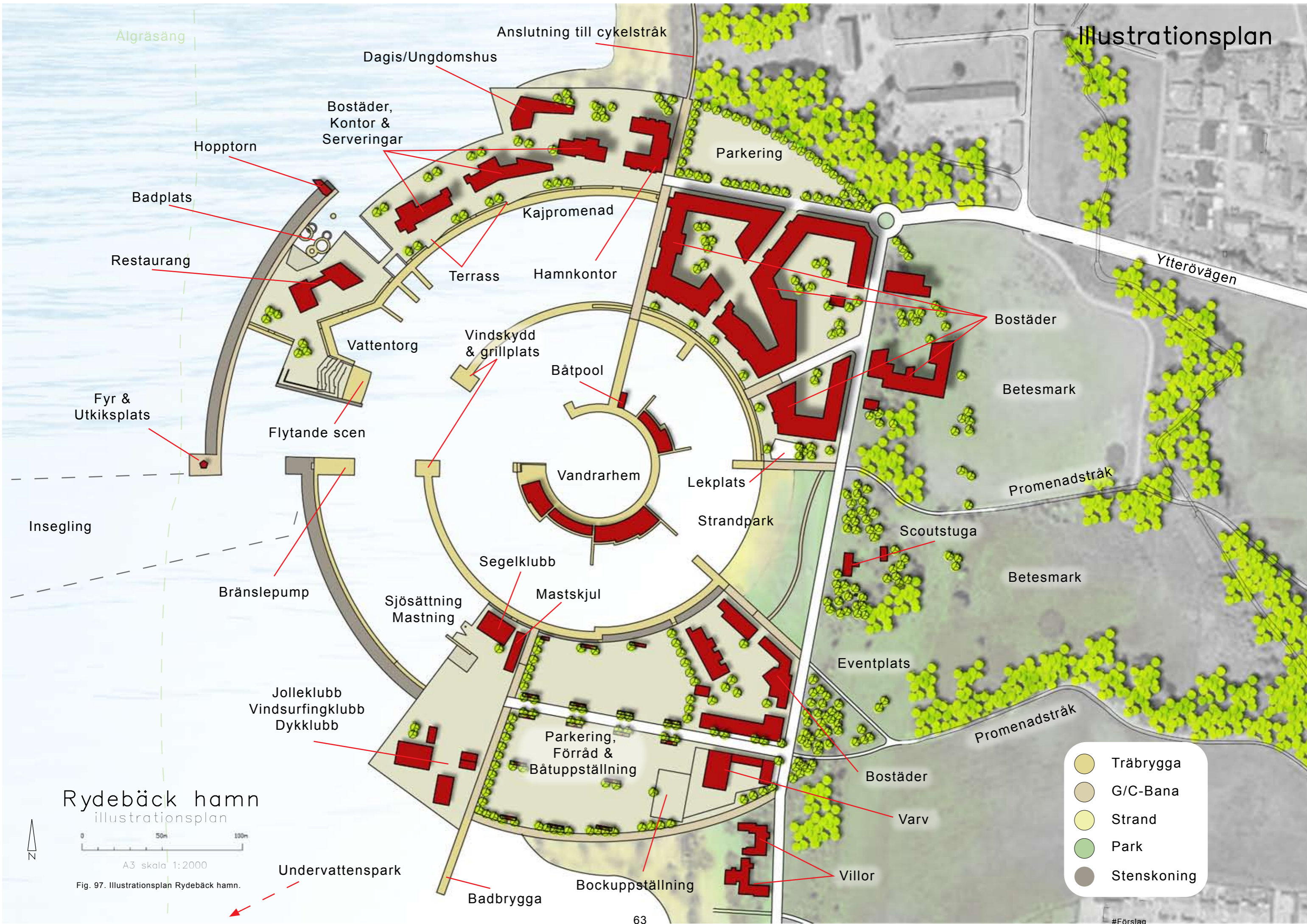
I slutet av varje brygga är särskilda platser uppbyggda. Här kan man slå sig ner och betrakta hamnens liv och rörelse eller duka upp för en måltid och grilla. Dessa sociala platser är mycket viktiga i det nätverk av rastplatser som finns i hamnen. Tillsammans bjuder de in och välkomnar besökaren.

Längst ut på den yttersta pirarmen finns hamnens fyr. Här har ett särskilt rum skapats för att förstärka känslan av havets storhet. Pirpromenaden leder ut till ett instängt rum där havet försvinner men ljudet förstärks mellan väggarna. När man rundar fyren och går uppför trapporna passerar man en förträngning. Vidare uppför trapporna vidgas rummet och när man befinner sig på översta platån, på hamnens högsta punkt, har man full utsikt över Öresund och hamninloppet.

Miljö

Hamnens form ger förutsättningar för liv längs botten eftersom genomströmningen förser hamnbassängen med syrerikt vatten. Samtidigt finns ett system med oljeavskiljare och partikelfilter kopplat till ett väl utvecklat avrinningssystem på alla ytor för båtuppställning. På så sätt rinner inte skadliga ämnen ner i hamnbassängen utan kan tas omhand för deponering. Detta ger förutsättningar för samma nivå av liv inne i hamnen som utanför. Tillsammans med de konstgjorda rev som finns i hamnen ger det förutsättningar för ett rikt och varierat djur- och växtliv.

Strax söder om hamnen i anslutning till det lilla vrak som ligger på botten har en undervattenspark byggts upp. Med hjälp av olika hinder och konstruktioner byggs en intressant miljö upp för dykare att upptäcka. Dessa konstruktioner fungerar även som ett konstgjort rev vilket lockar till sig större fiskar som berikar naturupplevelsen.



Älgräsäng

Anslutning till cykelstråk

Dagis/Ungdomshus

Bostäder,
Kontor &
Serveringar

Parkering

Hopptorn

Badplats

Kajpromenad

Restaurang

Terrass

Hamnkontor

Vattentorg

Vindskydd
& grillplats

Båtpool

Bostäder

Betesmark

Fyr &
Utkiksplats

Flytande scen

Vandrarhem

Lekplats

Promenadstråk

Insegling

Bränslepump

Segelklubb

Strandpark

Scoutstuga

Betesmark

Sjösättning
Mastning

Mastskjul

Eventplats

Promenadstråk

Jolleklubb
Vindsurfingklubb
Dyckklubb

Parkering,
Förråd &
Båtuppställning

Bostäder

Rydebäck hamn
illustrationsplan



A3 skala 1:2000

Fig. 97. Illustrationsplan Rydebäck hamn.

Undervattenspark

Bockuppställning

Varv

Badbrygga

Villor

- Träbrygga
- G/C-Bana
- Strand
- Park
- Stenskoning

Naturen flödar ner till hamnen



Fig. 98. Grönstråket rör sig ner till hamnen.

Park- och naturstråket i Rydebäck är en viktig del av samhällets struktur. Det ger möjlighet för rekreation och motion. Förslaget lämnar en öppning i hamnens hårda miljö och låter parkstråket flöda ner till vattnet genom hamnen.

Hamnen binder ihop samhället

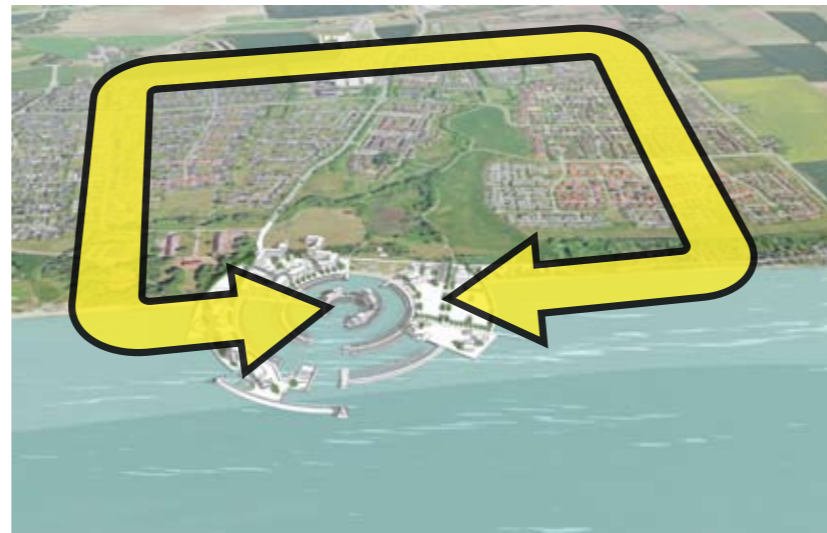


Fig. 99. Hamnen flyttar fokus ut mot havet.

Trots att Rydebäck har ett väl utvecklat nätverk av vägar slår de gröna ytorna in en kil mellan norra och södra delen. Hamnens placering binder på ett naturligt sätt ihop de båda delarna samtidigt som en tydlig axel bildas mellan tågstation-centrum-hamn.

Mötesplats

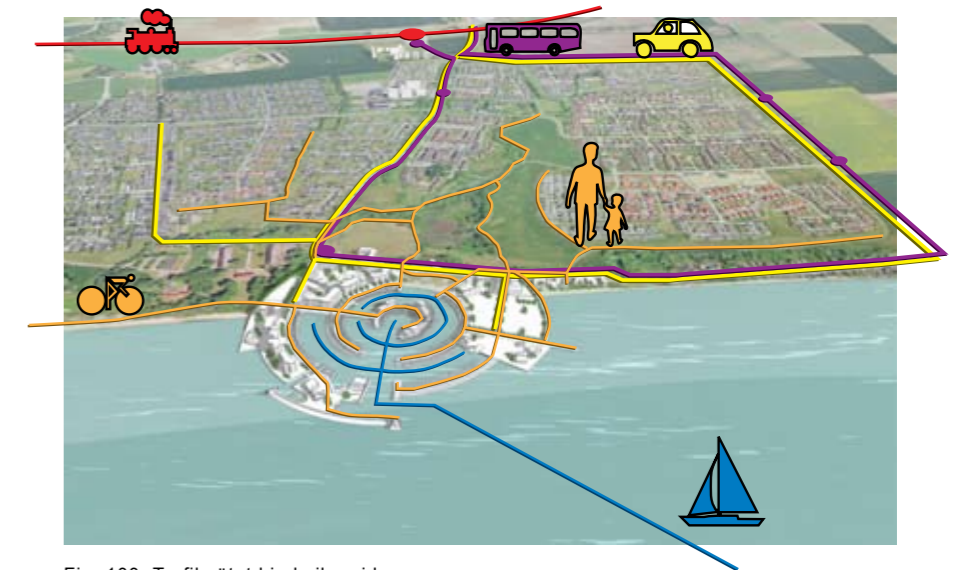
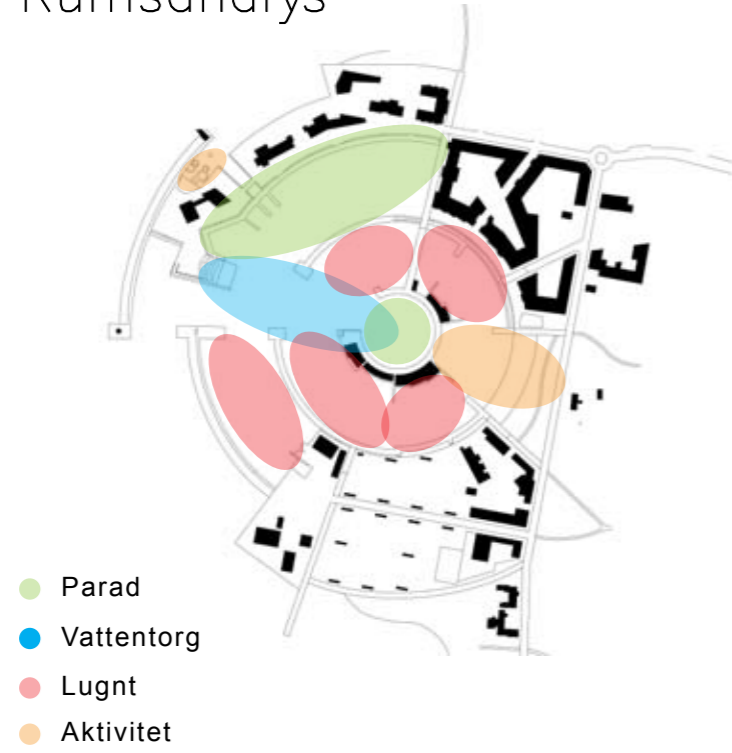


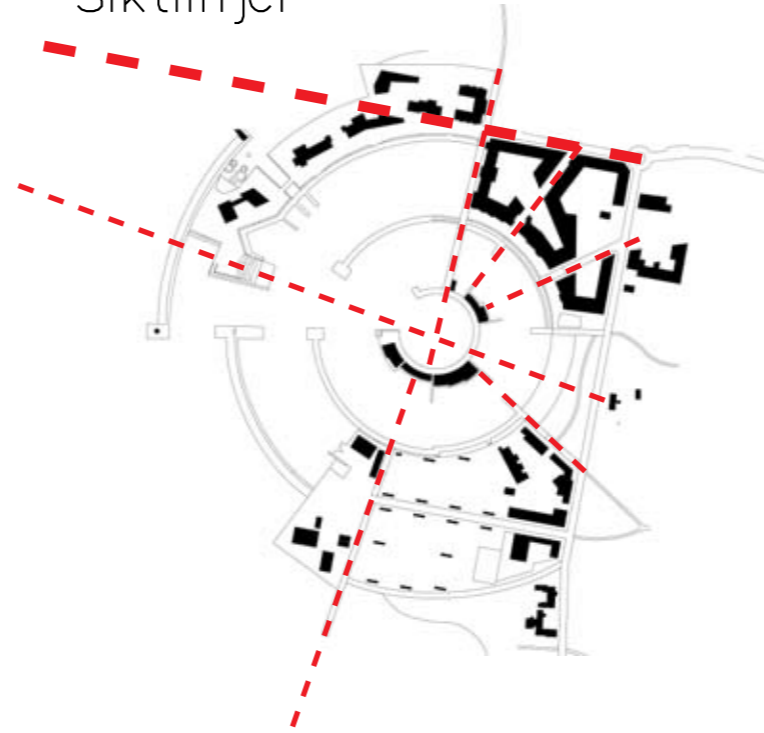
Fig. 100. Trafiknätet binds ihop i hamnen.

Rydebäcks trafiknät är uppbyggt efter trafiksepareringens ideal. Dessa olika trafikslag förenas i småbåtshamnen och skapar en naturlig mötesplats. Stor vikt har lagts på tillgänglighetsanpassa hamnen för alla. Kraven på hög funktionalitet tillgodosedda för båtägare utan att ge avkall på hamnen som en plats för fotgängare.

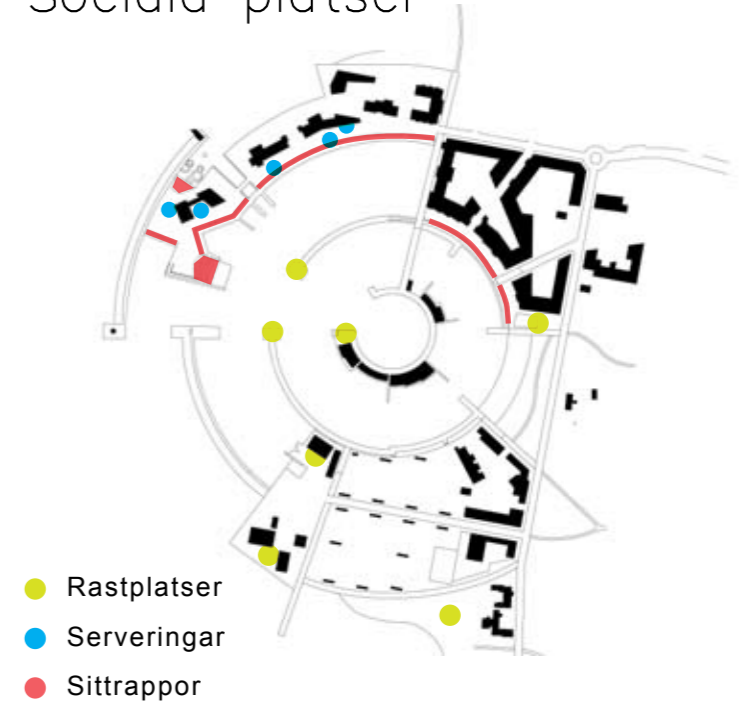
Rumsanalys



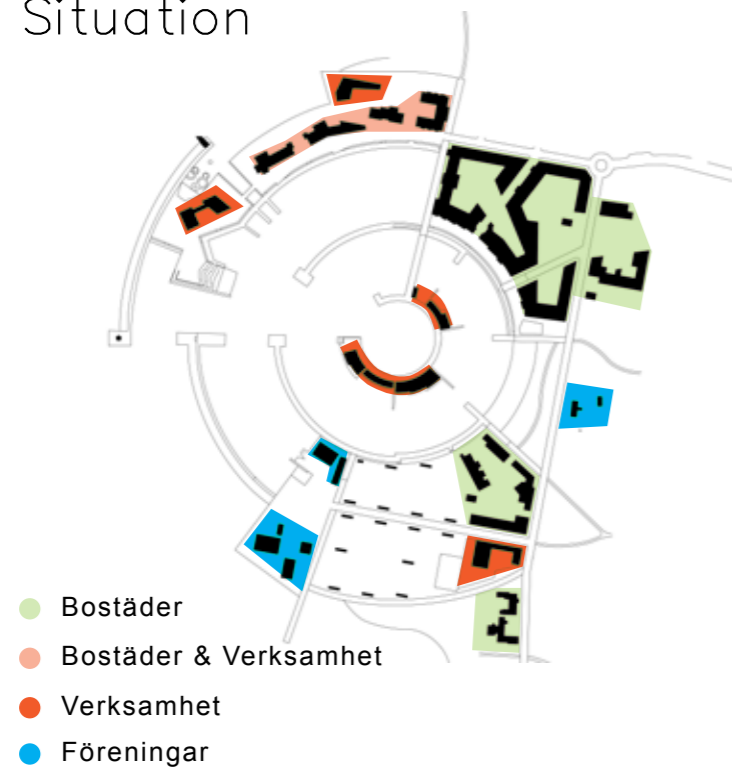
Siktlinjer



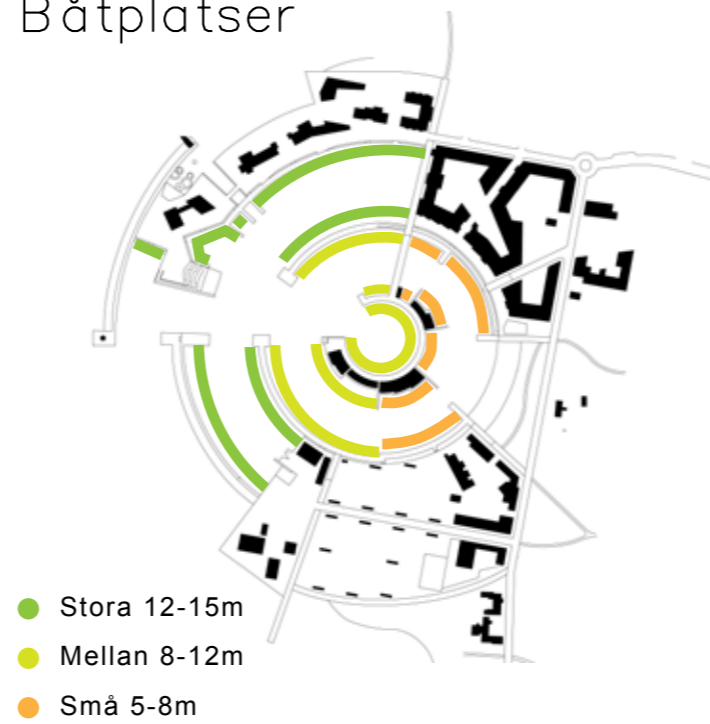
Sociala platser



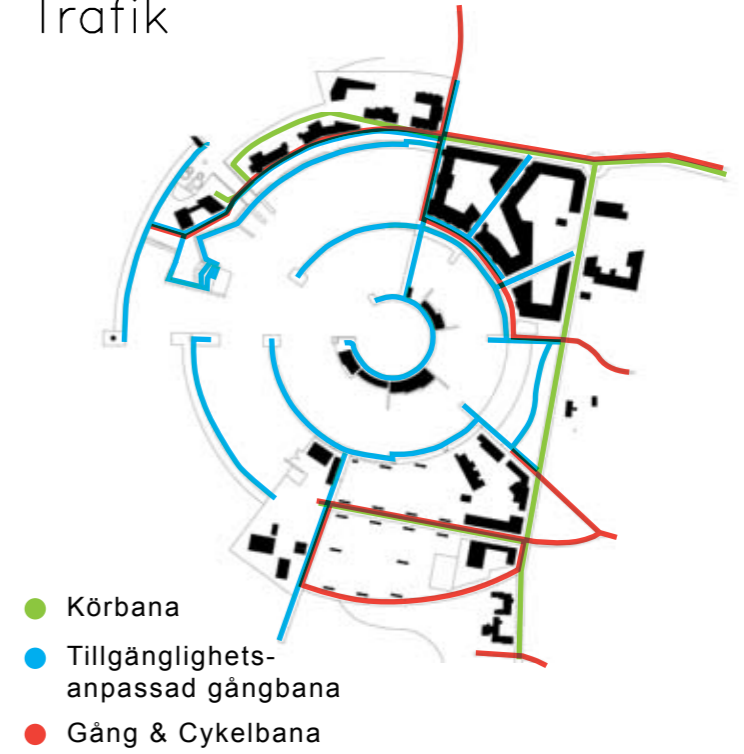
Situation



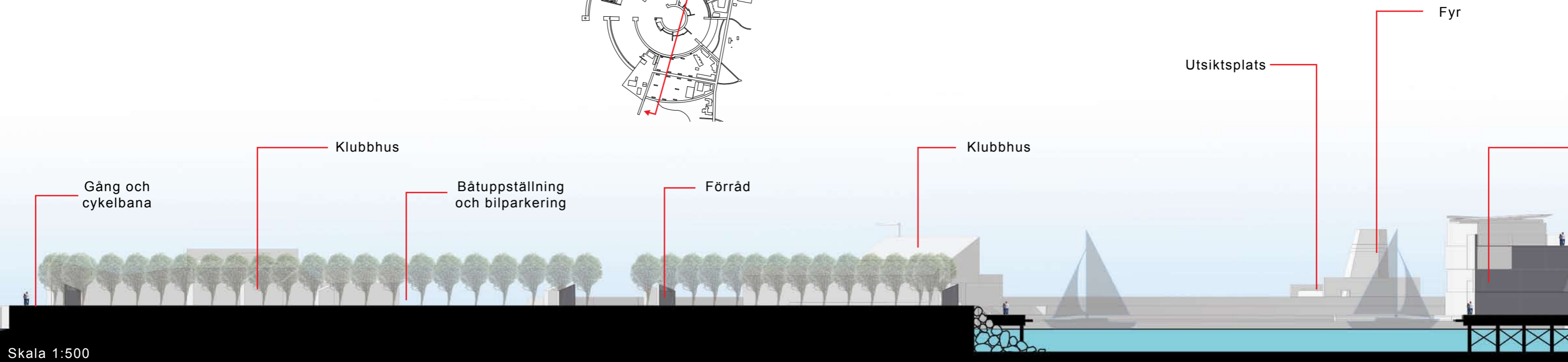
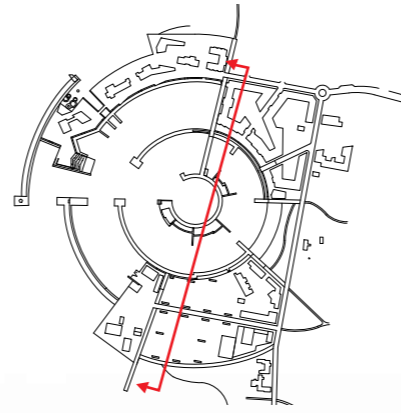
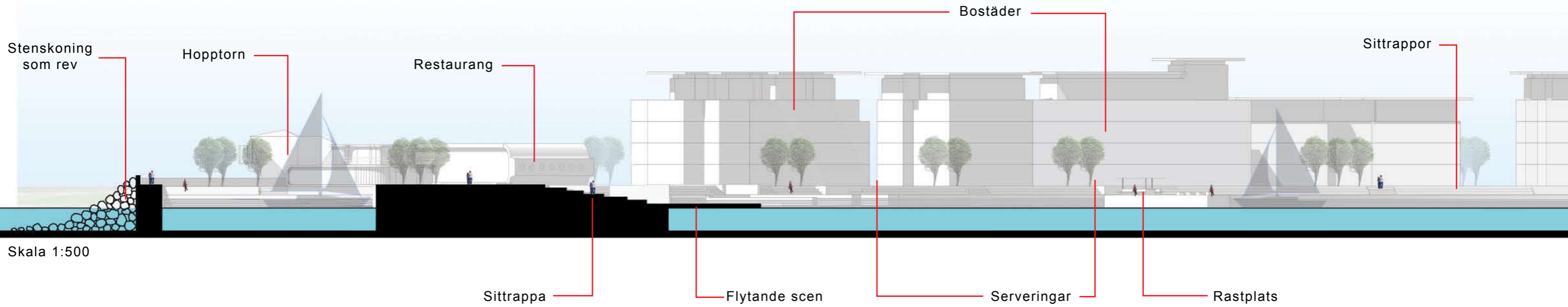
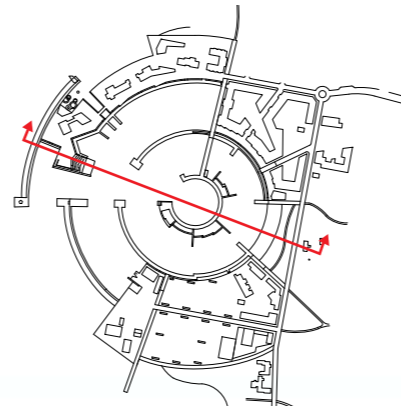
Båtplatser

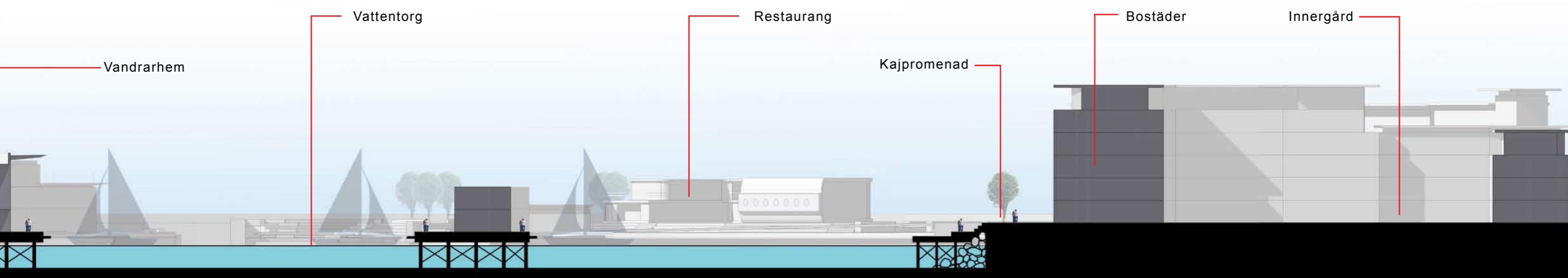
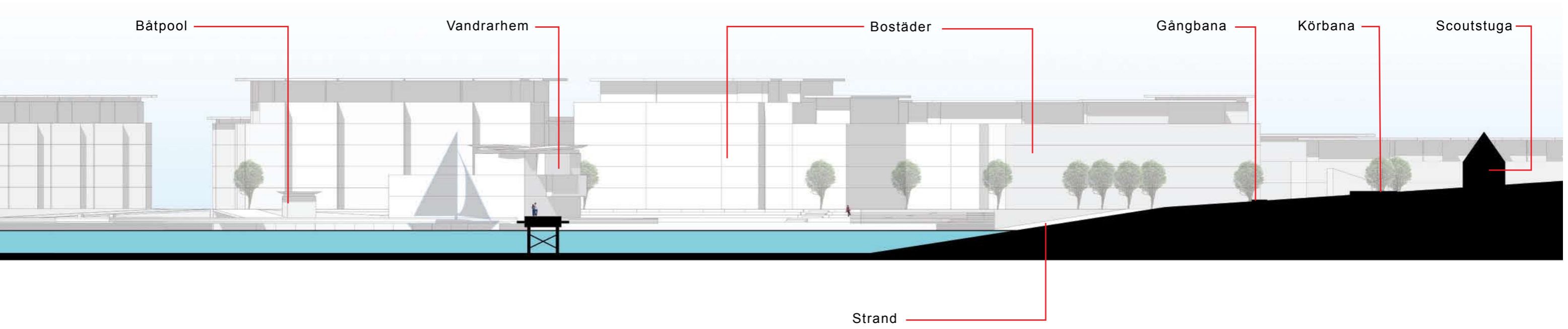


Trafik



Snitt





Hamnens revfunktion

Genom att specialkonstruera vågbrytare och bryggor kan reveffekten maximeras. Det handlar om att låta hårda material bilda en struktur för djur och växtliv att hålla fast vid. För optimal effekt måste syrenivån i vattnet vara god. Därmed krävs god genomströmning av vattnet enda ner till botten.

Principer för vattenutbyte genom vågbrytare

I en hamn är vattnet längs botten inte syresatt på grund av dålig genomströmning. Vågbrytarna hindrar cirkulationen, men med smarta lösningar kan man få in nytt syrerikt vatten till botten.

Kulvertlösningen

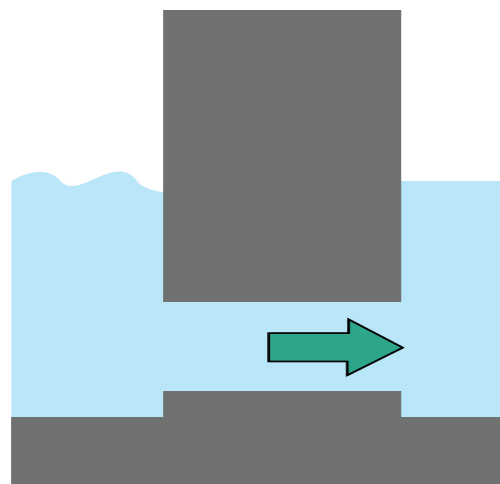
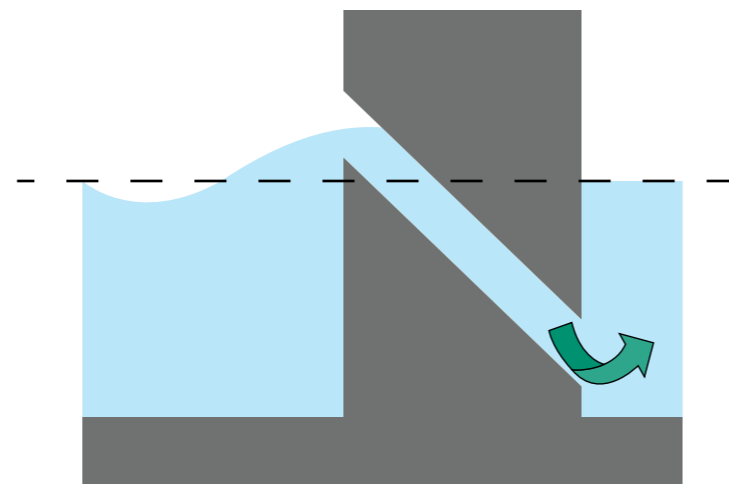


Fig. 103. Vattenutbyte genom vågbrytare.

Vattnet får flöda fritt genom en kulvert i vågbrytaren. Används idag ofta i nya konstruktioner.

Problem kan uppstå om sträckan är för lång, då en pump måste användas. Kulverten kan även sandas igen om den ligger nära botten.

Vågpump



Vågpumpen fungerar som ett vattenlås. När vattenytan höjs spolas syrerikt ytvatten ner till botten.

Metoden är ny och inte utvärderad.

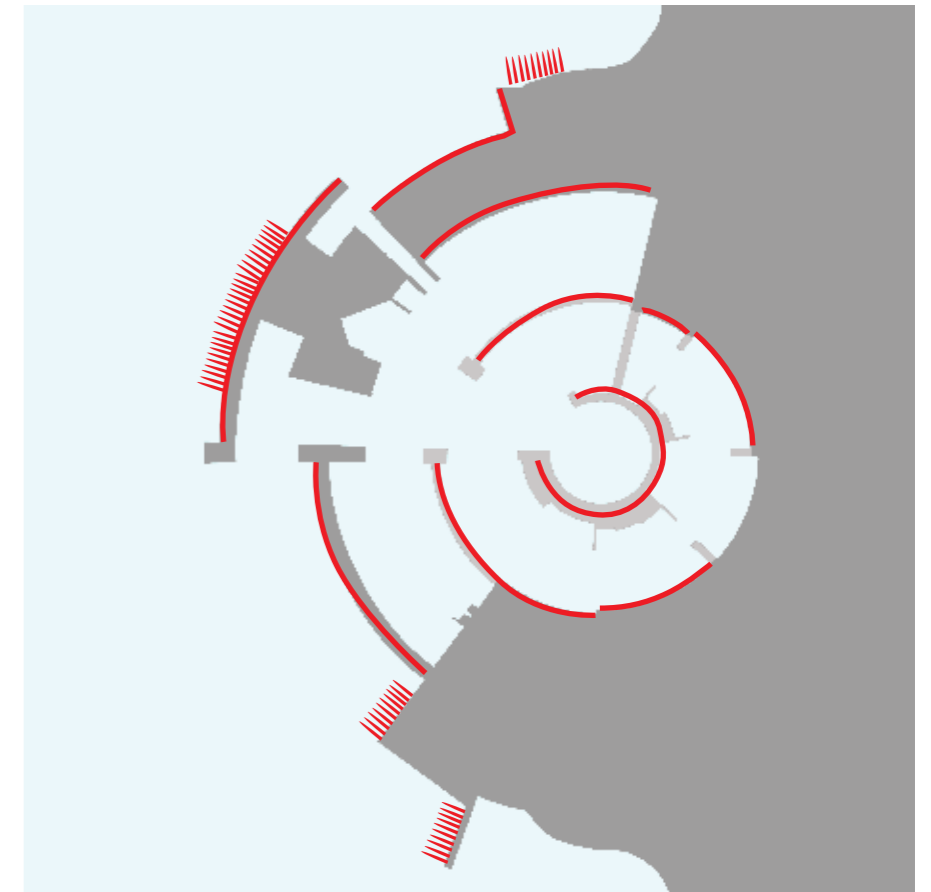
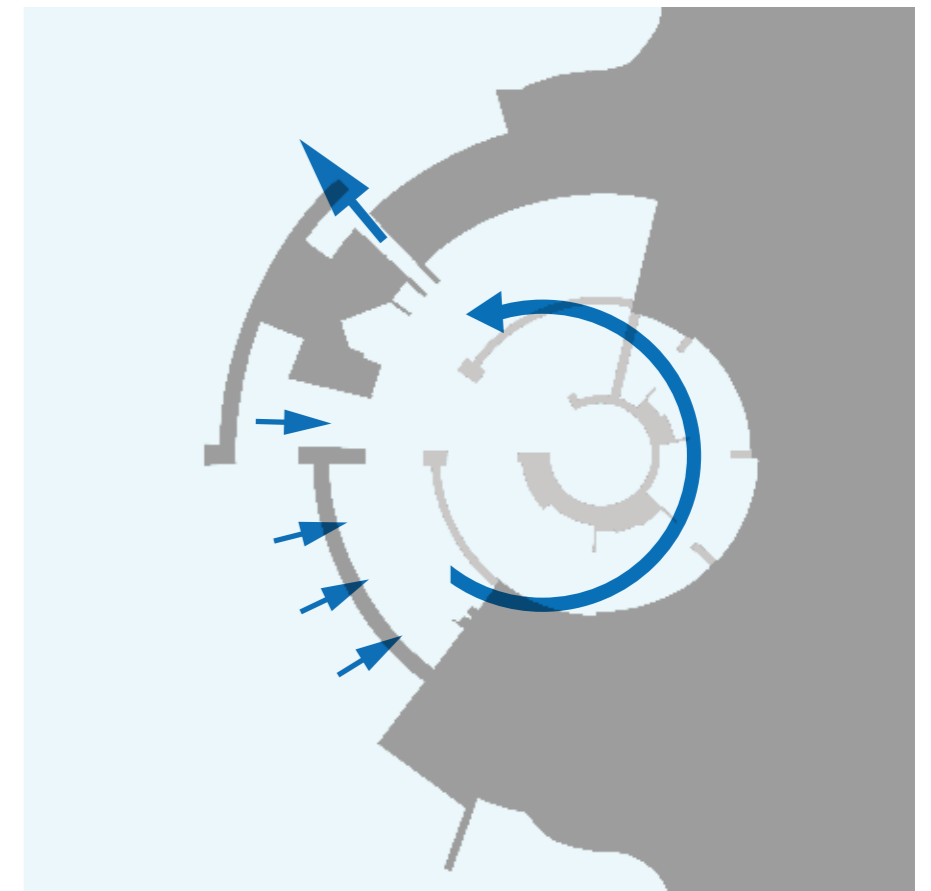


Fig. 101. Områden med revfunktion.

Fig. 102. Strömningsprincip i hamnen.



Markmaterial

Tillgänglighet och funktionalitet är viktiga aspekter i en hamn. Betongsten uppfyller de kriterierna samtidigt som det inte är alltför dyrt och är acceptabelt ur estetisk synvinkel. Natursten är vackert men dyrt om det ska hålla hög kvalitet. Samtidigt kan det i vissa fall skapa problem för tillgängligheten för rörelsehindrade.
 Alternativ: betongsten, granit, asfalt.

Vågbrytare

Havets krafter är mycket stora så det ställs höga krav på hur vågbrytarna byggs. Stora stenbumlingar används ofta i svenska hamnar men utomlands är även specialkonstruerade betongelement vanliga. Här finns ett stort utrymme att experimentera och utveckla strukturer som förstärker hamnens funktion som konstgjort rev.
 Alternativ: Sten, betong.

Kajkanter

Betong används ofta att bygga upp kajer, men det ställs höga krav på kvaliteten för att den ska tåla salthalten i havet. Idag används ofta veckad metallspont. Det är ekonomiskt men ger en industriell känsla.
 Alternativ: Betong, metallspont, sten.

Träbrygga

Hamnens utsatta läge ställer stora krav på hållbarhet. I samband med byggandet av Västra Hamnen i Malmö slogs det fast att trots sitt pris och sin svårhanterlighet är det tropiska träslaget Azobe överlägset andra träslag, även ekonomiskt över lång sikt.
 Alternativ: Azobe, sibirisk lärk, ek, impregnerad fur.

Träd

Kustklimatet är tufft och det kan vara svårt att etablera träd i dessa utsatta miljöer. Stora krav sätts förutom på art, trädkvalitet och planteringsgrup även på skötseln under de första åren. Efter flera misslyckade försök i Västra Hamnen i Malmö med att etablera exotiska trädslag rekommenderar jag inhemska.
 Alternativ: Oxel (Sorbus intermedia), Ek (Quercus robur), Hagtorn (Crataegus monogyna), Havtorn (Hippophaë rhamnoides), Svarttall (Pinus nigra, ej inhemska).

10m
 A3 Skala 1:500

Fig. 104. Material i Rydebäck hamn.

Vandring genom hamnen



Fig. 105. Infart



Fig. 107. Gågata

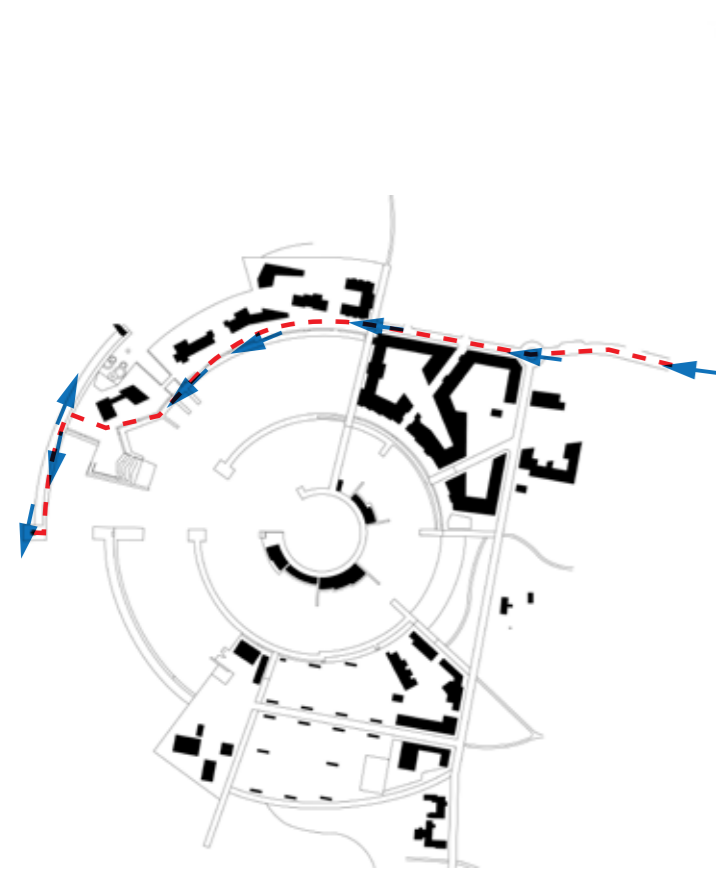


Fig. 106. Siktlinje mot havet.



Fig. 108. Utsikt mot gågata.



Fig. 110. Hoptorn



Fig. 111. Pir



Fig. 109. Kring vattentorget



Fig. 112. Utsiktsplats vid fyr

Insegling

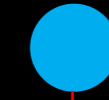


Fig 113. Rydebäck hamn



Fig. 114. Fyr

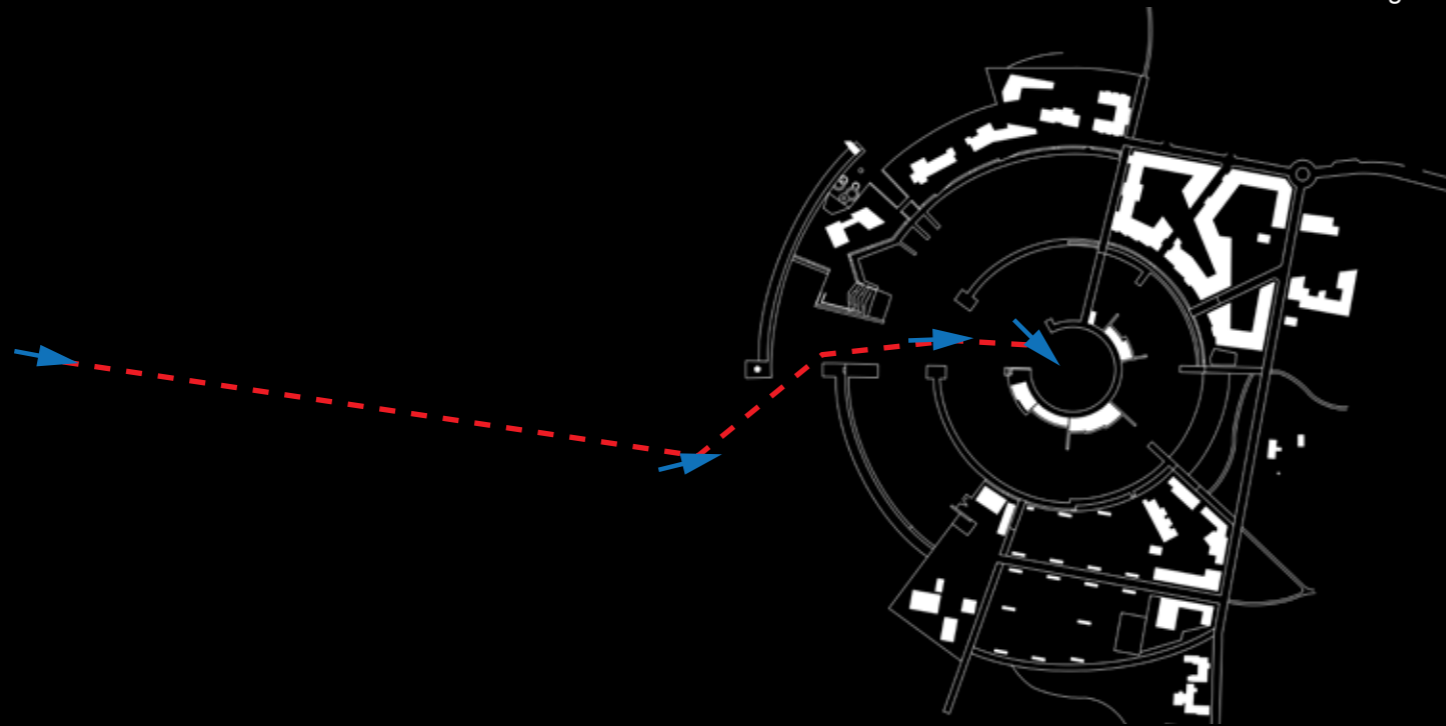




Fig. 115. Manöverbassäng



Fig. 116. Vandrarhem



Fig. 117. Vy över vandrarhem och gästhamn.

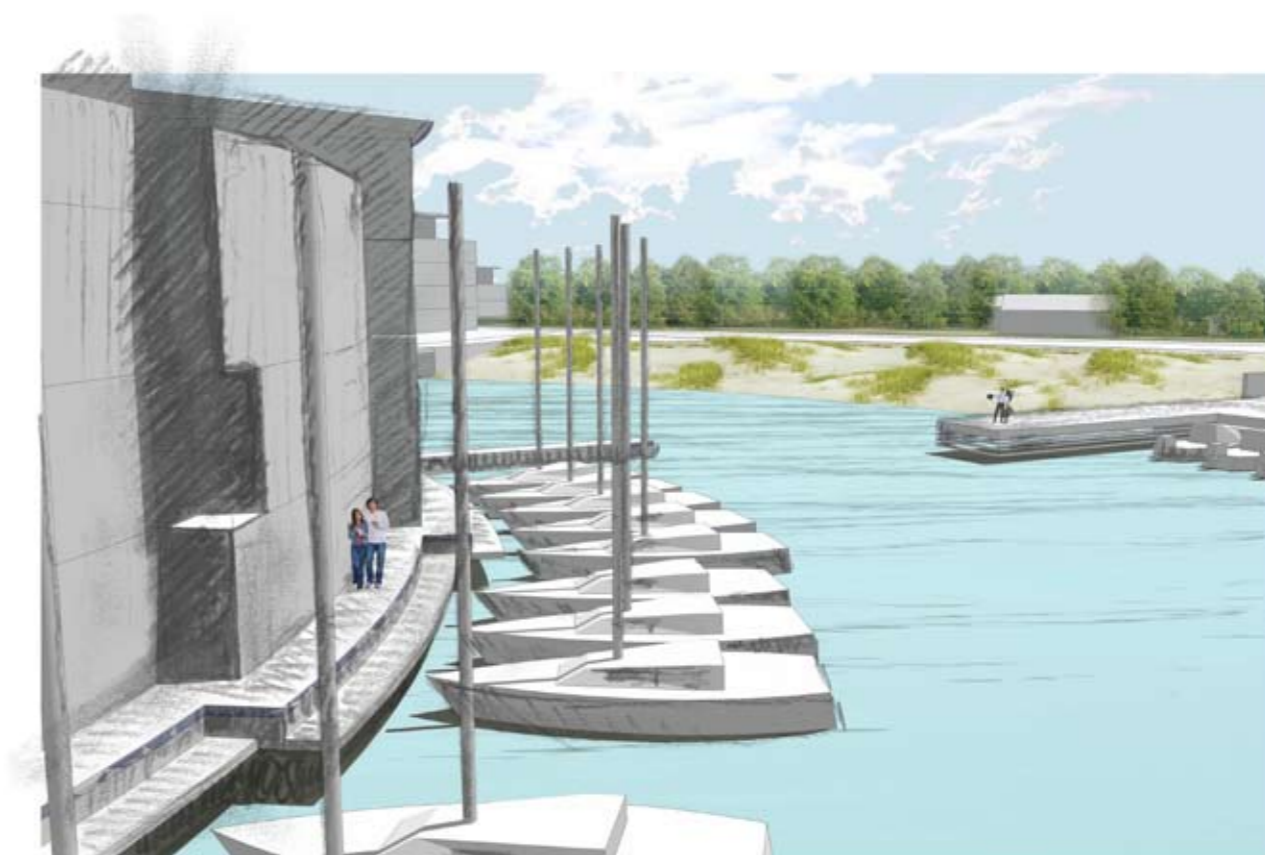


Fig. 118. Relation mellan vandrarhem och hamnens strand.



Fig. 119. Siktlinje genom hamnen från strand till vattentorg.

Bilder från Rydebäck hamn

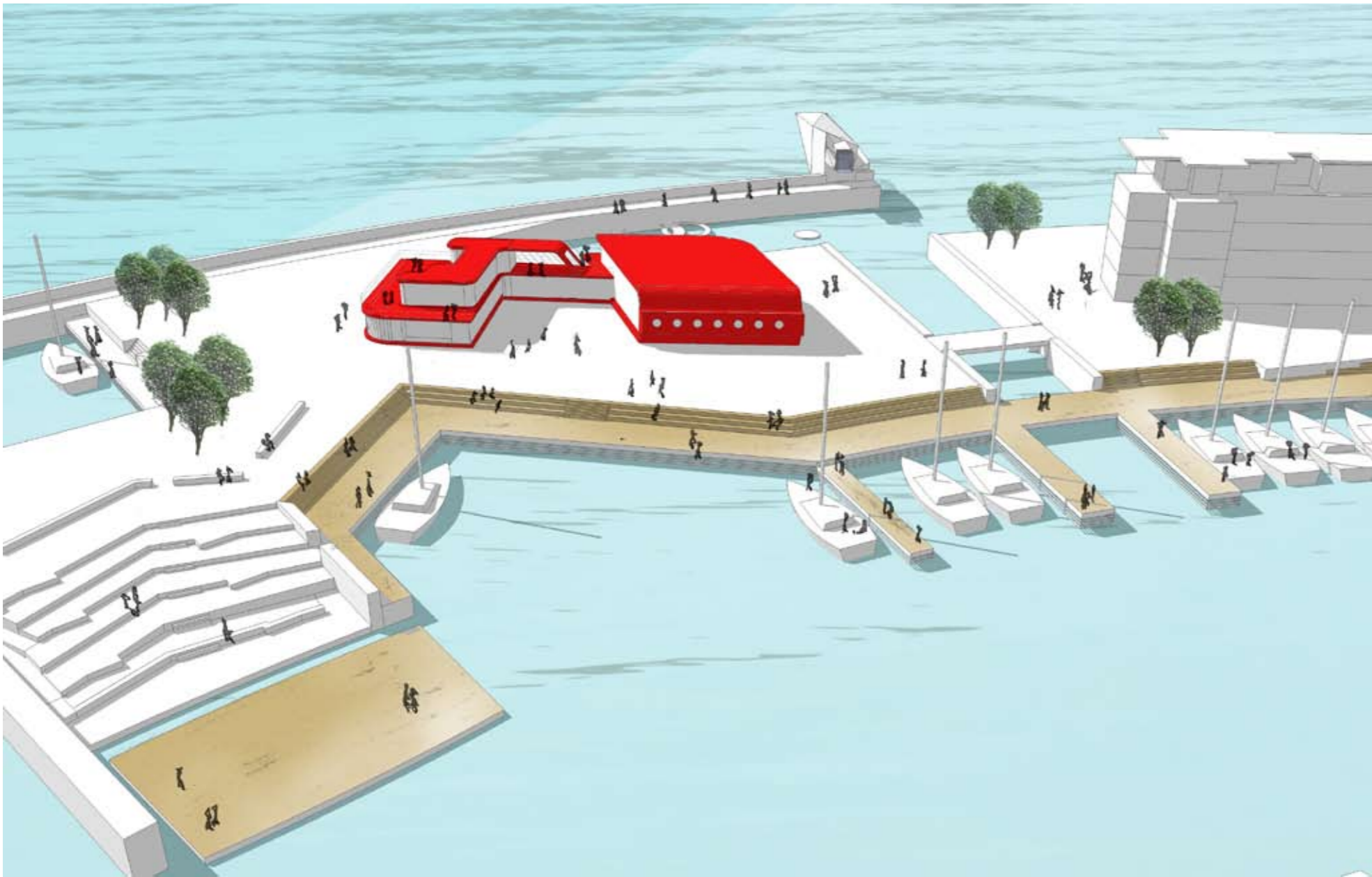


Fig. 120. Vy över kajpromenad och vattentorg.

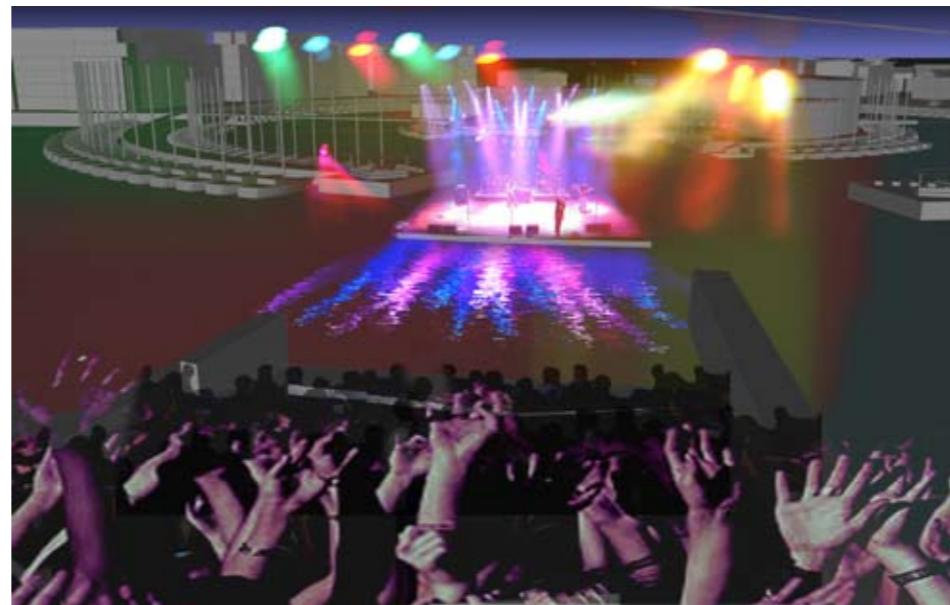


Fig. 121. Den flytande scenen kan vara en plattform för uppträden.

Upptakt

Mitt första uppslag när jag funderade på att jobba med en småbåtshamn i mitt examensarbete var att gå över en befintlig, illa medfaren eller bortglömd pärla och plocka fram den potential som hamnen ändå bar på. Men efter en del funderande tyckte jag det verkade intressantare att försöka ta reda på hur man skulle kunna forma en småbåtshamn för framtiden, att forma hamnen efter de nya levnadsmönster och intressen vi har idag.

Jag var redo att köra igång med mitt exjobb redan sommaren 2007 men tog ett vikariat på Helsingborgs kommun under sex månader. Där kom jag i kontakt med ett småbåtshamnsprojekt vid Knähaken i södra Helsingborg. På ett möte blev jag varse det kraftiga motstånd som fanns mot hamnen, framförallt från miljösidan. Hamnen sågs som ett hot mot miljön och i vissa fall som ett hinder för tillgängligheten av våra kuster. Det byggs få nya småbåtshamnar i Sverige, till stor del beroende på dess miljöpåverkan. Därför blev det viktigt för mig att fundera över om det inte fanns ett sätt att bygga en hamn så att miljön inte skulle belastas, kanske till och med kunde den gynnas.

Jag funderade ett tag på att arbeta med Knähakenprojektet, men platsen hade flera nackdelar som jag inte tyckte passade in på det jag ville göra. Istället började jag snegla på Rydebäck. Detta samhälle strax söder om Helsingborg ligger alldeles vid havet men vänder sig in mot land. Ryktet gick också att det hade planerats en hamn där på 1960-talet men att det inte blivit av. Samtidigt har Rydebäck relativt nyligen kopplats in på Västkustbanan och det kändes som att det skulle kunna bli en hållbar koppling mellan en småbåtshamn, Rydebäck och stationen (därmed hela västra Skåne).

Fortfarande känns valet av Rydebäck rätt utifrån detta perspektiv, särskilt eftersom Knähakenprojektet lagts i malpåse sedan exploatören gått i konkurs.

Intentioner

Mitt övergripande mål med detta arbete har varit att ta fram visioner för hur framtidens småbåtshamn ska kunna byggas. Intentionen har varit att se hamnen ur en landskapsarkitekts synvinkel, och inte föra båtägarnas talan utan de besökande människornas. Jag ser hamnen främst som en mötesplats för alla, inte bara den invigde.

Många hamnar i Sverige och Danmark har blivit öknar ur en social aspekt. De riktar sig till båtägare och stänger ute vanliga människor. På senare år har en ny syn på hamnen dykt upp, där hamnen är en urban rekreationsplats. Detta ser man bland annat i Norra hamnen i Helsingborg Västra hamnen i Malmö och Tuborg i Köpenhamn. Men dessa hamnar har också det gemensamt att det urbana livet på många sätt kväver småbåtshamnens inbyggda ruffighet och platsen förvandlas till en kuliss att röra sig i.

Jag är på många sätt själv en del av denna nya syn, men har riktat blicken mot ett mindre sammanhang än storstadens centrum. Två av de ovan nämnda exemplen utgår från befintliga industrihamnar. Västra hamnen har däremot precis som jag börjat från noll. En mycket viktig del i mitt arbete har varit att undersöka vikten av hamnens placering, form och organisation för hur den sedan används eller kan användas. I slutändan handlar det om hur land och hav möts, och var människan befinner sig i detta möte.

Den tredje viktiga intentionen har jag redan varit inne på: att se på hamnens påverkan på miljön och framförallt försöka göra något åt det. Tidigt fick jag idén om hamnen som ett konstgjort rev. När jag presenterade idén för olika sakkunniga fick jag i de flesta fall mycket positiva reaktioner. Detta var i många stycken en ”ny” idé och intressant att följa upp. Det var först i slutet av mitt arbete när jag pratade med Svante Roupé på SWECO i Göteborg som någon påpekade att denna idé faktiskt framhävs i miljökonsekvensbeskrivningar vid nybyggandet av hamnar, men att effekten är inte så stor och svår att utnyttja. Det skulle alltså visa sig svårt att förvandla hamnen till en miljömässig tillgång.

Utfall

Dessa intentioner har jag försökt förverkliga i Rydebäck, men hur har det gått?

Först och främst har det inte varit ett självändamål att stoppa in alla de nya funktioner som jag redogör för i den nya hamnen. Det skulle bli för mycket av det goda, tror jag; man måste anpassa efter platsen.

De förutsättningar i form av vind, vågor och sandtransport som förekommer vid Rydebäck har varit mycket avgörande för hur hamnen slutligen kom att se ut. För att skapa förutsättningar för liv inne i hamnen är det tvunget att ha god genomströmning. Hamnens form kom ur detta. Givetvis ska detta resultat bara ses som en vägledning till någon skulle beräkna den verkliga genomströmningen, men det ligger utanför detta examensarbete. Här ligger också svårigheten för en landskapsarkitekt och hamnens komplexitet uppdragas. För att komma fram till ett optimalt resultat krävs en mängd olika specialkunskaper. Detta arbete är till sin natur till viss del tvärvetenskapligt för att täcka in dessa olika kunskapsområden. Tyvärr försvinner djupet i kunskaperna i den generella modellen. Men samtidigt, vill jag hävda, skulle inte ett sådant här arbete vara meningsfullt om man inte försöker gripa över flera områden samtidigt. Landskapsarkitektens roll är många gånger att ha koll på flera områden samtidigt utan att vara expert. När det gäller att planera en hamn är det tydligare än någonsin.

Hur skiljer sig mitt förslag på Rydebäcks hamn från andra småbåtshamnar?

De flesta hamnar byggs för att skydda båtar från naturens krafter. Det medför att genomströmningen blir lidande. Till viss del vill man kanske även att det ska vara så. Skadliga ämnen stannar då kvar i hamnen istället för att spridas i havet. I mitt förslag fungerar hamnen tvärt om. Här är genomströmningen en viktig del av hamnens utformning. Denna lösning är bara vara tänkbar om man samtidigt tar omhand allt det slipdamm som kommer från båtarnas uppställningsplats varje vår. Den absolut största delen av utsläppen i en småbåtshamn kommer från detta slipdamm.

Förslaget försöker även organisera hamnen efter sociala mötesplatser, något som många hamnar saknar. Genom att blanda bostäder, med kommersiella verksamheter samt serviceinrättningar som dagis eller ungdomshus säkerställs att hamnen är aktiv under hela året.

Cirkelns förbannelse

Man kan lätt tro att Rydebäck hamns starka cirkulära form har varit ett självändamål och ett estetiskt ställningstagande. Cirkeln är kanske den mest rena och starka form som designern har till sitt förfogande. Idag används den i alla möjliga sammanhang, kanske mer än någonsin. Man ser det i allt från infräsningar i gatustenar, som lekredskap, som upphöjda scener och nedsänkta platser i stadsrummen och som mönster i torgens beläggningar.

Cirkeln i sin sammanhållna och perfekta form står kanske för någon typ av säkerhet i en värld som ter sig kaotisk. Hoppet om att dess lugn och inneboende harmoni ska smitta av sig i samhällsbruset är kanske anledningen till att den idag är så vanlig? Jag önskar innerligt att det är så snarare än att det är landskapsarkitektens lathet, ty när vi sätter pennan till pappret och visar att här och här och här behövs en plats – är det just tre cirklar vi ritat.

I mitt fall med Rydebäcks hamn kom dess cirkulära form först efter en lång rad av experimenterande. Jag försökte först hitta en form som gav en särskild (och för tillfället önskad)upplevelse, men resultaten blev aldrig riktigt bra. Det uppstod problem och konflikter gentemot hamnens funktion. Först när jag förstod att den nya hamnen måste anpassa sig till miljön, att den nya hamnen i grunden måste fungera annorlunda, växte tanken om den cirkulära hamnen fram. Dess form är egentligen en konsekvens av att försöka maximera vattnets genomströmning. Denna tänkta genomströmning styrde även hur bryggorna kunde läggas. Plötsligt befann jag mig i ett antal av varandra utanpåliggande cirklar som tillsammans bildade basen för hamnen. Dessa starka former staplade på varandra blev snarast ett ok som var svårt att bära. Cirklarna blev självuppfyllande och hindrade varje försök att göra en utbrytning eller upplösning av mönstret. För att använda ett slitet uttryck blev det som ringar på vattnet som bara ville expandera och fortsätta i all oändlighet.

Det uppstod dock en del tänkvärda fenomen kring hamnens form. Dels så skapar hamnbassängernas krökta rum en variation och en sorts nyfikenhet om vad som händer bakom kröken. Och dels uppstod ett intressant samlat rum med stark identitet i hamnens mitt. Samtidigt tillät formen att land kunde ta sig ut en bit i vattnet och med dess bostäder och sociala platser öka kommunikationen mellan land och hav. Tyvärr känns hela hamnen lite som en främmande fågel sett ifrån himmeln. Dess starka form står i bjärt kontrast till Rydebäck och den raka kusten och kan närmast betraktas som något påtvingat. Ja, kanske, eller så kan man se det som att hamnen inte backar från att sticka ut. Den visar som en måltavla att det är här det händer, det är detta som är ögat. Det är den marina visionen.

Intervjuerna

Som författare till ett examensarbete är man inte bara ansvarig för vad som skrivs utan även det urval av källor man valt att ta upp och referera. En mycket viktig del av mitt arbete har varit att prata med människor som arbetar med hamnen och dess frågor på ett eller annat sätt. Jag har försökt få tag på experter inom sina områden som kunnat förklara fakta och bolla idéer. Det resulterade i sex intervjuer varav fem finns publicerade i detta arbete. Den sjätte och sista intervjun var snarare en form av workshop med penna och skisspapper där resultatet till stor del speglas i både hamnkunskapsdelen och förslagsdelen.

Av en händelse har alla dessa intervjuoffer varit män. Det väcker ett antal frågor: Varför finns inga kvinnor med bland de intervjuade? Har det haft någon betydelse för resultatet av mina ansträngningar? Finns det en genusaspekt på småbåtshamnar?

Småbåtshamnen är en del av det offentliga rummet och för vissa samhällen som till exempel Torekov en mycket viktig del. Män och kvinnor, unga som gamla nyttjar platsen. Tittar man närmare på hur den används och av vem så kan man säker se mönster. Jag skulle till exempel tro att andelen båtägare är övervägande män, att det är ungefär lika många män som kvinnor som semesterseglar och att det kanske till och med är fler tjejer som seglar optimistjolle än pojkar. Vilka som besöker hamnen av andra anledningar har jag ingen koll på men tror att det är mycket blandat.

Om flest båtägare är män speglar det förmodligen bara hur resten av vårt samhälle ser ut. Här kan mannen dels få utlopp för sina tekniklustar, spendera pengar på sin leksak och mäta sig med naturens krafter. Om det verkligen förhåller sig så här vill jag låta vara osagt men det är inte svårt att se hur kopplingarna till hur en hamn sköts och vilken publik man vänder sig till. Om det finns ett genusperspektiv på småbåtshamnen så inbillar jag mig att en gräns går just här, vid synen på vem hamnen riktar sig till: Är det till för ägarna eller besökarna?

Jag vill ogärna tro att de frågor jag fått besvarade angående hamnens miljöpåverkan och kunskapen om hur havsströmmar och djurliv fungerar skulle vara annorlunda är beroende på könstillhörighet. Jag kan inte se hur dessa fakta skulle kunna vara värdeladdade eller vinklade utifrån ett genusperspektiv.

Däremot skulle det kunna finnas skillnader i uppfattningen om hur hamnen ska användas och därmed utformas. Samtidigt har intervjuobjekten varit mycket tillmötesgående

gentemot tanken (och själva till och med utvecklat den) om hamnen som mötesplats för alla och en aktiv del av samhället.

Under arbetets gång har det inte varit helt lätt att få tag i lämpliga intervjuoffer. Både män och kvinnor inom olika områden kontaktades. Urvalet bestämdes till stor del av sommarens semestertider. Dock reflekterade jag inte över småbåtshamnens eventuella genusaspekter när detta examensarbete inleddes. Den tråden får någon annan fortsätta att nysta i framtiden.

Processen

Under arbetets första fas var jag väldigt intresserad av upplevelsen av hamnen och mötet mellan land och hav. Jag föreställde mig att jag skulle fortsätta på det inslagna spåret och kanske till och med upprätta någon sorts narrativ landskapsarkitektur med hamnen som scen. Men arbetet tog en annan vändning när jag började undersöka miljöaspekterna.

Dels kändes de viktiga för att överhuvud kunna motivera en ny hamn, men jag fick också oväntat mycket bra respons på mina idéer, särskilt under intervjuerna. Detta tillsammans med att jag inte hade så stor kunskap inom detta område gjorde att arbetet mer och mer vinklades över mot hamnens miljöaspekter och de förutsättningar som naturkrafterna ställer.

Innan jag ens började med examensarbetet satte jag upp ett par regler för mig själv: Jag skulle inte begränsa arbetet med att tänka på eventuella kostnader för förslaget och jag skulle inte leka ingenjör och försöka lära mig allt om havets strömmar, pirkonstruktion etc. Den första regeln har varit lättare att följa än det andra.

På sätt och vis har svängningen mot miljöaspekten och ”ingenjörsskapet” inneburit att jag ökat mina kunskaper inom detta område och samtidigt ökat trovärdigheten till mitt resonemang. Tyvärr har designdelen av arbetet kanske blivit lite mindre än jag önskat.

Framtiden

Jag är ganska övertygad att framtidens hamnar kommer vara en viktig social mötesplats och detta kommer att märkas i hur de konstrueras. Men om det över huvud taget ska bli några fler hamnar och inte bara ombyggnationer av gamla så krävs att man än mer undersöker hamnens potential som miljöförbättrare. Att bygga den som ett konstgjort rev är bara en aspekt, som jag försökt utveckla. Jag känner däremot att jag så att säga varit ute på djupt vatten. Problemet är komplext och kräver flera olika kompetenser som kan samarbeta. Först då kanske det är möjligt att komma med verkningsfulla bra lösningar. Till dess får vi nöja oss med visioner...

#Resurs – Intervju: Thorbjörn Andersson

Intervju med Thorbjörn Andersson, prof. landskapsarkitektur SLU,
Ultuna och landskapsarkitekt SWECO FFNS, 2008–05–21



Hur ser du på relationen människa, land och vatten?

En aspekt är ju att det här med närheten till vatten har ju blivit något typ av mäklarmantra. För bostäder har det blivit en sorts värdeämätare på hardcorenivå. Man sätter i princip ett pris på vatten och man kan fråga sig om det är relevant eller en hausse. Det står väl i motsats till människans behov?

Vilket behov?

Att se ut. Utblickar.

Jag var nyligen i Tivoli utanför Rom. Det har ju i alla tider varit en plats dit romarna har dragit sig för att få utblickar över landskapet. Är inte utblickar över landskapet lika värdefulla som över havet?

Jo, visst, men i Tivoli fick man inte bara utsikten utan även frisk luft och svalka på sommaren. På samma sätt anses havet ha hälsobringande effekter. Allt sedan funkisen har hälsofrågorna varit viktiga, alltså, hur får man människor att överleva?

Jämfört med kontinenten bor vi glesare och jag tror det spelar in hur vi betraktar naturen. Nordbon ser gud i naturen medan europén ser gud i andra människor.

Apropå utblickar över landskapet så pratade jag och Sven Ingvar Andersson om det när vi blickade ut över den skånska slätten från Lunds högsta punkt, att tillgängligheten av det man ser men även ägandet av landskapet spelar roll för upplevelsen av utblicken. Där menar jag det skiljer sig mellan land och hav. Havet äger ingen och man har fritt tillträde till det genom att simma ut eller ta en båt. Men det kan man inte riktigt göra på land även om det tycks vara möjligt på den skånska slättbygden. Och där finns en intressant paradox jämfört med till exempel målarlandskapet där jag bor nu. Det skånska landskapet är ett arbetslandskap medan här uppe är det fritt att beträda genom allemansrätten, men när man blickar ut över det är det väldigt otillgängligt på grund av alla klippor, stenar och vegetation. När man tittar ut över arbetslandskapet verkar det för ögat fullt tillgängligt och möjligt att röra sig över. På så sätt liknar utblickar över den skånska slättbygden havet.

Det här med utblickar är ett tema som du återkommer till i bland annat Daniaparken och

Cyrellusparken.

Ja, i Daniaparken var förutsättningarna ju att det hela skulle ingå i bomässan Bo01 i Malmö. Planeringen av området stod för någonting nytt då, men som verkar komma mer och mer nu med ganska små utrymmen mellan husen och samtidigt lägenheter som öppnar upp sig så att man om man vill kan se grannen i bara morgonrocken. Parken skulle spela mot detta och jag ville att den skulle stå i motsats till den kompakta situation som bostadsområdet hade.

Hela bomässan handlade ju om att göra vattnet tillgängligt för malmöborna. Men förutsättningen var att ingen skulle få lov att bada på platsen på grund av strömmarna. Samtidigt var det bitvis svårt att uppleva havet när jag besökte platsen för första gången då en hög stenskoning utmed vattenbrynet dolde vattnet fast man bara var 4-5 meter bort.

Därför riggade vi parken så att man skulle kunna uppleva vattnet på flera olika sätt. Dels genom spejare utmed stenskoningen i väster där man skulle kunna gå ut barfota och doppa tårna i vattnet. En rampen leder upp mot bastionen och den har egna rum varifrån man kan se havet. En pallisad döljer dock vattnet innan man når utposten vilket skapar en spänning. Man kan ju inte se och uppleva allt överallt. Då blir det tråkigt och odynamiskt.

Utposten är gjord så att den är avsmalnande för att man ska kunna vara alldeles själv när man ser ut över havet. På bastionen kan man vara många fler och uppleva havet tillsammans. Där finns också en upphöjd ”pannkaka” där det var tänkt att man skulle kunna stå utan räcke och se ut, men det har inte riktigt funkade så som tänkt. Nu fungerar det som sittplats istället och det är väl bra det med. Marken sluttar uppåt hela tiden fram till utposten som är sex och en halv meter över havet, så man har ju en magnifik utsikt.

Och bra hoppmöjligheter!

Ja, parken har ju blivit väldigt populär och det var väl ingen som trodde att folk skulle bada i den utsträckningen som de gör. Jag kunde inte i min vildaste fantasi tro att man skulle hoppa ut från utposten och sedan använd bastionen som klättervägg för att komma upp igen. Men det är bra när gestaltningen har en generalitet som gör att folk använder den på nya och oförutsedda sätt.

Även i Cyrellusparken i Karlstad finns det en utpost. Även i detta fallet är den placerad längst bort och ut i parken. Dess attraktionskraft påverkar folks

rörelse genom parken.

Ja visst. Det här med cirkulation är mycket viktigt!

På sätt och vis påminner det om hamnens pirar som omfamnar ett stycke vatten. Hamnen inbjuder ju till att flanera men det är ju svårt att ta sig förbi hamninloppet och därmed påverkas cirkulationen. Kanske kan en attraktion likt utposten på pirnocken ge flanören belöning för mödan?

Ja, men ibland kan det vara bra att göra tvärt om. I Daniaparken har attraktionerna blivit få i och med att hela Bo01-området är fyllt med olika spektakulära attraktioner. Det behövdes en motvikt, Yin och Yang, sött och salt, du vet. Det gäller att balansera intrycken. I och med slitaget i parken är det kanske lite väl få nu, – den är ju nere på molekylnivå! Men visst kan du använda attraktioner på detta vis i en hamn och på så sätt styra cirkulationen. Det viktiga med cirkulationen är att man direkt kan påverka människors liv, människors rörelser. Det har man gjort i alla tider. I vissa parker i Kina måste man gå motsols genom parken, annars avslöjas attraktionerna och spänningen försvinner. Likaså i England på Stourhead där man vandrar med allegorin om Aneiden av Vergilius. I Cyrellusparken som är formad som en fågelnäbb ville vi att man skulle nå världens ände.

Hur mycket man regisserar och styr användaren säger väl något om samhället och den människosyn man har?

Ja, absolut. Det gäller att hitta sin balans. Det är människorna som ska stå för livet, inte landskapsarkitekten.

Efter samtal mellan Alfred Persson och Thorbjörn Andersson den 21 maj 2008.

Per Andersson,

Intervju mellan Alfred Persson och Per Andersson, landskapsarkitekt på Sydväst arkitektur och landskap, en av arkitekterna bakom Västra Hamnen i Malmö, Sydväst, den 27 maj 2008

Jag skulle vilja veta bakgrunden till Västra Hamnen i Malmö.

Den första anledningen var att man ville lägga bomässan Bo01 här och därmed integrera boendet med närheten till vatten, - att även kunna vara i och på vatten, men också båtliv. Det här var ju gammal industrimark och även om det fanns en promenad längs vattnet var ju vågbrytaren i vägen så att säga. Kommunen stod för den övergripande planeringen, så läget kunde vi inte påverka. Uppdraget gick till en firma som jag då jobbade på, *Ränfors arkitektur och landskap*.

Sedan ville man också bygga ihop kanalen som går på baksidan om utställningsområdet med hamnen men man upptäckte att det skulle bli alldeles för dyrt att gräva. Därav blev det att man pumpade upp vattnet som sedan blev till det stora vattenfallet vid en sorts samlingsplats. Sedan kom husbåtarna, som var på modet då, det vet jag inte hur det är nu...

Ja, det är intressant att se hur det har svängt.

Eftersom det var en bomässa så var ju frågeställningen "hur kan man bo"? Då var det väldigt medialt, och man ville ju väldigt gärna visa att det gick att bo på vatten.

Vilket är vanligare utomlands.

Precis, men då var det lite nytt för Sverige.

Sen så var det det här med båtplatser, men ju mer man höll på med det så utkristalliserade sig ganska snart att det mer handlade om att vara vid vattnet. Det finns ganska många saker som inte är så bra för båtliv här och det var kanske lite kohandel som det är i alla urbana sammanhang, och det var detta ju verkligen.

Det finns ju bara ca 60 båtplatser här och det kan ju inte vara ekonomiskt bärkraftigt?

Nä, och det sa vissa från början att det finns för få båtplatser, hur stora kan de vara och vem ska driva det? Det fanns naturligtvis en romantisk dröm att om man bodde här så skulle man kunna ta sin lilla båt och köra ut. Men så insåg man att så fungerar det inte utan en hamn är mer som en egen organism.

Så det finns många saker här som inte är optimalt ur båt synpunkt men som har andra värden vilket gjorde att man hamnade i den här lösningen.

Men den övergripande tanken var att hamnen måste bryta den naturprägel med stora böljande gräsytor som kommer från Ribbersborgsparken. Det fanns ju tankar om att man skulle ha kajer på båda sidor i hamnen men jag tycker att det har blivit ganska fint att man kan bre ut sin filt och se ut över hamnen.

Även hamnbassängerna har blivit ganska trånga.

Ja, och det var mycket diskussioner om hamninloppet, att det var för smalt, och det kanske inte är helt optimalt för en båt, men det berodde på att man valt att lägga hamnen här från första början. Vi hade folk inkopplat som beräknade strömmar och sjö. De menade att mynningen måste vara liten. Kanske borde man lagt hamnen någon annanstans men nu hade man bestämt sig för att bygga en till mässan och då fick det bli här.

Om vi återvänder till det här inre hamnrummet med vattenfallet så verkar den inte riktigt ha nått upp till sin fulla potential.

Nä, det var tänkt som en vattenfestplats, ett torg för olika vattenaktiviteter. Det skulle kunna finnas projektioner på sprutande vatten...

Det är ju en oerhört spännande tanke...

Ja, men det har ju tyvärr inte använts så.

Varför?

Ovanför den här sittrappan finns ett torg och här var det meningen att det skulle ligga en byggnad med pelare som man kunde gå igenom och en uteservering. Men den blev aldrig av och då försvann platsens rygg och attraktion. Sen ligger ju Kockum Fritid med sin parkering precis här bredvid och vänder sin baksida mot vattentorget. En vacker dag kanske en byggnad kommer men till dess...

Det är synd, för som jag ser det har en sådan här plats en mycket stor potential.

Tyvärr har planeringen gjort att det hamnat ur fokus, som i stället ligger vid det främre hamnrummet.

Ja, platsen understöds inte. Det var tänkt att den skulle ligga på den lugnaste platsen och om man stängde av vattenfallet skulle ytan bli spegelblank. Tyvärr samlas det en massa tång och bröte här inne, trots att vi utredde frågan, och det ser ju lite tråkigt ut.

Sedan har vi husbåtarna.

Där funderade man över vilken sida husbåtarna skulle ligga på. Det är ju ganska liten plats och bara 4-5 husbåtar, vilket kanske inte är ekonomiskt bärkraftigt det heller. Man valde i alla fall att lägga dem längs kajen. Med tanke på hur man bygger husbåtar idag, det vill säga som vanliga hus på en flytande platta, så var det kanske inte så lyckat. Många fönster vänds ju rakt in i kajen. Men på andra sidan fick man problem med tillgänglighet och anslutningar till avlopp med mera, så det blev kajen. Och det blev väl heller ingen succé, direkt. Jag vet inte om någon bor där idag?

Jag tror de fungerar som fikarum för byggjobbarna.

Bättre har det däremot fungerat för det främre hamnrummet!

Ja, fokus har ju hamnat här och det har ju blivit om inte ett torg så en tydlig plats. Det ligger ju både väderstrecksmässigt och klimatmässigt skyddat och bra. Om det är bra väder så vistas ju många här längs västra gångstråket, men blir det minsta snålbläst så sätter man sig gärna nere i dessa sittrappor.

Ja, det ser man inte minst en solig vinterdag. Det är fullt av folk. Det intressanta här är: var kom uppslaget till detta ifrån? Det är ju inte det första man tänker på att man ska kunna sitta på detta viset i en hamn.

Vi hade en förebild från en bok, jag tror det var från Portugal, där man kunde sitta på det här viset, men det var ingen hamn utan trappor ner mot havet. Ganska lätta trappor, och det ville vi också göra; transparenta så att man ser vattnet genom ribborna. De är som ett skal mot kajen som egentligen ser likadan ut överallt.

Sen jobbade vi med små dimensioner på träet för att uppnå en småskalighet. Jämfört med det som ligger längs gångstråket är det verkligen klen. Vi ville inte heller ha handledare utan det skulle vara öppet mot vattnet.

Den här hamnbassängen är mer avsedd för tillfälliga besök, över dagen eller om man bara skulle upp och handla lite. Och det funkar väl så också, att man bara ligger där en stund och inte flera dagar.

Ja, det är i nästa bassäng som båtarna ligger.

Och där var det naturligtvis diskussioner om flytbryggorna och hur man skulle förtöja båten. Det finns olika skolor: en del gillar de här fasta stolparna medan andra tycker bäst om ett mer flexibelt system. Det finns även en stor efterfrågan på stora båtplatser. Båtarna blir bara större och större. Det är det hamnarna vill ha, medan man från vår sida kan tycka att många små är väl bra? Så det blev stora.

Kajerna är ju byggda av veckad metallspont som ger en ganska industriell känsla. Det är väl det mest ekonomiska och vi ville inte helt ta bort denna känsla så vi klädde dem med trä som sitter ganska glest. De är tjärade och det ger ju en lite romantisk doft av hamn.

På andra sidan hamnen finns ju inte kajen men vi var tvungna att bygga något mot erosionen. Det konventionella sättet som Malmö Stad använt tidigare är de här stenbumlingarna men vi funderade på om vi inte skulle kunna hitta på något nytt och då föreslog vi gjutna betongplattor eller hållar som vi la i grässlätten. De göts mot entrémattor i gummi så den skulle bli räfflig och få en viss skuggverkan. Plattorna låg först i ”grus” så det skulle kunna växa mellan dem, men det höll inte trots att det var riktigt stora fraktioner. Det blir sådana häftiga krafter att det var bara småpotatis i sammanhanget. Nu har man fått byta ut det mot betong.

Och nu klarar det vattnets hävningar?

Visst, konstruktionen är tiptop, men sen var ju frågan om man skulle lagt gången på den nivån. Den ligger 1,5 meter över vattenytan precis som bryggorna men i ljuset av havsnivåhöjningen som man nu befarar kanske man borde lagt dem på en annan nivå. Det kan ju hända om vinden ligger på att vattnet kan komma upp över nuvarande nivå. Men att lägga dem högre kändes, ja man fick så väldigt långt ner till vattnet.

Hur används hamnen av besökarna då?

Som vi var inne på tidigare så används ju det här främre hamnrummet flitigt men det som ingen hade förväntat sig är ju hur de här broarna används för hoppning av kids som vill visa sig på styva linan. De står uppe på räckena och hoppar ner medan folk står runt omkring och hejar på. Kanske livsfarligt men det är ett sätt att ta hamnen i besittning även om det inte var tänkt så.

Samtidigt är det kanske den potentialen man ska utnyttja! Jag tycker hela Bo01 visar att om man frestar tillräckligt mycket med vatten så kan man inte hålla sig borta. *Thorbjörn Andersson* var lika förvånad han över hur man badade. Han frestade med vatten. Ni frestade med vatten. Människan klarar helt enkelt inte av att hålla sig borta.

Nej, man förutsåg inte hur populärt det skulle bli och hela den badkultur som föddes var ju en missräkning.

Det finns väl knappt något annat exempel på detta i Sverige innan Bo01?

Människor bara kastar sig ut från de mest oväntade ställen. En morgon när jag slog upp tidningen fick jag hjärtat i halsgropen när jag läste under rubriken ”Äventyrare i stan” där det var en bild på en man med kajak som kastade sig ut från vattenfallet i den inre hamnbassängen. Så det var ju en himla tur att vi dimensionerade för oväntade händelser.

Hur fungerar då hamnen för båtägarna?

Det finns ju väldigt lite plats, bara en liten byggnad med det allra nödvändigaste faciliteterna. Det finns ju heller ingen plats att lägga upp båten så man samarbetar med en annan båtklubb och lägger upp sina båtar där.

Den här hamnen är ett exempel tillsammans med Tuborg Havn i Köpenhamn och kanske till viss del Norra Hamnen i Helsingborg på hamnar där man inte kan vinterförvara båtarna på land.

Det tycker jag är rimligt att man gör så inne i stan därför det tar så mycket plats. Det är jätteyor som inte tillför stan någonting. De är stängda, låsta och otillgängliga.

I Danmark verkar man ha ett annat perspektiv. I många hamnar tillåter man sig ha både träd och häckar inne bland båtarna, gärna på grusytor, medan man här gärna använder asfalt och platsen är helt blåst på träd. Det blir ju en öken på sommaren. Även om de ibland kunde vara avstängda för utomstående så är det nästan lite gemytliga.

Det låter ju bra: att de i alla fall är en del av miljön. Intrycket är ju annars att det ofta är någon form av logistisk eller strikt funktionell verksamhet, inhägnad med taggtråd. För det är ju en trevlig tanke att man skulle kunna trycka in lite hamnverksamhet lite varstans och inte bara bygga stora komplex.

Det verkar ju som om de ekonomiska och funktionella intressena får styra.

Det beror på vem man frågar. För visst är det säkert många som vill ha en funktionell hemmahamn men när man besöker en ny så skulle det väl inte vara så trevligt att hamna i Limhamn, utan hellre här i Västra Hamnen eller i Dockan. Det talar ju för att man skulle vilja hitta de där centrumnära lägena.

Pirarmen som vi var inne på tidigare har fått en särskild utformning.

Ja, med den löste vi tillgängligheten genom att låta en ramp följa dess sida ner mot bryggorna. Där finns också en fyr och enligt klassiskt pirmanér en mur som man kan titta över ut mot havet och hela Ribbersborg. Men den här rampen är ju inte bara för rörelsehindrade utan ger även tillgänglighet för alla andra, man kanske kommer med kärror eller så. Egentligen skulle jag nog vilja att man hade ytterligare en access, en ramp, för det är ju ganska långt att gå som det är nu. Om jag hade gjort det här idag så hade jag nog kämpat hårdare för det.

Det visar ändå en ny riktning: att göra hamnen tillgänglig för alla.

Ja det måste man. Det är en självklarhet.

Fyren har blivit väldigt accentuerad.

Ja, men den kanske ändå är lite för liten. Det är en lilleputt.

Det ser lite roligt ut faktiskt.

Ja, man lär sig, men annars är det en väldigt klassisk fyr. En fyr fyr. Men den har ju ingen egentlig funktion.

Varför har ni då satt den där?

Det är ju klart att man ser den om man ska komma in, men det hade man ju kunnat lösa på annat sätt. Det är en symbol, en hamnsymbol. Den finns ju inte med på något sjökort utan det var för att man skulle kunna gå upp på den här platsen och där finns ett band med norr, söder, öst och väst, de här hamnattributen. Man går ut i hamnen, upp på piren, står där och hänger och ser en båt.

Den är egentligen mer ett landmärke som fungerar som ett mål när man går runt i hamnen.

Vi höjde ju upp platsen så att det skulle bli som en sista utpost inför det här jättelandskapet som Ribbersborgsparken utgör. Men visst det är mer för lyst än funktion.

Hur funderade ni på hamnens identitet med denna symbol? Hamnen står ju för någonting väldigt modernt och formellt, i kontrast till parkens generösa och naturliga formspråk, och så slänger ni in en symbol som egentligen står för någonting gammalt?

Vi tyckte att det var kul, det finns något lustfyllt med en fyr, något positivt. Det var ett sätt att sätta ner nålen. Här är det! Det blir någon form av boplatsmärke.

Annars är ju hamnen ganska befriad från andra typiska hamnattribut, som stora pollare till

exempel.

Nej, det finns inget sådant. Det är ganska nedtonat. Jag brukar ibland säga att det här är en vistelsehamn, en del av stadsrummet där det får lov att finnas båtar.

Man kan ställa detta i relation mot en kanske inte rätlinjig utveckling, men där man ändå kan se hur det går mot ett mer komplext spel mellan stad, land och hav. Om man förr ofta lät hav och land vara åtskilda, parallella, så vrider man nu till det och låter vattnet komma in i staden. Det går från naturhamnen till bostadsområden som i princip ligger direkt på vattnet och där kanske slutmålet är någon form av symbolhamn, jag tänker t.ex. på de palmformade bostadshamnarna i Dubai, som står för något mer än bara vad det är.

Är det inte i Florida som det finns husbåtsstäder, där varje enhet är hopkopplad till en nod som sedan tillsammans bildar jättemattor?

Man anstränger ju sig idag väldigt mycket att få in vatten i boendemiljöer, inte minst ser man det här i Bo01 där man pumpar in vatten. Det har ju ingen funktion utöver boendekvalitet.

Thorbjörn Andersson reste ett utropstecken kring detta och menade att det blivit något sorts mantra från mäklarnas sida. Där vattnets verkliga kvaliteter har reducerats till en vattenpöl.

Det tycker vi också. Det kan bli väldigt ensartat. OK att man har det i Västra Hamnen i och med att man har vattnet där redan, men det finns andra platser där utsiktens kvalitéer kan uppvägas av andra, man kanske bor i en skog. Men då röjs den skogen så att man ska kunna se vattnet, istället för att man bor i en skog nära vattnet. Det kan bli väldigt torftigt.

Så fort man ser vattnet så höjs priset det dubbla. Vi har i andra projekt haft enorma diskussioner om träd på kaj. Och då talar vi om breda kajmiljöer, men för bostadsbolagen är det ett rött skynke. Man kan ju faktiskt titta bara lite bredvid.

Tittar man nedåt Europa är det ju vanligt med träd längs kajerna.

Visst! Man kan bara se på Norr Mälarstrand i Stockholm som har ett jättefint

parkstråk utmed vattnet.

Men nu har pendeln slagit över på det hållet, och det vänder väl någon gång men det är trist när en beståndsdel av stadsbyggandet bara försvinner. Frågan är vart pendeln går mot nu?

I Tuborg Havn i Köpenhamn kan man se en trend...

Jag tycker Tuborg är tråkigt. Helt ospännande.

Man satsar ju oerhört mycket på design och dyra material, men jag känner att skitigheten saknas; spänningen mellan den absolut hottaste båten eller lyxiga kajen och varvkänslan med rostiga burkar och knäckta master.

Det finns ju verkligen inte där! Svårt det där att få in det på en sådan plats. Först måste man ge tillstånd till sådan verksamhet och det kan bli väldiga slitningar mellan olika intressen. Det är ju någon sorts städningssmani som råder. Man vill ordna upp allting. De här områdena, leftovers, är nog en utdöende ras som städas bort, idag. Det är en ständig diskussion, t.ex. vad ska hända med Möllevången om de välbärgade flyttar dit. Då försvinner ju det som de flyttade för. Samtidigt är det kanske så en stad utvecklas. Det rör på sig. Då kanske Lindängen blir nästa ställe som konstnärer och andra kreativa flyttar till och det är kanske just det som Lindängen behöver.

Det blir kanske så att de här nybyggda hamnområdena blir lite skitiga med tiden, av sig själva. Och det kanske är bäst så, utan att man behöver slå knut på sig själv och bevara eller föra in verksamheter. Om 30-40 år har vissa av de här platserna kanske fortfarande kvar sin fräschör medan andra har utvecklats mot ett annat håll.

Hur ser du på Västra Hamnen? Har den möjlighet att utvecklas?

Den är ganska låst på ett sätt, eftersom den är så liten.

Desto större anledning att expandera.

Ja, men då skulle man behöva ge sig på mark runt omkring för att få in andra funktioner som den

idag inte klarar av. Annars tror jag att stadslivsdelen av hamnen bara kommer att öka. Det kanske blir så att det inte kommer att finnas några fasta båtplaster i framtiden, utan mer eventbåtplaster eller ”hyr din båt över dagen”. Det traditionella klubblivet där man går ner och sätter sig med en vinkelslip funkar nog inte här. Det är ett för exklusivt läge, ett stadsliv i A-läge.

Där berör du det som jag menar har hänt i Tuborg där hamnen blivit en kuliss i ett urbant liv.

Eller kanske snarare en del av ett urbant liv. Varför kan det inte vara det? Man kan hyra en trampbåt eller wakeboard likväl som en cykel.

Jag tänker på kuliss därför att om man angör hamnen efter en dags segling så känns det som om man måste ha gått in i en annan hamn strax innan och duschat och bytt kläder. Den nivå av stil och fräschör som finns i Tuborg är kanske inte helt förenlig med livet på havet. Man spelar upp ett liv av att vara ren och fin i marin miljö.

Jo, det är sant. Och det finns ju redan om man kommer till exempel Sandhamn, men där ska man se lite vindpinad ut men ha de rätta shortsens...

Man ska vara lagom vindpinad. Den rätta ”looken”.

Seglingen är väl full av sådana markörer, och det kommer väl den alltid att vara?

Men jag tror det går på detta hållet och den här folkhemshamnen där man gick ner och fejade i sina bodar, det blir aldrig det i de här lägena. Sådana platser blir mer perifera. Samtidigt, nu köps det båtar som aldrig förr, men för femton år sedan var det inte lika hett. Då var det fullt i tennishallarna som nu står tomma. Om det inte blir lika lätt att hyra ut båtplatser så blir det naturligtvis ett annat läge.

Det är ju också många som drar sig för den här folkhemstanken med allt det här gemensamma byggandet och städandet. Har man köpt sig en båt vill man bara kunna ta den för en sväng, inte hålla på med allt annat. Man kanske lägger 10 000 till på att slippa ta hand om all den där skötsel. Det kan man tycka är en trist utveckling ur en social aspekt men det är nog dit vi är på väg.

Vi kanske även går mot båträtter som man köper istället för att hyra sin båtplats.

Ja, man vill ha det enkla livet. När man väl är ledig så vill man slappa och bada. Det är ett tidens tecken.

Bo01-mässan hade ju en miljöprofil. Var det något ni diskuterade när ni planerade hamnen?

Nja, det här med strandskydd och att ge människor tillgång till vatten var det enklaste eftersom det var hela syftet med hamnen. Annars pratade vi inte alls om t.ex. bottenfärger eftersom det utkristalliserades att det var ju inte här som man skulle slipa båten. Men det var diskussion om vilka material, t.ex. vilket trä, vi skulle använda oss av. Det började ju dyka upp sådan här hardwood, importerat trä och valet föll på azobe även om miljökontoret var skeptiska. Man gjorde en livscykelanalys mellan olika träsorter och behandlingar men den visade sig ha överlägsen livslängd. Och så fick man den FSC-märkt, -garantier att de är odlade. Men det är möjligt att det förekom en djupare diskussion av miljökontoret innan vi blev inkopplade, om hamnens miljöpåverkan.

På 80-talet och i början av nittioalet byggde man ett antal småbåtshamnar, bland annat i Kögebukten söder om Köpenhamn, som hade en kanske helt ny inriktning än tidigare. Dels ville man göra dem småskaliga men de fick också en intressent miljöprägel.

På vilket sätt då?

Ja, i Kögebukten byggde man upp en ny strand en bit utanför den gamla. På så sätt fick man minst dubbelt så mycket strand och samtidigt nya sjöar med bräckt vatten. Det bildades våtmarker och fågelöar men kunde samtidigt användas för rekreation. Hamnarna ligger i denna zon och har en typ av skärgårdsprägel som tillåter en mjuk strandkant även inne i hamnen.

Det blir unika lägen för båtgästen?

Ja, precis. Men den här hamntypen skiljer sig rejält från de urbana som byggs idag. Ofta är det gamla industriområden som får en ansiktslyftning, men där det industriella formspråket ändå lyser igenom. Och det är väl ok, men här var det som om man var ute efter något nytt.

Man började från scratch. Naturinsatserna blev som en kompensation för det man tog i anspråk.

Ja, och frågan är om man inte skulle kunna förena en del av dessa tankar med den urbana trend som råder nu? Skulle inte hamnen kunna öka naturvärdena?

Jo det skulle vara intressant, särskilt i områden som redan har ett stort naturvärde. För det är ganska stor skillnad mellan ett sådant och ett område som Västra Hamnen där det inte fanns någonting. Det är ju en kompensationstanke och jag skulle kunna tänka mig att om man skulle bygga en ny hamn idag på ett värdefullt läge så skulle man ställa sådana krav från Länsstyrelsens sida.

Frågan är hur stor kunskapen är om att denna typ av hamn finns? Funderingar kring detta förekom inte när jag satt på möten om Knähaken-projektet i Helsingborg. Där sågs det bara av ondo från ekologerna. Men hur stor är skillnaden mellan en vågbrytare och ett konstgjort rev för fiskar? Hamnen kanske kan vara en föryngringsplats för fiskar?

Absolut. Det finns säkert många spår att nästla sig vidare på. Eftersom stränderna är mycket viktiga både ur ett ekologiskt och demokratiskt perspektiv och en småbåtshamn ändå är ett särintresse är det ju intressant om man kan bredda dess funktion.

Tyvärr är dessa danska hamnar ganska stängda för allmänheten. Trots att de är öppna och till och med har trevliga vandringslingor som går runt hela hamnen så får man inte använda alla de vindskydd och grillplatser längs slingan om man inte är hamngäst. Det känns som hela idén faller på det.

Då bara punkteras alltihop. Hela mötesplatsen är borta. Det är ju det man skulle vilja ha med sig när man bygger nytt, precis som när man kommer till ett gammalt fiskeläge och går ner till hamnen för att se vad som händer. Man vill ju att en sådan här hamn ska vara öppen för alla annars kan den ju lika gärna läggas långt långt bort i perefirin.

Intervju mellan Alfred Persson och Mats Rosander, Trafikchef Helsingborgs hamn, Brandingenjör, chef för trafikledare och säkerhet. Arrenderar även ut småbåtshamnen Norra Hamnen i Helsingborg, 2008-06-03.



I media lyfts med jämna mellanrum upp frågan om båtplatskö. Det beskrivs att trycket är stort på de båtplatser som finns och att behovet av nya är stort. Vad är din erfarenhet av detta?

Båtplatsköerna är alltid större, jag skulle tippa 3-4 gånger större än det verkliga behovet. Det delas ju ut lediga platser till kön varje år och då gäller det ju att ha ett bra könummer om man vill på en bättre plats, ”The Place”, för sin båt.

Så du menar att man redan har en båtplats när man står i kön?

Ja, man har både båt och plats men vill av någon anledning ha bättre. För oss fungerar det så att i januari kanske vi har, säg, tio lediga platser och då går de till de första tio i kön, men de tackar nej fast det är bra platser. Då går det vidare till nästa och samma sak händer igen. En och annan svarar ja men fortfarande nu i juni så har alla platser inte delats ut och då är vi kanske på nummer tvåhundra i kön. Så det här Knähakenprojektet man planerar för i södra Helsingborg med 1100 båtplatser tror jag man ska ta i etapper.

1100 är väldigt stort. Det borde motsvara Råå Hamn?

Ja, och vi har 300 båtplatser varav 20 är kommersiella, det vill säga hyrs ut till företag.

Hur många nya båtägare utan hamnplats finns det?

Om det stämmer med ca en fjärdedel av vår kö borde det innebära cirka etthundra hos oss. Men kön är ganska oförändrad år från år. Den bygger inte på som man skulle kunna tro. Det verkar vara mycket spel bakom gallerierna när det gäller båtplatskö.

Man kan väl tänka sig också att många som inte har plats står i flera köer till olika hamnar samtidigt?

Ja, men samtidigt säljs det ju väldigt mycket båtar just nu. På båtmässan här varje år säljs det för 20-25 miljoner, vilket skulle innebära omkring 20-25 båtar.

Vilken typ av båtplatser är det då som efterfrågas?

Större!

Hur stora?

När Norra Hamnen stod färdigt 1999 var normalbåten 27 fot, drygt åtta meter. Idag får man nog lägga på fem fot, det vill säga nästan 10 meter. Det innebär ju att det finns för få platser för 35-40 fot och för många för små båtar. Eftersom det är ganska dyrt att ha båtplats här så blir de små båtplatserna för dyra för sin storlek. Alla är utyrda men det blir ju mycket skriverier om prisnivån.

Hur är relationen mellan antalet båtplatser, båtplatsernas storlek och hamnens ekonomi?

Först och främst så driver vi inte marinan i vinstsyfte efter direktiv från staden. Den genererar ett resultat på 6-7 procent, cirka 170,000 kr, som läggs undan till underhåll, så det blir ju ett nollresultat.

Men det som skiljer Norra Hamnen från många andra hamnar till exempel Råå Hamn, är att där finns stora ideella krafter som kan tjära bryggor och städa i hamnen. [Harkling] Våra kunder i Norra Hamnen kan inte tänka sig att ligga på knä och tjära någon brygga utan allt underhåll måste köpas kommersiellt. Däremot har de ju mycket synpunkter på hur det ska skötas.

Sen tillkommer ju en massa krav från staden i och med att det ligger så centralt. Bland annat Blå flagg, som stipulerar en mängd krav på renhållning, avfallshantering, brandsäkerhet med mera.

Vad är det då som påverkar om en hamn blir bärkraftig ekonomiskt sett?

Man har ju bara två tillgångar, gästplatsavgifter och båtplatsavgifter. Sen har vi i och för sig kommersiella platser också där man arrenderar ut platsen till företag under en lång period.

Är det större vinstmarginal på dessa platser?

Ja, lite.

Finns det något samband mellan antalet båtplatser och den ekonomiska bärkraftigheten i en nybyggd hamn? Jag kan tänka mig att det är mycket stora investeringar som krävs.

Jag har inte funderat över det, men jag skulle tippa att det här med att komma över tusen båtplatser inte är taget ur luften utan att det är någonstans där det ligger. Tittar man på Norra Hamnen så har staden investeringar i hamnen som gör att de har kapitalkostnader på 3 miljoner per år som inte läggs på båtplatsinnehavarna utan man tar det själv. Och här kommer vi till det jag tror du är ute efter: Här har staden byggt en infrastruktur, man vill ha det snyggt och vackert, allt är designat, men så säger man till mig: det här är inte en småbåtshamn, det är ett rekreativområde för Helsingborgarna. Ni kan inte sätta upp staket eller stänga av bryggor utan det här är en öppen del av staden.

Hur fungerar den sammanblandningen mellan olika aktiviteter som restauranger, affärer och båtliv?

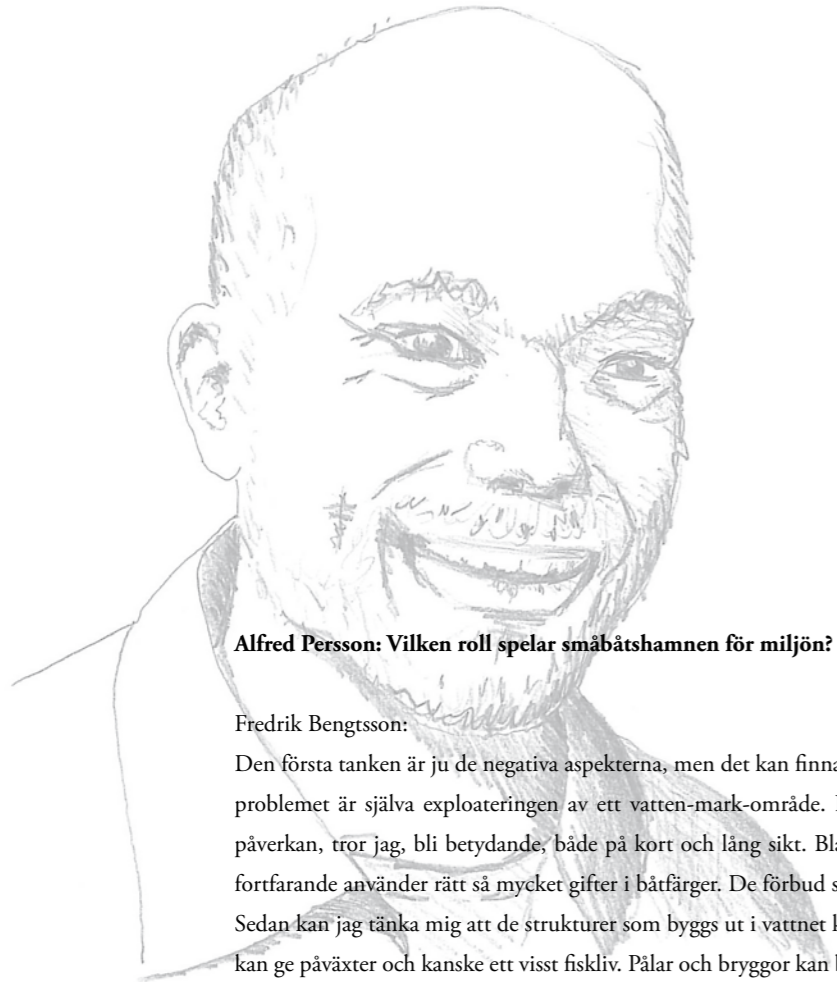
Det fungerar bra. Det blir ju intressant för de som går där. Småbåtsägarna tycker att det skräpas ner och ibland stjåls en båtmotor men jag garanterar att det stjåls i samma omfattning i andra hamnar också. Tyvärr försvinner det en hel del livbojar och brandsläckare, särskilt i samband med studenten, och det är ju aldrig bra.

En viktig aspekt när man bygger en ny hamn är var man gör det. Vad är en bra plats?

Jag tycker nog att Norra Hamnen är det som folk vill ha idag. Titta bara på Köpenhamn och Hamburg. Det ska vara vattennära boende med en marina utanför och lite kommers, då är det bra. Du ska jobba med Rydebäck? Du får ursäkta, men det får byggas upp rätt mycket i hamnen för att dra folk. Det räcker ju inte med en glasskiosk och kan du tänka dig en restaurang på Rydebäcksstrand: Bär den sig hela året? För det är ju nackdelen med alla hamnar i Sverige, de dör ju ut totalt på vintern om det inte finns något annat som håller det vid liv under vintern. Till och med Norra Hamnen är ju ganska öde, trots sina förutsättningar.

Fredrik Bengtsson och Carl Rugfelt

Intervju med Fredrik Bengtsson, kommunekolog, Carl Rugfelt, kommunekolog, och Alfred Persson. Både Fredrik och Carl arbetar för Helsingborgs stad, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2008-06-30.



Alfred Persson: Vilken roll spelar småbåtshamnen för miljön?

Fredrik Bengtsson:

Den första tanken är ju de negativa aspekterna, men det kan finnas positiva. Det första och största problemet är själva exploateringen av ett vatten-mark-område. Beroende på utformningen kan påverkan, tror jag, bli betydande, både på kort och lång sikt. Bland annat beroende på att man fortfarande använder rätt så mycket gifter i båtfärger. De förbud som finns följs inte.

Sedan kan jag tänka mig att de strukturer som byggs ut i vattnet kan ha en positiv inverkan. Det kan ge påväxter och kanske ett visst fiskliv. Pålar och bryggor kan bli ett nytt element som fattas i miljön. Precis som man ibland sänker ett skepp och skapar ett artificiellt rev så kan nog hamnen ha en sådan funktion och eftersom det är strandnära så finns det gott om ljus som kan ge en bra produktion.

AP: Vad är det som är själva problemet med att man tar upp en plats av stranden? Vad är det som påverkas?

FB:

Vi vet ju att de grunda vattenområden som i så fall exploateras är de mest produktiva ur till exempel fisksynpunkt.

AP: Hur djupt sträcker sig denna zon?

FB:

Det sträcker sig ner till sex meter och beror på hur mycket ljus som kommer ner till botten och ger förutsättning för fotosyntes.

AP: Så problemet är att man måste gräva ur för hamnen?

FB:

Ja, om man tar dessa grundområden så försämrar man föryngringen av t ex plattfisk. Dessutom kan man fundera över hur mycket som redan är exploaterat. Här i Helsingborgs kommun så är redan stora delar av kusten bebyggd, hårdgjord. Hur mycket ska man nagga i kanten? Stranden används ju även mycket av allmänheten. Det har ju också ett

värde. Så det finns en tydlig konflikt mellan olika intressen.

AP: Ja, det är två skilda frågor: allmänhetens tillgång och miljöintressena med biotoper som kan försvinna. Om man tittar på strandzonen, vilken del är då viktigast?

FB:

Man brukar prata om olika ekotoner, övergångszoner mellan olika biotoper eller element. Det kan vara bryn som mellan åkermark och skog, eller som här mellan land och vatten. De är generellt mycket värdefulla men att säga vilken del av en ekoton som är viktigast är väldigt svårt eftersom det beror på de lokala omständigheterna. Man har på senare tid börjat uppmärksamma sandmarker som särskilt värdefulla för vissa djur, särskilt insekter, och växter. Mängden sandmarker har på senare tid också minskat. På 1700-t hade dessa arter en mycket större plats på grund av ambulerande åkrar.

AP: Skogsbrynet är ju artrikt bland annat därför att det både får ljus från det öppna landskapet men samtidigt skydd från skogen. Jag tänker mig att stranden nästan fungerar tvärt om: gränsen mellan vatten och hav är ju väldigt utsatt för vind, salt, is, hetta och vågor.

FB:

Ja, samtidigt är denna zon väldigt produktiv och det beror bland annat på ljuset och att det är näringsrikt i vattnet. Om vattenlivet är produktivt ger det förutsättningar i sin tur för ett rikt fågelliv. Men skyddat...

AP: Men det är kanske är att det är oskyddat som gör zonen viktig för att bara vissa arter kan överleva där.

FB:

Sandiga områden kräver någon slags störning, annars sluter de sig. Så här är det vind och vatten och ett lagom slitage från människor som ger de här kvalitétéerna. En stor del av våra svenska vildbin är hotade på sikt för att sandmarker försvinner, och de är väldigt viktiga ur en ekonomisk synvinkel.



AP: Undersökningar som gjorts säger att det finns förhöjda värden av gifter och tungmetaller i småbåtshamnar, men hur påverkar de djur- och växtlivet i hamnen?

FB:

Det vet jag inte riktigt. Olika gifter och tungmetaller påverkar på olika sätt men hur det påverkar livet kan jag inte svara på.

AP: På senare år har det kommit allt fler studier som undersöker djurlivet i urbana sammanhang, så det borde ju även finnas i småbåtshamnar. Hur skiljer sig livet i hamnen jämfört med utanför? Förutsättningarna är ju ganska annorlunda med till exempel brackvatten.

FB:

Jag vet inte. Man muddrar botten och det ändrar ganska mycket...

AP: Du menar att man tar bort förutsättningarna för att ett bottenskikt ska kunna etablera sig?

FB:

Det kanske finns ett produktivt bottenskikt i en hamn, det har jag inte tänkt på, annars har vi ju väldigt produktiva bottenområden vid Knähaken, men de ligger ganska djupt cirka 25-30 meter. Där är en fantastiskt fin fauna och det bygger på att det är strömt, syresatt och salt vatten. I en hamn är det inte samma omsättning på vattnet utan mer stillastående men det kanske är produktivt. Jag vet inte. Ta kontakt med en marinbiolog!

AP: Det finns tre småbåtshamnar i Helsingborgs kommun idag. Hur påverkar de miljön?

FB:

Prata med marinbiologerna på kustkontrollprogrammet.

AP: De tungmetaller man hittar i småbåtshamnen kommer från utsöndring från båtarna och hur stor del kommer med färgskrapet som följer med dagvattnet?

FB:

Det är en intressant fråga. Det handlar om hantering.

AP: Man kan bygga system som tar hand om spillvattnet från båtarnas uppläggningsområde, men vilken skillnad skulle det göra? Visst utsöndrar båtarna, men det kanske transporteras iväg med vattnet medan färgflagorna sjunker till botten och ackumuleras.

FB:

Filtrering skulle säkert spela stor roll.

AP: Vilka miljökrav skulle ni ställa om man skulle bygga en ny hamn?

FB:

Vi har ju ett aktuellt projekt vid Knähaken. Där finns redan en befintlig pirarm och jag skulle gärna se att man byggde hamnen en bit ut längs pirarmen så att man inte behöver muddra utan behålla strandzonen innanför. Det fördyrar säkert men strandzonen hade skonats. Annars är det viktigt att ha system som tar hand om sopor, avlopp och dagvattenhantering.

AP: Man kan titta på hamnen ur en annan aspekt också. Om man tar Råå Hamn som ett avskräckande exempel med stora asfalterade ytor där man egentligen inte kan göra så mycket mer än att ha båt, och jämför det med några danska exempel där man vid båtupställningsplatserna även har träd och häcksystem som ramar in. Vegetation har ju en viss funktion för djurlivet även om det är på en parkeringsplats.

FB:

Ja, det lokala klimatet påverkas. Danskarna är duktiga på det, bara att klä in staket med murgröna till exempel. Om det nu är hårdgjort varför inte sätta upp en basketkorg eller spänna upp ett tennisnät och låta det bli aktiva zoner. Och varför måste det vara asfalt?

AP: I Danmark var det väldigt vanligt med grusade ytor. Det ger ett mjukare intryck och

infiltreringen blir bättre. Men det är kanske inte så bra om man vill ta hand om spillvattnet...

FB:

Om man är ambitiös så kan man ha ett tätt lager under gruset som samlar upp spillvattnet och leder bort det.

AP: Om vi tittar närmare på Rydebäcksområdet, vad är det som talar för och emot en småbåtshamn där?

FB:

Ja, Rydebäck expanderar nu, framförallt runt tågstationen, men samhället har på ett sätt en dålig koppling till havet. Men både havet och stranden finns ju där och det är tillgängligt, Skåneleden går förbi där. Det som talar för det är att där finns folk, och finns det folk finns en efterfrågan. Det främsta argumentet mot en hamn där är, som jag ser det, inte en naturlig plats för en hamn. Strömningsförhållandena där är nog rätt tuffa. Det finns en anledning att det inte varit ett fiskeläge tidigare.

Sen är ju frågan hur man konstruerar hamnen. Kanske kan man kompensera, eller balansera, för de ingrepp man gör. Hur påverkar muddringen? Kan man göra det på ett sätt som är bra för djurlivet?

Sedan är det också viktigt att hamnen blir tillgänglig för allmänheten, att hamnen inte stänger av mot havet för de som inte är båtägare.

AP: Vilken roll spelar strandskyddet?

FB:

Strandskyddet har varit väldigt viktigt för Sverige. Det är bara att titta på hur det ser ut i andra länder och tillgängligheten till stranden. Småbåtshamnen kan ju vara tillgänglig. Man kan fixa en badplats, se på Köpenhamn där man har en mitt i centrum. Får man sådana mervärden så tillgodoser man tillgängligheten, för strandskyddet handlar dels om det och dels om den biologiska mångfalden.

AP: Rydebäcken går längs norra delen av samhället och rinner sedan ut i sundet. Vilken betydelse har bäcken?

FB:

Öringen vandrar upp i bäcken så för den är både mynningen och bäcken jätteviktig.

AP: Hur hittar den dit?

FB:

Den känner igen vattensammansättningen, tror jag.

Carl Rugfelt:

Är öringen inte hemortstrogn? De känner igen var de växte upp och söker sig tillbaka dit. Förmodligen präglas de av vattensammansättningen på just den platsen.

AP: Det finns hamnar där en å eller bäckmynning ligger inne i hamnen. Skulle öringen störas av hamnens utsläpp eller verksamhet?

FB:

Det har säkert betydelse hur mynningen är utformad. Idag är det en ganska grund mynning, där är väl inte ens en trumma, och skulle man bygga en hamn utanför så skulle det nog få konsekvenser.

AP: Det rinner ju ut sötvatten här. Vilket är mest artrikt under dessa förhållanden, sött eller saltvatten?

FB:

Jag tror det är saltvatten.

CR:

Det spelar också roll var vattnet i bäcken kommer ifrån. Vad innehåller det?

FB:

Det kommer från bostadsområdet, åkrar och golfbanan.

AP: Där är nog en förhöjd kvävenivå.

CR:

Generellt sett så berikas artrikedomen när det finns vattenflöden i branter och sluttningar, därför kan jag tänka mig att artrikedomen vid mynningen är högre. Men precis hur det påverkar när det rinner ut i saltvattnet är osäkert.

FB:

I Östersjön som är det största brackvattnet så finns det både salt- och sötvattensarter. De får kämpa ganska hårt eftersom det inte är deras optimala förhållanden så man brukar se att de blir lite mindre än vad de skulle ha varit. Men man får ju en mix av båda världarna.

AP: Strax utanför stranden i Rydebäck kan man se på satellitbilder att sandbotten har svallningar, dalar och toppar, under vattenytan. I dalarna tycks det finnas en del tång och alger. Ytterligare längre ut kommer ett mörkt område på botten. Vad betyder detta?

FB:

Svallningarnas sträckning går parallellt med stranden och beror på vågornas riktning. I dalarna är förutsättningarna nog något mer skyddade så växtligheten kan etablera sig.

AP: På vilket sätt skiljer sig en stenbotten mot en sandbotten?

FB:

Det ena är erosionsbotten och det ger ju olika förutsättningar. Men sen vet jag inte om man ska värdera dem. Det är likadant som med sött eller saltvatten, vilket som är mest artrikt. Det är värdefullt med både och.

AP: När jag var lite dök vi alltid vid ett litet skär eller rev för jämfört med omgivande sandbotten var det där vi kunde se fisk. Det verkar ju so om det finns mer liv vid reven, eller det kanske det inte gör? Det finns kanske minst lika mycket i sandbotten, bara en av en annan typ. Inte lika spektakulär?

FB:

Där finns havsborstmask, sandorm och musslor.

CP:

Det finns ju mycket mer liv i översta delen av botten än vid dess yta. Den kan förefalla livlös men är inte så himla livlös egentligen.

FB:

Och så gömmer det sig kanske lite plattfisk, men det hade ju varit allra bäst om man har älgräsängar som ger utmärkt skydd.

I en sandbotten finns näringen i marken medan i en erosionsbotten med stenar så finns näringen i vattnet. Det ger olika typer av liv.

AP: Finns det något särskilt som utmärker djur och växtlivet i Rydebäck?

FB:

Vi har strandvial som är en ganska ovanlig ärtväxt och där kan finnas ett särskilt vildbi som är knutet till det. Vad det gäller fågelliv vet jag inte om det finns något särskilt utöver vanligt förekommande arter utmed kusten.

AP: Om man tittar på de danska hamnexemplen som byggdes under 1980-talet söder om Köpenhamn ser man att man ansträngt sig för miljön. Man har konstruerat nya laguner utanför den befintliga kusten som säkert är bra både för rekreation och fåglar. Växtligheten är varierande och själva hamnen ligger på öar i en sådan lagun. Mängden hårdgjorda pirar är mycket liten utan i stället finns kanske tre gånger mer strand än det fanns från början. Vad tror ni om denna lösning?

FB:

Om man tar bort gifterna från båtfärgerna så verkar det kanon och det kan nog vara en fin upplevelse också.

Fredrik Bengtsson är tvungen att gå från intervjun.

CR:

Det spelar stor roll hur den här mjukgjorda ytan ser ut. Är den monoton eller varierad? Men det låter lovande från mitt perspektiv.

AP: Det verkar dock som att denna typ av hamn gått lite ur mode. Sedan slutet av 1990-talet har ombyggnaden av gamla industrihamnar dominerat med en väldigt urban stil med mycket hårdgjorda ytor och lyxiga material. Min förhoppning är att man kan kombinera båda tänkesätten, till en sorts urban naturhamn där hamnen kanske till och med kan fungera som en reproduktionsplats för fisk och djurliv.

CR:

Jag förstår din tanke om att man ger miljömässigt bättre värden till ett sådant här område efter att hamnen kommit till – att det blir förbättringar på alla plan. Det är optimalt men problemet är att man måste bestämma sig för ur vilket perspektiv man ser det. Det är nog omöjligt att se till alla behov samtidigt.

Om hamnen blir denna reproduktionscentral finns det en risk att djurlivet så att säga blir beroende av hamnen. Man vill ju skapa någon form av hållbarhet i det hela.

AP: Precisera.

CR:

Man kan göra en liknelse med golfbanor. Allt fler golfbanor lägger in naturliga element i sin struktur, och det är ju bra för då skapas biotoper, men om golfklubben går dåligt och kanske måste ändra hålen eller stänga ner så försvinner biotopen. Då förlorar man allt det som man byggt upp. Men golfbanor kan var en viktig resurs och jag känner att småbåtshamnar skulle kunna vara samma sak.

AP: Om man släpper in andra verksamheter i hamnen som bostäder och allmänna vistelseytor kan man kanske få samhället att stå för uppbyggande av dessa åtgärder.

CR:

Det är så man resonerar med många golfklubbar nuförtiden. Man ser dem som en sorts naturvårdsagent.

AP: Om vi återvänder till konstgjorda rev så har man utanför Amger strand i Köpenhamn byggt ett rev i formen av en sjöjungfru, ungefär ett par hundra meter lång. Den drar till sig både djur- och växtliv men fungerar också som en undervattenspark för dykare. Revet är konstruerat som en hinderbana men erbjuder även en naturupplevelse. Redan efter ett eller två år fick man den här effekten.

CR:

Det är mycket intressant. Hamnen skulle kunna fungera som en reklampelare för natur!

AP: För mig är inte steget så stort mellan ett konstgjort rev och en vågbrytare och pir. Så om man kunde omdefiniera hamnen i grunden så det betraktades som ett rev skulle mycket vara vunnet.

CR:

- Ja, det skulle det. Jag vet inte hur mycket konstgjorda rev använts i Sverige men man ska komma ihåg att biologisk mångfald som rev ofta bidrar med inte alltid är det rätta. Det finns unika biotoper som kan försvinna.

Vilken roll spelar småbåtshamnen för miljön?

Jag menar att en enskild hamn inte spelar så stor roll men alla tillsammans har en mycket stor påverkan på miljön eftersom de är så utspridda. Hamnarna tar stora arealer tillsammans och om man till exempel tittar på USA så tänker man på ett annat sätt. Där har man kanske 4-5000 båtar i en hamn och koncentrerar problemen till ett ställe. Det är kanske inte så svenskt men jag tror det är bra för miljön.

Hamnen påverkar framförallt grunda mjukbottnar. Det är ofta där man vill lägga en hamn också. Det kan vara en skyddad vik eller bukt och det är ju där djur och växtliv också trivs.

Så det är sådana lägen man bör undvika?

Ja, det handlar om fysisk planering. De mjuka grunda bottenarna skapas just för att det är skyddat. Samma sak gäller för åmynningar, och i dessa ligger det ju många hamnar idag och stör.

Så problemet är att hamnen tar upp denna viktiga yta. Vad är det då som gör att hamnen inte fungerar ur reproduktiv synvinkel?

Den mest produktiva zonen vi har i våra vatten är 0-3 meters djup. Det beror på att det är varmt vatten och en massa solljus. Det ger förutsättningar för växter och det är ju starten på hela näringskedjan. Då får man in fisk, ålar och allting och produktionen sätter igång. Produktionen är ju till och med högre än i tropiska regnskogar, så den är otroligt hög! Produktionen i våra grunda kustzoner är faktiskt i paritet med en åker som man gödslar.

Att det är grunt är viktigt men man vill också ha en viss omsättning av vattnet. Är det bara grunt så får man för mycket vegetation och när den bryts ner så blir det syrebrist och bottendöd. När man bygger en hamn stänger man till vattnets genomflöde och de här problemen uppstår. Dessutom måste man muddra botten.

En småbåtshamn behöver ju inte vara mycket djupare än tre meter.

Visst, men de är djupare än botten runt omkring och fungerar då som hålor. Efter andra

världskriget sög man upp en massa sand från havsbotten på flera ställen i Öresund för man behövde det till byggnationer. Det var på 1-2 meters djup och hålor som bildades blev 2-3 meter djupare. I alla dessa hålor blev det syrebrist även om de låg ute på öppen kust. Det blir dålig vattencirkulation i dessa hålor och då försvinner produktionen.

Det kan man väl stå ut med om det är en enda hamn, men det finns ju så många...

Vilka andra negativa konsekvenser har en småbåtshamn på miljön?

Först så har vi den fysiska påverkan på kustzonen. Jag har redan nämnt att man påverkar de grunda bottenarna både genom att stänga inne, gräva ur eller fylla upp. Sedan har vi muddringen: alla hamnar slammar igen så man måste muddra och eftersom det är dyrt att frakta bort så tippar man i närheten och då kommer det tillbaka igen.

Jag pratade med trafikchefen i Helsingborgs Hamn, Mats Rosander, om detta. Han menade att Länsstyrelsen föreskriver att man måste tippa sanden där den kommer ifrån, vilket han skakade på huvudet åt eftersom sanden bara kommer tillbaka igen.

Jag tycker inte det är en bra regel. Har man tagit beslutet att här ska vara en hamn då får man ta konsekvenserna av detta. Man måste ju ha tänkt igenom vad det innebär innan. Man kan lägga ett rev eller en pir uppströms från hamnen vars skugga fångar in sanden och hindrar vidare drift. Man måste tänka i hela kedjan.

Mats Rosander tyckte att man skulle kunna fylla upp en del döda djuphavshålor i Öresund så de kom upp i samma nivå som botten runt omkring.

Är det hålor som vi själva har grävt ut så tycker jag man ska göra så, men är de naturliga så ska man inte göra någonting. Men i Öresund finns det massor av hålor som vi skapat – lägg sanden där. Absolut, tycker jag. Det är ju en restaurering!

Vad är anledningen att Länsstyrelsen vill att man ska lägga tillbaka sanden?

Det är väl någon sorts ekologisk grundsyn, att man inte ska störa och processer ska få fortgå som de ska. Om man ser på det här med biologisk mångfald så gäller

det arter, habitat och processer. Om man vill bevara mångfalden så ska man bevara alla tre, men det kan bli lite fel tycker jag. Om man valt hamnen så får man acceptera konsekvenserna.

Men det här är upp till varje län att bestämma – om det inte går till domstol givetvis.

För att krångla till det hela så spelar det roll var man tippar muddermassorna. Om man tippar det på grunda produktiva bottenar så förstör man mycket direkt men livet återetablerar sig snabbt. Men om man tippar på djupa icke så produktiva bottenar förstör man inte så mycket men det kan ta lång tid innan liv återetablerar sig. Så det här får man väga från fall till fall.

Vilka andra fysiska åverkan har hamnen?

Det tredje är propellrar och annan framfart som stör djurlivet. Det är kanske inte lika viktigt som de två första men ju starkare motor man har desto djupare påverkar man. Reducerar man hastigheten så minskar man påverkan. Den här störningen finns men är kanske ganska liten.

Är det virvlarna eller ljudet som är problemet?

Både och. Sen har du ju vågerosionen mot stränder men sammantaget så stressar båtarnas framfart fåglar och fiskar och även marina däggdjur.

Det fjärde är störd fisk som vandrar. Det gäller särskilt vid å- och bäckmynningar. Man har sett att lax och öringar som vandrar blir lätt störda av buller och kan försvinna trehundra meter åt något håll om en båt passerar när de ska in i en å. Men alla sådana här vandringar genomförs tillslut, men de fördröjs och eftersom den är tajmad med andra fenomen i naturen så ökar risken för fisken och dödligheten.

Det femte är nedskräpning. Kanske inte ett hamnproblem men förknippat med fritidsbåtar. Jag tror man kan räkna ca 1 kg sopor per båt och dag. Visst mycket tas iland men en del åker ju överbord, särskilt om det sjunker.

Det var det som hamnen fysiskt påverkar. Sedan har man giftiga ämnen där ett par saker påverkar.

Först är det oljeprodukter och tungmetaller i bottenfärgen till båtarna. Detta problem har man främst inne i hamnen. Eftersom man redan har muddrat och gjort annan fysisk påverkan ser jag

inte gifterna som väsentlig i sammanhanget. Problemet uppkommer bara för att vattnet är instängt och skulle inte finnas om det var bättre genomströmning. Jag tror vi kom fram till att det släpps ut ungefär 50 ton koppar från bottenfärger 1980 i Sverige när vi gjorde en undersökning. Jämfört med alla andra utsläpp är det väldigt lite. Och idag har ju bottenfärgerna mycket mindre koppar i sig. Tar man bort färgskrap och oljespill från dagvattnet och har god genomströmning i hamnen så är problemet i princip löst. Därför kan hamnarna inte vara för små för att investeringarna ska vara motiverade. Jag är nog tyvärr för stora hamnar. Det låter kanske illa men det finns fördelar med det.

Den sista punkten är olja och avgaser från båtmotorerna. Det är inga problem i kustområdena men när man kommer in i insjöar ser man effekten av det.

Det var det negativa miljöaspekterna på en hamn. Finns det några positiva?

Som jag ser det är det reveffekten som är det mest positiva. Tar man en hamn med pirarmar och vågbrytare i ett område som saknar naturliga rev så får man en fantastisk effekt. Det finns ett intressant exempel från Huskvarna och Vättern, där man byggde en småbåtshamn vars ena vågbrytare råkade bli en utmärkt lekplats för rödingen. Stenen man la mot erosionen hade ungefär en knytnäves storlek och det visade det sig vara perfekt för rödingen, som dessutom har det svårt i Vättern så alla nya lekområden är välkomna.

Och detta var en helt oavsiktlig effekt?

Ja, men nu vill vägverket göra samma sak när de ska förstärka motorvägen längs Vätternkusten.

Så idén har spridit sig.

Konstgjorda rev kan ha en väldigt positiv effekt i områden med mjuk sandbotten. Den kanske inte är så stor i klippiga kustområden men hela vägen från Halland till Östergötland, även Öland och Gotland, skulle det ha verkan.

Men det kräver att hamnen ska vara en bra zon att växa upp i, det vill säga att det är god vattengenomströmning. Så man ska inte stänga in hamnen.

Jag tror vi är lite bortskämda med att bygga hermetiskt tillslutna hamnar med pirar och grejer. Jag tror inte det behövs. Jag menar båten ligger inte i vid höststormarna, folk använder bara båten i fyra veckor per år. Max.

Finns det andra positiva aspekter än reveffekten?

Nja, det är klart att hamnen har en samlande verkan på båtarna. På västkusten händer det ofta att båtar ligger förtöjda på boj i grunda vikar. Det innebär en ännu större fysisk påverkan på botten när kättingarna skrapar emot. Det blir en tom cirkel runt förankringen. Hamnar koncentrerar ju åverkan till ett fåtal platser, så på så sätt är det positivt.

Hur stor roll spelar olika förtöjningsprinciper? I skärgården ankrar man ofta och det kanske drar sönder botten?

Ja, det är framför allt det vi har sett. På flygbilder kan man se cirkelarna runt dessa bojer som är uppskavda. De är utan tång eller ålgräs och på dessa grunda vatten är de det mest produktiva bottnarna. Det är därför det är så negativt att muddra, man förstör vegetationen.

Vilken är skillnaden mellan olika bottentyper?

Generellt sett kan man säga att de mest produktiva är mjuka sandbottnar med lite finare sand med vegetation på 0-3 meters djup. Kustzonen med klappersten är inte så produktiv och det beror på att vågpåverkan är för stor.

Hamnarna vill ju också ha ett skyddat läge och det är oftast vid mjukbottnarna.

Öresund har väldigt mycket sandbotten. Är det ett skyddat läge?

Nej, Hallandskusten, Skåne och Öresund är lite unika om man jämför med övrig svensk kust i och med att man har de här otroligt långa sandområdena. Om man i detta område lägger en hamn på en öppen kust och skapar ett lite mer skyddat område så tror jag att man tillför ett revhabitat. Påverkan av en sådan hamn är inte alls lika stor som i andra områden.

Vad man däremot ofta gör längs dessa exponerade kuster är att man lägger hamnen i åmynningar för att det är så dyrt att bygga pirar. Det är som jag tidigare sagt inget bra läge därför att åmynningar är migrationsleder för fisk och andra djur.

Anledningen till att hamnarna ligger i mynningarna är att de är gamla fiskelägen och åarna var viktiga för transport in i landet.

Visst, de kan ha legat där sedan medeltiden, men ska man bygga nytt behöver man ju inte göra om samma misstag. Mynningarna är också ganska produktiva. Det är en ekoton, en övergång mellan två olika ekosystem och det är alltid produktiva områden. Det ser man över hela världen.

I en hamn är vattnet ofta bräckt, det har en lägre salthalt än omgivande hav. Vilken betydelse har det?

Östersjön har en salthalt mellan 0 och 10 promille. Det är ett område med låg produktion och det beror på att den låga salthalten är stressande för djur. Det finns exempelvis inga stora kräfdjur där.

I Öresund är det 10 och längs Hallandskusten 20 promille. Om det i hamnen går ner från 20 till 15 promille så spelar det ingen roll. Det viktiga är att det inte varierar för mycket. Fluktuationerna är stressande.

Men ju saltare vattnet är desto artrikare blir det också?

Ja.

Om vi sammanfattar: Vilka faktorer skapar dessa produktiva områden?

Grunda vatten värms upp fortare och solljuset når botten så att växter kan leva där. Mycket växter ger hög produktion.

Det ska vara ett måttligt utbyte av vatten, inte en stormkust eller en lerig vik med stillastående vatten. Lagom helt enkelt. Botten ska vara mjuk med finare sand.

Om det är för lerigt så minskar produktionen?

Det blir syrebrist i botten och djur kan inte leva där. Det är ett tecken på dåligt vattenutbyte. I en sådan botten är det bara liv en centimeter ner medan i en sandbotten tjugo. Långt inne i en lerig vik kan det till och med bli syrebrist i vattnet framme i

augusti och då får man fiskdöd.

Vilken betydelse har hårda bottnar gentemot mjuka?

Det är en helt annan fauna som sitter där. I mjuka bottnar lever djuren på organiskt material, ofta dött, som fallit ner medan på ett rev silar djuren näring ur vattnet. Denna näring är ofta små djur, levande, som driver förbi med strömmarna. Vattnet får inte vara för grumligt utan ganska rent. Havstulpaner är ett typexempel på djur som trivs under dessa förutsättningar.

Ska man göra ett bra rev av en småbåtshamn så måste man ha bra genomströmning därför att djuren på revet lever av näringen som passerar.

Hur stor genomströmning rör det sig om?

Måttlig. Svårt att säga ett värde men man kan se det på bottenssubstratet. Om det är finare sand så är det lagom, ren lerbotten är för dåligt. Flödet måste vara konstant, inte komma i omgångar vid en storm eller så.

Säg att du har en hamn med pirar som går ut i vattnet, kanske 100 x 50 meter stor. Där finns givetvis en mynning på 25 meter för båtarna men den är inte tillräcklig. Men hade du då två kulvertar på cirka tre meter i diameter på vardera sida i hamnen så skulle det nog räcka för genomströmningen. Det behöver nog inte vara mer än så.

Det är alltså inte vågorna utan strömmen längs botten som är viktig.

Just det. Optimalt bygger man hamnen på pontoner istället, men det skulle nog innebära en massa andra problem.

Samtidigt uppkommer risken med igensandning i hamnen. Det skulle nog fungera att lägga pirar uppströms som samlar sanden men ändå släpper igenom vattnet.

Finns det någon växelverkan mellan ett rev och en mjukbotten?

Nej ingen uttalad. Blåmusslan kan leva i båda habitaterna och det finns ju fiskar som föder sig i båda, men ingen som kräver både rev och mjukbotten.

Om man dyker längs en sandbotten ser man inte så mycket liv men desto mer vid ett rev.

Det är ju klart. På revet sitter allt liv på ytan medan det är under på sandbotten. I regel är organismerna ganska stora på reven också. Dykare dras därför till rev och vrak och sticker det upp ur vattenytan så får man en fågelfauna också.

Har revet en produktiv funktion också?

Absolut! En del fiskar som kräver rev använder inte vi men de är viktiga för rovfiskarna. På västkusten är reven mycket viktiga för hummer. När man gjorde ett konstgjort rev utanför Göteborgs hamn av sprängsten på 10-30 meters djup blev det en fantastisk utveckling av revfauna. Det har blivit det mest hummerrika vattnet på svenska västkusten. Men det beror också på att man infört fiskeförbud för att se effekterna. Detta rev visar vilken potential det finns i konstgjorda rev!

Hur långt söderut går hummern?

Den tar slut vid Kullaberg sen blir det för låg salthalt.

Jag har annars hört att rev mer har en aggregerade effekt, att fisk och djur samlas vid dem men att de kanske inte har en betydelse för den totala mängden.

Ja, det är korrekt, det är så det står i litteraturen. Man har lagt ut konstgjorda rev och försökt räkna på om det gör någon skillnad, men man har inte kunnat se det. – Men jag tror det har det ändå.

Det blir åtminstone lättare att fånga fisken.

Ja, tyvärr!

Så gör man en hamn som ett rev så är det inte säkert att det blir mer fisk?

Nej, men man ger ju annan faunan som inte finns i området möjlighet att etablera

sig.

Är det någon skillnad mellan ett naturligt rev och ett konstgjort?

Nej, jag kan inte se någon större skillnad. Det finns ju rev av gamla bildäck och det finns de som tycker att allt ska vara naturligt, att man annars gjort en störning även om det skulle vara positivt.

Kan man konstruera ett rev för ett särskilt djur eller fisk?

Det kan man nog om man vill, men i regel behöver man inte det. I fallet med rödingarna skapades en lekplats och det är väldigt specifikt. Jag tror de flesta djur koloniserar ändå. Generellt behöver man inte designa strukturen eller storleken på stenen men man kanske ska fundera på hur man lägger revet i förhållande till strömriktningen. Om det ligger snett mot strömmen så kommer mer näring till revet.

I boken Artificial Reefs beskrivs olika typer av betongblock och metallburar med olika fack, hålor och maskor. Som jag förstår det tillgodoser det fiskars olika typer av behov.

Allt sådant här har gjorts för kräftdjur eller fisk. När det gäller insjöar, som jag jobbar mycket med, så lägger man en viss typ av tegelpannor som är perfekta för kräftor.

Visst kan man styra men jag tycker man ska efterlikna naturen. Där ligger stenar huller om buller och man får en divers fauna. Börjar man designa för mycket blir det mycket manipulerande med naturen.

Man kanske rent av snedvrider faunan?

Ja.

Spelar det roll hur flackt revet är?

Revet lutning ger olika fauna. I Bohuslän har vi en hel del abrupta rev och då får man till exempel havstulpaner och sjöponung där. Vill du gynna hummer ska det vara halvflackt. Men kommer man

ner till Öresund så tror jag man ska ha ganska flacka rev.

Man kan ju designa det så det blir naturligt eller så kan man välja att gynna en särskild grupp för att få in någonting nytt när man ändå har chansen.

Är man i Bohuslän kan jag tänka mig att man skulle gynna hummern, men annars rekommenderar jag att det är naturligt.

Det som saknas hos er är en klippö som sticker upp ur vattnet och sen sticker ner igen. Om man gör ett rev så får man ytterligare en effekt, en fågelö, där rävar och andra rovdjur inte kommer åt. Skrattmåsen som är på nedgång i Sverige älskar sådana platser. Om revet sticker upp ur vattnet ser ju båtar det också.

Bör ett sådant här rev ha en särskild storlek?

Ju större desto bättre, men ett antal mindre isolerade enheter kan också vara väldigt bra om de ligger nära varandra. Ett kluster kan bli väldigt attraktivt, särskilt om de sticker upp. Många fågelarter vill inte heller ha för stora ytor. Helst ett stort, annars många små som ligger ihop.

Om man skulle bygga in reven i hamnen, var skulle de bäst göra nytta?

Jag skulle inte vilja ha dem på det djupaste utan på ett djup mellan 0-10 meter, där det på det grundaste sticker upp ur vattnet, medan det på djupet bara sticker upp 2-3 meter från botten. Gärna ut till tio meters djup där det är stabilare förhållanden och en annan fauna. Går inte detta på grund av båttrafik skulle jag lägga reven ganska långt ut på den djupare delen och släppa strandkanten för att inte få problem med strömmar.

Om vi lämnar Rydebäck och tittar lite på de danska exemplen i Kögebugten. Du har hunnit titta lite på dem. Vad tycker du?

Bättre nu än vad jag gjorde tidigare. Först tänkte jag att man förstört viktiga vattendrag men det här är jordbruksåar där de här sjöarna verkar vara bra för att hålla tillbaka närsalterna från havet. De har en lite annan funktion...

Sjöarna är kanske inte så artrika men de plockar bort kväve och annat onyttigt.

Ja, men jag tror de är väldigt dåliga ur fisk- och bottendjurs produktion fast de kan vara bra för fågel. Det skulle kunna uppstå syrebrist i sjöarna, särskilt om de är för djupa.

Hur djupt?

Tre meter djupare än botten runt omkring. Då blir det syrebrist, men det måste inte innebära att det börjar lukta illa. Det kan bara vara i botten och det ser man först om man dyker.

Jag kan nästan garantera att ”sjöarna” är sådana, men man har tagit det beslutet.

Ja, i detta fall har man prioriterat utsläppen från jordbruket.

Man kan inte ha naturreservat överallt, vi måste också finnas. Danskarna är duktiga på sådana här saker så jag tror de har valt läget med omsorg.

Vilken betydelse har det att å- och bäckmynningar rinner ut i sjöarna istället för havet?

Jag trodde det skulle vara ett problem för fiskvandringen, men det ser mer ut som att vattendragen är för jordbruket. Annars kan det bli problem med vandringen men även muddringen. Vattendraget för med sig mycket näring och mynningen är väldigt produktiv. Bland annat finns det ofta pungräkor som lever ute i havet vid kusten. När regnet kommer och mycket näring tillförs i vattendragen simmar de upp i miljontal i ån och käkar, sen simmar de ut igen. På så sätt flyttar de näring och energi från land ut i havet där de givetvis är viktig föda för fisk. Detta kan lätt störas vid byggnationer och få tänker på det. Men är ån övergödd kan en våtmark vara bättre.

När man byggde nya stränder utanför de gamla måste det ha inneburit väldigt mycket muddring.

Säker, och mycket i framtiden med. Varför de valt att göra mjuka strandzoner i stället för hårdgjorda beror nog på att det är så det ser ut här. Man har inte velat tillföra ett nytt element. Det är nog ganska smart tänkt.

Sedan är danskarna mycket för mjukbottnar. Det är därifrån hela konceptet med 0-3 meter kommer ifrån. Redan på 1960-talet uppmärksammade man dess funktion så danskarna är väldigt mycket för sina mjuka bottnar.

Det är väl det enda de har!

I och med att de flyttat ut de mjuka bottnarna i bukten så får de säkert bättre syresättning så det är mycket möjligt att de tjänar på dem. Har man flera hundra meter med grund mjukbotten blir det ofta syrebrist längst in.

Som i Lommabukten?

Ja, precis.

Danskarna har nog tänkt rätt här så kanske ska du vinkla lite mer åt att återskapa en mjukbotten om det nu är det som är naturligt.

Mjukbottnar är ju en bristvara. Vi har fyllt ut otroliga mängder, titta bara på Malmö hamn där allt är utfyllt.

Har dessa bottnar någon betydelse för torskfisket?

Avkastningen för matfisk, i detta fallet torsk, öring och plattfisk, är för mjuka bottnar 50 kilo per hektar och år. Det är otroligt högt. Merparten är ung torsk. På natten går de in och betar på grunda områden av de djur som finns där.

Är det möjligt att bygga en hamn som skulle vara en tillgång för naturen?

Ja, det tror jag. Om man samlar in och koncentrerar båtarna, så de inte ligger utspridda i vikar, och tar hand om dem på bästa sätt. Kan man sedan skapa den här genomströmningen så gör det inget att hamnen är stor eftersom man kan bibehålla faunan. Så en hamn kan vara en positiv miljösak.

Skulle hamnen även kunna bli en produktiv enhet, eller är det för långt att gå?

Jag skulle vilja säga så att hamnen inte behöver vara sämre än omgivande vatten. Bara det tycker jag är fantastiskt.

Minskar man miljöpåverkan och dessutom har samma produktion tycker jag man får vara jävligt nöjd! Jag skulle inte tro att hamnen kan bli bättre, däremot kan den i de områden som saknar rev bidra till biologisk mångfald.

Skulle det ha betydelse om bryggor var genomskinliga så solljuset nådde ner till botten?

Det skulle vara för att få mer vegetation? Nej, jag tror inte det skulle ha så stor betydelse. Genomströmningen är viktigast, och då särskilt vid botten. Och om man måste muddra så ska kanterna slutta svagt så det blir som en tallrik och inte ett hål.

I vissa hamnar finns det strandpartier inne i hamnen. Fyller de en funktion för djurlivet?

I viss mån. Båtsäsongen är kort men stör med skvalp och annat. Men jag tror inte man ska blanda in nya habitat inne hamnen utan hålla dem utanför eller i anslutning.

Hur ser du på läget att bygga en hamn vid Rydebäck?

För det första är kusten väldigt exponerad där så man måste bygga hamnen på öppna kusten. Där är mycket sandtransport som kan ställa till det. Det är viktigt som fan att det finns genomströmning de 30 första meterna utifrån strandkanten. Då kommer hamnen att sedimentera igen så man måste bygga någon struktur uppströms och nedströms som tar hand om sanden. Bibehåll strömningen och få bort sanden – det är problemet. Vågbrytaren man måste bygga ser jag inte som ett problem, den blir ju ett artificiellt rev. Den lilla Rydebäcken får man vara försiktig med eftersom vattnet i den kommer från Glumslövsbackars grundvatten och är mycket kallt. Där finns ett rikt djurliv fast det ser för jäkligt ut.

Flygfoto över området avslöjar en svallning i sandbotten. I dalarna finns vegetation. Är det för att det är lugnare?

Precis. Där finns en del sten men framförallt musselskal som bildar sin egen hårbotten. Det är på dem som växterna sitter. Tyvärr måste man nog lägga ut- och infartsrännor där.

Utanför dessa svallningar blir botten mörkare. Vad är det?

Det är ålgräs och det är otroligt viktigt habitat för en massa djur. Du får absolut inte tippa massor i ålgräsängar, då blir det skott på dig. Den viktigaste delen är mellan 2 och 5 meters djup.

Vad händer om de konstgjorda reven kommer ut i ålgräsängarna?

Det har nog begränsad påverkan om det inte blir för mycket. Men ålen har gott ner väldigt mycket och blivit rödlistad så man är mycket rädd om dessa ängar.

Generellt sett minskar alla ålgräsängar över hela norra jordklotet och det beror på att haven har blivit grumligare. Det leder till att soljuset inte når lika djupt som tidigare och då klarar sig inte växterna. Förr gick det ner till 8-9 meter, nu bara 5.

Men bygger man en hamn så har man ju tagit det beslutet och gör man den ekologisk så kan det bli riktigt bra. Jag tycker det är en kul approach du har.

De hamnar som byggs idag är oftast ombyggda industrihamnar som får en mycket urban framtoning, inte alls som de danska ”miljöhamnarna”. Men jag ser det inte som omöjligt att förena de två.

Jag tror du kan smyga med miljötanket utan att hamnens funktion och sociala aspekter blir lidande. Jag tror tvärtom det kan bli en stor tillgång.

Jon Larsen

Jon Larsen, marinekolog, jobbar med marina vattenverksamheter på Länsstyrelsen i Skåne. Har även bakgrund som tekniker. Intervjuad av Alfred Persson, 2008–06–18.

Vilken typ av projekt jobbar du med?

Jag har haft mycket nytta av min bakgrund som tekniker, för det är mycket teknik involverat i projekt som Öresundsbron, vindkraftverk och även hamnar.

Vilken är din position här på Länsstyrelsen?

När det gäller marina vattenverksamheter så är de ofta så stora att det är Miljödomstolen som beslutar om dem. Utan vår roll är att vi ska ha samråd, vi är också tungt vägande remissenhet och så är vi tillsynsmyndighet under byggperiod.

Hur ser processen ut när man ska bygga en hamn, ur ditt perspektiv?

En hamn prövas utifrån 9:e kapitlet, miljöfarlig verksamhet, 11:e kapitlet, vattenverksamhet, båda i Miljöbalken, och även plan- och bygglagen. Jag tittar på vattenverkasmhet, alltså byggande i vatten. Om projektet har en betydande miljöpåverkan så ordnar vi ett samråd där de sökande presenterar sin idé och projekt, men de behöver inte ha en färdig miljökonsekvensbeskrivning. Då lämnar vi våra synpunkter på vad som kan vara viktigt att beakta. Efter samrådet tar vi ett beslut om projektet innebär en betydande miljöpåverkan och då är det miljödomstolen som får pröva fallet. Detta beslut går inte att överklaga.

Men är det en enklare grej, med liten miljöpåverkan, så har vi rätt att ”pröva”, även om det inte blir ett riktigt tillstånd. I havsområde så rör det sig om projekt som är mindre än 3000 kvm. Finns det inte heller några motstående intressen så kan vi även godkänna projektet.

Så efter att sökande kontaktat er och ni haft samråd utarbetas en miljökonsekvensbeskrivning. Vad händer sen?

Den skickas in till Miljödomstolen som skickar ut den på remiss till olika berörda instanser, i vissa fall för komplettering först sedan är det upp till domstolen att välja vad som är relevant. Efter det blir det oftast muntliga förhandlingar innan ett beslut tas.

Vems intressen företräder Länsstyrelsen?

Vårt uppdrag är att se till det allmännas intressen. Men vi ska även kolla upp om det finns några motstående intressen, till exempel någon boende som störs. Vi tillvaratar inte privata intressen men vi uppmärksammar dem.

Hur definierar du ”det allmänna”?

Det är sådant som inte kan tala för sig själv: djur, växter, tillgänglighet och alla de områdesskydd som finns.

Om man ska bygga en hamn, vilka är de viktigaste punkterna som man måste tillgodose?

Det är beroende från fall till fall. Var ska det läggas? Vilka intressen finns där? Finns där några skydd – naturreservat, Natura 2000 eller strandskydd? Detta ingår i 11:e kapitlet men även kulturaspekter måste bevakas. Det finns även marina skyddsmiljöer som kan påverkas. Det är en lång rad, helt enkelt.

Det viktigaste, om man sammanfattar är miljöaspekten?

Ja, om man innefattar kulturmiljö i det. Vi tittar även på om verksamheten kommer att störa boende, både under byggtiden och drifttiden.

Vilken roll spelar strandskyddet vid anläggandet av en småbåtshamn?

Jag har faktiskt aldrig varit med om att man anlagt en hamn, så det är lite svårt att svara på. Men strandskyddet är väldigt starkt och rör främst allmänhetens tillgänglighet till stranden. Detta skydd kommer ju att påverkas, kanske inte så mycket en småbåtshamn som en större kommersiell hamn.

Är det inte miljöpåverkan som annars är den största frågan, inte tillgängligheten?

Jo, så är det nog.

Är det miljöaspekten som är den största stöttestenen?



Det får man se från fall till fall, men rent generellt är det en av de större sakerna. Men det kan ju finnas stora kulturella aspekter som gör det svårt just där.

Man kan ju annars se det som att en småbåtshamn på många sätt ökar tillgängligheten till havet och stränderna. Det är ju det som är själva poängen.

Men då kommer man in på andra aspekter som jag aldrig kan låta bli att tänka på när det gäller småbåtshamnar. Man ger ju förutsättning för fler båtar som kan bidra till mer utsläpp och förvärra klimatet. I vårt uppdrag ligger även att titta på klimat- och energistrategi.

Den diskussionen kan nog vara lite känslig? Det kan uppfattas som att ni hindrar utvecklingen.

Helt klart.

Samtidigt fungerar ju en hamn under många hundra år och de fossila bränslen vi använder idag, och kanske har gjort de senaste hundra åren, kommer säkert att fasa ut. Det kanske inte är ett problem i framtiden.

Då kommer vi in på en annan bit i det här perspektivet och det är stigande havsnivåer, som vi idag måste ta hänsyn till.

På vilket sätt?

Vi har precis gjort en utredning med hjälp av SMHI där vi tittar på vilka effekter det här kan få för planprocesser och planering i vårt kustområde. Jag har för mig att man där pratar om en havsnivåhöjning på en halvmeter fram till 2050 eller 2100. Detta kommer ju ha konsekvenser på all kustnära verksamhet och boende, för detta är ju bara normalnivån. Det finns också extremer som kan ställa till det. Från och med i år rekommenderar vi att man inte ska bygga på lägre nivåer än +2,5 meter över havsnivån. I Malmö har man gått ännu längre och säger +3 meter.

Detta får givetvis konsekvenser för en hamn, och där har man bland annat problemet med att båtarna är mycket lägre än vad kanske piren måste vara. Finns det några lösningar som har presenterats?

Det man oftast gör är att man bygger kajerna några decimeter högre. I en kommersiell hamn har inte det så stor betydelse som in en småbåtshamn. Problemet har inte kommit upp ännu i någon småbåtshamn. Ibland så har de flytbryggor, så de följer ju med.

Ja, men problemet är väl kanske större för byggnader och vilken nivå övriga markytor för till exempel förvaring hamnar på.

Jo, de behöver ett skydd. Kanske får man lägga på en halvmeter.

Finns det några andra aspekter på havsnivåhöjningen? Jag tänker byggnation av vallar i tätbebyggda områden.

Ja det gäller redan existerande områden, men om man bygger nytt så ska det ske på en nivå som inte kommer drabbas. I alla fall under överskådlig framtid. Detta är i allra högsta grad aktuellt vid Skanör-Falsterbo. Där kommer verkligen att bli kris, så kommunen för en dialog med oss om att bygga vallar längs kusten på vissa ställen.

Vilka konsekvenser ser du i samband med en småbåtshamn? Vi kan börja med en gammal.

I en gammal hamn har man ofta problem med bottenfärger och de tillsatser som har varit där för att motverka påväxt på båtar. Det kan vara koppar eller TBT som är väldigt aktuellt nu. Sedan kan det finnas mycket annat i hamnen som tungmetaller, PCB och även kvicksilver. Det kan vara svårt att härröra var det kommer ifrån men jag kan tänka mig förr i tiden att det inte var så noga och att man slog ut lite vad som helst, även på hamnplanen och då rinner det ut i vattnet med dagvattnet.

Man kan ju installera filter som tar hand om utsläppen, bland annat har man gjort det i Norra Hamnen i Helsingborg.

Kanske det, men i vanliga småbåtshamnar har man ännu inte gjort det. Det kommer sannolikt att ske när man börjar bygga om ett antal hamnar som i Ystad och Trelleborg. Det kommer säkert att vara ett krav.

Har du någon uppfattning om det är färgskrapet eller utsöndringen från skrovet i vattnet som är värst?

Historiskt sett så är det nog det som rinner av från hamnplanen, det vill säga slipdamm och avskrap. Nu är de allra värsta färgerna förbjudna, men det kan vara så att många har kvar färger från förr.

Man kanske kan komma över det i Danmark?

Kanske, men jag tror det är EU-reglerat. Däremot har jag hört att man kan få tag på det via internet.

I Östersjön, och det inkluderar även Öresund, så har dessa färger varit ett stort problem. Jag har sett prover från hamnar som man velat muddra nu. Normalt sett är det ytskiktet som varit kontaminerat men här fanns problemen några decimeter ner. Det gör det oerhört svårt att separera det från det rena.

Beror det på att nya sediment lagt sig ovanpå de gamla föroreningarna?

Ja det sker alltid en uppgrumling inne i hamnar. Det mesta materialet kommer utifrån, men kan även vara en viss avrinning från ytorna runtomkring.

Kanske beror det på propellrarnas virvlar också?

Ja men det är inte så vanligt i småbåtshamnar, man kör normalt sett ganska försiktigt där. Men i stora kommersiella hamnar kan det bli en total omblandning ibland. Det ser man i Trelleborg och i Ystad där hela hamnbassängen kan bli brun.

Då har vi problematiken med kemikalier och tungmetaller som å ena sidan kommer med avrinningen från land. Den bör man komma till rätta med partikelfilter och oljeavskiljare...

Ja, till största delen.

... och å andra sidan så har vi problemet med att båtarna utsöndrar samma gifter när de ligger i vattnet. Finns det någon lösning på det?

Det forskas på nya typer av båtfärger som ska ha så minimal påverkan som möjligt. Annars kan man ta upp båtarna, men det gör man ju gärna bara med mindre båtar. Stora båtar ligger i hela sommarsäsongen.

Ett förslag från Erik Degerman på Fiskeriverket är att man ska ha större genomströmning av vatten i hamnen. På så sätt anrikas inte gifterna i hamnen utan späs ut i havet. Han menar att de gifter som läcker ut från båtfärger från fritidsbåtar är en försvinnande del jämfört med allt annat som läcker ut i havet från vattendrag och industrier, och även nedfall från luften. Förutsättningen är att man filtrerar dagvattnet.

Jo, till viss del kan man se det på det viset, men samtidigt har man här en möjlighet att inte sprida gifterna. Så frågan är vilket som är bäst: att ha koll på det inne i en hamn eller att sprida ut det i havet? De sediment som man ändå måste ta bort ifrån hamnen kan man ju deponera på lämplig plats och säkra dem så inte gifterna sprider sig.

Där kommer vi in på en intressant aspekt med muddring som jag stött på. Enligt trafikchefen i Helsingborgs hamn Mats Rosander finns det ett krav från Länsstyrelsen att man måste lägga tillbaka de sandmassor som man muddrar till där det kommer ifrån.

Det är inte ett krav... Vi har börjat med den här principen när det gäller sandmassor, inte det som finns inne i själva hamnen utan det rena som lägger sig i inseglingrännorna, att eftersom vi har problem med kusterosion är det ren idioti att plocka bort sand från det naturliga dynamiska systemet. Det är inget riktigt krav men ett halvkrav kan vi säga. Man bör alltså lägga muddringsmassorna en bit nedströms, i den huvudsakliga sandtransportriktningen.

Det måste bli ett problem i Öresund eftersom strömmen går i båda riktningarna.

Ja, men det finns en huvudsaklig transportriktning.

Vilken är det?

Det beror på i vilket område man är i, men den kustnära sandtransporten sker framförallt med vågor, inte så mycket havsströmmar. Vattenströmmarna är huvudsakligen nordgående genom sundet, kanske 60 procent. Medan sandtransporten sker huvudsakligen genom nordvästliga vindar, det vill säga söderut.

Däremot på sydkusten är det lite besvärligare för där finns ett strömskifte ungefär mitt på kusten.

Så där går sandtransporten åt var sitt håll.

Mats Rosander menade det att han får tillbaka den sand som han muddrar bort.

Nja, om han lägger det några hundra meter ”nedströms” så ska han inte få tillbaka samma sand. Men det kommer ju alltid ny sand i alla fall. Det är detta som är idén.

Hans förslag var annars att man skulle fylla upp djuphålor i botten med syrebrist så att de kom upp på en nivå där livet kunde ta fart igen.

Då ska man fylla ut väldigt mycket, och det är dessutom fel sorts massor att lägga där. Det ska vara mer fina partiklar på de massorna, typ silt. De djur som ändå lever där vill ha fina partiklar så lägger man sand är det inte någon bra idé.

Erik Degerman förklarade problematiken med att lägga tillbaka muddringsmassor men sa samtidigt att vi skapat många döda hålor efter andra världskriget runt Malmö och i Lommabukten. Där skulle vi kunna lägga massorna.

Det håller vi på med nu.

Ah, trevligt! Då var han ju rätt på det.

Vilka problem ser du kan uppstå vid anläggandet av en ny hamn?

Jag har varit inne på vilken påverkan det har på naturen. Det beror ju helt på i vilket

område man vill lägga hamnen. Har det stora naturvärden är det direkt olämpligt.

Är det naturreservat eller Natura 2000 områden är det helt uteslutet.

Sedan finns det områden som kan vara mer lämpliga. I närheten av en redan existerande större hamn är påverkan mindre än om det läggs på ett helt nytt ställe.

Lägger man det i ett område som idag är helt opåverkat så är det nog också svårt även om det inte föreligger några stora värden där.

Det innebär att ett sådant ärende inte kan gå igenom heller?

Det blir mycket svårt i alla fall.

Då får det bli svartbygge!

Spontant tycker jag det är mycket bättre om man väljer att bygga ut en befintlig hamn om man nu behöver fler båtplatser, än att bygga nytt.

Bättre av vilka anledningar?

Man får mindre total påverkan - på allt - det är mest det.

Finns det några positiva miljöaspekter hos en ny eller gammal småbåtshamn?

Nä. Personligen kan jag tycka att de kan vara pittoreska och trevliga, särskilt med fiskebåtar som puttrar runt. Men det finns inte så många sådana kvar.

Man kan säkert hitta någon positiv effekt om man letar vidare, men i de frågor som jag hanterar så är det svårt att se någon.

Vi har redan varit inne på det: platsen är viktig när man bygger en hamn. Vad är det man ska leta efter, tycker du?

Det ska vara i direkt anslutning till en befintlig hamn eller en utbyggnad av en befintlig hamn.

Är det så i hela Sverige, eller gäller detta synsätt de exploaterade delarna mest?

Om det inte är det så borde det vara det. Jag kan inte svara för hur de andra Länsstyrelserna resonerar.

Jag har svårt att tro annat än att man har den inställningen.

Det har kommit ut ett nytt förslag på strandskyddet. Kan du berätta om skillnaderna på nya och gamla?

I det nya förslaget får kommunerna ta en större del av ansvaret att kunna lämna dispens för byggnader inom strandskyddet. Vi tycker det kan vara väldigt besvärande för att en hel del kommuner tittar till andra värden än just de naturliga. Länsstyrelsen har redan lämnat över en del ansvar till vissa kommuner men det gäller inte kuststräckan utan i inlandet vid sjöar. Kuststräckan har ansetts så mycket mer värdefull än andra. Vi är rädda att det kommer att bli väldigt mycket byggnationer på vissa ställen om man släpper det till kommunerna.

Vilken typ av byggnationer?

Det kan vara vad som helst men oftast rör det sig om tillbyggen till befintliga hus eller fritidsboende. Men det kan även vara bryggor...

Men det finns en begränsning i storlek?

Nja, jag är inte riktigt insatt i alla detaljer i förslaget så jag vet inte. Det är först det senaste halvåret som jag har tittat lite mer på strandskyddet, det låg inte inom vattenverksamhet tidigare.

Hur ser du på valet av Rydebäck som plats för en småbåtshamn?

Som jag ser det är kusten idag opåverkad och då har du redan svaret...

Det finns ingen verksamhet idag längs kusten och samtidigt finns ett annat förslag om en småbåtshamn lite längre norrut, Knähaken. Det ligger i direkt anslutning till en befintlig hamn och är ett bättre alternativ även om man har problem med skyddsvärd verksamhet med mera.

Det verkar som om man lagt ner de planerna nu.

Jag vet inte vad som hänt, bara att vi haft det uppe för synpunkter.

Vet du om det funnits några förslag på Rydebäck tidigare?

Nej, inte vad jag vet.

I pressen höjs det emellanåt röster om en hamn där.

Det är möjligt att det kommit in ett förslag men att det stannat i Plan och Bostadssektionen innan det kommit vidare till oss, i och med att det är en planeringsfråga. Oftast gör man en plan först där hamnen ingår och då prövar man den först innan det går vidare till oss för nya prövningar.

Känner du till om det finns några ekologiska småbåtshamnar?

Nej. Skulle det bara vara tillåtet för segel- och roddbåtar?

Det har jag inte funderat över. Jag kom på den här beteckningen precis.

Nej jag har inte hört något. Man skulle i alla fall få utestänga alla båtar som drivs på fossila bränslen.

Det blir bara elsnurror?

Nja, det finns förnyelsebara bränslen också...

... Men det finns nog inte som utombordare ännu? Det är ju inte mycket rening på de som finns nu.

Nej det gör det nog inte men det kanske kommer.

Anledningen till att jag tar upp det här är att jag ser en likhet mellan konstgjorda rev och vågbrytare och pirarmar. Min tanke är att det kanske går att förena hamnens praktiska funktion med en naturåtgärd och skapa en hybrid baserad på en revkonstruktion som kanske till och med skulle kunna bli en produktiv enhet.

I Danmark byggde man under 1980 och 1990 talet ett antal hamnar där ”naturen” fått en framträdande roll. Genom konstruktionen har man skapat ett antal sjöar eller våtmarker som förmodligen har till uppgift att ta hand om organsikt material och kväveutsläpp men också fungerar som fågelsjöar. Man har också skapat mer strand. Hur ser du på detta?

När man fyller ut som man gjort här så tar man bort de mest produktiva grund havsområdena vi har och det tycker vi alls inte om. Öresund och våra kuster är redan idag så utfyllda att vi rent generellt inte vill ha mer.

Erik Degerman reagerade först som du också men när vi pratade om det lite djupare så spekulerade han att det kan ha varit så att botten redan tidigare varit så grund att den haft dålig syresättning och att man flyttade ut kustlinjen kanske inte hade så stor betydelse. Om sedan sjöarna tog bort överflödiga näringsämnen så blev vattnet också renare. Området i sin helhet skulle kunna tjäna på detta och kanske bli bättre än vad det varit.

Nu satsar vi mycket på våtmarker längs vattendragen, vilket vi tycker är bättre, och samtidigt har utläckaget från åkermarker och industrier minskat. Vattendragen transporterar inte lika mycket utsläpp som tidigare. Problemet är inte helt borta men det är mycket mindre än vad de varit.

Vi har gjort och håller fortfarande på med stora karteringar över våra kustområden och bygger upp en stor kunskap om hur det ser ut. Vi vet att det finns ganska få områden längs kusterna här som det inte finns växtlighet på botten.

Dessa danska hamnar är kanske ett svar på de problem man hade med utsläpp under 1970- och 80-talet. Jag vet inte hur de gör nu.

Man bygger mycket våtmarker längs med och återmeandrar vattendragen. Danskarna är faktiskt mycket duktiga på detta och en föregångare före oss.

Om vi lämnar de danska hamnarna och tänker på mina ”revhamnar” som skulle få ett annat uttryck. Hur ser du på det?

Det här med reveffekten har man tycket varit positivt för det drar ju till sig mer fisk. Men det är inte helt säkert att det blir totalt mer fisk i området. Det kanske bara koncentreras dit. Det är man osäker på.

Erik Degerman menade att visst det kanske inte blir mer totalt sett med det handlar också om biodiversitet...

... Jo, det gör det.

... Att det skulle kunna finnas en poäng i att bygga artificiella rev i en miljö där det inte finns särskilt mycket rev naturligt, för att stimulera en annan typ av flora och fauna. Därför skulle det ge effekt längs Skånes kuster men ha mindre betydelse på Västkusten.

Men det konstgjorda revet utanför Göteborgs hamn har blivit väldigt lyckat för hummer.

Absolut, och Erik berättade även om Huskvarna där man oavsiktligt byggt en vågbrytare så att den perfekt passade rödingens lekbehov. Nu vill Vägverket använda samma metod när de bygger förstärkningar till E4:an. Det verkar finnas en outnyttjad potential här?

Jo, visst, det kan ha vissa positiva effekter, men bara detta som ett motiv för att tillåta en hamn inom ett annat känsligt område kan jag inte se.

Den totala påverkan skulle fortfarande bli för stor menar du?

Ja.

Tror du att det skulle kunna vara möjligt att bygga hamnar som är ekologiska?

Jag tycker ekologiska är ett felaktigt ord, vi kan kalla det naturanpassade istället. Men visst, vi har

ju kunskaper idag om hur man skulle kunna bygga, du nämner själv konstgjorda rev. Alla pirar är ju en typ av rev, men man kan säkert anpassa dem mer.

Hur ser du på framtidens hamn? Vart är vi på väg? Vad vill du se?

Jag anser att trots alla problem med giftiga båtfärger och skitiga bränslen så är sjötrafik mycket bättre än vägbaserade transporter. Då pratar vi godstrafik, det är ju trots allt det som är det största idag, och då hade det varit bra om man transporterade det så långt som möjligt till sjöss och sedan över till järnväg när det kommer iland. Generellt sett är sjötrafik bra, bara vi kan få bort de dåliga avgaserna.

Och om vi tittar på fritidssektorn?

Ja, jag har förståelse för att folk vill komma ut på och till havet, men det är väldigt mycket båtar som inte används så jätte mycket, kanske bara ett fåtal tillfällen varje sommar. Hade det inte varit bättre om det funnits båtpooler så att man inte behöver mer utrymme för hamnar än man redan har.

Ja, den här folkhemshamnen verkar ju vara på väg bort och det öppnar upp för ett kommersiellt tänkande. Att hyra en båt för en dag eller en vecka är kanske framtiden? Det skulle kunna innebära att det behövs färre båtplatser, eller kanske tvärtom. Fler kanske då får möjlighet som annars inte kanske har råd eller lust att äga en båt att komma ut på havet.

Jo, det är klart, möjligheten finns. Men jag tror inte det kommer att öka totalt sett.

Har de här tankarna som jag presenterat idag på något sätt ändrat din uppfattning?

Inte vad det gäller etablering av hamnar. Men den här biten med naturanpassning och konstgjorda rev kan möjligen... eventuellt, ha en inverkan på en bedömning. Men det är förstås svårt att säga förrän jag sett ett färdigt förslag. Viktigt är ju också en opåverkad strand.

Man kan ju tänka sig att hamnen helt ligger ute i vattnet med bara en smal bro iland.

Den blir väldigt utsatt, men det är en ny variant som jag har svårt att ta ställning till nu. Det kan vara en lösning.

Man kan också vända på det så att hela hamnen är innesluten på land med bara ett smalt inlopp.

Ja, fast då får du problem med tång- och algansamling som i Smygehamn. Det är möjligt att det går att lösa på annat sätt med till exempel kanaler så att en genomströmning kan ske.

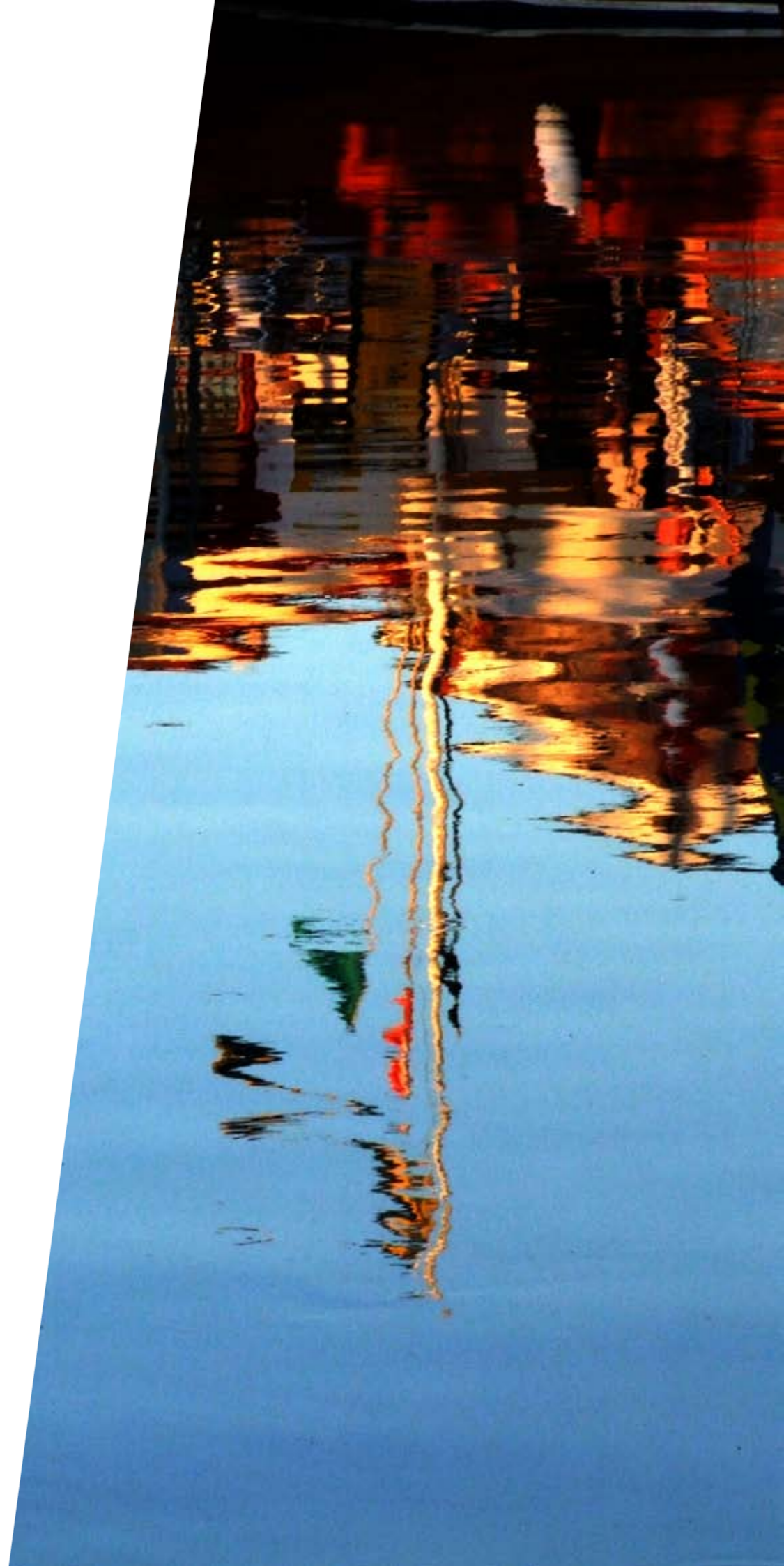
I en vild fantasi skulle man även kunna se flytande hamnar.

Då blir de väldigt utsatta för de stormar vi har ibland. Fast det är klart, är vattnet skyddat som i skärgården så fungerar det nog.

Ja, där behöver man sällan ha några pirarmar.

Det här arbetet känns extra kul för det verkar som att det inte är så många som pratat om naturanpassade hamnar tidigare, åtminstone inte här i Sverige.

Nä, man kanske inte har gått så långt tidigare men det är inte så långt från vad vi gör generellt idag när man tar mycket större hänsyn till naturen.



Litteraturförteckning

Litteraturförteckning

Abrahamsson, Kurt Viking (Redaktör), 1993
Sveriges Nationalatlas – Arbete och fritid
Sveriges nationalatlas förlag 1993

Adie, Donald W., 1984
Marinas: a working guide to their development and design
The Architectural Press, London 1975 och 1984

Aldskogius, Hans, (Redaktör), 1993
Sveriges Nationalatlas – Kulturliv, rekreation och turism
Sveriges nationalatlas förlag 1993

Allén, Sture mfl. 1990
Nordsteds Svenska Ordbok
Språkdata, Sture Allén och Nordsteds Förlag

Andersson, Roland, 1998
Attraktiva städer – en samhällsekonomisk analys
Byggeforskningsrådet 1998

Baud-Bovy, Manuel och Lawson, Fred 1998
Tourism and recreation – Handbook of planning and design
Architectural Press, Oxford, England.

Bingman, Ingvar, (Ansvarig utgivare) 1994
Biologisk mångfald i Sverige – en landstudie
Naturvårdsverket förlag, Solna

Boverket, 1993
Kust och hav i översiktsplaneringen – Sammanställning av metoder och kunskap
Boverket, Karlskrona, 1993

Boverket, Naturvårdsverket, 1989
Vättnet i kommunal planering
Naturvårdsverket Förlag, 1989.

Bruun, Per (Editor) 1985
Design and construction of mounds for breakwaters and costal protection
Elsevier Science publishers B.V., Holland, 1985

Calvino, Italo 1972
De osynliga städerna
Albert Bonnier förlag, 1999

Cerver, Francisco A, 1994
Landscape of recreation I (Sports Facilities)
Francisco Asensio Cerver, Barcelona, 1994

D'Itri, Frank, M. 1985
Artificial reefs
Lewis Publishers, Inc., USA.

Eriksson, Eva, 1998
Den moderna stadens födelse: Svensk arkitektur 1890-1920
Ordfront Förlag, Stockholm

Eriksson, Maj (projektledare), 2004
Båtlivsundersökningen 2004 – en undersökning om svenska fritidsbåtar och hur de används
Statistiska centralbyrån, 2004

Fisher, Stephen (editor), 1994
Man and the maritime environment
University of Exter press, 1994.

Jackson, Gordon, 1983
The history and archaeology of ports.
World Works Ltd, The Windmill Press, Kingswood, Tadworth, Surrey, England

Johansson, Ylva och Thyberger, Jenny 2007.
Känsla för vatten – rekreation i innerstad med fokus på bad.
Examensarbete Sveriges Lantbruksuniversitet

Kaalund, Per (m.fl.), 1991
Beachresorts and marinas in Denmark – principles for planning of marinas
P.I.N.A.C.-A.I.P.C.N. bullentin 1991, nr. 72.

Kelso, J.R.M och Hartig, J.H, 1995
Methods of modifying habitat to benefit the Great Lakes ecosystem.
National Research Council of Canada, Ottawa.

Makhzoumi, Jala och Pungetti, Gloria, 1999
Ecological landscape Design & planning – the mediterranean context
E & FN Spon, London, 1999

McHarg, Ian L., 1969
Design with nature
Natural history press, New York, 1971

Meyer, Han, 1999
City and port – transformation of port cities London, Barcelona, New York, Rotterdam
International Books, Han Meyer, Rotterdam, 1999

Mieczkowski, Zbigniew, 1990
World trends in tourism and recreation
Peter Lang Publishing, New York 1990

Naturvårdsverket, Lundström, Sven (utgivare), 1978
Hemmahamnar för fritidsbåtar
Naturvårdsverket, LiberTryck, Stockholm, 1978

Runyan, Timothy J (editor), 1987
Ships, seafaring and society – essays in maritime history
Wayne State University Press, 1987

Sjöberg, Björn (redaktör), 1996
Sveriges Nationalatlas – Hav och kust
Sveriges nationalatlas förlag 1992, 1996

Åkesson, Mats och Kristensson, Anna (Projektledare), m.fl. 2008:5
Stigande havsnivå – konsekvenser för fysisk planering
Länsstyrelserna i Skåne och Blekinge län

Strandskydd – Tillämpning av Naturvårdslagens bestämmelser. Enligt 15, 16 och 16a §§
Allmänna råd 97:1
Naturvårdsverket, 1996

Wong, P, P (editor), 1993
Tourism vs Environment: The case for costal areas
Kluwer Academic Publishers, london, 1993.

Båtbranschstatistik 1994-2003
Sweboat, Båtbranschens riksförbund, 2003

Internetreferenser

Information

Småbåtshamnar i Öresund

<http://www.oresundsvand.dk/Svenska/html/yachting.html>

2008-05-22

Sjökort Rydebäck

http://butiken.metria.se/dkny/product_info.php?cPath=4751_4750&products_id=18688

Lantmäteriet

2008-06-26

Konstgjort hummer-rev i Göteborg

<http://www.miljoportalen.se/vaexter-djur/djur/konstgjorda-rev-blir-humrarnas-nya-bostaeder>

2008-08-07

Ortsanalys av Rydebäck utfört av Ylva Pålstam och Kristina Hermansson, Ramböll Sverige 2007, för Helsingborgs Kommun.

http://www.helsingborg.se/upload/Bygga%20och%20bo/Dar%20jag%20bor/Ortsanalys/ortsanalys_rydeback_070207.pdf

2008-09-04

Undersökningar av kusten i Helsingborgs kommuns

Grunda bottnar 2007

Grunda bottnar Helsingborgskusten 2006

Helsingborgs grunda bottnar 2005

Inventering av grunda bottnar 2004

Rapport kustkontroll 2005-2006

www.helsingborg.se

2008

Kartor

Malmö J112-1-46, Häradsekonomiska kartan, 1910-1915,

http://historiskakartor.lantmateriet.se/arken/s/show.html?showmap=true&archive=RAK&documentAccessCode=RAK_%3ARAK_J112-1-46

Lantmäteriet, 2008-07-10

Bilder

Sattelitbilder Fig. 5, 10, 15, 18, 37, 38, 39, 41, 42, 43, 44, 46, 49, 50, 53, 59, 82

<http://kartor.eniro.se/>

© Scankort A/S, © Lantmäteriverket/ respektive kommun

2008- På grund av rättighetsskäl kan inte bilderna publiceras i originalskick.

Sattelitbilder Fig. 36, 40, 43, 48, 51, 52, 64

<http://maps.google.se/>

©2008 Google, ©2008 DigitalGlobe, GeoEye, Scankort A/S, COWI A/S, DDO, Kartdata,

©2008 Tele Atlas- På grund av rättighetsskäl kan inte bilderna publiceras i originalskick.

2008

Sillfiske Fig. 20

Abrahamsson, Kurt Viking (Redaktör), 1993

Sveriges Nationalatlas – Arbete och fritid, sid. 18

Sveriges nationalatlas förlag 1993- På grund av rättighetsskäl kan inte bilderna publiceras i originalskick.

La Grande Motte Fig. 33

Adie, Donald W., 1984

Marinas: a working guide to their development and design, sid. 39

The Architectural Press, London 1975 och 1984- På grund av rättighetsskäl kan inte bilderna publiceras i originalskick.

Konstgjorda rev Fig. 76

D'Itri, Frank, M. 1985

Artificial reefs, sid. 62, 72, 78, 196, 197, 198, 201, 307

Lewis Publishers, Inc., USA.

Hastings Fig. 19

Jackson, Gordon, 1983

The history and archaeology of ports, sid. 65.

World Works Ltd, The Windmill Press, Kingswood, Tadworth, Surrey, England

Strandskydd Fig. 71

Strandskydd – Tillämpning av Naturvårdslagens bestämmelser. Enligt 15, 16 och 16a §§, sid. 8

Allmänna råd 97:1

Naturvårdsverket, 1996

Piratillustrationer Fig. 21

<http://commons.wikimedia.org/w/index.php?title=Special%3ASearch&search=howard+pyle&ns0=1&ns6=1&ns9=1&ns12=1&ns14=1&fulltext=Search>

http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Vue_Port_Grimaud.jpg

2008-07-10

Howard Pyle, från *Howard Pyle's Book of Pirates*,

Foto Port Grimaud Fig. 32

http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Vue_Port_Grimaud.jpg

La Cigale, 2006, GNU Free Documentation license

2008-07-10

Hamnbad Fig. 57

<http://big.dk/>

2008-04-17- På grund av rättighetsskäl kan inte bilderna publiceras i originalskick.