2015

Översiktsplan 2015

Samrådshandling

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN

Del 2 Utvecklingskärnor

På väg mot

Världens bästa lokalsamhälle

Denna rapport har sammanställts av
SC arkitektur och planering
Monica de Santa Cruz – Arkitekt SAR/MSA
140730 – rev 141013
på uppdrag av Östhammars kommun

En framtidsbild av fem tätorter i Östhammars kommun

Innehållsförteckning

Innehållsförteckning **3**

Läsanvisningar 5

Kapitel 1 – Inledning och historia **7**

1.1 Inledning och mål 7
Arbetsmetod 7
Mål för ÖP 7
Mål för arbetet med tätorterna 8
Hållbar stadsbyggnad 8
Omvärld och region 9
1.2 Hur har utvecklingskärnorna kommit till? 11
1.2.a Östhammar 11
1.2.b Österbybruk 13
1.2.c Öregrund 14
1.2.d Gimo 15
1.2.e Alunda 16

Kapitel 2 - Sammanfattning av förslaget, vägledning **17**

Kapitel 3 - Från ortsanalys till utvecklingsplan **22**

Varför en analys av de större orterna? **23**
3.1 Hur skall utvecklingskärnorna gestaltas? 23
3.1.a Östhammar 25
3.1.b Österbybruk 30
3.1.c Öregrund 35
3.1.d Gimo 40
3.1.e Alunda 45

3.2 Identitet och profil 51
3.2.a Östhammar 53
3.2.b Österbybruk 53
3.2.c Öregrund 53
3.2.d Gimo 54
3.2.e Alunda 54

3.3 Bebyggelseutveckling **55**
3.3.a Östhammar 67
3.3.a Karta bebyggelsekaraktärer Östhammar 83
3.3.b Österbybruk 85
3.3.b Karta bebyggelsekaraktärer Österbybruk 97

3.3.c Öregrund 99
3.3.c Karta bebyggelsekaraktärer Öregrund 111
3.3.d Gimo 113
3.3.d Karta bebyggelsekaraktärer Gimo 123
3.3.e Alunda 125
3.3.e Karta bebyggelsekaraktärer Alunda 133

3.4 Naturen och grönstruktur, nuläge och skissförslag **135**
3.4.a Östhammar 140
3.4.b Österbybruk 142
3.4.c Öregrund 144
3.4.d Gimo 146
3.4.e Alunda 148

3.5 Resurshushållning **151**

3.6 Historia och kulturarvet **153**
3.6.a Östhammar 153
3.6.b Österbybruk 156
3.6.c Öregrund 158
3.6.d Gimo 160
3.6.e Alunda 162

3.7 Rörelsestruktur, trafik **165**
3.7.a Östhammar 170
3.7.b Österbybruk 172
3.7.c Öregrund 174
3.7.d Gimo 176
3.7.e Alunda 179

3.8 Övriga tekniska system **182**
Östhammar, Österbybruk, Öregrund, Gimo, Alunda

3.9 Miljö - hot och påverkan **184**

3.10 Framtida mark- och vattenanvändning, utvecklingsförslag 187
3.10.a Förslagskarta Östhammar 191
3.10.b Förslagskarta Österbybruk 193
3.10.c Förslagskarta Öregrund 195
3.10.d Förslagskarta Gimo 197
3.10.e Förslagskarta Alunda 199

3.11 Riksintressenas roll **201**
Östhammar, Österbybruk, Öregrund, Gimo, Alunda

Kapitel 4 - Konsekvenser av förslaget **205**
Miljökonsekvenser 205
Ekonomiska konsekvenser 206
Sociala konsekvenser 207

Kapitel 5 - Det fortsatta planeringsarbetet **210**

Alla kartor levereras även som arbetsytor för digital handläggning

Läsanvisningar

Välkommen att ta del av **Utvecklingskärnor i Östhammars kommun**. Denna del av Översiktsplanen 2015 (ÖP 2015), den kommuntäckande översiktsplanen, beskriver nuläget i fem orter. Skriften gör även ansatser om hur utvecklingen av dessa fem orter kan se ut inom ramen för översiktsplanen. I det följande beskrivs hur handlingen du håller i din hand är strukturerad och innehållet refereras kortfattat.

Färgkartor finns oftast i anslutning till respektive kapitel eller avsnitt. Det finns två typer av kartor som redovisas i större format, efter avslutat textavsnitt. Den ena är en kartering av karaktärsområden i den befintliga bebyggelsen, den andra är ett förslag till framtida markanvändning. Vid redovisning av nutida förhållanden finns beteckningen ”nulägeskarta” i blå färg i det övre, högra hörnet. Vid redovisning av förslag eller kommunens ställningstagande inför framtiden finns beteckningen ”förslagskarta” i röd färg i samma hörn. Alla kartor finns lagrade digitalt och är framställda i MAP INFO.

Kapitel 1 är en introduktion till den arbetsmetod som används, målen för Översiktsplanen 2015 och innebörden av begreppet hållbar stadsbyggnad. Även en kort beskrivning av hur omgivningen påverkar kommunen och dess tätorter ingår i det kapitlet.

Kapitel 2 innehåller en sammanfattning av förslaget, där vägledningarna redovisas ämnesvis.

Kapitel 3 innehåller 11 avsnitt och de är huvudsakligen en beskrivning av nuläget och förslag på förhållningssätt i framtiden. Om förslagen inte konkretiserar beskrivs åtminstone ett sätt att tänka kring analysen av varje aspekt eller fråga. Dessa avsnitt behandlar olika teman som påverkas eller påverkar den fysiska planeringen. Avsnitt 10 och 11 redovisar ett förslag till framtida markanvändning för tätortsområdet och hur riksintressen kommer att tillgodoses.

Kapitel 4 är en konsekvensbeskrivning av förslaget

Kapitel 5 omfattar en idé om vilka utredningar eller planeringsåtgärder som kan vara nödvändiga inom en snar framtid, som en del i genomförandet av intentionerna i översiktsplanen.

Utvecklingsplanen har tagits fram av SC Arkitektur och Planering AB, genom
Monica de Santa Cruz, Arkitekt SAR/MSA, under perioden oktober 2013 till juli 2014.
Kommunstyrelsen i Östhammars kommun beslutar om samråd, granskning och antagande.
Kartor framtagna av Birgitta Bergström, GIS-ansvarig och Ingrid Johansson, karttekniker
En referensgrupp av kommunala tjänstemän har bidragit med underlag till utvecklingsplanen.
Foto: Monica de Santa Cruz**,** om inte annat framgår**, Teckning:** Therese Lindgren
Omslagdisposition: Maria Lundholm, **Omslagsbild:** Björn Lundkvist

Referensgrupp
Marie Berggren, Chef för Strategienheten
Maria Lundholm, projektledare Översiktsplan 2015 (fram till juni 2014)
Camilla Andersson, sakkunnig i miljöfrågor
Ida Eklöf, Utvecklingsstrateg
Marcus Jakobson, Energi- och Klimatstrateg
André van der Kaay, Industrimark (fram till juni 2014)
Lars Ekman, Renhållningschef
Lars Karlsson, Bitr. Gatu-och Fastighetschef
Malin Klingberg, VA
Peter Jansson, Utvecklingsledare Fritid
Peter Källman, Kulturstrateg
Ann-Cathrine Sjöblom, Kulturmiljö
Marzieh Chalant, Planarkitekt (fram till mars 2014)
Johan Nilsson, 1e. Miljöinspektör
Mats Sjöberg, Tillväxtkontoret
Elisabeth Lindqvist, Barn och Utbildning
Rebecka Modin, Socialförvaltningen
Fler medarbetare i Östhammars kommun har deltagit i referensgruppmöten efter behov.

En framtidsbild av fem orter i Östhammars kommun

En studie över utvecklingsmöjligheter i tätorter med egen kraft och identitet.

1.1 – Inledning och mål

Östhammar kommuns struktur visar ett antal tätorter av varierande storlek som utvecklas av egen kraft och bär på varsin stark identitet. Dessa orter ligger relativt sett nära varandra och kan med fördel komplettera varandra. Genom att studera fem av dessa tätorter, kartlägga det fysiska uttrycket av deras utveckling och skissa på framtida möjligheter vill Östhammars kommun lägga fram kunskap och verktyg som kan användas för att ta vara på spåren av det förflutna och de framgångsfaktorer som framtiden bjuder.

Arbetsmetod:

Arbetet drivs genom tidig kunskapsinsamling eller kartering, följd av en analys, som innebär en värdering av det samlade underlaget och till sist formulering av principer som kan stödja en önskad utveckling. Dessa tre steg är nödvändiga för att kunna skissa ett realistiskt förslag, varje steg ger konkreta slutsatser som föder fram förslaget.

De målinriktningar som har formulerats för kommunens Översiktsplan 2015 är viktiga utgångspunkter i arbetet och all kunskap som finns samlad inom den kommunala organisationen likaså. Synpunkterna som har kommit in under Dialogturnén 2013 och har bärighet inom den fysiska planeringen har tagits till vara.

Djupet i studien dikteras av tidplanen för den kommunomfattande översiktliga planeringen ”Översiktsplan 2015”. Tanken är dock att få fram en grund som ska kunna tas till vara och fördjupas ytterligare, som ny analys, nytt förslag, eller till och med som Fördjupningar av översiktsplanen enligt PBL (Plan- och bygglagen), om det bedöms nödvändigt.

Mål för ÖP 2015

I programmet inför Översiktsplan 2015 har fem inriktningsmål identifierats utifrån en Vision för kommunen. Målen ska fungera som prioriteringsgrund för vad kommunen behöver fokusera på i den strategiska planeringen. Även tätortsplaneringen ska markera konkreta handlingsriktningar av strategisk karaktär och därför är dessa tillämpliga. Inriktningsmålen citeras här nedan, och i den mån det är möjligt, kommer de att brytas ner på tätortsnivå.

Flexibla kommunikationer
Kommunikationer har stor betydelse i kommunen: för arbetspendling, för näringslivet, för att nå utbudet i de större städerna i regionen och för att koppla ihop lokala kärnor av bebyggelse och verksamheter inom kommunen. Bredband kompletterar förutsättningarna att verka och bo lokalt även i kustområdet och på landsbygden.

Mångfald av värden
Kommunen har en mängd olika värden som måste tas tillvara och utvecklas

Friluftsliv, kulturmiljöer, naturområden, olika typer av tätorter och boendemiljöer, kust och skärgård, tysta skogsområden, våtmarker och vattendrag är några av dem. Denna mångfald av boendemiljöer är Östhammars styrka i regionen och närheten till naturen och skärgården är en kvalitet för vardagslivet, och en viktig del av turistnäringen.

Miljösmart
Lösningar inom energiförsörjning, vatten- och avloppshantering, avfallshantering, miljöskydd och klimatberedskap kan vara lokala och ibland mer miljösmarta än stora strukturer. Det ekologiska fotavtrycket ska minskas genom att ta vara på befintliga resurser och utvecklas utifrån kommunens egna förutsättningar.

Tillväxt med välfärd för alla
Hela samhället ska leva utifrån de förutsättningar som finns för att skapa tillväxt och välfärd. Befolkningstillväxt skapar möjligheter att erbjuda en god kommunal service. Ett varierat bostadsutbud i attraktiva lägen ger förutsättningar för inflyttning. En attraktiv grundskola är centralt för vardagslivet. Trygghet, jämställdhet, folkhälsa och valfrihet är några nyckelord för det goda livet i kommunen.

Livskraftigt lokalt näringsliv
Den lokala arbetsmarknaden är en viktig förutsättning för kommunens utveckling. Inom kommunen finns ett antal stora företag och en mängd småföretag som utgör en stark lokal arbetsmarknad. Det lokala näringslivet måste bli bredare och än mer livskraftigt för att möta behovet av sysselsättning inom kommunen. De behov som företagen inom kommunen har bör mötas för att skapa nya förutsättningar för tillväxt.

Mål för arbetet med utvecklingsplanering av de fem orterna

Arbetssättet ska
- Främja långsiktighet, öppenhet och kontinuitet i planeringen.
- Stärka varje orts identitet genom kulturell förankring och delaktighet
- Lägga grunden för bostad, skola, fritid, service för unga och gamla.
- Ta med ungdomar i planeringen för att få närhet till deras behov och intressen
- Engagera näringslivet, de boende och olika sorters sammanslutningar

Planeringen strävar efter att
- Skapa välkommande entréer till orterna, tydliggöra kopplingar till havet eller det omgivande landskapet genom utblickar.
- Skapa ett enkelt skyltningssystem, en grund för gemensam skyltning, se det som en viktig profilfråga.
- Rikta insatserna för att forma uppskattade miljöer. Göra en attraktiv boplats av varje ort. Skissa en grön struktur som blir de boendes vardagsnatur.
- Integrera stadsdelar, strukturer, människor, genom att blanda funktioner och bebyggelsetyper. Främja blandning, möten, rörelse, händelser.
- Skapa attraktiva mötesplatser, både inomhus och utomhus, framför allt för ungdomar. Underlätta fysisk aktivitet, undersöka behoven och anpassa planeringen och byggandet efter behovet.
- Skapa struktur redan vid etableringen och tillämpa en väl genomtänkt lokaliseringspolicy av verksamheter. Låt initiativet för lokalisering av industri och handel ligga hos kommunen. Diversifiera utbudet av mark och lokaler. Det skapar grogrund för sund samhällsekonomi och företagsekonomi.
- Knyta ihop olika delar av tätorterna, göra de tillgängliga. Tillgänglighet och säkerhet förstärks även genom underhåll. Skapa bättre kommunikationer genom ökad tillgänglighet, kollektivtrafik, närhet, trafiksäkerhet. Skapa gatustruktur och vägnät som hänger ihop. Hastighetsbegränsningar uppnås bäst genom miljöanpassning av vägar och gatumiljöer.

Hållbar stadsbyggnad

Urbaniseringsprocessen började i Sverige redan under 1700-talet och dess takt har varit olika beroende på de regionala förutsättningarna. Landet har genomgått en ökande urbanisering som pågått under hela 1900-talet och trenden fortsätter in på 2000-talet. Många orter har vuxit och utvecklats mer och mer och nu för tiden är det en självklarhet att många väljer att leva åtminstone en period av sitt liv i utpräglade urbana miljöer.

Men stadsmiljöer har inte alltid varit en attraktiv miljö för de flesta. I många fall har flytten till orten blivit påtvingad av rationalisering och mekanisering av jordbruket, i takt med att industrin hade behov av arbetskraft. De boendemiljöer som tog emot de första fabriks- och verkstadsanställda var allt utom attraktiva. Med trångboddhet följde hälso- och hygienproblem.

Planering som verktyg för att skapa sunda och goda livsmiljöer för många, och alla teorier som möjliggjort framsteg, är ständigt under utveckling, eftersom förutsättningarna för att uppnå en optimal miljö förändras hela tiden. Trots att många förutsättningar är globala eller regionala, speglas de ofta i den planering som hanteras på den lokala nivån. Globaliseringen och utsuddade kulturella skillnader gör att dagens stadsplanering verkar vara ganska likriktad. Det finns ett värde i egenarten eller i ett varierat uttryck beroende på närmiljön.

Den goda planeringen i dagens samhälle innebär att den ort eller stad som planeras, eller den region där dessa städer ligger, bör möjliggöra balanserade förhållanden för miljön, samhället och ekonomin. När dessa förhållanden är i balans, uppnås ett hållbart samhälle, som är kapabelt att hantera förändringar tack vare sin inneboende balans. Den fysiska planeringen kan inte ensam åstadkomma balans i alla aspekter, men kan utan tvekan underlätta beslut som främjar och förstärker balansen, och därmed hållbarheten.

Strukturer och värden som stödjer hållbarheten

- Bebyggelsestrukturen, kommunikationsstrukturen och grönstrukturen vävs samman, när den ena havererar påverkas de andra negativt.
- Hushållning med resurser är att nyttja mark, energi och råvaror på ett sätt som främjar den framtida utvecklingen. Alla beslut inom markanvändning, energiförsörjning, vattenförsörjning och byggande påverkar hushållningen.
- Hänsynstagande till människornas samspel med miljön i planeringen, ger den sociala dimensionen av hållbarheten (arbete, utbildning, turism, jämställdhet, trygghet, barn- och ungdomsperspektivet).

Östhammars kommun i omvärlden och regionen

Östhammars kommun är Uppsala läns ostligaste kommun och den med längst havskuststräcka. Inom kommunen finns regionens viktigaste hamn för utskeppning via Östersjön. Kommunen hade 21 352 invånare den 31 december 2013.

Om kommunens roll i regionen går att läsa i den kommunomfattande översiktsplanen (ÖP 2015) och om den regionala planeringen i ”Uppländsk drivkraft”, en regional utvecklingsstrategi framtagen av Regionförbundet i Uppsala län. Östhammars stad pekas ut i RUS (Regional utvecklingsstrategi) som centralort i denna del av länet och enligt den strategin bör dessa stärkas som noder för ett större omland.

Gimo är utpekad som knutpunkt, troligtvis för det viktiga mötet mellan väg 288 och järnvägen. Även kompetensutveckling för länets invånare anges som en tillväxtfaktor och kompetensförsörjning av lärare som en mycket viktig förutsättning. Inom regionens attraktivitet har Östhammar en viktig roll med sin närhet till havet.

Regionplaneringen inbegriper alla kommuner i Uppsala län och hanterar viktiga tillväxtfrågor som infrastrukturplanering, folkhälsa, kompetensförsörjning och näringslivsutveckling.

1.2 Hur har orterna kommit till? Historia och nutid

1.2.a Östhammar idag

Östhammar hade 4 517 invånare den 31 december 2013, varav ca hälften mellan 25 och 64 år. Östhammar är kommunens största tätort och har en del av kommunens centraliserade service, som kommunens centrala administration och sjukhuset.

Hur kom Östhammar till?

Från början låg det som skulle bli Östhammar vid Ed. Där kan ha funnits en liten by redan på vikingatiden. Ed betyder ”landtunga” eller ”landpassage mellan farbara vatten” (Svenska Akademins ordlista - SAOL) och vid Ed rullade man över båtarna på stockar från inlandsvattnet till Saltsjön.

På 1000-talet låg havsytan mycket högre än idag, vid det som idag är sex meter över havet. Uppland var ett långt vattenrikare land än i dag, djupa vikar skar in i landet, åar var floder och småsjöar vida vatten. Olandsån och dess sjösystem var då en viktig samfärdsled i norra Uppland. En av Olandsåns sjöar nådde ända fram till Ed, där bara Börstilsåsen skilde den från närmaste havsvik.

Det som i dag heter Östhammarsfjärden var på vikingatiden en viktig farled. Den gick via Granfjärden mot Sund, via sjön Strömmen och Snäcksjön till Kallrigafjärden och Grepen.

Den lilla byn på åsen vid Ed låg väl till för sjöfart, men farleden bör ha grundats tidigt, kanske redan på 1200-talet. Där Gammelbyängen ligger idag hade det bildats en liten skyddad lagun med ett utlopp till fjärden, ungefär där Nordanviksstenen idag står, utanför kommunhuset. Vid denna skyddade, naturliga hamn, byggdes en ny by på bergssluttningen ned mot vattnet, inte långt från där Gammelbyvägen ligger idag. Det kan ha varit så tidigt som under sista delen av 1200-talet eller början av 1300- talet.

Det har diskuterats en hel del om hur namnet Östhammar uppkommit. Platsen kallades ursprungligen Hammar. Hammar betyder ”skogbevuxen stenbacke, stenig mark” (Svenska Akademins Ordbok - SAOB), vilket passar väl in på området för den ursprungliga bebyggelsen, som ju än i dag kallas Edshammaren. När man sedan flyttade byn österut till hamnlagunen, kan det ju tänkas att man kallade den nya byn för Östhammar då den ju låg öster om gamla Hammar.

Under vintern 1368, i en tid då handel och köpenskap bara fick bedrivas i städer, tecknade den nya kungen Albrekt av Mecklenburg Östhammars stadsprivilegiebrev.

I det bekräftades de rättigheter som Östhammar ”av ålder haft” och gav stadens borgare fri rätt att idka handel med vilka de så önskade i enlighet med vad som gällde för andra köpstäder i riket. Vidare fick staden stapelfrihet, dvs. rätten att segla och bedriva handel med andra hamnar såväl inrikes som utrikes.

Östhammarshus, som nämns i krönikorna först 1395, låg vid Gammelhus och den lilla höjden var under medeltiden omgiven av vatten, så att man bara kunde ta sig fram till borgen över en bro. Borgen blev så gott som förstörd när den tyske fogden Niklas Pedersen satte eld på den och flydde, i november 1434.

På medeltidssvenska betydde hus detsamma som slott eller borg. Gammelhus betyder alltså att det den gamla borgen legat på den platsen. Det finns dock också ett annat ”hus” namn i Östhammars trakt, nämligen Husbacka. Därmed kan man anta att det funnits två borglägen vid Östhammar, rimligen då vid olika tidpunkter.

Enligt gamla handlingar fanns Östhammars län redan1413 och omfattade socknarna Börstil, Harg, Hökhuvud och Valö och omkring 1442 ingick också Hållnäs och Lövsta. Ett nytt privilegiebrev utfärdades år 1444 av kung Kristoffer av Bayern där det nya var att fogden skulle tillsättas av den som satts att styra Östhammars län.

Det medeltida Östhammar var en liten stad där borgarna skaffade sin inkomst genom fiske, handel och sjöfart. År 1461 klagade borgerskapet i Stockholm och samma år utfärdades ett förbud att införa eller utskeppa gods i Östhammar. Samtidigt grundades hamnen upp och under perioden 1400 till 1500 sjönk vattnet närmare en meter. Varför inte flytta hela staden till en lämplig hamnvik vid stora farleden?

Mot slutet av 1400-talet fick man tillstånd till att flytta staden till Medelörs ägor vid Öregrunds näs. Där skulle Östhammars borgare grunda en ny köpstad, som skulle heta Öregrund. Borgarna fick rätt att köpa Medelörs ägor till lands och sjöss och detta skulle bli den nya stadens utrymme. Alla Östhammars privilegier skulle överföras till den nya staden och därtill skulle den nya staden få full frihet till seglation såväl inrikes som utrikes. Flytten genomfördes 1491 och bara några bondesläkter stannade i Östhammar. Borgarna sålde sin mark i Östhammar, husen flyttades och det blev tomt och öde kring den gamla hamnen.

Flytten blev dock inte så långvarig. Sedan Öregrund 1521 blev nedbränt av danskarna, flyttade man tillbaka och en ny stad, det nuvarande Östhammar, anlades längre söderut, på det s.k. Gullskäret (eller Guldskäret). Detta var då en udde, området mellan nuvarande kyrkan och rådhuset. Högsta punkten var en liten bergsknalle. Där ligger idag det vackra bankhuset (idag Nordea) i nationalromantisk stil. Fjärdens strand låg då inte långt ifrån det som sedan blev Rådhustorget. I Gammelbyn bodde nu bönder som stannat kvar, flyktingarna var därför tvungna att söka sig till denna nya plats.

Den nya stadens område blev obetydligt och så skulle det förbli i flera hundra år trots borgarnas vädjanden till myndigheterna om mer mark. År 1539 blev äntligen det nya Östhammar erkänt som stad. Och så sent som i början på 1800-talet mätte staden inte mer än 720 m i längd och 300 m i bredd (enligt Radloffs dåtida stadsbeskrivning).

Östhammars kyrka har byggts ut i många etapper med tanke på att den inte är mer än drygt 300 år gammal. 1675 invigdes kyrkan efter en lång byggnadstid. 1761 förlängdes kyrkan åt öster och 1771 inleddes byggnadsarbeten för att vidga kyrkan åt väster. Omkring 1740 blev predikstolen klar som Olof Gerdman har gjort. 1845 blev tornet klart. Lanterninen blev åttkantig och tornkroppen mer bastant än vad ritningarna föreskrev och den ger kyrkan dess moderna karaktär. 1925 fick kyrkans interiör i stort sitt nuvarande utseende. Dess huvudsyfte var att återställa den prägel av sent 1700-tal som kyrkorummet tidigare haft.

Källa: Stig Sandelins texter

Östhammars kyrka

1.2.b Österbybruk idag

Österbybruk hade 2 245 invånare den 31 december 2013, varav mer än hälften mellan 20 och 64 år. Tillsammans med Alunda och Gimo är den en av de tre tätorter som har mellan 2 000 och 3 000 invånare. Dagens Österbybruk har vuxit fram kring bruket och är ovanligt välintegrerat med brukets äldsta bebyggelse. Trots att järnväg och väg 290 genomkorsar samhället är deras effekt som barriär minimerad av just den tydliga strukturen och närheten.

Hur kom Österbybruk till?

Under 1400-talet tillhörde Österby gård Örbyhus, som innehades av Vasaätten. Gustav Vasa anlade med hjälp av tyska experter ett järnbruk specialiserat på krigsmateriel. Det gamla bruket är ursprunget till samhället Österbybruk.

De gamla delarna av samhället har den tydliga uppbyggnaden som karaktäriserar bruksorter. På ena sidan herrgårdsdammen ligger sedan 1600-talet arbetarbostäderna koncentrerade till Gimogatan och Långgatan. Här återfinns också den karaktäristiska klockstapeln, brukskontoret, en karolinsk stenbyggnad i två våningar, och ånghammaren från 1800-talets mitt. På andra sidan dammen ligger herrgården, vars huvudbyggnad uppfördes omkring 1760-1780.

Tidigare gick den smalspåriga Dannemora - Hargs Järnväg genom Österbybruk. Stationen invigdes den 2 januari 1878 och lades ner den 1 augusti 1970. Före den 1 maj 1921 var namnet *Österby*. År 1878 blev platsen anhalt och 1918 station. Samma år förlängdes bangården, som då fick två nya spår. År 1917 byggdes ett nytt stationshus i två våningar, utfört i trä. Persontrafiken vid Österbybruks järnvägsstation upphörde omkring 1960. Banan breddades till normalspår på 1970-talet och används i dag för godstrafik till och från hamnen i Hargshamn. Den historiska bebyggelsen ger orten en stark identitet och medvetenhet om sitt ursprung. All modern bebyggelse har kommit till kring de gamla anläggningarna, vilket ger orten en anknytning långt mer omfattande än namnet. Den moderna bebyggelsen är varierad och blandad, några få moderna områden har byggts sydväst om järnvägen men är ändå mycket nära centrum och det gamla bruket.

Brukets historia

På 1600-talet, under De Geers ledning, utvecklades Österby till Sveriges näst största järnbruk. År 1758 förvärvades Österby av Claes Grill. 1802 övertogs ena hälften av bruket av Per Adolf Tamm, som1823 blev ägare till hela bruket. 1876 bildades Österbybruks AB som 1916 slogs samman med Gimo bruks AB. Fram till nedläggningen 1983 drevs Österbyverken av Fagersta AB. Den östra herrgårdsflygeln byggdes under 1730-talet som bostad. Brukskapellet, den västra flygeln, invigdes 1735. Den franskinspirerade trädgården med korsarmad spegeldamm, alléer och parterrer är ritad av Carl Hårleman. Stallänga, sadelmakarlänga, magasin och ytterligare ett par byggnader ligger väster och norr om herrgården och vid dammens utlopp finns vallonsmedjan, den enda bevarade i sitt slag från 1600-talet men ombyggd i slutet på 1700-talet.

Efter 1850 uppfördes några industribyggnader några hundra meter norr om den äldsta bruksmiljön. Ett degelgjutstålverk anlades 1871 och 1880 en rostugns- och masugnsbyggnad som revs 1977. Bruket lever idag vidare genom Österby Gjuteri AB som fortsatt använder stämpeln med de båda ringarna som kännetecknat kvalitetsjärn från Österby sedan mer än 250 år.

Österby 1790 – Akvarellerad teckning av Elias Martin

1.2.c Öregrund idag

Öregrund hade 1 531 invånare den 31 december 2013, varav dryga hälften mellan 20 och 64 år. Öregrund är och har varit kontaktpunkten med skärgården och har en utpräglad marin och turistisk profil.

Hur kom Öregrund till?

Öregrunds historia är dramatisk, en berättelse om krig, bränder, pest och umbäranden, men också skildringen om en stad som alltid rest sig efter katastroferna. Staden grundades 1491 av Östhammarsborna. De begärde hos rikets råd att få flytta, och rådet gav dem rätt att bygga en ny stad där skärgården tog slut och havet öppnade sig, en stad "som till evig tid skulle heta Öregrund".

Nya hus timrades upp vid hamnviken, en kyrka byggdes och sjöfarten kom igång. Handelsböcker från den tidens Tallinn - Reval - berättar om en livlig sjöfart med Öregrund.

Det var ofredsår med ständiga strider mellan svenskar och danskar. 1509 ödelades staden av en dansk flotta. När Kristian Tyrann blev svensk kung krävde han julen 1520 att befolkningen skulle flytta till Stockholm och att staden sedan skulle jämnas med marken, detta för att Stockholm skulle slippa en besvärlig sjöfartskonkurrent.

Öregrundsborna fick uppskov till våren, men då hade danskarna annat att lösa, som att Gustaf Vasa hade gjort uppror. Öregrund kom att bli Vasas hamn mot världen, hit kom fartyg med kanoner och legoknektar till svenskarnas hjälp. På senhösten brände den danske amiralen Sören Norby staden. Öregrundsborna fann då för gott att flytta tillbaka till Östhammar i väntan på lugnare tider.

Det dröjde ända till 1555 innan de fick komma tillbaka.

När de kommit tillbaka inleddes en ny sjöfartsperiod. Öregrunds skepp seglade till Östersjöns alla hamnar, till Amsterdam, Brygge och England. För en tid blev också Öregrund grevskap. Per Brahe fick titeln greve av Öregrund, men bara ett år senare bytte han Öregrund mot Visingsö.

1636 förbjöd staden all utrikes sjöfart, och det förbudet skulle komma att gälla fram till 1800-talet. De uppländska bruken hade kommit igång och Öregrund fick ensamrätt att skeppa brukens järn till Stockholm. Andra Öregrunds skeppare fraktade malm från Utö gruva till norrlandsbruken. Det var havet som gav Öregrundsborna deras bärgning.

1710 drabbades staden av pesten och 1719 kom de ryska galärerna och lade Öregrund i grus och aska. Början på 1800-talet var en nedgångstid för staden. Invånarantalet sjönk och stadens egen flotta minskade till några få skutor. 1829 bröt en ny stor vådeld ut som ödelade stadens hela centrum.

Källa: Stig Sandelins texter

Societetshuset i Öregrund

På 1870-talet vände utvecklingen. Öregrund blev kurort med badhus och societetshus och utvecklades snabbt till ostkustens populäraste badort. Detta kom att innebära en allmän uppryckning för staden, men dessvärre blev Öregrund alldeles för populärt som turistort. Sommargästerna började köpa upp husen och till sist stod halva staden öde och tillbommad på vintern.

1.2.d Gimo idag

Gimo hade 2 719 invånare den 31 december 2013, varav dryga hälften mellan 20 och 64 år. Gimo har sedan några år profilerat sig mer och mer som utbildningsort på gymnasienivå. Fördelen att ha tågförbindelse kan i framtiden utgöra en viktig tillväxtfaktor, om persontrafik skulle möjliggöras.

Hur kom Gimo till?

I Gimotrakten finns det spår av bosättningar från yngre järnålder. Ån var då (år 2000 f kr) en vik i kontakt med havet och lämplig för fiske. Bosättningarna fanns på höjderna runt ån. Namnet Gimo härstammar från ”gimma” som betyder gap eller öppning, troligen syftande på den platsen där Gimån mynnade ut i Olandsån.

En liten by, Wreta, fanns gränsande Norra Skefthammars och Gimo bruks ägor. Gränsen mellan Wreta och Norra Skefthammar fanns där Björkvägen sträcker sig idag. Spår av Norra Skefthammars gårdar finns idag mitt i tätorten. Detta kan läsas av från kartor från mitten på 1600-talet.

Gimo by låg vid en av Olandsåns fallsträckor och platsen bör redan under medeltiden ha tagits i anspråk för kvarndrift. Redan på 1500-talet finns dokument som talar om två skattekvarnar.

I början av 1600-talet togs vattenkraften i anspråk för järnhantering och en hytta anlades 1616 i Gimo för Österby kronobruks räkning.

Då det utarrenderades 1625 bestod bruket av två hamrar och två masugnar. 1643 köptes bruket av Louis de Geer och under hans tid växte Gimos första hytta till ett järnverk och produktionen lades om från vapen till stångjärn.

De gamla byggnaderna revs och nya uppfördes, men 1649, när den första hammaren skulle invigas, bröt elden lös och bruksbebyggelsen och halva Gimo brann ner. En sätesgård uppfördes efter 1673, där dagens herrgård ligger. Dagens bruk byggdes efter ritningar av Jean Eric Rehn men herrgården byggdes först 1780 och planens östra delar blev aldrig genomförda.

Järnvägen drogs genom Gimo 1878, och det var en del i stråket för utskeppning av järn från Dannemora. Därmed skapades en stark barriär mellan bruket och övriga delar av samhället. Bebyggelsen norr om järnvägen är av varierad struktur och ålder och består av brukets byggnader, inklusive bostäder för ägarna, kanslipersonal och arbetarna. Utöver den planterade Bruksgatan och Herrgården har byggnader från olika perioder hittat sin plats i en ganska fri struktur.

Bebyggelsen söder om järnvägen är från 1900-talet och det finns tidstypiska exempel för de flesta trender och planeringsideal som förekom under århundradet. Strukturen är mycket tydlig på kartan. Se vidare i avsnittet om Bebyggelseutveckling.

1.2.e Alunda idag

Alunda hade 2 396 invånare den 31 december 2013, varav dryga hälften mellan 20 och 64 år. Alunda, en lantbruksbygd, växer mer och mer som en ort för pendlare till framför allt Uppsala. Det vackra öppna landskapet och väg 288 är Alundas främsta framgångsfaktorer. Som tätort är Alunda rätt så splittrad, möjligen som konsekvens av övergången från gårdsstruktur till modern tätort enligt grannskapsprinciperna från slutet av 1960-talet.

Hur kom Alunda till?

Ortsnamnet skrevs Adalundum år 1291. Detta betyder "Huvudlunda". Det kan vara ett ursprungligt namn på kyrktrakten. Man skall då ha lagt till Adal för att särskilja från Lunda och Jortslunda i samma församling Adhelunda finns nämnt redan 1314 såsom hörande till Olands härad.

Omkring 1000 år f Kr, dvs. under senare delen av bronsåldern, började den fasta bebyggelsen att ta form i Olandsbygden. Då hade vattnet sjunkit undan, så att nuvarande Oland i stort sett torrlagts. Alunda ligger i hjärtat av Uppland och är en del av det som tidigare benämndes Olands härad. Alunda ligger halvvägs mellan Uppsala och Östhammar utmed väg 288, mitt i en rik jordbruksbygd. Alunda är troligen en av Sveriges fornlämningsrikaste socken.

Alunda ligger på ett mindre höjdparti mellan två slättlandskap. Markförhållandena växlar mellan berg i dagen, morän och lera. Tätorten delas i två delar av väg 288 och ån. De löper parallellt i sydvästlig riktning. Sydost om ån ligger Foghammar, som kan sägas vara den äldsta delen av tätorten, där det finns ett antal småhus från förra halvan av 1900-talet.

Alunda kyrka ligger väl synlig i slättlandskapet. Stenkyrkans äldsta delar härstammar från 1200-talet. Kyrkan har byggts om och brunnit ner vid flera tillfällen. När den reparerades i slutet på 1700-talet tillkom planformen av grekiskt kors genom att två armar lades till på båda sidor av långhuset och tornet med lanternin.

1952 bildades en ny kommun som fick namnet Oland. Förslag fanns om Alunda men Olands Härad och häradsallmänning tycktes vara ett motiv till namnet Oland. 1961 beslutade Rasbo kommun om samgående med Oland. 1967 blev sammanslagningen klar med Oland. Den varade dock inte längre än till 1974, då Rasbo gick över till Uppsala kommun tillsammans med Tuna och Stavby som motsatte sig förslaget att tillhöra Östhammar. Alunda har fortfarande många gårdar inom sitt influensområde. Dock växer tätorten mer och mer som en expansiv bostadsort med pendling främst till Uppsala.

Alunda kyrka

Kap 2 – Sammanfattning av förslaget

I denna sammanfattning återfinns allmänna rekommendationer om förhållningssätt till det befintliga och inför den fortsatta planeringen, även för tillståndsgivning och de hänsyn som bör tas vid åtgärder. De är allmänhållna eftersom de syftar till de fem olika orter som har studerats, för specifika lokala eller ämnesvisa rekommendationer, se respektive avsnitt.

Hållbar stadsbyggnad (från kapitel 1)

Den goda planeringen i dagens samhälle innebär att den ort eller stad som planeras, eller den region där dessa städer ligger, bör möjliggöra balanserade förhållanden för miljön, samhället och ekonomin. När dessa förhållanden är i balans, uppnås ett hållbart samhälle, som är kapabelt att hantera förändringar tack vare sin inneboende balans. Den fysiska planeringen kan inte ensam åstadkomma balans i alla aspekter, men kan utan tvekan ge underlag för beslut som främjar och förstärker balansen, och därmed hållbarheten.

Strukturer och värden som stödjer hållbarheten

- Bebyggelsestrukturen, kommunikationsstrukturen och grönstrukturen vävs samman, när den ena havererar påverkas de andra negativt.
- Hushållning med resurser är att nyttja mark, energi och råvaror på ett sätt som främjar en balanserad utveckling. Alla beslut inom markanvändning, energiförsörjning, vattenförsörjning och byggande påverkar hushållningen.
- Hänsynstagande till människornas samspel med miljön i planeringen, ger den sociala dimensionen av hållbarheten (omfattande arbete, utbildning, turism, jämställdhet, trygghet, barn- och ungdomsperspektivet).

Gestaltning (från kapitel 3.1)

Rekommendationer om åtgärder som påverkar stadsbilden

- gör stadsbilden greppbar och förstärk tydligheten i varje kommande åtgärd
- annonsera staden redan vid entréerna
- tydliggör infarterna, skapa gaturum
- skapa associationer genom landmärken och fonder
- skapa kontakt med havet eller landskapet genom att öppna siktlinjer
- bevara och förnya befintliga kommersiella stråk och skapa nya
- lokalisera sällanköpshandel till externa lägen, skapa tilltalande ”skyltlägen”
- utnyttja ”skyltfönstren”, låt den småskaliga handeln lokaliseras till centrala stråk
- skapa tydliga kopplingar, helst visuella, mellan noder
- utnyttja gatunamnen för att visualisera viktiga målpunkter, sevärdheter
- vårda stråkens olikheter genom att variera gestaltningen
- tänk på hur varje åtgärd kan påverka stadens/ortens framtid och form
- beskriv konsekvenserna inför nya åtgärder
- det lönar sig att tänka på helhetsbilden, sätt olika kompetenser att samarbeta
- ge planering och arkitektur en framträdande roll, att gestalta framtidens stad/ort

Identitet och profil (från kapitel 3.2)

Rekommendation

Ge arkitektur och planering en avgörande roll för att ge besökare och invånare en positiv bild av staden, och därmed förstärka identiteten. Staden/orten är en scen.

Identitet kan inte hämtas utifrån, bjud de boende på orten till samtalet, genomför små förändringar som alla är med om, se till att så många som möjligt bidrar med idéer och åsikter. Tala om att även de bör tänka om det är genomförbart och bra för helheten.

Bebyggelseutveckling (från kapitel 3.3)

Bebyggelseområdenas särdrag (karaktär) bör respekteras och ses som kvaliteter. Bristerna innebär i sin tur möjligheter till förädling eller förändring.

De kommande planeringsåtgärderna ska sträva efter att ta tillvara och förstärka kvaliteterna i den befintliga bebyggelsestrukturen, belysa dess brister och föreslå åtgärder för att minimera dessa.

Undersök om det finns områden som är lämpliga för förtätning, omvandling eller ny exploatering och beskriv alltid konsekvenserna för den befintliga miljön. Precisera gestaltnings- och funktionskrav i tillkommande bebyggelse efter ortens mål.

Det är viktigt att definiera hur området ska användas och vilken typ av bebyggelse som passar i den totala strategin enligt rekommendationerna nedan.

Rekommendationer för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen.

- Bebyggelse ska underordna sig landskapet, anpassa sig till terrängen och tillvarata värdefull vegetation
- Blandning av funktioner, bostäder, arbetsplatser, service och handel som resulterar i en levande stad (eller ort/by) ska eftersträvas
- Bebyggelseplanering är det främsta redskapet för att skapa gaturum där funktion och gestaltning samspelar. Byggnad + gata i samspel = stadsmässighet = trygghet
- Byggande och lokalisering ska utnyttjas för att utveckla noder, landmärken och stråk i enlighet med gestaltningsprinciperna (se avsnitt 3.1)
- Spara områden för natur, park, rekreation där trafikbelastningen/buller är minst
- Inte enbart byggnader utan även andra anläggningar av allmänt intresse, exempelvis parker, idrottsplatser m.fl. bör utnyttjas för att skapa samband mellan olika områden/stadsdelar
- Eventuella om- och tillbyggnader ska inte enbart utnyttjas för omdaning av byggnader utan även för att höja kvalitén på den omgivande miljön
- Sträva efter en blandning av bostadstyper, för att uppnå en befolkningssammansättning som ger bättre underlag för service och handel samt förebygger segregation
- Utveckla ett sammanhängande gång- och cykelvägsnät och kombinera med kollektivtrafik och lämpligt placerade hållplatser

Rekommendationer att beakta vid förtätning

- De generella rekommendationerna för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen gäller även vid förtätning (se ovan)
- Om förtätningsområdet inordnas inom en av de beskrivna bebyggelsekaraktärerna ska strukturen, skalan och byggnadernas proportioner i den kringliggande befintliga bebyggelsen följas. Formspråk, färgsättning och material i nya byggnader kan ha ett friare förhållande till det befintliga
- Om förtätningsområdet kan komma att betraktas som ett med egen karaktär, vilket kan bero på dess storlek eller läge, ska särskild vikt läggas vid gränsernas/länkarnas gestaltning. Den spänning som övergången mellan två väsensskilda områden kan skapa ska tillvaratas på ett kreativt sätt
- Ett av syftena med förtätningar är att skapa intensiva och varierande miljöer. Därför bör den nya och den befintliga bebyggelsen samspela och undvika att lämna mellanytor utan innehåll
- Behovet av rekreationsytor för både den befintliga och den tillkommande bebyggelsen bör tillgodoses. Om det som betecknas som natur/park/friluftsliv i ”skiss till grönstruktur” skulle tas i anspråk bör likvärdiga ersättningsområden skapas

Rekommendationer vid komplettering

- De generella rekommendationerna för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen gäller även vid komplettering (se ovan)
- Den bebyggelse som tillkommer i form av komplettering ska skilja sig funktionsmässigt från omgivningarna
- Om kompletteringens omfattning är begränsad, kan en eller några få byggnader skilja sig markant från omgivande bebyggelse och inta en roll som identitetsskapande för hela området, genom att utgöra landmärke, port, front eller fond (se avsnitt 3.1)
- Om kompletteringsområdet är av sådan omfattning eller ligger i ett sådant läge att det kan uppfattas som en ny karaktär, ska särskild vikt läggas vid skapande av ett helhetsintryck och vid gränsernas/länkarnas gestaltning. Den spänning som övergången mellan två väsensskilda områden kan skapa ska tillvaratas på ett kreativt sätt
- Kompletteringsområden kan ligga vid gator och vägar. I förekommande fall är en förutsättning att byggnader placeras som en integrerad del av gaturummet, att deras volym utnyttjas för att skapa gaturum där funktion och gestaltning samspelar

Natur och grönstruktur (från kapitel 3.4)

En grönstrukturplan för varje ort kan komma att säkra tillgången till gröna innehållsrika ytor, av typ park eller natur, inför tätorternas framtida utveckling. Grönstrukturplanen bör även ange i vilken mån är det möjligt att kompensera, ersätta eller skapa nya gröna innehållsrika ytor.

En grönstrukturplan för varje ort bör tas fram, där utvecklingen av det gröna går i paritet med bebyggelseutveckling för att skapa en attraktiv miljö för befintliga och nyinflyttade invånare samt besökare. Arealen på de avsatta områdena måste avvägas mot antalet förväntade invånare. Även parker med olika arealer och egenskaper bör ingå i grönstrukturen i en tätort under utveckling.

Vissa orter är så pass stora att det kan vara lämpligt att anlägga små parker (fickparker). Park är den anlagda delen av grönstrukturen och en grönstrukturplan bör behandla även skötseln av parkytor och de kostnader den medför.

Resurshushållning (från kapitel 3.5)

Att bygga tätt och på redan ianspråktagna markområden är det bästa sättet att hushålla med mark. Det minskar även procenten av hårdgjord mark per bostadsenhet och minskar transportarbetet. Tätare bebyggelse är lättare att försörja med kollektiv trafik, gång – och cykelvägar samt vatten och avlopp. Dessutom kan man lättare bevara befintliga grönområden i tätorten.

Ortens historia och kulturarvet (från kapitel 3.6)

Rekommendationer

För att få en inblick i orternas kulturhistoriska miljöer och bebyggelse samt öka medvetenheten om dess värden bör en heltäckande inventering göras och sammanställas i ett program. Programmet ska sedan användas vid skolorna och vid upprättande av detaljplaner, vid tillståndsprövning samt i annat studiesyfte.

Vid lokalisering av nya byggnader eller ändrad användning av områden och byggnader som utgör del av stadens kulturarv ska största hänsyn tas till byggnadernas karaktär och den omgivande miljöns kvaliteter. När en kulturhistorisk inventering och ett program tas fram bör man precisera nödvändiga hänsyn. Det kommer att underlätta ärendehanteringen.

Rörelsestruktur och trafiknät (från kapitel 3.7)

Kollektivtrafik:

Det är nödvändigt att, inom ramen för en trafikplan som även inkluderar kollektivtrafiken, studera anslutningstider och samspel mellan buss och tåg.

Frågan om tillgängligheten för äldre och personer med funktionshinder bör inta en central plats i kollektivtrafikplanering.

Även om många hållplatser kan ha en fullgod anslutning till gång- och cykelvägsnätet, bör en mera systematisk kartläggning tas fram. Och vid varje flytt av hållplats bör frågan aktualiseras, för att ge bästa service.

I största möjliga mån bör lokalisering av hållplatserna ta hänsyn till de målpunkterna som besök av personer med rörelsehinder, vårdanläggningar, särskilda boenden och liknande.

Gatu- och vägnät:
I samband med utbyggnad eller ombyggnad av gator bör utformning och möbleringen av gaturummet studeras. Passagemöjligheter ska särskilt beaktas, för både människor och djur. Om de fysiska förutsättningarna finns kan ombyggnader leda till att gatorna anpassas för blandtrafik och utgör en trygg och trevlig miljö för både passagerare, bilister och oskyddade trafikanter.

Bilnätet bör differentieras. En nyanserad bild av de olika trafikanternas anspråk bör tas fram för varje tätort eller stadsdel. Detta bör resultera i en varierad utformning av gatorna och varierad hastighetsreglering, med hänsyn till den enskilda gatans form och funktion. Utformningen bör om möjligt ändras om den inte motsvarar funktionen eller behovet.

Parkering:
Med förtätningar och ökade flöden följer en ökning av parkeringsbehovet. Detta kommer att påverka både planeringen och gestaltning av nya byggnader eller anläggningar. Att tillämpa riktlinjer för att bereda parkering inom varje enskilt projekt kan vara lämpligt.

Arbetet med utvecklingen av trafikstrukturen bör:

- verka för att de viktiga infrastrukturfrågorna för trafikförsörjningen av orterna och industrin genomförs
- studera lämpliga åtgärder för ökad trafiksäkerhet och utforma för att hastighetsanpassa i samband med ombyggnader av de lokala gatunäten
- föreslå åtgärder i takt med att eventuella konflikter mellan biltrafik och GC-trafik klargörs
- verka för att skapa förutsättningar för kollektivtrafik till de viktiga målpunkterna i varje ort
- ta fram en framåtsyftande trafikplan för alla trafikslag, inklusive kollektivtrafikplan, för att anpassa trafiknäten till kommunens framtida behov
- hushålla med energi och minimera miljöbelastningen genom att inrikta samhällsplaneringen mot en ökad samordning mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering

Ortens tekniska system (från kapitel 3.8)

I takt med ny exploatering för bostäder och verksamheter samordnas och utvecklas dessa nät (vatten och avlopp, renhållning, elnät och fjärrvärme) för att ge god försörjning.

Miljö, hot och påverkan (från kapitel 3.9)

För att Östhammars kommuns tätorter ska kunna erbjuda invånare och turister goda miljöer för boende och rekreation är det viktigt att verksamheter och boende lokaliseras och utformas så att bullerspridning motverkas i största möjliga utsträckning.

Lokalisering och utformning är viktiga instrument så att områden för industri och transportleder (även sjöfart) eller idrottsanläggningar som genererar buller bidrar till att utveckla orterna samtidigt som bullerbelastningen inte ökar.

I framtiden kommer bullerfria zoner att vara ovanliga och eftertraktade platser. Därför är det mycket viktigt att värna om de områden som ännu är relativt fria från mänskligt buller, även skärgårdens ännu tysta platser.

Frågor om klimatförändringar och dess konsekvenser bör lyftas vid varje planeringsåtgärd.

Framtida mark- och vattenanvändning (från kapitel 3.10)

Grundläggande principer för effektivare markanvändning

- Skapa medvetenhet om den befintliga bebyggelsestrukturen genom spridning av kunskap, överallt och på alla nivåer
- Ta fram en bevarande- och förnyelseplan för varje ort, se helheten
- Ta vara på möjligheterna till förtätning, komplettering och omvandling
- Främja blandning av funktioner (minimera zonindelning)
- Ta fram lokaliseringsutredningar inför nyetableringar, med tillhörande bedömningar av konsekvenser för orten, inklusive kommande transportbehov
- Ta alltid fram enkla konsekvensbedömningar, även samhällsekonomiska, inför ianspråktagande av jungfrulig mark för bebyggelse eller anläggning
- Ta fram råd och förhållningssätt för byggande och anläggning inom befintlig bebyggelsestruktur (exempelvis med hjälp av checklistor)

Det fortsatta planeringsarbetet (från kapital 3.11)

Inom de områden som nämns finns ett behov av kompletterande eller aktualiserad inventering, vilket kan resultera i sammanställningar, program eller planer. Att arbeta med kunskapsinsamling effektiviserar planarbetet och beslutsprocesserna i framtiden.

Fördjupningar av översiktsplanen kan vara tematiska (omfatta ett ämnesområde) eller geografiska (omfatta en ort eller område med omgivningar). Detta förslag är en första ansats till att behandla hela orter och alla relevanta ämnesområden i ett sammanhang.

3 – Från ortsanalys till utvecklingsplan

Varför behövs en analys av de större orterna?

Det är många aspekter som ingår i planeringen av en orts utveckling. För att sammanfläta alla synvinklar och nödvändiga hänsynstaganden bör en mer eller mindre detaljerad analys av nuläget göras som avstamp för ett realistiskt förslag för framtiden. Lagarna förändras och nya tankegångar införs i takt med att förändringar i omvärlden sker. Att förstå ortens tillkomst och historia är ett mycket viktigt element i den kommande analysen.

Lagstiftningen i korthet

En ändring av Plan- och bygglagen trädde i kraft den första januari 2014, då kompletterades 2 kap. 3 § PBL med en punkt gällande bostadsbyggande. De andra punkterna har funnits med sedan nya PBL infördes 2010.

Så formuleras lagen:
Planläggning enligt denna lag ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja:

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet

3.1 - Hur ska utvecklingskärnorna gestaltas?

Förståelsen för hur staden eller orten ser ut, upplevs och läses av gör det möjligt att ta vara på befintliga miljöer eller element som är värdefulla för såväl invånare som besökare. Igenkännandet är en av de faktorer som gör att människor uppskattar platser, gator, allt som formar var och ens minnen av staden, orten eller landskapet. Det är inte alltid man är medveten om det, men den förnimmelsen inger trygghet och underlättar möjligheterna att vara orienterade i miljön (veta var man befinner sig).

I denna text används ofta ordet ”stadsbild”. Det är ett ord som används mycket ofta i planeringssammanhang i paritet med ordet landskapsbild, och det innebär inte att varje ort eller by är en stad. Den egenskap som kallas för stadsmässighet kan finnas överallt och är en samspelt samling av gaturum, platser, byggnader och även landskapselement (exempelvis ett vattendrag genom orten eller en klippa mitt i en park)

En tydlig, förståelig och berättande bild av rum och byggnader eller natur främjar den individuella utvecklingen och det sociala livet. Sådana teorier har varit kända i mer än femtio år, men faller ofta i glömska när det är dags för konkreta planeringsåtgärder.

Byggande av en ort eller stad är en mycket lång process, som blir mer och mer komplex i redan befintliga miljöer, med många deltagare och intressenter. Mycket av det nya som planeras blir till i redan befintliga miljöer (även naturen och landskapet bör betraktas som sådana). En lyckad stadsbyggnadsprocess är som att hitta en eller fler saknade noter i ett partitur och fullborda en vacker melodi. Det är inte alls enkelt att lyckas, det är oftast med bidrag från många olika kompetenser och intressenter som slutresultatet blir bra.

För att få en fast grund att värdera det befintliga och ”komponera” förslag utgår arbetet från en analysmetod som myntades av Kevin Lynch i Massachusetts redan 1959. Metoden har som största

fördel att den använder sig av invånarnas och besökarnas ”perception” (förnimmelse) för att vaska fram värdefulla element i staden, by eller orten. Metoden är lättfattlig och grafiskt tydlig och har inspirerat många planerare genom åren. Det finns fler metoder att analysera staden och det finns även element som har blivit valda att lyftas.

Element att ta tillvara och utveckla

Utgångspunkten är det urbana landskapet, stadslandskapet eller ortens miljö och form, hur man nu väljer att kalla den förnimbara bild människan ser, upplever, minns och läser av den bygden. Analysen går ut på att kartera och redovisa vissa element i den befintliga miljön (nuläget). Sådana finns i varje ort även om de tar sig olika uttryck. Tillvaratagande och tillägg behandlas under den framtida gestaltningen.

Stråk – är de kanaler som har **flest rörelser**, oavsett trafikant- och trafikslag. (gator, stigar, kanaler, järnvägar). Det är hur många som väljer att använda den ”kanalen” som avgör om det är ett stråk. Ett stråk är oftast kopplat till två eller fler ”noder” eller målpunkter.

Noder – är **målpunkter** eller **aktivitetskärnor**. Det finns kommunikationsnoder, mötesplatser av olika slag, arbetsplatser, torg, marknader. De är vardagslivets magneter, platser som många besöker i sin vardag.

Landmärken – är **referensobjekt** för att orientera sig i orten eller staden. Deras form, skala och läge i landskapet spelar stor roll för igenkännandet hos många.

Gränser - Är linjer i stadsbilden som inte alltid hänger samman. Oftast känns gränserna igen mellan exempelvis olika typer av bebyggelse, De blev allt vanligare och väl synliga under andra halvan av 1900-talet. Gränserna kan vara **barriär eller länk**, skilja eller förena.

Nedan beskrivs nuläget i text och karta, vilket blir underlaget för att göra staden eller orten greppbar och förstärka tydligheten i varje kommande åtgärd. ”En tydlig och medveten gestaltning blir omtyckt, ihågkommen och gör orten eller staden attraktiv.”

Många mindre åtgärder kan göra mycket och huvudsaken är att vid varje planeringsinsats, byggnation eller förändring, ha i åtanke hur man skulle kunna tydliggöra området i fråga
Kartorna i kommande avsnitt visar dessa element i varje ort.

Rekommendationer om förhållningssätt, rutiner och åtgärder som påverkar stadsbilden positivt

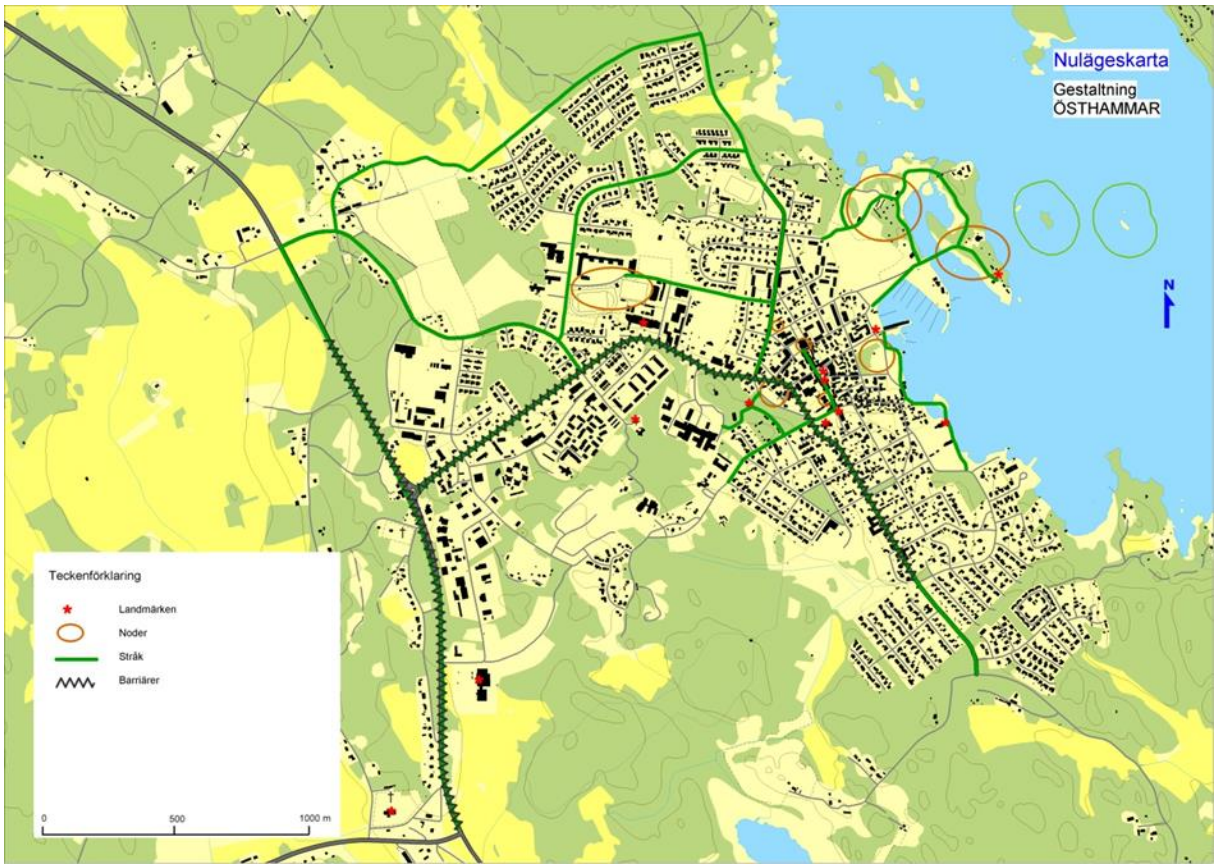
- **gör stadsbilden greppbar och förstärk tydligheten i varje kommande åtgärd**
- **annonsera orten eller staden redan vid entréerna, locka besökarna**
- **tydliggör infarterna till varje ort eller stad, skapa rumslighet**
- **skapa associationer genom landmärken och fonder**
- **skapa kontakt med havet eller det omgivande landskapet genom att öppna siktlinjer**
- **bevara och förnya kommersiella stråk, koncentrerade affärer tilltalar kunderna**
- **lokalisera sällanköpshandel till externa lägen, skapa tilltalande ”skyltlägen”**
- **utnyttja ”skyltfönstren”, låt den småskaliga handeln lokaliseras till centrala stråk**
- **skapa tydliga kopplingar, helst även visuella, mellan noder**
- **utnyttja gatunamnen för att visualisera viktiga målpunkter, sevärdheter**
- **vårda stråkens olikheter genom att variera gestaltningen**
- **tänk på hur varje åtgärd kan påverka ortens framtid och form, beskriv alltid konsekvenserna**
- **sätt flera olika kompetenser att samarbeta, det lönar sig att tänka på helhetsbilden**
- **ge planering och arkitektur en framträdande roll för att gestalta framtidens utvecklingskärna, ort eller stad**

3.1.a Östhammar

Gestaltningsanalys

I Östhammar identifieras de element som visas i kartan nedan.

Staden har många **landmärken**, många av dem är inte bara vackra byggnader utan även bärare av olika perioder i stadens historia, vilket fördubblar deras värde.



Kartan visar stadens gestaltningselement som beskrivits

Exempel på landmärken är Gamla Vattentornet, Börstilskyrka, Rådhuset, Kyrkan, Bankhuset (idag Nordea), Församlingshemmet (Gamla Tingshuset), Källörsskolan, Gamla brandstationen, Nya vattentornet, Bilsta handelsområde, Krutudden, externa centrum vid Börstil, Infartens centrum. Det finns med säkerhet fler landmärken, alla har sitt värde för att känna igen sig och orientera sig i staden.

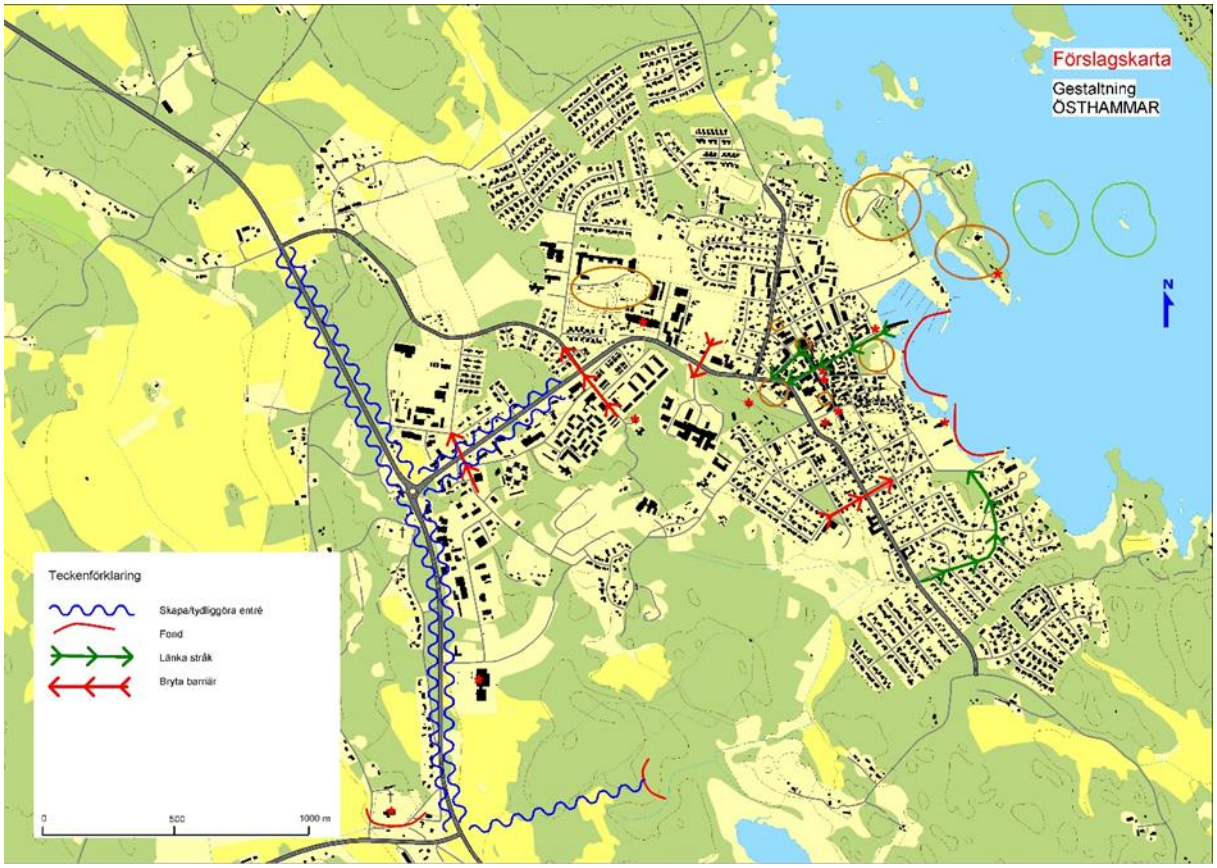
Både väg 76 och Gammelbygatan samt dess fortsättning Klockstapelgatan och Albrektsgatan tecknar sig som tydliga **barriärer,** var och en av de beroende på dess utformning och sammanhang. Samtidigt är de **stråk,** för många fordon och människor rör sig i dessa gaturum.

Det finns fler stråk, där många rör sig, åkandes eller till fots, och de markeras i grönt på kartan.

Noderna är mötesplatserna och aktivitetscentra i staden, ”det är där det händer”. Campingen, Krutudden, Sjötorget, busstationen, skolor och idrottsplatser, alla platser eller byggnader där människor i staden möter varandra i sin vardag, eller som besökare frekventerar, är noder.

Hur ska Östhammar gestaltas i framtiden?

Entré eller entréer
Trots att Östhammar är en vacker liten stad med medeltida anor, och man ser Börstilskyrka som ett inbjudande landmärke, förloras sedan blicken bland ett antal osammanhängande handelsanläggningar och bostadshus.



Ortens entré bör upplevas som ett värdigt mottagande och förmedla stolthet. Väg 76:s rumslighet bör förstärkas från Sandvägen i söder till Edsvägen i norr. Dessutom bör cirkulationsplatsen med omgivande byggnader och Gammelbygatan stramas åt och skicka tydliga signaler att den vägen leder till en liten vacker stad vid havet.

Landmärken
Östhammar har många vackra landmärken från olika perioder av sin historia.
Dock är det inte lätt att identifiera platsen där den första etableringen på orten skedde, nämligen Gammelhus. Även om det är gator och fastigheter som bär det namnet, har den plats där staden grundades förlorat sin vikt i stadsbilden.
Många av de redan identifierade och redovisade landmärkena behöver inte åtgärdas i någon större utsträckning, men det är viktigt att medvetandegöra och vårda dem som de viktiga identitetsskapande element som de redan är. Just vårda och underhålla landmärkena är viktigt, och inte avskärma eller dölja de i stadsbilden pga. nya planeringsåtgärder eller byggnationer.

Två av landmärkena i Östhammar

Noder att förstärka

Gammelbygatan leder oss fram till Bussterminalen och just där vore en stor fördel att tydliggöra att man har kommit till stadens centrum. Bussterminalen ska förtydligas som viktig kommunikationsnod. Där måste vägvalet annonseras mycket tydligare. Gaturummet bör signalera att där stannar man för att välja stråk till nästa målpunkt, oavsett vilken man söker. Det bör exempelvis visas hur nära Drottninggatan ligger, vilken väg som leder till Sjötorget och campingplatsen, eller hur snabbt och enkelt man hittar till Frösåkersvallen eller – hallen.
Dessa platser har stor potential och är redan idag viktiga mötesplatser som visar livet i staden. Det får inte vara svårt för en förstagångsbesökare att hitta dit. En del kan avhjälpas med skyltar, och tack vare dessa hittar man idag, men en talande stadsbild är vida överlägset. Platser som tilltalar besökaren glöms aldrig.

Östhammars viktigaste nod, lämplig att tydliggöra

Stråk och siktlinjer

Mer konkret om gaturummen i staden kan läsas i avsnittet om Rörelsestruktur. Siktlinjer är viktiga för att skapa spänning och leda oss genom staden, man får bevaka alla tillfällen att tydliggöra t.ex. havets närhet, eller ett intressant landmärke.

Stråket framför alla andra, om man ska försöka initiera utvecklingen i stadens historiska centrum, är Drottninggatan. Den har förutsättningar att kunna bli en gågata med mycket liv året runt om man riktar insatser för att behålla gaturummet och underhålla de överlag vackra byggnader som kantar den. Utöver det behöver man medvetet satsa på lokalisering av kommersiella verksamheter och service utmed gatan och utöka gågatan fram till Kyrkogatan. Söder om Kyrkogatan får den landsvägskaraktär, och stadsmässigheten skulle kunna förstärkas med en fond av exempelvis trädplanteringar som omsluter gaturummet.

Även det nya får värde av landmärkenas närvaro. Underhåll och tillgänglighet är också sätt att frammana intresse för landmärkena. Ett exempel kan vara att göra Gamla Vattentornet tillgängligt och eventuellt inrymma någon verksamhet, gärna med turistanknytning.
Det finns vyer och siktlinjer att bevara eller skapa, som kommer att sätta stadsbilden i ett sammanhang som gör den förståelig och därför mer attraktiv.

Öppna siktlinjer från bebyggelsen till havet eller naturen är värda att vårda

Fonder att vårda eller skapa, fronter att bevara

På samma sätt som staden sedd från vägen ska kännas välkommande, bör fronterna mot vattnet vårdas, stadens siluett med några framträdande landmärken eller terrängens formationer bör bildas med en skala som underlättar igenkännande. Även fonderna i stadens gator är viktiga att lyfta. Vackra fonder kan lätt skapas vid kurviga gator.

Som exempel på fronter kan man nämna Börstilskyrkans siluett som tecknar sig som en välkommande gest och annonserar att man närmar sig Östhammar. Eller som Östhammars stad sedd från vattnet, välkommande med sin småskaliga bebyggelse.

Dessa vyer, öppna eller slutna, gör det lättare att känna sig hemma i staden, den blir greppbar.

Att bryta barriärer

De befintliga stråk som är värdefulla kan i sin tur utgöra barriärer. Därför är det viktigt att med omsorg välja de punkter där särskilda insatser behövs för att bryta barriäreffekten.
Åtgärderna kan vara olikartade, beroende på plats, trafikströmmar, topografi.

Prästgatan bjuder på två vackra landmärken som fonder, Gamla Brandstationen och vattentornet

3.1.b Österbybruk

Gestaltningsanalys

I Österbybruk identifieras de element som visas i kartan nedan.

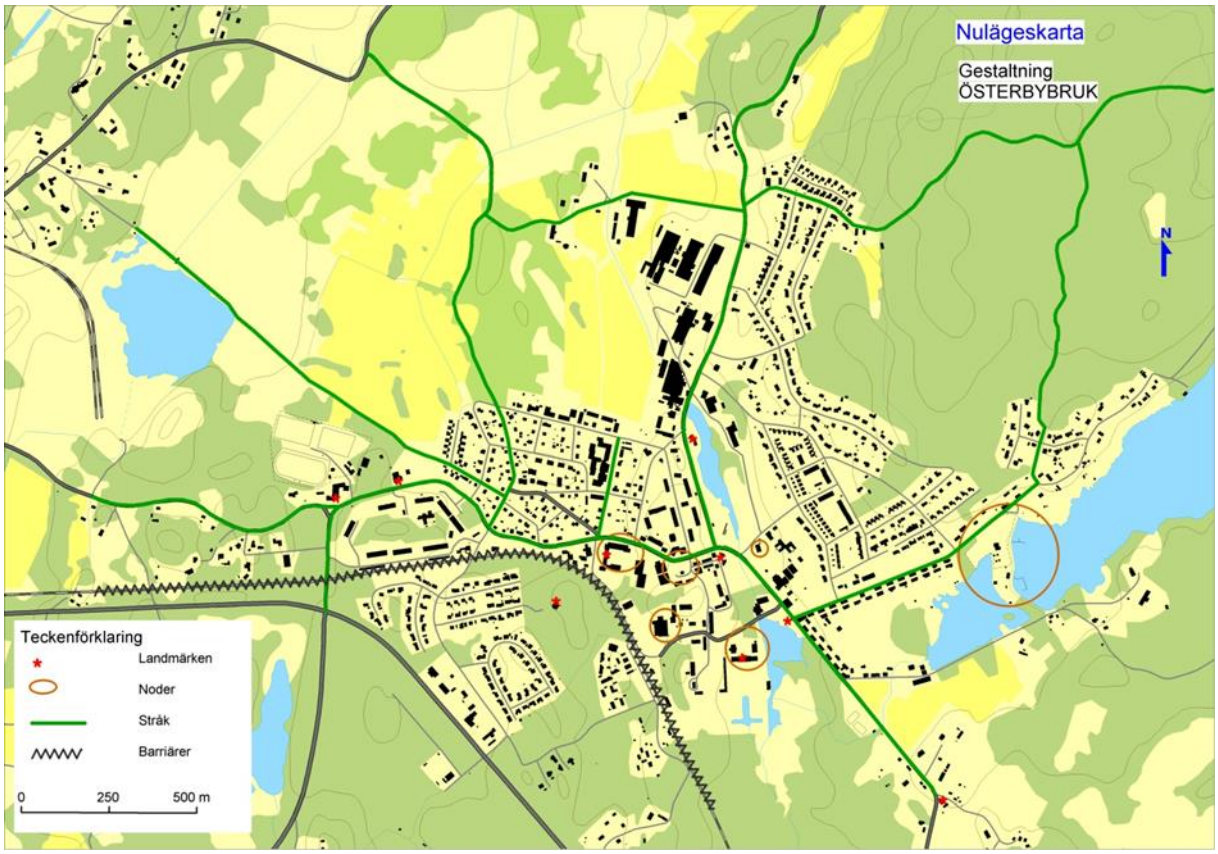
Orten har ett antal **landmärken**, koncentrerade till dess äldsta delar, de flesta är inte bara vackra byggnader utan även bärare av ortens historia, vilket gör de ännu mer värdefulla.

Exempel på landmärken är klockstapeln, Herrgården, vattentornet, de s.k. Osthusen, Vita huset, skolan, bensinstationen och Folkets hus. Det finns med säkerhet fler landmärken, alla har sitt värde för att känna igen sig och orientera sig i staden.

Järnvägen är en **barriär** som delar samhället. Dock ligger det mesta av bebyggelsen norr eller nordost om den, både arbetsplatser och bostäder, även så det gamla bruket.

De viktigaste stråken är Långgatan, Gimogatan, Filmvägen, Kvarngatan/Martinvägen och Dannemoravägen. Alla stråken markeras i grönt i kartan nedan.

Noderna är mötesplatserna och aktivitetscentra på orten, ”det är där det händer” och i Österbybruk är busstationen, badplatsen, torget, idrottsplatsen, skolan och bruksområdet sådana platser. Alla platser eller byggnader där människor i staden möter varandra i sin vardag, eller som besökare frekventerar, är noder.



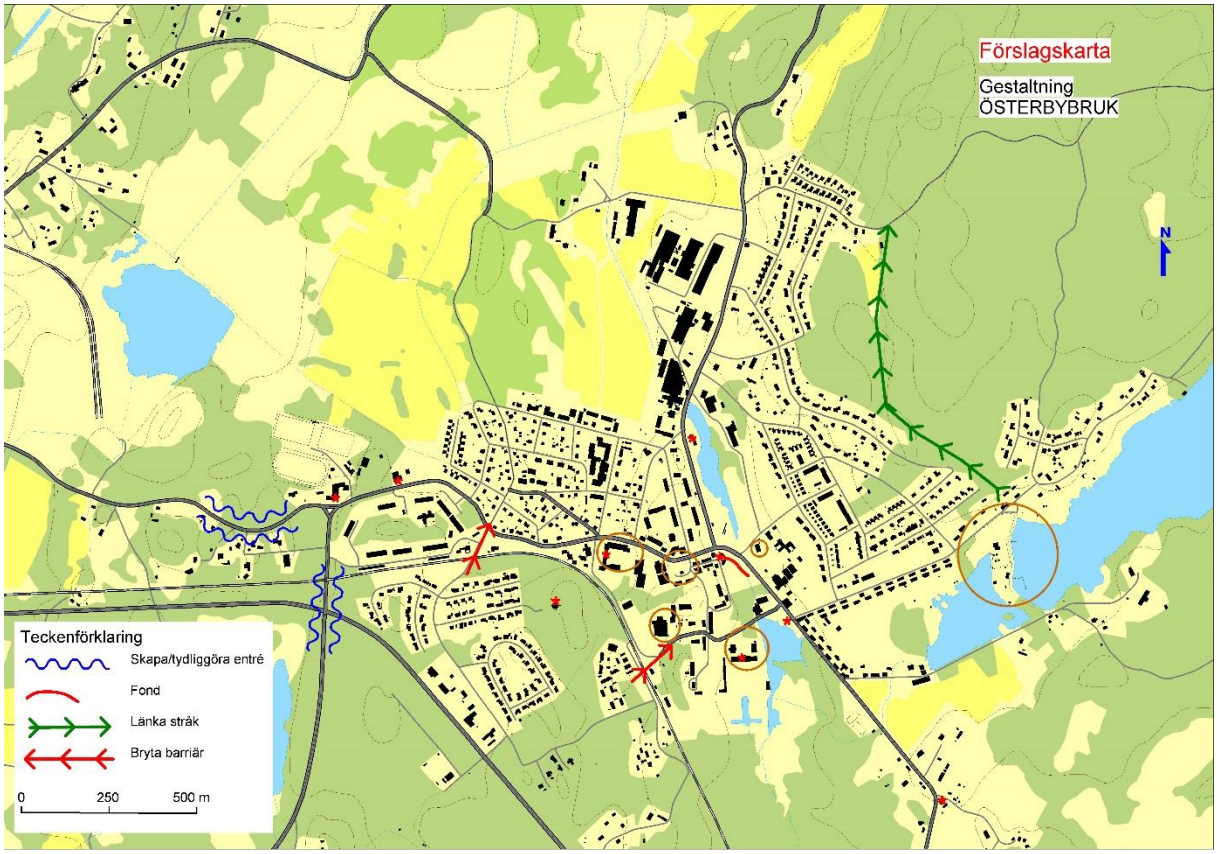
Kartan visar stadens gestaltningselement som beskrivs ovan

Hur ska Österbybruk gestaltas i framtiden?

Entré eller entréer

Österbybruk är en liten ort med gamla anor, och som idag angörs via Långgatan från öster och via Dannemoravägen från väster. Väg 290 utgör kommunikationen både norr- och söderut. När man närmar sig orten, både från söder och från norr, ser man byggnader i fonden som gör att man kan

känna igen sig. Från norr ser man de s.k. Osthusen, väldigt speciella byggnader, och från söder möts man av bilförsäljning och bensinstation, bebyggelse som bildar en fond där vägen delar sig.



Långgatan är en allékantad gata som för oss direkt in i den gamla bruksmiljön, grönskande, vacker och med historisk tyngd. Åkandes från Dannemora möter man först korsningen med väg 290 och sedan börjar den täta bebyggelsen. Dannemora ligger väldigt nära men trots allt känns det som en by i sig, som inte har smält ihop med Österbybruk.

Entréerna till Österbybruk upplevs som en värdig introduktion till orten, de kräver inget tydliggörande om inte expansionen gör sig synlig vid entréerna.

Vy från norr, mot Centrum och bruket

Landmärken

Österbybruk har några vackra och viktiga landmärken från olika perioder av sin historia. Det vackra bruket med alla dess byggnader, en ny ombyggd skola, klockstapeln, herrgården, vattentornet, ”Osthusen” och Folkets Hus. Det finns säkert fler landmärken, vilket är bara positivt för orten.

Många av de identifierade och redovisade landmärkena behöver inte åtgärdas i någon större utsträckning, med det är viktigt att synliggöra, medvetandegöra och vårda dem som de identitetsskapande element de redan är. Att vårda och underhålla landmärkena är viktigt, och att uppmärksamma att de inte bör avskärmas eller döljas i stadsbilden pga. av nya planeringsåtgärder eller byggnationer.

Även det nya får värde av landmärkenas närvaro. Underhåll och tillgänglighet är också sätt att frammana intresse för landmärkena.

Noder att förstärka

Centrum och busstationen, herrgården och skolan är noder som fungerar idag och framför allt behöver tydliga kopplingar till varandra, för att stadsliv och rörelse ska upplevas.

För att utvecklas i all sin potential bör man säkra tillgängligheten till alla dessa platser. De ligger nära varandra, men är idag inte riktigt sammankopplade. Dessa platser är redan idag viktiga mötesplatser som visar livet i staden. Det får inte vara svårt för en förstagångsbesökare att hitta till någon av dem. Delvis kan detta avhjälpas med skyltar men en talande stadsbild är vida överlägset, platser som tilltalar besökaren glöms aldrig.

Centrum som ny nod väl integrerad med bruksmiljön, framgångskoncept

Stråk och siktlinjer

Mer konkret om gaturummen i staden kan läsas i avsnittet om Rörelsestruktur. Siktlinjer är viktiga för att skapa spänning och leda oss genom staden, man får bevaka alla tillfällen att tydliggöra utblickar mot målpunkter, mot landskapet, vattnet eller ett intressant landmärke.

Nybebyggelse som skapar tydliga gaturum är mycket positiv.

Herrgårdsdammen, Sågdammen, Klockstapeln eller alla arbetarbostäder vid Gimogatan är redan idag intressanta vyer mitt i tätorten, de har stort värde för orten. Siktlinjer och stråk mot dessa intressanta målpunkter bör man värna om.

Fonder att vårda eller skapa, fronter att bevara

På samma sätt som staden ska kännas välkommande vid entréer, bör fronterna mot landskapet vårdas, och i Österbybruks fall spelar dammarna en viktig roll som öppna stora rum med krav på värdig inramning. Stadens siluett med framträdande landmärken eller terrängens formationer bör formas med en skala som underlättar igenkännande. Även fonderna i stadens gator är viktiga att lyfta.

Att värna om dessa värden och tillämpa enkla men effektiva sätt att skapa stadsrum bör övervägas vid varje planeringsåtgärd eller byggnation.

Ett modernt flerbostadshus i fonden på en villagata

Att bryta barriärer

De befintliga stråk som är värdefulla kan i sin tur utgöra barriärer.

Befintlig järnvägsövergång

Några väl valda passager kan skapas över järnvägen för att föra samman ortens mest centrala delar, och en framtida resecentrum med buss och tåg kan utgöra en viktig länk.

Det viktigt att med omsorg välja de punkter där särskilda insatser behövs för att bryta barriäreffekten. Åtgärderna kan vara olikartade, beroende på plats, trafikströmmar, topografi.

De gamla träden, och även nyplanterade, kan hjälpa att sänka farten och minimera barriäreffekten

3.1.c Öregrund

Gestaltningsanalys

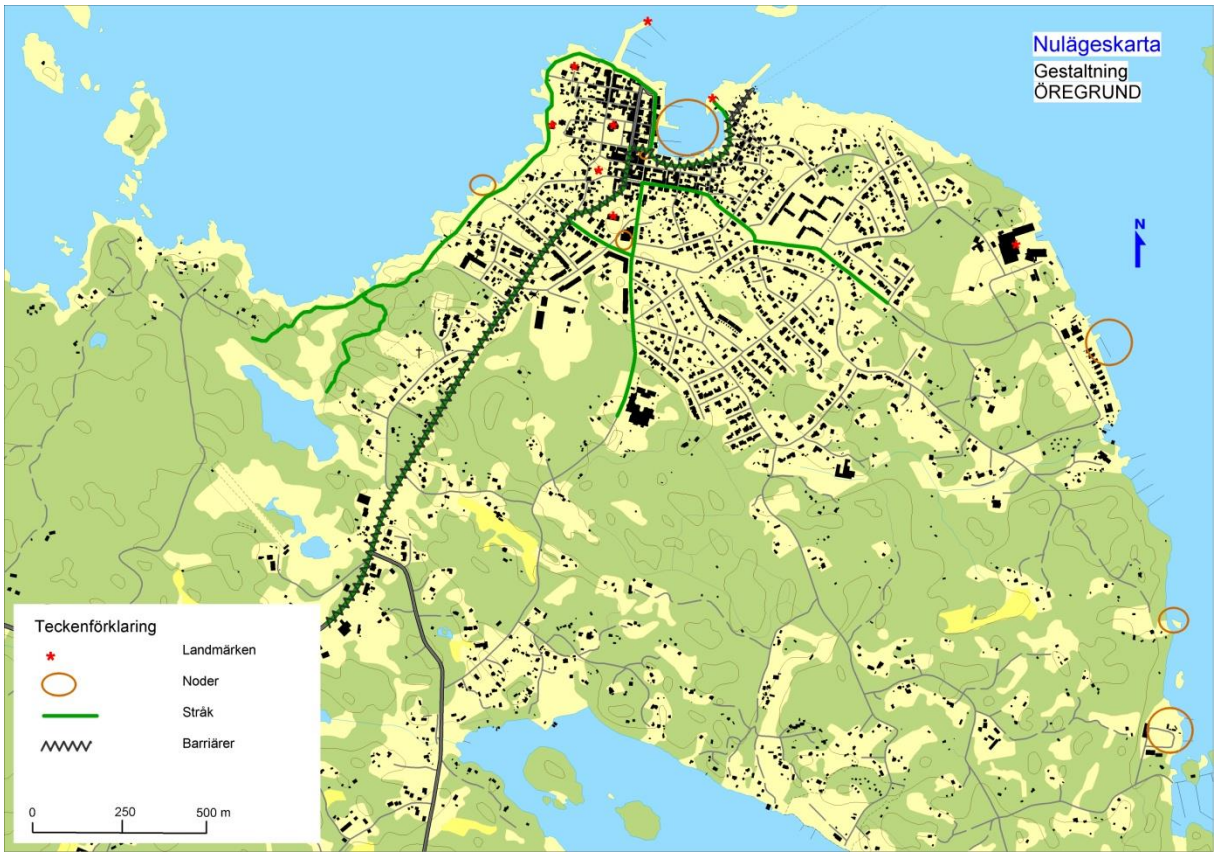
I Öregrund identifieras de element som visas i kartan nedan. Öregrund är en vacker liten stad med senmedeltida anor, som mångfaldigar sin befolkning sommartid och är porten till skärgården.

Staden har ett antal **landmärken**, koncentrerade till dess äldsta delar, de flesta är inte bara vackra byggnader utan även bärare av stadens historia, vilket gör deras värde mångdubbelt.

Exempel på landmärken är Fyrskeppet, Piren, Societetshuset, Sjövillan, Kyrkan och klockstapeln, Gamla skolan och Varvet. Det finns med säkerhet fler landmärken, alla har sitt värde för att känna igen sig och orientera sig i staden.

Västergatan samt dess fortsättning Rådhusgatan, Kyrkogatan eller den vägen man tar till färjeläget utgör tydliga **barriärer,** framför allt sommartid. Samtidigt är de **stråk,** för många fordon och människor rör sig i dessa gaturum. Det finns fler stråk, där många rör sig åkandes eller till fots, och de har olika egenskaper. Alla stråken markeras i grönt i kartan nedan.

Noderna är mötesplatserna och aktivitetscentra i staden, ”det är där det händer” och i Öregrunds fall är hela viken och kajen en mötesplats och aktivitetscentrum, platsen framför affären, Tallparken och Rörhamn. Skolan, biblioteket, kyrkan, fiket är lika viktiga för åretruntboende. Alla platser eller byggnader där människor i staden möter varandra i sin vardag, eller som besökare frekventerar, är noder.



Kartan visar stadens gestaltningselement som beskrivs ovan

Hur ska Öregrund gestaltas i framtiden?

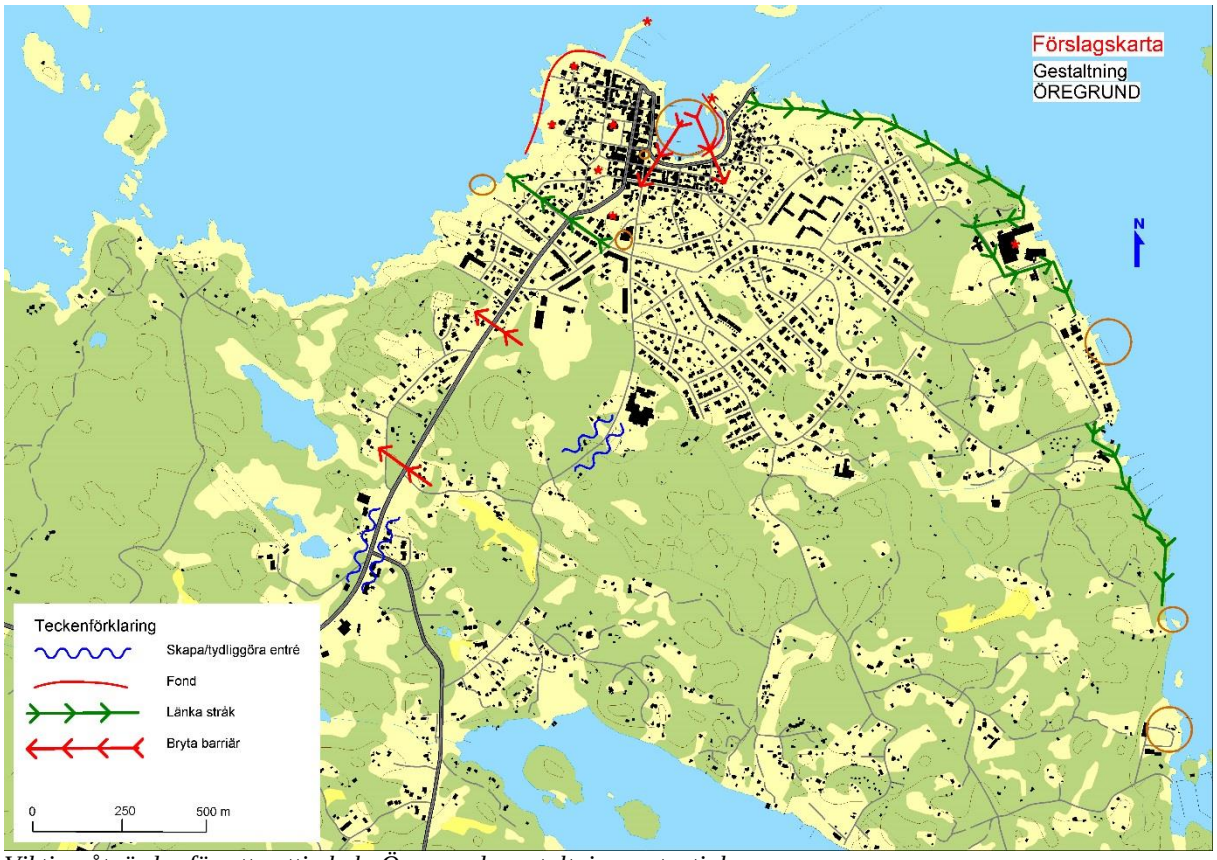
Nu har text och karta beskrivit nuläget och underlaget för att göra stadsbilden greppbar och förstärka tydligheten i varje kommande åtgärd. Förslagen följer tanken att ”En tydlig stadsbild blir omtyckt och gör staden attraktiv.”

Många mindre åtgärder kan göra mycket och huvudsaken är att vid varje planeringsinsats, byggnation eller förändring, ha i åtanke hur man skulle kunna tydliggöra området i fråga.

Entré eller entréer

Inför tilltagande expansionen av Öregrund borde korsningen Kavarövägen – Västergatan betraktas som någon sorts entré och visas som en sådan, välkomnande. Att gradvis förstärka tätheten och ännu tydligare markera gränsen mellan stad och land bör göras varsamt. Att förstärka rumsligheten kring infartsvägarna är nästan alltid synonym med tydlighet och igenkännande.

När man närmar sig staden via Västergatan upplevs gränsen stadsgränsen någorlunda tydligt, troligen beroende på att bebyggelsen tätnar ju närmare centrum man kommer och korsningarna med Långgatan känns som stadskärnans port, oavsett vilken väg man kommer söderifrån.



Viktiga åtgärder för att nyttja hela Öregrunds gestaltningspotential

Landmärken

Öregrund har några vackra och viktiga landmärken från olika perioder av sin historia. Kyrkan och klockstapeln är senmedeltida. Många vackra platser och byggnader påminner om badepoken.

Fyrskeppet och klockstapeln, två viktiga landmärken

Många av de identifierade och redovisade landmärken behöver inte åtgärdas i någon större utsträckning, de bör medvetandegöras och vårdas som viktiga identitetsskapande element. Vårda och underhålla landmärkena är viktigt men viktigast är att inte avskärma eller dölja dem i stadsbilden p.g.a. nya planeringsåtgärder eller byggnationer.

Även det nya får värde av landmärkenas närvaro. Underhåll och tillgänglighet är också sätt att frammana intresse för landmärkena.

Noder att förstärka

Noden vid hamnen och kajen behöver i dagsläget ingen förstärkning, men väl ökade möjligheter att röra sig trafiksäkert som fotgängare. Sammanhängande gångbanor eller plattsatta gångar på både kaj och stadssidan kan bidra till att göra ännu mera ”rum för möten” av hamnen.

Att utveckla all potential som Tallparken har som mötesplats kan kräva tydligare annonsering vid Västergatan och att tillgängligheten säkras från olika angöringsgator.

Dessa platser har stor potential och är redan idag viktiga mötesplatser som visar livet i staden. Det får inte vara svårt för en förstagångsbesökare att hitta dit. En del kan avhjälpas med skyltar, och tack vare dessa hittar man idag, men en talande stadsbild är vida överlägset. Platser som tilltalar besökaren glöms aldrig.

Stråk och siktlinjer

Mer konkret om gaturummen i staden kan läsas i avsnittet om Rörelsestruktur. Siktlinjer är viktiga för att skapa spänning och leda oss genom staden, man får bevaka alla tillfällen att tydliggöra t.ex. havets närhet, eller ett intressant landmärke.

Klockstapeln i fonden på Långgatan är en sådan vy, mötet med havet när man närmar sig viken, eller att betrakta horisonten från parken framför Societetshuset.

Stadens viktigaste stråk är kajen runt viken, med den naturliga fortsättningen fram till Societetshuset eller piren. Det stråk som saknas och som med fördel kan förtydligas är från hamnen ner till Rörhamn. Att kunna röra sig vid stranden i den skärgårdsstad som Öregrund är bör så småningom bli möjligt.

Stråk och mötesplats full av liv på sommaren

Det finns vyer och siktlinjer att bevara eller skapa, som kommer att sätta stadsbilden i ett sammanhang som gör den förståelig och därför mer attraktiv.

Fonder att vårda eller skapa, fronter att bevara

Siktlinjerna mot vattnet är en av de mest uppskattade vyerna. Tillsammans med entréerna från land bör vyerna mot havet och fronterna mot vattnet vårdas. Hela stadens siluett med framträdande landmärken eller klippor bör formas med en skala som underlättar igenkännande. Fonderna i stadens gator är värdefulla för orienterbarheten.

Att bryta barriärer

De befintliga stråk som är värdefulla kan i sin tur utgöra barriärer. Därför är det viktigt att med omsorg välja de punkter där särskilda insatser behövs för att bryta barriäreffekten. Åtgärderna kan vara olikartade, beroende på plats, trafikströmmar och topografi.

Ett exempel är att underlätta promenerande utmed kajen och göra det till både mötesplats och transportsträcka mot färjeläget.

Öregrund har många vackra vyer att ta vara på

3.1.d Gimo

Gestaltningsanalys

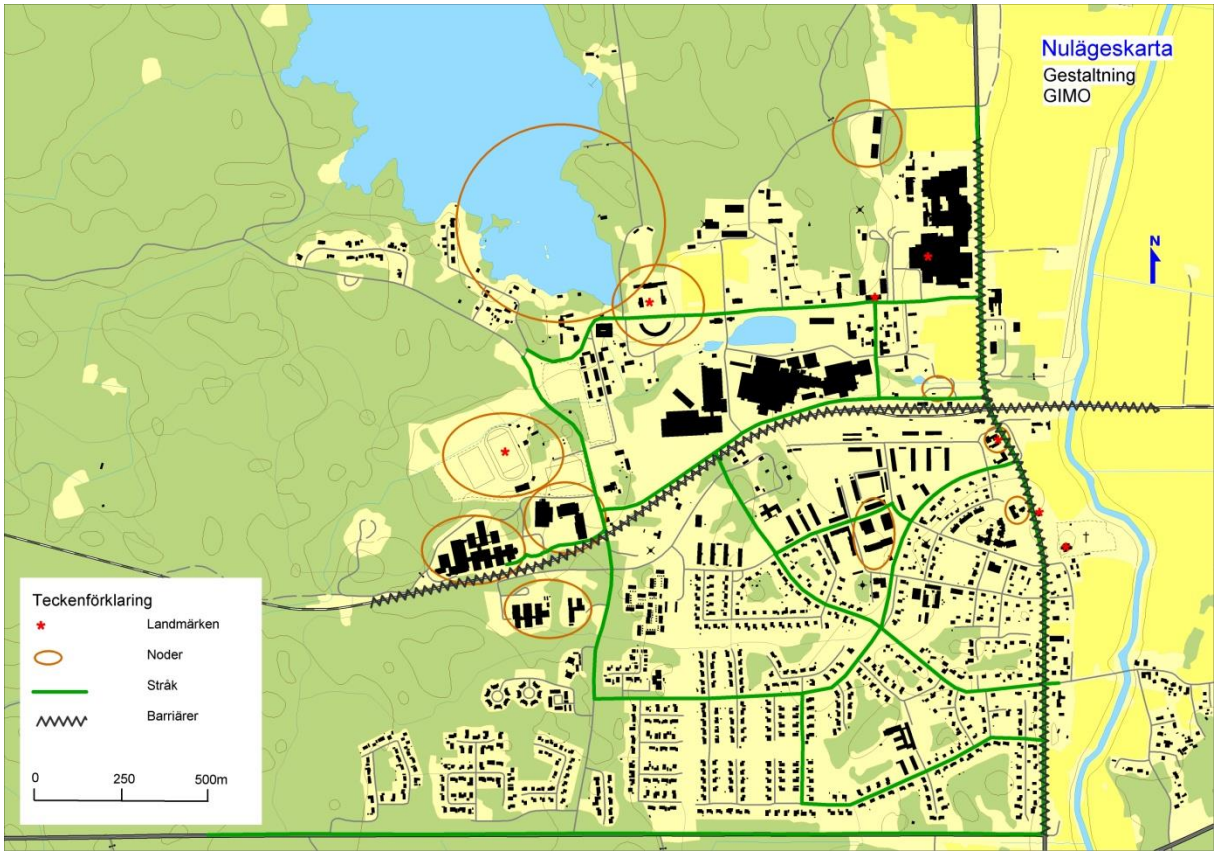
I Gimo identifieras de element som visas i kartan nedan.

Orten har ett antal **landmärken**, koncentrerade till dess äldsta delar, de flesta är inte bara vackra byggnader utan även bärare av stadens historia, vilket gör de ännu mer värdefulla. Gimo har den egenskapen att landmärkena inte är integrerade i ortens struktur. De flesta områden söder om järnvägen är moderna, tämligen anonyma och ensartade (en ensartad miljö innehåller för mycket av samma ”art”, för lite variation).

Exempel på landmärken är Skäfthammars kyrka och klockstapel, herrgården, Sandviks stora industrianläggningar, idrottsgården, bensinstationen och restaurangen vid väg 288. Det finns med säkerhet fler landmärken, alla har sitt värde för att känna igen sig och orientera sig i staden.

Väg 288 utgör en **barriär**, men det är järnvägen som delar samhället i två väl skilda delar. Samtidigt är de **stråk,** för många fordon och människor rör sig i dessa rum. Bruksgatan är ett viktigt stråk och Björkvägen likaså. Det finns fler stråk, där många rör sig åkandes eller till fots, och de har olika egenskaper. Alla stråken markeras i grönt i kartan nedan.

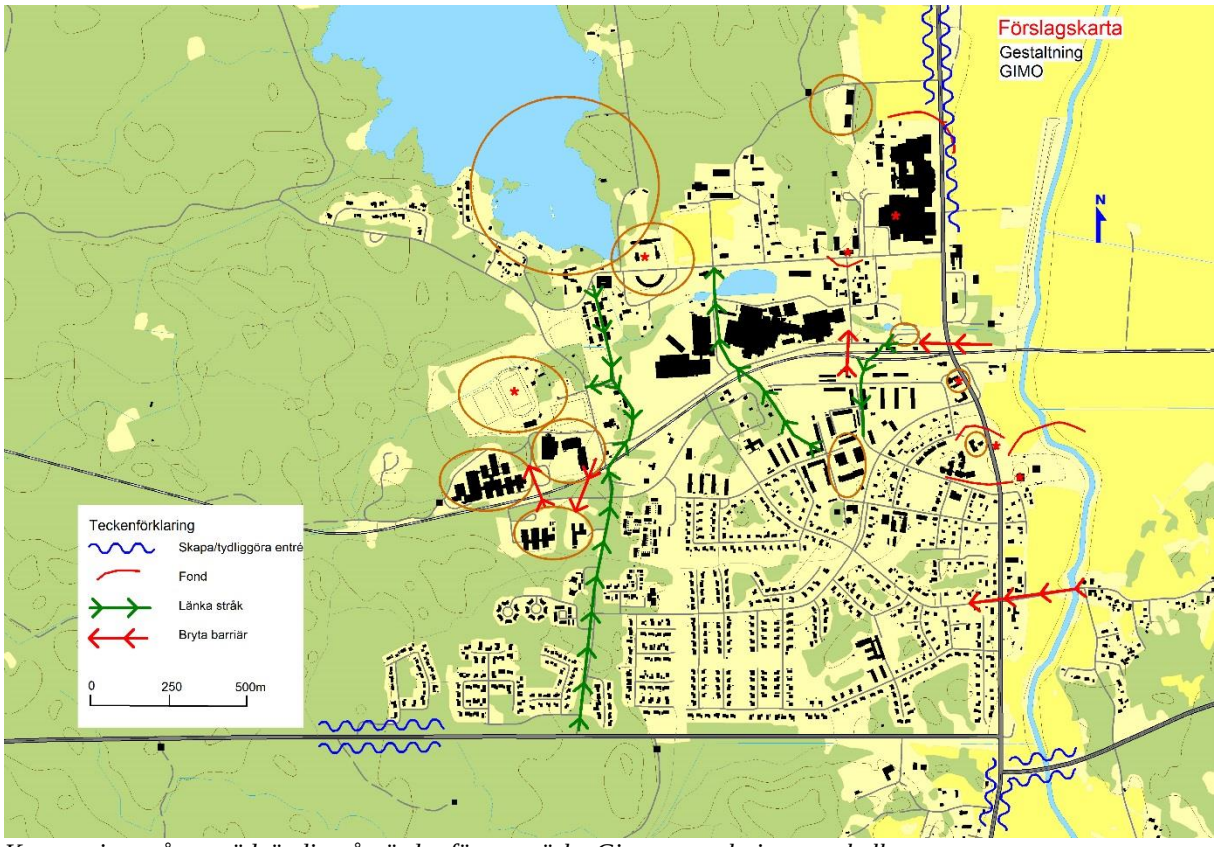
Noderna är mötesplatserna och aktivitetscentra på orten, ”det är där det händer” och i Gimo är busstationen, dammen, torget, idrottsområdet, gymnasiet, skolan, herrgårdsområdet, ridskolan, församlingshemmet. Alla platser eller byggnader där människor i staden möter varandra i sin vardag, eller som besökare frekventerar, är noder.



Kartan visar stadens gestaltningselement som beskrivs ovan

Hur ska Gimo gestaltas i framtiden?

I Gimo är den främsta gestaltningsutmaningen att integrera de historiska ”produktionsområdena” med de moderna ”boendeområdena”.



Kartan visar några nödvändiga åtgärder för att stärka Gimos gestaltning som helhet

Entré eller entréer

Gimo är en liten ort med gamla anor, och som idag visar sig framför allt mot väg 288. När man närmar sig orten, både från söder och från norr, ser man byggnader som gör att man kan känna igen sig. Från norr ser man de stora industribyggnader från 60- och 70-talen som härbärgerar Sandvik, ortens stora arbetsplats. Från söder ser man några småhus där olika handelsverksamheter har etablerat sig, och så småningom Skäfthammars kyrka.

Det skulle kännas välkommande att första intrycket studerades närmare, att man skapade känslan av att lämna landet för att åka in i tätorten, från alla väderstreck och vägar. En sådan förnimmelse behöver ska helst inte bero på skyltningen, utan från igenkännandet i form av anlagt landskap ortens fronter.

Landmärken

Gimo har några vackra och viktiga landmärken från olika perioder av sin historia. En vacker senmedeltida sockenkyrka, klockstapeln, många av brukets byggnader och anläggningar, de moderna fabriksbyggnaderna, den gamla kvarnen (idag Knutmassomuseet).

Landmärken kan vara stora eller små, men de talar om var man befinner sig, ger platsen en identitet

Även om landmärkena inte behöver åtgärdas i någon större utsträckning, är det viktigt att synliggöra, medvetandegöra och vårda dem som de viktiga identitetsskapande element de är. Vägen dit går genom att vårda och underhålla, berätta landmärkenas historia och uppmärksamma att de inte bör avskärmas eller döljas i stadsbilden pga. av nya planeringsåtgärder eller byggnationer.

Även det nya får värde av landmärkenas närvaro. Tillgänglighet är också sätt att frammana intresse för landmärkena.

Noder att förstärka

Centrum, gymnasiet, ridskolan, busstationen, dammen och herrgården är de noder som fungerar idag och framför allt behöver de kopplas till varandra, för att stadsliv och rörelse ska upplevas.

En nod att vitalisera och koppla till busstationen, ett kommande resecentrum och skolområdet

För att utvecklas i all sin potential bör man säkra tillgängligheten till alla dessa platser. De ligger nära varandra, men är idag avskärmade av barriärer. Dessa platser har stor potential och är redan idag viktiga mötesplatser som visar livet i staden. Det får inte vara svårt för en förstagångsbesökare att hitta till någon av dem. Delvis kan detta avhjälpas med skyltar men en talande stadsbild är vida överlägset, platser som tilltalar besökaren glöms aldrig.

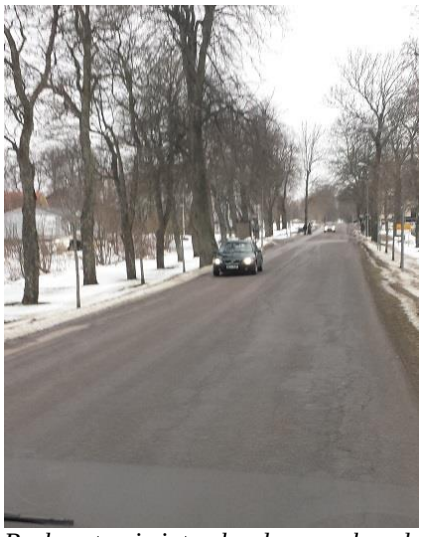
Stråk och siktlinjer

Mer konkret om gaturummen i staden kan läsas i avsnittet om Rörelsestruktur. Siktlinjer är viktiga för att skapa spänning och leda oss genom staden, man får bevaka alla tillfällen att tydliggöra utblickar mot målpunkter, mot landskapet eller ett intressant landmärke.

Vacker vy i det öppna landskapet öster om Gimo

Knutmassomuseet i fonden på Hyttgatan är en sådan vy, mötet med det öppna landskapet när man närmar sig orten via väg 292 från väster, eller att betrakta ån bakom kyrkan eller klockstapeln.

Många nya rörelsemöjligheter genom orten, till fots eller med fordon, bör skapas. Bruksgatan, Coromantvägen och Björkvägen fungerar som stråk i öst-västlig riktning. Men i nordsydlig riktning rör man sig i ortens utkanter, eller på väg 288. Fler nordsydliga stråk bör skapas. Bruket och samhället bör smälta samman, vilket innebär att återförena sig med sin historia.



Bruksgatan i vinterskrud, en axel med potential. Alla gaturum blir tydliga med plantering och en fond.

Fonder att vårda eller skapa, fronter att bevara

På samma sätt som staden sedd från vägarna ska kännas välkomnande, bör fronterna mot landskapet vårdas, stadens siluett med några framträdande landmärken eller terrängens formationer bör formas med en skala som underlättar igenkännande. Även fonderna i stadens gator är viktiga att lyfta.

Kyrkan och klockstapeln samt Knutmassomuseet är viktiga fonder att fästa blicken vid.

Att bryta barriärer

De befintliga stråken är värdefulla men kan i sin tur utgöra barriärer. Det är viktigt att välja de punkter där särskilda insatser behövs för att bryta barriäreffekterna. Åtgärderna är beroende av förhållandet till omgivningen och dess skala. I Gimo borde några väl valda passager skapas över järnvägen vid busstationen och vid skolan/gymnasiet.

3.1.e Alunda

Gestaltningsanalys

I Alunda identifieras de element som visas i kartan nedan.

Tätorten är ung, även om bygden har gamla anor. Det finns ett antal **landmärken;** de flesta är inte bara vackra utan även bärare av ortens historia, vilket gör de ännu mer värdefulla. Alunda är en delad ort, vid båda sidor av Olandsån och väg 288.

Exempel på landmärken är Alunda kyrka, vattentornet, församlingshemmet, ålderdomshemmet, bensinstationen och affären vid centrum. Det finns med säkerhet fler landmärken, alla har sitt värde för att känna igen sig och orientera sig i staden.

Väg 288 utgör en **barriär** och är samtidigt ett viktigt **stråk,** för många fordon och människor rör sig där. Happstavägen, Skyndelnvägen och Marmavägen är också viktiga stråk. Alunda är så pass utspridd att riktigt livliga gång- och cykelstråk saknas. Det finns fler stråk, där många rör sig åkandes eller till fots, och de har olika egenskaper. Stråken markeras i grönt på kartan nedan.

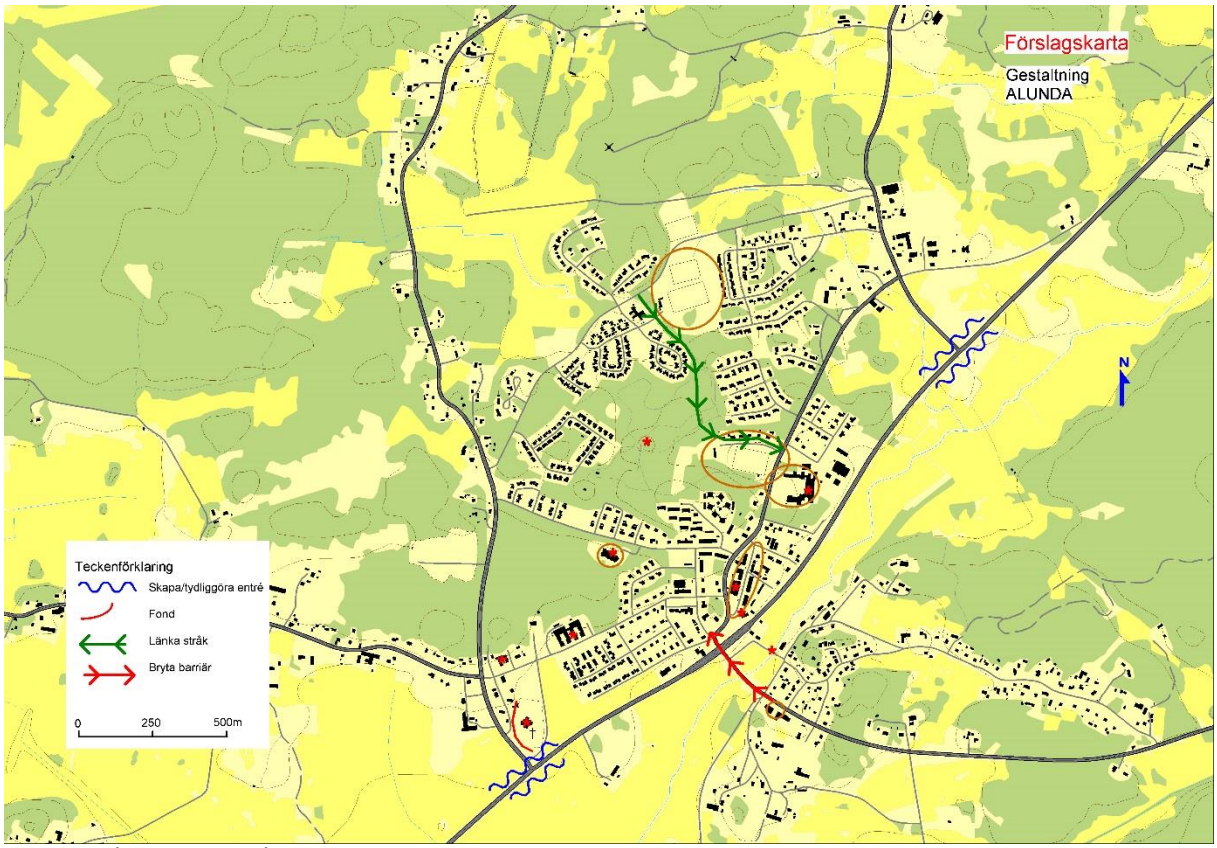
Noderna är mötesplatserna och aktivitetscentra på orten, ”det är där det händer” och i Alunda är det busstationen, centrum, Olandsskolan, fotbollsplanerna och Simbadet. Alla platser eller byggnader där människor på orten möter varandra i sin vardag, eller som besökare frekventerar, är noder.

Kartan visar stadens gestaltningselement som beskrivs ovan

Hur ska Alunda gestaltas i framtiden?

I Alunda är en utmaning att bilda en välfungerande och tilltalande stadsmässig miljö av det som en gång var gårdar i jordbrukslandskapet och en ort som expanderat i samklang med grannskapsplanering enligt 1900-talets mitt planeringsteorier. Stärka kärnan är den främsta och kanske enklaste åtgärden.

Här nedan visas några åtgärder för att stärka Alundas gestaltning.



Förslag på gestaltningsåtgärder

Entré eller entréer

Alunda är en liten men utspridd ort med gamla anor som idag visar sig framför allt mot väg 288. När man närmar sig orten från sydväst ser man Alunda kyrka, en vacker sockenkyrka ombyggd och gestaltad i slutet på 1700-talet. Det är en välkommande front som bör kvarstå som första intryck av Alunda. Efter kyrkan blir fronten otydlig, det öppna landskapet bidrar till en diffus bild av orten.

Från nordost är bilden av Alunda mycket otydlig, det vore lämpligt att skapa en entré, eventuellt med start vid korsningen med Happstavägen. Det bidrar till ett välkomnande första intryck om man upplever att man lämnar landet för att åka in i tätorten, att landsvägen blir till en gata.

Landmärken

Alunda har några vackra och viktiga landmärken från olika perioder av sin historia. En medeltida sockenkyrka som har fått neoklassicistiskt uttryck genom ombyggnader, broar från sena 1800-talet och småhus från tidiga 1900-talet.

Landmärkena behöver inte åtgärdas i någon större utsträckning, de bör enbart synliggöras, medvetandegöras och vårdas som de viktiga identitetsskapande element de är. En del av vården är att uppmärksamma att de inte bör avskärmas eller döljas i stadsbilden p.g.a. nya planeringsåtgärder eller byggnationer.

I Alunda skulle det till och med vara välgörande att skapa ett modernt och vackert landmärke, som visar att orten växer just nu, i 2010-talet. Med känsla för skala och landskapet kan man profilera orten.

Alundas främsta landmärke

Även det nya får värde av landmärkenas närvaro. Tillgänglighet är ett av de viktigaste sätten att frammana intresse för landmärkena.

Noder att förstärka

Centrum, skolan, fotbollsplaner, busstationen, är de noder som fungerar idag och framför allt behöver de kopplas till varandra, för att stadsliv och rörelse ska upplevas.

Utmaningen, utan att stötta bort bilburna, ge mer utrymme åt gående och cyklister, skapa Ströget

För att utvecklas i all sin potential bör tillgängligheten till alla dessa platser stärkas eller säkras. Tydliga stråk dem emellan skulle vara välgörande. Några platser har stor potential, exempelvis busstationen och centrum, som bör få en tydligare roll och har stora förtätningsmöjligheter. Det får inte vara svårt för en förstagångsbesökare att hitta i Alunda. Delvis kan detta avhjälpas med skyltar men en talande stadsbild är vida överlägset, platser som tilltalar besökaren glöms aldrig.

Stråk och siktlinjer

Mer konkret om gaturummen i staden kan läsas i avsnittet om Rörelsestruktur. Siktlinjer är viktiga för att skapa spänning och leda oss genom staden, man får bevaka alla tillfällen att tydliggöra utblickar mot målpunkter, mot landskapet eller ett intressant landmärke.

Alunda kyrka i fonden när man närmar sig orten är en sådan vy, mötet med det öppna landskapet man blickar mot nordost, de många småhusen i väl placerade i landskapet vid Ekebyvägen.

Kring höjden samlas husen vid Ekebyvägen

Viss komplettering med tydliga stråk mellan bostadsområden och viktiga målpunkter i samhället skulle förstärka strukturen i Alunda, som idag har dels ett kluster av terränganpassade småhus i sydost, dels renodlad grannskapsplanering med åtskilda enklaver innanför en matargata i nordväst. Det är som två planeringsideal och tider som inte samspelar.

Fonder att vårda eller skapa, fronter att bevara

På samma sätt som staden sedd från entréer från vägen ska kännas välkommande, bör fronterna mot landskapet vårdas. Stadens siluett med några framträdande landmärken eller terrängens formationer bör gestaltas med en skala som underlättar igenkännande. Även fonderna i stadens gator är viktiga att lyfta.

Gata söker fond

I bebyggelsen från första halvan av 1900-talet var det mycket vanligt att fonder användes som ett sätt att skapa gaturum. Det finns några få exempel av detta i Alunda.

Att bryta barriärer

De befintliga stråk som är värdefulla kan i sin tur utgöra barriärer. Därför är det viktigt att med omsorg välja de punkter där särskilda insatser behövs för att bryta barriäreffekten. Åtgärderna kan vara olikartade, beroende på plats, trafikströmmar, topografi.

Väg 288 skär Alunda på mitten. Utan tvekan bör man dels bryta barriären i höjd med Ekebyvägen, dels behålla stråket. Det kan finnas andra punkter som är av vikt. Frågan bör utvärderas och eventuella åtgärder planeras för att få ett sammansvetsat Alunda.

Kontaktpunkten vid vägen 288, i behov att omdanas och förtätas

3.2 - Identitet och profil

Mycket har skrivits om stadens identitet och själ och många teorier om att lyfta just identitet som en källa till den så eftertraktade ”attraktiviteten” tillämpas i både stadsbyggnad och profilering. Identiteten ska inbegripa de som bor i staden, men även fånga intresset och visa sig tydligt för besökande. Att analysera och lyfta stadens strukturerande element, såsom det gjordes i förra avsnittet, är ett sätt att visa tydlighet och fånga intresse som tar avstamp i det befintliga.

Som planerare kan man se staden med kritiska ögon och sträva efter att göra den ”läsbar” och förståelig. Att visa när och varför hus, anläggningar, gator och parker kommit till, att visa ortens historia, underlättar förståelsen, och det som är lätt att förstå, det tycker människor om.

Att frammana det offentliga rummets betydelse för att visa staden kan inte nog påtalas. Att främja igenkännandet, inte enbart via skyltning, utan med fingervisningar i stadsbilden, är en inte så kostsam och mycket effektiv metod.

Var kan man hitta en orts identitet?

Platser eller andra fysiska element kan göra att identifierar dem som något specifikt, skilt från andra miljöer, och kan på så sätt bekräfta ortens särart. De uppfattningar som skapas hos människor när de möts i en viss miljö/plats är en del av platsens identitet, eftersom människor förmedlar sina bilder i ord eller attityder.

De ord man väljer för att nämna eller berätta om staden eller platsen förstärker bilden i positiv eller negativ riktning. Uppfattningarna tolkas till en subjektiv känsla hos oss och tolkningen sker utifrån egna erfarenheter och minnen. Mångas sammanfallande uppfattning skapar en kollektiv identitet som är av stort värde för varje ort.

Den mediala identiteten skapas genom berättelser i olika media, så att en ”utifrånbild” träder fram. Ett exempel på sådana ”mediala” bilder är de så kallade problemområden, som mycket väl skulle kunna kallas innovationsområden, vilket de socialt sett kan vara.

Samhällsutvecklingen lämnar spår

I alla samhällen kan man se årsringar, symbolbyggnader, viktiga eller värdeladdade offentliga platser. Dessa spår är den synliga delen av identiteten. Vad kan man läsa i dem?

- Hur utvecklingen har saktat ner i perioder med svår ekonomi
- Hur orten har växt i perioder av ekonomisk välmåga
- När och var stora stadsbränder har skett.
- Teknikens framfart, exempelvis när bilen började kräva mer plats med bredare gator, och alltfler parkeringar
- Markanvändningen genom tiderna, hur man vid olika perioder har bedömt markens värde visas i strukturen, genom fastighetsstorlek och stadens utbredning.
- Platser av hög social aktivitet (stora arbetsplatser – mötesplatser)
- Specifika funktioner (fabrik, skola, herrgård) skänker en ort eller område identitet

Tydlighet och stolthet

Om man förstår en orts historia genom att läsa av stadsbilden bevittnar man en stark identitet. Ett sätt att bekräfta ortens identitet är att med stolthet visa dess ursprung, dess historia och knyta den till det nya som sker.

Rekommendation

Använd planeringen för att förstärka tydligheten i varje kommande åtgärd, för att bidra till attraktiviteten (attrahera nya invånare eller besökare)

Det offentliga rummet

Det offentliga livet är en del av stadens identitet. De offentliga miljöerna är stadens gemensamma vardagsrum. Deras utformning och egenskaper angår alla eftersom miljöerna ägs av alla (allmänna intressen i Plan- och bygglagen). Att skapa en positiv visuell och mental uppfattning av staden är viktigt. Utformningen och skötseln av stadens rum och miljöer påverkar det direkta intrycket av en plats.

Rekommendation

Ge arkitektur och stadsplanering en avgörande roll för att ge besökare och invånare en positiv bild av staden, och därmed förstärka identiteten.

Hur ska varje orts identitet visas och stärkas?

Frågan om en stads eller en orts identitet kan inte enbart lösas med åtgärder i den fysiska planering och byggandet. Trots allt finns det möjligheter att, i en tid av snabba förändringar i samhället och arbetsliv, använda den fysiska miljön för att stärka en ort.

Alltför länge har man planerat och byggt efter de aktuella trenderna och inte riktigt hörsammat den lokala förankringen. Den goda planeringen är lyhörd och det finns inga enkla grepp eller givna recept, utan professionellt och målmedvetet arbete i varje steg krävs för att resultatet ska bli en länk till ortens historia och en förstärkning av ortens identitet.

Några exempel på hur man framkallar lokal prägel med små insatser:

- Synliggör ortens historia i vardagsmiljön. Bevara gröna oaser vid fornminnen, knyt ihop dessa områden med vägar eller stigar. Lär ut ortens historia på ortens skolor, besök kulturbärande platser. Ordna lokala vandringar då alla får möjlighet att vara med. Gör platserna tillgängliga för barn, äldre och personer med funktionshinder.

- Använd de offentliga platsernas möblering (bänkar, papperskorgar, belysning, färger och former) för att ge orten något som alla känner igen. Ortens träd, ortens blomma, ortens färg kan vara teman.

- Stimulera det unika, det som bara finns där. Ge stöd åt idéer hos befolkningen för att skapa det unika. Något för ortsbefolkning att vara stolt över, och som kan visas utåt.

- Berätta även byggnadernas historia, även moderna byggnader har en historia. Undvik att områden byggs utan lokal anpassning. Det stärker ingens självkänsla att se likadana hus på varje ort. Ställ krav på lokal prägel i det som planeras och genomförs, byggnader, anläggningar, allmänna platser. Att tänka till kostar inte mer.

- Näringslivet kan vara delaktigt i skapandet av ett skyltprogram av hög kvalitet och med lokal prägel.

Rekommendation:

Identitet kan inte hämtas utifrån, ta med de boende på orten i samtalet, genomför små förändringar som alla är med om, se till att så många som möjligt bidrar med idéer och åsikter. Tala om att även de bör tänka om det är genomförbart.

3.2.a Östhammar

Att ta vara på:

- De centrala delarna av staden är fulla av klenoder, byggnader och miljöer som måste blir mer synliga, både för besökande och de som åker förbi. Skapa en magnet i centrum.

- Visa allt som finns om ortens historia även för invånarna, de blir ortens bästa ambassadörer. Samtala om ortens positiva egenskaper, men tänk även kritiskt som ett sätt att bli bättre.

Att förädla:

- Entrén/entréerna till staden, förmedla stolthet. Planera genomtänkt för väg 76 som fronten mot förbipasserande, bjud in med ett bra första intryck.

3.2.b Österbybruk

Att ta vara på:

- Österbybruks bästa egenskap är att historia och nutid står så nära varandra, påtagligt och synligt. Möjligheten att stå vid torget och blicka in i den bruksmiljön är oslagbar.
- Närhet till vattenspeglar oavsett var man är på orten, det finns inte många orter som kan tävla om det.

Att förädla:

- Öppna gångvägar och stigar till det kulturhistoriskt värdefulla i det omgivande landskapet.

3.2.c Öregrund

Att ta vara på:

- Det vackra läget med fronten mot öppet hav
- Den täta staden med många välbevarade miljöer och byggnader att fortsätta vårda

Att förädla:

- Försök utveckla mer av stadsliv året runt.

Bild av Öregrund som känns igen av många

3.2.d Gimo

Att ta vara på:

- Gimo som bruksort med de stora tillgångarna som hela bruksområdet och dammen utgör; tillgängliggör allt detta för alla invånare, berätta och visa, ordna vandringar, integrera den gamla bruksmiljön i samhället.
- Skäfthammars kyrka och klockstapeln är paradnummer som man lätt ser och känner igen, inlemma de i orten genom att ordna en åpromenad för boende och besökare.
- Knumässofirandet är ett evenemang med rötter långt tillbaka i traditionen, gör det känt för utomstående.

Att förädla:

- Visa mer av det moderna Gimo när man närmar sig både på väg 288 och 292.
- Profilera Gimo som studieorten i kommunen.
- Det centrala läget har betydelse, propagera för det, Gimo ska vara lätt att nå.

3.2.e Alunda

Att ta vara på:

- Alunda är fornminnesrikt, börja med att synliggöra och tillgängliggöra några fornminnesområden per år.
- Alunda kyrka är värdefull som signatur för orten.
- Ta hand om de nyinflyttade, presentera den nya orten för dem.

En slumrande skönhet som kan lyftas

Att förbättra:

- Skapa fronter som är lätta att känna igen, många pendlar, ge busstationen ett ansikte.
- Bron över ån är inte unik men vacker, trots ett undermåligt räcke. Förädla den.

3.3 – Bebyggelseutvecklingen

Bebyggelsestrukturen, helheten och stadsbilden

Att beskriva bebyggelse låter sig inte göras utan att reflektera över dess förhållande till landskapet, mellan bebyggelse och det ”icke byggda”. Stadsbilden är lika mycket hus och bebyggelsegrupper som platserna mellan dem. Dessa ”rum” mellan och kring bebyggelsen kan tillföra kvaliteter eller visa brister. Ofta iakttar man bebyggelsen därifrån. Därför omfattar beskrivningen av den befintliga bebyggelsens karaktär även stadens ”rum” mellan befintliga bebyggelseområden samt förhållandet till den tillkommande bebyggelsen.

Årsringar eller karaktärsområden.

Ordet karaktär betyder "läggning, prägel, stil, egenart". Att studera bebyggelsens karaktär hjälper oss att förstå dess tillblivelse och respektera dess egenart**.** Planeringsidealet och bebyggelsemönstret har skiftat genom åren, vilket gör att man i bebyggelsen kan läsa av varje orts utveckling.

1900-talets bebyggelsehistoria är oftast tydligt läsbar i stadsbilden. I äldre städer eller stadsdelar har det hunnit ske en viss blandning och då observeras skillnader mellan struktur och bebyggelse. Struktur kan finnas bevarad oavsett husen och om inte läses den av enstaka spår i form av hus eller gamla vägdragningar och bevarade gaturum.

De beskrivningar som följer speglar de i ortens befintliga karaktärsområden i grova drag. De baseras på bebyggelsestruktur, byggnadernas gestaltning och inkluderar även byggnader från olika tidsepoker som smälter in i strukturen ifråga om skala, material, form eller färg. Karaktäriseringen kan göras mycket djupare och rekommendationerna utvecklas till mer handfasta råd om åtgärder. Man kan även låta fördjupningen ligga inom den fortsatta planeringen och byggandet av områdena. Att hantera helheten inför planeringsåtgärder är alltid tidsbesparande. Kunskapen om den byggda miljön är av särskild vikt, eftersom planeringsinsatserna bland annat skall inriktas på att ta tillvara kvaliteter och avhjälpa brister i den befintliga miljön.

Rekommendationer

Områdenas särdrag (karaktär) bör respekteras och ses som kvaliteter. Bristerna innebär i sin tur möjligheter till förädling eller förändring. De kommande planeringsåtgärderna ska sträva efter att ta tillvara och förstärka kvaliteterna i den befintliga bebyggelsestrukturen, belysa dess brister och föreslå åtgärder för att minimera dessa.

Hur känner man igen karaktären i den byggda miljön?

Genom en analys av markanvändning, bebyggelse- och trafikstruktur, skalan och gaturummet, kan karaktären bestämmas. I följande sammanställning redovisas kortfattat de mest framträdande dragen i varje karaktärsområde. De olika karaktärerna beskrivs och redovisas på den till varje studerad ort tillhörande karta. Alla listade karaktärer finns inte på varje ort men beskrivningen omfattar alla karaktärer som observerats i de fem orter som studien omfattar.

För att identifiera vilka karaktärer finns på varje ort är det bästa att utgå från respektive orts nulägeskarta Bebyggelseutveckling.

00 Offentliga byggnader och anläggningar
01 Medeltida struktur
02 Bruksmiljö från 1700-1800 talen
03 Bebyggelse från 1800-talet och tidigt 1900-tal
04 Småhus från1920-1950 talen
05 Smalhusen från 1940-1950 talen
06 Storgårdskvarter från1960-1970 talen
07 Villabebyggelse 1960-1970- och tidig 1980-talen
08 Modern kvartersbebyggelse från 1980 till idag
09 Bostad som individuellt uttryck från 1980 till 2010

10 Renodlad handel (extern handel)
11 Renodlad tillverkning/lager
12 Utspridda strukturer, gårdar, småhus, olika perioder
13 Centrumanläggning

En djupare studie av karaktärsområden kan utföras för att vid varje planeringstillfälle kunna ta vara på kvaliteter i enskilda kvarter eller enklaver.

Karaktärsområden och dess kännetecken

00 - Offentliga byggnader och anläggningar (Skolor, bibliotek, förskolor, idrottsanläggningar, äldreboenden, parker och torg)	Dessa har en servicefunktion och är väldigt olika till sin karaktär, därför beskrivs de inte i gestaltningstermer. Det är viktigt att de sköts väl, är tillgängliga och synliggörs i stadsbilden. Att som byggnader eller anläggningar säkra en bra gestaltning är naturligtvis en viktig kvalitetsfaktor De har oftast hög social betydelse och därför måste de kunna vara ett föredöme för övriga fastighetsägare. De ger en bild av kommunen/orten
01 - Medeltida struktur (finns i Östhammar och Öregrund, med något annorlunda uttryck)	Strukturen är från sena medeltiden, mycket av bebyggelsen är från 1700-talet. Mycket har rivits och gett plats tom för moderna flerbostadshus eller parkeringsplatser. Vissa delar är dock väl bevarade som struktur och är mycket värdefulla för staden som helhet. Gatustruktur är oregelbunden, med smala gränder och ”sopgator” som fortfarande finns bevarade.
02 - Bruksmiljöer mellan 1600 och 1800 talen	Välbevarade miljöer från den period då järnhantering växte och omvandlades från produktion av krigsmateriel till industri. De byggda miljöerna är av olika data mellan 1600 och 1800-talen. Stora delar av den bebyggelsen används fortfarande, även om användningen kan ha förändrats under tiden.
03 - 1800-talet och tidigt 1900-talet (Rutnätsstaden och Badortsepoken)	Tydlig kvarterstruktur av rutnätstyp. Gårdsbildningar eller stora, oregelbundna och terränganpassade tomter Byggnaderna är allt från nationalromantiska solitärer till villor med varierande stilinfluenser i stora trädgårdar. Många byggnader är från badortsepoken. Karaktäristiskt är det att gaturummen är tydliga, även om senare inslag har luckrat upp gränsen mellan offentligt (gatan) och halvprivat (trädgården). Inslag av den tidiga trädgårdsstaden (villor mellan 1910-1930), med varierande hustyper och oregelbunden placering samt tydlig terränganpassning, är integrerad i rutnätsstrukturen. Esplanader, axlar, fondmotiv är typiska element.
04 - Småhus från 1920-50 talen Enhetliga trädgårdsstaden	Oftast har bebyggelse där trädgårdsstadens ideal råder god terränganpassning, regelbundna tomter och husplacering med hänsyn tagen till väderstreck, vilket ger god solighet. Gatorna bildar geometriska mönster och placeringen av byggnaderna är genomtänkt. Även gaturummen är tydligt avgränsade. Offentligt, halvprivat och privat rum är välavgränsade.
05 - Lamellhusen eller Smalhusområden från 40- och 50-talen	Husen kan vara mer eller mindre smala, beroende på planlösningarna, i regel 3 till 4 våningar, och istället för bostäder i bottenvåning har garage, lokaler, förråd eller tvättstugor fått plats. Är inte sällan "hus i natur", med sparad naturmark inpå knuten. Gaturummet kan "svälla ut", tenderar att bli mindre tydligt.
06 - Storgårdskvarteren (1960–70-talen)	Måttligt bebyggelsehöjd, hus med bredda gavlar bildar fyrkantiga och väl tilltagna gårdar. Detta kombinerat med en strikt struktur där gården (det halvoffentliga) står i centrum. Bilen stängs utanför. "Det offentliga rummet”(gaturummet) upphör att existera som rumsbildning, det kantas av låga, formlösa garagebyggnader. Det halvprivata, gården, får en framträdande plats. Dit vänder sig bostadsentréerna, vilket gör gatorna tomma och gatufasaderna livlösa.

07 - Villabebyggelse 1960-1970- och tidig 1980-talen	Tätheten ökar, fastighetsarean är ofta under 1000 kvm. I de gruppbyggda områdena byggs enhetliga hustyper, ”lika som bär”. Gaturummet blir ibland tydlig, ibland i upplösning, gatan leder oftast fram till en vändplan, eller en bom. Grannskapsplaneringen blir mer eller mindre konsekvent genomförd. "Varje ensam enklav" trafikmatas genom matarleder och återvändsgator.
08 - Modern kvartersbebyggelse från 1980 till idag	Antingen i komplettering av kvartersbebyggelse från 60-talet eller i nya måttliga kvarter, blir skalan mänskligare och gårdsbildningarna får ett nytt innehåll och rumslighet, oavsett kvarterets form. I vissa fall tydlig experimentlust, med kvartersformer som utestänger omgivningen. Någon sorts exkluderande planering, gården är inte lika välkommande för utomstående.
09 - Bostad som individuellt uttryck 1980-2010	De finns antingen insprängda i den befintliga bebyggelsestrukturen eller som hela bostadsområden. När de är väl integrerade genom skalan, materialvalet eller fastighetsstrukturen har de klassats inom den karaktär som är ursprunglig. I de fall de avviker markant från omgivningen har de markerats som en egen karaktär, likaså när det gäller hela nya utbyggnadsområden.
10 - Renodlad handel (extern handel)	Områden utanför den egentliga stadsbebyggelse, öar mer eller mindre inbäddade i annan bebyggelse beroende på när de blivit byggda. Storskaliga är de alltid. Stora parkeringsytor står i bilismens tjänst, i bästa fall med planteringar och refuger för att få ner skalan. Denna karaktär inkluderar inte den handeln som är integrerad i staden, i eget hus eller i bottenvåningen på bostadshus.
11 - Renodlad tillverkning och lager.	Verksamheter som är yt- och transportkrävande. Ibland alstrar det buller och damm Alternativa sätt att hantera tillverkning och lager: • Se och värdera om läget är väsentligt för verksamheten • Personalintensiva verksamheter ska kollektivtrafikförsörjning, närhet till affärer, restauranger och annan service • Yt- och transportkrävande verksamheter kan lokaliseras till externa lägen, med bra vägar och parkeringsmöjligheter • Bygga in verksamheten för at minimera störningar för omgivningen
12 - Utspridda strukturer, gårdar, hus, fritidshus från olika perioder	Oavsett om de är planlagda eller inte, karaktäriseras av: • topografianpassade kluster (=urval av likartade enheter) • småskaligt med svårtydd struktur • permanentning pågår, kan förtätas
13 - Centrum	• anläggning för bilburna, den flerkärniga stadsbygdens centrum • kräver en viss befolkning/kundkrets för att få liv • saknar tydliga stråk och entréer, ibland har parkeringsytor som ansikte • vill man ha Centrumanläggning eller stadskärna?

Allmänt om arbetsplatsetableringar

Kommunen bör studera företagsetableringar i moderna planeringstermer och påverka aktivt så att:

- Markanvändnings- och gestaltningsfrågor hanteras på ett tidigt stadium (om en näringslivsplan tas fram)
- Trafik- och övriga försörjningsfrågor studeras redan i samband med lokaliseringsförslag
- Markanvändning inom redan bebyggda områden effektiviseras. Ett exempel är samnyttjande av parkeringsytor för t ex kontor och boende
- Gestaltningsfrågor tillmäts stor vikt vid ny-, om- eller tillbyggnad inom både befintliga och kommande handel/arbetsområden
- Funktionsblandad bebyggelse uppmuntras i den mån störningar kan undvikas
- Om näringslivsstrukturen är ensidig bör den diversifieras i största möjliga mån. Ianspråktagande av jungfrulig mark minimeras

Hur kan bebyggelsestrukturen utvecklas?

Utveckling av bebyggelsestrukturen kan ske genom att utnyttja potentialen inom redan bebyggda områden eller genom utbyggnad. Utveckling behöver inte innebära att jungfrulig mark tas i anspråk.

Rekommendation

Undersök om det finns områden som är lämpliga för förtätning, omvandling eller nyexploatering och beskriv konsekvenserna. Precisera gestaltnings- och funktionskrav i tillkommande bebyggelse. Det är viktigt att definiera hur området ska användas och vilken typ av bebyggelse som passar i den totala strategin enligt rekommendationerna nedan.

Rekommendationer för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen.

- **Bebyggelse skall underordna sig landskapet, anpassa sig till terrängen och tillvarata värdefull vegetation.**
- **Blandning av funktioner, bostäder, arbetsplatser, service och handel som resulterar i en levande stad (ort eller by) ska eftersträvas.**
- **Bebyggelseplanering är det främsta redskapet för att skapa gaturum där funktion och gestaltning samspelar. Byggnad + gata i samspel = stadsmässighet.**
- **Byggande och lokalisering ska utnyttjas för att utveckla noder, landmärken och stråk i enlighet med gestaltningsprinciperna (se avsnitt 3.1 - Gestaltning).**
- **Spara områden för natur, park eller rekreation där trafikbelastningen är som minst.**
- **Inte enbart byggnader utan även andra anläggningar av allmänt intresse, exempelvis parker, idrottsplatser m.fl. bör utnyttjas för att skapa samband mellan stadsdelar.**
- **Eventuella om- och tillbyggnader ska inte enbart utnyttjas för omdaning av byggnader utan även för att höja kvalitén på den omgivande miljön.**
- **Sträva efter en blandning av bostadstyper, för att uppnå en befolkningssammansättning som ger bättre underlag för service och handel samt förebygger segregation.**
- **Utveckla ett sammanhängande gång- och cykelvägsnät och kombinera med kollektivtrafik och lämpligt placerade hållplatser.**

Hur främja den utvecklingen?

Bebyggelsestrukturens utveckling grundas på ställningstagandet kring de två följande frågorna:

1. Hur ska den befintliga bebyggelsen hanteras?
2. Hur ska den nya bebyggelsen förhålla sig till den befintliga miljön?

Rekommendationerna för utvecklingen av bebyggelsestrukturen är på grund av den översiktliga nivån allmänt formulerade. Enligt Plan- och Bygglagen är översiktliga planer inte bindande utan vägledande vid efterföljande planering och tillståndsprövning. Genomförandet av planens intentioner kommer i många fall att kräva planeringsinsatser på en mer detaljerad nivå (se Kommande planeringsåtgärder-kap 5).

Hur hantera den befintliga bebyggelsen?

Den befintliga bebyggelse och dess struktur har inventerats och karaktärsområden identifierats. En närmare beskrivning av karaktärernas egenskaper i varje studerad ort följer i detta kapitel, där även rekommendationer om förhållningssätt beskrivs kort.

Det finns tre grundläggande förhållningssätt när befintlig bebyggelse ska hanteras. Den kan bevaras, förädlas eller förändras. I de redan beskrivna karaktärsområdena handlar det om att principiellt bedöma i vilken mån någon/några åtgärder behövs eller är önskvärda, och vilket förhållningssätt som ska tillämpas.

Bevarande innebär att karaktärsdragen är värda att slå vakt om och är viktiga för att belysa någon period av ortens/landets/länets bebyggelsehistoria. Det ska inte tolkas som konserverande, utan snarare som behov av största hänsyn, vilket kräver kunskap om ursprunget.

Förädling står för behovet att tydliggöra eller lyfta befintliga men försummade eller nervärderade kvaliteter, justera i syfte att få det som redan är bra att bli ännu bättre, vilket kräver förmåga att värdera beständiga kvaliteter.

I de fall då behov av **Förändring** förekommer, bedöms att den befintliga strukturen kan bli föremål för så stor omvandling att även karaktären ändras. Då krävs det ställningstaganden om vad man vill uppnå istället, en tydlig målbild, och inte bara en önskan att komma ifrån det befintliga. Förändringsprocesserna ändrar strukturen och är svåra att återkalla, därför behövs ingående dialog om det.

Att utveckla bebyggelsestrukturen

Bebyggelse- och samhällsutvecklingen kan kräva förnyelse eller omvandling, t ex anpassning av äldre bebyggelse eller ersättning med nybyggnader och helt eller delvis förändrad markanvändning.

Kvaliteterna i den befintliga bebyggelsen beskrivs i form av karaktär (särprägel, egenart), och vilka områden, stadsdelar eller bebyggelsegrupper föreslås bevaras, förädlas respektive förändras. Här anges måttet på de eventuella åtgärderna i grova drag. Redovisningen baseras på indelning i karaktärsområden, som redovisas i text för varje ort och i en karta med karaktärsindelning, för att underlätta tankegångarna om enskilda fastigheter eller platser.

En djupare studie och klassificering av de befintliga bebyggelsekaraktärerna bedöms vara nödvändig i fortsättningen. En sådan studie kan inte drivas inom ramen för denna utvecklingsplan eftersom den omfattar många fler aspekter och kompetensområden, men kan med fördel hanteras som en tematisk fördjupning av översiktsplanen eller som geografisk fördjupning för de orter med högsta bebyggelsetryck (exempelvis ett bevarande- och förnyelseplan för varje ort, fokuserad på bebyggelseutveckling). Ett samarbete mellan planerare och tillståndsgivare är en förutsättning för att sådana intentioner ska kunna förverkligas.

De små kartorna insprängda i texten visar karaktärområdenas utbredning i respektive ort och bilderna är exemplen tagna från varje ort, detta borde underlätta läsningen och förståelse för det rekommenderade förhållningssättet för varje karaktär, vilket kan skilja från ort till ort.

Hur skall den tillkommande bebyggelsen förhålla sig till det befintliga?

Även nytillkommen bebyggelse visar ett förhållningssätt mot det befintliga. Bebyggelse kan komma till genom förtätning, komplettering, omvandling eller utbyggnad. Tillkomst av bebyggelse ges olika namn beroende på hur den nya bebyggelsen förhåller sig till den befintliga miljön. Med miljö menas både den byggda miljön och naturmiljön. Förtätning och komplettering är oftast småskaliga ingrepp i strukturen.

Förtätning innebär att fylla i eventuella luckor inom den befintliga bebyggelsestrukturen, då markanvändningen föreslås bli densamma som för omgivande befintlig bebyggelse (t ex bygga

bostäder i ett bostadsområde eller arbetsplatser i ett arbetsområde). Som ordet säger ökar man tätheten inom ett visst område.

Komplettering innebär också att bygga på ledig mark inom ett för bebyggelse redan ianspråktaget område. Komplettering sker man bedömer att den lämpligaste markanvändningen blir en annan än för omgivande befintlig bebyggelse. Man kompletterar genom att ”bygga till” funktioner som saknas i området/stadsdelen (t ex bygga arbetsplatser eller service inom ett bostadsområde eller bostäder inom ett arbetsområde). Komplettering är en ansats för att berika en ensartad struktur.

Omvandling har blivit ett av tidens tecken. Eftersom man väljer att nyttja marken och infrastrukturen mer och mer effektivt har städer/orter under tillväxt börjat återanvända mark som redan är ianspråktagen där den ursprungliga markanvändningen har upphört. Exempel på detta är bensinstationer, lagerytor och tomma fabriker. Omvandlingens eventuella sanerings och återställningskostnader ska belasta tidigare ägare och dessutom kan den minskade kostnaden för infrastruktur, det gynnsamma läget eller återanvändbara byggnader var incitament.

Utbyggnad innebär att ta i anspråk oexploaterad mark, oftast i direkt anslutning till befintliga bebyggda områden, eller vid befintliga vägar. Utbyggnad av områden som inte är i annan bebyggelse eller infrastrukturs omedelbara närhet kan inte betraktas som hållbar.

Varför förtätning?

Att förtäta är ett sätt att effektivisera användningen av mark, material och energi inom staden eller orten. Den frågan man bör ställa när det handlar att utveckla en långsiktigt hållbar stad är ”Hur mycket kostar det att **inte** utnyttja och utveckla redan gjorda investeringar och befintliga värden?”

Vid nybebyggelse i en redan befintlig stadsdel tas infrastruktur och stadsdelens kulturella betydelse tillvara. Utvecklingen talar för en allt effektivare markanvändning vilket i sin tur för med sig att befintlig infrastruktur nyttjas genom att använda all dess potential.

- Nya bostäder eller verksamheter kan lokaliseras vid centrala lägen väl försörjda med infrastruktur, service och kollektivtrafik.
- Tillkomsten av bebyggelse kan underlätta åtgärder för att göra vissa områden tillgängliga för allmänheten eller åstadkomma miljöförbättringar i en stadsdel.
- Brister i stadsbilden kan avhjälpas, t ex gaturum kan förstärkas.

Rekommendationer att beakta vid förtätning

- **De generella rekommendationerna för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen gäller även vid förtätning (se i början på detta avsnitt).**
- **Om förtätningsområdet inordnas inom en av de beskrivna bebyggelsekaraktärerna skall bebyggelsestrukturen, skalan och byggnadernas proportioner i den kringliggande befintliga bebyggelsen följas. Formspråk, färgsättning och material i nya byggnader kan ha ett friare förhållande till det befintliga.**
- **Om förtätningsområdet kan komma att betraktas som ett med egen karaktär, vilket kan bero på dess storlek eller läge, skall särskild vikt läggas vid gränsernas gestaltning. Den spänning som övergången mellan två väsensskilda områden kan skapa skall tillvaratas på ett kreativt sätt.**
- **Ett av syftena med förtätningar är att skapa intensiva och varierande miljöer. Därför bör den nya och den befintliga bebyggelsen samspela och undvika att lämna mellanytor utan innehåll.**
- **Behovet av rekreationsytor för både den befintliga och den tillkommande bebyggelsen bör tillgodoses. Om det som betecknas som natur/park/friluftsliv i ”skiss till grönstruktur” skulle tas i anspråk bör likvärdiga ersättningsområden skapas.**

Varför komplettering?

Även komplettering är ett sätt att effektivisera användningen av mark, material och energi inom staden eller orten. Den moderna funktionsuppdelade staden hänger ihop med massbilism, hög energiförbrukning och utarmning av stadskärnorna. Den planerades och byggdes under en tid då kunskaper om miljöhot var begränsade.

Attraktiva stadsdelar erbjuder en blandning av byggnader, gator och platser från olika perioder, men även en blandning av boende, handel och service av olika slag. D.v.s. inte bara blandad bebyggelse utan även blandad funktion.

- Stadsdelar med en blandning av funktioner ger utöver lägre infrastrukturkostnad minskat transportbehov och bättre underlag för kollektivtrafik.
- Komplettering kan vitalisera områden som behöver tydligare fronter för att förbättras, synliggöras och få stärkta kontaktpunkter med omgivningen.
- Nya bostäder eller verksamheter kan lokaliseras vid centrala och väl försörjda lägen.
- Kompletteringsbebyggelse kan tillföra stadsdelarna/områdena funktioner som idag inte finns där som kontor, viss handel eller andra arbetsplatser i den mån de inte är störande för omgivande bostadsbebyggelse.
- En åtstramning av gaturummet främjar integrationen av stadens/ortens delar, genom att förta vissa gators barriäreffekt.

När stadsdelar/områden skall bindas samman kan de nya förbindelserna få stöd av viss kompletteringsbebyggelse eller anläggningar. Resultatet blir att det skapas ”broar” som både följer landskapets förutsättningar och binder samman befintliga bebyggelseenklaver.

De anonyma entréerna till vissa områden kan få identitet genom lokalisering av någon byggnad med annan funktion än boende. En sådan byggnad kan visa sig mot större vägar, samtidigt som stadsdelarna får en mera nyanserad markanvändning.

Lokalisering av nya byggnader för att markera entréer är inte alltid möjligt. Då kan man använda sig av andra uttryck i gaturummet, exempelvis plantering, belysning, pollare eller variation i markbeläggning. Byggnader är dock överlägsna andra kosmetiska identitetsskapande åtgärder.

Rekommendationer vid komplettering

- **De generella rekommendationerna för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen gäller även vid komplettering (se i början på detta avsnitt).**
- **Den bebyggelse som tillkommer i form av komplettering ska skilja sig funktionsmässigt från omgivningarna.**
- **Om kompletteringens omfattning är begränsad, kan en eller några få byggnader skilja sig markant från omgivande bebyggelse och inta en roll som identitetsskapande för hela området, genom att utgöra landmärke, port, front eller fond (se avsnitt 3.1).**
- **Om kompletteringsområdet är av sådan omfattning eller ligger i ett sådant läge att det kan uppfattas som en ny karaktär, skall särskild vikt läggas vid skapande av ett helhetsintryck och vid gränsernas gestaltning. Den spänning som övergången mellan två väsensskilda områden kan skapa skall tillvaratas på ett kreativt sätt.**
- **Kompletteringsområden kan ligga vid gator och vägar. I förekommande fall är en förutsättning att byggnader placeras som en integrerad del av gaturummet, att deras volym utnyttjas för att skapa gaturum där funktion och gestaltning samspelar.**

Varför omvandling?

Många bra lägen i staden/orten, eller det som har varit utkanten men blivit kringbyggd i utvecklingen, kan idag bli attraktiva för återanvändning av mark och byggnader och nyttjande för nya funktioner. Då finns infrastrukturen redan utbyggd och eventuellt närheten vill vattnet, vacker natur eller stadskärnan/centrum lockar.

Rekommendationer vid omvandling

- **De generella rekommendationerna för en kvalitativ utveckling av bebyggelsestrukturen gäller även vid komplettering (se i början på detta avsnitt).**
- **Det är viktigt att ta vara på det befintliga i den mån det kan anpassas till ny användning. Områden med historia blir mer attraktiva.**
- **Om någon vegetation eller naturmiljö är värd att bevaras ökar det kulturhistoriska värdet, och markpriset.**
- **Om det finns byggnadsmaterial, gatubeläggning, belysningsarmaturer är det bra att återanvända de också.**
- **Gör området allmän tillgängligt och öppna den för omgivningen, såvida den nya funktionen tillåter det.**

Några exempel på omvandling utanför kommunens gränser

Gammal spisbrödsfabrik i Märsta blev Sigtunas kommunhus

Gammalt bryggeri invid Nyköpingsån blev kontorslokaler och konstnärsateljéer

Gamma spinneri på väg att bli bostäder

Behövs utbyggnad?

Det spännande med stadsplanering och byggande är att en ort aldrig blir färdigbyggd. Den kan utvecklas och förnyas även om den inte ökar i areal.

Utbyggnad innebär att ta i anspråk oexploaterad mark, oftast i direkt anslutning till befintliga bebyggda områden, eller vid befintliga vägar. Investeringen omfattar både bebyggelse och infrastruktur i områden som är naturmark eller odlingsmark.

Den bebyggelse som beräknas komma till under de närmaste åren bedöms till största del kunna lokaliseras inom områden som redan är ianspråktagna för bebyggelse eller där planering pågår, som kommer att byggas, att förtätas eller kompletteras. På längre sikt är det viktigt att ha utvecklingsområden där man definierar vilken typ av bebyggelse skulle passa för att uppnå hållbarhet i staden och möta framtida behov av mark.

Det bedöms vara det lämpligaste att staden utvecklas inåt. Markanvändningen kan effektiviseras, därför har stora områden getts beteckningen B-bebyggelse (se karta Framtida markanvändning för respektive stad/ort).

Samtidigt redovisas ett antal U-utvecklingsområden (se karta Framtida markanvändning för respektive stad/ort). Som beteckningen uttrycker skall planer för utveckling av dessa områden tas fram i form av ett gemensamt program eller en fördjupning av översiktsplanen. Alternativet kan vara att inkludera dessa i en ”Bevarande- och förnyelseplan” för hela orten, som kan väsentligt underlätta och förenkla den kommande detaljplaneringen.

Inga konkreta exempel visas eftersom de utbyggnadsområden som redan är under planering hanteras i pågående detaljplaner.

Mellan stadsdelar och hus

Det finns områden som är svåra att definiera, trots att de finns mitt bland bebyggelsen, faller de utanför ramarna för de strukturella karaktärer som beskrivits ovan.

Det finns innehållslösa eller innehållsfattiga ytor mellan bebyggelseområden eller mellan staden och dess omland. Gemensamt för dessa områden är otydligheten, även om deras läge, storlek och utformning varierar. Dessa egenskaper utgör även möjligheter till omdaning, genom att fylla dem med innehåll och förvandla dem till meningsfulla länkar.

Karaktärsområden med olika hustyper möt, fasadfärger och grönskan förenar (Östhammar)

Harmoniskt möte mellan bebyggelse från olika perioder (Österbybruk)

Många olika stilar och tider möts, den måttliga skalan förenar (Öregrund)

Öppna ytor kan användas för att skapa länkar

Olika epoker samsas vid samma gata (Gimo)

Konfliktfritt möte mellan skilda bebyggelsekaraktärer i Alunda

Tydliggör och förstärk sambanden, kommunikations- och orienteringsmässigt, mellan olika delområden, såväl inom staden som gentemot omlandet.

Avfolkade gaturum uppfattas negativt, och intrycket förstärks i de flesta fall av gröna ytor utan innehåll (impediment = ekonomiskt onyttig mark) utmed gator och kring parkeringar. Gaturum som har förlorat liv och innehåll förlorar även sina skönhetsvärden.

Länkar

Det finns partier mellan stadsdelar som upplevs som länkar. Förmodligen för att de betraktas som promenadområden, eller kopplas till en meningsfull aktivitet. Så är ofta fallet med skogspartier. Därför kan rumsligheten förmodas spela en viktig roll. Att skogsbrynet utgör en tydlig gräns och att träden ger skydd och trygghet sen urminnes tid är väsentliga aspekter i skogens upplevelsevärde. På likartat sätt kopplas upplevelsen av en skogsridå kring bebyggelse till forna tiders stadsmurar, som skyddande.

Konfliktfritt möte mellan skilda bebyggelsekaraktärer(Östhammar)

Länkar mellan stadsdelar/områden eller bebyggelsegrupper kan utgöras av byggnader, parker eller andra element som stödjer det sociala livet i staden/på orten. Att det känns meningsfullt att vistas där beror på både gestaltningen och funktionen.

Strandpromenaden binder samman fronten mot havet (Öregrund)

Det är angeläget att ta fram en strategi för att omvandla mellanrummen till meningsfulla länkar och mötesplatser. Rum mellan husen är också en del av staden/orten. De flesta till synes tomma mellanrum har idag en funktion, t ex gata eller parkering. Utan att göra avkall på funktionen bör man våga ifrågasätta om funktionen kräver denna yta eller om den kan samordnas med andra funktioner för att åstadkomma miljöer som berikar gaturummet/platsen.

Vilken utformning eller vilket innehåll man väljer att ge dessa ytor är beroende av den närmaste omgivningen. Därför bör varje fall detaljstuderas.

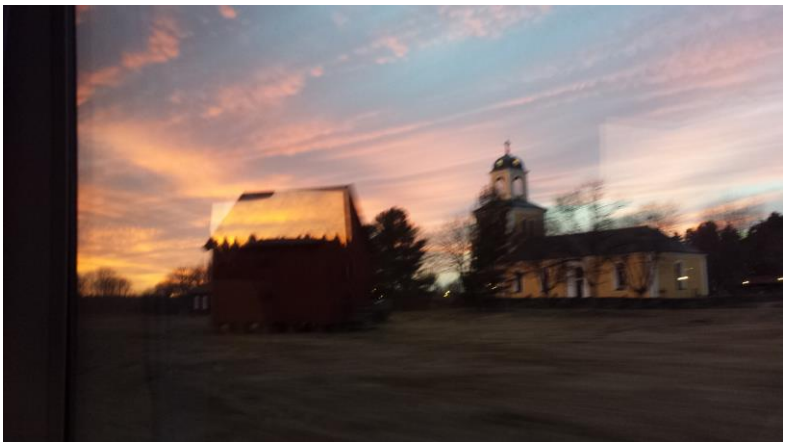
Varje planeringsåtgärd, ombyggnad av offentlig plats eller omdaning av byggnader bör användas som plattform för att reflektera över hur sambanden kan tydliggöras och förstärkas, samt meningsfulla länkar skapas.

Gränser

En gräns, d v s en tydlig skiljelinje mellan olika bebyggelsetyper, mellan bebyggelse och natur eller mellan slutenhet och öppenhet, uppfattas oftast positivt, som en händelse eller något spännande. På något sätt påverkar rummets tydliga avgränsning människans benägenhet att beträda det eller vistas där. Att tomma eller avskalade rum uppfattas negativt är känt, medan kraftfullare rumsupplevelser tenderar att förstärka trivseln.

Var slutar staden? Var börjar landet? I många fall har gränsen mellan stad och land suddats ut. Öppna fält eller trafiklandskap fångar blicken när man nalkas staden eller lämnar den.

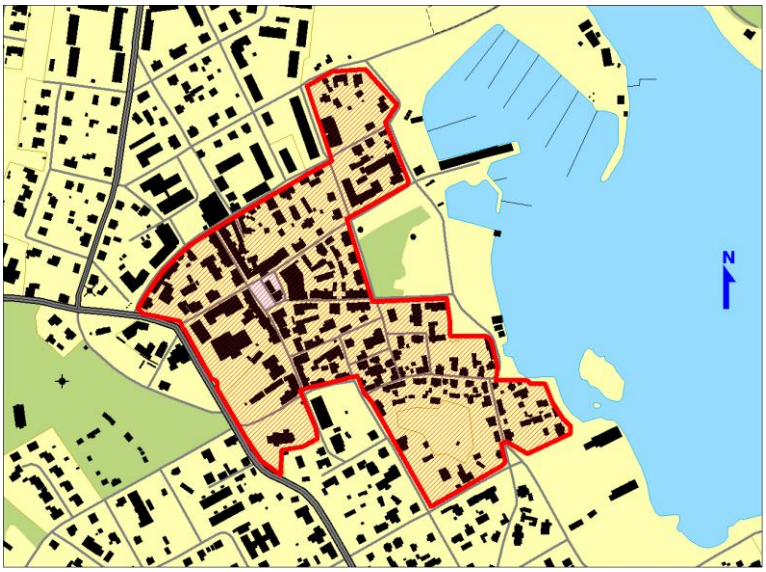
Att skapa tydliga stadsgränser och samband mot omlandet är ett av syften med denna utvecklingsplan.



3.3.a Östhammars bebyggelsestruktur

01 - Medeltida strukturen

De centrala delarna av Östhammar visar många strukturella drag från senmedeltiden. Strukturen är till stora delar bevarat och det kan bero på att man bedömt att i den finns beständiga värden. Även om de äldsta husen är från 1700-talet, mycket yngre än strukturen, och det finns till och med modern bebyggelse, har man i de flesta fall bemödat sig att behålla skalan, och i andra fall, både skalan och materialvalet.



Detta innebär i praktiken att man har tagit ställning för **bevarande** som förhållningssätt och att det har möjliggjort att kulturhistoriska värden inte spolierats.

Exempel på den medeltida strukturen mitt i Östhammar

Rekommendationer:

Strukturen bör bevaras, även de sopgator som finns kvar, kan tjäna exempelvis som infarter. Uthusen (numera kallade komplementbyggnader) ska placeras in mot kvarterets mitt. Varje ingrepp i kvarters- eller fastighetsstrukturen påverkar karaktären.

Skalan och fasadens utformning är väsentliga

<u>Vid om- och tillbyggnad</u> ska skalan respekteras, såväl förhållandet mellan tak och fasad såsom fönstrens utformning och storlek. Om förändringar görs i sådana avseenden ska de vända sig mot kvarterets inre, inga inglasningar och stora fönster får förekomma, annat än skyltfönstren.

<u>Vid nybyggnad</u> ska entrén vändas mot gatan och fasaden placeras i gatuliv, utan förgårdsmark, för att behålla grändernas skala. Även i detta fall ska proportionen mellan tak och fasad och mellan fasad och fönsteryta är viktiga att behålla. Kupor kan enbart tas om de utformas traditionellt. Takfönster däremot kan sättas vid behov av ljusintag i befintliga hus.

Som takmaterial är keramiktegel eller ståndfalsad plåt att föredra. Färgvalet måste noga harmoniera med omgivningen eller hämtas från de perioder då husen i omgivningen byggdes. Det ska inte tolkas som att osynliggöra nya verk, utan att med respekt för karaktären våga markera nytillskott.

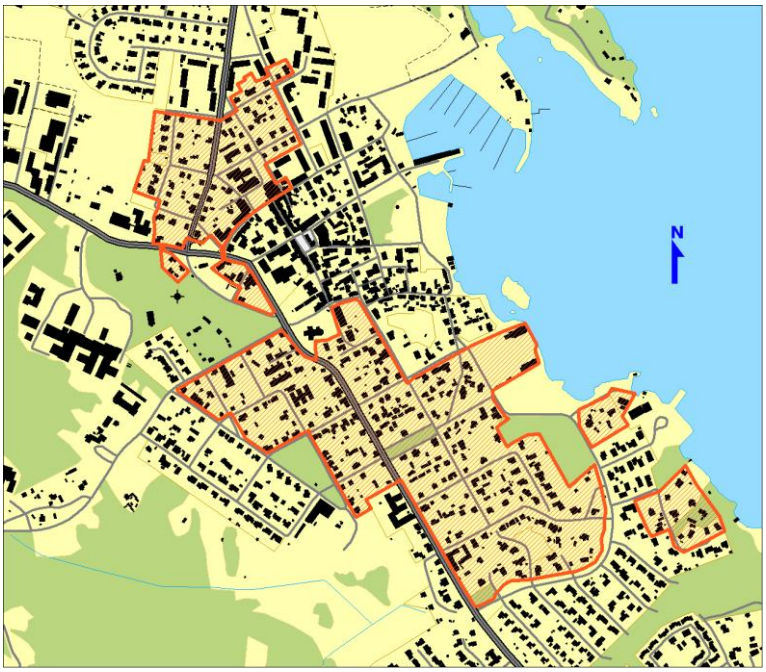
03 - 1800-talet och tidigt 1900-tal

Efter en period av stiltje i stadens tillväxt fick planering och byggande en ny start under sena 1800-talet och i början på 1900-talet. Det var under den perioden staden blev känd som badort (tillsammans med Öregrund) och det fick ett tydligt uttryck i Östhammar med stora utbyggnadsområden i form av rutnätsstad. Denna stadstyp finns representerad i områdena kring Esplanaden. Även i den norra delen av Östhammar finns det områden med bebyggelse från början på 1900-talet som, trots många förändringar, nybyggnader och tillägg, behåller strukturen och det lummiga intrycket, med trädplanterade gator.

Esplanaden planerades i början av 1900-talet som en grön axel mitt i samhället, med mittplanteringar och havet i fonden. Bara ett kvarter byggdes ut, men kvaliteterna som gamla träd innebär och den öppna sikten från höjden mot havet består och är värd att bevara.

Ursprungligen har trafikstrukturen varit öppen med de många möjligheterna till vägval som rutnätsstaden ger. I nuläget finns varken den öppna trafikstrukturen eller de slutna kvarteren i enlighet med de ursprungliga tankarna.

Bebyggelsen består av många olika hustyper, flera ombyggda, och har därför delvis förlorat sin tidsprägel. Det finns dock byggnader som är tidstypiska och värda att bevara eller ta särskild hänsyn till vid ombyggnad. Rivning av sådana byggnader bör undvikas i det längsta. Husens ofta vackra proportioner och resning samt de genomtänkta detaljerna är väsentliga kvaliteter att värna om.



Rekommendationer

<u>Kvartersstrukturen är värd att bevara</u>. Den strama inramningen som kvarteret utgör kan vara avstamp för att vid ny-, om- eller tillbyggnad uppnå en fulländning i både funktionell och estetisk mening. Även fastighetsstrukturen visar att tankarna om de strikta gaturummen och de lummiga gårdarna fortfarande är genomförbara.

Typiskt exempel på hus i rutnätsstaden från Badortsepoken

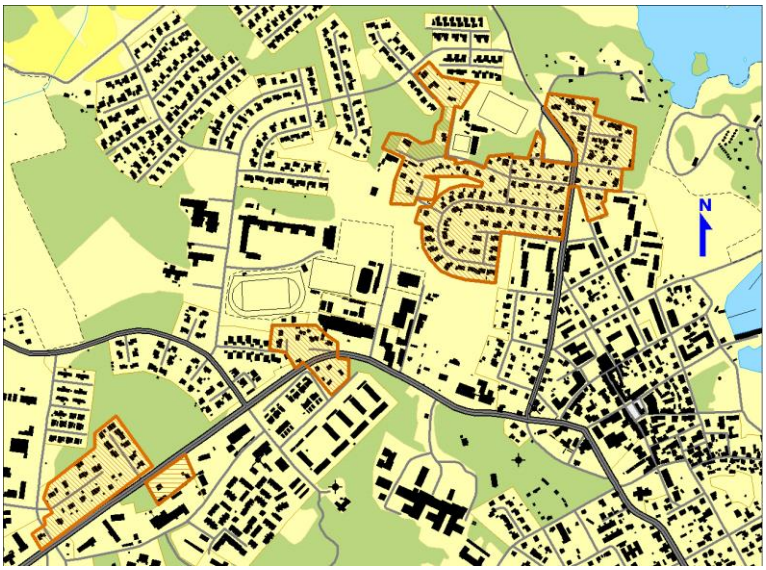
<u>Vid om- och tillbyggnad</u> bör stor omsorg ägnas de genomarbetade detaljerna i och på husen. Vissa kvaliteter kan spolieras med tillsynes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster, balkongfronter eller tilläggsisolering vilket kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

<u>Vid nybyggnad</u> är husens placering väsentlig, likaså tomternas inramning med staket eller häckar. Husens entréer vänder sig alltid mot gatan, och den mest typiska husplacering är i ett hörn av tomten, med den stora trädgården och verandan mot den soliga sidan.

Grönskan som inramning spelar en viktig roll

04 - Småhus från 1920-talet till 1950-talet

Områdena byggdes med den engelska trädgårdsstaden som ideal. Den tidstypiska geometriskt strikta strukturen är värd att bevara. Detta är inte alltid fallet med byggnaderna, som i vissa fall kan ersättas om hänsyn tas till skalan, d.v.s. byggnadens proportioner, placering och egenskapen av friliggande hus inbäddade i grönska. Gaturummets tydlighet är en kvalitet att värna om. Vegetationen i områdena är viktig för karaktären, främst som inramning av gaturummet, men även i trädgårdarna.



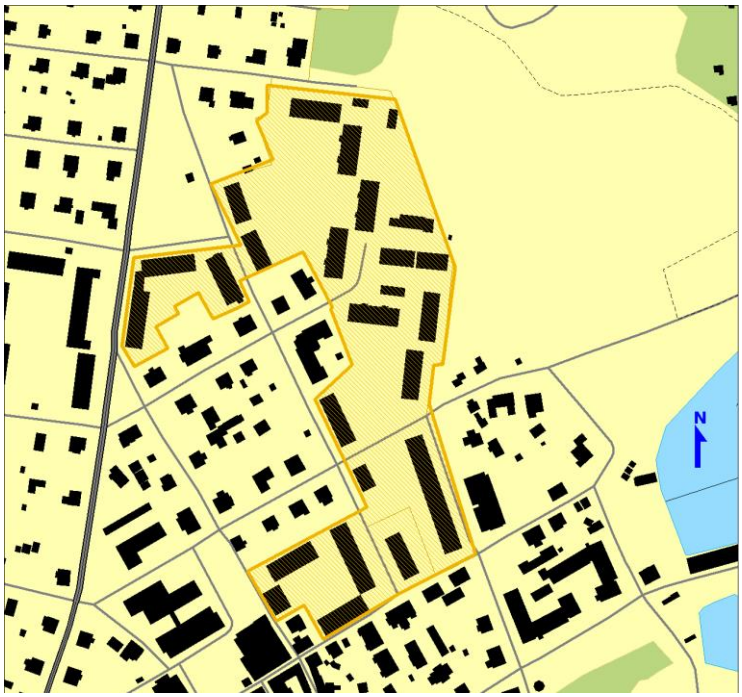
Villor troligen byggda på 40-talet med trädgårdsstaden som ideal

Rekommendationer
<u>Förtätningar eller kompletteringar</u> kan ske med bibehållen gatu- och tomtstruktur. Särskild hänsyn bör tas till gaturummets karaktär, byggnadernas volym och placering. Eventuella impediment bör bearbetas, ges ett innehåll bland annat genom förtätning eller komplettering. När något delområde avses att bli föremål för strukturella ändringar eller nybebyggelse bör detta prövas i detaljplan.

Många småhusområden följer ett geometriskt mönster för gatudragning

05 Smalhusen från 1940- och 1950-talen

Denna karaktär kan bestå av tidigt byggda lamellhus och nyare hus med tjockare gavlar. I takt med att man förfinar planlösningarna har husen tenderat att bli grövre. De viktigaste karaktärsdragen finns dock i strukturens öppenhet och anpassningen till terrängen och omgivande natur, men även husens ofta vackra proportioner, resning och genomtänkta detaljer är väsentliga kvaliteter.



Rekommendationer
<u>Smalhusstrukturen har visat förmåga att behålla sina kvaliteter</u> trots stora förändringar i omgivningen. En viss förädling av strukturen, bland annat genom bearbetning av de

urvuxna parkeringsytorna bör ske. Inom vissa områden torde en förtätning eller komplettering vara möjlig.

<u>Idealiskt vore att förtäta eller komplettera</u> med byggnader med smala gavlar, som ger den fina resningen som många lamellhus har. Vid förtätning bör just växtlighet och terrängen skyddas så långt det är möjligt. Väl etablerad vegetation förhöjer värdet av den kommande bebyggelsen.

<u>Vackra detaljer bör man ta vara på</u> vid den nödvändiga renoveringen som vissa hus står inför. Kvaliteter kan spolieras med tillsynes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster, balkongfronter eller tilläggsisolering, som kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

Typiskt lamellhus med ett något äldre flerbostadshus framför

06 - Storgårdskvarteren från 60- och 70-talen

En förskjutning i skalan, både vad gäller hushöjd och uterummets proportioner, skiljer flerbostadshusbebyggelse tillkommen under 60- och 70-talen från de tidigare beskrivna bebyggelsekaraktärerna.

Bebyggelsen tillåts dominera över grönskan, husen grupperas kring gårdar och gatan blir bilens domän. De flesta hus från den perioden har platta tak men sadel- eller valmat tak med svag lutning förekommer också. Husentréer finns alltid på gårdssidan. Kvarteret har vänts ut och in.

Gården, som nu är områdets hjärta, har kunnat utveckla stora kvalitéer om proportionerna varit de rätta. Gatans roll som mötesplats försvinner, den avfolkas och det kommer att dröja fram till 1990-talet innan intresset för ”det offentliga rummet” återkommer.

Stora skillnader kan finnas kring i kvalitet mellan olika områden, beroende på terrängförhållandena och skalan. De flesta hus inom karaktären ”storgårdskvarter” har god terränganpassning, vackra proportioner, omsorg om detaljer och gedigna material. I vissa fall har andra funktioner än boende

kommit till området, vilket har påverkat stadsbilden positivt. Andra områden är storskaliga och miljöerna kan upplevas som sterila.

Parkeringsytor, stora och livlösa, intryck av baksida, avsaknad av välkomnande entréer utgör i vissa fall den sida som vänder sig mot övriga staden. Dessa ytor bör studeras och bearbetas. I sådana fall kan väldigt mycket uppnås med relativt sett små insatser. Här bör varnas på kosmetiska åtgärder som skadar mer än förfinar. Bebyggelsen visar en tid i svensk bebyggelsehistoria och förtjänar att hanteras med omsorg.

Rekommendationer

<u>En förädling av strukturen</u> krävs om man strävar efter att bryta enklavernas isolering och, om nödvändigt, bryta ner skalan. Att ge mening åt gaturummen genom att förtäta, komplettera och bygga till kan vara nödvändigt i vissa fall. Byggnadernas särdrag, de platta taken, fasadmaterialet, snickerierna och färgsättningen bör man ta särskild hänsyn till för att behålla dess kvaliteter och vid behov, förändra med omsorg.

Några olika exempel på hur storgårdskvarteren ter sig annorlunda beroende på bl.a. terrängförhållandena

<u>Några av de åtgärder</u> som behövs för att förädla dessa områden är att öka rumsligheten, bryta ner de stora parkeringsytorna, betona knutpunkterna, markera områdenas entréer och knyta samman med omgivningen.

<u>Att förtäta eller komplettera</u>, stimulera andra funktioner än boende, differentiera delområden och förändra trafikstrukturen kan vara sätt att både genomföra och bekosta förädlingen.

07 Villabebyggelse från 1960-1970- och tidigt 1980-talen

En del hus är styckebyggda, andra gruppbyggda, tätheten varierar med tomtstorleken vilken kan vara allt mellan 300 och 1000 m^2. De flesta av dessa områden är tämligen isolerade från omgivningen vilket är en av effekterna av trafikstrukturen. Återvändsgatan gör sin entré i de svenska städerna och tätorterna under denna period.

Om terrängen är plan accentueras enformigheten som är karaktäristisk för de gruppbyggda områdena från denna period. Funktionsmässigt är alla dessa områden ensartade, d v s rena bostadsområden, med enbart enbostadshus.

Med små förändringar i trafikstrukturen kan integrationen av områdena med övriga staden påskyndas. En sammanhängande gång- och cykelvägsnätet kan vara nyckeln till att öppna områdena mot sin omvärld.

Rekommendationer
<u>För att bryta enklavernas isolering krävs en förädling av strukturen</u>, främst vad gäller trafikfrågorna. Även en bearbetning av impediment[1] mellan grupper av bostäder. Detaljplanerna kan ändras för att tillåta flexibilitet i utformning och funktion, t ex genom att möjliggöra etablering av småskaliga verksamheter, om- och tillbyggnader och samtidigt stimulera att hänsyn tas till varje områdes egenart.

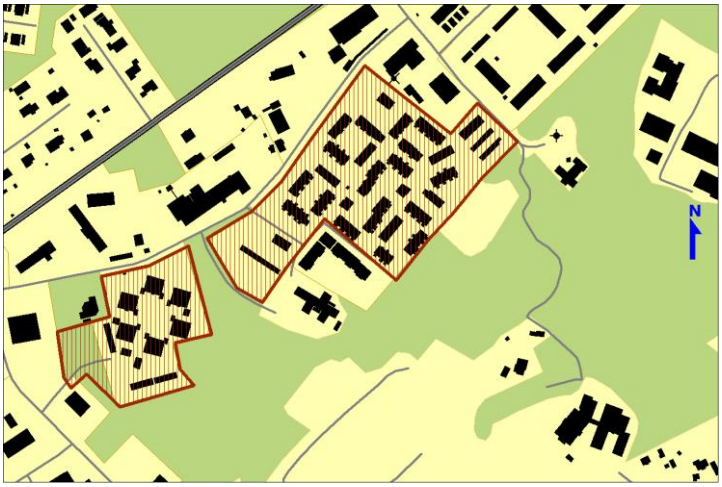
Typisk villabebyggelse från 1960 – 70 talen

Ta vara på områdenas småskalighet och uniforma struktur vilket eventuellt kan fungera som avstamp för individuella uttryck om skalan respekteras.
[1]SAO= ekonomiskt onyttig mark

08 - Modern kvartersbebyggelse

Efter den stora expansionen under 1970-talet kom en period av relativ stiltje i bostadsbyggandet. Men från mitten av 1980-talet och med lärdomen av rekordåren, bygger man mycket i bostadskvarter med måttligare skala. Den tiden domineras av postmodernistiska ideal, som i extrema fall utformar bostadshus som mindre palats. Klassiskt formspråk och mjuka pastellfärger syns i var och varannan byggnad.

Till den periodens fördel hör förståelsen av den mänskliga skalan som dimensioneringsfaktor och därför uppnår man oftast en balans mellan det gröna och det byggda. Kvarteren är inte större än att man kan ha en viss social kontakt med övriga boenden och gårdarna blir lättare att överblicka. Den sociala kontrollen ökar och med den ökar även integrationen och tryggheten.



Husen har just pga. skalan många kvaliteter. Man kan invända att kvarteret eller enklaven försätter att vara slutna enheter frånvända från gaturummet och staden. Entréerna är fortsatt vända mot gården.

Rekommendationer
<u>Skalan är värd att bevara</u>. Troligen kan vissa förändringar i trafikstrukturen eller något så enkelt som att tydliggöra gårdarnas entréer räcka för att vända det inåtvända intrycket och visa en välkommande gest. I vissa fall kan kompletteringar vända mot gatorna skapa kontakt med både den byggda omgivningen och övriga staden. Det är av största vikt att man inte förstör skalan och proportionerna med onödiga eller opassande tillbyggnader.

09 - Bostaden som individuellt uttryckt

Det blev en kraftig nedgång i bostadsbyggandet i och med förändringar av bostadssubventioner i början på 1990-talet. Trots det har en liten produktion av småhus hållits vid liv. Enskilda byggherrar har oftast stått bakom, och har sett möjligheten att ta vissa risker för finansiering och byggande av en bostad med äganderätt till sin familj.

Detta är ett svar mot att det nästan enbart produceras bostadsrätter i områden med högt bebyggelsetryck. Dessa egenfinansierade bostäder har oftast producerats av mindre hustillverkare, är s.k. kataloghus och försäljningsmetoderna är anpassade för att köparen ska kunna göra så många tillval som möjligt.

Detta resulterar i hus vars placering på tomten och utformning blir svårdefinierad. Dessa hus kommer att bli någon sorts signatur för de villaområdena som har exploaterats från 1990-talet och framåt. Idealet har varit just att bygga det unika, dessa områden är barn av avregleringarnas tid och det går inte att förutspå den kommande utvecklingen i områdena.

Det finns exempel på god terränganpassning och måttlig skala och det finns även exempel på oåterkalleliga skador på natur och terräng. Detaljplanerna har oftast varit s.k. ”flexibla” planer, för att tillåta friheter i placering och utformning av byggnaderna. Friheten sträcker sig inte till markanvändningen för att få en blandning av funktioner och exempelvis tillåta vissa mindre verksamheter eller småskalig handel och hantverk.

Det är så gott som omöjligt att karaktärisera dessa byggnader, men strukturen är densamma som råder sedan 1960-talet. En infartsgata eller uppsamlingsgata och ett antal återvändsgator (som ofta kallas bostadsgator, ett begrepp som inte anger gatans roll i trafiknätet).

Rekommendationer

I de flesta sådana områden finns fortfarande oexploaterad mark eller osålda fastigheter. Det torde inte gå att reglera i efterhand om man ska sträva efter någon sorts jämlika utgångspunkter för byggande.

Dessa trender i bostadsbyggande är fortfarande aktuella, det byggs fortfarande hus med sådana premisser, men takten har avtagit något.

<u>Om man vill påskynda etableringen i några sådana områden</u> kan med fördel tillåtas eller uppmuntras byggandet av små flerbostadshus som nyanserar bostadsutbudet och eventuellt mindre verksamheter av olika slag i de lägen som kan bedömas lämpliga för sådana. Mindre förändringar av trafikstrukturen kan även underlätta etableringen.

10 - Renodlad handel

Fastigheter som enbart innehåller handelslokaler har funnits i stadskärnorna sedan efterkrigstiden. Innan dess hade de flesta butiker eller handel minst en bostad anknuten till anläggningen.

Handelsfastigheter börjar förekomma när de första stadsdelscentra byggs och även i mindre orter, som ett alternativ till handlaren i den lilla skalan. Livsmedel är exempel på den trenden, nuförtiden handlas inte baslivsmedel någon annanstans än i dessa större livsmedelsbutiker.

Frågan är mer en lokaliseringsfråga än en fråga om stadsbyggnadskaraktär, men det har påverkat många stadskärnor stort, till den graden att den har diskuterats i riksdagen.

Oftast är bilen en förutsättning för att ”storhandla” men om butiken ligger centralt kan även icke bilburna nå den. Den förändring som började under 1980-talet, i samband med ökande markpriser i centrala lägen, var att dessa etableringar tilltog i skala och sökte sig till externa lägen, utanför stadsstrukturen. Externa etableringar med renodlade handelsetableringar är nu en vanlig företeelse i hela Sverige, även i de flesta tät befolkade områden i världen. Ibland har orterna tillräckligt kundunderlag för att ha både liv i stadskärna och handel utanför. Men även storstädernas stadskärnor kan se förslummade ut i kontrast med de lyxiga externa centra. De stora handelskedjorna har oftast etableringsstrategier och kalkylerar sådana förutsättningar.

I vissa större städer finns det även köpcentra inlemmade i stadsstrukturen, inte sällan inrymda i tomma fabrikslokaler i centrala lägen. Det är trots allt städer som närmar sig en halv miljon invånare som har den köpkraft och under förutsättningen att inte för många externa etableringar sker.

Rekommendationer
I Östhammars är stadens ”södra port” ett område där extern handel har etablerats.

<u>Man bör vara medveten om att man visar stadens ansikte</u> för den som åker förbi, så att en sådan etablering tar på sig ansvaret att utveckla ett s.k. skyltläge tillsammans med kommunen.

<u>En ”skyltetablering” uppfyller en entréfunktion</u> och därför bör placeringen av byggnader och utformningen av både byggnader och parkeringsytor vara en avspegling av det man vill visa om orten ifråga, således något att vara stolt över även som gestaltning betraktat, en välkommande gest (se avsnitt 3.1 om entréer).

Konkreta åtgärder för ”ansiktslyftning” kan vara:

- **enhetlig skyltning för att ta vara på läget**
- **informationsficka med kartor att ta med hämta och reklam för den handeln som finns centralt i staden.**
- **bilder och korta texter om staden bör även visas där.**
- **Byggnader med någon eller några gemensamma egenskaper, form, färg eller material**
- **plantera eller omforma parkeringsytor**
- **eventuellt inrama parkeringar med låg plank kan främja trafiksäkerheten**

<u>Det är viktigt att kommunen har en tydlig etableringspolicy</u>, särskilt i mindre orter, som fallet är i städerna och tätorterna i Östhammars kommun, för olika typer av handelsverksamheter. Den policyn kan helst förankras hos de lokala näringsidkarna.

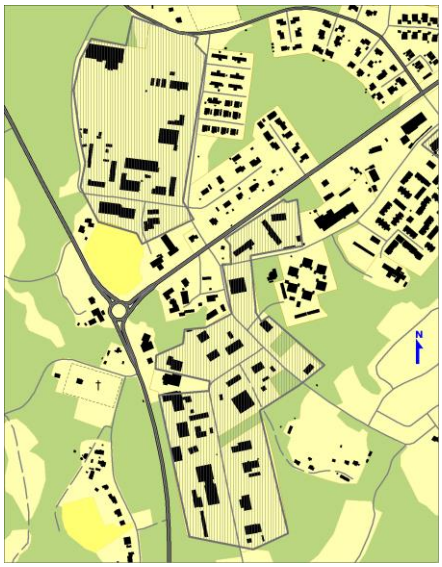
<u>Verksamheter som arbetar i liten skala och handlar med värdefulla varor</u> eller hantverk, bör alltid vägledas att etablera sig centralt på orten.

<u>De verksamheter som hanterar sällanköpsvaror</u> eller skrymmande varor bör uppmuntras att etablera sig i dessa externa ”centra”, där parkering är en förutsättning och varorna kräver transport.

11 - Renodlad tillverkning och lager.

Tillverkningslokaler och lagerverksamhet har ibland blivit inramade av en stad eller ort som växer. Från att ha funnits i utkanterna till att staden trängt sig på och bostäder kommer allt närmare. Oftast är verksamheterna yt- och transportkrävande. Inte sällan alstras det buller och damm, även om sådana kan hanteras genom att bygga in system för att hantera olägenheterna.

Det är inte alltid det är motiverad att bygga in verksamheten och det kan vara en investering som inte står i paritet med rörelsens intäkter eller fördelar av det aktuella läget.



I detta fall blandad med handel vid infartsvägen

Rekommendationer
Det finns flera alternativa sätt att hantera tillverknings- eller lageranläggningar. Det första är att se verksamheten och värdera om läget är väsentligt för att den fungerar som det är tänkt.

<u>Personalintensiva verksamheter ska inte flyttas ut</u> om inte kollektivtrafikförsörjning kan garanteras med de linjebussar som finns i nuläge. De flesta människor är största delen av sin vakna tid vid sin arbetsplats. Därför är närhet till affärer, restauranger och andra typer av service viktig för att minska bilåkandet.

<u>Yt- och transportkrävande verksamheter</u> kan lokaliseras till externa lägen, med bra vägar och parkeringsmöjligheter, eventuellt samlokaliseras med extern handel, dock inte i ”skyltläge”.

Ett annat alternativ är att bygga in verksamheten för at minimera störningar för omgivningen och undvika flytten. Dessa överväganden bör göras av kommunen tillsammans med verksamhetsinnehavare och eventuella markägare.

I de fall verksamheten blir kvar inom stadens struktur, bör man utforma och underhålla byggnader och eventuella utomhuslager på så sätt att den inte utgör en barriär mellan områden och eventuellt reglera leveranstider till de eventuella störningar som omgivningen kan acceptera enligt gällande lagar och förordningar.

12 - Utspridda strukturer

Det finns kring de flesta orter små klungor av hus, oftast väldigt välanpassade till terrängen och byggda kring det som har varit gårdar. I Östhammar finns det många sådana grupper i närheten av väg 76. Det kan vara lämplig att även där förtäta i sådana etablerade miljöer. Det skapar nya bostäder i en redan uppvuxen och attraktiv miljö och nära till samhällets service.

Rekommendationer
Det är viktigt att vid tillkomst av nybebyggelse garantera åtkomst till infrastruktur i form av vägar VA, el, telefoni och bredband.

Stor hänsyn bör tas till kulturhistoriska aspekter, dessa husgrupper har varit boplatser långt innan Östhammar fanns som samhälle.

Exempel på förtätning i Östhammar

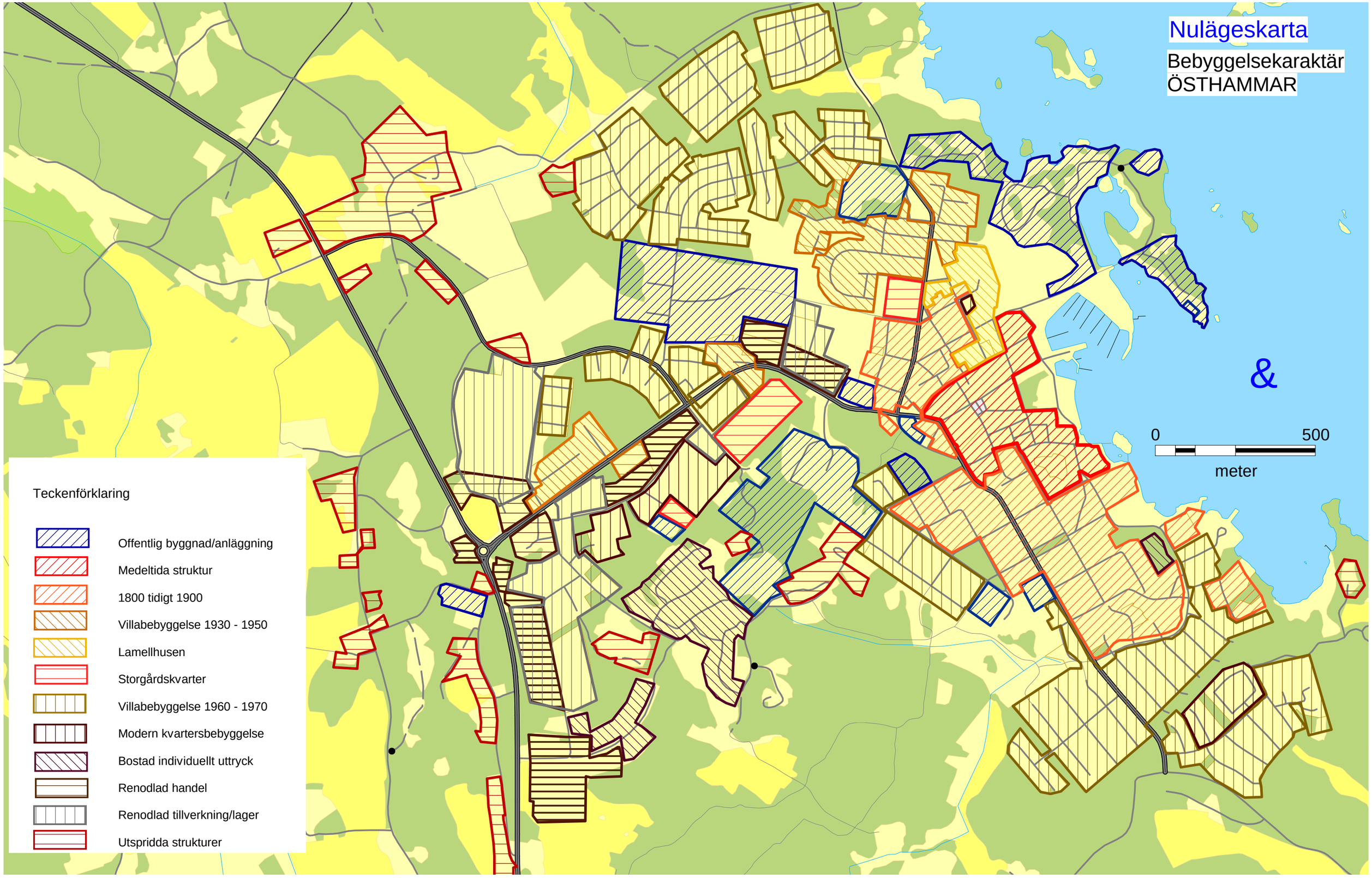
Exempel på eventuell förtätning, fler bostäder i ett bostadsområde
Markeringen i grönt anger ytor som ska bevaras gröna och skötas som park/natur

Kartbilden ovan redovisar vad förtätning innebär, det är ett exempel som kan vara möjligt men inget konkret förslag. Att lägga fram tydligt avgränsade förslag kräver djupare studier av både grönt och bebyggelsestruktur samt trafikstrukturen. Lämplighetsprövning bör ske genom detaljplan. Detta innebär att om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (PBL 4 kap 2§).

Exempel på komplettering i Östhammar

På kartan nedan redovisas ett exempel på komplettering, utan att göra anspråk på att vara ett konkret förslag. Lämplighetsprövning bör alltid ske genom detaljplan. Detta innebär att om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (PBL 4 kap 2§).

Exempel på komplettering med verksamhet eller service vid ett bostadsområde, med närhet till transporter


Nulägeskarta
Bebyggelsekaraktär
ÖSTHAMMAR
&
0
500
meter
Teckenförklaring
Offentlig byggnad/anläggning
Medeltida struktur
1800 tidigt 1900
Villabebyggelse 1930 - 1950
Lamellhusen
Storgårdskvarter
Villabebyggelse 1960 - 1970
Modern kvartersbebyggelse
Bostad individuellt uttryck
Renodlad handel
Renodlad tillverkning/lager
Utspridda strukturer

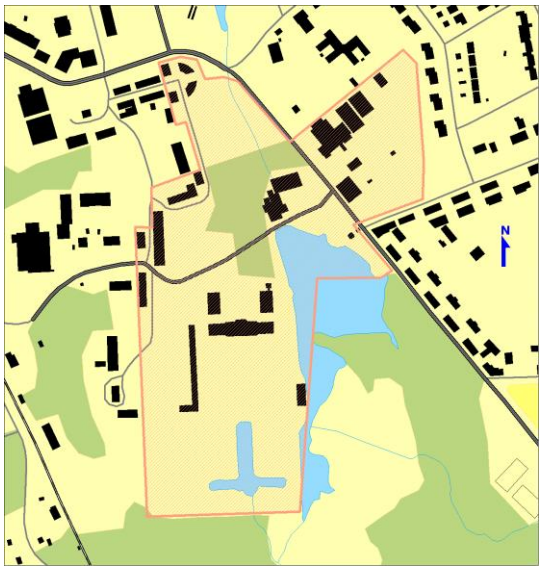
3.3.b – Österbybruks bebyggelsestruktur

02 - Bruksmiljöer mellan 1600- och 1800-talen

Den bebyggelsen som tillhörde bruket har tillkommit under skilda perioder, i mångt och mycket beroende på hur marknaden för brukets produktion har utvecklats.

Arbetarbostäderna utmed Gimogatan och Långgatan är från 1600-talet, den bevarade smedjan från första halvan av 1700-talet och Herrgården med flyglar från sena 1700-tal.
Under förra halvan av 1800-talet tillkom byggnader för verksamheten.

De flesta byggnader har stilmässigt tillhörighet i den tiden då de byggdes eller kompletterades. Strukturen är hierarkiskt och tydligt indelad i arbetardelen inklusive byggnader knutna till produktionen och Herrgården med flyglar och trädgård. Det var grunden för ett samhälle med Långgatan som huvudaxel mellan de båda delarna.



Kartan visar brukets herrgård, flyglar, stall och smedjan

Arbetardelen av brukets bebyggelse

Rekommendationer:

Strukturen är bevarad och bör bevaras. Det är viktigt att gaturummen markeras såsom det gjordes på Långgatan och Gimogatan.

Vid om- och tillbyggnad ska skalan följas, såväl proportionerna mellan tak och fasad såsom fönstrens utformning och storlek. Om några sådana förändringar görs ska de vända sig mot kvarterets inre, inga inglasningar och stora fönster borde förekomma.

Vid nybyggnad ska fasaden placeras i gatuliv, utan förgårdsmark, för att behålla rumsligheten. Även i detta fall är proportionen mellan tak och fasad och mellan fasad

och fönsteryta viktiga att behålla. Kupor kan enbart byggas om de utformas traditionellt. Takfönster däremot kan sättas vid behov av ljusintag i befintliga hus.

Som takmaterial är keramiktegel eller ståndfalsad plåt att föredra. Färgvalet måste noga harmoniera med omgivningen eller hämtas från de perioder då husen i omgivningen byggdes. Det ska inte tolkas som att osynliggöra nya verk, utan att med respekt för karaktären våga markera nytillskott.

03 - Sena 1800- och tidigt 1900-tal

Under sena 1800-talet och början på 1900-talet tillkom viss bebyggelse norr om dåvarande brukssamhälle. Det handlar inte om samlade byggnader utan utspridda och blandade med annan typ av bebyggelse, och som nu är inlemmade med bebyggelse som kom till efter 1930.

Rekommendationer
Bebyggelsen från sena 1800-talet är bevarad och ”återanvänd” vilket är en garanti för bevarandet.

<u>Vid om- och tillbyggnad</u> bör stor omsorg ägnas de genomarbetade detaljerna i och på husen. Vissa kvaliteter kan spolieras med tillsynes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster eller pålagd tilläggsisolering vilket, om det inte görs med omsorg, kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

Det finns den del bebyggelse från sena 1800-tal.

Bruksbebyggelse från sena 1800-talet

Tidigt 1900-tal i Dannemora

04 - Trädgårdsstad som ideal, villabebyggelse eller småhus från 1930- till 1950-talen

Den tidstypiska strukturen är värd att bevara. Detta är inte alltid fallet med byggnaderna, som i undantagsfall kan ersättas om hänsyn tas till skalan, d.v.s. byggnadens proportioner, placering och egenskapen av friliggande hus inbäddade i grönska. Gaturummets tydlighet är en kvalité att värna om. Vegetationen i områdena är viktig för karaktären, främst som inramning av gaturummet, men även i trädgårdarna. Mycket av bebyggelsen i Österbybruk och Dannemora tillhör denna karaktär. Och den är bevarad med undantag av några senare tillkomna villor.

Villasamhället växte kring bruket

Villor troligen byggda på 30 och 40-talet med trädgårdsstaden som ideal

Rekommendationer
Förtätningar eller kompletteringar kan ske med bibehållen gatu- och tomtstruktur. Särskild hänsyn bör tas till gaturummets karaktär, byggnadernas volym och placering. Planteringar, häckar, staket och plank spelar också en roll i gaturummets avgränsning. Eventuella impediment bör bearbetas, ges ett innehåll genom förtätning eller komplettering. När något delområde avses att bli föremål för strukturella ändringar eller nybebyggelse bör detta prövas i detaljplan.

05 - Smalhusområden från 1940- och 1950-talen (även kallade lamellhus)

Denna karaktär kan bestå av tidigt byggda lamellhus och nyare hus med tjockare gavlar. I takt med att man har förfinat planlösningarna har husen tenderat att bli grövre. De viktigaste karaktärsdragen finns dock i strukturens öppenhet och anpassningen till terrängen och omgivande natur, men även husens ofta vackra proportioner, resning och genomtänkta detaljer är väsentliga kvaliteter. I Österbybruk finns dem i mycket centralt läge och i Dannemora finns det en tidigare variant som mera kan karaktäriseras som flerbostadsvilla, mycket vanlig under 1920-1930 talen.

Lamellhus vid Kvarngatan

Tidiga flerbostadshus i Dannemora

Rekommendationer

Smalhusstrukturen har visat förmåga att behålla sina kvaliteter trots stora förändringar i omgivningen. <u>En viss förädling av strukturen</u>, exempelvis genom bearbetning av de urvuxna parkeringsytorna kan ske. I vissa områden torde en förtätning eller komplettering vara möjlig. Om så blir fallet är gårdens öppenhet en kvalitet att bevaka.

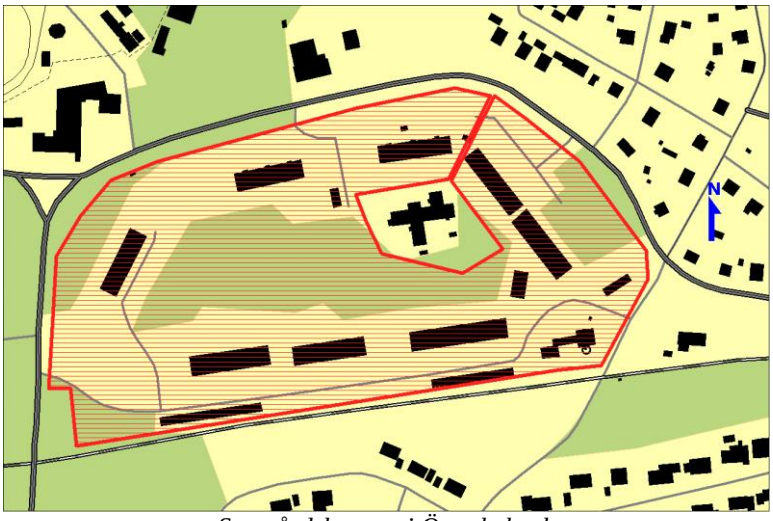
<u>Idealiskt vore, om behovet uppstår, att förtäta eller komplettera</u> med byggnader med smala gavlar, som ger den fina resningen som många lamellhus har. Vid förtätning bör just växtlighet och terrängen skyddas så långt det är möjligt. Väl etablerad vegetation förhöjer även värdet av den kommande bebyggelsen.

Många sådana hus har genomarbetade port eller fönsteromfattningar och vackra snickerier av god kvalité och design. <u>Dessa vackra detaljer bör man vara mån om att ta tillvara</u> vid den nödvändiga renoveringen som vissa hus står inför. Kvaliteter kan spolieras med tillsynes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster, balkongfronter eller tilläggsisolering, som kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

06 - Storgårdskvarteren från 60- och 70-talen

En förskjutning i skalan, både vad gäller hushöjd och uterummets proportioner, skiljer flerbostadshusbebyggelse tillkommen under 60- och 70-talen från de tidigare bebyggelsekaraktärerna. Bebyggelsen tillåts dominera över grönskan, husen grupperas kring gårdar och gatan blir bilens domän. Husentréer finns alltid på gårdssidan. Kvarteret har vänts ut och in.

Gården, som nu är områdets hjärta, har ibland utvecklat stora kvalitéer. Gatans roll som mötesplats försvinner, den avfolkas och det kommer att dröja fram till 1990-talet tills intresset för ”det offentliga rummet” återkommer.



Storgårdskvarter i Österbybruk

Stora skillnader kan finnas i kvalitet mellan olika områden, beroende på terrängförhållandena och skalan. Många hus inom karaktären ”storgårdskvarter” har god terränganpassning, vackra proportioner, omsorg om detaljer och gedigna material. I Österbybruk har vi kunnat urskilja endast ett område med denna karaktär.

Parkeringsytor, och brist på välkomnande entréer utgör i vissa fall den sida som vänder sig mot övriga delar av orten. Det bör analyseras och bearbetas, för att integrera bebyggelsen med omgivningarna.

Rekommendationer

Att bryta enklavernas isolering och, när områdena är för stora, bryta ner skalan kräver en förädling av strukturen. Om gårdarna är för stora kan en gångfartsgata eller en gång och cykelväg tillsammans med några nya hus bryta ner skalan.
Att ge mening åt gaturummen genom att förtäta, komplettera och bygga till kan vara nödvändigt i vissa fall. Byggnadernas särdrag, de platta taken, fasadmaterialet, snickerierna och färgsättningen bör man ta särskild hänsyn till för att behålla dess kvaliteter.

Några av de identitetsskapande åtgärder som behövs för att förädla dessa områden är att öka rumsligheten, bryta ner parkeringsytorna, markera områdenas entréer och knyta samman med omgivningen. Att förtäta eller komplettera, stimulera andra funktioner än boende kan vara sätt att genomföra och bekosta förädlingen.

07 – Villabebyggelse från 1960- 1970- och tidigt 1980-talen

En del hus är styckebyggda, andra gruppbyggda, tätheten varierar med tomtstorleken vilken kan vara allt mellan 300 och 1000 m^2. De flesta av dessa områden är tämligen isolerade från omgivningen vilket är en av effekterna av trafikstrukturen. Återvändsgatan gör sin entré i de svenska städerna och tätorterna under denna period.

I Österbybruk finns några av dessa systematiskt byggda enklaver söder om järnvägen. De kan uppfattas som isolerade pga. järnvägens barriäreffekt.

Många villor kom till i gruppbyggda områden

Rekommendationer
Viss bearbetning av trafikstrukturen kan ge områdena mer liv. Även en bearbetning av impediment[(1)] mellan grupper av bostäder. Detaljplanerna kan ändras för att tillåta flexibilitet i utformning och funktion, t ex genom att möjliggöra etablering av småskaliga verksamheter, om- och tillbyggnader och samtidigt stimulera att hänsyn tas till varje områdes egenart. Ta vara på områdenas småskalighet och uniforma struktur vilket eventuellt kan fungera som avstamp för individuella uttryck om skalan respekteras.

[(1)]SAO= ekonomiskt onyttig mark

08 - Modern kvartersbebyggelse

Efter den stora expansionen under 1970-talet kom en period av relativ stiltje i bostadsbyggandet. Men från mitten av 1980-talet och med lärdomen av rekordåren, bygger man mycket i bostadskvarter med måttligare skala. Den tiden domineras av postmodernistiska ideal, som i extrema fall utformar bostadshus som mindre palats. Klassiskt formspråk och mjuka pastellfärger syns i var och varannan byggnad.

Till den periodens fördel hör förståelsen av den mänskliga skalan som dimensioneringsfaktor och därför uppnår man oftast en balans mellan det gröna och det byggda. Kvarteren är inte större än att man kan ha en viss social kontakt med övriga boenden och gårdarna blir lättare att överblicka. Den sociala kontrollen ökar och med den ökar även tryggheten.

Husen har just pga. skalan många kvaliteter. I Österbybruk finns det några flerbostadshus och några gruppbyggda radhus från den perioden. Det senaste tillskottet har däremot varierande hustyper och är väl integrerat och centralt beläget.

201, ännu under byggande och 1980, tanken om den lilla skalan är densamma.

Moderna kvarter, fyravåningshus

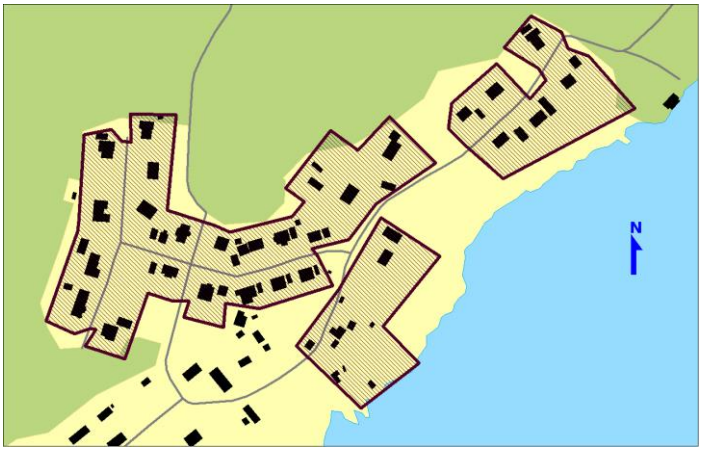
Rekommendationer

<u>Det är av största vikt</u> att man inte förstör skalan och proportionerna med onödiga eller opassande tillbyggnader.

09 - Bostaden som individuellt uttryckt

Trots kraftig nedgång i bostadsbyggande pga. förändringar av bostadssubventionerna i början på 1990-talet, blir det enskilda byggherrar som ser möjligheten att finansiera och bygga en bostad med äganderätt till sin familj.

Detta är ett svar mot att det nästan enbart produceras bostadsrätter i områden med högt bebyggelsetryck. De egenfinansierade bostäderna köps av hustillverkare, de är s.k. kataloghus, och försäljningsmetoderna är anpassade för att köparen ska kunna göra så många tillval som möjligt.



Trenden resulterar i hus vars placering på tomten och utformning blir svårdefinierad. Dessa hus kommer att bli någon sorts signatur för de villaområdena som har exploaterats från 1990-talet och framåt. Idealet har varit just att bygga det unika, ibland genom att offra anpassningen till platsen/tomten. Områdena är barn av avregleringarnas tid och det går inte att förutspå den kommande utvecklingen i områdena.

Det finns exempel på god terränganpassning och måttlig skala och det finns även exempel på oåterkalleliga skador på natur och terräng. Detaljplanerna har oftast varit s.k. ”flexibla” planer, för att tillåta friheter i placering och utformning av byggnaderna. Friheten sträcker sig inte till markanvändningen vilket skulle ge en blandning i av funktioner och möjligen tillåta vissa icke störande verksamheter eller småskalig handel och hantverk.

Det är så gott som omöjligt att karaktärisera dessa byggnader närmare än att de är olika. Bebyggelsestrukturen är densamma som råder sedan 1960-talet. En infartsgata eller uppsamlingsgata och ett antal återvändsgator (som ofta kallas bostadsgator, ett begrepp som inte anger gatans roll i trafiknätet).

Rekommendationer

<u>I sådana områden kan finnas fortfarande oexploaterad mark</u> eller osålda fastigheter. Det torde inte gå att reglera i efterhand om man ska sträva efter någon sorts jämlika utgångspunkter för byggande.

<u>Trenderna i bostadsbyggandet är fortfarande aktuella</u>, det byggs fortfarande hus med sådana premisser, men takten har avtagit något. Om man vill påskynda etableringen i några sådana områden kan man testa att tillåta små flerbostadshus som nyanserar bostadsutbudet och eventuellt små verksamheter av olika slag i de lägen som kan bedömas lämpliga för sådana. Mindre förändringar av trafikstrukturen kan även underlätta etableringen.

10 - Renodlad handel

Fastigheter som enbart innehåller handelslokaler har funnits i stadskärnorna sedan efterkrigstiden. Innan dess hade de flesta butiker eller handel minst en bostad i direkt anknytning till butiken.

Renodlade handelsfastigheter börjar förekomma när de första stadsdelscentra byggs och även i mindre orter, som ett alternativ till handlaren i den lilla skalan. Livsmedel är exempel på den trenden, nuförtiden handlar vi livsmedel nästan uteslutande i dessa större livsmedelsbutiker.

Vid korsningen väg 292-väg 290 finns det ett renodlat handelsområde

Handel mitt i ”stan”

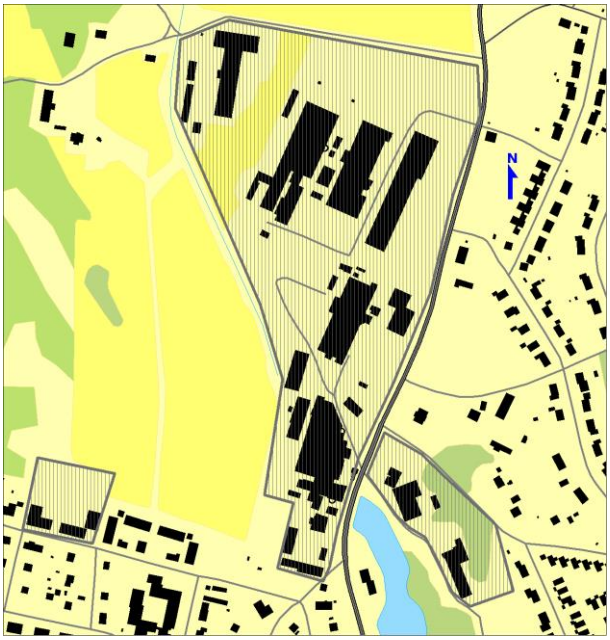
Rekommendationer

I Österbybruk finns de stora livsmedelsbutikerna mitt i staden, vilket gör att de kan nås utan bil av alla boende inom orten. Besökare kommer med bil och då finns det parkeringsplatser. I mindre orter som Österbybruk är det mycket viktigt att kommunen har en tydlig etableringspolicy för olika typer av handelsverksamheter. Den policyn kan helst förankras hos de lokala näringsidkarna. Verksamheter som arbetar i liten skala och handlar med värdefulla varor eller hantverk, bör alltid vägledas att etablera sig centralt på orten. Om det finns verksamheter som hanterar sällanköpsvaror eller skrymmande varor bör de uppmuntras att etablera sig i närheterna av infarterna, där parkeringsplatser är en förutsättning eftersom varorna kräver transport.

11 - Renodlad tillverkning och lager

Tillverkningslokaler och lagerverksamheter har ibland blivit inramade av en ort som växer. Från att ha funnits i utkanterna till att staden trängt sig på och bostäder kommit allt närmare. Oftast är verksamheterna yt- och transportkrävande. Inte sällan alstras det buller och damm, även om sådana kan hanteras genom att bygga in system för att hantera olägenheterna.

Gjuteriet i fonden - Kvarngatan



Arbetsplatser

Det är inte alltid det är motiverad att bygga in verksamheten och det kan vara en investering som inte står i paritet med rörelsens intäkter eller fördelar av det aktuella läget.

Rekommendationer

I Österbybruk är storindustrin i form av Gjuteriet etablerat norr om centrum, i ortens utkant och med närhet till infartsvägen.

Det finns annars flera alternativa sätt att hantera tillverknings- eller lageranläggningar. Det första är att studera verksamheten och värdera om läget är väsentligt för att den ska fungera som det är tänkt. Under alla förhållanden är det viktigt att se till att transportvägarna till fabrik eller lager inte sker genom staden.

Personalintensiva verksamheter ska inte flyttas ut om inte kollektivtrafikförsörjning kan garanteras med de linjebussar som finns i nuläge. De flesta människor är största delen av sin vakna tid vid sin arbetsplats. Därför är närhet till affärer, restauranger och andra typer av service viktiga för att minska bilåkandet.

Yt- och transportkrävande verksamheter kan lokaliseras till externa lägen, med bra vägar och parkeringsmöjligheter, eventuellt samlokaliseras med extern handel, dock inte i ”skyltläge”.

Ett annat alternativ är att bygga in verksamheten för at minimera störningar för omgivningen och undvika flytten. Dessa överväganden bör göras av kommunen tillsammans med verksamhetsinnehavare och eventuella markägare.

I de fall verksamheten blir kvar inom stadens struktur, bör man utforma och underhålla byggnader och utomhuslager på så sätt att den inte utgör en barriär mellan områden och eventuellt reglera leveranstider till de eventuella störningar som omgivningen kan acceptera och gällande lagar och förordningar.

12 - Utspridda strukturer

Det finns kring de flesta orter små klungor av hus, oftast väldigt välanpassade till terrängen och byggda kring det som har varit gårdar. I Österbybruk finns det många sådana ”bebyggelseöar” i landskapet och hela Dannemora är ett konglomerat av sådana små områden från olika perioder, utan en egentlig ortsstruktur. Det kan vara bra att även där förtäta och skapa nya bostäder i en redan uppvuxen och attraktiv miljö och nära till samhällets service.

Rekommendationer
<u>Att länka ihop det gamla och det nya</u>, att bilda med områden som är olika en gemensam struktur, kan vara det bästa sättet att hushålla med mark och infrastruktur. Det är viktigt att vid tillkomst av nybebyggelse garantera åtkomst till infrastruktur i form av vägar VA, el, telefoni och bredband.

<u>Stor hänsyn bör tas till kulturhistoriska aspekter</u>, dessa husgrupper har varit boplatser långt innan Österbybruk fanns som samhälle.

Förtätning och komplettering i Österbybruk

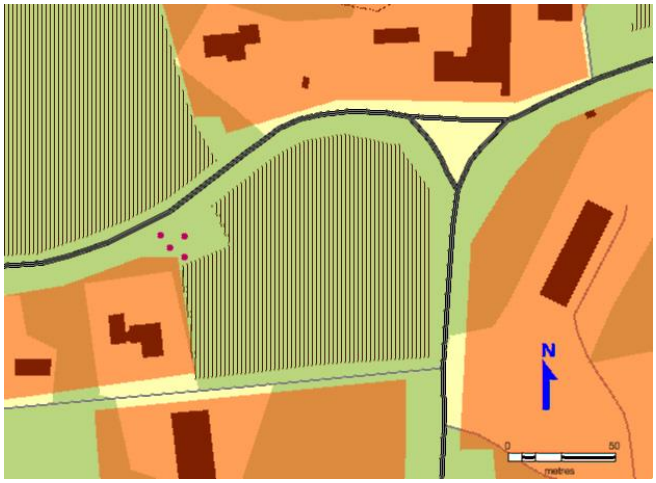
Exempel på förtätning

I kartbilden nedan visas ett exempel av vad förtätning innebär, det är inget konkret förslag. Att lägga fram konkreta förslag kräver djupare studier av både grön- och bebyggelsestruktur samt trafikstrukturen. Lämplighetsprövning bör även ske genom detaljplan. Detta innebär att om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (PBL 4 kap 2§)

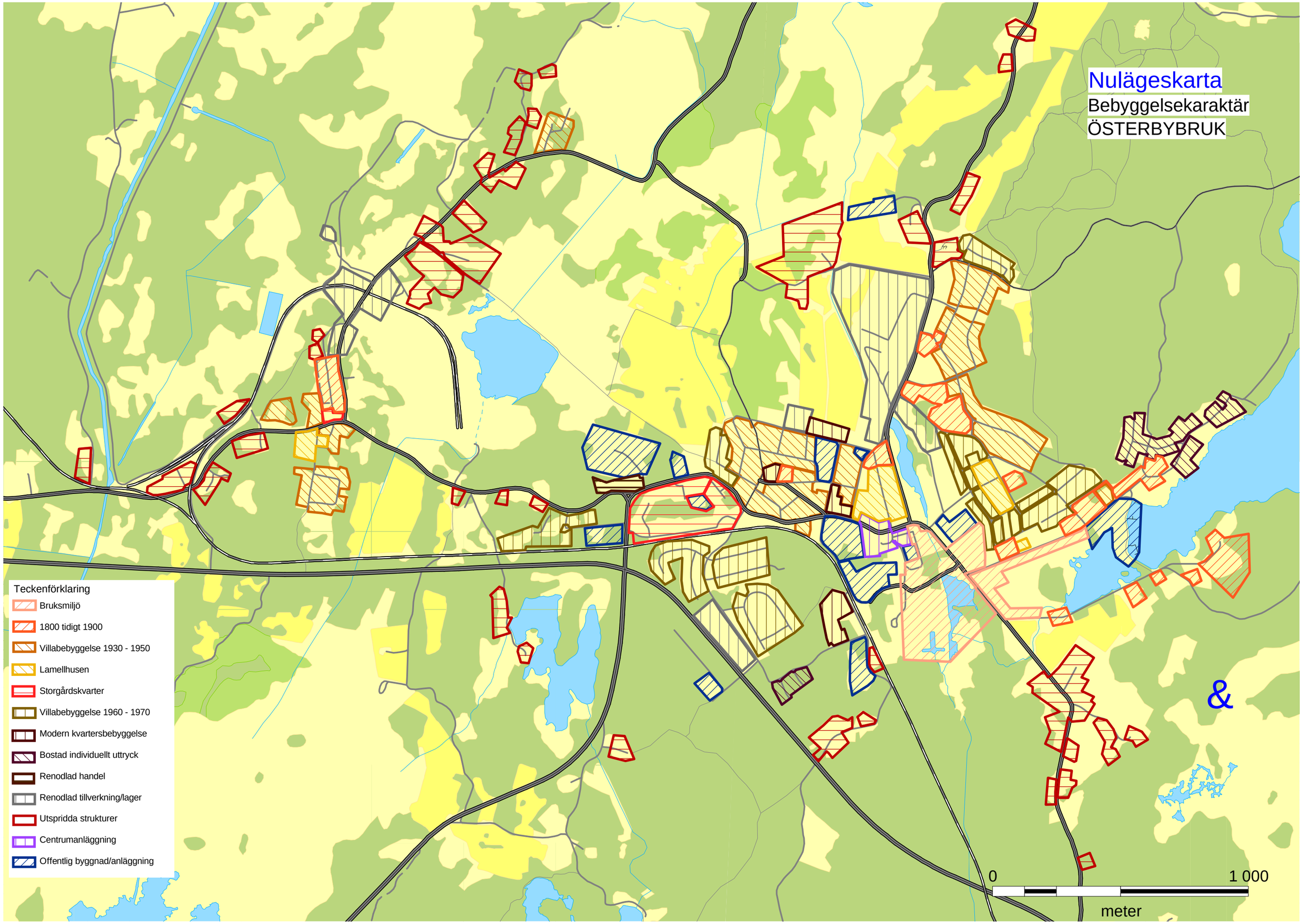
Exempel på eventuell förtätning, fler bostäder i ett bostadsområde
Markeringen i grönt anger ytor som ska bevaras gröna och skötas som park/natur

Exempel på komplettering

På kartan nedan redovisas ett exempel på komplettering, utan att göra anspråk på att vara ett konkret förslag. Lämplighetsprövning bör alltid ske genom detaljplan. Detta innebär att om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (PBL 4 kap 2§).



Exempel på eventuell komplettering med verksamhet eller service vid ett bostadsområde


Nulägeskarta
Bebyggelsekaraktär
ÖSTERBYBRUK
Teckenförklaring
Bruksmiljö
1800 tidigt 1900
Villabebyggelse 1930 - 1950
Lamellhusen
Storgårdskvarter
Villabebyggelse 1960 - 1970
Modern kvartersbebyggelse
Bostad individuellt uttryck
Renodlad handel
Renodlad tillverkning/lager
Utspridda strukturer
Centrumanläggning
Offentlig byggnad/anläggning
0
1 000
meter

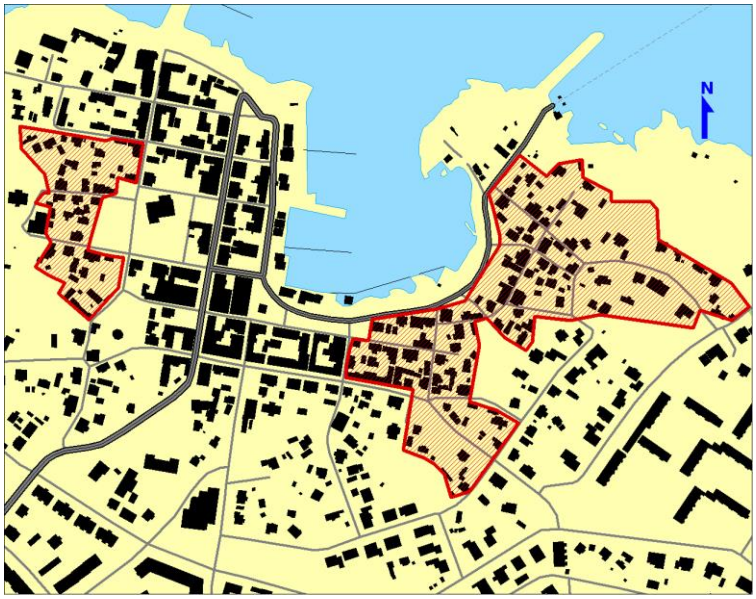
3.3.c – Öregrunds bebyggelsestruktur

01 -Medeltida strukturen

De centrala delarna av Öregrund visar många strukturella drag från senmedeltiden, då staden grundades. Strukturen är delvis bevarad men eftersom staden har varit med om ett antal bränder, är dessa delar begränsade. Även om de äldsta husen är från 1700-talet, mycket yngre än strukturen, och det finns till och med modern bebyggelse, har man i de flesta fall bemödat sig att behålla skalan, och i vissa fall, både skalan och materialvalet.

Detta innebär i praktiken att man har tagit ställning för bevarande som förhållningssätt, vilket har möjliggjort att kulturhistoriska värden inte spolierats.

Exempel på den medeltida strukturen vid havet i Öregrund



Rekommendationer:
Strukturen bör bevaras. Uthusen (numera kallade komplementbyggnader) ska även fortsättningsvis placeras mot kvarterets mitt.

<u>Vid om- och tillbyggnad</u> ska skalan respekteras, såväl proportionen mellan tak och fasadyta som fönstrens utformning och storlek. Om några sådana förändringar ska göras är det lämpligt att ta de mot kvarterets inre. Stora inglasningar och stora fönster är inte lämpliga, annat än som skyltfönster.

<u>Vid nybyggnad</u> ska entrén vändas mot gatan och fasaden placeras i gatuliv, utan förgårdsmark, för att behålla grändernas skala. Även i detta fall är proportionen mellan tak och fasad och mellan fasad och fönsteryta viktig att behålla. Kupor kan byggas om de utformas traditionellt. Takfönster däremot kan sättas vid behov av ljusintag i befintliga hus.

Som takmaterial är keramiktegel eller ståndfalsad plåt att föredra. Färgvalet måste noga harmoniera med omgivningen eller hämtas från de perioder då husen i omgivningen byggdes. Det ska inte tolkas som att osynliggöra de nya byggnaderna, utan att visa respekt för karaktärsdragen och samtidigt markera nytillskott.

03 - 1800- och tidigt 1900-tal

Efter en period av stiltje i stadens tillväxt fick planering och byggande en ny start under sena 1800-talet och i början på 1900-talet. Det var under den perioden Öregrund blev känd som badort. Det finns många byggnader från den perioden, samlade inom rutnätsstaden eller utspridda och blandade med annan typ av bebyggelse. Ett antal stadsgårdar från 1700-talet kan ses ut med Långgatan, även om de blandas med modernare hus. Blandningen av olika perioder är välgörande och det ger möjligheter att förstå stadens historia. I de delarna av staden som ligger en bit från stranden har grönskan kommit att spela en stor roll bland husen och trädgårdarna är stora och vackra.

Ursprungligen har trafikstrukturen varit öppen och den har bevarats i stor utsträckning. Det gör att Öregrund upplevs som mycket mer stadsmässig än de orter som växt efter de stora förändringar i trafikplanering som introducerades under 1960-talet.

Bebyggelsen består av många olika hustyper, flera ombyggda, och har därför delvis förlorat sin tidsprägel. Det finns dock byggnader som är tidstypiska och värda att bevara eller ta särskild hänsyn till vid ombyggnad. Rivning av sådana byggnader bör undvikas i det längsta. Husens ofta vackra proportioner och resning samt de genomtänkta detaljerna är väsentliga kvaliteter att värna om.

Rekommendationer
<u>Kvartersstrukturen är värd att bevara</u>, det talar om att staden har drabbats av många bränder. Den strama inramningen som kvarteret utgör kan vara avstamp för att vid ny, om- eller tillbyggnad uppnå en fulländning i både funktionell och estetisk mening. Även fastighetsstrukturen visar att tankarna om de strikta gaturummen och de lummiga gårdarna fortfarande är genomförbara.

<u>Vid om- och tillbyggnad</u> bör stor omsorg ägnas de genomarbetade detaljerna i och på husen. Kvaliteter och tidstypiska drag kan spolieras även med smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av dörrar, fönster eller tilläggsisolering vilket kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

Societetshuset representerar tydligt den s.k. badortsepoken

Den småskaliga och mycket tidiga kvartersstaden i Öregrund

<u>Vid nybyggnad</u> är husens placering väsentlig, likaså tomternas inramning med staket eller häckar. Husens entréer bör alltid vända sig mot gatan, och den mest typiska husplaceringen är i ett hörn av tomten, med den stora trädgården och verandan mot den soliga sidan.

04 - Trädgårdsstad som ideal, villabebyggelse eller småhus från 1920- till 1950-talen
Den tidstypiska strukturen är speciell för denna period. Byggnaderna kan i vissa fall ersättas om hänsyn tas till skalan, d.v.s. byggnadens proportioner, placering och egenskapen av friliggande hus inbäddade i grönska. Gaturummets tydlighet är en kvalité att värna om. Vegetationen i områdena är viktig för karaktären, främst som inramning av gaturummet, men även i trädgårdarna.

Det finns bara ett område i Öregrund där den geometriskt strikta gatustrukturen kan noteras, i övrigt är den tidiga trädgårdsstadskaraktären, med oregelbundna tomter, dominant i Öregrund.

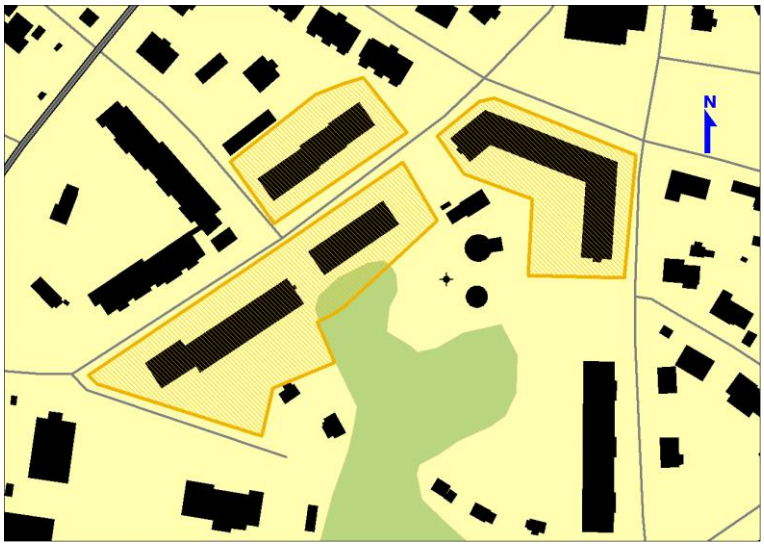
Bebyggelse av trädgårdsstadstyp i Öregrund

Rekommendationer
Förtätningar eller kompletteringar kan ske med bibehållen gatu- och tomtstruktur. Särskild hänsyn bör tas till gaturummets karaktär, byggnadernas volym och placering. Eventuella impediment bör bearbetas, ges ett innehåll bl.a. genom förtätning eller komplettering. När något delområde avses att bli föremål för strukturella ändringar eller nybebyggelse bör detta prövas i detaljplan.

Villor troligen byggda på 40-talet och tidigare med trädgårdsstaden som ideal

05 Lamellhus eller smalhusområden från 1940- och 1950-talen

Denna karaktär kan bestå av tidigt byggda lamellhus och nyare hus med tjockare gavlar. I takt med att man har förfinat planlösningarna har husen tenderat att bli grövre. De viktigaste karaktärsdragen finns dock i strukturens öppenhet och anpassningen till terrängen och omgivande natur, men även husens ofta vackra proportioner, resning och genomtänkta detaljer är väsentliga kvaliteter. Det finns inte många exempel av den karaktären i Öregrund, vilket gör att det blir ännu viktigare att respektera särdragen.



Lamellhusen i Öregrund

Rekommendationer
Smalhusstrukturen har visat förmåga att behålla sina kvaliteter trots stora förändringar i omgivningen. <u>Strukturen kan förädlas varsamt</u> genom att exempelvis bearbeta parkeringsytorna och förgårdsmarken. Ibland kan en förtätning eller komplettering vara möjlig.

Idealiskt vore, om behovet skulle uppstå, att förtäta eller komplettera med byggnader med smala gavlar, som behåller den fina resning som många lamellhus har. Vid förtätning bör just växtlighet och terrängen skyddas så långt det är möjligt. Väl etablerad vegetation förhöjer värdet av den kommande bebyggelsen.

Typiskt lamellhus

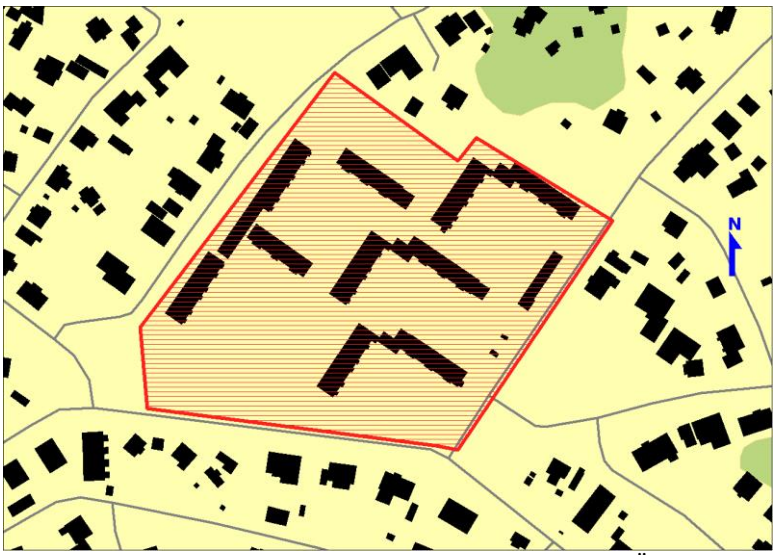
<u>Vackra detaljer bör man ta tillvara</u> vid den nödvändiga renoveringen som vissa hus står inför. Kvaliteter kan spolieras även med smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster, balkongfronter eller tilläggsisolering, som kan bidra till att tidstypiska element går förlorade. Många sådana hus har genomarbetade port- eller fönsteromfattningar och vackra snickerier av god kvalité och design.

06 - Storgårdskvarteren från 60- och 70-talen

En förskjutning i skalan, både vad gäller hushöjd och uterummets proportioner, skiljer flerbostadshusen tillkomna under 60- och 70-talen från de tidigare beskrivna bebyggelsekaraktärerna.

Bebyggelsen dominerar i regel över grönskan, husen grupperas kring gårdar och gatan blir bilens domän. Husentréer finns alltid på gårdssidan. Kvarteret har vänts ut och in.

Gården blir områdets hjärta, och kan ha utvecklat stora kvalitéer om proportionerna är de rätta. Gatans roll som mötesplats raderas, gatorna avfolkas till förmån för de halvprivata gårdarna och det kommer att dröja fram till 1990-talet innan intresset för ”det offentliga rummet” återkommer.



Den enda tydliga storgårdskvarter, om än småskalig, i Öregrund

Stora skillnader finns i kvalitet mellan olika områden, ibland beroende på terrängen. Många hus inom karaktären ”storgårdskvarter” har god terränganpassning, vackra proportioner, omsorg om detaljer och gedigna material. I Öregrund finns det bara ett område med denna karaktär.

Parkeringsytor kan bli stora och livlösa, ge intryck av baksida, och bristen på välkomnande entréer kan isolera områden från övriga staden. Dessa kan studeras och bearbetas. Mycket kan uppnås med relativt sett små insatser. I Öregrund är gårdarna relativt sett öppna och husen vända mot söder.

Rekommendationer
Att bryta områdenas eventuella isolering och vid behov bryta ner skalan kan kräva en förädling av strukturen.

<u>Att ge mening åt gaturummen genom att förtäta, komplettera och bygga till</u> kan vara nödvändigt i vissa fall. Byggnadernas särdrag, de platta taken, fasadmaterialet, snickerierna och färgsättningen bör man ta särskild hänsyn till för att behålla dess kvaliteter.

<u>Några av de identitetsskapande åtgärder som behövs</u> för att förädla dessa områden är att öka rumsligheten, bryta ner parkeringsytorna, markera områdenas entréer och knyta samman med omgivningen. Att förtäta eller komplettera, stimulera andra funktioner än boende kan vara sätt att genomföra och bekosta förädlingen.

07 – Villabebyggelse från 1960- 1970- och tidigt 1980-tal

En del hus är styckebyggda, de som kom till tidigt är i regel gruppbyggda, tätheten varierar med tomtstorleken vilken kan vara allt mellan 300 och 1000 m^2. De flesta av dessa områden är rätt isolerade från omgivningen vilket är en av effekterna av förekomsten av återvändsgator. Återvändsgatan gör sin entré i de svenska städerna under 1960-talet.

I Öregrund är inte dessa områden lika systematiskt byggda som enklaver. Visst finns återvändsgator, men bebyggelsen från den perioden är blandad med hus från andra perioder och det gör att karaktären inte har fått fullt genomslag.

Typisk villabebyggelse från 1960 – 70 talen

Rekommendationer
Viss bearbetning av trafikstrukturen kan ge områdena mer liv. Även en bearbetning av impediment[(1)] mellan grupper av bostäder.

De gällande detaljplanerna skulle kunna ändras för att tillåta mer flexibilitet i utformning och funktion, t ex genom att möjliggöra etablering av småskaliga verksamheter, om- och tillbyggnader och samtidigt stimulera att hänsyn tas till varje områdes egenart. Ta vara på områdenas småskalighet och uniforma struktur vilket eventuellt kan fungera som avstamp för individuella uttryck om skalan respekteras.

[(1)]SAO= ekonomiskt onyttig mark

Villabebyggelse från 60- till tidigt 80-tal

08 - Modern kvartersbebyggelse

Efter den stora expansionen under 1970-talet kom en period av relativt stiltje i bostadsbyggandet. Men från mitten av 1980-talet och med lärdomen av rekordåren, bygger man mycket i bostadskvarter med måttligare skala. Den tiden domineras av postmodernistiska ideal, som i extrema fall utformar bostadshus som mindre palats. Klassiskt formspråk och mjuka pastellfärger syns i var och varannan byggnad.

Mycket positivt att entréerna vänder sig mot gatan

Till den periodens fördel hör förståelsen av den mänskliga skalan som dimensioneringsfaktor och därför uppnår man oftast en balans mellan det gröna och det byggda. Kvarteren är inte större än att man kan ha en viss social kontakt med övriga boenden och gårdarna blir lättare att överblicka. Den sociala kontrollen ökar och med den ökar även tryggheten.

Husen har just pga. skalan många kvaliteter. I Öregrund finns det ett flerbostadshus och några större ”stadsvillor” eller mindre flerbostadshus från den perioden. Detta gör att det har varit möjligt att integrera bebyggelse från olika tider.

Rekommendationer
<u>Skalan är värd att bevara</u>. Troligen kan vissa förändringar i trafikstrukturen eller något så enkelt som att tydliggöra entréer räcka för att vända det ibland inåtvända intrycket och visa en mer välkommande gest. Det är av största vikt att man inte förstör skalan och proportionerna med opassande tillbyggnader.

09 - Bostaden som individuellt uttryckt

I början på 1990-talet sker en stor förändring av bostadssubventioner, vilket orsakar en omedelbar reaktion och kraftig nedgång av byggandet. Produktionen av småhus fortsätter med minskad takt och drivs oftast av enskilda byggherrar som ser möjligheten att ta vissa risker för finansiering och bygga en bostad med äganderätt till sin familj.

Detta är ett svar mot att större byggföretag nästan enbart producerar bostadsrätter i områden med högt bebyggelsetryck. Dessa egenfinansierade bostäder köps av hustillverkare, färdiga för montering, och försäljningsmetoderna är anpassade för att köparen ska kunna göra så många tillval som möjligt.

Idealet har varit att bygga det unika, områdena är barn av avregleringarnas tid och det går inte att förutspå den kommande utvecklingen för stadsdelarna. Den typen av småhusbebyggelse (i regel rätt så stora boytor) kommer att bli någon sorts signatur för tätorterna som expanderat från 1990-talet och framåt.

I Öregrund finns några gator med denna friare och modernare bebyggelse. Detaljplanerna har oftast varit s.k. ”flexibla” planer, för att tillåta friheter i placering och utformning av byggnaderna. Flexibiliteten omfattar inte markanvändningen, vilket skulle kunna ge en blandning i funktionerna, service, handel och inte enbart bostäder.

Det är så gott som omöjligt att karaktärisera byggnaderna, men strukturen är däremot densamma som råder sedan 1960-talet. En infartsgata eller uppsamlingsgata och ett antal återvändsgator (som ofta kallas bostadsgator, ett begrepp som inte anger gatans roll i trafiknätet).

Rekommendationer
Om man vill utveckla etableringen i sådana områden kan man tillåta små flerbostadshus som nyanserar bostadsutbudet och eventuellt små verksamheter av olika slag i de lägen som kan bedömas lämpliga för sådana. Mindre förändringar av trafikstrukturen kan även underlätta utvecklingen.

Dessa trender i bostadsbyggande är fortfarande aktuella, det byggs fortfarande hus med sådana premisser, men takten har avtagit något.

10 - Renodlad handel

Fastigheter som enbart innehåller handelslokaler har funnits i stadskärnorna sedan efterkrigstiden. Innan dess hade de flesta butiker eller handel minst en bostad anknuten till anläggningen.

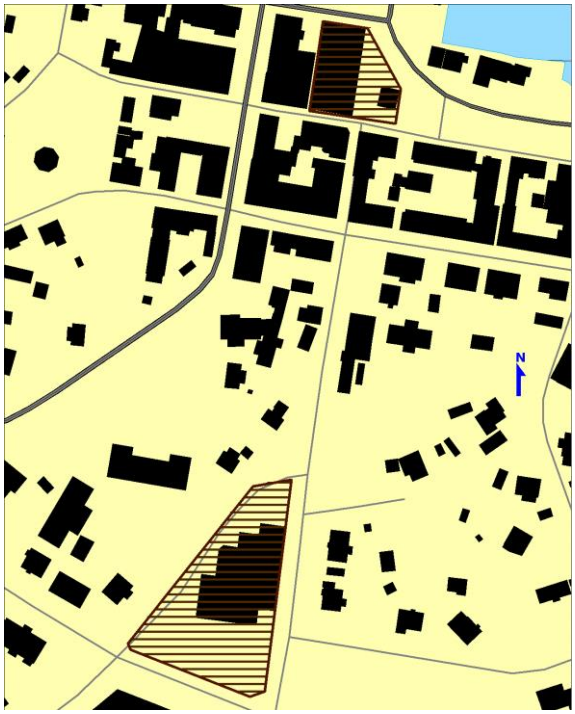
Handelsfastigheter börjar förekomma när de första stadsdelscentra byggs och även i mindre orter, som ett alternativ till handlaren i den lilla skalan. Livsmedel är exempel på den trenden, nuförtiden handlas nästan inga baslivsmedel någon annanstans än i dessa större livsmedelsbutiker.

Frågan om ”externa handelscentra” berör mer lokaliseringsbeslut än beslut om stadsbyggnad. Den har påverkat stort många stadskärnor, dess påverkan i städerna har till och med diskuterats i riksdagen.

Rekommendationer
I Öregrund finns de stora livsmedelsbutikerna mitt i staden, vilket gör att de kan nås utan bil och av alla boende på orten. Besökare kommer med bil och då finns det parkeringsplatser.

<u>Verksamheter som arbetar i liten skala och handlar med värdefulla varor eller hantverk, bör alltid vägledas att etablera sig centralt på orten.</u>

I mindre orter som Öregrund är det mycket viktigt att kommunen har en tydlig etableringspolicy för olika typer av handelsverksamheter. Den policyn kan helst förankras hos de lokala näringsidkarna.



<u>Om det finns verksamheter som hanterar sällanköpsvaror eller skrymmande varor bör de uppmuntras att etablera sig i närheterna av infarterna</u>, där parkering kan ordnas lättare, för transport av varorna.

11 - Renodlad tillverkning och lager.

Tillverkningslokaler och lagerverksamheter har ibland blivit kringbyggda av en stad som växer. Från att ha funnits i utkanterna till att staden trängt sig på och bostäder kommit allt närmare. Oftast är verksamheterna yt- och transportkrävande. Inte sällan alstras det buller och damm, även om sådana kan hanteras genom att bygga in system för att hantera olägenheterna.

Det är inte alltid det är motiverat att bygga in verksamheten och det kan vara en investering som inte står i paritet med rörelsens intäkter eller fördelar av det aktuella läget. Detta är inget överhängande problem i Öregrund, men att omvandla till levande stadsmiljö året runt kommer att kräva en diversifiering av näringslivet.

Rekommendationer
Det finns flera alternativa sätt att hantera tillverknings- eller lageranläggningar.

Det första är att se verksamheten och värdera om läget är väsentligt för att den ska fungera som det är tänkt. Under alla förhållanden är det viktigt att se till att transportvägarna till fabrik eller lager inte sker genom staden.

<u>Personalintensiva verksamheter ska inte flyttas ut om inte kollektivtrafikförsörjning kan garanteras</u> med de linjebussar som finns i nuläget. De flesta människor är största delen av sin vakna tid vid sin arbetsplats. Därför är närhet till affärer, restauranger och andra typer av service viktigt för att minska bilåkandet.

Yt- och transportkrävande verksamheter kan lokaliseras till externa lägen, med bra vägar och parkeringsmöjligheter, eventuellt samlokaliseras med extern handel, dock inte i ”skyltläge”.

Om verksamheter redan finns och behöver bli kvar inom stadens struktur, bör man utforma och underhålla byggnader och eventuella utomhuslager på så sätt att de inte utgör barriärer. Eventuellt kan leveranstider regleras för att undvika störningar, på så sätt att omgivningen kan acceptera verksamheten och man kan uppfylla gällande lagar och förordningar.

12 - Utspridda strukturer

Det finns kring de flesta orter små klungor av hus, oftast väldigt välanpassade till terrängen och byggda kring det som har varit gårdar. I Öregrund är den egentliga staden relativt sett tätt bebyggd, men omedelbart söder om den finns det glesare bebyggelsegrupper.

Då har de glesa fritidshusområdena inte inkluderats eftersom de egentligen inte är sammankopplade med stadens bebyggelse. Hur man hanterar dessa är ett ämne för den kommunomfattande översiktsplanen.

Det kan vara bra att förtäta i dessa stadsnära bebyggelsegrupper och skapa nya bostäder i en redan uppvuxen och attraktiv miljö och nära till samhällets service.

Rekommendationer

<u>Det gamla bör länkas ihop med det nya</u>, att förena områden som är olika i en gemensam struktur, kan vara det bästa sättet att hushålla med mark och infrastruktur. Det är viktigt att vid tillkomst av nybebyggelse garantera åtkomst till infrastruktur i form av vägar, VA, el, telefoni och bredband.

<u>Stor hänsyn bör tas till kulturhistoriska aspekter</u>, dessa husgrupper har varit boplatser långt innan Öregrund fanns som samhälle.

Exempel på förtätning i Öregrund

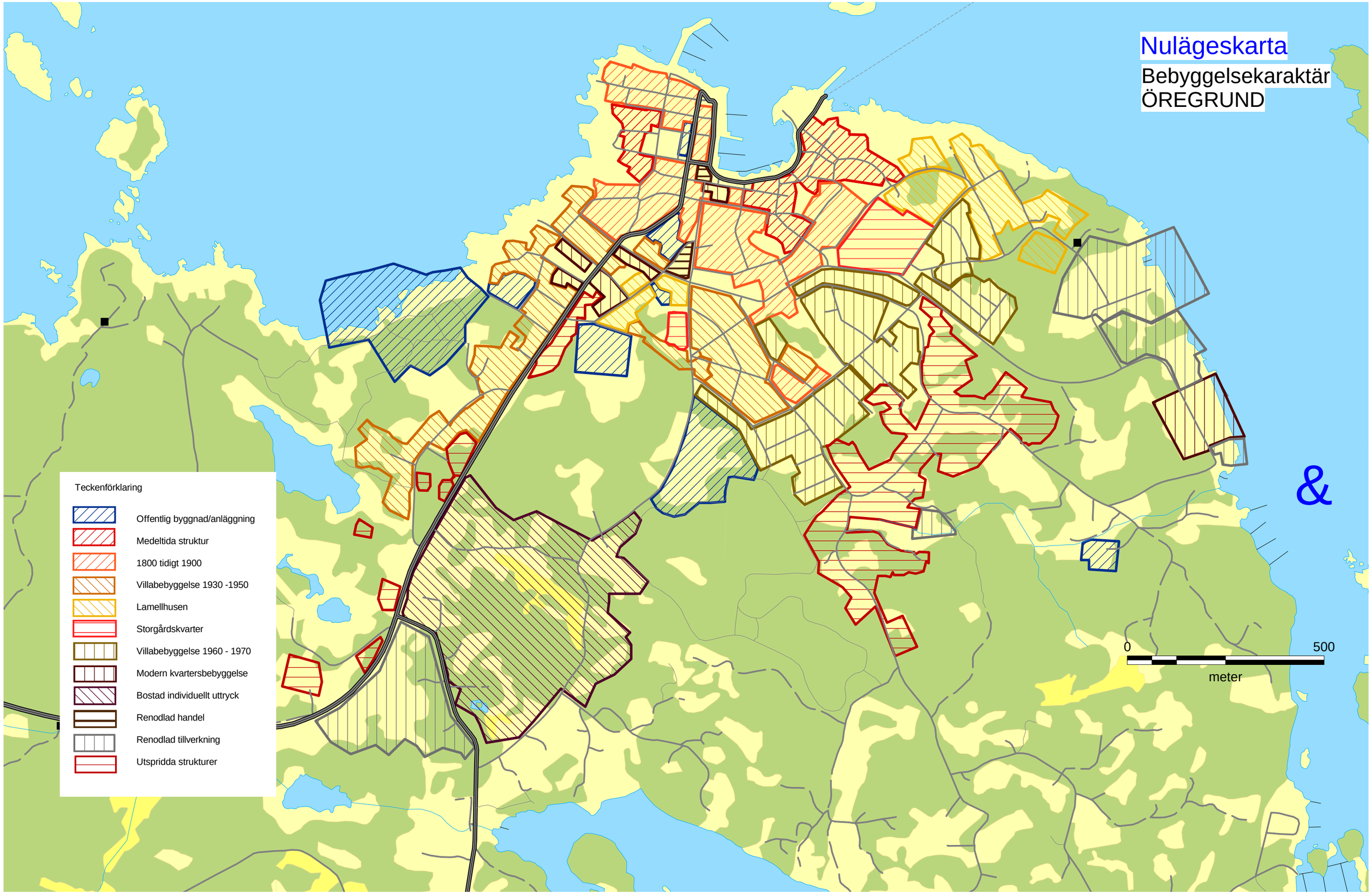
I kartbilden nedan redovisas vad förtätning innebär, det är ett exempel som kan vara möjligt men inget konkret förslag. Att lägga fram konkreta förslag kräver djupare studier av både grön- och bebyggelsestruktur samt trafikstrukturen. Lämplighetsprövning bör om så blir fallet ske genom detaljplan. Om någon sådan åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (4 kap 2 § PBL)

Exempel på eventuell förtätning, fler bostäder i ett bostadsområde
Markeringen i grönt anger ytor som ska bevaras gröna och skötas som park/natur

Exempel på komplettering i Öregrund

På kartan nedan redovisas ett exempel på komplettering, utan att göra anspråk på att vara ett konkret förslag. Lämplighetsprövning bör alltid ske genom detaljplan. Detta innebär att om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (4 kap 2 § PBL).

Exempel på komplettering med verksamhet eller service vid bostadsområde och med god trafikförsörjning


Nulägeskarta
Bebyggelsekaraktär
ÖREGRUND
Teckenförklaring
Offentlig byggnad/anläggning
Medeltida struktur
1800 tidigt 1900
Villabebyggelse 1930 -1950
Lamellhusen
Storgårdskvarter
Villabebyggelse 1960 - 1970
Modern kvartersbebyggelse
Bostad individuellt uttryck
Renodlad handel
Renodlad tillverkning
Utspridda strukturer
0
500
meter

3.3.d – Bebyggelsestrukturen i Gimo

02 och 03 – Bebyggelse från 1700-, 1800-talet och tidigt 1900-tal

Mycket av bebyggelsen norr om Järnvägen i Gimo härstammar från olika perioder och utvecklingstakten har berott på industrins expansiva perioder. Gimo är det mest typiska brukssamhället av de studerade orterna. Utöver de bostäder som byggdes tidigt för arbetarna, tjänstemän och ägare finns det idag en hel del arbetarbostäder från det tidiga 1900-talet.

Det finns dessutom produktionsanläggningar, som kolhusen, stallar och troligen ett litet bårhus. Eftersom de har kommit till under olika epoker är stilskillnaderna stora, men på något sätt har rangordningen utmed Bruksgatan följts och den trots allt stillsamma variationen är stimulerande. Det är blandningen och samspelet som har lyckats.

Brukets bebyggelse

Rekommendationer

Det finns, trots blandningen, en tydlig struktur som är typisk för brukssamhällen och den grupperingen av byggnader kring en axel, i detta fall Bruksgatan. Det råder ingen tvekan om att de stora kvarteren som har bildats har en funktionell och estetisk mening.

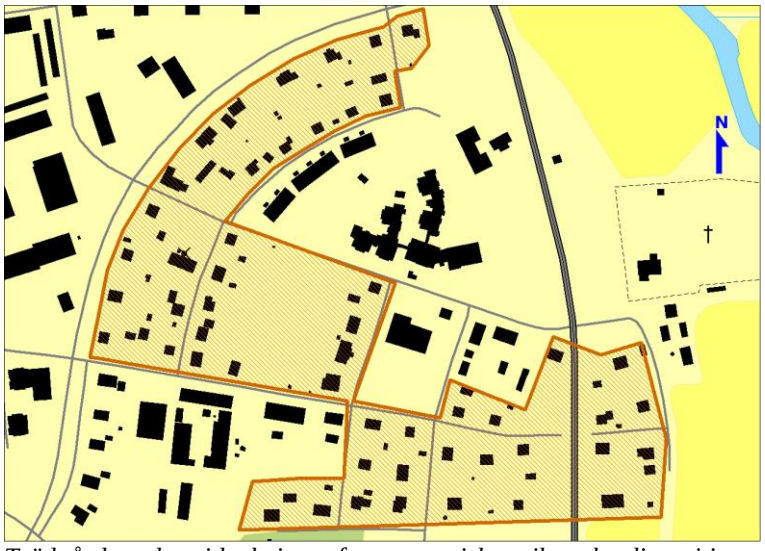
Gamla Kvarnen har fått en ny användning

<u>Det är en stor förtjänst att varje byggnad eller grupp av byggnader tydligt visar sin särart.</u> Det som är markant är isoleringen från det moderna Gimo; dels genom järnvägen, dels genom att stråk för kommunikation och öppna siktlinjer saknas (se avsnittet om Gestaltning).

<u>Vid om- och tillbyggnad</u> bör stor omsorg ägnas de genomarbetade detaljerna i och på husen. Kvaliteter kan spolieras med till synes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster eller tilläggsisolering vilket kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

04 - Trädgårdsstad som ideal, villa- eller småhusbebyggelse från 1920-till 1950-talen

Strukturen är geometriskt strikt och det är en tidstypisk egenskap, som följer idealet i de engelska trädgårdsstäderna. Byggnaderna är även typiska för sin tid, och om de har låtits förfalla kan de ersättas om hänsyn tas till skalan, d.v.s. byggnadens proportioner, placering och egenskapen av friliggande hus inbäddade i grönska. Där gaturummet har behållit sin tydlighet är det en kvalité att värna om. Vegetationen i områdena är viktig för karaktären, främst som inramning av gaturummet, men även i trädgårdarna.



Trädgårdsstadens ideal visar ofta geometriskt strikta plandispositioner

Rekommendationer

<u>Den tidstypiska strukturen är värd att bevara.</u> Förtätningar eller kompletteringar kan ske med bibehållen gatu- och tomtstruktur. <u>Särskild hänsyn bör tas till gaturummets karaktär, byggnadernas volym och placering.</u> När något delområde avses att bli föremål för strukturella ändringar eller nybebyggelse bör detta prövas i detaljplan.

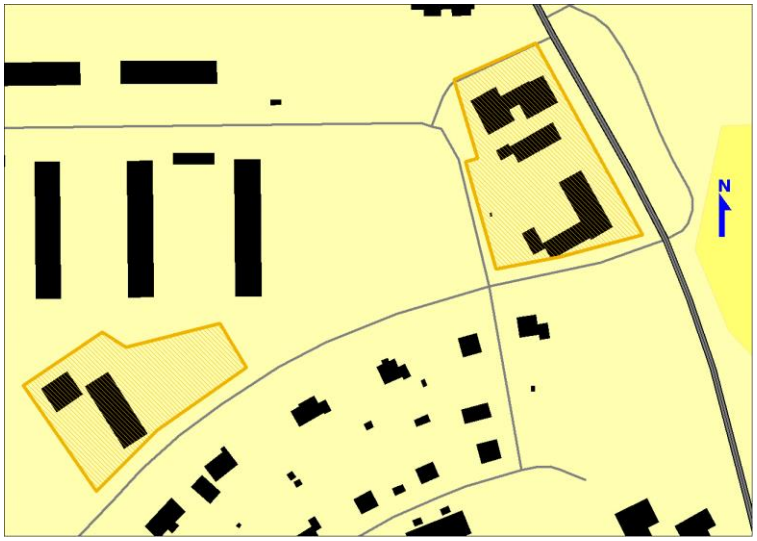
Tidstypiskt hus från 40 talet, troligen tilläggsisolerat

05 - Lamellhusen eller smalhusområden från 1940- och 1950-talen

De viktigaste karaktärsdragen finns i strukturens öppenhet och anpassning till omgivande natur. Husen visar ofta vackra proportioner, resning och genomtänkta detaljer som de mest väsentliga kvaliteter. Det tydligaste exemplet för denna stadsbyggnadstyp i Gimo är ett par hus vid Björkvägen. Det är inte så många flerbostadshus från den perioden i Gimo.

Rekommendationer

Smalhusstrukturen har visat förmåga att behålla sina kvaliteter trots stora förändringar i omgivningen. Strukturen skulle kunna förädlas genom bearbetning av de växande parkeringsytorna. I vissa fall kan förtätning eller komplettering vara möjlig.



Lamellhusen från 50-talet

<u>Vackra detaljer bör man vara mån om att ta tillvara</u> vid den nödvändiga renoveringen som vissa hus står inför. Vissa kvalitéer kan spolieras med till synes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster, balkongfronter eller tilläggsisolering, som kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

Ett av de få lamellhusen i Gimo

06 - Storgårdskvarteren från 1960- och 1970-talen

En förskjutning i skalan, rörande hushöjd och uterummets proportioner, skiljer flerbostads-husbebyggelse tillkommen under 60- och 70-talen från de tidigare beskrivna bebyggelsekaraktärerna. Det byggdes mycket i landet och så även i Gimo, det var de stora industriella framgångarna som drev befolkningsökningen och byggandet.

Hushöjderna är måttliga i Gimo och den största skillnaden mot de tidigare byggda flerbostadshusen finns i gårdarnas utformning och proportioner samt material- och färgvalet, som tillsammans med de platta taken med sarg är karaktäristiska för den tiden. Bebyggelsen tillåts ibland dominera över terräng och grönska, husen grupperas kring gårdar och gatan blir bilens domän. Husentréer finns alltid på gårdssidan. Kvarteren har vänts ut och in.

Gården kan ha utvecklat stora kvalitéer om man haft rätta proportioner. Gatans roll som mötesplats försvinner, den avfolkas och det kommer att dröja fram till 1990-talet innan intresset för ”det offentliga rummet” återkommer.

Många hus inom karaktären ”storgårdskvarter” har god terränganpassning, vackra proportioner, omsorg om detaljer och gedigna material. I vissa fall har andra funktioner än boende etablerat sig i bottenvåningen, vilket har påverkat gaturummet positivt. Exempel på detta är biblioteket i Gimo, som offentlig lokal i ett bostadshus. Vissa områden kan, om de är storskaliga, upplevas som sterila.

Parkeringsytor blir med bilens framfart stora och livlösa och kan ge intryck av baksida. Bristen på välkomnande entréer till dessa stora kvarter kan isolera dem från omgivningen.

Storgårdskvarter från 60- och 70-talen.

I Gimo är hushöjderna måttliga

Rekommendationer
Att bryta enklavernas relativa isolering och, om nödvändigt, bryta ner skalan kräver en viss förädling av strukturen. Att ge gaturummen mening och nya funktioner, genom att förtäta, komplettera och bygga till kan vara nödvändigt i vissa fall.

<u>Byggnadernas särdrag</u>, de platta taken, fasadmaterialet, snickerierna och färgsättningen bör man ta särskild hänsyn till för att behålla dess egenart.

<u>Några av de åtgärder</u> som behövs för att förädla dessa områden är att öka rumsligheten, bryta ner de stora parkeringsytorna, betona knutpunkterna, markera områdenas entréer och knyta samman med omgivningen. Att förtäta eller komplettera, stimulera andra funktioner än boende, differentiera delområden och förändra trafikstrukturen kan vara sätt att genomföra och bekosta förädlingen.

07 - Villaområden från 1960-, 1970- och tidigt 1980-tal
De flesta hus från denna period är gruppbyggda och tätheten varierar med tomtstorleken vilken kan vara allt mellan 300 och 1000 m^2. De flesta av dessa områden är tämligen isolerade från omgivningen vilket är en av effekterna av trafikstrukturen med återvändsgator och smala gröna remsor emellan. Om terrängen är plan accentueras enformigheten som är karaktäristisk i de gruppbyggda områdena.

Funktionsmässigt är alla dessa områden ensartade, dvs. rena bostadsområden, med enbart enbostadshus. Att ta vara på områdenas småskalighet och uniforma struktur kan eventuellt fungera som avstamp för individuella uttryck om skalan respekteras.

Rekommendationer
För att bryta enklavernas isolering eller inbundenhet krävs en förädling av strukturen, främst vad gäller trafikfrågorna. Även en bearbetning av impediment[(1)] mellan bebyggelsegrupperna.

[(1)]SAO= ekonomiskt onyttig mark

Detaljplanerna skulle kunna ändras för att tillåta viss flexibilitet i utformning och funktion, t ex genom att möjliggöra etablering av småskaliga verksamheter eller om- och tillbyggnader och samtidigt stimulera att hänsyn tas till varje områdes egenart.

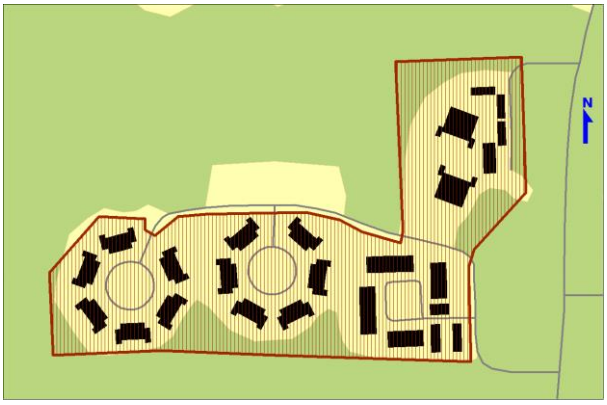
Gruppbyggda och styckebyggda

08 - Modern kvartersbebyggelse från 1980 till idag

Efter den stora expansionen under 1970-talet kom en period av relativt stiltje i bostadsbyggandet. Men från mitten av 1980-talet och med lärdomen av rekordåren, bygger man mycket i bostadskvarter med måttligare skala. Den tiden domineras av postmodernistiska ideal, som i extrema fall utformar bostadshus som mindre palats. Klassiskt formspråk och mjuka pastellfärger syns i var och varannan byggnad.

1980-talet i Gimo

Till den periodens fördel hör förståelsen av den mänskliga skalan som dimensioneringsfaktor och därför uppnår man oftast en balans mellan det gröna och det byggda. Kvarteren är inte större än att man kan ha en viss social kontakt med övriga boenden och gårdarna blir lättare att överblicka. Den sociala kontrollen ökar och med den ökar även tryggheten.



Husen har just pga. skalan många kvaliteter. I Gimo finns det några flerbostadshus och några gruppbyggda radhus från den perioden.

Rekommendationer

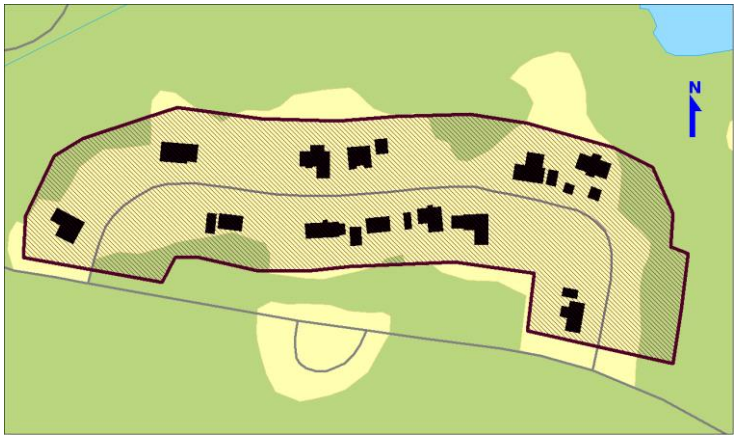
<u>Det är av största vikt att man inte förstör skalan</u> och proportionerna med onödiga eller opassande tillbyggnader. I fallet att bebyggelse är en isolerad enklav kan förbättringar i trafikstrukturen och markeringen av entréer till området visa en vänligare sida mot övriga staden. Är områdena för små kan de bara bli mer integrerade om man förtätar i dess närhet.

09 - Bostaden som individuellt uttryck

På grund av förändringar av bostadssubventionerna i början på 1990-talet, minskade bostadsbyggandet kraftigt. De som bygger är oftast enskilda byggherrar som ser möjligheten att bygga en bostad med äganderätt till sin familj.

Detta är ett svar mot att de stora byggherrarna nästan enbart producerar bostadsrätter på orter med högt bebyggelsetryck. Dessa egenfinansierade bostäder är s.k. kataloghus, och försäljningsmetoderna är anpassade för att köparen ska kunna göra så många tillval som möjligt, för att huset ska skilja sig från mängden. Denna trend resulterar i hus vars placering på tomten och utformning blir svårdefinierad.

Dessa hus kommer att bli någon sorts signatur för de villaområden som har exploaterats från 1990-talet och framåt. Idealet har varit just att bygga det unika, dessa områden är barn av avregleringarnas tid och det går inte att förutspå den kommande utvecklingen i områdena.



Det finns exempel på god terränganpassning och måttlig skala och det finns även exempel på oåterkalleliga skador på natur och terräng. Detaljplanerna har oftast varit s.k. ”flexibla” planer, för att tillåta friheter i placering och utformning av byggnaderna. Flexibiliteten omfattar inte markanvändningen, vilket kunde ge en blandning av funktioner.

Det är så gott som omöjligt att karaktärisera dessa byggnader närmare än att de är olika, men strukturen är densamma som råder sedan 1960-talet. En infartsgata eller uppsamlingsgata och ett antal återvändsgator (som ofta kallas bostadsgator, ett begrepp som inte anger gatans roll i trafiknätet).

Rekommendationer

<u>Om önskemål finns att påskynda etableringen</u> i områdena kan man tillåta små flerbostadshus som nyanserar bostadsutbudet inom området, eller generationsboende. Eventuellt kan små verksamheter av olika slag i trafiknära lägen berika områdena. Mindre förändringar av trafikstrukturen kan även underlätta etableringen.

I många sådana områden finns fortfarande osålda fastigheter. Det kan bli svårt att reglera i efterhand om man ska sträva efter någon sorts jämlika utgångspunkter för byggande. Dessa trender i bostadsbyggande är fortfarande aktuella, det byggs fortfarande hus med sådana premisser, men takten har avtagit något.

10 - Renodlad handel

Fastigheter som enbart innehåller handelslokaler har funnits i stadskärnorna sedan efterkrigstiden. Innan dess hade de flesta butiker eller handel minst en bostad anknuten till anläggningen.

Handelsfastigheter börjar förekomma när de första stadsdelscentra byggs och även i mindre orter, som ett alternativ till handlaren i den lilla skalan. Livsmedel är exempel på den trenden, nuförtiden handlas nästan uteslutande i större livsmedelsbutiker.

Rekommendationer

<u>I Gimo finns de stora livsmedelsbutikerna mitt i staden</u>, vilket är bra, och gör att de kan nås utan bil av alla boende inom orten. Besökare kommer med bil och då finns det parkeringsplatser.

Det är mycket viktigt att kommunen har en tydlig etableringspolicy för olika typer av handelsverksamheter. Den policyn kan helst förankras hos de lokala näringsidkarna.

<u>Verksamheter som arbetar i liten skala</u> och handlar med värdefulla varor eller hantverk, bör alltid vägledas att etablera sig centralt på orten.

Handel vid väg 288

<u>Verksamheter som hanterar sällanköpsvaror eller skrymmande varor</u> bör de uppmuntras att etablera sig i närheterna av infarterna, där parkering är en förutsättning och varorna kräver transport. Det finns redan några sådana verksamheter lokaliserade kring väg 288.

11 - Renodlad tillverkning och lager

Tillverkningslokaler och lagerverksamhet har ibland blivit kringgärdade av en ort som växer. Från att ha funnits i utkanterna till att staden trängt sig på och bostäder kommer allt närmare. Oftast är verksamheterna yt- och transportkrävande. Inte sällan alstras det buller och damm, även om sådana kan hanteras genom att bygga in system för att hantera olägenheterna.

Det är inte alltid motiverat att bygga in verksamheten och det kan vara en investering som inte står i paritet med rörelsens intäkter eller fördelarna av det aktuella läget.

Rekommendationer

<u>I Gimo är storindustrin en motor för orten</u>, och finns etablerad norr om järnvägen, i ortens utkant och med närhet till infartsvägen. Industrianläggningarna är så pass stora att de tillsammans med järnvägen bildar en barriär mitt i orten.

Under alla förhållanden är det nog så viktigt att transportvägarna till fabrik eller lager inte går genom staden, detta är bra i Gimos fall.

<u>Personalintensiva verksamheter ska inte flyttas ut om inte kollektivtrafikförsörjning kan garanteras</u> med de linjebussar som finns i nuläget. De flesta människor är största delen av sin vakna tid vid sin arbetsplats. Därför är närhet till affärer, restauranger och andra typer av service viktig för att minska bilåkandet.

<u>Yt- och transportkrävande verksamheter kan lokaliseras till externa lägen</u>, med bra vägar och parkeringsmöjligheter, eventuellt samlokaliseras med extern handel, dock inte i ”skyltläge”.

<u>Ett annat alternativ är att bygga in verksamheten för at minimera störningar</u> för omgivningen och undvika flytten. Dessa överväganden bör göras av kommunen tillsammans med verksamhetsinnehavare och eventuella markägare.

<u>I de fall verksamheten blir kvar inom ortens struktur</u>, bör man utforma och underhålla byggnader och utomhuslager på så sätt att den inte utgör en barriär mellan områden och eventuellt reglera leveranstider till de eventuella störningar som omgivningen kan acceptera och gällande lagar och förordningar.

12 - Utspridda strukturer

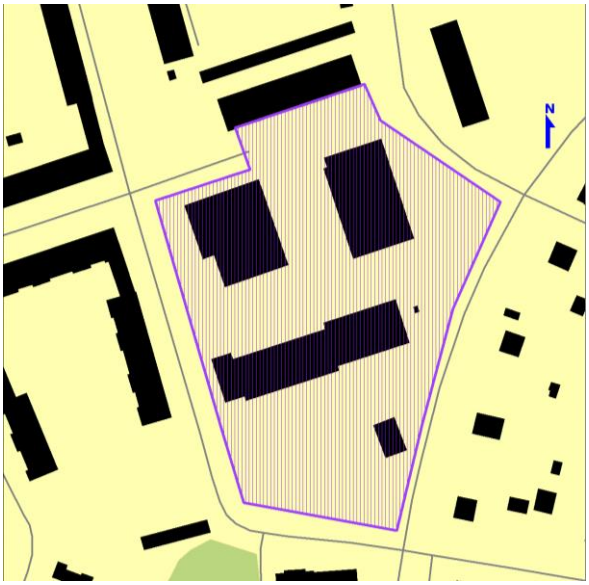
Det finns kring de flesta orter små klungor av hus, oftast väldigt välanpassade till terrängen och byggda kring det som har varit gårdar. I Gimo finns det några av sådana grupper byggda i landskapets högre partier på andra sidan ån. Det kan vara bra att även där förtäta och skapa nya bostäder i en redan uppvuxen och attraktiv miljö och nära till samhällets service.

Rekommendationer
Det är viktigt att vid tillkomst av nybebyggelse garantera åtkomst till infrastruktur i form av vägar VA, el, telefoni och bredband.

Stor hänsyn bör tas till kulturhistoriska aspekter, dessa husgrupper har varit boplatser långt innan Gimo fanns som samhälle.

13 - Centrumanläggningar

Gimo Centrum



Anläggningen ligger relativt sett centralt i samhället. Den saknar det som historiskt sett varit kännetecknande för stadskärnornas ursprung, nämligen den absoluta närheten till en viktig transportnod. Därför står idag en ”centrumanläggning” för bilburna, trots att det ligger mitt i staden. Utåt vänder sig parkeringsytorna och omringar torget.

Torget och de tidstypiska omgivande byggnaderna kan utgöra en enhetlig komposition som lätt upplevs som främmande i bebyggelsestrukturen i stadsdelen. På det sättet byggde man många centrumanläggningar genom hela Sverige.

Rumsligheten kan behöva förstärkas. Stråk bör fungera som ”inkörsportar” till centrum och torget, saknas sådana eller är otydliga, accentueras intrycket av ett ensamt centrum mitt i samhället. Centrumbebyggelsens fronter mot omgivningen kan ha tydlig karaktär av baksidor och de asfalterade parkeringsytorna förstärker intrycket.

Rekommendationer

<u>Skapandet av en transportnod nära centrum</u>, om det är möjligt eventuellt i form av ett resecentrum eller ett starkt stråk mellan dessa två noder vitaliserar stadskärnan och förenar och integrerar samtidigt staden. Se avsnittet om Gestaltning.

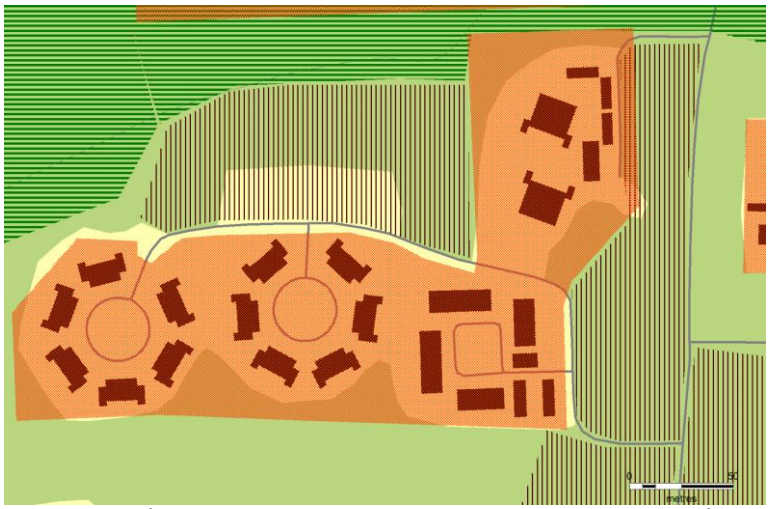
Det är av största vikt att den värdefulla marken i stadens mest centrala delar utnyttjas för socialt viktiga verksamheter och kontaktskapande ytor. Boende och icke störande verksamheter som är väsentliga för befolkningen lokaliseras centralt.

Anläggning av ytkrävande eller barriärskapande verksamheter får ske utanför ortens centrum och kan finna sin plats utmed de stora transportstråken (väg 288 och väg 292). Det framtida arbetet bör även syfta till att framhäva och tydliggöra stråken och skapa deras självklara

förlängning i den omgivande bebyggelsen. Noder och mötesplatser bör bindas ihop. Stråkens betydelse som axlar bör markeras med byggnader, med stöd av trädplantering eller vackra sidoplanteringar.

Exempel på förtätning i Gimo

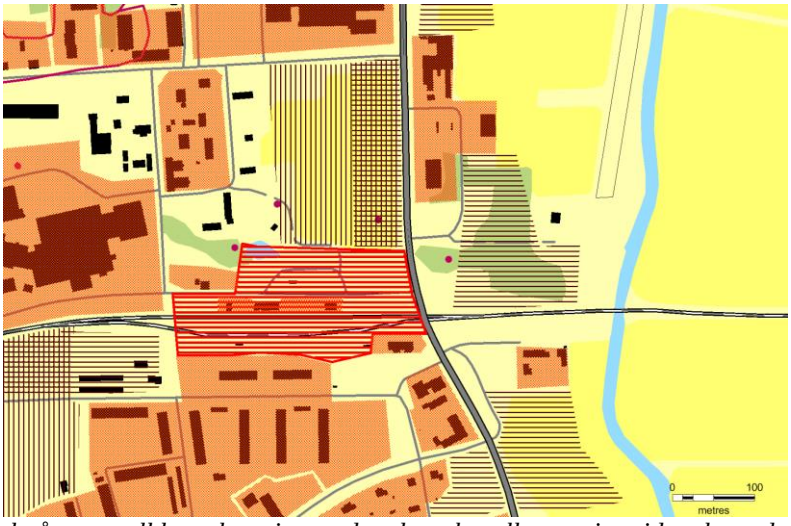
I kartbilden nedan visas vad förtätning innebär, det är ett exempel men inget konkret förslag. Konkreta förslag kräver djupare studier i programform av med grön- och bebyggelsestruktur samt trafikstrukturen. Lämplighetsprövning bör ske genom detaljplan. Detta innebär att om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (4 kap 2 § PBL)



Exempel på eventuell förtätning, fler bostäder i ett bostadsområde
Markeringen i grönt anger ytor som ska bevaras gröna och skötas som park/natur

Exempel på komplettering i Gimo

På kartan nedan visas ett exempel på komplettering, utan att vara ett konkret förslag. Om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (4 kap 2 § PBL).



Exempel på eventuell komplettering med verksamhet eller service vid ett bostadsområde

Nulägeskarta

Bebyggelsekaraktär
GIMO

Teckenförklaring

- Offentlig byggnad/anläggning
- 1800 tidigt 1900
- Villabebyggelse 1930 - 1950
- Lamellhusen
- Storgårdskvarter
- Villabebyggelse 1960 - 1970
- Modern kvartersbebyggelse
- Bostad individuellt uttryck
- Renodlad handel
- Renodlad tillverkning/lager
- Utspridda strukturer
- Centrumanläggning

0 500
meter

3.3.e – Bebyggelsestrukturen i Alunda

Alunda är ett ungt samhälle, den äldsta bevarade bebyggelsen finns i gårdarna runt om, inom den karaktär som benämns för ”12 - utspridda strukturer”.

04 - Trädgårdsstad som ideal, villa- eller småhusbebyggelse från 1920 till 1950-talen

Småhusen som byggdes under 1920- och 1930-talen har varierande placering på tomten, gator och vägar har inte den strikta geometri som börjar vara vanlig under 1940- och 1950-talen.
De hus som betraktas i Alunda ligger i måttligt stora tomter med en viss enhetlighet och regelbunden placering, troligen för att ha trädgården mot den soliga sidan. Gaturummet har varit tydligt markerat med häckar, staket eller trädplanteringar, vilka inte alltid är bevarade. Vegetationen i områdena är viktig för karaktären, främst som inramning av gaturummet, men även i trädgårdarna.

Äldre villor vid Marmavägen

Rekommendationer
<u>Den tidstypiska och sunda strukturen är värd att bevara.</u> Byggnaderna kan ersättas om man tar största hänsyn till skalan, proportion mellan byggnadsarea och trädgård, byggnadsvolymernas proportioner, placering och egenskapen av friliggande hus inbäddade i grönska.

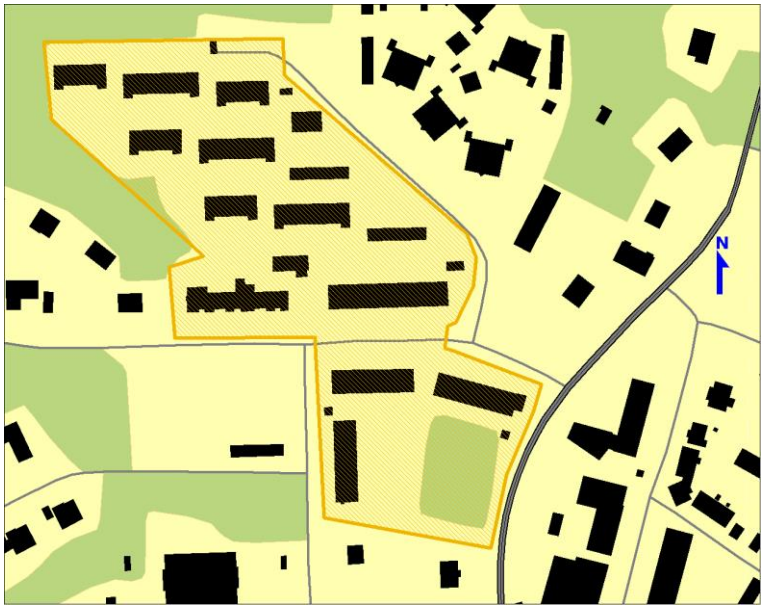
Bebyggelsestrukturen trädgårdsstad från två skilda perioder

<u>Förtätningar eller kompletteringar kan ske med bibehållen gatu- och tomtstruktur</u>. Särskild hänsyn bör tas till gaturummets karaktär, byggnadernas volym och placering. Eventuella impediment[(1)] bör bearbetas, ges ett innehåll bl.a. genom förtätning eller komplettering. När något delområde avses att bli föremål för strukturella ändringar eller nybebyggelse bör detta prövas i detaljplan.

[(1)]SAO= ekonomiskt onyttig mark

05 - Smalhusområden (lamellhus) från 40- och 50-talen
De viktigaste karaktärsdragen finns i strukturens öppenhet och anpassning till omgivande natur, men även husens ofta vackra proportioner, resning och genomtänkta detaljer är väsentliga kvaliteter. Det finns inga stora sammanhängande områden av lamellhus på orten, men ett antal utspridda hus.

Rekommendationer
Smalhusstrukturen kan behålla sina kvaliteter trots stora förändringar i omgivningen. En viss förädling av strukturen, bland annat genom bearbetning av de växande parkeringsytorna skulle kunna ske. Inom dessa områden torde en förtätning eller komplettering vara möjlig.



Vackra detaljer bör man vara mån om att ta tillvara vid den nödvändiga renoveringen som vissa hus står inför. Vissa kvalitéer kan spolieras med till synes smärre förändringar. Exempel på sådana förändringar är byte av entrédörrar, fönster, balkongfronter eller tilläggsisolering, som kan bidra till att tidstypiska element går förlorade.

07 - Villa- eller småhusområden från 1960-, 1970- och tidigt 1980-tal
En del hus är styckebyggda, de flesta gruppbyggda, tätheten varierar med tomtstorleken vilken kan vara allt mellan 300 och 1000 m^2. Ibland kan dessa områden vara tämligen isolerade från omgivningen som en av effekterna av trafikstrukturen med återvändsgator. I Alunda är villaområdena från den perioden väl integrerade med sina omgivningar.
Om terrängen är plan kan enformigheten som är karaktäristisk i de gruppbyggda områdena kännas markant. Funktionsmässigt är områdena ensartade, dvs. rena bostadsområden, med enbart enbostadshus. Att ta vara på områdenas småskalighet och uniforma struktur kan eventuellt fungera som avstamp för individuella uttryck om skalan respekteras.

Rekommendationer
En bearbetning av impediment[1] mellan bebyggelsegrupper kan vara till godo. Detaljplanerna kan ändras för att tillåta flexibilitet i utformning och funktion, t ex genom att möjliggöra etablering av småskaliga verksamheter, om- och tillbyggnader och samtidigt stimulera att hänsyn tas till varje områdes egenart.

[1]SAO= ekonomiskt onyttig mark

Bebyggelsestruktur i ett villaområde i Alunda

Ett typiskt villaområde.

08 - Modern kvartersbebyggelse från 1980-talet till idag

Efter den stora expansionen under 1970-talet kom en period av relativt stiltje i bostadsbyggandet. Men från mitten av 1980-talet och med lärdomen av rekordåren, bygger man mycket i bostadskvarter eller enklaver med måttligare skala. Den tiden domineras av postmodernistiska ideal, som i extrema fall utformar bostadshus som mindre palats. Klassiskt formspråk och mjuka pastellfärger syns i var och varannan byggnad.

Till den periodens fördel hör förståelsen av den mänskliga skalan som dimensioneringsfaktor och därför uppnår man oftast en balans mellan det gröna och det byggda. Kvarteren är inte större än att man kan ha en viss social kontakt med övriga boende och gårdarna blir lättare att överblicka. Den sociala kontrollen ökar och med den ökar även tryggheten.

Husen har just pga. skalan många kvaliteter. I Alunda finns det gruppbyggda radhus från den perioden.

Rekommendationer
<u>Det är av största vikt att man inte förstör skalan</u> och proportionerna med onödiga eller opassande tillbyggnader. I fallet att bebyggelse är en/flera isolerade enklav/er kan förbättringar i trafikstrukturen och markeringen av entréer till området visa en vänligare sida mot övriga staden. Är områdena för små kan de bara bli mer integrerade om man förtätar i dess närhet.

Modern gruppbebyggelse

09 - Bostaden som individuellt uttryck (1990-2010)

På grund av stora förändringar av bostadssubventionerna i början på 1990-talet minskade bostadsbyggandet kraftigt. De enda bostäder som byggs då är finansierade av enskilda byggherrar som tar risker för att bygga en bostad med äganderätt till sin familj.

Detta är ett svar mot att de stora byggnadsbolagen nästan enbart producerar bostadsrätter i orter med högt bebyggelsetryck. Dessa egenfinansierade bostäder köps av hustillverkare, s.k. kataloghus, och försäljningsmetoderna är anpassade för att köparen ska kunna göra så många tillval som möjligt.

Trenden resulterar i hus vars placering på tomten och utformning blir svår att definiera. Dessa hus kommer att bli någon sorts signatur för de villaområden som har exploaterats från 1990-talet och framåt. Idealet har varit just att bygga det unika, dessa områden är barn av avregleringarnas tid och det går inte att förutspå den kommande utvecklingen i områdena.

Det finns exempel på god terränganpassning och måttlig skala och det finns även exempel på oåterkalleliga skador på natur och terräng. Detaljplanerna har oftast varit s.k. ”flexibla” planer, för att tillåta friheter i placering och utformning av byggnaderna. flexibiliteten sträcker sig inte till markanvändningen, vilket kunde ha gett en blandning av funktioner. Detta ifall man hade tillåtit små verksamheter eller småskalig handel och hantverk.

Det är så gott som omöjligt att karaktärisera dessa byggnader närmare än att de är olika, men strukturen är densamma som råder sedan 1960-talet. En infartsgata eller uppsamlingsgata och ett antal återvändsgator (som ofta kallas bostadsgator, ett begrepp som inte anger gatans roll i trafiknätet).

Rekommendationer

<u>Eventuellt går det att påskynda etableringen</u> i några sådana områden genom att tillåta små flerbostadshus som nyanserar bostadsutbudet och eventuellt icke störande verksamheter i lägen nära trafikstråken. Mindre förändringar av trafikstrukturen kan även underlätta etableringen.

Det torde inte gå att reglera några större förändringar i efterhand om man ska sträva efter någon sorts jämlika utgångspunkter för byggande.

<u>Dessa trender i bostadsbyggande är fortfarande aktuella</u>, det byggs fortfarande hus med sådana premisser, men takten har avtagit något. I de flesta sådana områden finns fortfarande oexploaterad mark eller osålda fastigheter.

10 - Renodlad handel

Fastigheter som enbart innehåller handelslokaler har funnits i stadskärnorna sedan efterkrigstiden. Innan dess hade de flesta butiker eller handel minst en bostad anknuten till anläggningen.

Handelsfastigheter börjar förekomma när de första stadsdelscentra byggs och även i mindre orter, som ett alternativ till handlaren i den lilla skalan. Livsmedel är exempel på den trenden, nuförtiden handlas baslivsmedel nästan ingen annanstans än i dessa större livsmedelsbutiker.

Detta är mer en lokaliseringsfråga än en fråga om stadsbyggnadskaraktär, men det har påverkat många stadskärnor stort, till den graden att den har studerats i decennier och tom diskuterats i riksdagen.

Rekommendationer
I Alunda finns en större livsmedelsbutik mitt i staden, vilket gör att det skulle kunna nås utan bil av många boende inom orten. Alunda är glest bebyggt och i en del områden krävs bil för att nå busstationen och centrum.

I mindre orter är det mycket viktigt att kommunen har en tydlig etableringspolicy för olika typer av handelsverksamheter. Den policyn kan helst förankras hos de lokala näringsidkarna.

Verksamheter som arbetar i liten skala och handlar med värdefulla varor eller hantverk, bör alltid vägledas att etablera sig centralt på orten.
Verksamheter som hanterar sällanköpsvaror eller skrymmande varor bör de uppmuntras att etablera sig i närheterna av infarterna, där parkering är en förutsättning och kunden behöver transport.

11 - Renodlad tillverkning och lager

Tillverkningslokaler och lagerverksamhet har ibland blivit kringgärdade av en ort som växer. Från att ha funnits i utkanterna till att staden trängt sig på och bostäder kommit allt närmare. Oftast är verksamheterna yt- och transportkrävande. Inte sällan alstras det buller och damm, även om sådana kan hanteras genom att bygga in system för att hantera olägenheterna.

Det är inte alltid det är motiverat att bygga in verksamheten och det kan vara en investering som inte står i paritet med rörelsens intäkter eller fördelarna av det aktuella läget.

Rekommendationer

Det finns inga sådana etableringar inom Alunda tätort. Men om man inte utesluter att sådana kan komma att ske bör man planera lokaliseringen för att undvika konflikter.

Det finns flera alternativa sätt att hantera tillverknings- eller lageranläggningar. Det första är att se verksamheten och värdera om läget är väsentligt för att den ska fungera som det är tänkt. Under alla förhållanden är det viktigt att se till att transportvägarna till fabrik eller lager inte sker genom s.k. bostadsgator inom orten.

Personalintensiva verksamheter ska lokaliseras med god kollektivtrafikförsörjning. De flesta människor är största delen av sin vakna tid vid sin arbetsplats. Därför är närhet till affärer, restauranger och andra typer av service viktig för att minska bilåkandet.

Yt- och transportkrävande verksamheter kan lokaliseras till externa lägen, med bra vägar och parkeringsmöjligheter, dock inte i ”skyltläge”. Dessa överväganden bör göras av kommunen tillsammans med verksamhetsinnehavare och eventuella markägare.

Om verksamheter bedöms behöva etablera sig mitt i stadens struktur, bör man utforma och underhålla byggnader och eventuella utomhuslager på så sätt att den inte utgör en barriär bland bebyggelsen. Om detta inträffar bör leveranstider regleras efter vilka störningar omgivningen kan acceptera och i enlighet med gällande lagar och förordningar.

12 - Utspridda strukturer

Det finns kring de flesta orter små klungor av hus, oftast väldigt välanpassade till terrängen och byggda kring det som en gång har varit gårdar. Kring Alunda finns det några sådana grupper byggda utmed mindre vägar och i landskapets högre partier på andra sidan ån. Det kan stärka samhället att även där förtäta och skapa nya bostäder i en redan uppvuxen och attraktiv miljö och nära till service av olika slag.

Rekommendationer

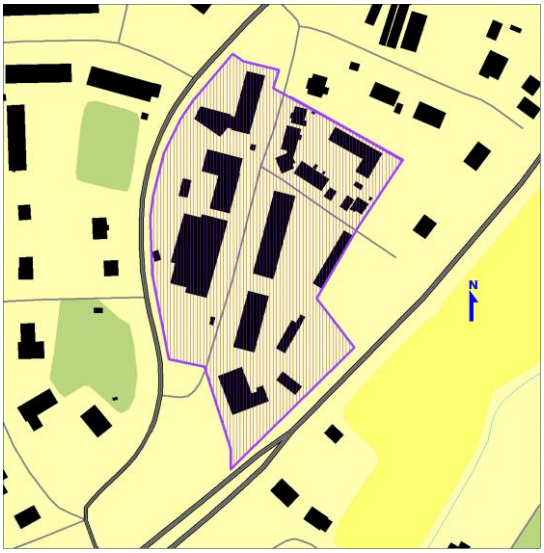
<u>Att inlemma dessa gårdar i ortens struktur</u> torde berika bostadsbeståndet och de sociokulturella aspekterna. Det är viktigt att vid tillkomst av nybebyggelse garantera åtkomst till infrastruktur i form av vägar VA, el, telefoni och bredband.

<u>Stor hänsyn bör tas till kulturhistoriska aspekter</u>, dessa husgrupper kan ha varit boplatser långt innan orten som sådan fanns.

En viktig faktor för att uppmuntra förtätning eller inte är avstånd till service, kollektivtrafik och infrastruktur. Är avståndet för stort ökar transportarbetet och därmed minskar hållbarheten.

13 - Centrumanläggningar

Alunda Centrum ligger relativt sett centralt i samhället. Det kan dock sakna det som historiskt sett varit kännetecknande för stadskärnornas ursprung, nämligen närheten till en viktig transportnod. Men i fallet Alunda, har Busstationen placerats vid centrum, en fördel som Alunda måste ta vara på.



Alunda Centrum

Rumsligheten behöver förstärkas. Stråk som fungerar som ”inkörsportar” till centrum och torget bör skapas. Centrumbebyggelsens fronter mot omgivningen kan i vissa fall ha tydlig karaktär av baksidor och de asfalterade parkeringsytorna förstärker intrycket.

Rekommendationer

<u>Förstärkning av transportnoden vid centrum</u>, om det är möjligt eventuellt i form av ett resecentrum som kan vitalisera kärnan och samtidigt förena och integrera orten. Se avsnitten om Gestaltning.

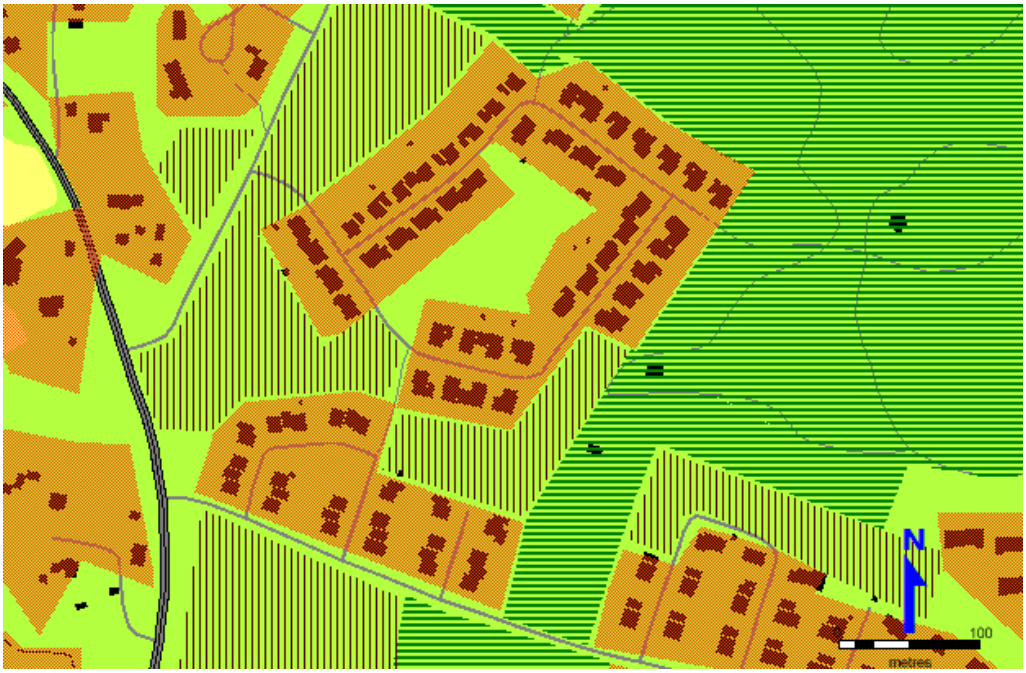
<u>Det är av största vikt att den värdefulla marken i ortens mest centrala</u> delar utnyttjas för boende och icke störande verksamheter som är väsentliga för befolkningen.

<u>Ytkrävande eller barriärskapande verksamheter</u> kan finna sin plats utmed de stora transportstråken (väg 288).

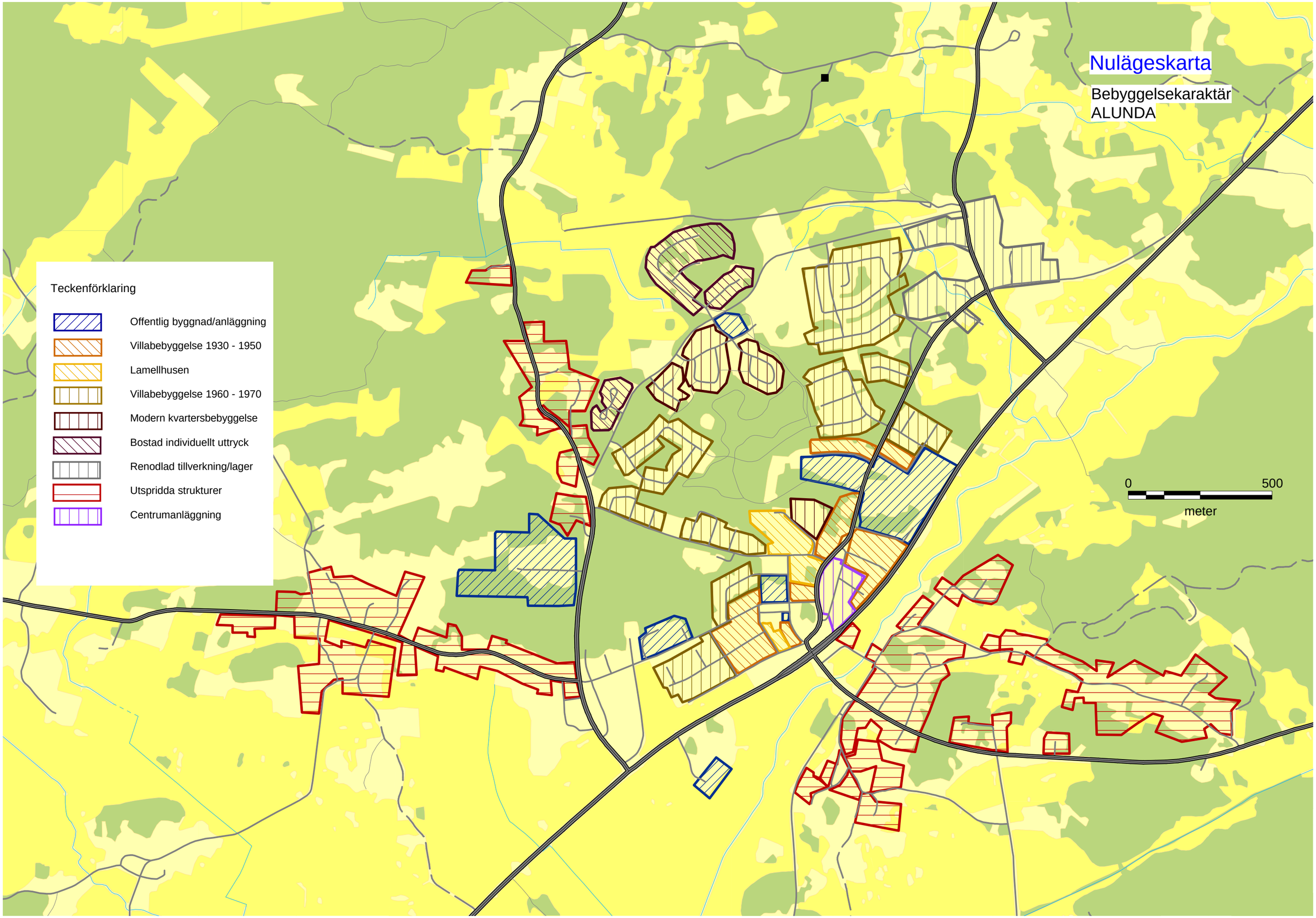
<u>Det framtida arbetet</u> bör även syfta till att framhäva och tydliggöra stråken och skapa deras självklara förlängning i den omgivande bebyggelsen. Kontakten mellan olika noder och mötesplatser bör förbättras. Stråkens betydelse som axlar bör markeras med byggnader, med stöd av trädplantering eller vackra sidoplanteringar.

Exempel på förtätning och komplettering i Alunda

I kartbilden nedan visas vad förtätning innebär, det är ett exempel i Alunda men inget konkret förslag. Att lägga fram konkreta förslag kräver djupare studier i programform av med grön- och bebyggelsestruktur samt trafikstrukturen. Om någon åtgärd skall genomföras, kommer krav på detaljplan att ställas (4 kap 2 § PBL)



Exempel på eventuell komplettering och förtätning, dels fler bostäder, dels små verksamheter
Markeringen i grönt anger ytor som ska bevaras gröna och skötas som park/natur

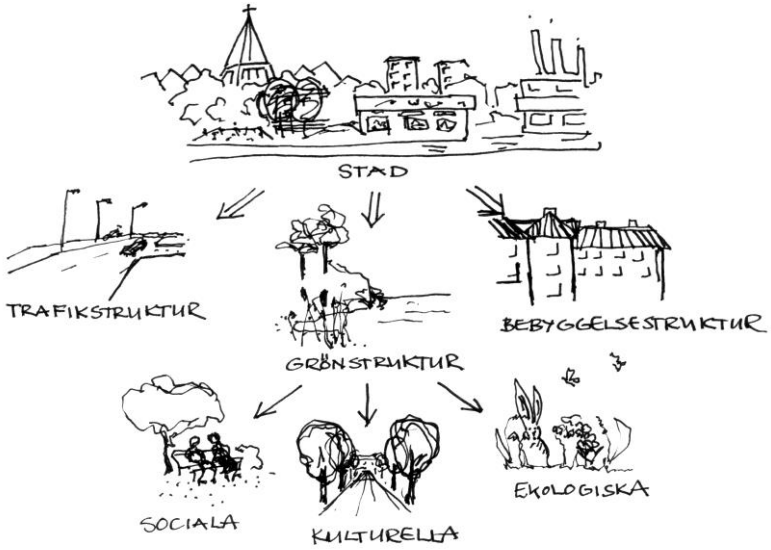

Nulägeskarta
Bebyggelsekaraktär
ALUNDA
Teckenförklaring
Offentlig byggnad/anläggning
Villabebyggelse 1930 - 1950
Lamellhusen
Villabebyggelse 1960 - 1970
Modern kvartersbebyggelse
Bostad individuellt uttryck
Renodlad tillverkning/lager
Utspridda strukturer
Centrumanläggning
0
500
meter

3.4 Naturen och grönstruktur

Vad är grönstruktur?

Parker och natur har under lång tid setts som mellanrum i städerna. Avsikten med att använda grönstruktur som planeringsredskap är att öppna ögonen för hur värdefulla mellanrummen som helhet är för både människor såväl som för djur och växter i omgivningen.

Grönstruktur i staden



Teckning av Therese Lindgren, Landskapsarkitekt

Om man ser grönstrukturplaneringen som en process, säkrar man kontinuiteten. Och när det blir ett färdigt dokument ska man vara medveten om att det är färskvara. Förändringar som påverkar natur, park och skärgård sker ständigt och därför måste uppdatering ske ofta. Naturens egna förändringar sker långsamt, men människans snabba förändringar omvandlar naturmiljön med oftast oåterkalleliga åtgärder.

Den här skissen får ses som ett första steg som förhoppningsvis kommer att följas upp och fördjupas. Grönstruktur är ett samlingsbegrepp som infördes i Plan- och bygglagen år 1995. Begreppet omfattar allt från berggrunden till det hydrologiska systemet i marken vidare till vattenområden och sist men inte minst växtligheten. Betydelsen av grönstrukturen och dess funktioner sammanfattas i tre typer av värden:

1. **Ekologiska värden**
2. **Sociala värden**
3. **Kulturella värden**

Grönstrukturens värden

<u>Ekologiska värden</u>

Ekologiska värden finns i allt från strandängarnas rika fågelliv till ett lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD). För att förenkla kan de ekologiska värdena delas in i:

1. Biologisk mångfald
2. Kretslopp och klimat

Biologisk mångfald

För att den biologiska mångfalden skall ses som hög skall det finnas ett rikt och varierat växt- och djurliv, ett stort utbud av biotoper *(SAOL= ekologiskt enhetliga livsmiljöer)*, skydd för lokalt

anpassade arter i parker och trädgårdar och bevarande av hotade växt- och djurarter. Det finns en inventering av nyckelbiotoper som har använts i framtagning av grönstrukturskissen för tätorterna.

Kretslopp och klimat

Grönstrukturen kan användas på ett mer strategiskt sätt till allt från kretsloppsanpassningar av vattenrening till ett effektivt skydd mot hårt klimat i form av växtlighet som renar luft, särskilt från damm och stoft. Växtlighet kan också ge en mer skyddad och tilltalande miljö där industrier eller trafik dominerar, både bullermässigt och som synintryck (exempelvis Gimo tätort och större vägar). Undersökningar visar på att om man inte ser bullerkällan upplevs ljudet som mindre störande, särskilt om miljön känns trygg och ombonad.

Klimatet i kommunen är relativt milt och typiskt för tempererade kustområden med kalla vårar och milda höstar. Enligt SMHI har Östhammar mellan 700-800 mm nederbörd per år, med undantag av havsbandet med 600 mm.

Planering är ett förebyggande redskap inför kommande klimat- och miljöförändringar.

- Extrema vattenstånd i vattendrag och hav kan vara avgörande vid planering av infrastruktur och lokalisering av samhällets nyckeltjänster. I ett framtida klimat förväntas en generell havsnivåhöjning. Det innebär att dagens extrema nivåer riskerar att bli vanligare i framtiden och de allra värsta vattenstånden når allt högre upp på land.
- Vindförhållanden i den bebyggda miljön beror till stor del på hur bebyggelsen placeras och utformas. Vindstudier kan ge möjlighet att utvärdera olika utformningar och planera skyddande åtgärder tidigt i planeringsprocessen. Studier av den sorten kan även bli lokalt styrande dokument att använda vid tillståndsprövningar.

<u>Sociala värden</u>

Närhet, tillgänglighet & framkomlighet

Att ha kontakt med grönska i sin vardag, på väg till arbetet, utanför köksfönstret eller vid skolan är en grundläggande kvalitet som de allra flesta anser är viktig. Hur ofta människor vistas i det gröna har visat sig vara direkt beroende av avståndet mellan bostaden eller arbetsplatsen och gröna områden.

Lämpligt läge för en liten park mellan centrum i Alunda och bostadsområdena

Detta är särskilt viktigt för äldre och barn som i ännu högre grad håller sig till sin närmaste omgivning. För äldre är också tillgängligheten och framkomligheten avgörande, att det är möjligt att ta sig till grönområden på ett säkert sätt och att det ska vara möjligt att ta sig fram med t.ex. en rullator. För god tillgänglighet bör också entréerna vara tydliga för ögat så att vem som helst skall kunna hitta till området och orientera sig på sin promenad.

Rekreation

Avgörande för grönstrukturens sociala värde är innehållet, vad grönområdena kan användas till. Funktioner kan vara möjligheter till bad, aktivitet, lek, möten, samling, evenemang, avkoppling och naturupplevelser m.m.

En liten park vid havet, Badhusparken i Öregrund

Sjötorget i Östhammar, en uppskattad kontaktyta mellan stad och hav

En god grönstruktur har många olika funktioner med rätt funktion på rätt plats. En sådan ger möjligheter till val av aktivitet så att skiftande behov och intressen hos människor kan tillgodoses. Nya funktionskrav kan uppkomma med tiden så ibland kan parker behöva förnyelse för fortsatt användning.

Naturpedagogik

Grönstrukturen är ett redskap för att öka förståelsen för naturens komplexitet, därför bör den belysa var det finns värdefulla områden för så kallad naturpedagogik. Begreppet naturpedagogik innefattar allt från skolundervisning på fältet till mulleverksamhet. I denna specifika roll är närhet till skolorna och förskolorna väsentlig.

Hälsa

Forskning om det grönas betydelse för välbefinnande och tillfrisknande, forskare har belyst sambandet mellan park, natur och hälsa (SLU Alnarp, Patrik Grahn). Studierna visar bland annat på att personer som är under stress och får vistas i natur ökar sin koncentrationsförmåga samtidigt som deras puls och blodtryck sänks. Blotta åsynen av grönska från ett fönster påverkar oss positivt. Det är ett faktum som kanske skulle kunna uppmärksammas mer i planeringen, särskilt av storskaliga arbetsmiljöer.

Kulturella värden

Parker, trädgårdar, koloniområden, kyrkogårdar, och alléer är alla en del av vårt kulturarv. De bär tydliga spår av historien och utvecklingen, ibland är de av regionalt och ibland av ett mer lokalt intresse.

Fornminnen finns också i grönstrukturen. De bör respekteras med hänsyn till det landskap de befinner sig i och förhållandet till bebyggelse. De bör inte förvandlas till pulkabackar eller lekplatser, även om det är en stor förtjänst att de finns i närheten och värderas som en naturlig del av vardagsmiljön.

Stordammen i Österbybruk

Sågdammen, dammarna i Österbybruk ger natur och kulturhistoria i ett.

Kulturlandskapet och spår av tidigare hävd i form av hamlade träd, ängsmark, halvöppna hagmarker och åkrar har ett högt kulturellt värde då de särskilt visar hur man tidigare har levt och brukat jorden. De vittnar om kontinuitet, om samma markanvändning under lång tid, och kan därför även ha ett högt ekologiskt värde. Dessa halvöppna och öppna marker är också viktiga för en varierad landskapsbild med möjlighet till utblickar över landskapet eller över havet och skärgården. Det är helt enkelt uppskattade miljöer att passera på promenaden och att orientera sig efter. Ängsmarker bör prioriteras som viktiga tillskott till den tätortsnära naturen.

Mitt bland bostadsbebyggelse, inte långt ifrån centrum, en ostörd parkmiljö i Gimo

Grönstruktur i lagstiftningen

Bestämmelser om grönstruktur finns framförallt i *Plan- och Bygglagen* (PBL), men även i *Miljöbalken* (MB) och i annan lagstiftning som t ex *Kulturminneslagen*(KML).
Redan vid FN: s miljökonferens i Rio de Janeiro 1992 anslöt Sverige till *Agenda 21* vars stadgar innehåller löften om att den biologiska mångfalden inte skall minska. För att den biologiska mångfalden ska kunna upprätthållas nationellt sett måste handlingsvägar för uppföljande finnas ända ner på kommunal nivå. Det är på denna nivå som grönstrukturen har en viktig roll och då särskilt i de delar där de ekologiska värdena utreds.

Skyddad natur enligt lag

Strandskyddet omfattar all strand inom en 100 m zon från vattenlinjen. Skyddet kan upphävas eller fås dispens från, om särskilda skäl föreligger. I vissa fall kan strandskyddet utökas.

Biotopskyddsområden innefattar bl. a alléer, våtmarker i jordbruksmark och åkerholmar. Det är ett skydd som definieras i Miljöbalken.

Fågelskyddsområden gör det förbjudet att beträda vissa öar med rikt och känsligt fågelliv mellan april och juli.

Naturreservat kan bildas av flera olika skäl, både för bevarande och skapande av värden.

Natura 2000 är ett nätverk av värdefulla naturområden som byggs upp av medlemsländerna inom Europeiska Unionen. Syftet med Natura 2000 är att värna om naturtyper och livsmiljöer för de arter som EU-länderna kommit överens om är av gemensamt intresse. Natura 2000 skall bidra till att säkra den biologiska mångfalden inom EU.

Underlag om den skyddade naturen inom Östhammars kommun finns både hos Länsstyrelsen och kartinformationen ger underlag för skissen av grönstrukturen.

Varför behövs grönstrukturplanering?

För att möjliggöra att människor kan nå park och natur utan hinder, förstå vilka platser som skulle kunna användas bättre eller vilka gröna områden som är värdefulla är en grönstrukturplan ett viktigt medel. Tillgänglighet, kontinuitet, sammanhang och kvalitet är ämnen som skall behandlas i en grönstrukturplan.

Vid planering av förtätning och ytterligare exploatering för att kunna erbjuda bostäder och arbete används underlaget i grönstrukturplanering för att kunna avväga var och hur det kan ske och vilka gröna områden som måste beaktas, bevaras, kompenseras eller ersättas.

I denna plan för fem tätorter redovisas en skiss till grönstruktur som kan ligga till grund för det fortsatta arbetet. De olika typerna av redan kända värden redovisas i en ”nulägeskarta” och skissen i en ”förslagskarta”.

Mer omfattande underlag behövs för utförligare grönstrukturplanering, i form av exempelvis en biotopskartering och klassificering inom tätortsområdena och en djupare förankring av sociala och kulturella värden, t. ex genom analyser av antalet boende som når ett större grönområde inom 15 minuters promenad från bostaden. Det är bevisat att närhet till park/natur påverkar hälsan och även bostadens marknadsvärde.

En grönstrukturplan för varje ort kan säkra tillgången till gröna innehållsrika ytor, av typ park eller natur, inför tätorternas framtida utveckling. Grönstrukturplanen bör även ange i vilken mån det är möjligt att kompensera, ersätta eller skapa nya gröna innehållsrika ytor.

Grönstrukturskiss

I det följande visas först vilka kända värden finns inom varje stad/tätort och sedan ett förslag till hur man bör hantera frågan om grönstrukturen i tätorten. Kunskapsunderlaget om de flesta aspekterna som utgör grunden för en grönstrukturplan är otillräckligt. Nytt kunskapsunderlag bör skaffas för att kunna göra säkrare bedömningar om värdena och behovet av åtgärder.

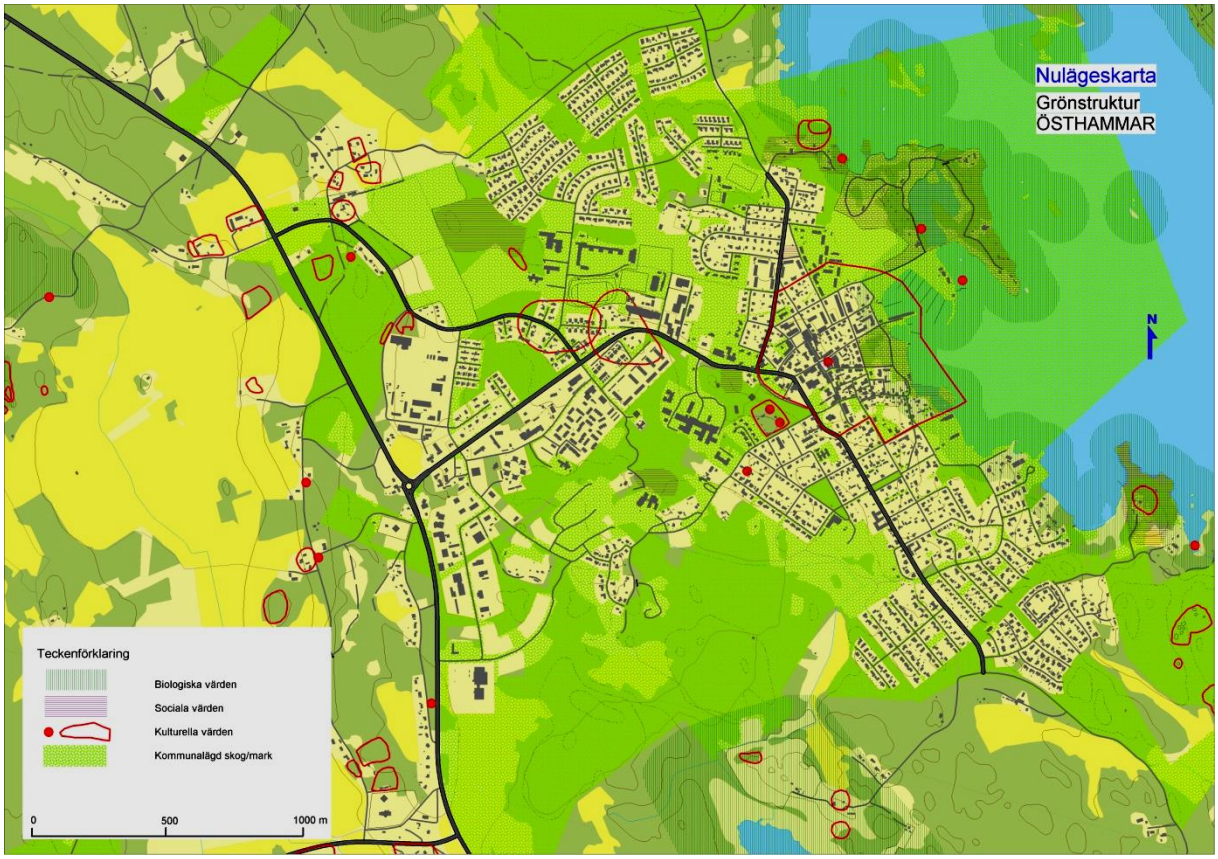
För skissen har underlag hämtats från Länsstyrelsen i Uppsala län, kommunens Miljöstrateg, Kultur- och fritidsförvaltningen, Tekniska förvaltningen, Barn- och utbildningsförvaltningen och Socialförvaltningen, utöver annan dokumentation som tillhandahållits av kommunen.

Rekommendationer

<u>En grönstrukturplan för varje tätort bör tas fram</u>, där utvecklingen av det gröna går i paritet med bebyggelseutveckling för att skapa en attraktiv miljö för invånarna och besökare. Arealen på de avsatta områdena måste avvägas mot antalet förväntade invånare. Även parker med olika arealer och egenskaper bör ingå i grönstrukturen i en tätort under utveckling.

3.4.a Grönstruktur i Östhammar - idag och i framtiden

Nulägeskartan nedan redovisar de sammanställda värdena, ekologiska, sociala och kulturella samt den tätortsnära skogen som kommunen förvaltar enligt skötselplaner.



Sammanfattning av nuläget:

Utöver de alltid intressanta områdena vid kusten, där passagemöjligheter alltid bör säkras, finns i Östhammar möjligheter att se till att områdena både norr och söder om infarten får närhet till grönområden av tillräcklig storlek och kvalité. Det finns även utrymme mellan bostadsenklaverna för att både förtäta och behålla passager som fungerar. Samspelet mellan bebyggelseplanering och grönplanering är viktigast inför nya projekt.

Det finns även några mindre områden som kan förädlas till fantastiska parker, en av dem är Esplanaden, bara ett kvarter lång men med utsikt över vattnet, eller visa delar av berget där gamla vattentornet ligger, och det finns fler sådana. De sociala aspekterna av det gröna vid skolor, äldreboenden, särskilda boenden och förskolor, bör bevakas.

Sammanfattning av idéskissen:

I kartan nedan redovisas grönområden som har sammansatta värden, dvs. naturvärden, sociala värden och kulturella värden. Därför föreslås dessa bevaras gröna och för att garantera sin funktion bör de ha en viss areal.

Det är även viktigt att man kan röra sig mellan grönområden genom gröna passager. I skissen redovisas passager, ”korridorer”, som kan fungera för människor. I brist på kunskapsunderlag om förekommande arter, dess lokaler och dess vikt har inga korridorer för spridning av växter och djur skissats. Det är viktigt att precisera även spridningskorridorer för djur och växter.

En möjlig framtid i Östhammar

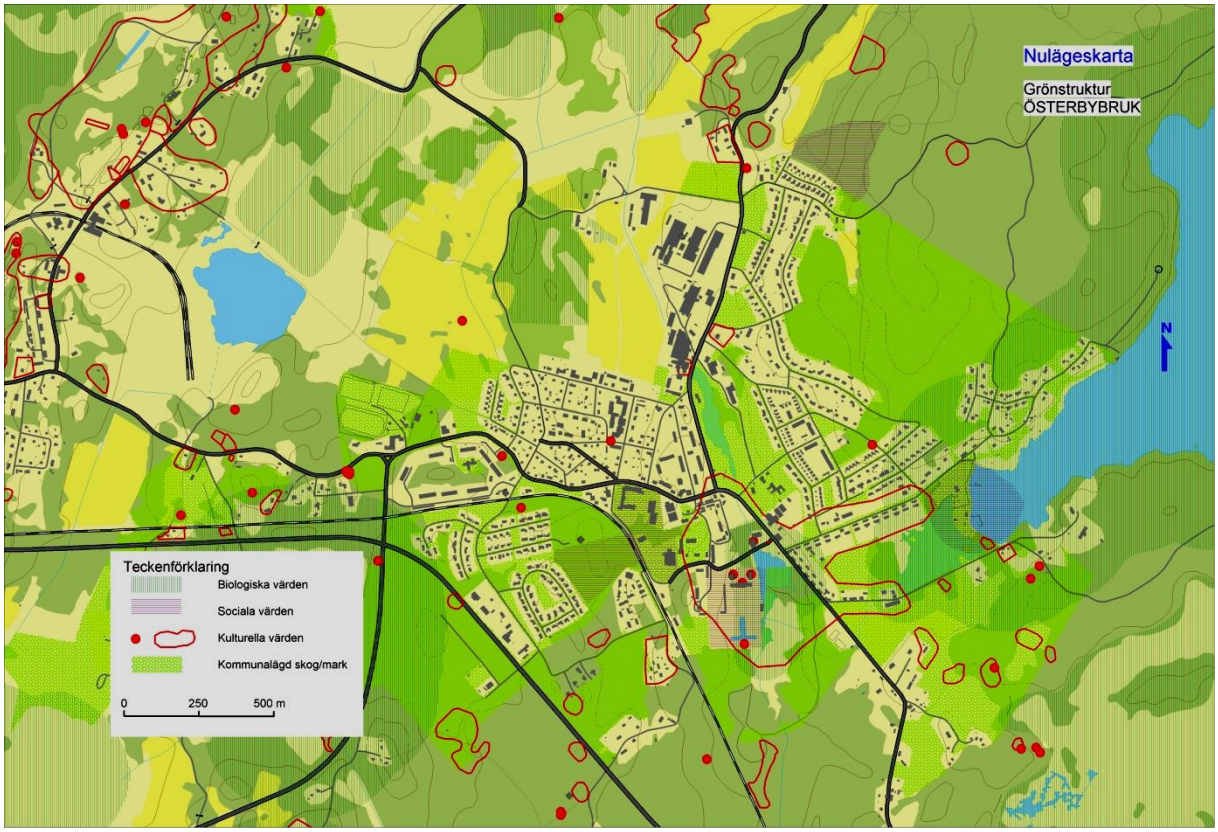
Där inte passager i det gröna har skissats, markeras vissa gator eller vägar, tanken är att dessa gator ska omgestaltas till ”gröna gator” med planteringar eller små parkytor med innehåll. Att omvandla en gata till ”grön gata” innebär inte att lämna en smal gräsyta utmed vägen, utan att plantera träd och anlägga små intressanta gröna rum med möjlighet att stanna och vila, utmed gatan. Huvudsaken är att behålla områdena tillgängliga och att hålla strukturen sammanhängande. Att ha cykelvägar i de gröna korridorerna eller utmed gröna gatorna motiverar en investering i cykelvägsplanering.

Rekommendationer:

Östhammar är så pass stor att det kan vara lämpligt att anlägga små parker. Park är den anlagda delen av grönstrukturen och grönstrukturplanen bör behandla även skötseln av parkytor och de kostnader den medför.

Inspiration till grön gata centralt i Östhammar

3.4.b Grönstruktur i Österbybruk - idag och i framtiden



Nulägeskarta

I det följande visas ett skissförslag till hur man bör hantera frågan om den viktiga grönstrukturen i tätorten. Kunskapsunderlaget om de flesta aspekterna som skulle vara grunden för en grönstrukturplan är för närvarande inte tillräckligt otillräckligt. Nytt kunskapsunderlag bör tas fram för att kunna göra säkrare bedömningar om värdena och behovet av åtgärder.

Nulägeskartan ovan redovisar de sammanställda värdena, ekologiska, sociala och kulturella samt den tätortsnära skogen som kommunen förvaltar enligt skötselplaner.

Sammanfattning av nuläget:

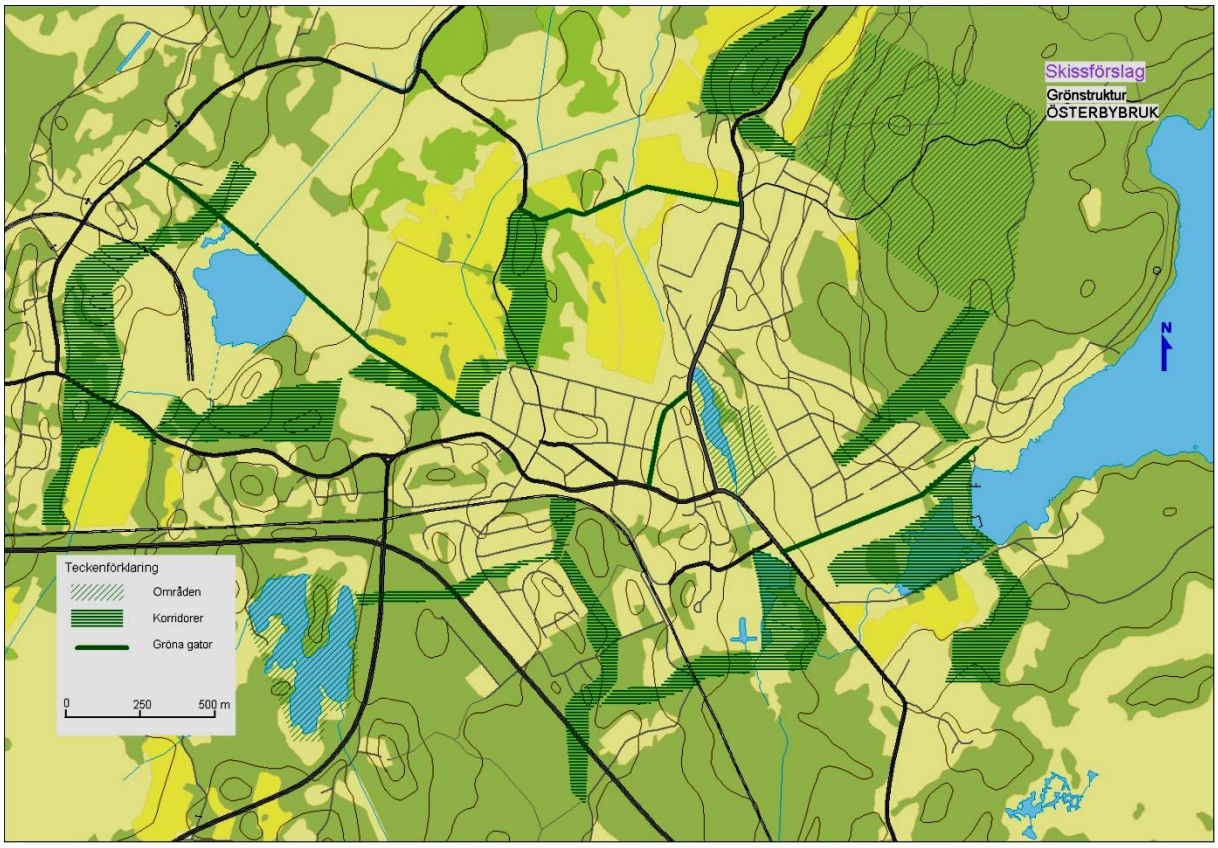
Det finns ett antal grönområden väl integrerade inom tätorten. Även dammarna spelar en stor roll för bevarande av grönska. De biologiska värdena skulle behöva karteras i hela tätorten framför allt för att inte spoliera värden i det offentliga gröna rummet.

Det gröna inom brukets område och dess centrala läge är en ovärderlig tillgång för Österbybruk

Det är även en förutsättning för att kunna besluta om hållbart byggande i kommande exploateringar. De sociala värdena är mest påtagliga kring skolan och idrottsanläggningarna. När utvecklingen av tätorten fortsätter och tätheten ökar kommer behovet av fler sammanhängande grönområden och behovet av att göra de tillgängliga att öka också.

Sammanfattning av idéskissen:

I kartan nedan redovisas grönområden som har sammansatta värden, dvs. naturvärden, sociala värden och kulturella värden. Därför föreslås dessa områden att bevaras gröna och för att garantera sin funktion bör de ha en viss areal.



Det är även viktigt att man kan röra sig mellan grönområden genom gröna passager. I skissen redovisas ”korridorer” som kan fungera för människor. I brist på finmaskiga inventeringar om förekommande arter, dess status idag, dess lokaler och vikt har inga korridorer för spridning av växter och djur skissats. I och kring Österbybruk finns det många områden som har alla typer av värden som beskrevs i kapitelinledningen.

Där inte passager i det gröna skissas, markeras gator eller vägar, med tanke på att dessa gator kan omgestaltas till ”gröna gator” med planteringar eller små parkytor med innehåll. Att omvandla en gata till ”grön gata” innebär inte att lämna en smal gräsyta utmed vägen, utan att plantera träd, anlägga små intressanta gröna rum, med möjlighet att stanna och vila, utmed gatan. Att hålla strukturen sammanhängande är mycket viktigt för att det gör det gröna användbar.

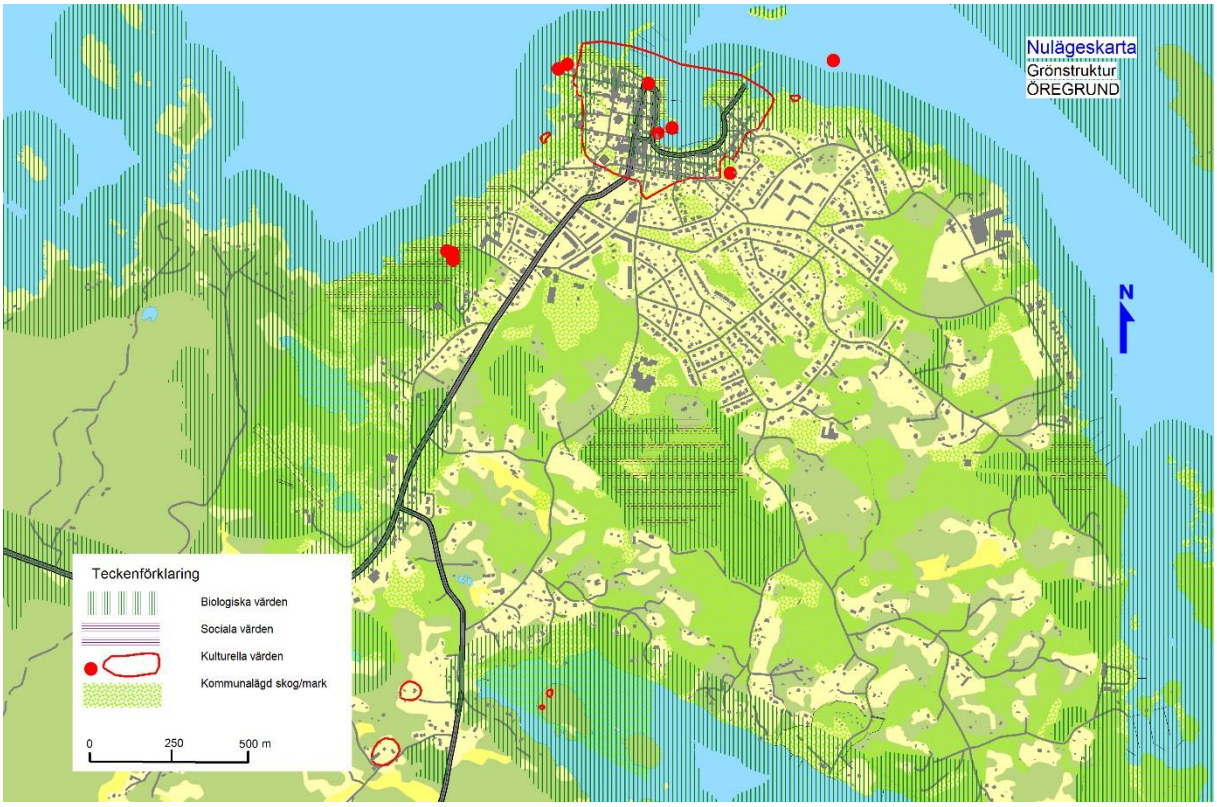
Rekommendationer:

Även parker med olika arealer och egenskaper bör ingå i grönstrukturen i en tätort under utveckling. Park är en anlagd del av grönstrukturen och grönstrukturplanen bör behandla även skötseln av parkytor och de kostnader den medför.

3.4.c Grönstruktur i Öregrund - idag och i framtiden

I det följande visas först det grönas nuläge och sedan ett skissförslag till hur man bör hantera frågan om grönstrukturen i Öregrund. Kunskapsunderlaget om de flesta aspekterna som bör vara grunden för en grönstrukturplan är bristfälligt. Fler inventeringar och värderingar bör tas fram för att kunna göra säkrare bedömningar och skissa på behov av åtgärder.

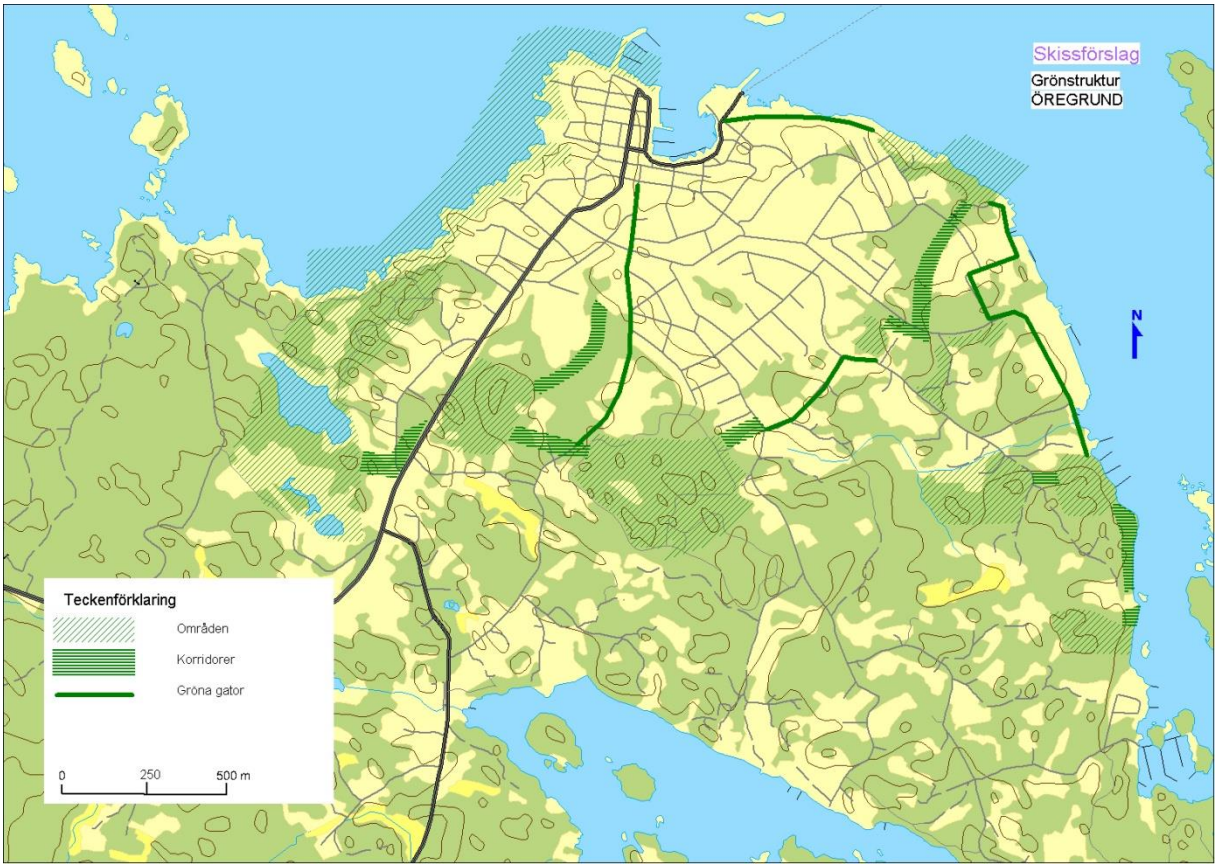
Nulägeskartan nedan redovisar de sammanställda värdena, ekologiska, sociala och kulturella samt den tätortsnära skogen som kommunen sköter enligt skötselplaner.



Sammanfattning av nuläget:
Utöver de viktiga områdena vid kusten, där det alltid bör säkras passagemöjligheter, finns i Öregrund ett större grönområde alldeles inpå bebyggelsen (träsket) och Tallparken i väster, med sammanhängande grönområden åt sydväst. Öregrund är tät bebyggd vilket gör att det mesta av grönskan in i tätorten finns i trädgårdarna. Men just tätheten gör att det blir nära till grönområden eller till kusten. De biologiska värdena skulle behöva karteras i hela orten och särskilt vid strandnära områden, framför allt för att inte spoliera värden i det offentliga gröna rummet. De sociala värdena är mest påtagliga kring skolan och Tallparken.

Sammanfattning av idéskissen:
I kartan nedan redovisas grönområden som har sammansatta värden, dvs. naturvärden, sociala värden och kulturella värden. Därför föreslås dessa områden att bevaras gröna. För att garantera att det grönas funktion ska uppfyllas bör de bevarade områdena ha en viss areal.

Det är viktigt att man kan röra sig mellan grönområden. I skissen redovisas ”korridorer” som kan fungera för människor. I brist på underlag om förekommande arter och dess vikt har inga spridningskorridorer för växter och djur skissats. Vikten av kartering nu för att ta ställning om framtiden är stor.



Vissa gator eller vägar markeras som ”gröna gator”. Tanken är att dessa gator ska omgestaltas till ”gröna gator” med planteringar eller små parkytor med innehåll. Huvudsaken är att man utmed den gröna gatan alltid har grönska i sikte. Att lämna en smal gräsyta utmed vägen är inte att göra en gata ”grön”. Idén går ut på att anlägga små intressanta gröna rum, planterade och med möjlighet att stanna och vila, utmed gatan. Huvudsaken är att behålla områdena tillgängliga och att hålla strukturen sammanhängande.

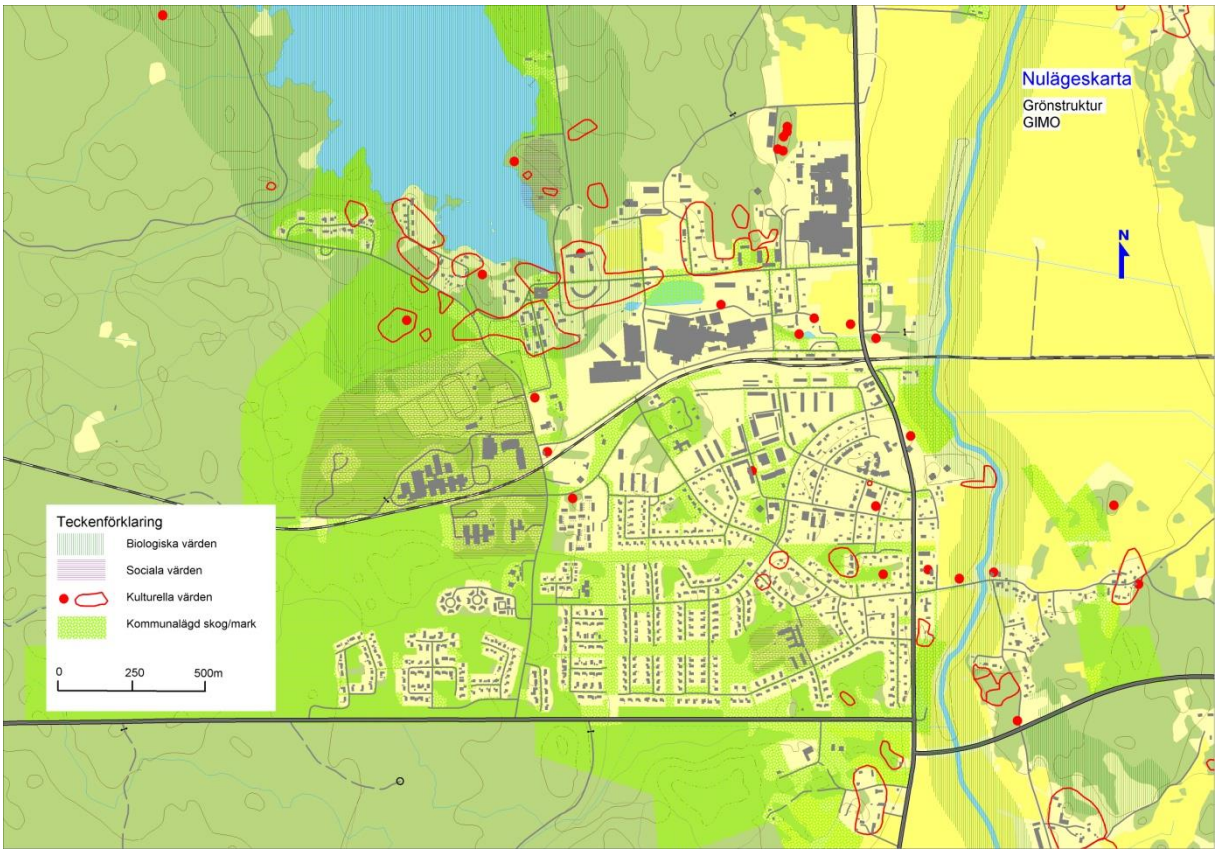
Exempel Fridegårdsparken i Enköping (Enköpings kommun) foto: Stig Malmgren

Rekommendationer:
Öregrund är en så pass tät stad att det lämpar sig att anlägga små parker s.k. fickparker). Park är den anlagda delen av grönstrukturen och grönstrukturplanen bör behandla även skötseln av parkytor och de kostnader den medför.

3.4.d Grönstruktur i Gimo - idag och i framtiden

Här visas nuläget för den gröna strukturen i Gimo och ett skiss förslag för hantering av frågan om strukturerad grönska mitt i tätorten. De flesta aspekterna som bör vara grunden för en grönstrukturplan bör karteras bättre nu för att kunna lägga fram säkrare värderingar och förslag.

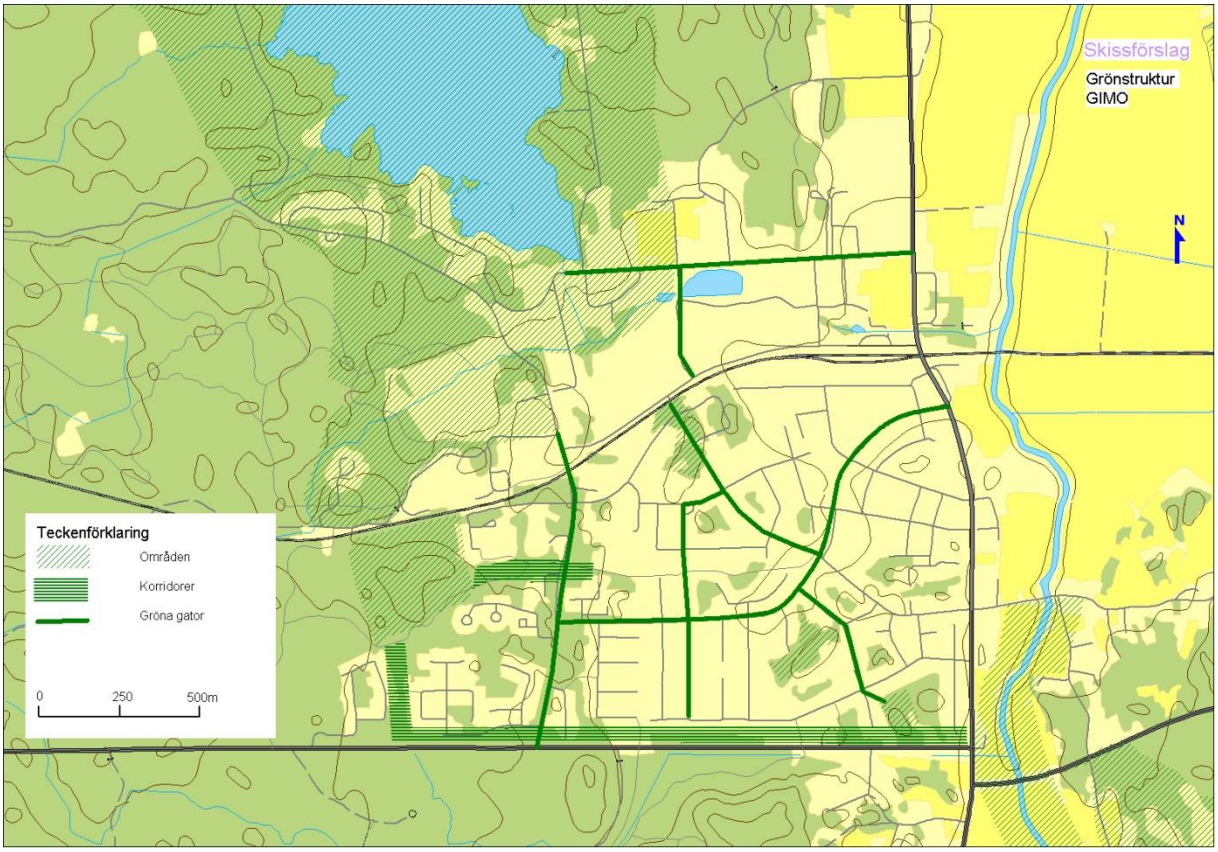
Nulägeskartan nedan redovisar de sammanställda värdena, ekologiska, sociala och kulturella samt den tätortsnära skogen som kommunen förvaltar enligt skötselplaner.



Sammanfattning av nuläget:
Det är tätt mellan de bebyggda områdena i Gimo, det finns ett antal gröna mycket smala stråk men inga större sammanhängande grönområden inom tätorten. De biologiska värdena skulle behöva karteras i stråken och i kvarterens inre där det finns fornminnen och skogsdungar som kan komma att bli en del av det offentliga gröna rummet i en framtid. De sociala värdena är mest påtagliga kring skolan och gymnasiet samt vid idrottsanläggningarna.

Detta om Gimo söder om järnvägen. I samhällets norra del, i och kring bruket, finns dammen, badet och oexploaterade skogspartier som är en stor tillgång. Likaså väster och söder om samhället. När orten utvecklas och tätheten ökar kommer behovet av fler sammanhängande grönområden och möjligheter att ta sig fram dit att öka också. Årummet är viktig och ett mycket användbar element om man säkrar kopplingspunkter för gång- och cykelvägar över väg 288.

Sammanfattning av idéskissen:
I kartan nedan redovisas grönområden som har sammansatta värden, dvs. naturvärden, sociala värden och kulturella värden. Därför föreslås dessa områden att bevaras gröna och för att garantera att de fungerar väl bör de ha en viss areal.



Det är även viktigt att man kan röra sig mellan grönområden. Särskilt när de mest omfattande områdena finns i utkanterna av tätorten. I skissen redovisas ”korridorer” som kan fungera för människor. I brist på kunskapsunderlag om förekommande arter och dess vikt har inga korridorer för spridning av växter och djur föreslagits, svaret på den frågan kan ges när bättre underlag tas fram. I Gimo är de små gröna ytorna i kvarterens inre som bör lyftas och kopplas samman.

Där passager i det gröna inte har kunnat skissas, markeras ”gröna gator” eller vägar med tanke på att gatorna ska omgestaltas med planteringar eller små parkytor med innehåll. Att omvandla en gata till ”grön gata” innebär inte att lämna en smal remsa gräs utmed vägen. Årummet är en outnyttjad resurs som skulle kunna vara en nordsydlig avlång park utmed hela Gimo.

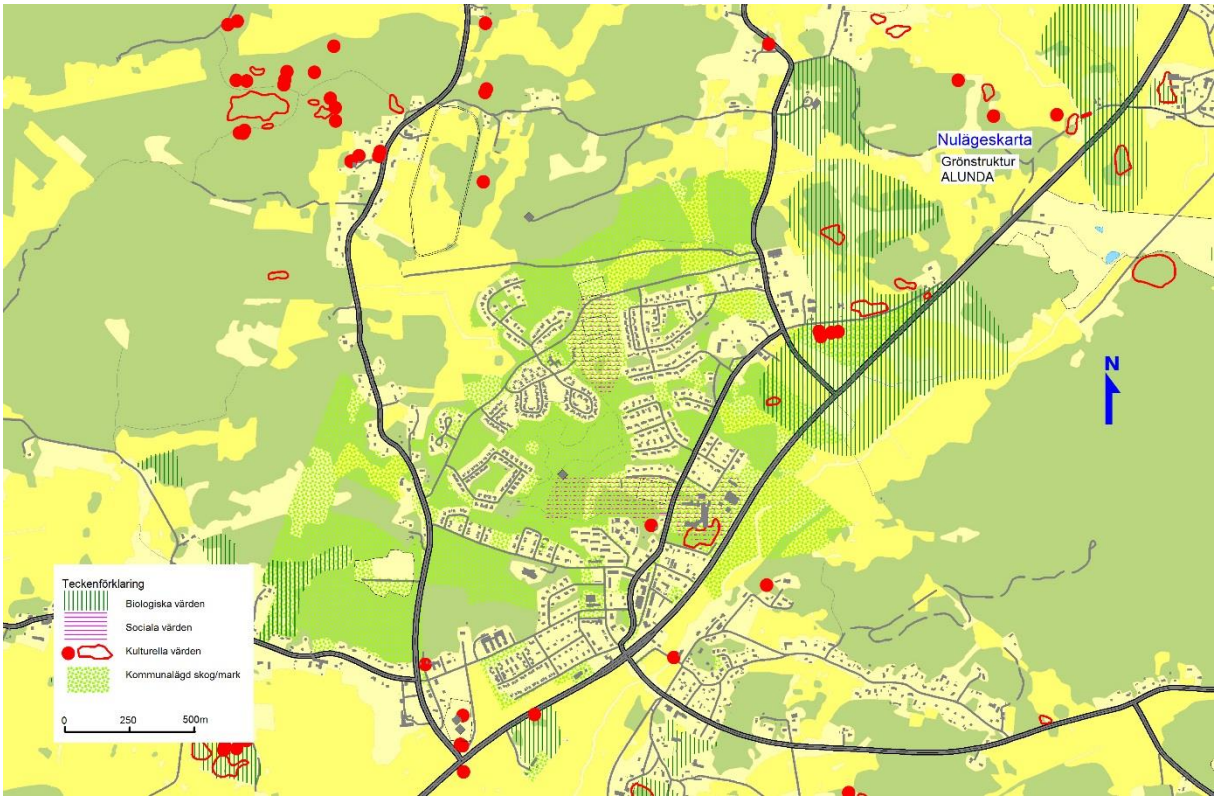
Rekommendationer:
Större parker är lätta kan skapas i den norra och västra delen av orten och mindre små inspirerande parker (s.k. fickparker) i den södra, mest bebyggelsetäta delen av Gimo. Den kommande grönstrukturplanen bör behandla även skötseln av parkytor och de kostnader den medför. Årummet bör tas tillvara, vilket är möjligt att göra etappvis.

Rosendals fickpark i Enköping med bänk designad av Svenolof Sundberg

3.4.e Grönstruktur i Alunda - idag och i framtiden

Här nedan visas dels tillståndet i Alundas gröna struktur idag, dels ett förslag till hantering av ”gröna frågor” i tätorten. Det mesta av de inventeringar och analyser som bör vara grunden för en grönstrukturplan är inte framtagna på tätortsnivå och informationen i de regionala inventeringarna är för grovmaskig. Nytt kunskapsunderlag bör skaffas på lokal nivå för att kunna göra säkrare bedömningar om värdena och behovet av åtgärder.

Nulägeskartan nedan redovisar de sammanställda värdena, ekologiska, sociala och kulturella samt den tätortsnära skogen som kommunen sköter enligt skötselplaner.

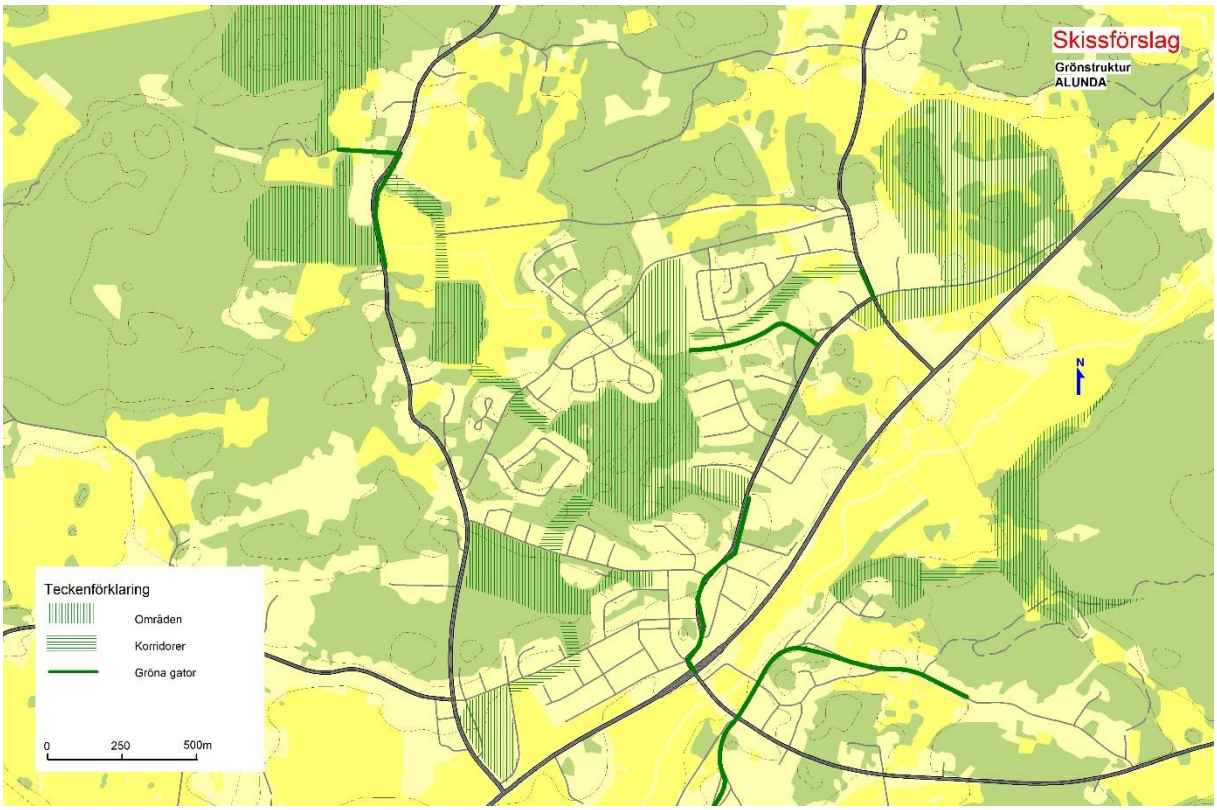


Sammanfattning av nuläget:
Det småbrutna landskapet där Alunda ligger erbjuder stora möjligheter att ha en väl sammanflätad struktur av bebyggelse och grönska. De biologiska värdena skulle behöva karteras inom tätorten. De sociala värdena är väl tillgodosedda i och med ett större sammanhängande grönområde i närhet av både skola och bebyggelse. Området ligger relativt sett centralt och är lätt att nå.

Bostad i närhet av en skogsdunge är en stor fördel

När orten utvecklas och tätheten ökar kommer behovet av fler sammanhängande grönområden och möjligheter att ta sig fram dit att öka också.

Sammanfattning av idéskissen:
I kartan nedan redovisas grönområden som har sammansatta värden, dvs. naturvärden, sociala värden och kulturella värden. Därför föreslås dessa områden att bevaras gröna och för att garantera sin funktion bör de ha en viss areal.



Det är även viktigt att man kan röra sig genom gröna passager. I skissen redovisas ”korridorer” som kan fungera för människor. I brist på bättre karteringar av de idag arterna och dess vikt har inga korridorer för spridning av växter och djur skissats.

Där inte passager i det gröna skissas, markeras vissa gator eller vägar. Tanken är att dessa gator ska omgestaltas till ”gröna gator” med planteringar eller små parkytor med innehåll, vilket innebär att anlägga små intressanta gröna rum, med möjlighet att stanna och vila, utmed gatan.

Rekommendationer:
Alunda är glest bebyggd och det innebär att det finns goda möjligheter att genomföra en bra grönstrukturplanering genom bevarande och förädling av ytor som redan finns. Den kommande grönstrukturplanen bör behandla skötseln av parkytor och de kostnader den medför.

Årummet är värd att satsas på och få det att fungera som en naturskön länk mellan centrum och bebyggelsen på andra sidan vägen 288.

3.5 Resurshushållning

Resurserna mark, vatten och infrastruktur hanteras bäst som tankesätt och rekommendationer på ett övergripande plan, därför beskrivs inte varje ort för sig.

Vilka är kommunens och tätorternas främsta resurser?
Omedelbar närhet till havet.
Markområden för boende och industri med attraktiva kustnära lägen.
Rikt djur- och växtliv, vacker landskapsbild
Närhet till Uppsala med universitet och sysselsättning
Två medeltida stadskärnor och flera järnbruk att vårda
Goda pendlingsmöjligheter

Utan att vara alltför provokativ kan man säga att närheten till havet och den malmrika grunden är kommunens största tillgångar. Östhammar hade utvecklats på ett annat sätt om inte havet varit närmsta granne, och det ger även förutsättningar för den kommande utvecklingen.

Hushållning med mark och vatten

Stränder och strandskydd
Det huvudsakliga syftet med strandskyddet är att spara strandområden, som idag är tillgängliga för allmänheten, till kommande generationer. Det är viktigt att förstå att stränder och de grunda vattenområdena utanför är biologiskt viktiga och känsliga zoner där många olika arter reproducerar sig.

I tätorterna har det sedan länge varit möjligt att upphäva strandskyddet för att möjliggöra utveckling, vilket borde framkalla ett visst behov att bevara vissa miljöer till den ökande tätortsbefolkningens nytta och behov av vattenkontakt.

Strandskyddet är till för såväl friluftslivet som för det växt- och djurlivet. För att klippor och stränder skall vara tillgängliga för alla måste det finnas möjligheter att nå dem även från land. S.k. ”lucktomter” kan vara viktiga länkar mellan t ex allmän väg och strand. Gestaltningsfrågor och färgsättning bör ägnas stor omsorg vid strandnära bebyggelse (se avsnitt Bebyggelseutveckling).

LIS är ett begrepp som står för landsbygdsutveckling i strandnära lägen, därför behandlas inte denna i utvecklingsplanen för tätort.

I kustnära områden som har små förutsättningar till åretruntförsörjning bör förtätning eller permanentning inte tillåtas om kommunal anslutning till vatten inte går att ordna. Utbyggnad av kommunalt vatten och avlopp ska ske med ett långsiktigt helhetsperspektiv.

Djur- och växtliv
Det finns inom kommunen, och i vissa fall alldeles i närheten av tätbebyggda områden, områden för fågelskydd som bör beaktas vid planering. Även tätortsnära skyddade områden för växtlighet kommer att inlemmas, i den mån de är inventerade och klassificerade, i den skiss till grönstruktur som ingår i detta förslag.

Det bör påpekas att en biotopinventering för varje tätort skulle vara ett viktigt underlag i många planeringsavgöranden. Det underlaget finns inte i nuläget.

Skärgård
Medvetenheten om det unika i kommunens skärgårdsmiljöer är en utmaning till hänsynstagande.

Enligt Nationalencyklopedin är skärgård:

> ”Kustområde med talrika öar, holmar, skär, kobbar och grynnor. En skärgård är vanligen bildad i hårda bergarter som gnejser och graniter. Skärgårdskusten är en primitiv kust, som inte nämnvärt påverkats av vågor och strömmar. Skärgårdar är främst begränsade till områden som varit täckta av inlandsisar och som nu har landhöjning. De har relativt liten utbredning, koncentrerad till Skandinaviska halvön och Finland, Skottland, n.ö. Canada och s. Chile. Bland berömda skärgårdar i Norden märks Stockholms, Åbos och Ålands skärgårdar samt skärgårdarna i Östergötland, Blekinge och Bohuslän”.

Exploatering av skärgården bör ske med försiktighet och största hänsyn till den unika tillgången den utgör, inte minst för besöksnäringen.

Mark och infrastruktur som resurs

Attraktiv mark i kustnära lägen

Det är viktigt att i alla sammanhang lyfta fram den värdefulla och i många avseenden unika kustmiljö som finns i kommunen. Kommunen har potential att locka till sig fler boende som uppskattar närhet till havet.

För att kontinuerligt och i framtiden dra nytta av den tillgången bör varje förslag till exploatering studeras noga i syfte att inte låsa utvecklingen.

Redan ianspråktagen mark och befintlig infrastruktur

Mark som har varit bebyggd kan sällan återställas till att bli ”natur” igen. Därför är det mycket viktigt att inför exploateringar alltid utgå från redan ianspråktagna områden som kan omvandlas, förtätas eller kompletteras. Sådana åtgärder är att föredra framför utbyggnad på jungfrulig mark.

Att bygga tätt och på redan ianspråktagna markområden är det bästa sättet att hushålla med mark. Det minskar även procenten av hårdgjord mark per bostadsenhet och minskar transportarbetet. Tätare bebyggelse är lättare att försörja med kollektiv trafik, gång – och cykelvägar samt vatten och avlopp.

Hushållning med material och energi

Avfall

Östhammars kommun har, som Miljöbalken föreskriver, en avfallsplan antagen 2011.

Hushållning med energi

Vindförhållandena kan utnyttjas för energiproduktion. Östhammars kommun har en vindbruksstrategi från 2012. Vindbruksplanen kommer att vara en del av den kommunomfattande översiktsplanen.

Hushållning med befintliga infrastrukturanläggningar och tillgångar

Kommunen har en **Vatten- och Avloppsstrategi** sedan 2011. I korta ordalag säger strategin att kommunalt verksamhetsområde för vatten- och avloppshantering krävs för tätortsutveckling. Kommunalt verksamhetsområde ska prioriteras i utvecklingsområden, dvs. kommande planerade utbyggnader. Nuvarande och potentiella kommunala vattentäkter ska ha skyddsföreskrifter. Även gemensamma vattentäkter i enskild regi bör ha skyddsföreskrifter för vattentäkt. Inom planlagda områden ska finnas krav på gemensamt vatten som är skyddat av föreskrifter. Bebyggelseutveckling ska styras av tillgången på dricksvatten. Kommunalt vatten ska prioriteras i känsliga områden där kommunen aktivt ger förutsättningar för åretruntstandard.

3.6 Orternas historia och kulturarvet

Ökad uppmärksamhet och medvetenhet om våra förfäders och andra generationers verk och gärningar ökar förståelsen för nutida förhållanden och vårt eget ansvar för framtiden. Kulturarvet visar invånarnas kreativitet, handlingskraft, initiativrikedom och fantasi. Det är nödvändigt att redovisa vilka värden som är viktiga att bevara för eftervärlden.

Rekommendationer

Vid lokalisering och ändrad användning av områden och byggnader som utgör del av stadens kulturarv skall största hänsyn tas till byggnadernas karaktär och den omgivande miljöns kvaliteter. Kulturhistorisk inventering och program bör tas fram.

För att få en inblick i våra kulturhistoriska miljöer och bebyggelse samt öka medvetenheten om dess värden borde göras en heltäckande inventering och sammanställas i ett program. Programmet skall sedan användas vid skolorna och vid upprättande av detaljplaner, vid tillståndsprövning samt i annat studiesyfte.

I avsnittet Bebyggelseutveckling finns rekommendationer om hur bevara särdrag och värden hos de befintliga miljöerna. Dessa rekommendationer ska följas.

3.6.a – Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Östhammar

Välbevarad småstadsmiljö präglad av handel, fiske och badortsliv. Med värdefull trähusbebyggelse från 1800-talet första hälft. Representativa sekelskifteshus med stora glasverandor och välbevarad och tidstypisk bostadsbebyggelse från 1900-talets första hälft.

Staden är medeltida och låg då strax väster om den nuvarande staden. De första kända stadsprivilegierna är från 1368. Mot slutet på 1400-talet anlades staden längre åt sydost vid det s.k. Gullskäret.

Strax norr om staden låg fogdeborgen Östhammarshus vilken förstördes år 1434 i samband med Engelbrektsfejden. Efter flera bränder fick Östhammar år 1878 sin första stadsplan, en helt ny sådan med rättvindliga gator, stora rektangulära kvarter och esplanader lades ut på höjden söder och väster om den gamla stadskärnan.

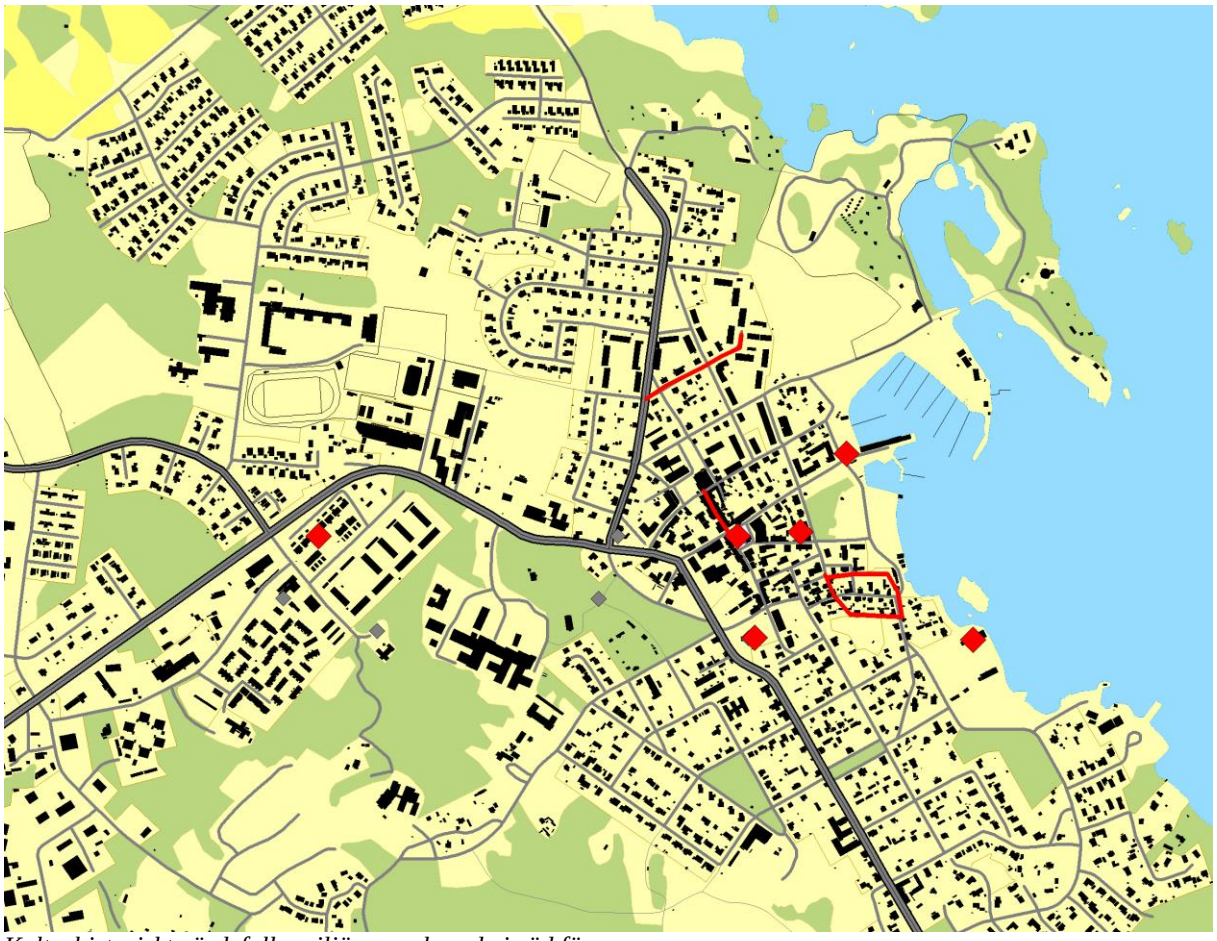
I området finns:

- Medeltida kulturlager
- Tät småskalig bebyggelse(Södra tullportsgatan)
- Välbevarade sekelskifteshus(Rådmansgatan, Högbergsgatan)
- Välbevarade sjöbodar(Sjötorget)

Ur: *Jord och järn – kulturhistoriska miljöer i Östhammars kommun*

Kyrkan i Östhammar

Gamla brandstationen



Kulturhistoriskt värdefulla miljöer markerade i röd färg

1. Gammelbyn, kulturlager från 1200-tal. (Ulriksberg). Östhammars ursprungsplats.

2. När Öregrund år 1521 brändes flyttade man tillbaka staden till Östhammar återigen. Denna gång anlade man staden lite längre österut på det s.k. Gullskäret år 1539.

3. Kyrkan invigdes 1675, det var en liten salkyrka i gråsten. Dagens kyrka är resultatet av flera ombyggnader under 1700 och 1800-talen och restaureringar på mitten av 1900-talet.

4. Rådhustorget och Rådhuset ligger centralt i Östhammar och är ett av stadens tydligaste landmärken. Dessa är välbevarade byggnationer från1730-talet och tornet från 1782.

5. Södra Tullportsgatan- Drottninggatan, 1800-tal. Trähusbebyggelse med låga envånings bostäder. Flera av gränderna och kvarteren har sina ursprungliga sträckningar från 1500-1600-talet kvar och har inte ändrats nämnvärt.

6 Tidstypisk egnahemsbebyggelse finns välbevarad på t ex Slottsgatan och Klackskärsgatan från 1950-talet.

7. Schrams manufaktur, från 1905 med väl bevarat affärs och bostadshus på Drottninggatan.

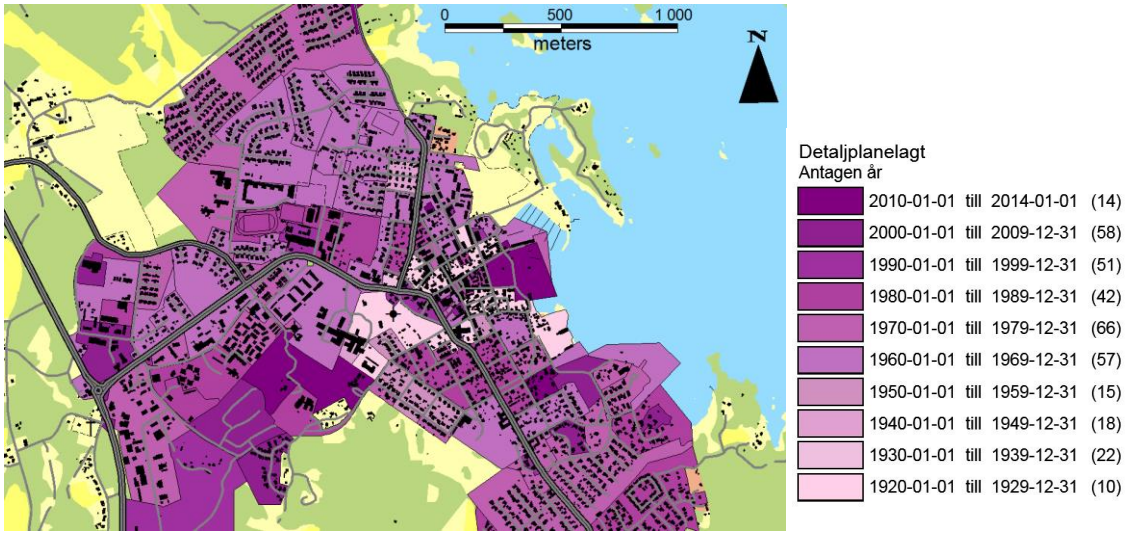
8 och 9. Från badortstiden står idag endast en byggnad kvar, Källörsskolan (societetshuset). Även den gamla brandstationen byggd i trä står väl bevarad kvar i hamnen från samma tid, d.v.s. 1890-talet.

10. En karaktärsbyggnad från mitten av 1900-talet är också vattentornet med sin medeltidsinspirerade utformning. Även denna byggnad utgör ett landmärke för staden.

En stadsgård *Sjöbodarna*

Östhammars planeringshistorik

Att se vilka områden planerades under olika decennier ger en överblick över de perioder då det var stor befolkningstillväxt i bygden, och hur strategierna för tillväxt har varit. Även om man inte kan gå så långt tillbaka i tiden kan man se att under 50- och 60- talen var spridningen av de nya planerna stort. Man planlade mot norr, väst och söder och under de senaste decennierna har man tenderat att ”avrunda” staden.



Sådana kartor kan göras tillgängliga via nätet för att medvetandegöra ortens utveckling

3.6.b - Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Österbybruk

Kulturhistoriskt intressanta miljöer markeras i rött

1. Österbybruk är Östhammars kommuns största och äldsta järnbruk som härstammar från 1500-talet. Nuvarande herrgården är byggd 1763-69, med den 130 m långa stallgården på västra sidan. På gaveln av stallgården ligger orangeriet med sin trädgårdsodling vilken mynnar i herrgårdsparken. Parken som idag är ett fint landmärke för Österbybruk med många evenemang som anordnas varje sommar.

2. Brukskyrkan ligger som flygel till herrgårdsbyggnaden. Den invigdes 1735.

3. Klockstapeln som står på andra sidan herrgårdsdammen byggdes i trä i början av 1700-talet. Klockorna är skänkta av dåvarande ägaren de Geer.

4. Herrgårdshammaren eller vallonsmedjan är den enda komplett bevarande vallonsmedjan i landet. Byggnaden stammar fån 1500-talet då den första smedjan anlades på platsen. Smedjan är hopbyggd med kolhuset och under mark ligger ruinerna efter masugnen.

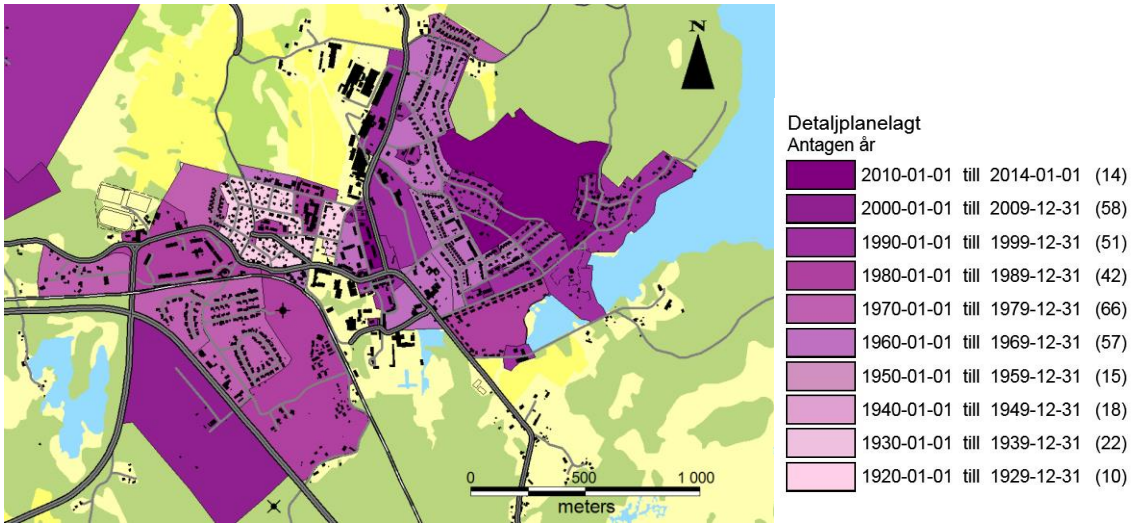
5. Det nya bruket består idag av en blandning av nya och gamla byggnader som t ex två stora kolhus med ramper gjorda av slaggsten. Det gamla gjuteriet finns kvar och dessa rymmer idag ett modernt gjuteri, Österby gjuteri som tillverkar syrafast gods då bl. a propellerblad, vattenturbiner mm.

Herrgården

vallonsmedjan från 1700-talet

Planeringshistorik i Österbybruk

Att se vilka områden planerades under olika decennier ger en överblick över de perioder då det var stor befolkningstillväxt i bygden, och hur strategierna för tillväxt har varierat. Även om man inte kan gå så långt tillbaka i tiden kan man se att fram till 50 talet byggdes småhusområden kring bruket. Under 60- och 70-talen planlades större områden både mot öster och väster om centrum och den trenden har fortsatt i de senast framtagna planerna.



3.6.c – Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Öregrund

Öregrund utgör en av landets bäst bevarade småstadsmiljöer, präglad av handel, fiske och tidig turism. Öregrund har en väl bevarad trähusbebyggelse från 1800- och 1900-talet och kyrkan är en senmedeltida stenkyrka. Staden fick sina första stadsprivilegier år 1491. Detta pga. att landhöjningen gjorde att hamnen i Östhammar blev för grund och man behövde en ny utskeppningsplats.

Efter upprepade bränder under 1500-, 1700-, och 1800-talet fick staden åter sina stadsprivilegier och fick en ny inriktning som badort. Dock var stadens största näring fortfarande fiske och handel.

Öregrund är uppbyggd i en s.k. rutnätsplan och är i dagsläget fortfarande mycket väl bevarad.
Den gamla stadskärnan innanför Långgatan och väster om Fjällgatan utgör ett område av riksintresse för kulturminnesvården.

Ur: Jord och järn – kulturhistoriska miljöer i Östhammars kommun

Kulturhistoriskt intressanta miljöer markeras i rött

1. Kyrkan är Öregrunds äldsta byggnad. Den började uppföras på 1490-talet. Flera bränder har gjort att den är ombyggd i flera omgångar. Kyrkans klockstapel från 1700-talet står på ett bergskrön söder om kyrkan där den idag fungerar som ett viktigt landmärke.

2. I hamnområdet ligger det flera sjöbodar som talar om vad staden försörjde sig på förr i tiden. Innan hamnen fylldes ut så låg bodarna en bit ut i vattnet och var förbundna med land via mindre bryggor. De äldsta bodarna är timrade och ligger vid Hamntorget, dessa härrör från tiden innan branden 1829.

3. Långkatekesen

Vid Långgatan ligger en mycket väl bevarad gård, den s.k. långkatekesen. Den har flera sammanbyggda hus runt en kringbyggd gård. Byggnaden sträcker sig längs med hela kvarteret. Detta är en av de äldsta bevarade byggnaderna i hela staden från 1700-talet. Det har bl. a varit värdshus och stadskällare i huset.

4. Området mellan Västergatan och havet, med Gertruds gränd, Murgränd och Wernbergs gränd. Fiskarstugor, sommarvillor från 1900-talet och karaktäristiska stadsjordbruk från 1800-talet ligger i detta område. Även hembygdsgården, societetshuset och poppelgården finns i området, vilka samtliga uppfördes kring sekelskiftet 1800-1900.

5. Området mellan Västergatan och hamnen präglas av stora borgargårdar. T ex Palmeska huset vid Kyrkogatan, Nybergska vid Långgatan, gamla telegrafen i korsningen Telegrafgatan/Västergatan, prästgården och Rådhuset.

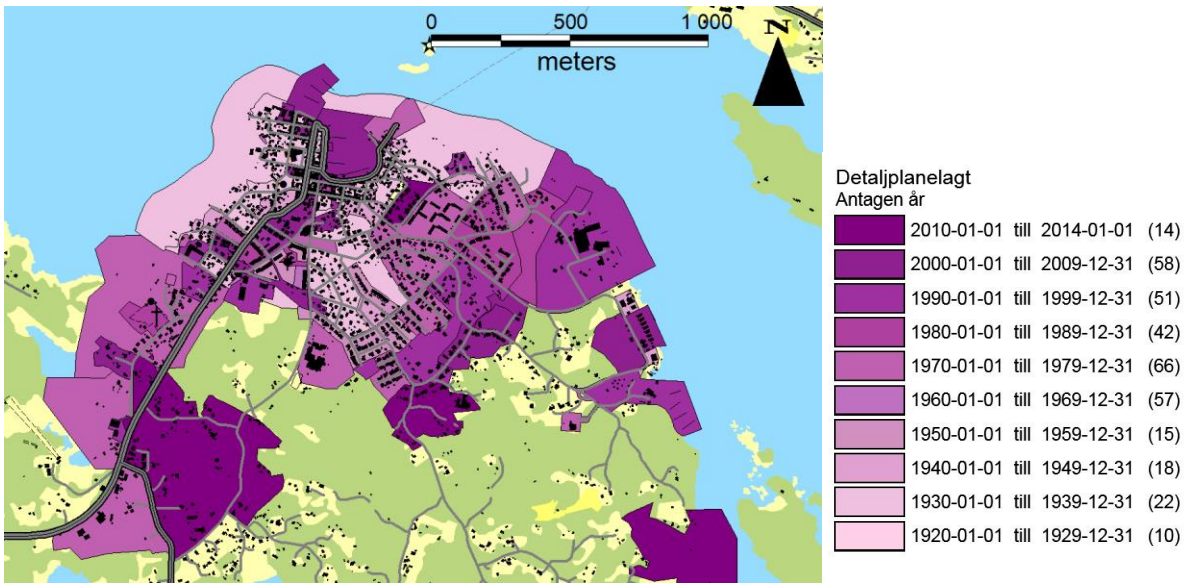
6. Skaten kallas det kuperade området öster och sydost om hamnen. Här är gatumönstret oregelbundet och bebyggelsen utgörs av större och mindre bostadshus som beboddes av sjömän och skutskeppare. Dessa byggnader är från både 1700- 1800-talet och de flesta är försedda med glasverandor.

7. Tallparken, gravlämning av sten/block, från brons-järnålder. Minneslämning med runskrift.

8. Hällristning i Berghäll, 1520-tal, initialer + årtal.

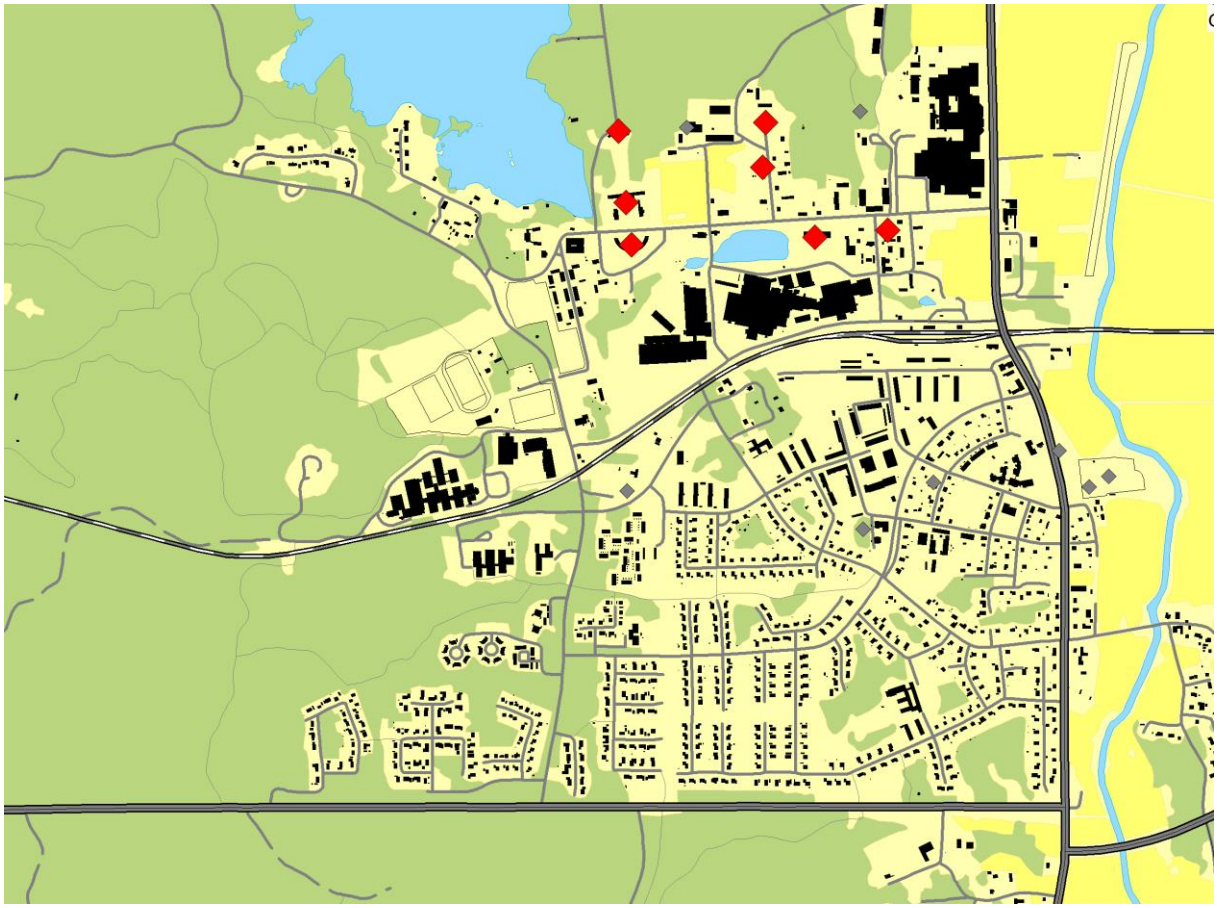
9. Kulturlager, Öregrunds stad, 1050-1520-tal, flertalet fynd under många utgrävningar. T ex båt, murlämningar, porslin och lerkruskärvor

Planeringshistorik i Öregrund



Att se vilka områden planerades under olika decennier ger en överblick över de perioder då det var stor befolkningstillväxt i bygden, och hur strategierna för tillväxt har varit. Även om man inte kan gå så långt tillbaka i tiden kan man se att fram till 1970- talet utvecklade man en ganska kompakt stadsbygd för att under 1980- talet och framåt gå över till vidsträckta villaområden och sedan till ”bebyggelseöar”, en del av dem långt ifrån huvudvägarna.

3.6.d – Kulthistoriskt värdefulla miljöer i Gimo



Kulturhistoriskt värdefulla miljöer markeras i rött

1. Gimo bruk, med stall, vagnshus(de svängda byggnaderna) och orangeriet(andra sidan parken norr om huvudbyggnaden)

2. Kolhuset vid lilla dammen är från början av 1800-talet. Det är en stor monumental byggnad med två stora uppfartsramper gjorda i slaggsten med fyra välvda bågar i varje ramp.

3. Säteriet är byggt 1852 och hyste då in 16 arbetarbostäder. Här bodde då brukets lantarbetare. Det är en arkitektonisk vitputsad påkostad envåningsbyggnad.

4. Hotellet ligger en bit längre ner på Bruksgatan, denna byggnad är från början av 1900-talet och byggdes i samband med omstruktureringen av Gimo bruk. Intill ligger även bostadshuset för ogifta män vilka arbetade på sågverket under denna period.

5. Utmed Algatan ligger logementet och läkarmottagningen. Även dessa byggnader är uppförda i början av 1900-talet. Här hystes ungkarlar in och det fanns sex lägenheter i byggnaden och gemensam matsal i källaren

6. Skäfthammars kyrka ligger nära Olandsån i utkanten av Gimo tätort. Det är en hallkyrka byggd av gråsten. 1250-1350-talet anses den vara uppbyggd.

7. Fornlämning Lissmostertallen, naturföremål, stor mkt grov tall med omkrets på ca fem meter, dock dog den och bortfördes på 1950-talet. Känd och omtalad i bygden och när tallen dog skulle Gimo bruk upphöra enligt folkmun.

8. Hytta och hammarlämning, 1520-tal.spår efter rostgropar och masugn.

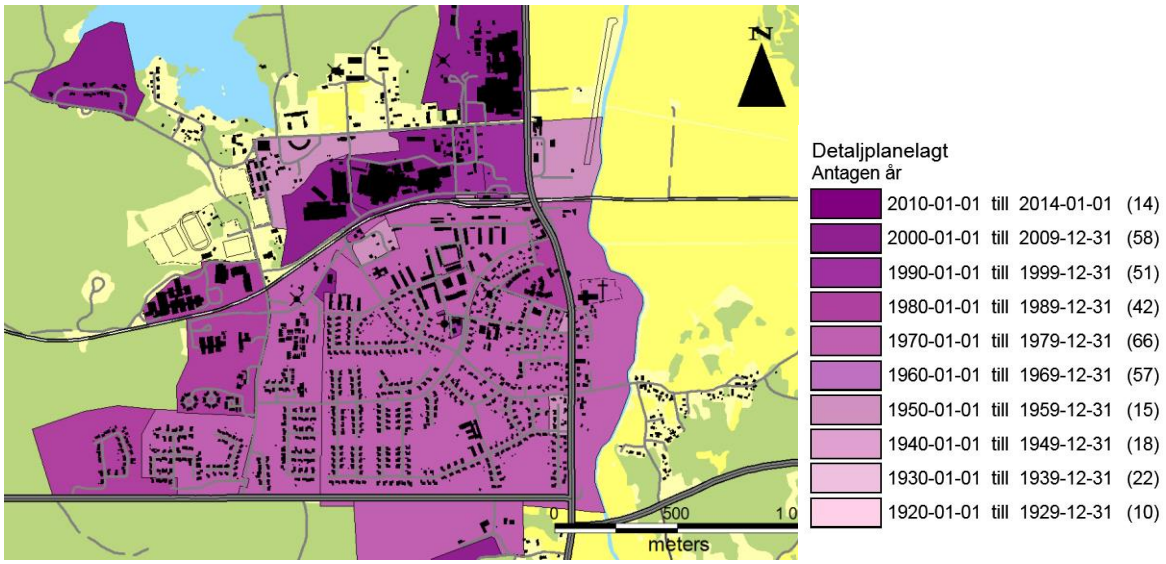
9. Runsten, 1000-tal. Granit.

Källor: Jord och järn – kulturhistoriska miljöer i Östhammars kommun

Vagnhusen i fonden

Kolhus vid lilla dammen

Planeringshistorik i Gimo



Att se vilka områden planerades under olika decennier ger en överblick över de perioder då det var stor befolkningstillväxt i bygden. Även om man inte kan gå så långt tillbaka i tiden kan man se att från 1950-talet och som mest under 1960- och 1970-talen planerades de största arealerna i Gimo. Småhus var den dominerande bostadstypen som byggdes, men norr om centrum blev det ett antal flerbostadshus. Ett riktigt hållbar planeringskriterium, att bygga tätare nära kommunikationerna.

3.6.e – Kulturhistoriskt värdefulla miljöer i Alunda centralbygd

Alunda har varit en väl etablerad forntidsbygd invid den gamla farleden Olandsån, med bebyggelsekontinuitet från förhistorisk tid. Senare blev Alunda ett sockencentrum med medeltida kyrka, vars äldsta delar är från 1200-talet.

Under 1900-talet kom till den än idag välbevarad egnahemsbebyggelse, Foghammarsvägen är ett bebyggelsestråk som är uppfört mellan 1906-1960. Idag är Alunda en representativ tätort med bostads och centrumbebyggelse från 1940-, 1950- och 1960-talen.

I Alundas närmiljö finner man;

- förhistoriska gravar från järnålder(de två största gravfälten ligger vid Klev och Fresta byar)
- fossil åkermark(Kristinetorp)
- boplatslämningar(bl.a. längs med Olandsån)
- kyrkomiljö (kyrkan är medeltida)
- egnahemsbebyggelse (Foghammarsvägen)

Ur *Jord och järn – kulturhistoriska miljöer i Östhammars kommun*

Kulturhistoriskt intressanta miljöer markeras i rött

1 och 2. Klev och Fresta byar. Här ligger de två största gravfälten i Alunda tätort. Det är lämningar av höggravar, och stensättningar av yngre järnålderstyp. Dessa består av 124 respektive 70 fornlämningar.

3. Klev. Här låg de dåvarande häradsbostället, av vilket bostadshuset fortfarande finns kvar från mitten av 1700-talet. Byggnaden har sexdelad plan och sadeltak.

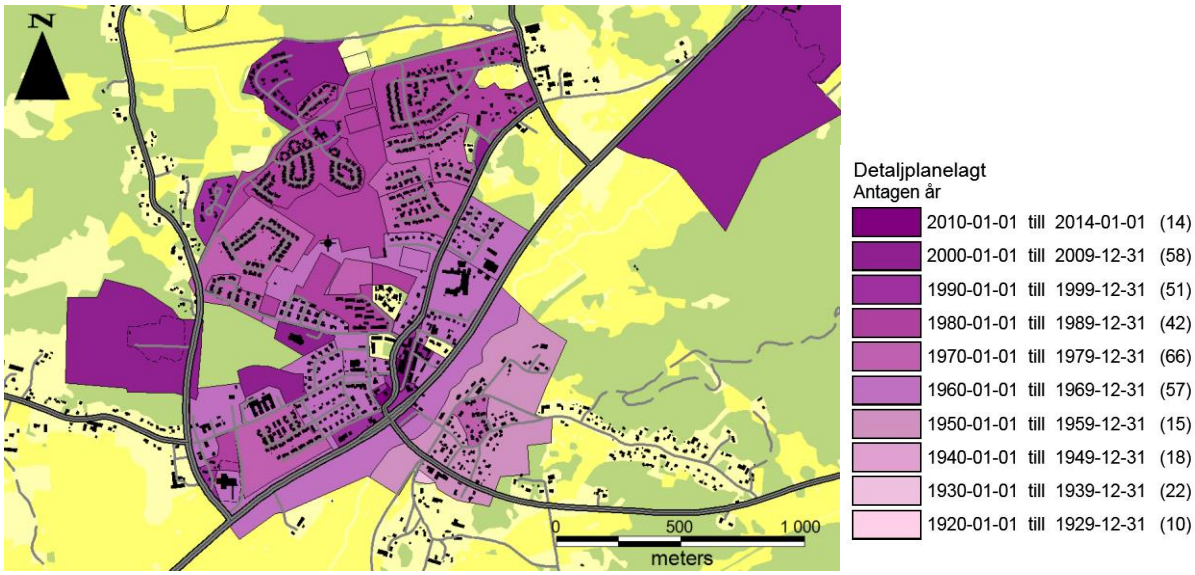
4 och 5. Alunda kyrka ligger väl synlig i kanten av slätten och de äldsta delarna är troligen från 1200-talets andra hälft. Mittemot kyrkan ligger flera byggnader med sockencentral karaktär. Bl.a. Klockaregården från 1790-talet. Den har används som sockenstuga och skola. Idag är den hembygdsgård.

6. De äldsta delarna av Alunda tätort ligger på östra sidan av Olandsån. Här i Foghammar finns en väl bevarad och representativ egnahemsbebyggelse från 1900-talets första hälft.

Planeringshistorik i Alunda

Att se vilka områden planerades under olika decennier ger en överblick över de perioder då det var stor befolkningstillväxt i bygden. Även om man inte kan gå så långt tillbaka i tiden kan man se att 1940- och 1950-talen och sedan 1980-talet dominerar.

Den senaste tendensen har varit att låta tätorten växa i areal med mycket s.k. ”självbyggeri”. Några flerbostadshus har kommit till vid centrum och busstationen under de senaste tre decennierna. Det finns utrymme och möjligheter att utveckla mer av stationsnära boende i hållbarhetens tecken.



Klockaregården idag hembygdsgård

Alunda kyrka

3.7 Rörelsestruktur, trafiknäten

Orternas trafik- och bebyggelsestruktur samspelar. Lokalisering av bebyggelse spelar en viktig roll i skapandet och belastningen av trafiknäten. Men det kan även förhålla sig tvärtom, att befintliga trafikstråk initierar eller attraherar ny bebyggelse. I dagens trafikstruktur eller markanvändning kan ortens historia läsas, mer eller mindre tydlig.

Hur har dagens trafikstruktur vuxit fram?

Genom tiderna har idealen och förutsättningarna för planering av vägar och gator förändrats.
De äldre samhällen byggdes upp anpassade till de topografiska förhållanden, i låglänta partier var vägar och gator rakare än på kullarna, där man följde nivåerna med vägen för att undvika branta partier som är svåra för både djur och människor. När stadsbränder började härja och även som ett sätt att åstadkomma viss trafikseparering, kom rutnätsstaden och trottoarerna att bli allt vanligare. Många av dessa gator finns än idag, om än med ändrade dimensioner. Även trafikeringen av vissa gator har förändrats, några har omvandlats till återvändsgator, andra till bredare huvudgator.

Bilismen bidrog till att göra gatorna bredare och skapa behov av parkeringsytor. Under år av snabbare tillväxt på 60- och 70-talen, kom nya tankar om bebyggelse- och trafikstruktur att användas, enligt bl.a. grannskapsprincipen, med matarleder, uppsamlingsgator och återvändsgator. Den byggdes upp efter ett system med trafikdifferentiering och -separering som huvudmålsättning, så långt som detta fysiskt gick att genomföra. Vid planering av nya bostadsområden anlades först de stora huvudvägarna. Efter det lades bostads- och verksamhetsområdena till som enklaver med mindre lokalgator, oftast återvändsgator. Det sättet att planera och bygga har lämnat spår på i stort sett alla orter i Sverige.

Sedan 90-talet har man börjat bryta det mönstret och integrationen av enklaver till fullvärdiga stadsdelar är det nya sättet att hantera både trafik- och bebyggelsestruktur. Idealtillståndet är korta avstånd mellan bostäder och arbetsplatser och de rent fysiska förutsättningarna för detta skapas genom integrerad planering, men i dagens dynamiska arbetsmarknad torde pendling vara oundviklig. Då krävs det även goda långväga transportleder och kommunikationsmedel, och helst kollektiva transportmedel för hållbarhetens skull. Numera vill samhället gärna stimulera gående, cyklande och kollektivtrafikens användning. Därför kommer det fram fler och fler anläggningar där man kan byta från ett trafikslag till ett annat (från cykel, bil, buss och tåg till annat transportmedel). I framtiden, om det blir en ökning av kollektivtrafik, cyklande och gående och en tillbakagång av bilanvändningen, handlar kanske om att göra gatorna smalare och planterade.

Gång- och cykeltrafiken (GC-trafik)

Det övergripande gång- och cykelvägnätet är inte sammanhängande i någon av de studerande tätorterna. Förbättringar kan åstadkommas vad gäller genhet och säkerhet i övergångar och ett sammanhängande nät bör eftersträvas vid varje förändring (se kartan för varje ort).

Dragning och utformning av cykelbanor

Cykelbanor eller cykelvägar bör vara så gena som möjligt och samtidigt ta vara på de topografiska möjligheterna. Både gaturummet och utformning av banorna bör vara så talande och tydliga att inga tveksamheter uppstår om vilka trafikanter som har företräde. Med hänsyn till detta ska varje ombyggnad betraktas som en möjlighet att höja nätets standard.

Barriäreffekter

Barriärer kan uppstå naturligt eller orsakas av trafikströmmar (hårt trafikerad väg och järnväg). För att bäst bryta dessa effekter kan de kartläggas och strategiska punkter för att bryta igenom studeras närmare. De punkter där barriäreffekterna bryts har stor betydelse för bl. a. stadslivet. Exempelvis, om ett resecentrum byggs eller utvecklas kommer gång- och cykelvägsnätet till och från den platsen nödvändigtvis att prioriteras.

Rekommendationer

Åtgärder för att minimera barriäreffekt ska vara grundförutsättningar när infrastrukturen byggs ut eller byggs om. I avsnittet om Gestaltning föreslås några lämpliga punkter för att bryta barriäreffekter.

Eventuella konfliktpunkter

En fördjupad studie av eventuella konfliktsituationer mellan fordon och oskyddade trafikanter (fotgängare och cyklister) bör tas fram för varje ort. Framför allt GC-vägarnas korsningar med huvudvägnätet kan innebära konfliktpunkter som behöver studeras särskilt och åtgärdas.

Även möjliga konfliktsituationer fotgängare och cyklister emellan borde utredas. Dessa torde bero på banornas utformning och kan vara tämligen enkla att åtgärda.

Rekommendationer

Åtgärdsplan inklusive prioritering bör tas fram i syfte att avhjälpa bristerna för att minimera konflikterna. I framtiden kan förtätning och komplettering inom de redan bebyggda områdena få gång- och cykeltrafikens strömmar att öka markant.

Kollektivtrafiken

Dagens kollektivtrafik inom Östhammars kommun sker med buss. Turtätheten är särskilt god på linje 811 Öregrund/Östhammar - Uppsala. Dessutom trafikerar ytterligare turer sträckan Alunda - Uppsala.

Kollektivtrafiken ska kvalitets- och kvantitetsmässigt uppfylla resenärernas krav och behov och bli ett fullvärdigt alternativ till personbilen. Avgörande för kollektivresenärer är restiderna. Det är värt att sträva efter att den offentliga och kommersiella servicen lokaliseras i de centrala delarna av orten. Restiden från bostadsområdena till centrum är därför en viktig komponent i planeringen av kollektivtrafikförsörjningen.

Restiderna till och från Uppsala, Gävle och Norrtälje är viktiga för de invånare som arbetar eller studerar utanför kommunen. Restiden och turtätheten mellan kommunens orter är viktiga för att kunna diversifiera utbudet av varor och tjänster orterna emellan. Restiden är direkt beroende av trafikering och turtäthet. Gångavstånd och byten upplevs som en tung del av restiden.

Rekommendationer

Det är nödvändigt att, inom ramen för en trafikplan som även inkluderar kollektivtrafiken, studera även anslutningstider och samspel mellan buss och tåg. Frågan om tillgängligheten för äldre och personer med funktionshinder bör inta en central plats i kollektivtrafikplanering.

Gångavstånd till busshållplatserna

Möjligheten att kunna använda kollektiva färdmedel påverkas i hög grad av avstånd till busshållplatserna. En annan faktor av vikt är gångvägarnas sträckning/utformning och om korsningar mellan gångstråken och kollektivtrafiknätet stämmer med hållplatslägena.

Rekommendationer

Även om många hållplatser kan ha en fullgod anslutning till gång- och cykelvägsnätet, bör en mera systematisk kartläggning tas fram. Och vid varje flytt av hållplats bör frågan aktualiseras, för att ge bästa möjliga service.
I största möjliga mån kan lokalisering av hållplatserna ta hänsyn till de målpunkterna som besöks av personer med rörelsehinder, vårdanläggningar, särskilda boenden och liknande.

Utformning av hållplatserna

Även miljön vid och kring hållplatsen påverkar benägenheten att åka kollektivt. Flera faktorer är kända. Att det finns väderskydd, att platsen upplevs som trygg (väl belyst, synlig) och att ingen konflikt med cyklande uppstår vid av- och påstigning.

Rekommendationer

Att inventera och vid behov förbättra miljön vid och kring busshållplatserna samt att öka tillgängligheten bidrar till att utveckla kollektivtrafiken.

Biltrafiken

Indelning av biltrafiknätet

Traditionellt har biltrafiknätet delats i ett huvudnät och ett lokalnät. Huvudnätet skall ha hög framkomlighet för förflyttningar mellan områden och/eller genom staden. Lokalnätet är till för trafiken inom orten där säkerheten prioriteras framför framkomligheten. Lättåtkomlighet av nätet bör dock garanteras.

De senaste decennierna har andra faktorer än funktionen börjat användas för att klassificera tätortens trafikytor. I samband med trafiksäkerhetsarbetet kring Nollvisionen har utformningens och rumslighetens betydelse för anpassning av hastigheten uppmärksammats. Följande klassificering bygger på den s.k. ”Livsrumsmodellen”, och utgår ifrån vad som utspelas i de olika vägarna och gaturummen.

	Utformning	**Hastighet**	**Trafikuppgift**
Frirum	Gångväg GC-väg Gågata	Gångfart (ca 15 km/h)	
Mjuktrafikrum	Gårdsgata Lågfartsgata Blandgata	Gångfart 30 km/h 50/30 km/h	Lokalgata Uppsamlingsgata Huvudgata
Transportrum	Bilgata	70- km/h	Genomfart Förbifart

Hastighet

Även hastighetsplaner har blivit ett verktyg för att anpassa och utforma gatorna efter den hastighet som bedöms vara lämplig. Östhammars stad har en hastighetsplan framtagen under 2011. Det finns inga hastighetsplaner för andra orter

Konflikter

En redovisning av eventuella konfliktpunkter bör vara vägledande för arbetet med förbättringar av gatunätet. Konflikterna bör helst klassificeras och rangordnas inbördes (fordon/fordon, fordon/oskyddade och fordon/djur).

Blandtrafik eller separering?

I dagens tätorter finns det många gator som inte är utformade för blandtrafik, vilket är att sträva efter för att uppnå attraktiva och trygga stadsmiljöer. Om gatans dragning, dimensioner och gaturummets gestaltning ger tillräckligt tydliga signaler om vilket trafikslag som prioriteras uppstår samspel istället för konflikter.

Rekommendationer

I samband med utbyggnad eller ombyggnad av gator ska gatornas utformning och möbleringen av gaturummet studeras. Passagemöjligheter ska särskilt beaktas, för både människor och djur. Om de fysiska förutsättningarna finns kan ombyggnader leda till att gatorna anpassas för blandtrafik och utgör en trygg och trevlig miljö för både passagerare, bilister och oskyddade trafikanter.

Tillgängligheten

Bilnätet bör utformas så gent som möjligt. Från stadsdelen skall man gent kunna ta sig till huvudgatorna och sedan snabbt förflytta sig till målpunkten (se noder eller samlingsplatser och stråk i avsnittet Gestaltning).

Möjligheter till vägval bör finnas. I blandgatorna bör bilisten anpassa hastigheten med hänsyn till framför allt oskyddade trafikanter. Om målpunkten ligger utanför stadsdelen bör förflyttningen kunna ske snabbare. Gena snabba vägar för längre sträckor och hastighetsanpassade samspelsgator för korta förflyttningar.

Rekommendation
Bilnätet bör differentieras. En nyanserad bild av de olika trafikanternas anspråk bör tas fram för varje tätort eller och stadsdel. Detta bör resultera i en varierad utformning av gatorna och varierad hastighetsreglering, med hänsyn till den enskilda gatans form och funktion. Utformningen bör om möjligt ändras om den inte motsvarar funktionen eller behovet.

Gaturum och gestaltning
I många tätortsmiljöer kan man se exempel på att gaturummets slutenhet brister, vilket gör det svårare att orientera sig och påverkar trafikanternas beteende. Gaturummets utformning bör studeras särskilt i de befintliga och blivande huvudstråken. Även entréerna till staden och stadsdelarna skall vara rumsligt tydliga och välkomnande.

Antal bilar per invånare och parkeringsmöjligheter
Det finns statistik om antalet bilar per invånare i olika delar av orterna, eller i olika orter. Av sådan information kan både hushållens tillgång till bil och kollektivtrafikens betydelse läsas av. Även om parkeringsmöjligheterna kan vara goda i dagens läge, kan framtida förtätningar och kompletteringar i redan bebyggda stadsdelar orsaka en ökning av trafikflödena, framför allt i de centrala delarna av varje ort.

För vissa speciella större anläggningar (terminaler, stormarknader och sportarenor) är det nödvändigt att i varje särskilt fall undersöka parkeringsbehovet.

Rekommendation
Med förtätningar och ökade flöden följer en ökning av parkeringsbehovet. Detta kommer att påverka både planeringen och gestaltning av nya byggnader eller anläggningar. Att tillämpa riktlinjer för att bereda parkering inom varje enskilt projekt kan vara lämpligt.

Vägnätet i stort
Kommunens viktigaste väg är länsväg 288. Den byggs för närvarande om till en mötesfri 2+1 väg. Den är även den mest trafikerade och används av flertalet kommuninvånare vid resor till och från Uppsala, antingen man åker egen bil eller med buss. Väg 288 torde också vara den mest utnyttjade vägen vid resor mot Stockholm och den utgör en del av förbindelsen mot Arlanda. Inom kommunen når vägen Alunda, Gimo och Östhammar. Dess sträckning mellan Gimo och Börstil är ett regionalt prioriterat stråk som bidrar till att förbättra tillgängligheten från Roslagskusten och Östhammars kommun till Uppsala, Stockholm-Mälarregionen och övriga södra Sverige. Vägombyggnaden högt prioriterad av Landstinget/UL, Uppsala kommun och Östhammars kommun.

Riksväg 76 har störst betydelse för boende och arbetande i Östhammar, Öregrund och Hargshamn. Väg 292 är bland annat en viktig led för trafik mellan Hargshamn och E4 norrut. Likaså utgör den förbindelse mellan Gimo och Österbybruk och vidare mot E4 (norrut).

Bilnätet för farligt gods
Vägarna 288, 76 och 292 är avsedda för transporter av farligt gods.

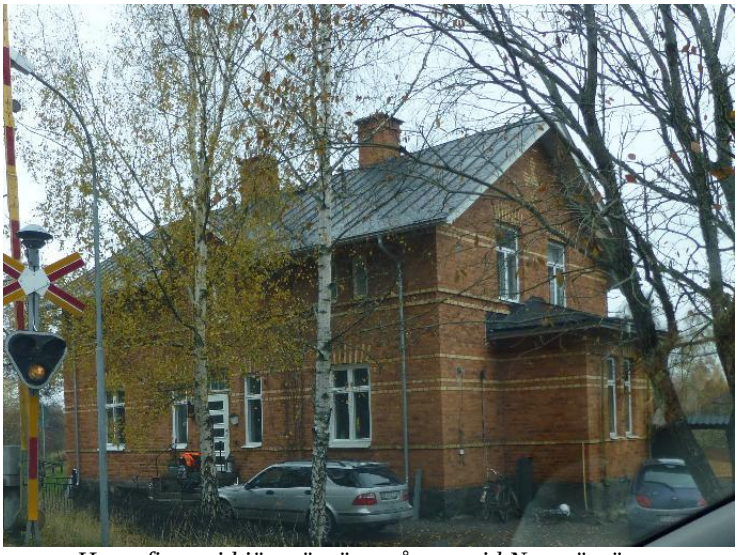
Båttransporter
Hamnen i Östhammar används i stort sett bara för fritidsbåtar och farleden dit tillåter endast lätt tonnage. Hamnen i Öregrund trafikeras, utöver färjan till/från Gräsö och fritidsbåtar, av Sjöfartsverket, Kustbevakningen och turistbåtar under sommaren. Hargshamn är kommunens största hamn och utgör ett logistiskt nav som knyter sjövägs-, lastbils- och järnvägstransporter.

Järnväg

Det finns en järnvägssträcka i kommunen, Hargshamn - Gimo - Österbybruk - Örbyhus men denna används endast för godstrafik och är inte elektrifierad.

Den verkligt hållbara långsiktiga trafiklösningen skulle uppnås med en järnväg ända fram till de större befolkningskoncentrationerna inom kommunen. När det gäller järnvägstrafik är det i första hand angeläget att nuvarande järnväg utnyttjas för godstransporter och att ny bebyggelse inte placeras för nära järnvägen med tanke på transporter av farligt gods. Vidare är en elektrifiering önskvärd. Men om man tänker långsiktigt bör även möjligheterna till persontransporter beaktas. Detta skulle vara i linje med det nationella miljökvalitetsmål som säger att det skall finnas miljöanpassade kollektivtrafiksystem av god kvalitet.

Österbybruk har haft persontrafik till 1960. Stationshuset byggdes 1917.



Huset finns vid järnvägsövergången vid Norrnäsvägen

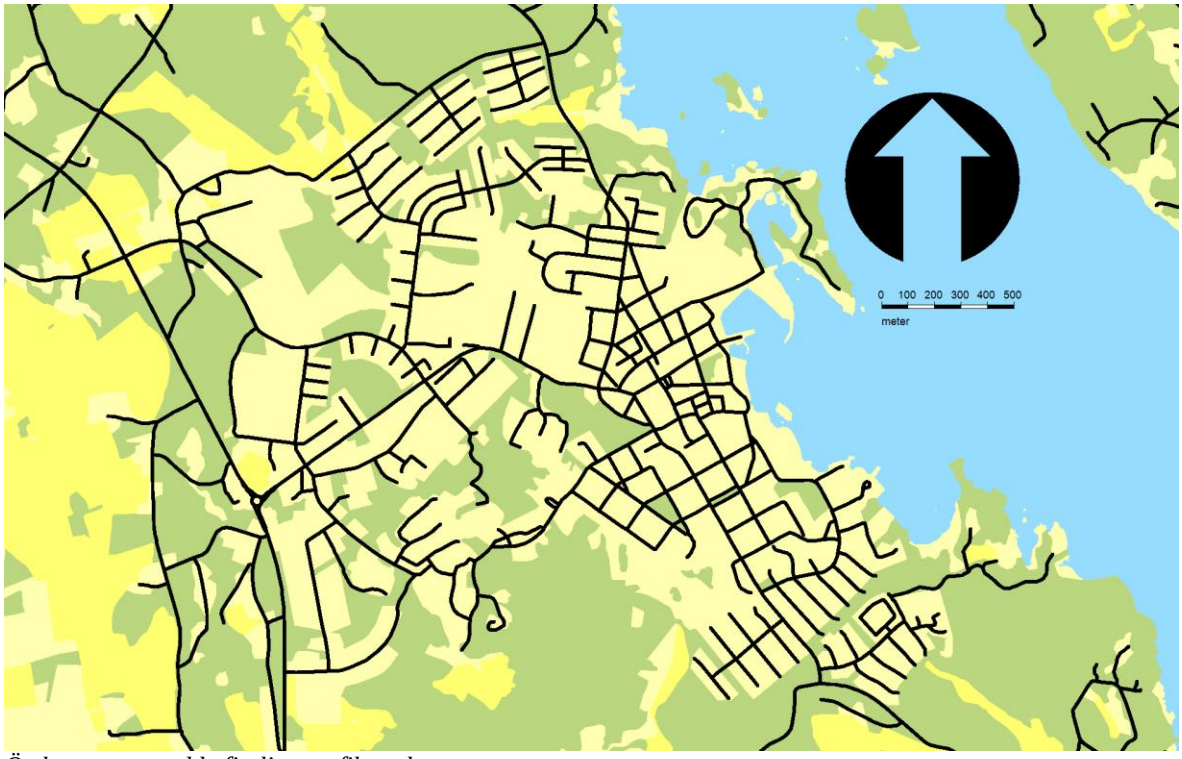
Rekommendationer
Återskapandet av transportnoder vid järnvägen i form av resecentrum där olika trafikslag och kollektiva transportmedel möts, kommer att vitalisera stadskärnorna och samtidigt förena och integrera de idag tudelade orterna.

Rekommendationer för utvecklingen av trafikstrukturen

- **verka för att de viktiga infrastrukturfrågorna för trafikförsörjningen av orterna och industrin genomförs**
- **studera lämpliga åtgärder för ökad trafiksäkerhet och utforma för att hastighetsanpassa i samband med ombyggnader av de lokala gatunäten**
- **föreslå åtgärder i takt med att eventuella konflikter mellan biltrafik och GC-trafik klargörs**
- **verka för att skapa förutsättningar för kollektivtrafik till de viktiga målpunkterna i varje ort**
- **ta fram en framåtsyftande trafikplan för alla trafikslag, inklusive kollektivtrafikplan, för att anpassa trafiknäten till kommunens framtida behov**
- **hushålla med energi och minimera miljöbelastningen genom att inrikta samhällsplaneringen mot en ökad samordning mellan bebyggelseplanering och infrastrukturplanering**

3.7.a - Östhammars stad trafiknät och dess specifika egenskaper

De äldre och centrala delar av Östhammars stad visar dels de smala gatorna och gränderna som tillhörde den senmedeltida staden och både nordväst och sydost om stadskärna syns rutnätsstaden från sena 1800-talet och tidiga 1900-talet.



Östhammars stad befintliga trafikstruktur

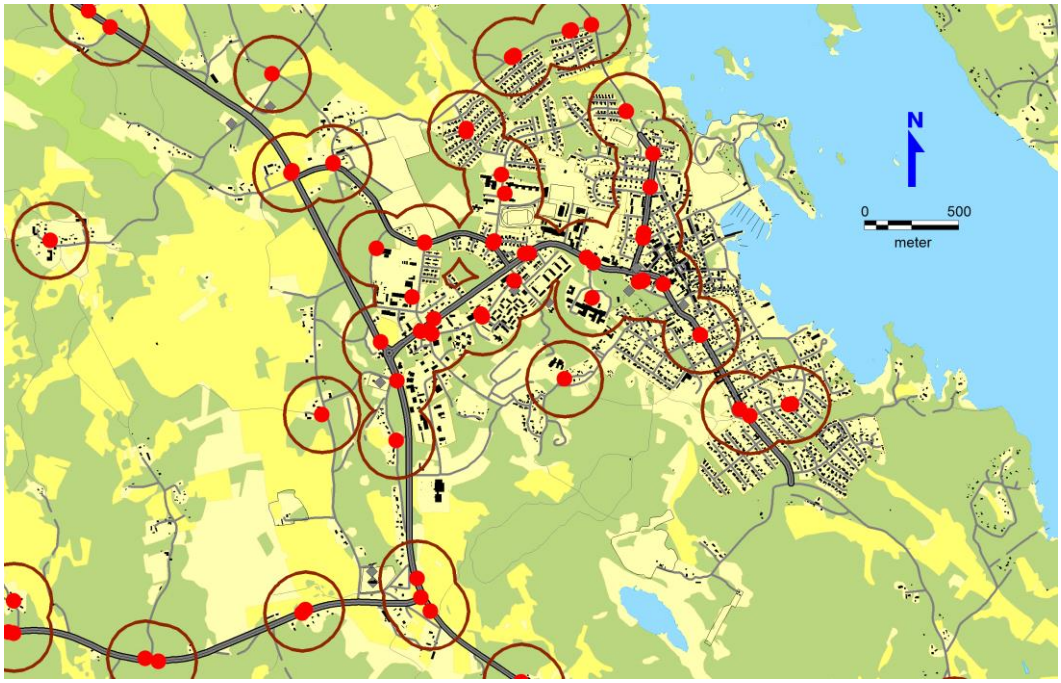
Östhammars stad gång- och cykelvägsnätet som grön pricklinje

Sedan, mellan 1940 och 1950, tillkommer den enda stadsdelen som har en typisk trafikstruktur baserad i trädgårdsstadens ideal (Villagatan-Edsgatan).

Med avstamp i 1960-talet har strukturen vuxit under grannskapsplaneringens signum. Metoden används fortfarande när man trafik- och bebyggelseplanerar de nya områdena (se övre karta).

Gångavstånd till busshållplatser

I Östhammars stad har de flesta bebyggda områden en busshållplats inom 400 meters avstånd, med undantag av några bostadsområden i söder och några av de områden som planeras och byggs syväst om stadskärnan.



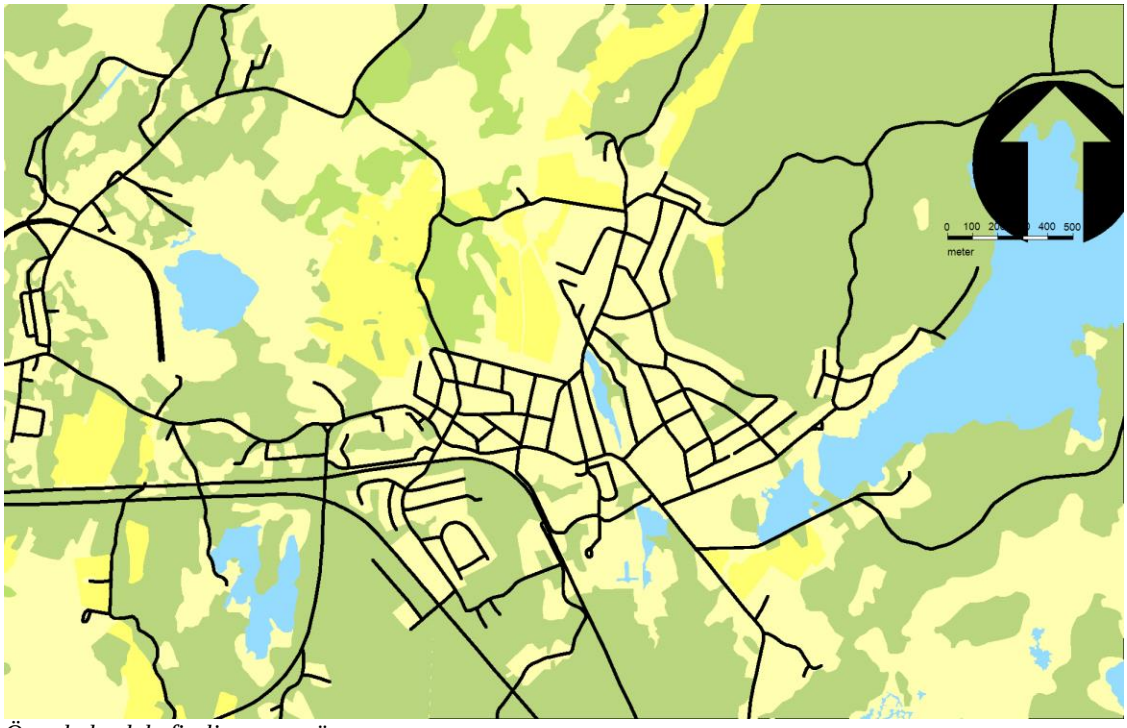
De bruna cirklarna visar områdena som ligger inom 200 meters fågelväg från någon busshållplats

Tydligt gaturum

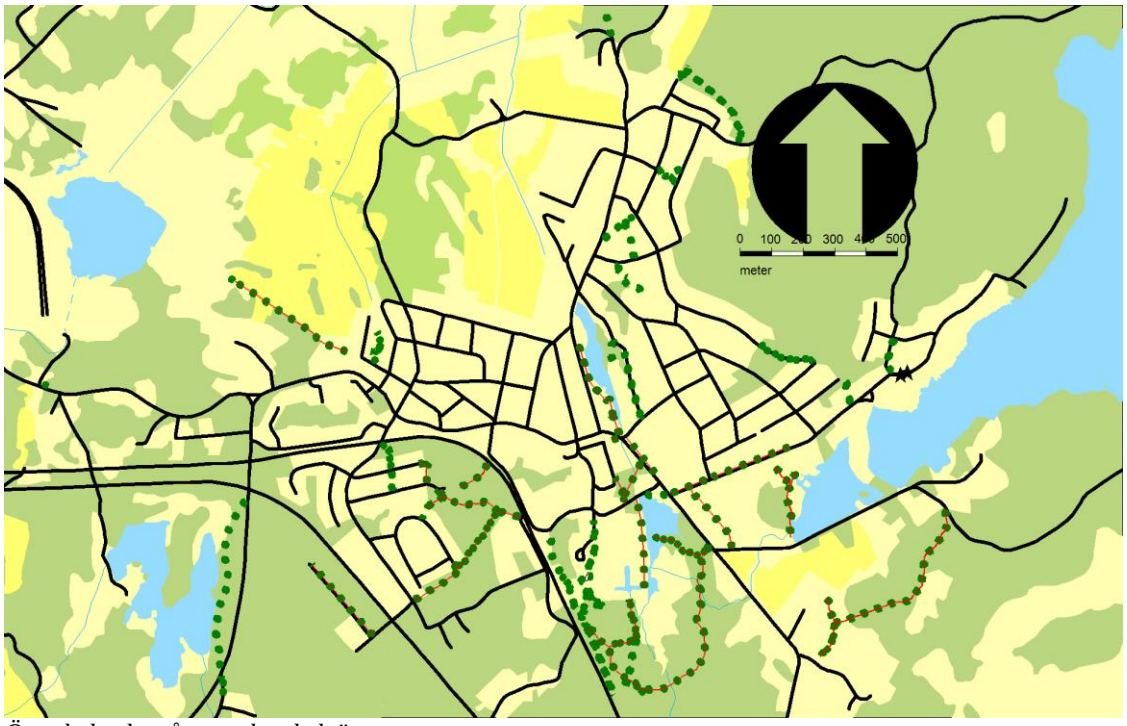
Tre klenoder som inte får stöd av det otydliga gaturummet, vid busstationen behöver vägvalet tydliggöras

3.7.b - Österbybruks trafiknät och dess specifika egenskaper

Österbybruk är uppbyggd norr om nuvarande väg 292 och på båda sidor av dåvarande landsväg. De delarna av samhället som har gator anlagda fram till 1960-talet finns norr om järnvägen och de delarna som är planerade med någon sorts grannskapstänkande och återvändsgator finns söder om järnvägen. De senastes omfattning är mindre, och många kvarter har förtätats i den gamla strukturen. Denna integration av bebyggelse och gator från olika perioder är positiv. Nedan visas en karta med gatustrukturen.



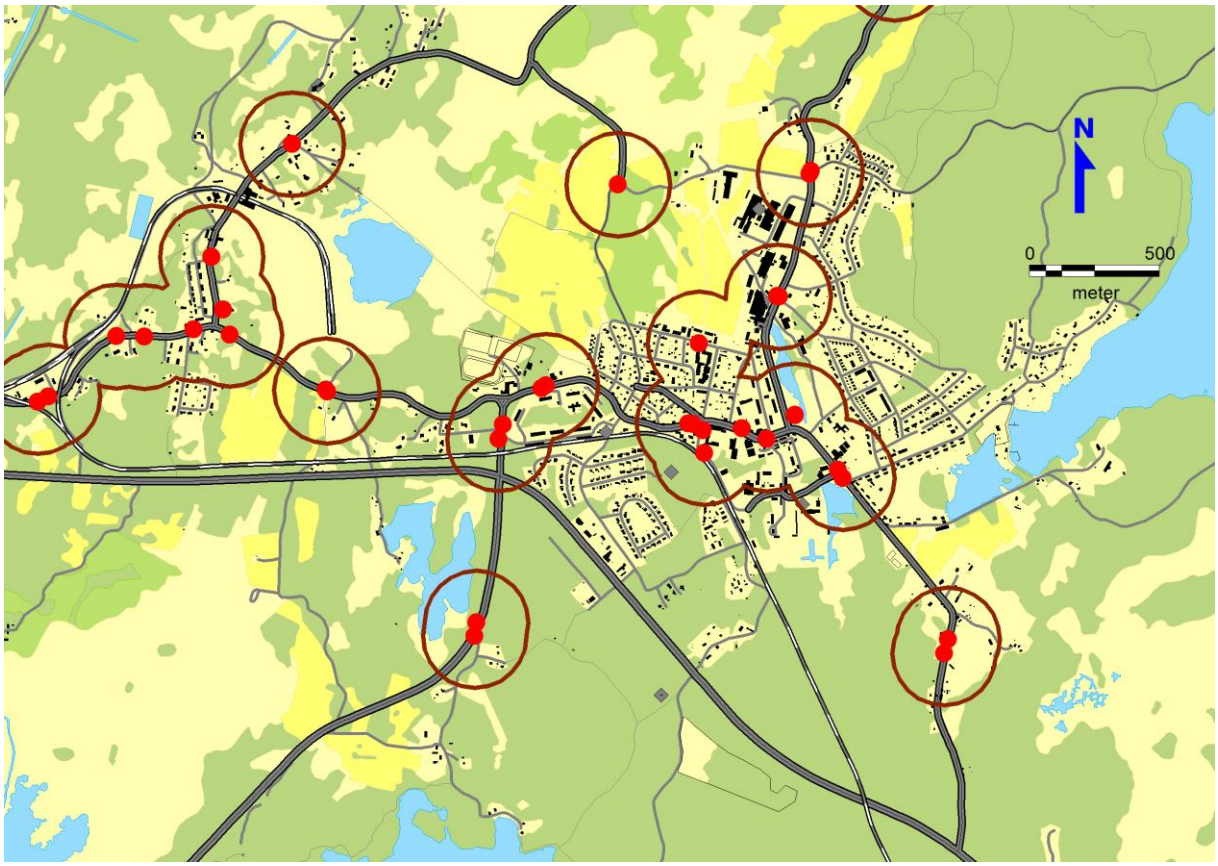
Österbybruk befintliga gatunät



Österbybruks gång- och cykelvägar

Gångavstånd till busshållplatserna

Möjligheten att kunna använda kollektiva färdmedel påverkas i hög grad av avstånd till busshållplatserna. I Österbybruk kan man räkna ut att vissa områden inte har någon busshållplats inom 200 meters gångavstånd (gångavstånd blir alltid mer än avstånd fågelväg).

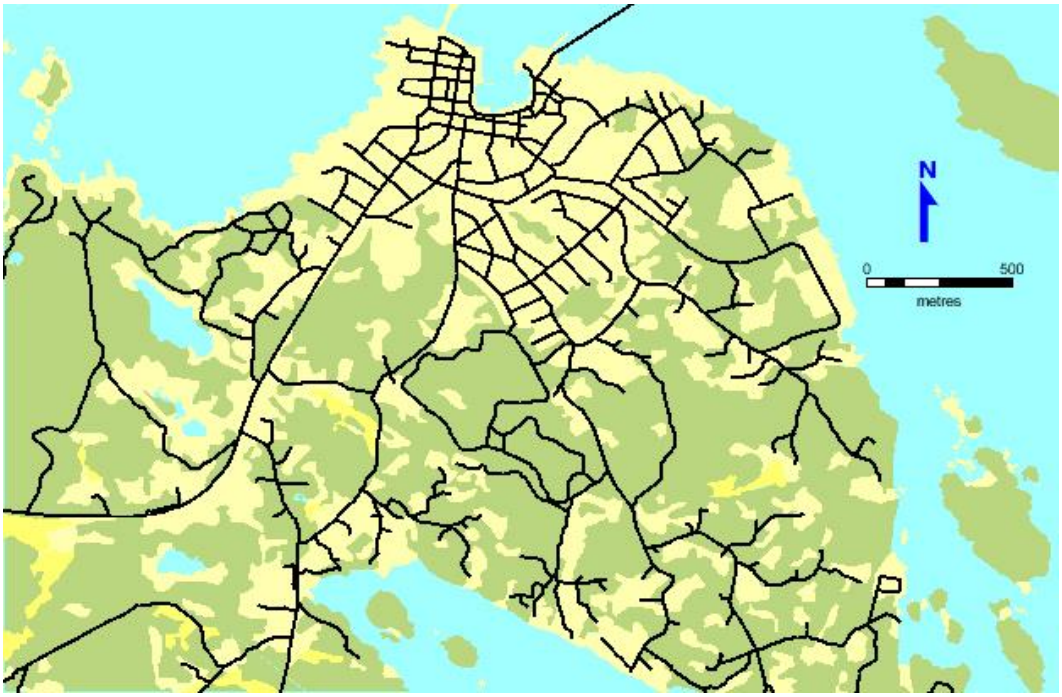


De bruna områdena visar 200 m fågelväg från någon hållplats, vid 400 m är täckningen betydlig förbättrad

Det något otydliga gaturummet får stöd av trädplantering

3.7.c - Öregrunds trafiknät och dess specifika egenskaper

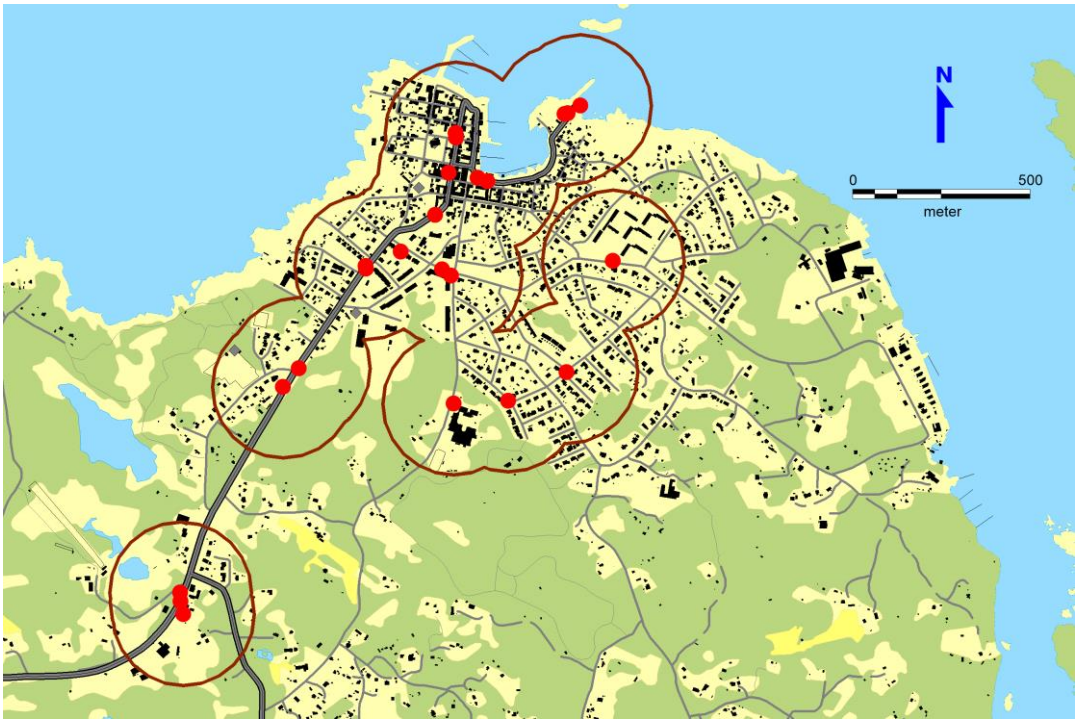
Öregrunds gatustruktur visar flera olika typer av gator. Den gamla strukturen som är kvar från senmedeltiden, med smala slingrande gränder som ofta leder ner till stranden finns både i den östra och västra delen av den centrala staden. Mitt på har rutnätsstrukturen etablerat sig och gatorna har ofta till och med trottoarer, vilket är bra för trafiksäkerheten.



Öregrunds befintliga gatunät

Söder om den egentliga täta staden har de områdena som kommit till under andra halvan av 1900-talet och som inkluderar tom kringbyggda gårdar vuxit mellan några landsvägar och de har omvandlats till huvudgator. Strukturen i dessa ”nybyggarområden” har fått bli ett antal återvändsgator. Undantaget är två små områden som är byggda enligt trädgårdsstadens ideal söder och öster om centrala staden.

Gångavstånd till busshållplatserna



De områdena på kartan ovan som finns utanför de bruna ”cirklarna” har mer än 200 m fågelväg till en busshållplats.

Möjligheten att kunna använda kollektiva färdmedel påverkas i hög grad av avstånd till busshållplatserna. I Öregrund har de flesta tät bebyggda områden en busshållplats inom 400 meters avstånd. De senast tillkomna villaområdena och fritidshusen i söder är undantaget.

Om den östra delen av staden förtätas kommer behovet att ordna både kollektiva transportmedel och höja standarden på gatunätet att öka.

Tydligt gaturum

Tät bebyggelse och en fond bidrar att sänka farten

I modernare områden har gatorna förlorat rumslighet

3.7.d - Gimos trafiknät och dess egenskaper

Än idag kan Gimo sägas vara inramad av de två stora trafikstråken som korsas sydost om orten. I övrigt har Gimo två gator som går igenom samhället och de är av mycket gammal dato, och har idag blivit huvudgator, Björkvägen och Idrottsvägen. Hela Gimo byggdes på ett högre terrängparti än Olandsåns dalgång, väster om den. Sedan 1970 har man byggt det mesta av Gimo söder om järnvägen och dragit gatorna helt enligt grannskapsprincipen.

Även de senaste detaljplanerna följer dessa principer även om trenderna i stadsplanering har frångått dem.

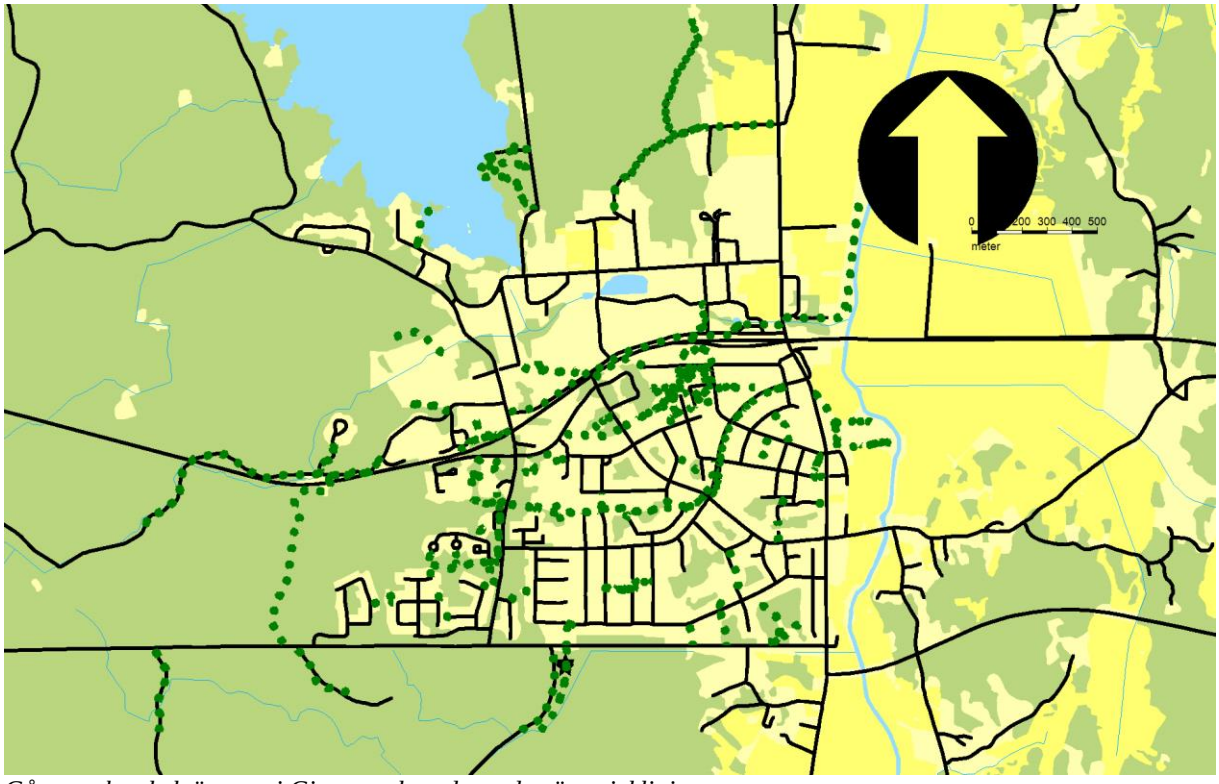
Kartan visar Gimos befintliga gatunät

Stramt inramat och gata med vacker fond

Villagata, något bredare än nödvändigt

Gång- och cykeltrafiken (GC-trafik)

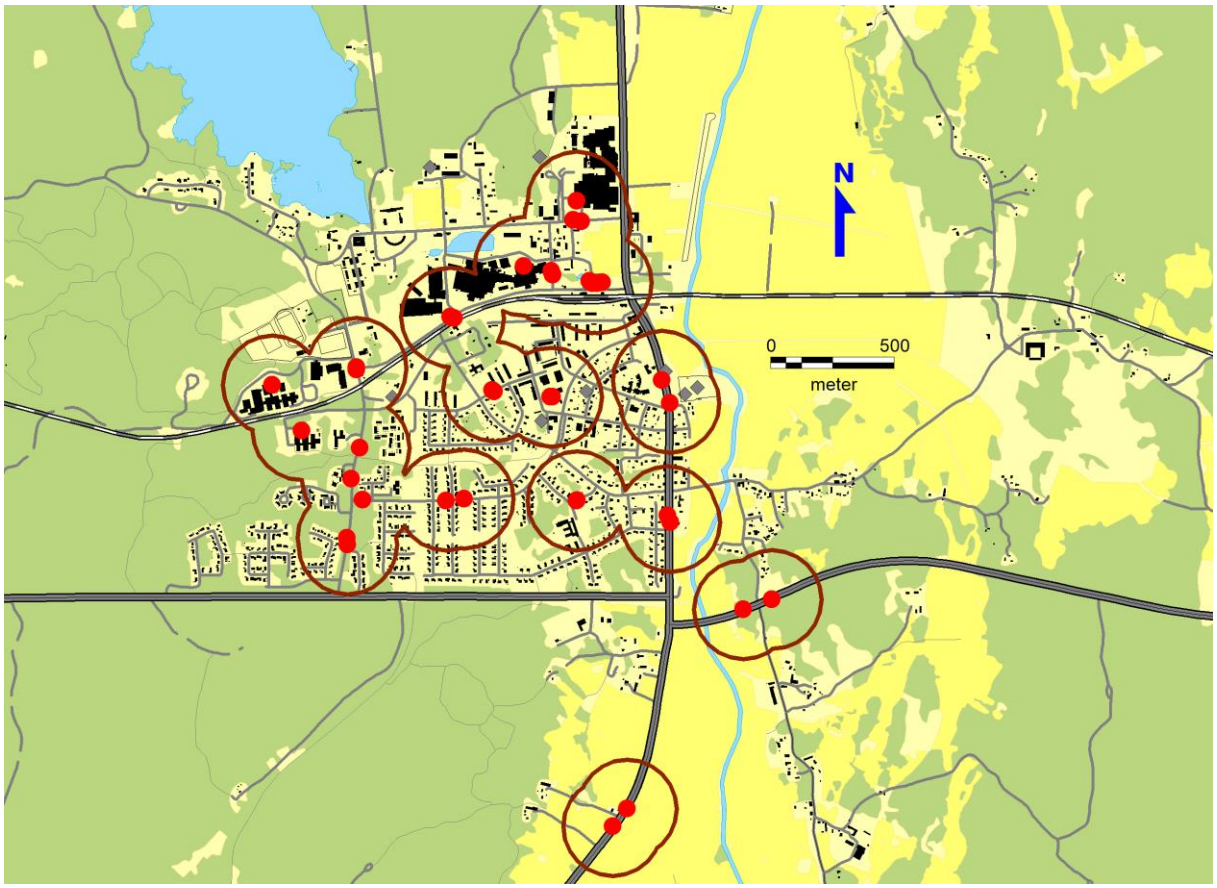
Det övergripande gång- och cykelvägnätet är inte sammanhängande. Förbättringar kan åstadkommas vad gäller genhet och säkerhet i övergångar och ett sammanhängande nät bör eftersträvas vid varje förändring.



Gång- och cykelvägarna i Gimo markerade med grön pricklinje

Gångavstånd till busshållplatserna

Möjligheten att kunna använda kollektiva färdmedel påverkas i hög grad av avstånd till busshållplatserna. De bebyggda områdena i Gimo har inga stora gröna områden emellan, trots det är inte alla bostäder som når en busshållplats inom två hundra meters gångavstånd. Betydligt fler, dock inte alla befintliga bostäder, når en busshållplats inom 400 meters avstånd fågelväg.



Områden som täcks inom en radie på 200 m fågelväg från hållplatserna

3.7.e - Alundas trafiknät och dess egenskaper

Alundas nutida biltrafiknätet

Många av Alundas gator har varit landsvägar. Både Foghammar och det som idag är Alundas centrala delar har byggts på högre partier kring Olandsåns dalgång. Och dessa vägar var dragna där topografin underlättade byggandet.

Senare har man kompletterat med vissa parallella gator för att undvika de värsta trafikströmmarna och valt några ”vägar” till att bli huvudgator i trafiknätet. Sedan 1970 har man byggt hela norra Alunda och dragit gator helt enligt grannskapsprincipen, matarleder är Marmavägen, Happstavägen och Korsängsvägen och till dem kopplas återvändsgatorna som servar varje enklav.

Även de senaste detaljplanerna följer dessa principer även om trenderna i stadsplanering har frångått dem.

Gaturummet behöver tydliggöras

Gång- och cykeltrafiken (GC-trafik)

Det övergripande gång- och cykelvägnätet är inte sammanhängande. Förbättringar kan åstadkommas vad gäller genhet och säkerhet i övergångar och ett sammanhängande nät bör eftersträvas vid varje förändring.

Alundas gång- och cykelvägar markerade med grön pricklinje

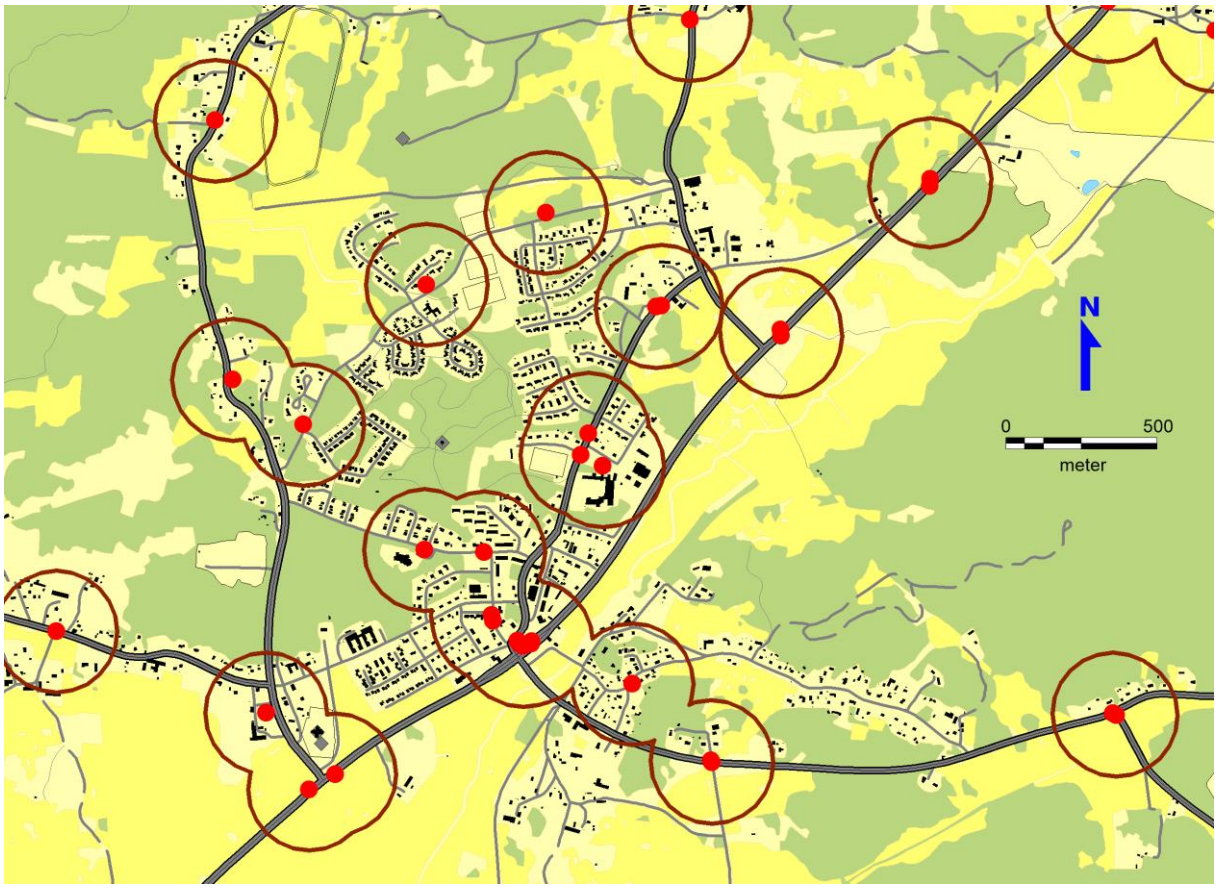
Tydligt avgränsat gaturum är bättre för alla trafikanter

Gångavstånd till busshållplatserna

Möjligheten att kunna använda kollektiva färdmedel påverkas i hög grad av avstånd till busshållplatserna. I Alunda har de flesta bebyggda områden en busshållplats inom 400 meters avstånd.

Kartan längre ner redovisar vilka områden som har en busshållplats inom 200 meter fågelväg. Av den täckningen kan man dra slutsatsen att 400 m gångavstånd uppfylls. Och 400 meter är ett godtagbart avstånd för kollektivtrafikförsörjning. 200 meter är högsta standarden.

En annan faktor av vikt är gångvägarnas sträckning/utformning och om korsningar mellan gångstråken och kollektivtrafiknätet stämmer med hållplatslägena. Även om många hållplatser kan ha en fullgod anslutning till gång- och cykelvägsnätet, bör en mera systematisk kartläggning tas fram. Och vid varje flytt av hållplats bör frågan aktualiseras, för att ge bästa service.



De bebyggda områdena utanför de bruna ”cirklarna” har mer än 200 m fågelväg (rätt linje) till hållplatsen

3.8 Orternas tekniska system

Viktiga system möjliggör ett sunt liv i tätorterna och trots att de inte är lika påtagliga som trafiken, planeras även dem i samklang med intentionerna att förtäta, komplettera eller bygga ut. Om dessa system inte har tillräcklig kapacitet kan bebyggelse vara en alltför stor belastning för miljön.

Vatten och avlopp

Vattenförsörjningen tryggas av orternas egna vattenverk. Avloppsvattnet renas i konventionellt avloppsreningsverk i respektive ort.

Östhammar
Den kommunala VA-verksamhetsområde omfattar Östhammar o Norrskedika, vattenverket hade år 2012 ca 4735 anslutna och reningsverket ca 4745.

Österbybruk
Den kommunala VA-verksamheten i Österbybruk har ca 2555 abonnenter anslutna till vattenverket och 2450 till reningsverket.

Öregrund
Den kommunala VA-verksamheten i Öregrund har ca 1600 abonnenter anslutna till vattenverket och 1630 till reningsverket. På sommaren fördubblas ortens befolkning.

Gimo
Den kommunala VA-verksamheten i Gimo har ca 2720 abonnenter anslutna till vattenverk och 2810 anslutna till reningsverk.

Alunda
Den kommunala VA-verksamheten i Alunda har ca 2150 abonnenter anslutna till vattenverket och 2120 till reningsverket.

Rekommendationer
Vid ny-, om- eller tillbyggnad som innebär att tappställe installeras inomhus krävs redovisning av avloppsanläggning. Tillstånd kommer inte att beviljas om inte sådant krav kan uppfyllas.

Vid ny-, om- eller tillbyggnad ställs krav på att en för miljön tillfredställande lösning för vatten och avloppsförsörjning kan uppnås.

Beslut om utvidgning av verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten fattas i takt med övriga planerings- och utbyggnadsåtgärder.

Renhållning

Kommunens renhållning ansvarar för hämtning av hushållsavfall, vintertid från ca 8000 kunder och sommartid från ca 11 000 kunder. Enheten ansvarar också för latrinhämtning från ca 400 kunder och slamtömning av cirka 4 300 enskilda avloppsanläggningar. Krav på utökad källsortering och återvinning medför ett aktivt arbete för en bättre miljö genom att minska vår miljöbelastning.

Rekommendationer
Lokalisering av återvinningsstationerna är viktig om frågan ses som service för de boende. Placering och utformning av stationerna är även viktig för stadsbilden. Samråd bör ske vid ändringar i lokalisering, placering eller utformning.

Elnät

Kundkategorierna är industri, handel, samhällsservice och bostäder. Inom bostäder finns även viss del sommarstugor och distribution i skärgårdsmiljö. I områden som exploateras med nyetableringar eller bostäder kommer förmodligen förstärkningsbehov att finnas. Kommunens planering kommer att styra nätets utbyggnadsplaner.

I takt med nyexploatering av bostäder och verksamheter utvecklas dessa nät (vatten och avlopp, renhållning, elnät och fjärrvärme) för att ge god försörjning.

Tele-, radio- och datakommunikation

Tillgång till telefon, radio och television har länge präglat vårt vardagsliv och betraktats som självklara i alla bebyggda områden. Under det senaste decenniet har det skett en mycket stark utveckling när det gäller tillgång till mobiltelefoner och datorer m.m. I Östhammars kommun finns idag i stort sett full täckning för mobiltelefoni. Vad som förestår är en utbyggnad av s.k. bredbandsnät.

IT-infrastruktur

Östhammars Stadsnät är kommunens bredbandsnät. Stadsnätet öppnades 2004 och har etablerat fibernät i de större orterna (Öregrund, Östhammar, Gimo, Alunda, Österbybruk/Dannemora och Hargshamn). För att ge samtliga kommuninvånare möjlighet till fast bredbandsuppkoppling har utbyggnad av ADSL verkställts till samtliga telestationer i kommunen. Genom att Stadsnätet har etablerat ADSL-utrustning i egna teknikbodar vid telestationerna, har alla kommuninvånare som har telefontrådar hem till bostaden möjlighet till anslutning.

I orter med fibernät samförläggs kanalisation till nya kommunala tomtområden, vilket möjliggör anslutning till fibernätet. I övrigt sker fiberutbyggnad med hänsyn till efterfrågan/beställning. I dagsläget har ca 25 % av kommuninvånarna möjlighet till fiberuppkoppling. Som ett led i att möjliggöra bredband via fiber på landsbygden, kommer ett antal landsbygdsorter att få en grundutbyggnad av fibernät under 2014. Dessa orter är Gräsö kyrktrakt, Norrskedika, Forsmark, Valö, Film, Ekeby, Hökhuvud och Långalma.

Vår strategi för den framtida bredbandssatsningen är att fortsätta utbyggnaden av fibernät genom efterfrågan/beställningar i de befintliga fiberorterna, samt att underlätta etablering/utbyggnad av fibernät på landsbygden (där det lokala engagemanget via byalag eller motsvarande är en viktig faktor).

GIS

GIS kan kortfattat förklaras som datoriserade system för att hantera, analysera och presentera geografisk eller lägesbunden information. GIS är sålunda inte enbart ett sätt att underlätta och förbättra grafisk redovisning av information på kartor utan också ett kraftfullt verktyg att knyta ihop geografiskt bundna objekt med annan typ av information samt andra presentationssätt än kartor, t ex tabeller, texter, bilder eller videosekvenser.

Förbättrad GIS-kompetens är avgörande för att tekniken skall få större genomslag i arbetet med att integrera miljömål i den fysiska planeringen. Den mängd information som behövs för att hantera miljöfrågor i samhällsplaneringen har ökat lavinartat under senare år.

”MedborgarGIS” via hemsidan ska ge kommunens invånare/besökare möjlighet att själva ta fram/ hämta hem/bearbeta denna information. Exempel på sådan information är:

- Lediga kommersiella lokaler
- Lediga bostäder och kommunala tomter
- Tillgång till samhällsservice (skolor, bibliotek mm)
- Turistinfo

Rekommendation

Skapa förutsättningar för uppbyggnad av en elektronisk infrastruktur i ett informations- och kunskapssamhälle som främjar data- och telekommunikationerna för både offentlig förvaltning, näringsliv, utbildning, arbete och hushåll.

3.9 Miljö - hot och påverkan

Hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet i samhällsplaneringen

Det moderna samhället och vår livsstil påverkar vår livsmiljö. I det följande kapitlet beskrivs miljöpåverkan, hälso- och säkerhetsrisker samt hur de kan minimeras.

I kommunens samhällsplanering skall hänsyn tas till miljö-, hälso- och säkerhetsfaktorer så att människors hälsa och välbefinnande blir säkerställt. För att detta skall kunna uppnås är det viktigt att dessa frågor belyses tidigt i planarbetet. Åtgärder i en tätort kan inte påverka nämnvärt. Ställningstaganden kring sådana ändringar bör gälla lika för hela kommunens territorium.

Buller

De bullerkällor som kan påverka planeringen är:
Vägtrafikbuller
Industrier
Skjutbanor
Cross- eller motorbanor

Rekommendationer

För att Östhammars tätorter ska kunna erbjuda invånare och turister goda miljöer för boende och rekreation är det viktigt att verksamheter och boende lokaliseras samt utformas så att bullerspridning motverkas i största möjliga utsträckning.

<u>Lokalisering och utformning</u> av områden för industri och transportleder (även sjöfart) eller idrottsanläggningar som genererar buller är viktiga instrument för att utveckla orterna samtidigt som bullerbelastningen inte bör öka.

I framtiden kommer bullerfria zoner att vara ovanliga och eftertraktade platser. Därför är det mycket viktigt att värna om de områden som ännu är relativt fria från mänskligt buller, även skärgårdens ännu tysta platser.

Luftföroreningar

Vägtrafiken och arbetsmaskiner är en stor utsläppskälla av luftföroreningar. Den framtida utvecklingen av luftföroreningarnas sammansättning och halter är beroende av trafikökningens omfattning, användningen av alternativa fordonsbränslen och transportsätt samt införandet av ny teknik. Olika uppvärmningssystem (t ex oljepanna, vedpanna eller pelletspanna) medför mycket olika utsläpp av luftföroreningar.

Radon

Radon är en radioaktiv ädelgas som bildas naturligt genom sönderfall av radium i den sönderfallskedja som börjar med uran och slutar med stabilt bly. I jordarterna, vars ursprung är berggrunden, finns alltid en viss mängd radon. Jordarter som innehåller förhöjda uran- eller radiumhalter och dessutom har hög genomsläpplighet för radongas bedöms som högriskmark.

Den helt dominerande orsaken till höga radonhalter inomhus är radon från marken. Sveriges berggrund innehåller förhållandevis höga halter av de radioaktiva ämnena uran och radium.

Rekommendationer

Mätningar görs i befintlig bebyggelse och vid bygglov ställs krav och kontroll kring radonsäker byggande.

Skred- och erosionsrisker

Enligt Plan- och bygglagen ska det redovisas i översiktsplanen vilka områden som kan vara olämpliga för bebyggelse på grund av risk för olyckor, översvämning och erosion. Syftet med en undersökning kan vara att utifrån jordartsförhållanden och topografiska förhållanden ange:

- Vilka områden som har förutsättningar för ras och skred.
- Vilka områden som saknar förutsättningar för ras och skred.
- Markera områden, där behovet av detaljerade utredningar av stabiliteten bedöms vara särskilt stor.
- Översiktligt identifiera övriga områden där stabiliteten är otillfredsställande.
- Översiktligt identifiera områden där stabiliteten är tillfredsställande.

Rekommendationer

Om det finns inom kommunen områden som inte är karterade bör en sådan kartering tas fram och tillämpas som underlag i planeringen. En kommunomfattande kartering vore till stor hjälp inför utbyggnad av tätorterna.

Magnetfält

I Sverige och andra länder har det förekommit omfattande diskussioner och forskning om eventuella samband mellan magnetiska fält av skilda slag och risken för hälsoeffekter. Framför allt har de magnetfält som genereras vid elanvändning och under större kraftledningar uppmärksammats mer och mer under senare år.

Det finns inga entydiga forskningsresultat om hälsoeffekter från elektromagnetiska fält. Därför tillämpas försiktighetsprinciper som t.ex. säkerhetszoner från kraftledningar gäller i första hand vid samhällsplanering och nybyggande. Även vid sanering av vissa lokaler med förhöjda fält (främst arbetsplatser där elinstallationer i angränsande rum leder till förhöjd exponering) ska principer tillämpas. Strålsäkerhetsmyndigheten anser att onödig exponering bör undvikas.

Vattenkvalitet och övergödning

I dagsläget är kommunens grunda vikar hotade eller redan exploaterade med övergödning och igenväxning som följd.

Ställningstaganden krävs till vad som kan göras i de redan exploaterade områdena samt de områden som ännu är någorlunda ostörda. Idag saknas ändamålsenligt juridiskt skydd för representativa och biologiskt rika undervattensmiljöer.

Grunda vattenmiljöer har höga biologiska värden men kunskapen är dålig om vilka biologiska kvalitéer de olika områdena har. Det är därför svårt att i nuläget föreslå vilka specifika områden som bör skyddas och vilka värden som bör skyddas.

Rekommendationer

En prioritering som bör göras för att på sikt bevara både biologisk mångfald och havets naturresurser är att bättre skydda vattendrag och de grunda havsområdena från både fysisk exploatering och förändringar orsakade av försämrad vattenkvalitet.

För att begränsa ytterligare närsaltbelastning är det viktigt att kommunen inte tillåter wc-avlopp i de mest känsliga och grunda vikarnas tillrinningsområden eller i skärgården. En intressant lösning är urinseparering. Vitsen är att kväve och fosfor på ett effektivare sätt kan samlas upp och nyttjas som växtgödning istället för att läcka ut i havet.

Förorenade markområden

Förorenade markområden är ett hälso- och miljöproblem. Exponering för föroreningarna kan ske direkt via jord och damm eller indirekt genom urlakning av föroreningarna till omgivande mark och vatten. Föroreningarna kan tas upp av växter och djur och därmed spridas i ekosystemet. Nödvändiga prover tas idag vid detaljplanering.

Rekommendationer
Kartering finns om eventuellt förorenade områden. De är många. En djupare klassificering och ställningstagande skulle kunna minska antalet platser som antas kunna vara förorenade.

Riskhantering i ett samhällsperspektiv
Risk- och Sårbarhetsanalyser och planer aktualiseras varje mandatperiod.

Riskanalys i samhällsplaneringen
En gemensam RISKANALYS (Underlag för Handlingsprogram 2013-2015) finns framtagen. Den är gemensam för Uppsala, Östhammar och Tierps kommuner. Den beräknas bli behandlad i kommunen under 2015.

Bland några viktiga frågor som hanteras där kan följande citeras: ”Samhället är helt beroende av elektricitet. Utan el slutar vattenförsörjning och avlopp att fungera. Även system för tele- och datakommunikation påverkas. Störningar i IT-system, störningar i ekonomisystem, förorenade vattentäkter och begränsad tillgång till bränsle kan också medföra stora störningar i samhället. Risken för att stora störningar ska inträffa bedöms dock som liten.”

Räddningstjänstplanen
En gemensam ansvarig nämnd finns med Uppsala som huvudman. En ny räddningstjänstplan är under arbete med målsättning att bli klar under pågående mandatperiod. Den senaste planen är relativt sett ny, från 2012

Klimatförändringar
Samhällsplanering bör utan tvekan anpassas till det som är känd klimatförändringar. Det mer specifika underlag som finns är framtagen på regional nivå, av Länsstyrelsen, i form av en Regional handlingsplan för klimatanpassning (2014).

Idag vet man att stigande havsnivåer kommer att påverka och att ca 30 % av den svenska kusten är bebyggd inom 100 m från stranden. Östersjön förväntas stiga 10-20 cm mer än det globala genomsnittet. Man vet också att nederbörden kommer att öka, mellan 2011-2040 med 50-75 mm per säsong och i kustnära områden mellan 75-100 mm per säsong.

Angående hantering av temperaturförändringar har man fått fram resultat som visar att en 10 % i ökning av grönytor kan motverka temperaturhöjningar. (tio procent skulle ge ca 4 graders sänkning lokalt)**.**

Rekommendationer
Det är viktigt att all nybebyggelse i kustnära områden regleras så att en minsta tillåtna golvhöjd förebygger för stigande havsnivåer.

3.10 Framtida mark- och vattenanvändning

Dagens markanvändning i flera tätorter visar en zonindelning av stadslandskapet som är mindre önskvärd, bland annat för att det orsakar ökad trafik, energiförbrukning och miljöstörningar. Även äldre delar av bebyggelsestrukturen har varit föremål för ”anpassning” till ett planeringsideal baserat på funktionsindelning.

Marken som resurs

Marken är en begränsad resurs och bör förvaltas såsom andra naturresurser med tanke på kommande generationer. Nyexploatering av mark och vatten kan på kort sikt vara ekonomiskt attraktivt. Samtidigt förbrukas marken och miljöanpassningen av infrastrukturen kan motverkas.

Beslut som påverkar stadens struktur är mycket svåra att återkalla. Utvecklingen talar för en allt effektivare markanvändning, vilket i sin tur för med sig att befintlig infrastruktur nyttjas genom att använda all dess potential. Det finns ett tydligt förhållande mellan förbrukning av energi och befolkningstäthet i städerna.

Blandning av funktioner är att föredra för att uppnå den attraktivitet och det stadsliv som efterfrågas. Noggranna avvägningar bör dock göras från fall till fall för att minimera störningar, ta nödvändig hänsyn till miljö- och kulturhistoriska aspekter samt säkra invånarnas hälsa och säkerhet.

Långsiktiga investeringar som resurs

Även investeringar i infrastruktur, byggnader och anläggningar bör ses som resurser. Deras brukstider är långa. I genomsnitt har byggnader en livslängd på 100-200 år. Omvandling av redan bebyggda miljöer och återanvändning av byggnader är det främsta sättet att förvalta dessa resurser.

Lokalisering av bebyggelse, verksamheter och anläggningar påverkar trafikstrukturen, transportbehovet och val av färdmedel. Det är känt att utglesning av bebyggelsen ger sämre förutsättningar för cykel- och kollektivtrafik.

För att främja en hållbar utveckling av staden bör lägen för verksamheter värderas med hänsyn tagen till tillgängligheten, d v s möjligheten att kanalisera arbetsresor till främst kollektivtrafik eller cykel.

Rekommendationer
Grundläggande principer för effektivare markanvändning

- **Skapa medvetenhet om den befintliga bebyggelsestrukturen genom spridning av kunskap, överallt och på alla nivåer**
- **Ta fram en bevarande- och förnyelseplan för varje ort**
- **Ta vara på möjligheterna till förtätning, komplettering och omvandling**
- **Främja blandning av funktioner (minimera zonindelning)**
- **Ta fram lokaliseringsutredningar inför nyetableringar, med tillhörande bedömningar av konsekvenser för orten, inklusive kommande transportbehov**
- **Alltid ta fram enkla konsekvensbedömningar, även samhällsekonomiska, inför ianspråktagande av jungfrulig mark för bebyggelse eller anläggning**
- **Ta fram råd och förhållningssätt för byggande och anläggning inom befintlig bebyggelsestruktur (exempelvis med hjälp av checklistor)**

Rekommendationer för mark- och vattenanvändning, tillståndsprövning och fastighetsbildning

Nedan formuleras generella rekommendationer och riktlinjer för användning av mark och vatten i tätortsområdena. Rekommendationerna är avsedda att underlätta och förenkla framtida beslut och tillståndsprövning. På grund av förslagets översiktliga nivå är rekommendationerna allmänt formulerade. Rekommendationerna bör läsas ihop med de rekommendationer som inom varje ämnesområde (avsnitt 3.1 till 3.9) kompletterar beslutsunderlaget.

I kartorna 3.10.a till 3.10.e redovisas omfattningen av varje rekommenderad markanvändning för de fem studerade tätorterna.

Enligt Plan- och Bygglagen är översiktsplaner inte bindande utan vägledande vid planering och tillståndsprövning. Rekommendationerna i detta avsnitt syftar till beteckningarna på kartan ”Framtida markanvändning” och skall läsas tillsammans.

Detaljplanekrav enligt PBL (4 kap 2 §) ska gälla inom tätortsområdena när markanvändning förändras eller området saknar gällande plan.

Detta innebär att markens lämplighet för bebyggelse och reglering av bebyggelsemiljöns utformning ska ske genom detaljplan. Det gäller även andra anläggningar än byggnader, om de är tillstånds- eller bygglovspliktiga.

Reservat för resecentrum/terminal

Området tas i anspråk för byggande av ett resecentrum där olika trafikslag och kollektiva transportmedel möts. Genomförandet bör föregås av detaljplaneläggning. Läget bedöms vara det lämpligaste med tanke på tillgängligheten och behovet av att vitalisera stadskärnan

Rekommendationer

Inom området för resecentret ska kollektivtrafik med buss, biltrafik och cykeltrafik kunna finnas, för att underlätta byte av transportmedel. Därför ska tillstånd för alla åtgärder i området beakta detta intresse.

Reservat för väg

I vissa fall har det bedömts lämpligt att reservera mark för att komplettera trafikstrukturen. För vissa tätorter illustreras reservat för nya vägar.

Rekommendationer

Inom område reserverat för väg bör inga tillstånd för åtgärder utöver underhåll av befintliga byggnader och anläggningar medges.

Bebyggelse

Omfattar områden som i stort sett redan är bebyggda men har stor outnyttjad utvecklingspotential. Marken kan komma att tas i anspråk för ytterligare bebyggelse för boende, kontor, handel, service eller anläggning av tillhörande park. Tillvägagångssättet beskrivs närmare i avsnitt 3.3.

Inom områden med beteckning **Bebyggelse** skall blandning av funktioner eftersträvas genom komplettering eller förtätning.

Rekommendationer

Framtida planeringsåtgärder för komplettering eller förtätning bör inte föregripas av tillstånd för åtgärder som kan försvåra genomförandet.

För varje åtgärd utanför plan eller i strid med gällande plan bör lämplighetsprövning ske genom detaljplaneläggning.

Nya byggnader, anläggningar, ändrad användning av befintliga eller ny fastighetsbildning kan endast tillåtas om de är förenliga med den gällande detaljplanens intentioner eller efter lämplighetsprövning genom planläggning.

Inom beteckningen **Bebyggelse** ingår även **Industri/lager/sällanköpshandel**

Det handlar om områden planlagda och helt eller delvis exploaterade för dessa ändamål. I de flesta fall är verksamheterna av sådan art att blandning med andra funktioner, t ex boende, service och handel, inte kan rekommenderas. Nyetablering av verksamheter som inte kan samlokaliseras med t.ex. bostad bör även fortsättningsvis ske inom dessa områden.

Däremot ska service och handel som kan samlokaliseras med andra funktioner i stort sett finnas i blandområden, vilket främjar stadens attraktivitet och hushållning med resurser.

Rekommendationer
Markanvändning inom redan bebyggda arbetsområden bör effektiviseras och gestaltningsfrågor tillmätas stor vikt vid ny-, om- eller tillbyggnad inom både befintliga och kommande områden.

I samband med upprättande av en näringslivsplan bör områdena beskrivas och analyseras var för sig för att uppnå en optimal utveckling och marknadsföring.

Kulturhistoriskt intressanta områden

Omfattar delar av tätorter som bedöms viktiga att bevara från kulturmiljövårdens synpunkt. Det är områden vars miljö i sin helhet belyser ortens historia och där särskild hänsyn ska tas till de kulturhistoriska värdena. I det kulturhistoriska programmet som borde tas fram kan varje områdes särskilda värden beskrivas och eventuella åtgärder rekommenderas.

Rekommendationer
Endast bebyggelse, anläggningar eller åtgärder som kan anpassas till de kulturhistoriska intressena bör medges. I avvaktan på ett kulturhistoriskt program skall lämplighetsprövningen ske genom detaljplan.

Tillståndsärenden prövas restriktivt. Med beaktande av 4 kap. 2 och 8 § PBL och 8 kap. 13 § PBL bör krav på hänsyn och anpassning ställas.

De nämnda paragraferna innebär att:

- Bebyggelse som ska förändras eller bevaras ska detaljplaneläggas, om reglering behöver ske i ett sammanhang. Detta resulterar i att placering och utformning av byggnader ska ta hänsyn till stads- eller landskapsbilden och till natur- och kulturvärdena på platsen.
- Allmänna platser som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt ska skyddas.
- En byggnad som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk miljömässig eller konstnärlig synpunkt får inte förvanskas. Detta tillämpas på bebyggelseområden, allmänna platser, tomter med skyddsbestämmelser enligt detaljplan och anläggningar som är bygglovspliktiga enligt 16 kap 7 §.

Utvecklingsområden

Omfattar mark där utvecklingen kan påskyndas genom planeringsåtgärder i form av fördjupningar av översiktsplanen eller program (sådana kan även omfatta hela tätorter eller flera utvecklings-områden för att säkra helhetsbedömningen).

Utvecklingsområdena kan vara olika till sin karaktär, obebyggda eller glest bebyggda. Framtida planeringsåtgärder för områdenas utveckling skall inte föregripas av tillstånd för åtgärder som kan försvåra genomförandet.

De områden som är lämpliga för utveckling karaktäriseras av goda möjligheter för kommunikationer och transporter, eller relativt sett centrala lägen. Den blivande markanvändningen bör studeras närmare. Gränserna för planeringsåtgärderna kan ändras efter områdets behov och förutsättningar.

Rekommendationer
Nya byggnader, anläggningar, ändrad användning av befintliga eller ny fastighetsbildning kan endast tillåtas om de är förenliga med den gällande detaljplanens intentioner eller efter lämplighetsprövning genom planläggning.

Utvecklingsområden på särskilda villkor

Det är områden som för sitt läge kan starkt bidra till utvecklingen av tätorten, men är samtidigt känsliga pga. närhet till kulturhistoriska intressen, infrastruktur eller andra markanvändningar som kan komma att villkora genomförande av en eventuell exploatering av dessa arealer.

Som exempel kan nämnas att i Östhammar ligger nästa hela utvecklingsområde som stadens front mot väg 76 utgör inom område för skyddsvattentäkt.

Rekommendationer
De områden där denna beteckning gäller är lämpliga att utveckla från hållbarhets- och planeringssynpunkt, men endast under förutsättning att största hänsyn tas till andra intressen som råder för platsen. Att minimera påverkan på andra intressen kan yttra sig i krav på gestaltning, tekniska egenskaper eller placering och utformning av byggnader och anläggningar. Regleringen av dessa villkor bör ske genom detaljplan.

Exempel: mark i närheten vägar avsedda för transporter av farligt gods kan bebyggas om eventuella risker kan förebyggas via tekniska anordningar. Eller byggnader på område för skyddsvattentäkt förses med anordningar som säkrar att inte vattentäkten påverkas negativt.

N/P/F- Natur/Parker/Naturområden med stor hänsyn till friluftslivets intressen

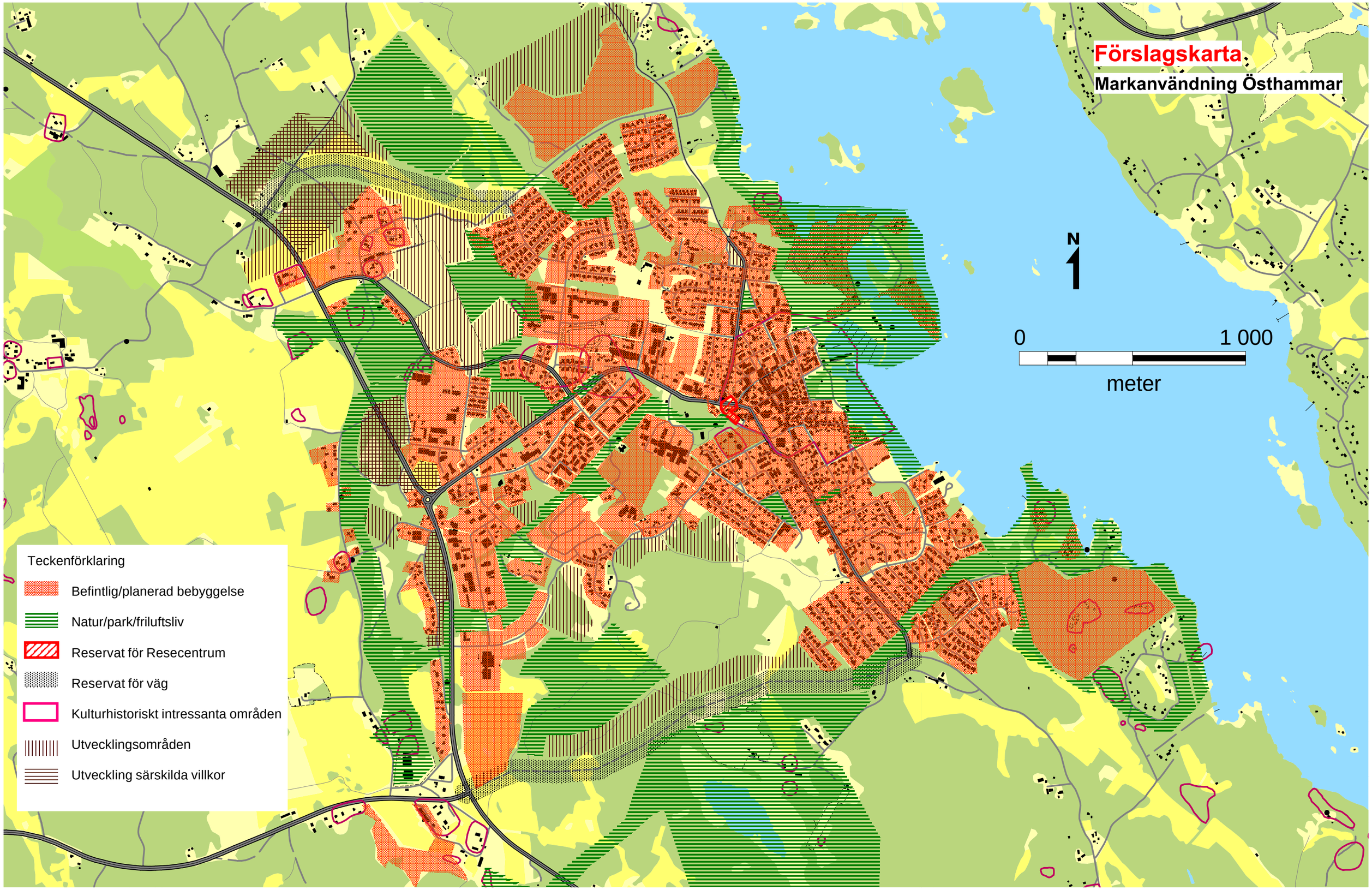
Det är större sammanhängande område där naturmark skall bevaras eller där särskild hänsyn bör tas till djur- och växtlivet samt det rörliga friluftslivets intressen. Även korridorer som finns med i skissen till grönstruktur har markerats som natur för att säkra dess fortbestånd.

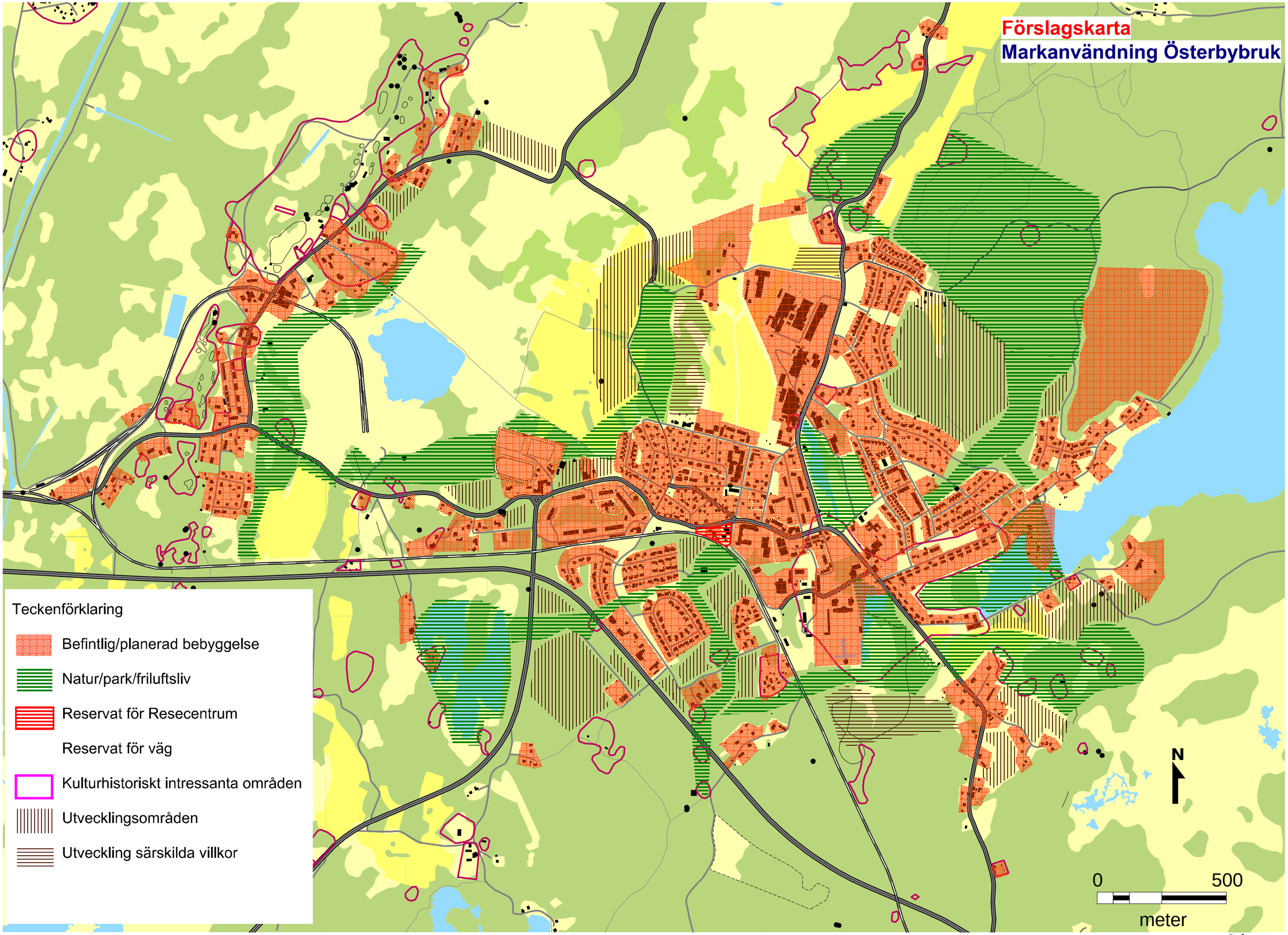
Omfattar mark som på grund av närhet till tätbebyggda områden eller för att utgöra sammanhängande naturområde bedöms vara av stort intresse för allmänheten. Även mindre områden av vikt för djur och växtliv bör beaktas. Underlaget till sådan bedömning bör grundas i en aktuell biotopinventering för orten, vilket kan komma att påverka avgränsningen.

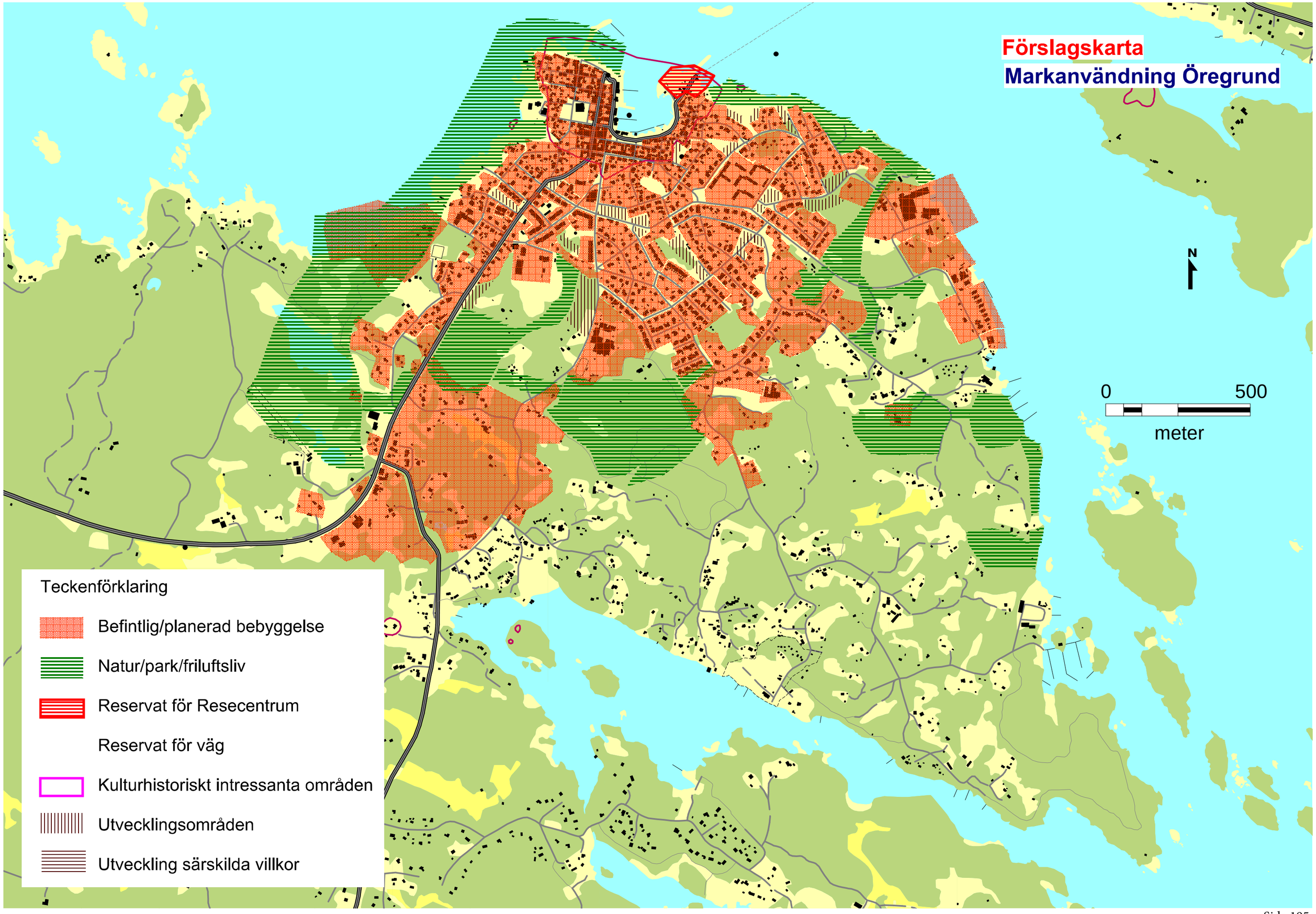
Det finns idag inte många större sammanhängande orörda naturområden i tätorternas absoluta närhet. Vid nyexploatering bör möjligheterna till kompensation i områdets närhet beaktas.

Rekommendationer
Det rörliga friluftslivet och bebyggelsetrycket kräver att ny bebyggelse prövas restriktivt.

Ny bebyggelse får endast tillkomma som komplettering av befintliga bebyggelsegrupper och under förutsättning att mark inte tas i anspråk som bedöms vara av allemansrättsligt intresse, eller av intresse för kulturhistoria eller naturvård.


Förslagskarta
Markanvändning Östhammar
N
0
1 000
meter
Teckenförklaring
Befintlig/planerad bebyggelse
Natur/park/friluftsliv
Reservat för Resecentrum
Reservat för väg
Kulturhistoriskt intressanta områden
Utvecklingsområden
Utveckling särskilda villkor


Förslagskarta
Markanvändning Österbybruk
Teckenförklaring
Befintlig/planerad bebyggelse
Natur/park/friluftsliv
Reservat för Resecentrum
Reservat för väg
Kulturhistoriskt intressanta områden
Utvecklingsområden
Utveckling särskilda villkor
N
0
500
meter


Förslagskarta
Markanvändning Öregrund
N
0
500
meter
Teckenförklaring
Befintlig/planerad bebyggelse
Natur/park/friluftsliv
Reservat för Resecentrum
Reservat för väg
Kulturhistoriskt intressanta områden
Utvecklingsområden
Utveckling särskilda villkor

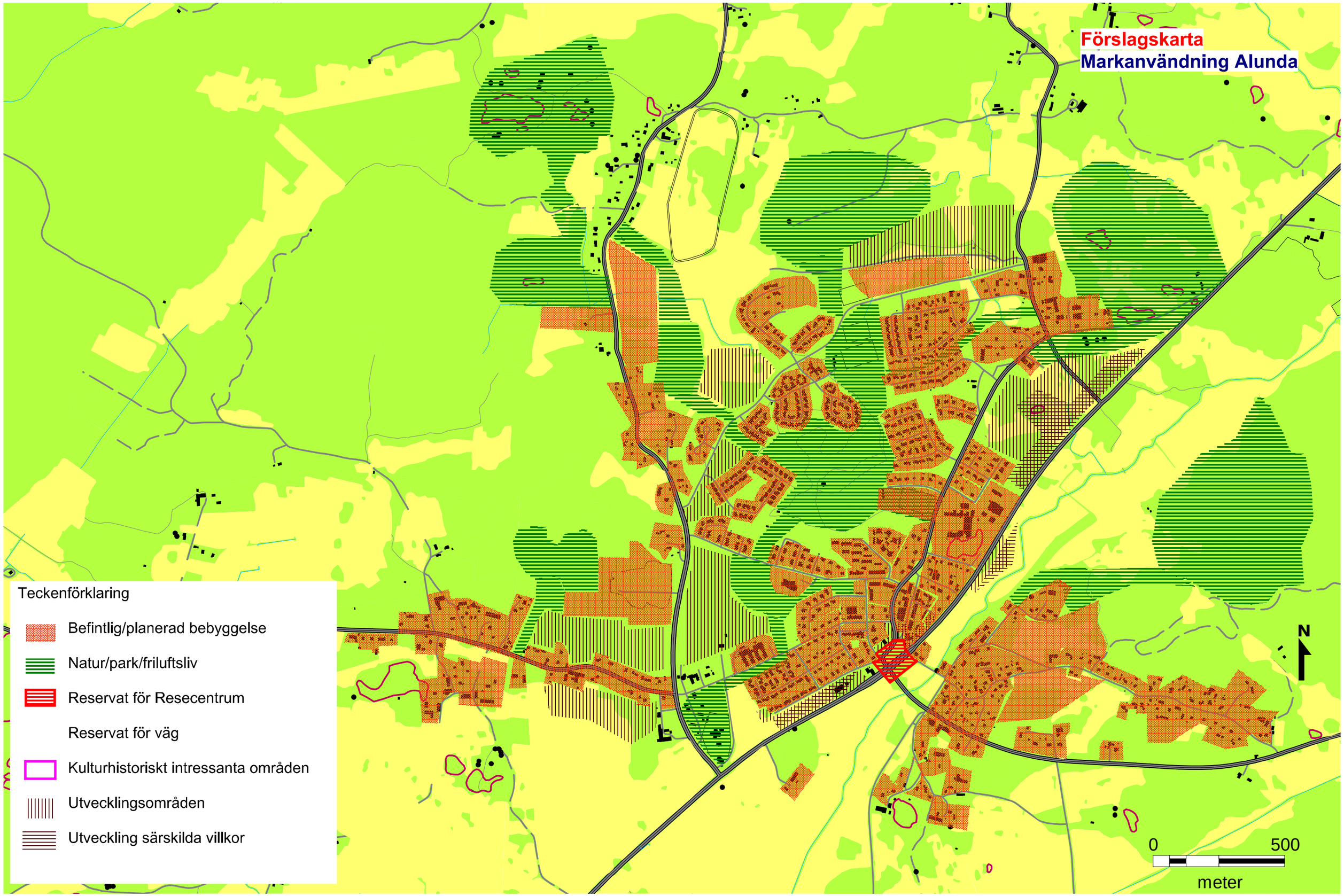
Förslagskarta
Markanvändning Gimo

Teckenförklaring

- Befintlig/planerad bebyggelse
- Natur/park/friluftsliv
- Reservat för Resecentrum
- Reservat för väg
- Kulturhistoriskt intressanta områden
- Utvecklingsområden
- Utveckling särskilda villkor

N

0 500
meter


Förslagskarta
Markanvändning Alunda
Teckenförklaring
Befintlig/planerad bebyggelse
Natur/park/friluftsliv
Reservat för Resecentrum
Reservat för väg
Kulturhistoriskt intressanta områden
Utvecklingsområden
Utveckling särskilda villkor
N
0
500
meter

3.11 Riksintressenas roll

I enlighet med kraven i Plan- och bygglagen, bör kommunen i sin översiktsplan redovisa hur man avser att tillgodose riksintressena. Detta innebär i praktiken att kommunen måste ta hänsyn till utpekade riksintressen både när utvecklingsplanerna för tätorterna tas fram och när de tillämpas.

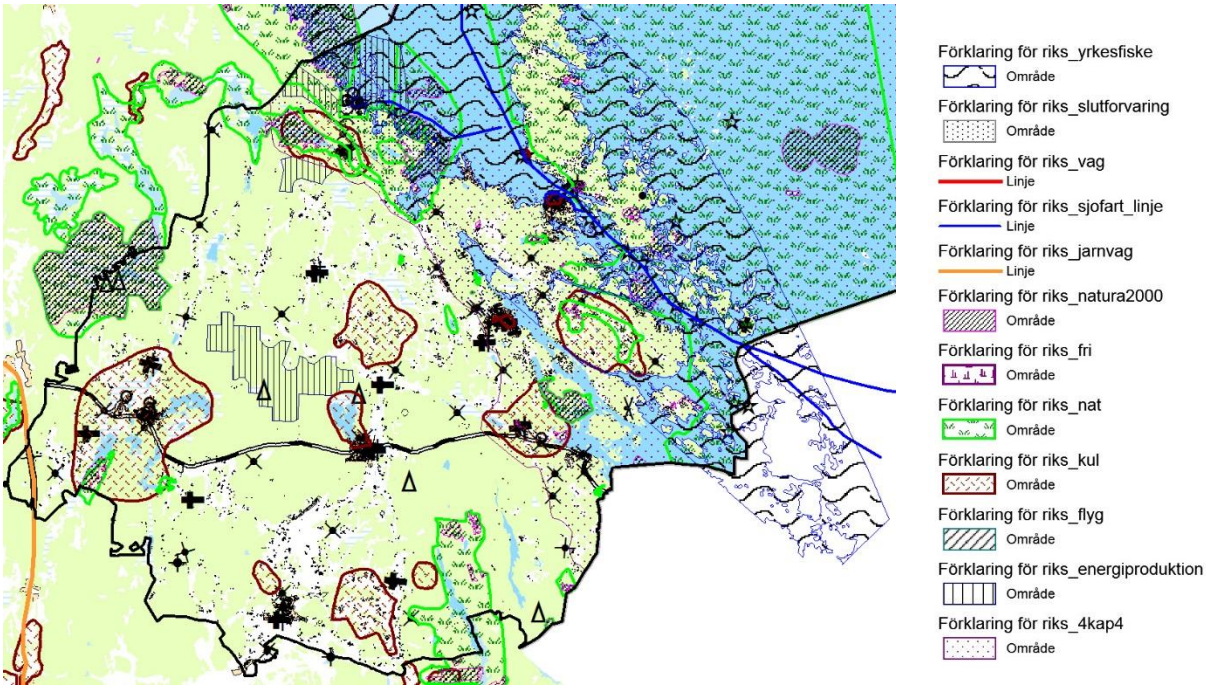
Stora delar av den svenska kusten är i sin helhet av **riksintresse med hänsyn till sina natur- och kulturvärden**. Turismens och friluftslivets intressen, främst det rörliga friluftslivet, ska särskilt beaktas vid bedömning av tillåtlighet av exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön. Detta utgör dock inte hinder för utveckling av befintliga tätorter, det lokala näringslivet eller för utförande av anläggningar som behövs för totalförsvaret.

Havsområdena utanför Östhammars kust är därför klassade som **riksintressanta för friluftslivet**. Öar, kobbar och skär ger praktiskt taget outtömliga möjligheter för båtlivet men även för fiske, paddling och naturstudier. Vintertid ges vid gynnsamma isförhållanden unika möjligheter till långfärdsåkning på skridskor. Vissa delområden med störningskänsligt djurliv har avsatts som fågel- respektive sälskyddsområden.

Vägarna 288 och 292 är utpekade som riksintresse just för att de utgör kopplingen till Hargshamn. Det torde påpekas att godstransporter framför allt borde ske via befintlig järnväg som ett miljövänligare alternativ till vägtransporter.

Utöver de utpekade riksintressena kan kommunen ha synpunkter för hur t.ex. vägar och järnvägar som är kopplade till hamnar (Hargshamn) och anläggningar av riksintresse bör bli en del av riksintresset.

Särskilda bestämmelser för hushållning med mark och vatten för vissa områden i landet anges i Miljöbalken och gäller för kusten i Östhammars kommun enligt 4§.

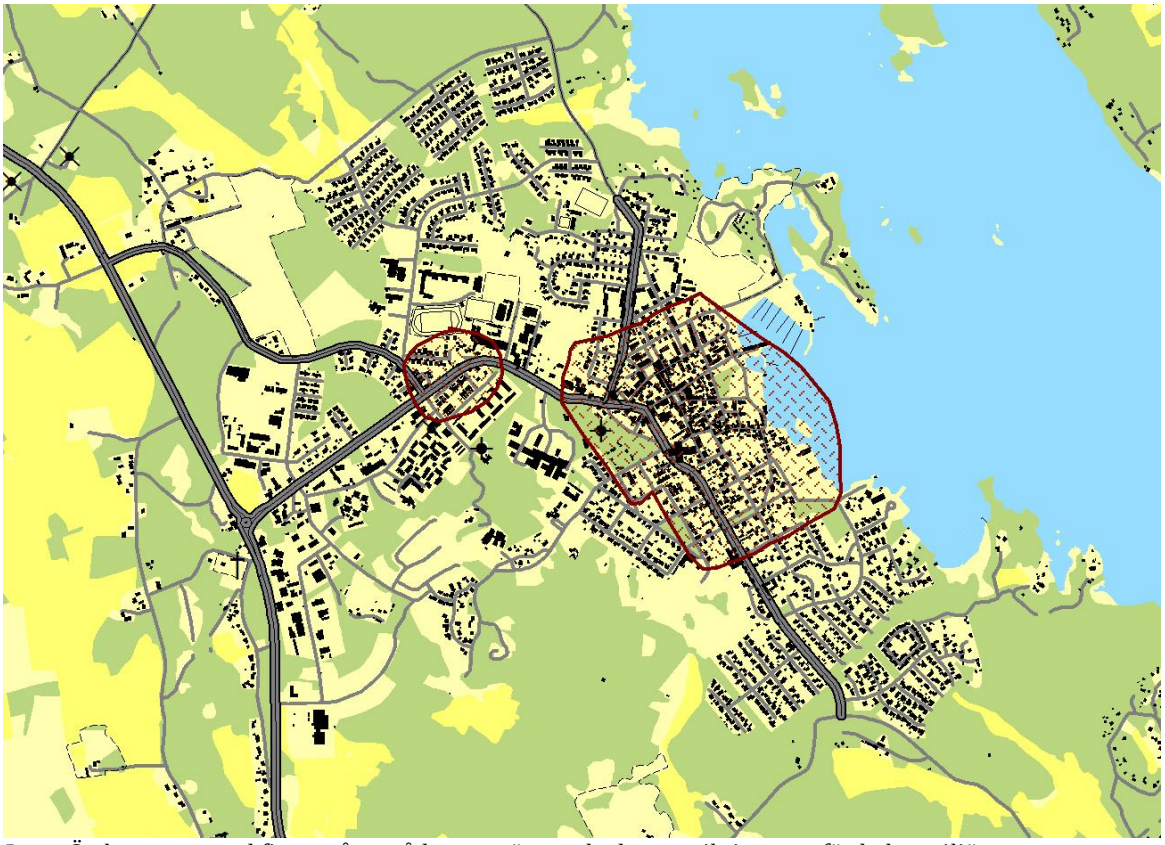


Kartan visar de utpekade riksintressena inom kommunen

Riksintressen i tätortsområden

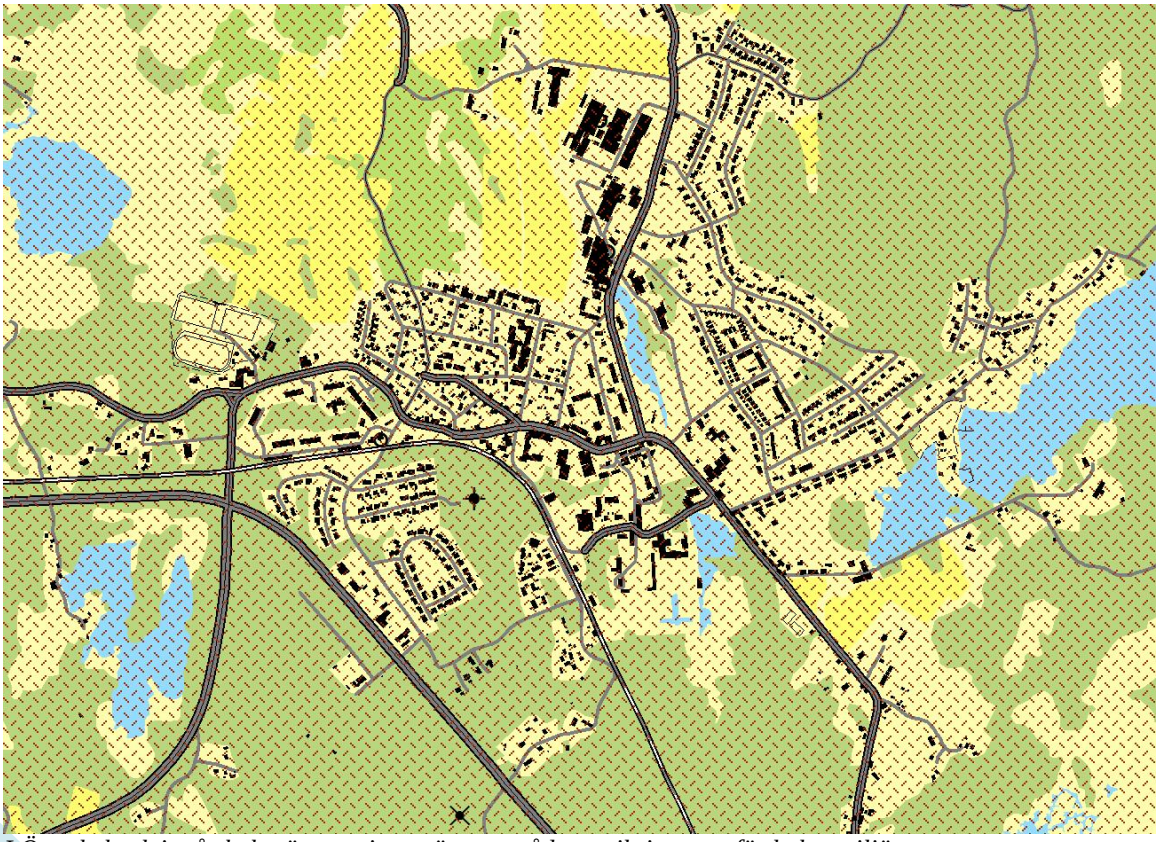
De utpekade områdena av riksintressen redovisas i tillhörande karta. I regel berör de utpekade intressena kulturvärden. Vissa naturvärden finns i tätortsnära områden men inga naturvärden är utpekade inom tätortsområden. Det kan finnas regionala eller lokala naturintressen inom tätorterna.

Östhammar



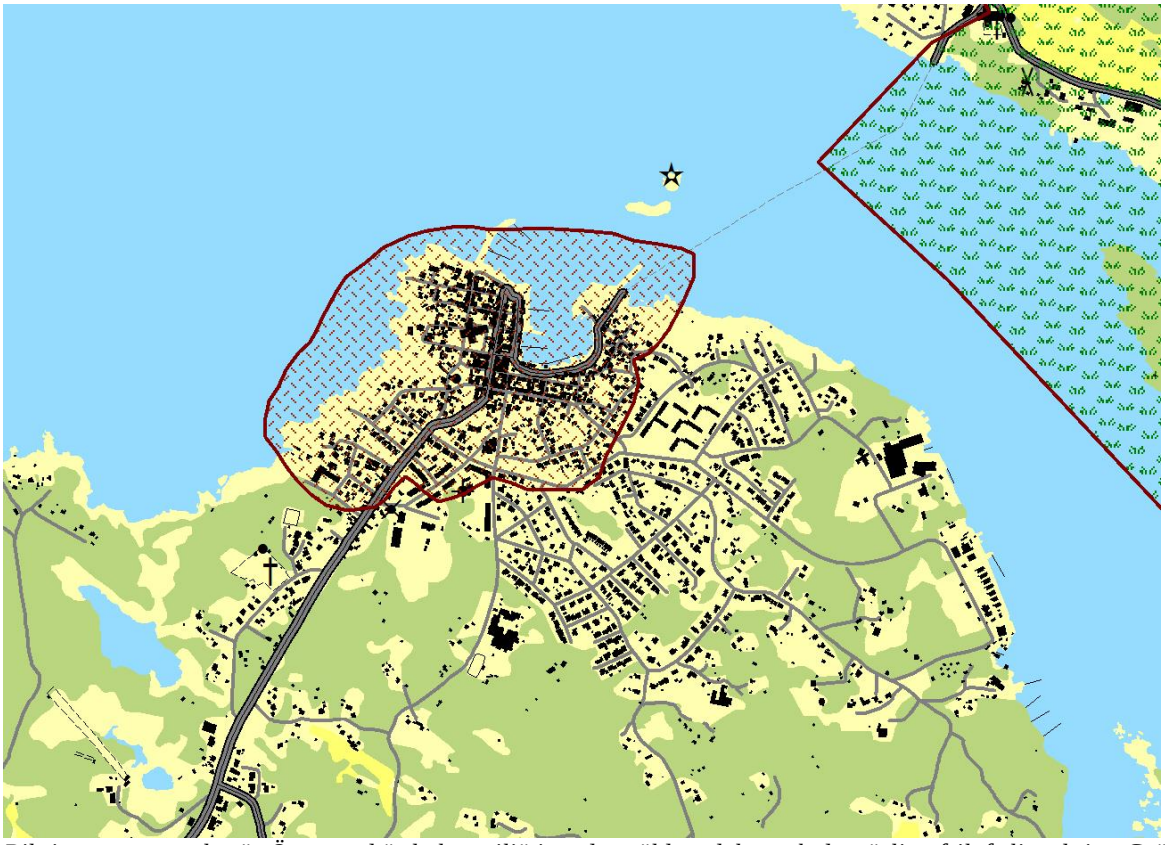
Inom Östhammars stad finns två områden som är utpekade som riksintresse för kulturmiljön.

Österbybruk



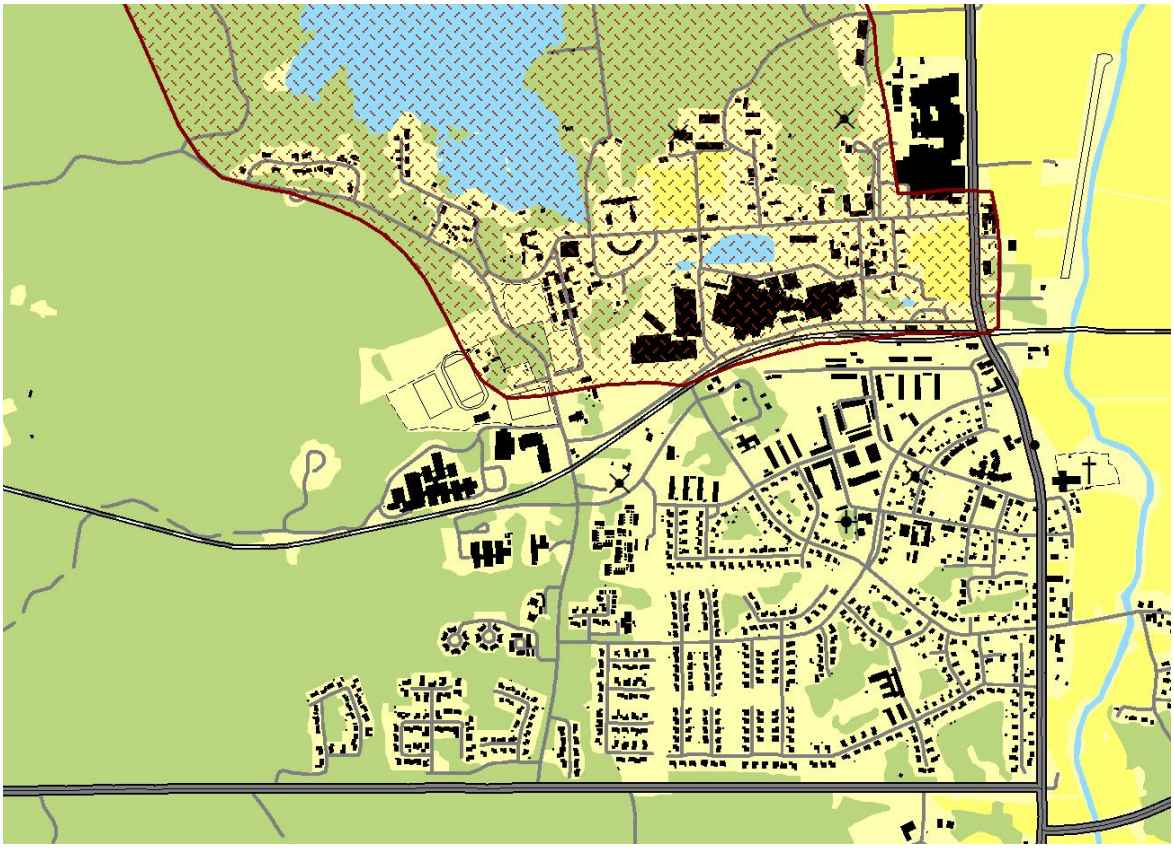
I Österbybruk ingår hela tätorten i ett större område av riksintresse för kulturmiljö

Öregrund



Riksintressen som berör Öregrund är kulturmiljö i stadens äldsta delar och det rörliga friluftslivet kring Gräsö

Gimo



Gimo norr om järnvägen inklusive dammen är område av riksintresse för kulturmiljön.

Alunda

Nordväst om Alunda finns ett område utpekat som riksintresse för kulturminnesvården

4 - Konsekvenser av förslaget

Nedan beskrivs de konsekvenser som förverkligandet av intentionerna i denna del av ÖP 2015, om utvecklingskärnorna, kan ha för miljön, ekonomin och samhällsutvecklingen.

4.1 Konsekvenser för miljön

Vatten

I takt med utbyggnaden av bostäder och verksamheter bör näten för vatten, avlopp och anläggningar avfallshantering förbättras. Alla vattentäkter bör skyddas och verksamheter som kan påverka dem regleras.

Biologisk mångfald

Nyckelbiotoper, naturvärdes- och Natura 2000 områden är viktiga områden. Skulle inte dessa skyddas föreligger risk att alltför få intressanta eller för fragmenterade naturområden återstår i framtiden vilket får till följd att den biologiska mångfalden och kommunens attraktionskraft minskar. Biotopinventering av tätortsmiljöer föreslås som underlag för den nödvändiga grönstrukturplaneringen i tätorterna.

Riksintressen

De riksintressen för sjöfart, friluftsliv, fiske, kulturmiljö, energiproduktion och naturvård som finns inom kommunen bör tas tillvara. I ÖP 2015 belyses dessa som en grund för framtida exploateringsbeslut. De tätortsnära riksintressena redovisas i avsnitt 3.11.

Landskapsbild och skydd

Att skydda landskaps- och stadsbild är viktigt. Det föreslås förbättringar av entréer till orterna och fronter mot landskapet, framhäva mötesplatserna och skapa mer visuell kontakt med havet. Tänka om så att inte isolerade bostadsområden byggs, först och främst förtäta och komplettera, sedan bygga ut.

Stadskärnan bör vara tätt bebyggd med gator, bebyggelse och grönska i samspel. För att öka trivseln i stadens/ortens centrum bör det bättre än idag knytas ihop med de omgivande stadsdelar/områden, vilket bryter barriärer eller minimerar barriäreffekter. Om gränserna mellan stad/tätort och land tydliggörs framhävs även landskapsbilden.

Boende – kretslopp stad/land

Konsekvensbedömningar måste tas fram inför ianspråktagande av jungfrulig mark för bebyggelse eller anläggning, vilket säkrar att viktiga frågeställningar belyses. Ett ”mjukt” sätt att värna om orternas värden och skapa medvetenhet hos invånarna är att sprida kunskap.

Transporter

För att undvika tunga transporter genom ortens centrala delar förutsätts att framtida tunga transporter skall ske i huvudsak på större vägar och infarter. Lokalisering av verksamheter som kräver tunga transporter eller transport av farligt gods bör därför övervägas noggrant.

Nyexploatering

Tätorterna i kommunen är relativt sett små. Detta gör det extra viktigt att fortsätta detta arbete med fördjupningar av översiktsplanen för att få helhetsbilden och ett utbud av områden möjliga att exploatera. Att prioritera förtätning, komplettering, förändring eller förädling föreslås. Konsekvensbedömningar ska alltid tas fram om det planeras att ta jungfrulig mark anspråk.

Friluftsliv, rekreation och hälsa

En av förslagets intentioner är att lyfta fram och belysa de naturvärden som finns i tät bebyggda områden. Eftersom det är viktigt för människors hälsa med goda möjligheter till rekreation och friluftsliv på bostadsorten redovisas områden som kan ha högt värde och någon sorts skydd eller reglering är att föredra.

Kompletterande underlag för de biologiska, sociala och kulturella värden bör tas fram. Konflikter mellan bevarande av stora sammanhängande områden och exploateringsanspråk kan komma att uppstå. Kunskapsunderlag är ett bra sätt att förebygga konflikter.

Lagar och förordningar

I enlighet med miljöbalken och förordningar är stora områden i kommunen klassade som riksintressen med avseende på natur- och kulturvärden, friluftsliv, fiske och sjöfart. Hur de berör tätorten redovisas under kap 3.11 – Riksintressen.

Förnyelsebar energi

Kommunen har en vindkraftsstrategi som kommer att fullföljas av en vindkraftsplan.

4.2 Ekonomiska konsekvenser

Investeringar i infrastruktur

Boende långt från kollektivtrafikstråken ger ökat bilåkande och icke hållbart underlag för kollektivtrafik. Det bör bevakas att eventuella utbyggnadsområden får kollektivtrafik. Lokaliseringsutredningar, med tillhörande konsekvensbeskrivningar, bör tas fram inför nyetableringar.

Förslaget utgår från att i första hand befintlig infrastruktur nyttjas vid förtätning och komplettering av bebyggelse. Vid utbyggnad föreslås att allmänna transporter och service finns i närheten eller kan göras tillgängliga med måttliga kostnader, underhållskostnad inräknad.

En annan viktig ekonomisk avvägning är att skapa förutsättningar för uppbyggnad av en elektronisk infrastruktur i ett informations- och kunskapssamhälle som främjar data- och telekommunikationerna för både offentlig förvaltning, näringsliv, utbildning, arbete och hushåll.

Förslaget förespråkar behovet av att ta fram grova ekonomiska konsekvensbeskrivningar i de flesta större projekt.

Drift- och underhållskostnader

Förvaltningen och utvecklingen av kommunens infrastruktur och avfallshantering är två viktiga poster som blir förtjänta av att man bygger tätare och återanvänder eller omvandlar bebyggelse.

Kommersiell och offentlig service

Ekonomiskt fördelaktig är planeringen av tätare bebyggelse som ger ett bättre och mer kostnadseffektivt underlag för service. Det kommersiella intresset kommer att öka i takt med efterfrågan och befolkningsökning.

Trafik, kommunikationer och resande

Tillkomsten av ett resecentrum eller terminal, som oavsett storlek och omfattning koncentrerar olika transportmedel, gör att verksamheter kan dra nytta av varandra. Blandade funktioner i staden ger även bättre underlag för kollektivtrafik. Österbybruk och Gimo har dessutom fördelen att ha järnväg som genomkorsar orten.

Fastighetsvärdering

Effektivare markanvändning kan ge ökat markvärde.

Näringsliv och arbetsmarknad

Effekterna av en blandning av verksamheter är svåra att bedöma. Det handlar om att rätt investering görs i rätt tid. Förslaget uttrycker ett önskemål om diversifieringen av näringslivet och framtagande av näringslivsplan. Om det lyckas, bör det påverka den ekonomiska utvecklingen positivt.

Estetiska värden

Den ekonomiska inverkan av de estetiska värdena är svår att mäta. Förslagets intentioner i gestaltningsfrågor och effektivare markanvändning borde speglas i en successiv värdeökning.

Skatteintäkter

Ett av budskapen i planen är att möjligheter till ett rikt friluftsliv och trivsamma småstadsmiljöer med varierat utbud gör att människor med krav på livskvaliteter av olika slag flyttar till orten i större utsträckning.

Genomförandekostnader

Att förädla, förtäta och förbättra befintligt byggnadsbestånd och infrastruktur ger god ekonomi för kommunen. Dessutom hanteras på så sätt mindre projekt som inte kräver lika stora engångskostnader och håller drift- och underhållskostnaderna vid en konstant nivå.

4.3 Konsekvenser för samhället (sociala konsekvenser)

Boende och bostadssammansättning

I och med att en blandning av bostadstyper eftersträvas kommer bostadssammansättningen för hela orter att påverkas. Områden som har ensidig lägenhetssammansättning kan få variation via förtätning. Frågan har inte studerats i detta förslag. Möjligheterna till förtätning och komplettering skall tas tillvara och därmed kommer förändringar att bli aktuella.

Boendemiljö, livsmiljö och välbefinnande

Enligt förslaget ska ny bebyggelse anpassas till landskapet, terrängen och skalan i den omgivande bebyggelsen. Områdenas särdrag skall respekteras och ses som kvaliteter, samtidigt som bristerna ses som möjligheter till förädling. Dessa föresatser utgör en kvalitetsgaranti vid förändringar. Även grönområden med stora värden bör värnas om.

Omsorg om den offentliga miljön är lika viktig för boendemiljöer som för arbetsmiljöer. En blandning av funktioner skall främjas, vilket skapar intensiva och varierande miljöer. Även att skapa boende nära naturen och att värna om bullerfria miljöer har positiva effekter på livskvalité och välbefinnande.

Närheten till havet skall kännas genom att man skapar både visuell kontakt genom siktlinjer och fysisk kontakt genom ökad tillgänglighet.

Mötesplatser och socialt kontaktnät

Förslaget poängterar vikten av mötesplatserna och att lokalisering av lämpliga verksamheter kan bidra till deras utveckling, att funktion och gestaltning bör samspela i både nya och befintliga platser. Särskilt stadskärnan skall erbjuda plats för möten.

Boendeengagemang, delaktighet och medborgarinflytande

Bland förslagets mål står att förslaget skall ha en bred förankring och att ett långsiktigt arbetssätt skall introduceras så att förnyelsearbetet blir en kontinuerlig process. Krav på planläggning och upprättande av konsekvensbedömningar förstärker invånarnas möjlighet att påverka utvecklingen.

Omflyttningar inom kommunen, befolkningsstruktur

Underlaget om bosättningsmönster och befolkningsstruktur bör förfinas för att planera strategiskt. Utöver blandning av bostadstyper och intentionerna att förena staden har inte det aktuella förslaget arbetats på sådant djup att en strategi för att främja eller motverka bosättningsmönstren kunnat tas fram.

Segregation

Förslaget redovisar intentionerna och viljan att skapa en stark och mångsidig stadskärna som förenar staden/orten och även att en blandning av bostadstyper skall eftersträvas. Båda dessa faktorer motverkar och förebygger segregationen.

Hälsa, trygghet och säkerhet

Bostadsorten kan ha stor betydelse för hälsan. Mycket hänger ihop med levnadsvanor, ekonomiska och sociala levnadsvillkor och den omgivande miljön. Faktorer som familjeförhållanden, sysselsättning, etnisk tillhörighet, socialt nätverk, tillgång till fritidsaktiviteter och kultur tros ha stort inflytande på hälsan. I förslagets intentioner ingår att säkra tillgången till naturområden och även parker, som är stadens anlagda natur.

En blandning av funktioner och människor enligt förslagets intentioner påverkar både hälsa och trygghet positivt. Nya samband mellan stadsdelarna (stråk) skapar trygghet och det föreslås att parkernas sociala betydelse och frågor om trygghet behandlas i en kommande studie av tätortens grönstruktur. Natur och parker skall avskärmas från de stora trafikstråken och åtgärder för att uppnå trafiksäkerhet skall tas vid ombyggnad av det lokala gatunätet.

Tillgång till rekreation och friluftsliv

Förslaget påpekar att stadskärnan/centrum bör erbjuda upplevelser och att små parker i staden bör utvecklas. Man skall även värna om områden för friluftslivet och säkra promenadstråk. Vid exploatering i områden som bedöms vara värdefulla bör ersättningsytor skapas. Framtidens mångsidiga exploatering förutsätter anläggande av gata, VA, grönska och byggnader.

Förslaget strävar efter ökad tillgänglighet till rekreation och friluftsliv, även om det redan idag erbjuds utomordentliga möjligheter. Tillgänglighet för äldre och personer med funktionshinder (fysiska eller neuropsykiatriska) ska eftersträvas.

Fysisk utformning av miljön

Förslaget påpekar att kunskapen om den byggda miljön är viktig och bör spridas, för att ta vara på kvaliteter i de befintliga miljöerna.

Förtätningar och kompletteringar skall kunna ske med bibehållen gatu- och tomtstruktur. Att förtäta, komplettera, stimulera andra funktioner än boende och differentiera delområden kan vara sätt att genomföra och bekosta förädlingen.

Förslaget definierar principiellt hur den fysiska miljön skall utformas och vid behov, vilka planeringsåtgärder som kan vidtas.

Kommunikationer, tillgänglighet, resmönster

Förslaget bedöms få främst positiva konsekvenser, men resonemangen bygger inte på eventuella möjligheter att påverka resmönstret, utan på att påverka den fysiska strukturen som i sin tur berör resmönstret.

Arbetsmarknad, sysselsättning och inkomstfördelning

Om trafik och övrig försörjning av arbetsplatser studeras i samband med lokalisering kan det på sikt påverka sysselsättningen. Även komplettering med arbetsplatser i befintliga stadsdelar kan ha inflytande. Den frågan borde kunna hanteras inom ramen för en kommande näringslivsplan.

Socioekonomi

Det föreslås att man verkar för att infrastrukturfrågor viktiga för trafikförsörjning av både orterna och industrin genomförs, vilket främjar en positiv socioekonomisk utveckling. Även en effektivisering av markanvändning främjar en sådan utveckling.

Offentlig och kommersiell service

Stadskärnan bör erbjuda service och kollektivtrafiken utvecklas med ett resecentrum eller terminal. En blandning av bostadstyper ger förbättrat kundunderlag för service och handel. En förbättring av miljön kring busshållplatserna och eventuella ändringar i hållplatslägen främjar kollektivtrafikens utveckling.

Kulturutbud, kulturmiljö och identitet

Stadskärnan skall erbjuda kultur och betydelsefulla byggnader bör fungera som landmärken. Även i stadsdelarna kan karaktärsbyggnader skapa identitet. Medvetenheten bör skapas genom spridning av kunskap, t.ex. om den egna stadsdelen och dess värden.

5 - Det fortsatta planeringsarbetet

Kommande planeringsåtgärder

Denna del av ÖP 2015 är framtagen samtidigt med övriga delar. I detta fall påbörjades arbetet så sent som hösten 2013. Tidplanen har begränsat detaljeringsgraden. Trots det uppfyller den sitt syfte att utgöra underlag och inspiration för framtagande av eventuella fördjupningar av översiktsplanen. En mer detaljrik plan eller program för varje ort kan vara nödvändig t.ex. innan eventuella tillståndsärenden eller detaljplanearbete kan hanteras i enkla och resurseffektiva processer.

Man kan redan idag poängtera att vissa framtida insatser är nödvändiga och därför läggs fram förslag på kommande planeringsåtgärder inom detta översiktliga förslags ram. Utöver de åtgärder som nämns nedan kan insatser som behövs i större skala, för exempelvis infrastrukturutbyggnad, bli aktuella.

Fördjupning av översiktsplanen för varje utvecklingskärna

För en fördjupning av översiktsplanen gäller samma krav på innehåll och förfarande som för den kommunomfattande översiktsplanen. Den skall behandla allmänna intressen och riksintressen och ta ställning till användningen av mark- och vattenområden och den byggda miljöns utveckling och bevarande.

En fördjupning av översiktsplanen är liksom den kommunomfattande översiktsplanen inte bindande för enskilda eller myndigheter. Dock läggs gemensamma principer fast genom kommunfullmäktiges kommande ställningstagande, som gäller markanvändningen och samhällets utveckling.

Varför fördjupningar av översiktsplanen?

Eftersom en FÖP (Fördjupning av översiktsplan) inte är juridiskt bindande innebär det att utveckling blir låst. Sådana planer ska ses som en sammanställning av kunskap och en beskrivning av konsekvenser av olika utvecklings-alternativ. En bra översiktsplan ger möjligheter till flexibilitet och utrymme för alternativa och nya lösningar.

Det är viktigt att åstadkomma en helhetssyn i planeringen. Och i tätbebyggda områden är behovet av samsyn ännu större, många intressen möts och bör avvägas för att få fram en hållbar plan på väg mot ett hållbart samhälle.

Inom de områden/ämnen som nämns nedan finns ett behov av kompletterande eller aktualiserad inventering, vilket kan resultera i sammanställningar, program eller planer. Att arbeta med kunskapsinsamling effektiviserar planarbetet och beslutsprocesserna i framtiden.

Dessa fördjupningar kan vara tematiska (omfatta ett ämnesområde) eller geografiska (omfatta en viss ort med omgivningar). Detta förslag är en första ansats till att behandla varje ort som helhet och alla relevanta ämnesområden i ett sammanhang.

Bevarande- och förnyelseplan - för bebyggelseutveckling och gestaltning

En sådan plan tas fram först där bebyggelsetrycket är som störst, eller där man väljer att påskynda en viss utveckling. En fördjupad studie av de i detta förslag kort beskrivna karaktärsområdena i syfte att redovisa varje område/stadsdel/ort speciella karaktär och utvecklingsmöjligheter. En sådan plan kan även användas för att sprida kunskap bland boende och fastighetsägare och vid senare detaljplanering underlätta förståelse och tillvaratagande av befintliga kvaliteter.

Näringslivsplan

En fysisk plan med tanke på hur man hanterar den önskade diversifieringen av näringslivet på orterna och främjar etableringar samt styr lokaliseringar, tas fram helst med det lokala näringslivet som referens och med sikte på långsiktig utveckling.

Trafikplan inklusive kollektivtrafik

En inventering och redovisning av bil- och GC- vägar samt kollektivtrafiken behöver göras för att anpassa trafiknätet till orternas framtida behov. En utveckling, inte nödvändigtvis utbyggnad, av trafiknäten är ett måste om orten ska utvecklas.

Grönstrukturplan

Kommunen behöver en heltäckande grönstrukturplan. Dels för att säkra att behovet av grönytor täcks även i framtiden, dels för att skapa en hållbar struktur. Och som konsekvens av detta förslag, även en kartering av biologiska, sociala och kulturella värden i tätortens grönstruktur. Om en sådant strategiskt instrument saknas, torde förtätningar och kompletteringar försvåras, och hållbarheten äventyras.

Kulturhistorisk inventering och program

För att garantera att de kulturhistoriska värdena tillvaratas behövs beskrivningar och precisering av den nödvändiga hänsynen inför varje objekt eller helhetsmiljö av värde.

Geografiska fördjupningar av översiktsplanen

Fritidsbebyggelse (flera områdesvisa planer)

Stora förändringar sker inom områden med fritidsbebyggelse, särskilt de tätortsnära. För att formulera tydliga riktlinjer och klargöra om det finns områden som är lämpliga för permanentning, förtätning eller nyetablering kan fördjupningar av översiktsplanen göras. Områdena delas in geografiskt, vilket ger en lätt översikt över alla fritidshusområden och deras specifika utvecklingsmöjligheter.

Östhammars kommun
Box 66
742 21 Östhammar
www.osthammar.se

ÖSTHAMMARS KOMMUN
– EN DEL AV ROSLAGEN