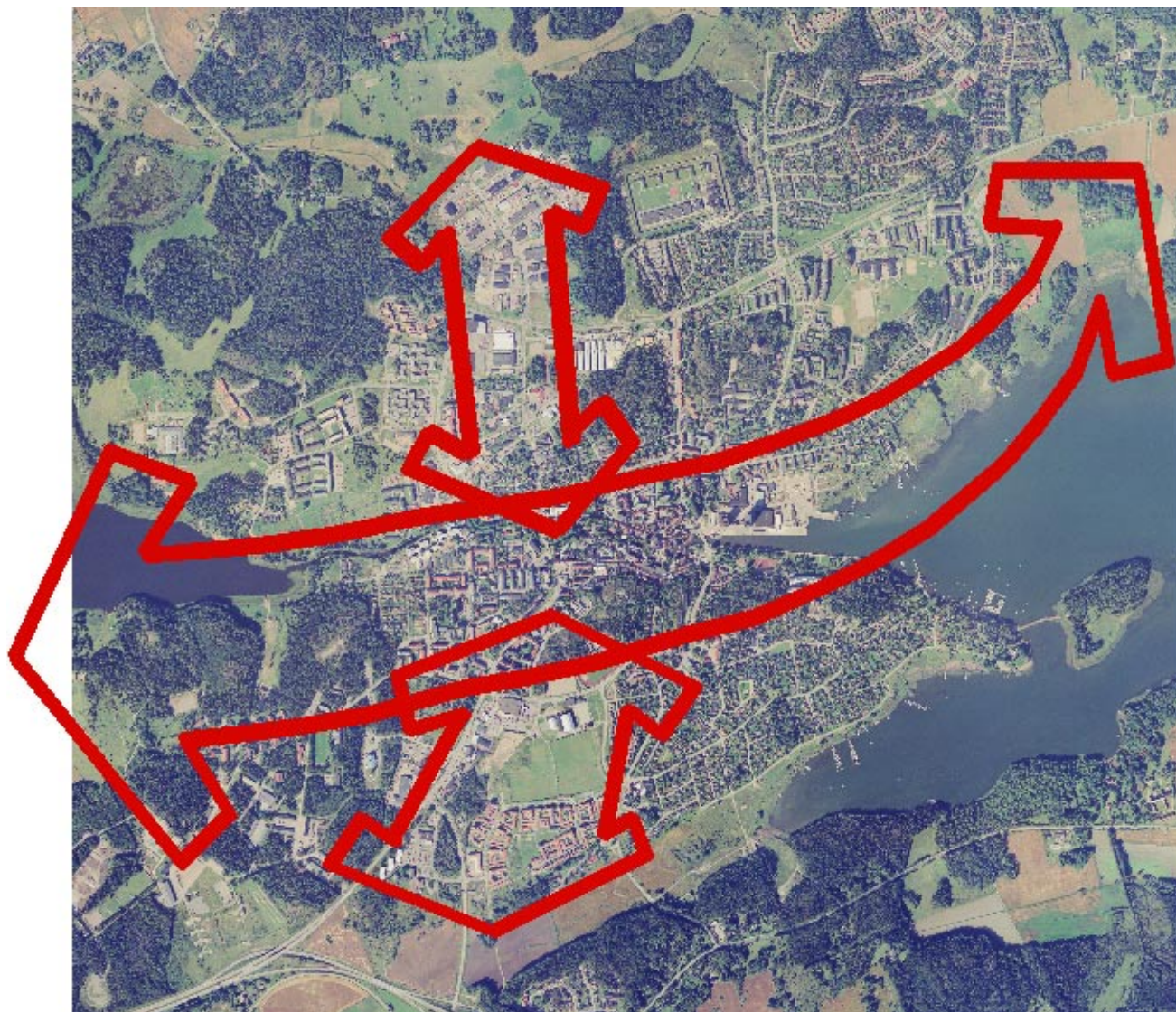


NORRTÄLJE STAD

UTVECKLINGSPLAN



NORRTÄLJE KOMMUN

Antagen av kommunfullmäktige 2004-03-29

Utvecklingsplanen har tagits fram under ledning av Kommunstyrelsens planeringsarbetsutskott. Arbetet har fokuserats i tre arbetsgrupper med tjänstemän från Ledningskontoret, Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen, Stadsarkitektkontoret och Tekniska kontoret. White arkitekter har medverkat genom Owe Swanson, Lotta Lehmann och Anna Westman.

Komplettering och revidering efter samråd har gjorts under ledning av Kommunstyrelsens planeringsarbetsutskott av White arkitekter. Efter utställning har texten uppdaterats på sid 25, 31, 32, 37, 38 och 40; på plankartan har det nya försvarsförordnandet lagts in.

Layout och foto av White arkitekter. Kartbilder och figurer är gjorda av White arkitekter på kartunderlag och ortofoto från Norrtälje kommun.

Utvecklingsplanen antogs av kommunfullmäktige 2004-03-29, varefter denna upplaga tryckts av Norrtälje kommun.

Inledning

Nu gällande översiktsplan för Norrtälje stad utarbetades och behandlades för mer än tio år sedan. Sedan dess har villkoren för utveckling av befolkning och näringsliv i landets kommuner och städer förändrats påtagligt. De regionala sambanden blir allt viktigare. Allt färre kommuner och städer växer och fler stagnerar eller minskar. Det blir nödvändigt för kommuner att ha visioner och strategier för sin utveckling. En ny förutsättning i en sådan strategi för Norrtälje stad är att regementet Lv3 har avvecklats och att kommunen har förvärvat området. En annan är insikten om att staden i sig är Norrtäljes viktigaste framgångsfaktor för utveckling.

I översiktsplanen för Norrtälje kommun formuleras följande vision:

”Norrtälje kommun är den trygga Roslagskommunen med god utvecklingspotential i Sveriges mest dynamiska region. Här finns allt det som ger alla en hållbar grund för liv och utveckling.”

Vidare anges som utvecklingsstrategi för Norrtälje kommun:

”Det har alltmer uppmärksammats att attraktiva städer är en av de viktigaste framgångsfaktorerna för att locka invånare, företag, turister mfl. Det har också konstaterats att en levande stadskärna med ett varierat utbud av affärer, tjänsteföretag och nöjen är en av de viktigaste faktorerna för stadens attraktivitet och bärkraft. Det är också främst i städerna som det långsiktigt hållbara samhället kan förverkligas genom att kunna använda effektiva, storskaliga system för uppvärmning, vatten- och avloppsförsörjning etc. Staden ger även underlag för en kollektivtrafik som i viss mån kan ersätta bilen.

I en alltmer hårdnande konkurrens är det av strategisk betydelse att antalet invånare i Norrtälje stad ökar och marknadsunderlaget stärks så att stadens attraktivitet utvecklas enligt resonemanget ovan. Hela kommunen har att vinna på om Norrtälje stads ställning stärks på i första hand den regionala arenan. Enligt devisen ”det som är bra för Norrtälje stad är också bra för kommunen” bör tillgängliga styrmedel samordnas så att förutsättningarna stärks för tillväxt av staden. Det kan exempelvis konkret gälla att fortsätta med upprustning av stadskärnans miljö, vidareutveckling av kollektivtrafik och vägsystem, förtätning och byggande av stad med attraktiva bostäder och arbetsplatser, kraftfulla satsningar på högre utbildning, marknadsföring osv.”



Föreliggande utvecklingsplan för Norrtälje stad tar sin utgångspunkt i ambitionen att stärka och utveckla staden kvalitativt och kvantitativt. Med begreppet ”Utvecklingsplan” vill vi betona att denna inriktning innebär något mer än vad som traditionellt avses med fördjupad översiktsplan med referens till Plan- och Bygglagen. Utvecklingsplanen är mer vilje- och åtgärdsinriktad. Den innehåller riktlinjer för markanvändning som är anpassade till nu aktuella villkor för stadsutveckling.

Utvecklingsplanen består av fem delar. I den första delen anges grundläggande förutsättningar och utgångspunkter för utveckling av Norrtälje stad. I nästa del redovisas strategier för utveckling av staden. Därefter ges riktlinjer för markanvändning och förnyelseåtgärder i form av en spelplan för stadens utveckling. Den fjärde delen består av förslag till inriktning och åtgärder inom några olika delområden. I en femte nyttillkommen del återfinns kompletteringar av bakgrunds- och förutsättningskaraktär. Där finns mer beskrivning av riksintressen, kulturmiljöer, vägfrågor, naturintressen, vattenfrågor, samt hälso- och säkerhetsfrågor, än vad som har varit motiverat i själva huvuddelarna. Där finns även avgränsning av ett planområde för staden redovisad. Avslutningsvis ges några huvuddrag i ett fortsatt utvecklingsarbete.

I en bilaga återfinns Länsstyrelsens samrådsyttrande och Ledningskontorets samrådsredogörelse.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING	3
UTGÅNGSPUNKTER	
En attraktiv stad i Stockholmsregionen	6
En riktig stad	7
En uthållig stad	8
En stad i Roslagen	8
STRATEGIER	
Bygg stad i staden	9
Låt staden möta vatten	10
Låt stad och natur samverka	11
Genomför Västra vägen och hantera bilen på stadens villkor	12
Utveckla gång- och cykeltrafiken	13
Behåll och utveckla en tydlig kollektivtrafik till staden	13
Utveckla handel och attraktioner i staden	14
Utveckla verksamheter i och utanför staden	15
SPELPLAN FÖR STADENS UTVECKLING	
Syfte och funktion	17
Stads- och områdesbegrepp	18
INRIKTNING OCH ÅTGÄRDER I VISSA DELOMRÅDEN	
Stärk stadskärnan	20
Utveckla området kring Baldersgatan som innerstad	22
Utveckla hamnområdet	24
Utveckla bostadsområden öster om hamnen	26
Knyt Flygfältet till staden	27
Utveckla Lv3-området som en del av staden	28
Utveckla Björnö som komplement till staden	30
Utveckla Görla/Mellingeholm till en attraktiv industripark	31
Genomför Västra vägen	
BAKGRUNDSFAKTA OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	33
Kulturmiljöer	34
Trafik- och transportinfrastruktur	36
Försvarets riksintressen	38
Säkerhetsfrågor, farligt gods, verksamheter mm	38
Trafikbuller	40
Luftfrågor, miljökvalitetsnormer	41
Vatten, natur och grönstruktur	42
FORTSATT ARBETE	
Utvecklingsplanens roll och förankring	44

Utgångspunkter

En attraktiv stad i Stockholmsregionen

En utveckling av Norrtälje stad på 2000-talet måste bygga på att staden är attraktiv i ett regionalt perspektiv. Norrtälje som centralort för sitt eget omland ger alltför begränsade förutsättningar för en långsiktigt bärkraftig utveckling. En kvalitativ och kvantitativ tillväxt i Norrtälje stad innebär inte någon konkurrens med övriga orter i kommunen. Utmaningen för Norrtälje stad är att vara konkurrenskraftig på den större bostads- och arbetsmarknad som Stockholm/Uppsalaregionen utgör.

Under de sista decennierna på 1900-talet har skett en påtaglig förstoring av landets funktionella arbetsmarknader. 1970 räknade man 190 sådana arbetsmarknader. Idag är de hälften så många - strax under 100. En mycket stor del av hushållens rörlighet sker inom dessa funktionella arbetsmarknader. Närmare åttio procent av den totala flyttningen inom landet sker inom dessa marknader. Stockholms och Uppsalas arbetsmarknader omfattar ca 25% av landets samlade befolkning i förvärvsaktiv ålder - drygt 1,4 miljoner människor.



När Stockholmsregionen som funktionell arbetsmarknad växer minskar det relativa avståndet mellan Norrtälje och mer centrala delar av regionen. Norrtälje som pendlingsort men också som plats för etablering av företag kan utvecklas. Närheten växer sålunda såväl mentalt som faktiskt genom bättre kommunikationer, kollektivt och med bil. Norrtälje kommun är dock med sin begränsade storlek svag när det gäller lokal marknad, utbud och klustereffekter. Företagen har inte de samlokalisering fördelar som genereras på större lokala marknader. Vidare



är det samlade utbudet av kompetens jämförelsevis lågt mätt i t.ex. utbildningsnivå samt utbud av eftergymnasial utbildning.

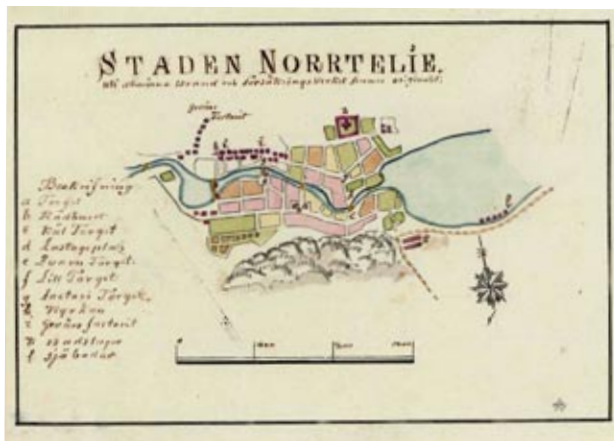
Den aktuella regionplanen för stockholmsregionen prognosticerar 500-600 000 nya invånare på 30 år. För att Norrtälje ska kunna få del av en sådan utveckling måste kommunen hävda sig som attraktiv livsmiljö. En livsmiljö som kan motivera uppoffringar i pendling och som kan vara avgörande när beslut tas om etablering av verksamheter, utbildning etc.

Den mest attraktiva och regionalt konkurrenskraftiga livsmiljön i Norrtälje är staden. Norrtälje är en riktig stad med en väl bevarad stadskärna och stadens blandning av bostäder, verksamheter och handel. En stadsmiljö som kan konkurrera med mer förortspräglade boendemiljöer i stockholmsregionen.



En riktig stad

Norrtälje stad har utvecklats successivt allt sedan bebyggelsen etablerades och fick sina stadsprivilegier 1622. Till staden förlades faktori och i kungens privilegiebrev angavs att staden skulle byggas på åns båda sidor och med skickliga gator och vackra hus. Genom sin långa historia med en kontinuerlig utveckling har staden värden som det har visat sig svårt att återskapa i senare tiders stadsbyggande.



Staden har fått sin prägel av läget vid ån och Norrtäljeviken. Den växande staden har fått sin struktur av järnvägens introduktion och avveckling samt bebyggelsens utbredning med villkor som alltmer har kommit att präglas av bilen och dess krav på framkomlighet och utrymme. I stadens växt har industriområden i stadens utkant efterhand blivit mer centralt belägna. Handel har etablerats i större anläggningar utanför stadskärnan.

Den växande staden har dock inte slagit sönder eller utarmat stadskärnan. Denna har fortfarande en skala, karaktär och innehåll som erbjuder starka kvaliteter av stad. Stadskärnan i Norrtälje har en blandning av handel, verksamheter, service och bostäder. Den karakteriseras av sitt medeltida stadsplanemönster med individuellt formade gator och kvarter.



Torgen är små och oregelbundna. En karaktär av småskalig trästad dominerar även om bebyggelsen är varierande i material och uttryck.



Med sin historiska stadskärna ger Norrtälje bilden av en riktig stad. En stad med utrymme för ett offentligt liv på gator och torg. I en utveckling av staden är det avgörande att stadskärnans roll stärks och att en större del av Norrtälje kan få stadens kvaliteter.

Staden som konkurrensmedel blir allt viktigare i och med att urbana näringar och värderingar växer sig starkare. Förändrade hushållsmönster samt ungdomars värderingar av uppväxt- och studiemiljöer talar för staden som livsmiljö. Även för en växande generation av äldre utgör den lilla staden med sin närhet och trygghet ett intressant alternativ.

Internationellt märks en tydlig trend att många människor i storstadsregioner väljer att flytta till attraktiva städer i omlandet framför till nyare förortsområden. Med starkare urbana värderingar även i Sverige kan en ökad efterfrågan på dessa kvaliteter förväntas även här.

En uthållig stad

Norrtälje kommun har i sin översiktsplan och i andra policydokument uttalat ambitionen att verka för en långsiktigt hållbar utveckling. Insikten om att staden är en gynnsam struktur i ett hållbart samhällsbyggande blir tydligare. Den lilla staden i ett regionalt sammanhang är sannolikt en form där ekologisk hållbarhet väl kan förenas med ekonomisk bärkraft. I staden finns effektiva system för energiförsörjning, vatten- och avloppshantering mm samt goda möjligheter att kollektivtrafikförsörja merparten av invånarna.

I Norrtälje stad har ett arbete med kretslopp i de tekniska systemen inletts vad gäller dagvattenhantering. Uppmärksamheten är stor när det gäller stadens resursutnyttjande och påverkan på omgivande naturmiljö. Staden har rika natur- och kulturvärden som rätt hanterade är resurser för stadens utveckling.

Stadens bidrag till en ökad uthållighet måste också avse åtgärder för en minskad biltrafik. Ett minskat bilutnyttjande kan stimuleras genom attraktiva stråk för gång- och cykeltrafik. Förutsättningarna att utveckla boende i staden med nära avstånd mellan bostäder, service och verksamheter är en resurs när det gäller att skapa ett uthålligt samhälle. Biltrafik kan också ersättas av en ökad användning av kollektivtrafik för pendling och lokala resor. Bussterminalen centralt i staden med bekväma och turtäta förbindelser talar för att en utveckling i Norrtälje stad kan ske med ett väsentligt inslag av kollektivt resande.



En vidare tolkning av begreppet uthållighet innehåller också aspekter på tillgänglighet för alla människor. Den lilla staden kan ge rimliga villkor för människor i alla åldrar och med olika typer av funktionshinder. I den lilla staden möts människor med olika förutsättningar och bakgrund på den gemensamma arena som utgörs av stadens offentliga platser och lokaler.

Staden i Roslagen

Norrtälje är Roslagens huvudstad. Det stora antalet fritidsboende i Norrtälje har stor betydelse för stadens utveckling. Säsongen blir längre. För många handlar det inte bara om ett sommarboende utan avser kortare och längre vistelser året om. Detta ger underlag för handel och service i staden. Många människor känner kommunen och staden som en del av sin livsmiljö. Steget att flytta permanent till Norrtälje är inte så stort. Fritidsboende utgör idag ett tillskott till kommunens kompetens och utgör en potential i arbetet att skapa växtkraft.

Stockholms skärgård har värden som är unika även i ett internationellt perspektiv. Skärgårdsturismen är i utveckling. Här gäller det att ge fler människor möjlighet att få tillgång till skärgårdens natur och kultur genom ett ökat utbud av aktiviteter och boende samtidigt som skärgården hålls levande. Norrtälje stad kan på ett tydligare sätt bli en port till norra skärgården, Roslagen. Anläggningar för boende och konferenser i Norrtälje, båtförbindelser ut i skärgården och en marknadsplats för skärgårdens produkter och kultur är inslag i en sådan utveckling.

Läget vid Östersjön innebär också ett internationellt sammanhang. En ny öppenhet mellan östersjöstaterna ger underlag för kulturellt, ekonomiskt och socialt utbyte. Arbetet pågår redan inom Östhandelsforum och i utvecklingen av Campus Roslagen är utbyte med de baltiska länderna naturligt när det gäller utbildning och kompetensutveckling. Hamnen i Kapellskär är betydelsefull för färje- och roro- trafik. Denna betydelse kommer att växa med ett ökat utbyte över Östersjön.



Strategier

I detta avsnitt diskuteras strategier och åtgärder för att utveckla stadens utbud och kvaliteter och därigenom stärka Norrtälje stads attraktionskraft.

Bygg stad i staden

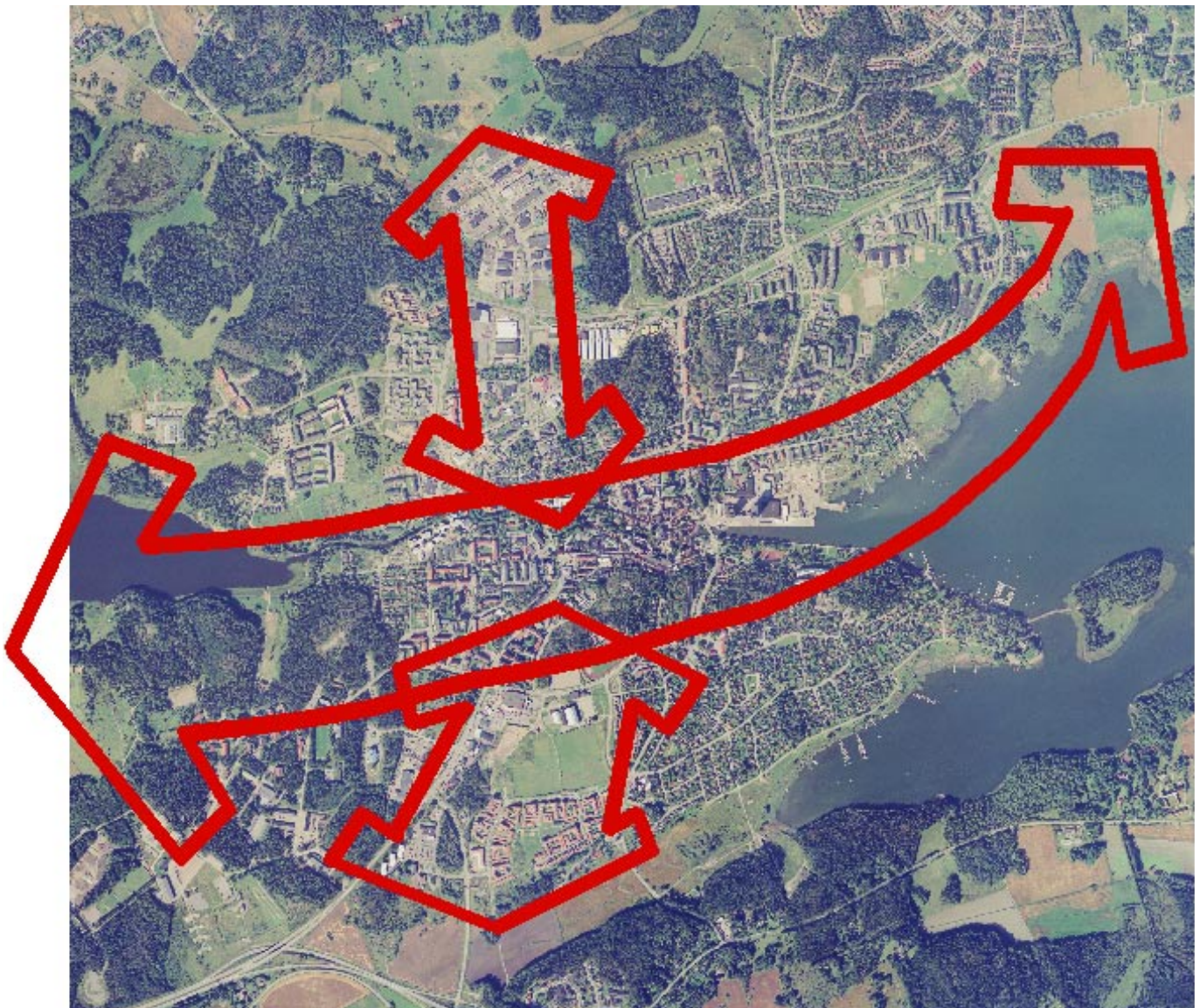
För att skapa ett konkurrenskraftigt Norrtälje som bygger på stadens kvaliteter kan en utvecklingsplan inte i första hand inriktas på expansion i oexploaterade områden utanför nuvarande stadsbygd. Stor kraft måste istället läggas på att påverka de fortlöpande förändringar som sker i den befintliga stadsbygden. Framgång förutsätter att dessa förändringar kan relateras till och påverkas av en helhetssyn på staden och det specifika området.

I Norrtälje finns stora möjligheter att skapa miljöer med starka stadsvärden även utanför befintlig stadskärna. Den historiska stadskärnan i Norrtälje

har sin tydliga karaktär och innehåll. Den går inte att kopiera rakt av och addera i områden utanför kärnan. Stadskärnan har sin roll. Dess gränser kan till viss del justeras genom kompletteringar. Utanför stadskärnan kan nya stadsmiljöer utvecklas genom en medvetet genomförd förnyelse av dessa områden.

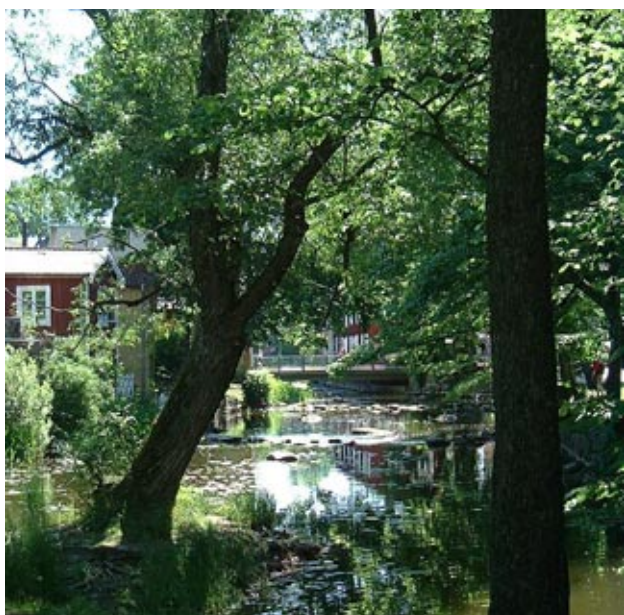
För att få byggda miljöer utanför stadskärnan att upplevas som stad krävs att vissa villkor är uppfyllda:

- Områdena ska ansluta direkt till eller ha en tydlig relation till stadskärnan.
- Områdena ska ha ett blandat innehåll - arbetsplatser, bostäder, service, utbildning etc.
- Områdena ska ha en tydlig relation mellan offentligt och privat. Gatan måste vara offentlig och utgöra del av ett sammanhängande gatunät.
- Bebyggelsen ska på ett tydligt sätt samverka med de offentliga rummen - gator, torg, parker, kajer etc.



De områden utanför stadskärnan som kan få sådana starka kvaliteter är sinsemellan olika och kräver olika synsätt och metoder i förnyelsearbetet. Den tillkommande bebyggelsens karaktär, hushöjder mm måste anpassas till respektive områdes förutsättningar och de kvaliteter som eftersträvas. För exempelvis hamnområdet bör ett offentligt kajstråk som tydligt kompletterar stadskärnan kombineras med bostäder som utnyttjar läget och utsikten mot vattnet. Området vid Baldersgatan har inga egna kvaliteter vad gäller natur eller utsikt. Här gäller det att komplettera läget i staden med lokala värden och intimitet som kan skapas i kvarter och på gårdar.

Som ett tredje exempel kan nämnas området vid Grossgårdet som också har sina speciella förutsättningar. Här finns en tydlig gatustruktur och ett etablerat stadsstråk i Esplanaden. I detta område bör komplettering av bebyggelse övervägas samtidigt som en samlad översyn av trafik och parkering sker.



Låt staden möta vattnet

Norrtälje ligger vid sjö, å och hav. Norrtäljeån bidrar påtagligt till karaktären i stadskärnan. Norrtälje som Roslagens huvudstad är däremot otidlig. Kontakten mellan stadskärnan och hamnområdet är svag och hamnområdet är ingen prioriterad målpunkt för stadens invånare och besökare.



En väsentlig del i en utveckling av Norrtälje är att staden möter Östersjön på ett mer påtagligt sätt. Stadsbor och besökare i staden ska ges möjlighet att se och att komma fram till vattnet. En förnyelse av hamnområdet är en del i en sådan utveckling. Vidare kan strandområdet öster därom fram till reningsverket bli tillgängligt genom gång- och cykelväg längs vattnet och kompletterande bostadsbebyggelse i attraktiva lägen.

Ambitionen att låta staden möta vattnet innebär inte att strandområden avsätts för exklusiva bostadsreservat utan förnyelsen ska ske till gagn för hela staden med dess invånare och besökare. Norrtälje som roslagsstad förstärks genom goda förutsättningar för ett båtliv i staden.



Låt stad och natur samverka

En väl fungerande stad lever i symbios med sin omgivande natur. Grönstrukturen handlar då inte bara om att avsätta särskilt värdefulla naturområden i stadens närhet. Stadens inre grönska bör med hjälp



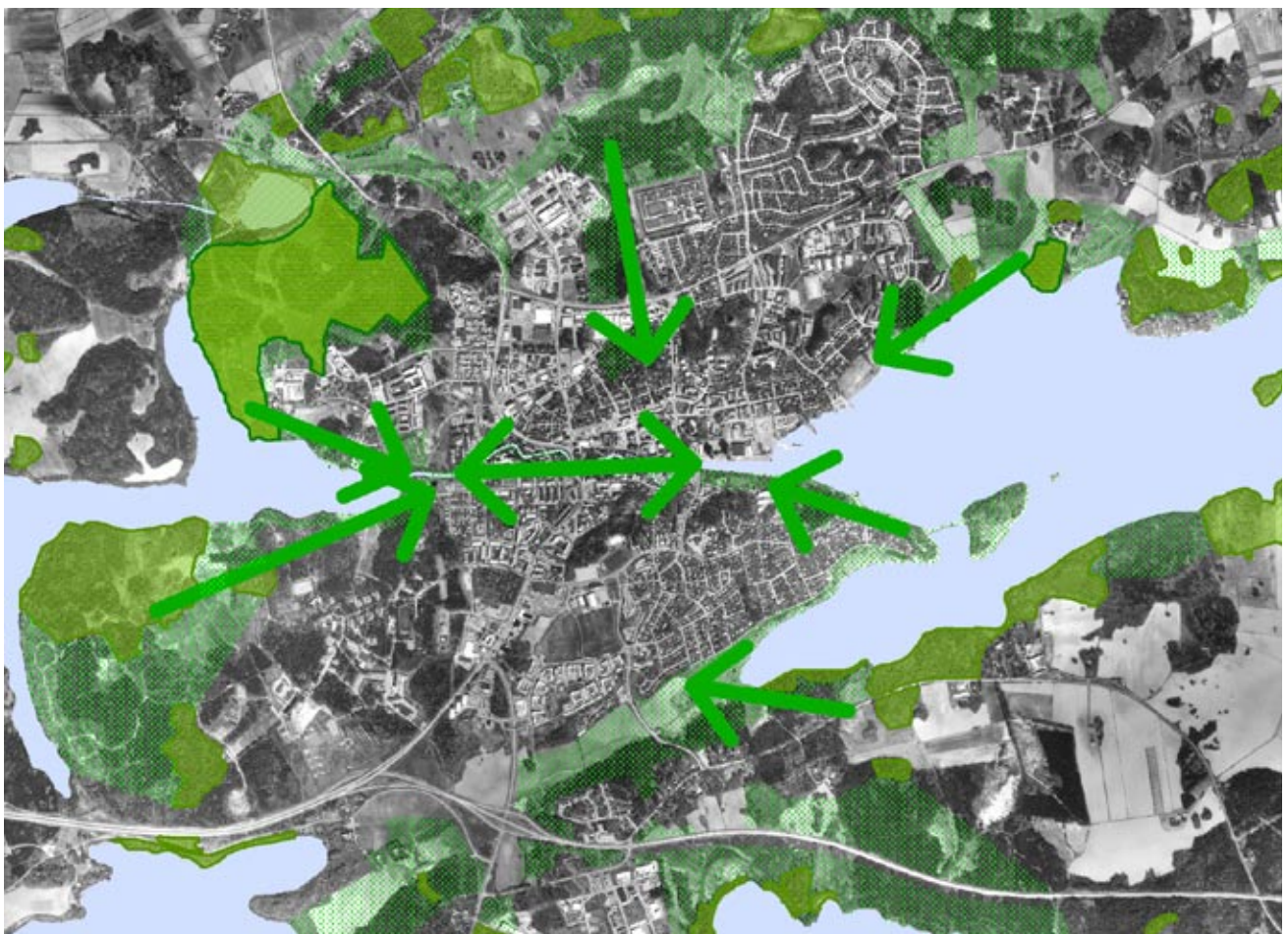
av stråk ingå i ett större sammanhang med omgivande grönområden med sina olika värden för naturvård och friluftsliv. På detta sätt bildas en struktur där stadens bebyggelse och anläggningar samverkar med för naturvård och friluftsliv värdefulla mark- och vattenområden.

För Norrtälje stad är det angeläget att en sådan struktur medger goda samband mellan staden och omgivande natur i alla riktningar. Staden har goda förutsättningar med fina natur- och rekreationsområden i alla riktningar.

Särskild omsorg måste läggas vid att skapa bra gång- och cykelvägar till dessa områden. Särskilt uppskattade är stråken längs vatten tex de befintliga stråken vid societetskajen och å-stråket i stadskärnan. Här bör man gå vidare och bygga stråk tex på norra hamnsidan och mot Nordronas västra del.



Vidare ska stadens utveckling ske med stort hänsynstagande till naturvårdens och friluftslivets intressen. Värdekärnor (på grönstruktur bilden inringade med heldragen linje) måste ägnas särskild uppmärksamhet vid eventuellt förändringsarbete.

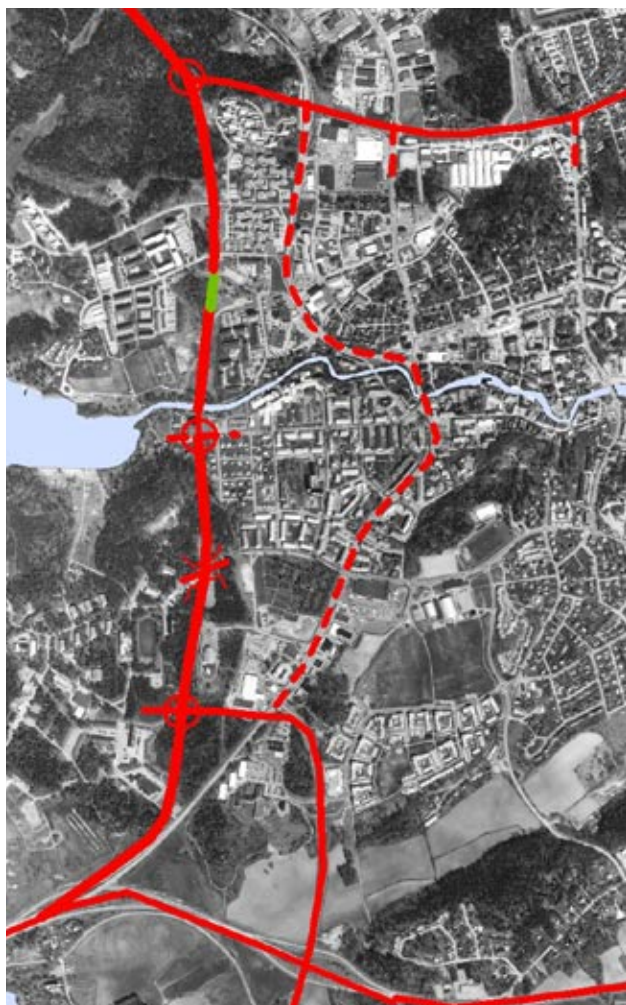


Genomför Västra vägen och hantera bilen på stadens villkor

Norrtälje har en hög biltäthet. Bilen ses av många invånare som det naturliga sättet att förflytta sig, även relativt korta sträckor. Norrtälje har dessutom tidvis en omfattande genomfartstrafik och besöks trafik som genereras av den stora mängden fritidsboende.

Den strategi för stadens utveckling som förordas i denna plan, som innebär en utveckling av bebyggelse i stadens centrala delar, förstärker det behov av att flytta genomfartstrafiken som sedan länge har påtalats. Stockholmsvägen/Estunavägen kan inte belastas med ytterligare trafik samtidigt som dessa gatumiljöer blir mer integrerade delar i staden.

Nedläggningen av Lv3 och kommunens förvärv av området för utveckling av en stadsdel med Campus Roslagen har givit delvis nya förutsättningar för Västra vägen som kombination av förbifart och del i stadens trafiknät. Även med dessa nya förutsättningar är Västra vägen rätt läge för en ny väg. En förbifart längre västerut skulle innebära en stor investering som skulle betjäna en mycket begränsad trafik. Huvuddelen av trafiken skulle ligga kvar på Stockholmsvägen/Estunavägen.



En mycket betydelsefull faktor för stadens utveckling är sålunda att Västra vägen kommer till stånd inom en snar framtid. Vägen bör genomföras med en utformning och standard som innebär en god kombination av förbifart och huvudled i stadens trafiknät.



E18, Västra vägen och Vätövägen som del i en överordnad vägstruktur ger en ram för stadens infarter och gatusystem. Några av stadens gator får naturligt karaktär av huvudgator. Det bör dock inte vara någon ambition att genom avstängningar av vissa gator koncentrera trafik till andra. En gatustruktur på stadens villkor tillåter ett diffust flöde i hela strukturen. Tillgängligheten till stadens olika delar och trafikintensiteten på olika gator kan regleras genom tydliga anvisningar i gaturummen.

Parkering efterfrågas av invånare och besökare i hög grad i stadskärnan. Sommartid, lördagar, kan det uppfattas som svårt att hitta bilplats. Dessa lördag-förmiddagar går det inte att dimensionera helt efter men ambitionen ska ändå vara att de flesta utan lång sökning ska kunna hitta en lämplig parkeringsplats. Vid förnyelse av gaturum ska möjligheten till kantstensparkering prövas. Detta kan samtidigt dämpa trafikrytmen. Parkeringsplatser får inte suddas ut kvartersstrukturen i stadskärnan och innerstaden - de kan därför inte placeras i kvartershörnen. Större samlade lösningar för parkering i stadskärnan eller dess närhet kan komma till stånd i samband med nybebyggelse. Det kan då bli möjligt att dölja parkeringen under mark eller på annat sätt samtidigt som finansieringen kan delas av flera parter.

Bilen får inte tillåtas att slå sönder staden genom vägutformning som innebär stora krav på utrymme och barriärverkan. Bilen får inte heller påverka staden eller delar av staden genom oacceptabelt buller. Trafikbuller upplevs idag som problem i Norrtälje. Det gäller Stockholmsvägen/Estunavägen men också andra gator och vägar som Bergsgatan och Roslagsgatan. Problem med trafikbuller i staden kan inte lösas genom att flytta trafik från en gata till en annan. Trafiken måste även med hänsyn till buller fördelas över stadens gatenät. Tung trafik, som är betydligt mer störande,

kan behöva styras så att den inte tar olämpliga vägar. Den bör i första hand hänvisas till Stockholmsvägen/Estunavägen/Vätövägen och senare Västra vägen. Åtgärder kan behöva vidtas i befintliga kvarter och bostadshus efter att den faktiska ljudnivån har kartlagts.

Att inte bygga vid gator eller att skapa visuellt dominerande och barriärbildande bullerskydd strider mot stadens principer. Samtidigt är tystnad eller låga ljudnivåer en kvalitet som är attraktiv både i bostaden och i staden. En kvalitet som man förväntar sig att finna i den lilla staden.

I nybyggnation av bostäder där bullerproblem befaras är det viktigt att vid kvarters- och bostadsutformningen skapa tysta gårdar och fasader så att alla bostäder ges möjlighet till tyst uteplats och några tysta rum.

Utveckla gång- och cykeltrafiken

Den täta staden med korta avstånd är en förutsättning som ger fler gång- och cykeltrafikanter. Detta är mycket positivt för stadens miljö och liv. Det ska vara trevligt och bekvämt att röra sig till fots och med cykel i staden. Med en lugn trafikrytm kan olika trafikslag blandas. Separata gc-vägar anläggs bara där blandtrafik inte kan fungera. Vid förnyelse av gaturum och planering av nya gång- och cykelvägar kan också tillgängligheten för funktionshindrade ökas och trygghetsfrågor uppmärksammas.

Med ökad biltrafik har trafiksäkerhetsproblem uppstått och stadens blandtrafik upplevs ibland osäker av både cyklister och bilister. Utvecklingsplanens inriktning att trafikförsörjningen ska ske på stadens villkor innebär att problemen måste lösas med stadsgatan som grund utan att något trafikslag trängs undan.

Stadsdelarnas olika karaktär ger olika förutsättningar och lösningar för gång- och cykeltrafiken. Stadskärnan har ett traditionellt, oregelbundet rutnät. De relativt smala gatorna har trottoarer; på körytan blandas cyklar och bilar. Av senare byggda stadsdelar och områden har en del rutnät men med något bredare gator; andra har friare planmönster och några av dessa har separerad gång- och cykeltrafik.

Stadskärnan har många målpunkter för gång- och cykeltrafiken från andra delar av staden. De stora stråken till stadskärnan kan med fördel få separata gång- och cykelbanor. I stadskärnan är blandtrafik det naturliga och åtgärder som verkar för en anpassad trafikrytm kan behövas. I andra stadsdelar och områden kan separata banor anordnas där behov finns och gatubredder medger det.

Behåll och utveckla en tydlig kollektivtrafik till staden

Med sin bussterminal mitt i staden har Norrtälje en tydlig koppling till Stockholmsregionen och fungerar som bytespunkt för Roslagsbussarna. Pendlingsbussarna mellan Norrtälje och Stockholm erbjuder turtäthet och komfort. Detta förtjänar att marknadsföras särskilt eftersom busstrafik i allmänhet anses ha lägre standard än spårbundna transportmedel.



Bussterminalen mitt i staden är en kvalitet med avseende på tillgänglighet. Terminalen föreslås ligga kvar och på olika sätt ytterligare anpassas till sitt läge i staden. En ökad kapacitet för parkering i stadskärnan kompletteras med väl fungerande pendelparkering vid den södra infarten.



Utveckla handel och attraktioner i staden

En del i en positiv utvecklingsspiral för staden är att Norrtälje kan locka invånare och besökare när det gäller handel och attraktioner. Bas och spets i stadens utbud kan breddas och vässas genom inflyttning till staden och dess närområden, genom att fler fritidsboende ser Norrtälje stad som sin handelsplats och besöksmål samt genom fler attraktioner som lockar besökare året om.



När det gäller handel förordas ett synsätt där hela staden uppfattas som en handelsplats. Följande strategi bör vara vägledande:

- **Urvalshandel** av icke skrymmande karaktär lokaliseras till stadskärnan och föreslagna innerstadsområden.
- **Livsmedelshandel** ska vara tillgänglig för boende i anslutning till bostadsområden och olika stadsområden.
- **Större enheter för livsmedel** ska vara tillgängliga för både boende i staden och förbipasserande. De bör därför ha lägen som ger god tillgänglighet med bil och gott om parkeringsplatser. Knutby torg och Flygfynen är sådana lägen.



- **Handel med skrymmande varor** bör vara lokaliserad till lägen med god tillgänglighet från huvudvägarna och så att de inte skapar störningar genom transporter och varuhantering. Sådana lägen finns i Görå och kan vidare utvecklas i anslutning till Västra vägen.
- **Större bilhandels- och bilserviceföretag** bör lokaliseras till goda trafiklägen och ges en utformning så att de inte som idag dominerar entréerna till staden. Även bensinstationer bör lokaliseras till goda trafiklägen som samtidigt kan uppfylla dagens krav på säkerhetsavstånd till bostäder mm.



Utbudet av aktiviteter i staden bör förstärkas genom att verka för mer av kultur- och konferensverksamhet som har publik även vid sidan om sommarsäsongen. Anläggningar för sådana verksamheter bör lokaliseras och utformas så att de stärker Norrtäljes karaktär av skärgårdsstad och bidrar till att stärka stadskärnans kundunderlag. Vid en förnyelse av hamnområdet öppnar sig intressanta möjligheter för kultur och turism som kan ge staden dessa nya värden.



Utveckla verksamheter i och utanför staden

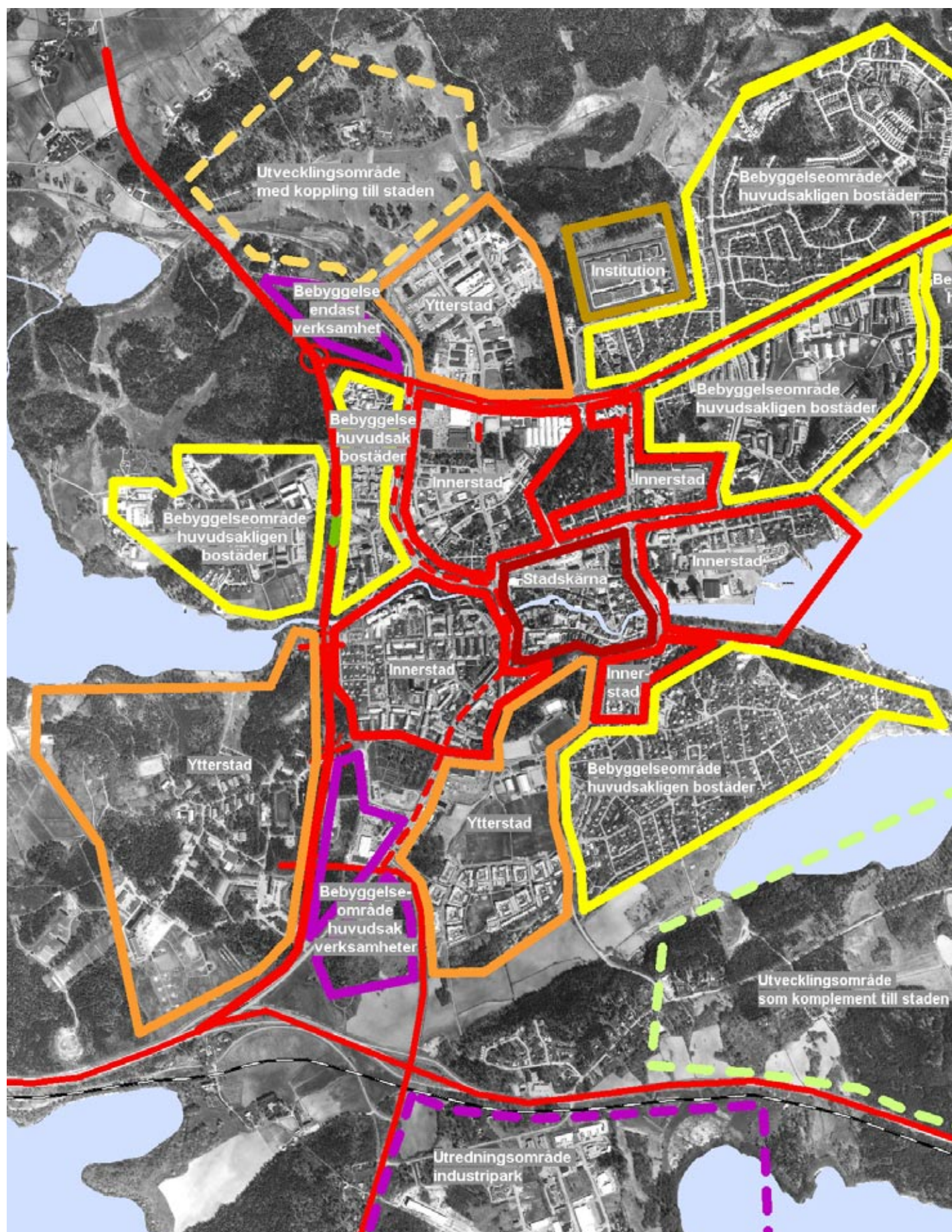
Avgörande för framgång i att locka entreprenörer och företag till Norrtälje är livsmiljön med staden, bostäder, skolor, fritid etc. Härutöver är det nödvändigt med lämpliga områden och lokaler för att behålla och utveckla befintliga företag samt att ge plats för nya.

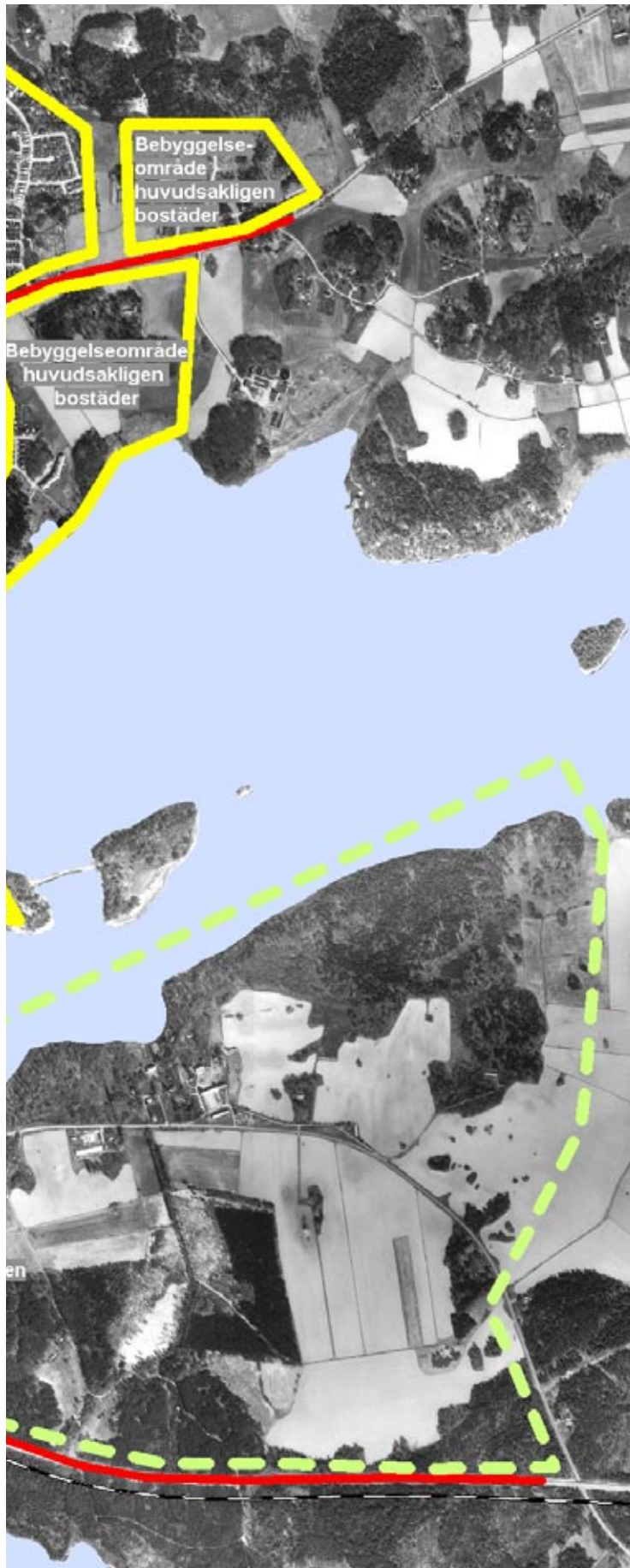
För olika typer av företag föreslås följande lokaliseringstrategi vara vägledande:

- **Icke störande verksamheter** bör integreras i staden med sitt varierande innehåll. Av särskild vikt är att personalintensiva företag integreras i stadsbebyggelsen och bidrar till underlaget för restauranger, caféer och butiker samt till livet på stadens gator och torg.
- **Verksamheter som genererar mycket trafik eller andra typer av störningar** bör lokaliseras utanför den integrerade stadsbebyggelsen i goda trafiklägen.
- **Nordrona** (fd Lv3) bör i första hand utnyttjas för företag som bidrar till eller är resultat av satsningen på kompetensutveckling inom Campus Roslagen.
- **Miljöstörande verksamheter** och verksamheter som kan innebära brand- och explosionsrisker ska lokaliseras utanför Norrtälje stad. Viss typ av sådan verksamhet bör kunna rymmas i de södra delarna av Görla/Mellingeholm. På sikt kan Nodsta komma att aktualiseras som alternativ för eventuell tillkommande miljöstörande industri.



Spelplan för stadens utveckling





Syfte och funktion

För att stimulera till och ge vägledning för fortlöpande förändringar i den redan byggda staden måste den ”plankarta” som ingår i utvecklingsplanen få ett annat innehåll och andra beteckningar än i en traditionell översiktsplan. Översiktsbilden måste avspegla en analys och viljeinriktning när det gäller olika områden även i den byggda staden. Beteckningar och riktlinjer utformas så att de stimulerar mångfaldig användning i de områden som avses att utvecklas som stad i dess olika former. Bara med en tydlig avsikt anges områden med en destinerad eller huvudsaklig användning. Den funktionsuppdelning som traditionella planbeteckningar indikerar bör sålunda undvikas.

I det följande redovisas en indelning i stadsområden och bebyggelseområden med olika karakteristik och riktlinjer. Redovisningen på ett flygfoto över staden kallas ”Spelplan för stadens utveckling”. Med det namnet betonas att det inte är någon slutbild av staden vid någon specifik tidpunkt i framtiden. Den ger stället förutsättningar för initiativ från olika intressenter och för kommunens ställningstaganden till förändringar i staden. Gränserna är medvetet grova och relateras inte till fastighetsgränser eller andra definitiva avgränsningar. En karta med fysisk avgränsning av ett planområde för staden finns i den avslutande delen.

Spelplanen utgår från de grundläggande strategierna för stadens utveckling. I en helhetsbild ingår även ställningstaganden till grönsstruktur och naturmiljövården samt övergripande trafikstruktur. Dessa redovisas på separata översikter.

Stads- och områdesbegrepp

Ett generellt viktigt begrepp i staden är ”stadsstråk”. I begreppet ligger både funktion och gestaltning. Ett stadsstråk binder samman staden - det är den naturliga vägen att ta sig mellan olika delar. Ett stadsstråk har också en tydlig urban karaktär med blandning av olika funktioner och en medveten gestaltning.

Stadskärnan

Stadskärnan ska fortsatt innehålla en blandning av arbetsplatser, handel och bostäder. Stadskärnan ska vara attraktiv som besöksmål. Förändringar i stadskärnan ska utgå från ett samlat program som omfattar gator, torg, parker och bebyggelse samt innehåller riktlinjer för verksamheter.

Innerstadsområden

Innerstadsområden ska utvecklas på ett sätt som stärker den befintliga stadskärnan och så att Norrtälje får ett större utbud av miljöer med starka stadskvaliteter.

Området kring Baldersgatan ska genom en fortlöpande förnyelse ges karaktär av trädgårdsstad med tydliga gaturum och kvartersgårdar. Verksamheter som kan blandas med bostäder och som är mer personalintensiva kan behållas och utvecklas inom området. Baldersgatan ska omvandlas till ett stadsstråk som förenar området med stadskärnan. Handelsområdet Knutby torg kan utvecklas inom i huvudsak nuvarande gränser och anpassas till Baldersgatan i sin nya form.

Hamnområdet ska utvecklas med verksamheter, attraktioner, handel och bostäder på ett sätt som stärker stadens identitet och utbud. Stadens offentlighet ska råda och ges hög prioritet i kontakten med vattnet. Hamnområdet ska förmedla kontakt mellan stadskärnan och nya och befintliga bostadsområden längre österut.

I området kring Roslagsgatan ska kompletterande bebyggelse utformas så att karaktären av innerstad förstärks. Roslagsgatan ges en tydligare utformning som stadsstråk och infart till stadskärnan och hamnområdet.

Området vid Bergsgatan ska utgöra länk mellan stadskärnan/hamnområdet och Kvisthamra samt Flygfältsområdet. Bergsgatan ges karaktär av stadsstråk.

I Grossgårdet ska karaktären av innerstad bevaras och utvecklas. Kompletterande bebyggelse och parkering ska utformas efter stadens principer. Esplanaden ska stärkas som stadsgata och förmedlande länk mot Nordrona/Campus Roslagen. Efter anslutning

till Västra vägen ska Esplanaden utformas så att trafiken styrs till en lämplig omfattning. Stockholmsvägen genom området och dess anslutning till Esplanaden ska utformas på stadens villkor.

Ytterstadsområden

Ytterstadsområden är områden som har eller som kan ges god kontakt med stadskärnan och innerstadsområdena och som kan få stadens mångfald och offentlighet.

Norra industriområdet ska genom fortlöpande förnyelse ges ett ökat inslag av personalintensiva verksamheter samt bostäder. Baldersgatan ska fortsätta som ett stadsstråk genom området och som en förbindelse norrut mot en framtida bebyggelse i Färsna. Verksamheter som motverkar en integrerad stadsbebyggelse ska efterhand evakueras och ny sådan ska inte tillåtas. Utveckling av handel kan ske i kv. Vattumannen och samordnas med Knutby torg.

Inom **Nordronaområdet** ska etableras verksamheter och utbildning som ingår i och som stödjer en utveckling av Campus Roslagen. Samband med stadskärnan och innerstaden ska prioriteras och området ska som stöd för utveckling av Campus Roslagen samt för att bli en komplett stadsdel ges ett betydande inslag av bostäder.

Inom **Flygfältet/Sportcentrum-området** ska en utveckling av anläggningar för idrott, sport och motion kombineras med att bostadsbebyggelsen söder om sportfältet ges ett starkare samband med stadskärnan och innerstaden. Denna ambition ska ges stor tyngd vid förnyelse av bebyggelse och verksamheter utmed Stockholmsvägen.



Bebyggelseområden, huvudsakligen bostäder

Redan bebyggda områden har ett huvudsakligt innehåll av bostäder och de präglas av olika principer för utformning av bostadsområden med tillhörande bostadskomplement. Dessa principer kan med olika stor tydlighet hänföras till tiden för respektive områdes utbyggnad. Kompletteringar och förnyelse av befintliga områden ska göras med hänsyn till de kvaliteter som är specifika för respektive område. Bostadsområdenas kontakt med stadskärnan, innerstaden och omgivande grönområden ska på olika sätt stimuleras.

Det sjönära området öster om hamnområdet föreslås utvecklas för bostäder. Dessa bostäder ska utformas så att hela stadens tillgänglighet till vatten och strandområde ökar samtidigt som nya boendemiljöer med höga kvaliteter skapas. En attraktiv och sjönära förbindelse ska skapas som ger nya och befintliga bostäder en god kontakt med hamnområdet och stadskärnan.

Bebyggelseområden, huvudsakligen verksamheter

Verksamhetsområden ska reserveras för sådan verksamhet som inte är lämplig att lokalisera i den integrerade staden eller i bostadsdominerade områden.

Kilen mellan Västra vägen och Stockholmsvägen innehåller idag Arsta värmeverk och anläggningar för bilservice. Området bör fortsatt innehålla verksamheter som tål störningar från en utbyggd Västra väg.

Kilen mellan Västra vägen, E18 och väg 276 innehåller idag bilservice, hotell och restauranger samt kontor- och verksamhetslokaler. Detta område är ett utmärkt läge för externa lokaliseringar som alstrar stora mängder trafik och parkering.

Kilen mellan Västra vägen och Estunavägen kan innehålla verksamheter. Avståndet till bostäder blir stort genom de omgivande vägområdena.

Utvecklingsområde med koppling till staden

Område som reserveras för bebyggelseutveckling med kvaliteter som bygger på en tydlig koppling till staden.

Färsna

Området reserveras för framtida bebyggelseutveckling, huvudsakligen för bostäder. Gällande fördjupad översiktsplan ska ses över innan det blir aktuellt att ta området i anspråk.

Utvecklingsområde som komplement till staden

Område som reserveras för bebyggelse och verksamheter som utgör komplement till stadens utbud och som bygger på andra kvaliteter än direkt koppling till staden.

Björnö

Området ska utvecklas för aktiviteter och boende som utgår från områdets specifika kvaliteter och så att de utgör ett komplement till stadens utbud och boendekvaliteter.

Utredningsområde

Industripark Görla/Mellingeholm

I Görla/Mellingeholm ska förutsättningarna klargöras för utveckling av en industri- och aktivitetspark med flygfält, industrier och andra verksamheter som inte lämpligen integreras i stadsbebyggelsen.

Randområdet

Områden runt den utvecklade staden

I randzonen har bebyggelsestrycket ökat. Bostadsbebyggelse inom delar av randområdet kan vara oförenlig med verksamheter i omgivningarna och behöva prövas i förhållande till dessa och till framtida behov av mark i stadens närhet. Kompletteringsbebyggelse i dessa lägen innebär dessutom ofta att kommunalt VA inte finns att ansluta till. Vidare kan det medföra krav service och planeringsresurser.

Inom randområdet bör endast sådan bebyggelse tillåtas som har direkt betydelse för driften av befintliga verksamheter, främst för jord- och skogsbruk. Övrig bebyggelse skall prövas mycket restriktivt så att en långsiktigt lämplig utveckling inte försvåras för staden och randområdet som helhet.

Inriktning och åtgärder i vissa delområden

Stärk stadskärnan

Vision

Bevarande och utveckling av den historiska stadskärnan utgör en grundläggande förutsättning för stadens attraktivitet. Norrtäljes stadskärna är ett riksintresse för kulturmiljön och väl värt att ägna den extra omsorg som krävs. Stadskärnan ska fortsatt innehålla en blandning av handel, service, bostäder och verksamheter. Karaktären av småstad ska bevaras. Staden som besöksmål med handel, caféer och restauranger i en stadsmiljö med gator och torg kan utvecklas och marknadsföras ytterligare.

Förutsättningar finns att komplettera stadskärnan med ny bebyggelse på avrivna och lågt utnyttjade tomter. Det är angeläget att dessa tillkommande byggnader bidrar till stadskärnans karaktär vad avser gestaltning och innehåll.





Behovet av parkeringsplatser i och i stadskärnans närhet är stort och speciellt påtagligt då trycket från fritidsboende och andra besökare är stort. Behov av parkering härrör också från pendlare som byter till buss vid terminalen i stadskärnan. I samband med en utbyggnad av Västra vägen finns förutsättningar att skapa en attraktiv pendlarparkering vid den södra infarten vilket skulle kunna avlasta behovet av sådan parkering i stadskärna och innerstad.

Ett detaljplane förslag är framtaget för del av kv Tor och "Banvallen" vilka idag används som allmänna parkeringar. Nya bostäder får sina bilplatser i källarplan. De allmänna bilplatserna ersätts av två parkeringsplan under Banvallen samt kantstensparkering. Förslaget ökar inte den allmänna parkeringen men är ett sätt att utöka stadskärnan och bygga välbelägna bostäder utan att försämra parkeringsmöjligheten. Gestaltningen är utomordentligt viktig för att kvarteren ska upplevas som förbättring av miljön. Förnyelsen bör därför utvecklas vidare och ses som en del i en samlad strategi för hela stråket längs Bangårdsgatan med bussterminal, service och parkering.

Fler lösningar går att söka i stadskärnan dels som kantstensparkering dels i integrerade projekt för nybebyggelse och parkering. Tillväxt i staden som medför trafikökningar samt möjligheter att ordna finansiering får avgöra genomförandetakten.



Genomförande

Befintligt bevarandeprogram för Norrtälje stadskärna föreslås aktualiseras som grund för åtgärder på gatu- och kvartersmark. Åtgärder för att förebygga risker för bränder i den täta trästaden bör då behandlas. Vidare bör en gatu- och parkeringsplan upprättas som redovisar åtgärder och strategier för att styra trafikens omfattning och framkomlighet i stadskärnan.

Intressenter inom handel, service, verksamheter, kultur och besöksnäring föreslås intensifiera sin samverkan i avsikt att göra stadskärnan än mer attraktiv för norrtäljebor och besökare.

Utveckla området vid Baldersgatan som innerstad

Vision

Området vid Baldersgatan kan ses som ett innerstadsområde söder om Vätövägen och ett ytterstadsområde norr om Vätövägen. Handelsområdet Knutby torg kan utvecklas och samverka med ett nytt handelsområde norr om Vätövägen. Baldersgatan utvecklas som ett stråk som håller samman respektive område och som förmedlar kontakt mellan stadskärnan och det på längre sikt aktuella utbyggnadsområdet vid Färsna.

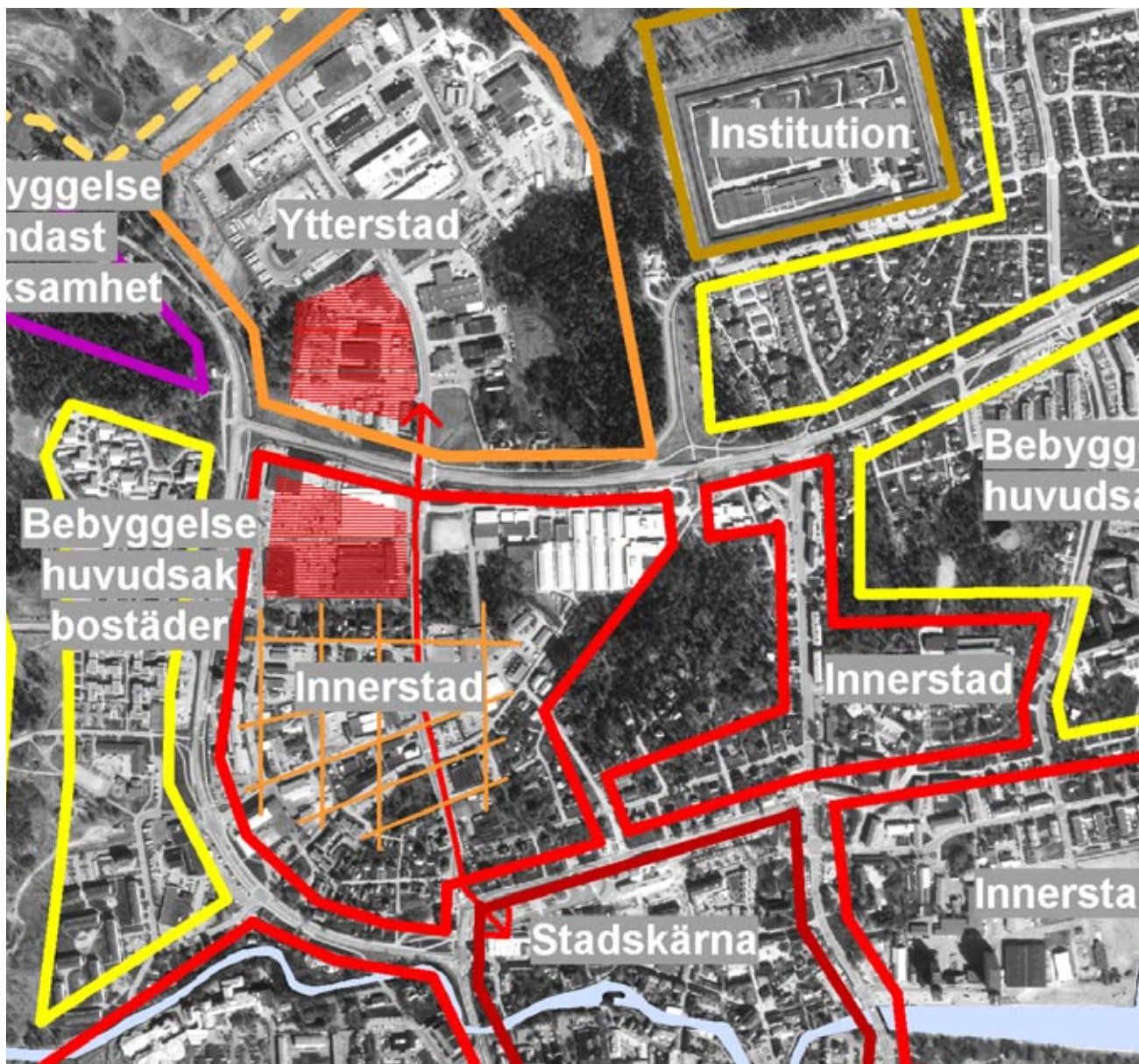
Innerstadsområdet söder om Vätövägen föreslås omvandlas i trädgårdsstadens anda.

Med de riktlinjer som följer av trädgårdsstadens huvudprinciper kan en successiv förnyelse ske.

Husen orienteras i gatornas riktning för att skapa tydliga gaturum. Inga stora parkeringar med eller utan carport får ligga mot gatan. Parkering sker på gatan - som ordnad kantstensparkering - och i små insprängda parkeringsgårdar. Hus och gathörn ska samverka.

Baldersgatan bör ges en sektion med träd på båda sidor, kantstensparkering samt gång- och cykelbanor. Gatusektionen bör studeras och ställning tas till omfattning, avgränsning och utnyttjande av förgränsning till bebyggelse. Husen bör ligga i samma liv mot gatan. Baldersgatan i dess nya form bör etableras tidigt och därmed utgöra en stomme för förnyelsen i området.

Punkthus har diskuterats i anslutning till Baldersgatan. Den hustypen har sin givna plats som hus i park - en förutsättning som inte präglar området kring Baldersgatan. Byggnad av punkthus i ett enstaka kvarter kan övervägas förutsatt att husen får samma





liv mot gatan och att de relateras till gatan med en distinkt förgårdsmark. Parkering bör inte orienteras mot gatan och absolut inte i gathörn.



Trädgårdsstadsidén ska ses som en princip. Hustyper kan variera i olika delar. Som referens visas här en relativt ny bebyggelse med karaktär av trädgårdsstad.

Blandningen av bostäder och verksamheter av olika karaktär är en tillgång som hör staden till. Mixen ska tillåtas att förändras över tiden. En särskild utmaning ligger i att integrera handelsområdet vid Knutby torg i staden. Till detta kommer intresset att utvidga handelsområdet norrut på andra sidan Vätövägen. En etablering av handel norr Vätövägen och väster om Baldersgatan är möjlig att utforma så att den samverkar med Knutby torg och också kan bli en del i en framtida mer integrerad stadsbygd. Etablering öster om Baldersgatan skulle vara olycklig med tanke på framtida stadsutveckling.

Det är dock en kvalitet att det stora handelsområdet inte ligger mer externt i staden. Integrationen med stadens bebyggelse klaras sannolikt bäst i mötet med en stadsstruktur som innehåller starka gaturum och sammanhållen bostadsbebyggelse. Trädgårdsstaden som helhet kan svara mot den stora skalan i handelsområdena. Dessa avgränsas mot gatan med plank och grönska som ger tydliga entrépunkter från gatan.

Industriområdet norr om Vätövägen bör ses som en integrerad del i en potentiell ytterstad som kopplas till framtida utveckling av bebyggelsen i Färsna. Verksamheter som kan integreras i en framtida mångfunktionell stadsbygd kan ligga kvar och utvecklas i avvaktan på att en utbyggnad av Färsna blir aktuell. Verksamheter som medför sådana risker eller störningar att de inte är integrerbara bör evakueras när tillfälle ges. Bussdepån föreslås få en ny anslutning till Estunavägen för att avlasta Baldersgatan.

Genomförande

Omvandlingen av området kring Baldersgatan sker successivt genom initiativ från markägare och intressenter. För området kring Knutby Torg har ett programarbete startats. I det studeras förnyelsemöjligheter och trafikförsörjning. Även koppling till området norr om Vätövägen studeras.

För området kring Baldersgatan bör programföresättningar tas fram med fokus på området kring Baldersgatan-kommunhuset. Förutsättningar bör innehålla möjlig exploatering och gestaltning. En översyn av kommunens egna lokaler och verksamheter i området bör göras för att bedöma hur kommunen kan bidra till förverkligande av visionen. I programarbetet bör studeras hur Baldersgatan kan omvandlas som gaturum.



Utveckla hamnområdet

Vision

Hamnområdet är en viktig resurs i en utveckling av Norrtälje stad med ökad konkurrenskraft, attraktivitet och en tydligare identitet som staden i Roslagen. Genom en förnyelse av hamnområdet kan hela staden få en tydligare kontakt med Östersjön.

Hamnområdet ligger i direkt anslutning till stadskärnan och kan genom en förnyelse med väl avvägt innehåll komplettera och stärka stadskärnans attraktivitet. I ett sådant innehåll ingår anläggningar för kultur och besöksnäring kombinerat med handel och bostäder.

Bostäder i hamnområdet har goda förutsättningar att bli bland de mest attraktiva i Stockholmsregionen. Kombinationen av söderläge vid vatten och en direkt koppling till den historiska stadskärnan är unik.

Hamnen bör i visionen fortsätta att vara hamn med kaj och kajplaner. Fartyg, främst med anknytning till turism och fritid, kan lägga till vid kaj. En väl utrustad gästhamnsverksamhet och fritidsbåthamn utvecklas inom hamnområdet. Den befintliga gästhamnen på södra sidan kan ligga kvar även om det är naturligt att en gästhamn på den norra sidan får en mer utvecklad service och närhet till det utbud av caféer och restauranger som i visionen etableras på den norra sidan.

Nya besöksmål och övernattningsmöjligheter kan med fördel förläggas till hamnområdet. Kajplanen bör utgöra ett offentligt stadsrum som kompletterar stadskärnan och som också utgör komplement till Societetsparken med sin grönska på södra sidan.

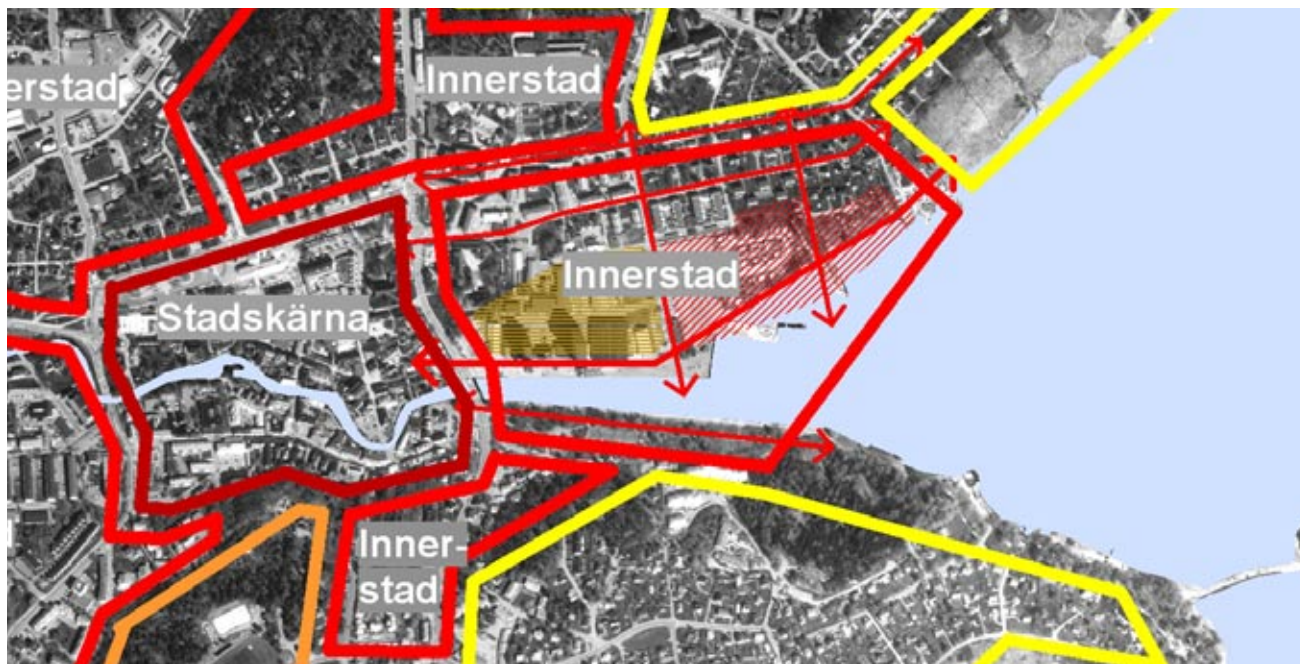
Genomförande - successiv förnyelse

Hamnområdet i Norrtälje är idag relativt lågt utnyttjat såväl vad avser anlop av fartyg som verksamheter på land. Den reguljära färjetrafiken med person- och lastbilar har flyttat ut till Kapellskär där också en stor trafik med fraktfartyg har utvecklats. Den långa inseglingen, det begränsade farledsdjupet och det instängda läget i staden talar emot Norrtälje hamn. Kvar i Norrtälje hamn är Odal med sin spannmålslagring samt import och lagring av flis som bränsle för värmeverk.

Förutsättningarna att förverkliga visionen av ett nytt innehåll i hamnområdet är beroende av framtida utveckling och alternativ för befintliga verksamheter i hamnen. Vidare är det beroende av bedömningar av sjöfartens framtida utveckling och den roll som en hamn i Norrtälje stad kan ha i ett mer långsiktigt perspektiv.

Norrtälje kommun har gjort en utredning ”Framtida hantering av Norrtälje stads hamn, Prövning av alternativ”. I utredningen görs en genomgång av den nuvarande hamnverksamhetens art och omfattning samt alternativa möjligheter för dagens verksamheter.

Transporter av biobränslen till Norrtälje hamn har pågått sedan hösten 1995. Lossning av flis sker ca en gång per vecka med undantag för sommarperioden. Från lagret går ca 11-12 lastbilar om dagen till Brista och en mindre lastbil trafikerar Arsta från morgon till kväll. Förutom påverkan från transporter avger den lagrade flisen lukt som har upplevts som störande i omgivningen.



Från Odals siloanläggning i hamnen lastas numer mycket sällan spannmål till fartyg. Huvuddelen av transportererna från Odal går per lastbil. Upphör transportererna med båt så torde det inte finnas strategiska fördelar med läget i hamnen. Ett läge utanför staden skulle också minska störningar från trafiken till och från Odals anläggningar. Norrtälje kommun kommer genom kontakter med Odal att närmare klargöra förutsättningar och intressen på kortare och längre sikt.



En fråga i ett längre perspektiv är om ett ökat utbyte runt Östersjön kommer att medföra ökade volymer och andra typer av tonnage som kan motivera en utveckling av hamnverksamheten inne i Norrtälje. Godstransportdelegationen har i sitt betänkande 2001 analyserat utvecklingen. Ett fåtal hamnar svarar för huvuddelen av transportflödet. Även en väsentligt ökad handel i Östersjöområdet skulle bara marginellt påverka transportslag, godsflöden samt terminalstruktur. Kapellskär kommer fortsättningsvis att vara en betydelsefull hamn som bör hålla öppet för en framtida järnvägsanslutning. En ökad handel med östersjöstaterna innebär inte sjötransporter med gods som har slutmål i Norrtälje. Bulk- och styckegods ska transporteras vidare.

Behov av hamnkapacitet som helhet inom Norrtälje kommun måste ses i relation till en samlad analys av sjötrafik och hamnstruktur i hela Stockholmsregionen. Norrtälje kommun är i kontakt med Sjöfartsverket om en sådan bedömning.

Om översiktliga ställningstaganden inte framhåller behov av att hålla hamnkapacitet för godstransporter i Norrtälje hamn så är ett genomförande av stadsbyggnadsvisionen för hamnområdet i huvudsak beroende av de befintliga verksamheterna - import av flis samt lagring och utskeppning av spannmål.

Strategin för hamnområdet i Norrtälje bör vara att det omvandlas enligt visionen om den nya staden. Flis hanteringen bör inte få utgöra hinder för en sådan omvandling. Förnyelsen kan inledas utan hinder av siloanläggningen. En förnyelse av hamnområdet måste ske med hänsynstagande till det värde som befintliga anläggningar representerar för Odal. På sikt är det dock angeläget att byggnaderna rivs eller omvandlas så att de ingår i den nya stadsstrukturen.

En förnyelse av hamnområdet kräver samsyn och målmedvetenhet. En särskild organisation med företrädare för förtroendemän och tjänstemän bör etableras. För att belysa utvecklingsförutsättningarna i hamnområdet och olika steg i en sådan utveckling avser kommunen att arbeta i samverkan med aktuella intressenter. Arbetet har inletts under våren 2003 med en charette, då medborgare, företagare, organisationer och föreningar arbetade fram förslag till fortsatt utveckling av hamnen. Dessa förslag kommer att utvecklas vidare genom systematisk fastighetsutveckling vilket innebär att analysera genomförbarheten av idéförslagen.



Utveckla bostadsområden öster om hamnen

Vision

Strandområdet öster om hamnen och fram till naturreservatet vid reningsverket utvecklas till gagn för staden och för människor i angränsande bostadsområden. De idag otillgängliga strandområdena görs tillgängliga genom uppröjning samt anläggande av gång- och cykelstråk efter vattnet. Nya bostäder föreslås byggas i dessa attraktiva söderlägen med utblickar mot vattnet. Bebyggelsen utformas så att tillgängligheten till vattnet ökar även för befintliga bostäder längre från stranden.

Genom gång- och cykelstråket utmed vattnet och den direkta kopplingen till hamnområdet och vidare mot stadskärnan kommer de nya bostadsområdena att få ett centralt läge. Upprustningen innebär också att befintliga bostadsområden kommer att få bättre kontakt med stadskärnan och därmed upplevas mer nära i staden.

En anläggning för fritidsbåtar bör kunna utvecklas och utgöra en del i ett framtida båtliv för norrtäljebor och turister någonstans längs den norra stranden. Formerna för denna utveckling samt hur ett gång- och cykelstråk bör passera området bör studeras i fortsatt plan- och utvecklingsarbete. I avvaktan på en förnyelse föreslås att en gång- och cykelväg byggs norr om varvområdet.



Genomförande

Ett utbyggnadsprogram för hela det aktuella området tas fram som grund för olika projekt och detaljplaner. I utbyggnadsprogrammet definieras de kvaliteter som ska vara vägledande för de olika delprojekten samt sådana åtgärder avseende strandområden och gc-vägar som ska bäras av den samlade exploateringen. Områdets östra del påverkas av att skyddsavstånd till Lindholmens reningsverk måste respekteras så länge verksamhetens nuvarande omfattning och processer består. Utbyggnaden av bostäder bör kunna göras i etapper.

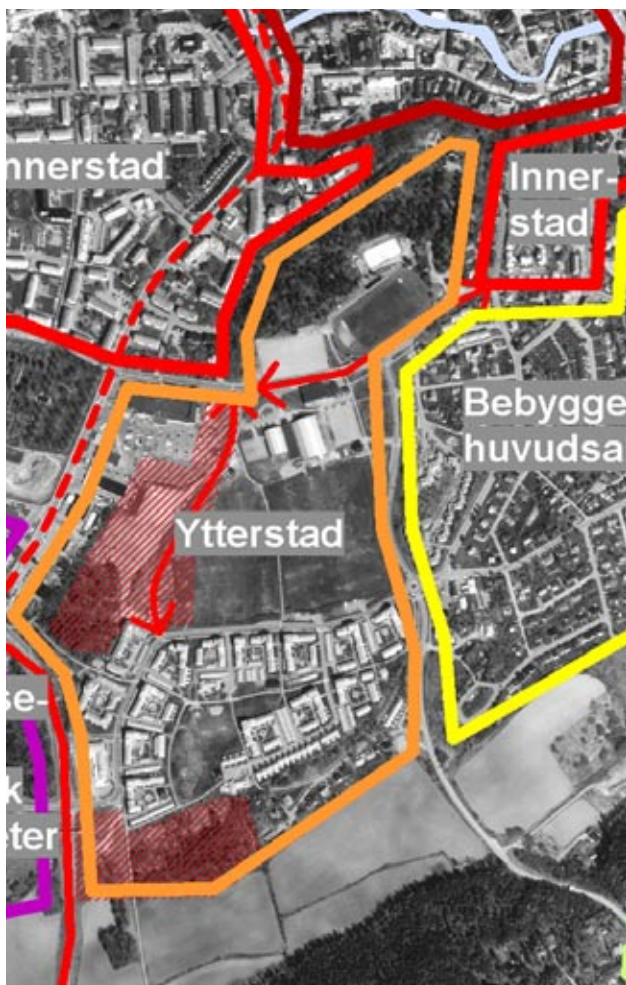


Knyt Flygfältet till staden

Vision

Med Flygfältet avses här sportfältet samt bostadsbebyggelse söder därom, verksamhets- och handelsområde i väster och sportanläggningar i norr. Ambitionen vid en förnyelse av området är att bostadsområdet fysiskt och mentalt ska få närhet och tillhörighet till staden samtidigt som området utmed Stockholmsvägen rustas upp och sport- och idrottsanläggningar inomhus och utomhus ges utrymme och utvecklingsförutsättningar.

Infarten till Norrtälje söderifrån vid Stockholmsvägen ger idag ett mycket splittrat intryck. Redan innan Västra vägen är utbyggd finns det anledning att rusta upp gatumiljön och infarter till olika verksamheter. På sikt kan området med bibehållen inriktning på handel och service mot Stockholmsvägen få större stadskvaliteter. Den östra sidan av detta område föreslås studeras med ambitionen att det inte blir ett handelsområdes baksida som vänder sig mot sportfältet. Här kan mer arbetsintensiva verksamheter och även bostäder bilda fasad mot fältet och stödja ett stråk som förbinder det befintliga bostadsområdet i söder med innerstaden och stadskärnan.



Genomförande

Kommunen bör i samråd med företrädare för boende i området, handeln och föreningslivet upprätta ett program för förnyelse som ger utrymme för olika initiativ som verkar i visionens riktning. Åtgärder utmed Stockholmsvägen bör ses i två perspektiv - innan och efter utbyggnad av Västra vägen.



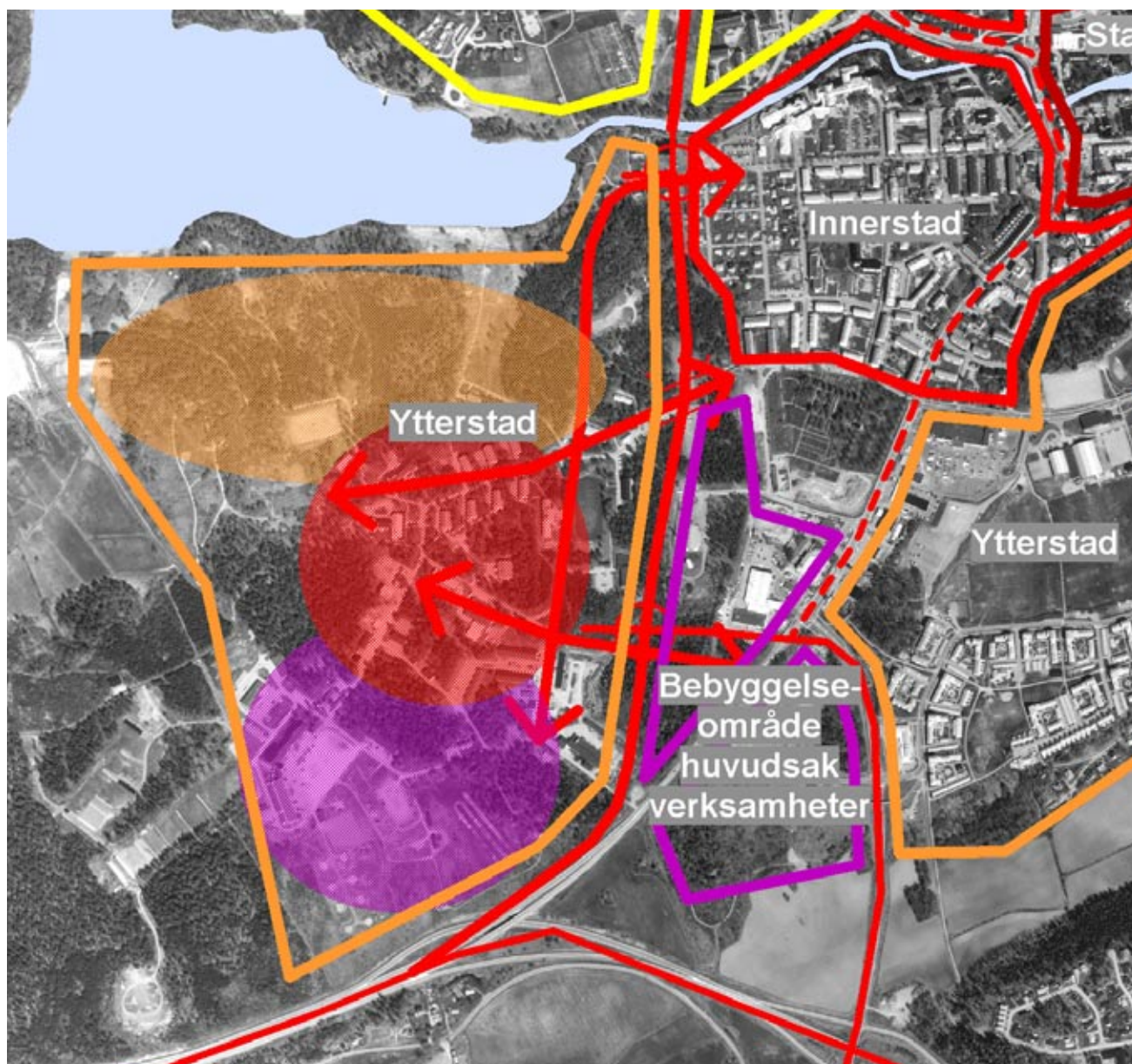
Utveckla Nordrona som en del av staden

Vision

Det fd regementsområdet vid Nordrona utvecklas nu för utbildning och kunskapsintensiva verksamheter inom ramen för satsningen på Campus Roslagen. En framgångsfaktor för denna satsning är att Campus Roslagen blir en tydlig del av Norrtälje stad. Vidare att Nordrona utvecklas till en mångfunktionell stadsdel med utbildning, verksamheter, bostäder, service och aktiviteter. Campusbegreppet bör kombineras med begreppet "universitetet i staden" som betonar betydelsen av att integrera utbildning i en stadsmiljö med mötesplatser och offentlighet. Konst, kultur, utbildning och företagande kan då finna gemensamma mål och arenor.



Mot denna bakgrund är det av avgörande betydelse att Nordrona och Campus Roslagen mentalt och fysiskt kopplas nära till innerstaden och stadskärnan. En förlängning av Esplanaden in i området ger ett tydligt sådant samband. En framtida Västra väg



får inte upplevas som en barriär mellan staden och Nordrona. Den idag etablerade kommunikationen via Stegelbäcksgatan bör även i framtiden upprätthållas. Det finns förutsättningar för detta genom en bro över den nya Västra vägen som ger ett samband på stadens villkor där bil-, cykel- och gångtrafik samlas till ett gatustråk.

Nordrona kan rymma attraktiva bostäder, nära stadskärnan, verksamheterna i Campus och i direkt kontakt med natur och vatten. Bostäder med dessa kvaliteter bidrar såväl till att utveckla Norrtälje stad som till utvecklingen av Campus Roslagen. Olika sätt att kombinera en utveckling av Campus och bostäder illustreras i de parallella uppdrag som NIHAB tog fram under 2001. Bedömningsgruppen föreslog i sitt utlåtande en kombination av förslagen som innebär ett betydande inslag av bostäder norr om kasernområdet.



Förslag från de parallella uppdragen: överst White arkitekter i Uppsala; ovan Ahlqvist & Co och Landsapkslaget; till höger Fråne, Hederus, Malmström och Tyréns och Nivå.

Nordrona är ett stort område. Det rymmer en omfattande utveckling av Campus med tillhörande utbildning och verksamheter samt bostäder. En strategi för utveckling bör inriktas på att skapa handlingsfrihet i tid och rum och undvika konflikter mellan olika markanvändning samtidigt som de tillåts att befrukta varandra.

Fd Lv3 är ett välbevarat exempel på en försvarsanläggning som uppförts efter försvarsbeslut under 130- och 1940-talen. Regeringen har därför beslutat om att ett antal av luftvärnsregementets byggnader ska vara statliga byggnadsminnen.

Nordrona kan betraktas som ett ytterstadsområde. Det är stad i den meningen att det har ett blandat innehåll och betydande inslag av offentlighet. Området kan dock inte få innerstadens täta struktur av gator och platser. Ytterstadsområdet omfattar den östra delen av Nordrona med i princip Nordronavägen som gräns mot ett natur- och fritidsområde väster därom.

Genomförande

För Nordrona har ett arbete startats i syfte att ta fram en fördjupad översiktsplan. Planen ska fungera som stöd för beslut om investeringar och utbyggnader inom området. En huvudstruktur för områdets kommunikationer och markanvändning i olika tidsperspektiv bör ingå.

Vid sidan om NIHABs insatser för att utveckla Campus Roslagen bör kommunen stimulera och planlägga en utveckling av bostäder inom Nordrona.



Utveckla Björnö som komplement till staden

Vision

Inom Björnöområdet utvecklas boende och verksamheter som utgör ett komplement till staden. Att bebygga större delen av området med en ny stadsdel i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Björnö har med dagens regionala marknadsförutsättningar små möjligheter att realiseras. Det skulle bli ett område som varken har den integrerade stadens kvaliteter eller de specifika natur- och sjönära kvaliteter som kan locka människor i Stockholmsregionen att flytta till Norrtälje.

Såväl kulturmiljövärden som naturvärden och friluftslivet har intressen på Björnö som är ett närreklamationsområde för invånarna i Norrtälje stad. En utveckling av Björnöområdet bör utgå från att vara komplement till staden och att ta vara på områdets unika natur- och kulturkvaliteter utan att specifika värden spolieras. En sådan utveckling kan innehålla aktiviteter som hästgård och golfbana kombinerat med mindre bostadsgrupper i lägen med höga kvaliteter.

Genomförande

KB Björnö Mark, ägt av NCC och HSB, har i samråd med kommunen inlett studier av områdets utveckling med den nya inriktning som visionen anger. Den gällande fördjupade översiktsplanen bör ersättas med nya riktlinjer som grund för detaljplaner och genomförande. I arbetet ingår att studera förändrade förutsättningar t. ex. om utveckling av Mellingeholms flygplats medför att bullerhänsyn måste tas. Stor hänsyn ska tas till områdets naturvärden bl.a. de värdekärnor som redovisas i grönstrukturen. Ambitionen att anordna gc-väg runt Norrtäljeviken och Kvisthamraviken ut på Björnö samt en eventuell gc-bro till Borgmästarholmen berör området.

Den gällande planen innebär en stadsdel med 1800 nya bostäder med tillhörande service- och centrumanläggningar. En tredjedel av det tidigare planerade antalet bostäder kan vara lämplig som utgångspunkt för ett programarbete. Inplaceringen i landskapet måste ske omsorgsfullt och bygga på en samverkan av utveckling av friluftslivsaktiviteter och bebyggelse. Med en sådan inriktning kan frågor kring grönstruktur, strandskydd och kulturmiljö lösas.



Utveckla Görla-Mellingeholm till en attraktiv industripark

Vision

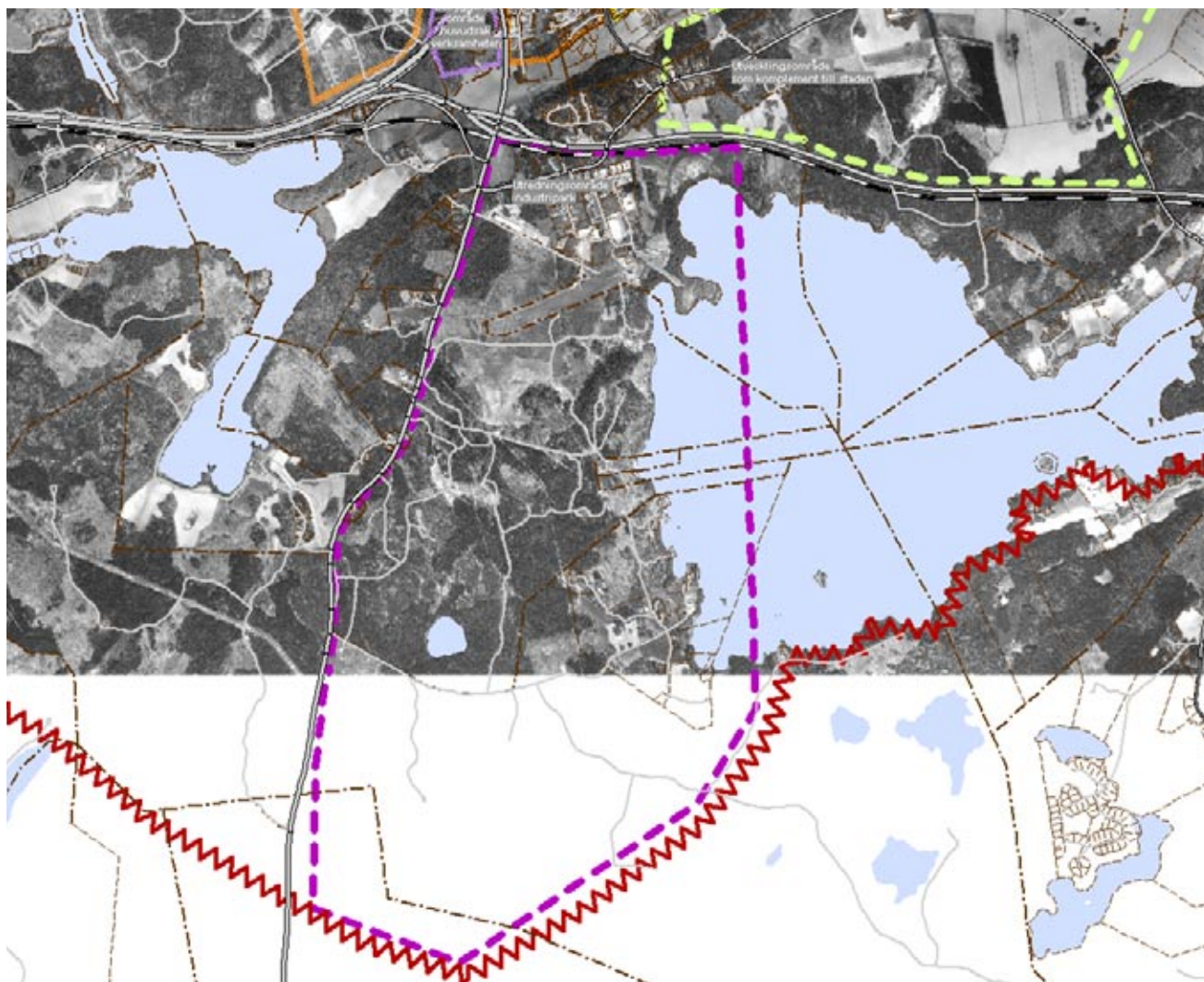
Görla/Mellingeholm bör utvecklas som ett område för industri, handel och aktiviteter som inte är lämpliga att lokalisera i den integrerade staden eller i områden som domineras av bostadsbebyggelse. I Görla/Mellingeholm kan dessa verksamheter utvecklas i samverkan med de natur- och kulturvärden som finns i området. En kombination av sportflygfält, verksamheter och aktiviteter väl inplacerade i kulturlandskapet kan ge området en speciell karaktär av industri- och aktivitetspark.

Mellingeholms skjutfält bör kunna samordnas för militära och civila ändamål. Förutsatt att Mellingeholms skjutfält finns kvar på sikt finns det skäl att pröva intilliggande område ut mot kustvägen för mer miljöstörande verksamheter. Alternativt kan ett område söder om Månsjön provas för sådan verksamhet.

F d Mellingeholms gård (Mellingeholmsparken) integreras som en del i industriparken. I området finns ett flertal fornlämningar som även de bör kunna integreras i industriparken.

Genomförande

Görla/Mellingeholm betecknas som ett utredningsområde. Möjligheten att utveckla flygfältet så att taxifygplan kan nyttja den utreds. Förhandlingar har upptagits med Försvaret i syfte att säkra kommunens intressen på kortare och längre sikt. Efter genomförd förhandling kan ett mer preciserat program för områdets utveckling redovisas.



Genomför Västra vägen

Förslag

Västra vägen ska genomföras med en utformning och standard som ger en bra förbifart samtidigt som den utgör en del i stadens trafiknät. Nya förutsättningar för Lv3-området som en del av staden ger också delvis nya förutsättningar för Västra vägen. Förutsättningar som möjliggör förbättringar i förhållande till tidigare förslag i den vägutredning för Västra vägen som Vägverket har tagit fram och haft samråd omkring.

Med nu aktuella förutsättningar föreslås Västra vägen dras väster om Arsta värmeverk. Vägen kan förläggas i en lägre nivå och längre från befintlig bostadsbebyggelse vilket är av betydelse då vägdragning och -utformning måste ta hänsyn till att Västra vägen kommer att ersätta Stockholmsvägen som transportled för farligt gods.

Vägen ges en 70 km-standard med tre anslutningar i form av cirkulationsplatser - en sydlig anslutning till staden och till Nordrona/Campus-området, en nordlig anslutning till staden vid Vätövägen och en central cirkulationsplats vid Esplanaden som samtidigt blir en nordlig infart till Nordrona/Campus Roslagen.

Esplanadens förlängning ger ett tydligt samband mellan Nordrona och staden. Cirkulationsplatsen vid Esplanaden ger god tillgänglighet till sjukhuset. Den östra delen av Esplanaden föreslås utformas så att det tydligt framgår att den inte är någon huvudtillfart till staden.

Förutom förslaget till cirkulationsplats vid Vätövägen föreslås Västra vägen norr om Norrtäljeån utformas i enlighet med tidigare vägutredning. Det innebär att en ekodukt skapar samband mellan bostadsområden och skolor på ömse sidor om den nya vägen.

För att minska Västra vägens barriärverkan och för att upprätthålla en naturlig kontakt mellan Nordrona och staden föreslås att nuvarande förbindelse över Stegelbäcksgatan bibehålls genom bro över Västra vägen. Denna förbindelse är enbart för lokal trafik och ger en kontakt på staden villkor i ett läge som är naturligt för gång-, cykel- och biltrafikanter.

Som lokal förbindelse utan av- och påfart till Västra vägen bedöms trafiken på Stegelbäcksgatan uppgå till ca 5 000 fordon per dygn när Nordrona och Campus Roslagen är fullt utbyggd med verksamheter och bostäder. Denna trafikmängd motsvarar den som var aktuell för Stegelbäcksgatan i den vägutredning som tidigare har redovisats och varit föremål för samråd. I fortsatt utredning av Västra vägen ska ingå att studera en förnyelse av Stegelbäcksgatan och förslag som syftar till att skydda berörda bostadsmiljöer från störningar.

Vid fortsatta studier av Västra vägen ska också en rationell pendlarparkering och bytespunkt med bussarna studeras vid södra infarten.

Genomförande

Vägverket har vid samråd bedömt att nu aktuellt förslag för Västra vägen uppfyller verkets krav på standard och utformning. En komplettering av tidigare genomförd vägutredning har genomförts i samråd mellan kommunen och vägverket. Den förelåg i september 2002 och var ett av underlagen till länsstyrelsens förslag till länsplan. Västra vägen finns med i länsplanen med byggstart 2013.



Bakgrundsfakta och utvecklingsförutsättningar

Utvecklingsplanen för Norrtälje stad tar sin utgångspunkt i ambitionen att stärka och utveckla staden. Utvecklingsplanen innehåller riktlinjer för markanvändning som är anpassade till nu aktuella villkor för stadsutveckling. Den är mer vilje- och åtgärdsinriktad än en traditionell översiktsplan med referens till Plan- och Bygglagen.

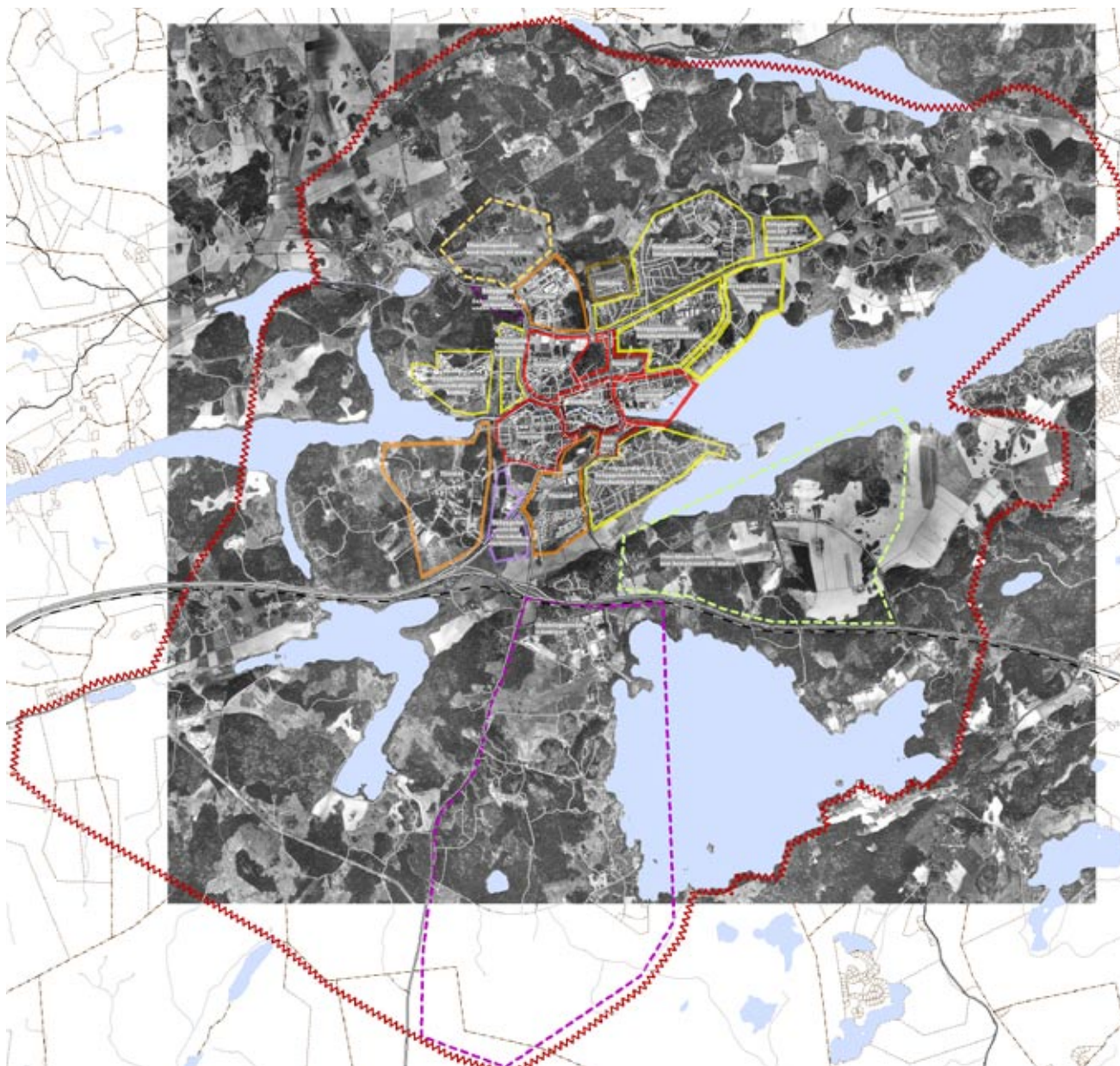
Norrtälje kommun är i antagandefasen för en ny översiktsplan för hela kommunen, "Översiktsplan 2015 för Norrtälje kommun". Den nya översiktsplanen för kommunen innehåller bl. a. en bred genomgång av olika planeringsfrågor och sektorsintressen.

Föreliggande utvecklingsplan har genomgått samma samråds-, utställnings- och beslutsprocess som en översiktsplan. Utvecklingsplanen ersätter därmed översiktsplanen för kommunen inom området för staden. Det har därför varit lämpligt dels att ge ett

planområde för staden en fysisk gräns, dels att komplettera utvecklingsplanen med bakgrundsfakta och utvecklingsförutsättningar ur den kommuntäckande översiktsplanen.

I denna del återfinns dessa kompletteringar med mer beskrivning av riksintressen, kulturmiljöer, vägfrågor, naturintressen, vattenfrågor, samt hälso- och säkerhetsfrågor, än vad som har varit motiverat i de vilje- och åtgärdsinriktade huvuddelarna. Materialet är till stora delar hämtat ur översiktsplanen för kommunen varför hänvisningar har angivits.

Den fysiska gränsen för ett planområde för staden är samma gräns som i förutvarande översiktsplan för staden. Det är också denna gräns som redovisas i översiktsplanen för kommunen som ett område för fördjupning. Avgränsningen är inlagd på bilden nedan.



Kulturmiljöer

(avsnitt 6.4, 6.6, och 6.7 i översiktsplanen för kommunen)

Inom utvecklingsplanens område finns ett flertal intressanta områden och enskilda objekt för kulturminnesvärden – två riksintressen, två lokala intresseområden, byggnadsminnen mm.

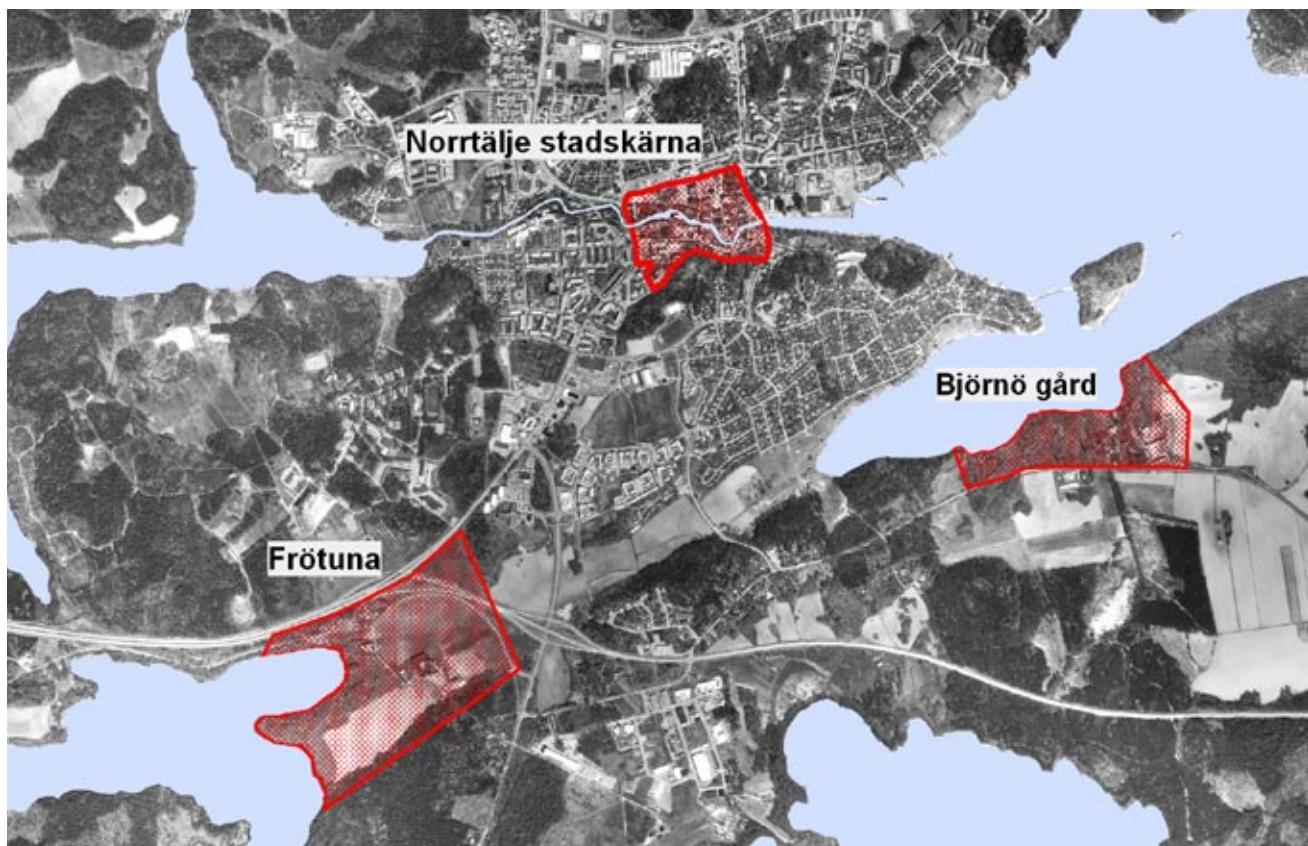
Norrtälje stads kärna är ett riksintresse för kulturmiljövärden. Ur riksantikvariens motivering och beskrivning av riksintresset: *Motivering: Stadsmiljö av småstadskaraktär, med såväl fiske och sjöfart som handel och hantverk som ekonomisk bas, präglad av det tidiga 1600-talets stadsbyggande och industriella satsningar, svenskt trästadsbyggande men även av förändringar under 1800-talets andra del, då staden utvecklades till centrum för kommunikationer och samhällsservice för ett större område och till småindustriort och bad- och rekreationsmiljö.*

Uttryck för riksintresset: Det oregelbundna planmönstret av närmast medeltida karaktär som tillkom vid stadens grundande 1622, med långgator på båda sidor av ån, korta tvärgränder och små och oregelbundna torg, den småskaliga, mestadels slutna, träbebyggelsen. Spår av gevärsfaktoriet, bl.a. Roslagsmuseets nuvarande byggnad. Lämningar av äldre hamnanläggningar och järnvägen. Offentliga byggnader som rådhuset, det tidigare kronohäktet, gamla brandstationen och Stadshotellet samt bebyggelse som hör samman med badorten och den på platsen från sekelskiftet utvecklade turistnäringen.

Att ett område är av *riksintresse enligt 3 kap Miljöbalken* innebär att det bedöms ha så höga kulturvärden att det är av vikt för hela landet. I planeringen ska därför dessa värden ges företräde framför motstående intressen, förutsatt att inte även dessa är av riksintresse. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljön får komma till stånd bara om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar natur- och kulturvärdena.

I 4 kap Miljöbalken finns bestämmelser som anger större geografiska områden i landet som i sin helhet är av riksintresse med hänsyn till de natur- och kulturvärden som finns i områdena. Dit hör bla kustområdena och skärgårdarna i Sörmland och Uppland från Oxelösund till Herräng och Singö. Detta riksintresse går hela vägen in i Norrtäljeviken. Miljöbalken stadgar att förutom att natur- och kulturvärdena inte får skadas, att turismens och friluftslivets intressen särskilt ska beaktas vid bedömningen av exploateringsföretag eller andra ingrepp i miljön.

Riksintresset för kust- och skärgårdsområdet innefattar värden för naturvård, kulturmiljövård, turism, rörligt friluftsliv, permanentboende, fritidsboende, skärgårdjordbruk, yrkesfiske mm. Området har ett speciellt värde som nationallandskap med sin unika karaktär och skönhet.



Området kring Frötuna kyrka skyddas med ett äldre byggnadsförbudsförordnande infört med dåvarande byggnadslagen och naturvårdslagen. Det gamla beslutet i enlighet med naturvårdslagen gäller fortfarande med stöd av miljöbalken. Frötuna kyrkas äldsta del antas härstamma från 1100-talets senare hälft. Invid kyrkan finns välbevarad bebyggelse samt bebyggelselämningar efter 3 bytomter med gravfält och andra fornlämningar. Bygden har haft kontinuitet sedan järnåldern. Värdena i Frötuna beskrivs i Kulturminnesvårdsprogram för Norrtälje kommun.

Björnö gård är en kulturmiljö av lokalt intresse. Gården har en rik och mycket spännande historia som storgods ända från medeltiden. När Norrtälje stad anlades i början av 1600-talet, så var det på Björnös gårds marker. Bebyggelsemiljön är utomordentligt fin och rymmer ett flertal byggnader från olika tidsepoker samt spår av en barockträdgårdsanläggning. Björkhagen väster om gården har spår av tvåskiftsbruk från medeltiden. Hagen har högt naturvärde med en fin flora och har blivit ett populärt utflyktsmål för Norrtäljeborna.



Inom planområdet finns tre byggnadsminnen enligt beslut av riksantikvarien: Norrtälje rådhus, Motorfabriken Pythagoras samt Kanslihuset och ett antal andra regementsbyggnader på Lv3/Nordrona. Ett antal hus/miljöer har också av kommunen getts ett skydd i detaljplan mot förvanskning med olika bestämmelser. Inom utvecklingsplanens område finns även fornminnen tex är förekomsten riklig i Görla/Mellingeholm. Fornminnen skyddas enligt kulturminneslagen.

Såsom alla levande stadscentrum förnyas Norrtälje stadskärna kontinuerligt. Förutsättningar finns att komplettera stadskärnan med nybebyggelse på avrivna och lågt utnyttjade tomter innanför och

omedelbart utanför riksintressegränsen. Det är angeläget att dessa tillkommande byggnader bidrar till stadskärnans karaktär vad avser gestaltning och innehåll. Räddningstjänsten har påtalat att brandskyddet i stadskärnan är dåligt. En brand i de tätbebyggda kvarteren skulle kunna få stora konsekvenser varför det är angeläget att vidta åtgärder för att förbättra brandskyddet. Förändringarna är avsedda att stärka kulturmiljön och stadskärnans attraktivitet.

Kust- och skärgårdsområdet går igenom en kontinuerlig förnyelseprocess där även förändringar i sjöfarten och friluftslivet spelar in. Inom planområdet kan förändringar i den gamla hamnen bli aktuella; fritidsbåthamn och nya bostäder kan komma att byggas i närheten av den norra stranden; och den södra stranden berörs av utvecklingen på Björnö. Nya anläggningar och bebyggelse bedöms kunna utvecklas utan att skada riksintresset.

Frötuna korsas av E18 i norr och berörs därmed av planerat åtgärdande av korsningen mellan E18 och väg 276 (båda är riksintresse). Förändringen bedöms dock inte skada kulturmiljön.

För hela Björnö-området finns en gällande fördjupad översiktsplan med relativt omfattande bebyggelse som skulle göra området till en ny stadsdel. Planering kommer att omprövas till förmån för en utveckling av området som komplement till staden vilket avses innebära att hela områdets unika natur- och kulturkvaliteter tas tillvara – exploateringen blir avsevärt lägre och stora områden lämnas helt utan bebyggelse. Den nya inriktningen bedöms vara bättre för kulturmiljön och inte skada kulturvärden.

För samtliga områden gäller att de är kulturhistoriskt värdefulla miljöer som är tillgångar för staden och uppskattas av invånare och besökare. Det är viktigt att deras värden kan leva vidare – att de bevaras för framtiden och att utvecklingen måste ske med beaktande av detta.

Riksintressena ska bevaras och utvecklas utifrån intentionerna med respektive riksintresse, även de mer lokala kulturmiljöerna bör bevaras och utvecklas utifrån sina speciella värden. Exploateringsföretag och andra ingrepp i miljöerna får komma till stånd endast om det kan ske på ett sätt som inte påtagligt skadar områdenas natur- och kulturvärden. Vid förändringar ska stor hänsyn tas till kulturvärdena. Gestaltning ska särskilt uppmärksammas i detaljplaneprocesser. Tillkommande byggnader bör inplaceras enligt den äldre bebyggelsens lokaliseringsmönster. Materialval, färg och proportioner ska ansluta till eller harmonisera med den befintliga bebyggelsekaraktären.

Trafik och infrastruktur

(avsnitt 13.4 - 13.9 i översiktsplanen för kommunen)

Vägtrafik

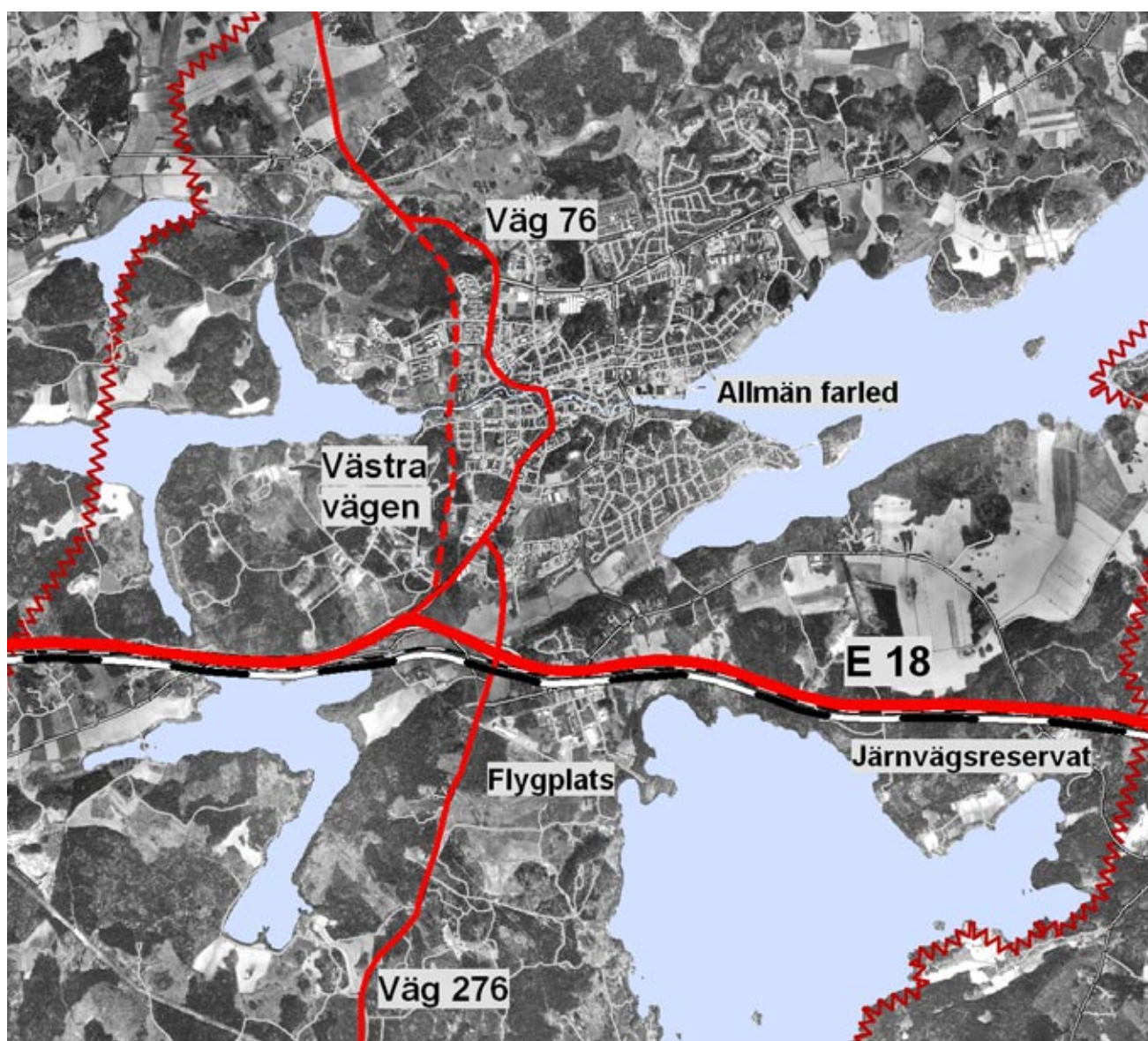
Inom planområdet är endast E18 väg av riksintresse. Av stor allmän betydelse är dock även riksväg 76, länsväg 276 samt Vätövägen och Björnövägen.

Genom stadens västra delar planeras för en kombinerad förbifart och del i stadens trafiknät, Västra vägen. Den ersätter väg 76 genom staden. Den nya vägen är mycket angelägen bl. a. av framkomlighets- och miljöskäl. En vägutredning gjordes 1997 av Vägverket. 2002 kompletterades vägutredningen med en förstudie för en något förändrad sträckning i den södra delen. Samtidigt kompletterades miljökonsekvensbeskrivningen för hela sträckan. Det framtagna materialet utgör underlag för beslut om tillstånd och inplanering i länstransportplanen. Innan Västra vägen kommit till stånd kan inte någon större bostadsutbyggnad ske i de västra delarna av staden.

Korsningen vid Görla mellan E18 och väg 276 är olycksdrabbad och speciellt utsatta är de oskyddade trafikanterna. Ett åtgärdande av korsningen ska ses som en prioriterad investering.

Vid detaljplaneläggning ska beaktas såväl trafiksäkerhet som framtida handlingsutrymme kring vägarna. Rekommenderade avstånd är för motorväg 25 meter mellan beläggningsskant och kvartersgräns samt ytterligare 10 meter byggnadsfritt inom kvarteret. För motorvägsramper och riksvägar är avstånden 15 + 10 meter; riksvägar med 70 km/h bör ha 10 + 5 m; riksvägar 50 km/h 8 + 5 m; länsvägar 70 km/h 8 + 3 m; samt för länsvägar med 50 km/h bör avstånd om 5 + 3 meter hållas byggnadsfritt.

Utanför detaljplanelagt område får inte utan Länsstyrelsens tillstånd uppföras byggnader eller vidtas andra åtgärder som kan inverka menligt på trafiksäkerheten inom 12 meter från ett vägområde. Det byggnadsfria avståndet är för E18 utökat till 50 meter; och för väg 76 och 276 utökat till 30 meter.



Gång- och cykeltrafik

Flera utredningar har gjorts under 90-talet som har identifierat viktiga åtgärder för förbättringar av gång- och cykeltrafiknätet inom planområdet. Utredningarna har påverkat prioriteringarna i tekniska kontorets budget för utbyggnad av GC-nätet. Många av de föreslagna åtgärderna är ännu inte genomförda, men åtgärdslistan betas av successivt. De viktigaste större kompletteringarna av GC-nätet inom planområdet är anläggande av cykelbana mellan Norrtälje och Svanberga, mellan Norrtälje och Lundabadet, separat GC-bana mellan Drottning Kristinas väg och Görlakorset, samt iordningsställande av banvallen mellan Norrtälje och Rimbo till GC-väg. Det sistnämnda ingår i projektet ”Regionala cykelstråk”. Kommunen arbetar med ett trafiksäkerhetsprogram vilket kan leda till ytterligare prioriteringar av GC-vägar inom planområdet.

Ett GC-stråk runt Norrtäljeviken och Kvisthamraviken, från Långgarn ut på Björnö föreslås. I framtiden kan också en GC-bro mellan Borgmästarviken och Björnö bli aktuell.

GC-trafiken ska ges goda förutsättningar i staden för att främja såväl miljön, som folkhälsan och trafiksäkerheten. Den täta staden med korta avstånd är en förutsättning som ger fler gång- och cykeltrafikanter. Med en lugn trafikrytm kan olika trafikslag blandas. Separata gc-vägar anläggs bara där blandtrafik inte kan fungera. Gång- och cykeltrafiken ska ges en betydelsefull roll i kommunens planering för stadsutveckling, bebyggelse och trafikåtgärder.

Stadsdelarnas olika karaktär ger olika förutsättningar och lösningar för gång- och cykeltrafiken. Stadskärnan har många målpunkter för gång- och cykeltrafiken från andra delar av staden. De stora stråken till stadskärnan kan med fördel få separata gång- och cykelbanor. I stadskärnan är blandtrafik det naturliga och åtgärder för en anpassad trafikrytm kan behövas.

Övrig infrastruktur

Inom planområdet finns idag inga järnvägsförbindelser. Det finns dock sedan tidigare ett järnvägsreservat som passerar planområdet från Kapellskär till kommungränsen dvs parallellt med E18. Reservatet ska även fortsättningsvis vara en planeringsförutsättning. Kapellskär är en betydelsefull port mot öster. Det saknas järnväg till hamnen och på mycket lång sikt kan det finnas behov av en sådan. Tanken är att ge möjlighet att koppla denna järnväg mot den järnväg som eventuellt planeras till Arninge inom ramen för regionplaneringen.

Detta skulle ge möjlighet att nå stambanan via järnväg från Kapellskär.

Flygplatsen vid Mellingeolm är av allmän betydelse. Platsen ligger relativt nära staden söder om Görla industriområde. Banan är 650 meter lång och 18 m bred. För närvarande används flygplatsen av en flygklubb samt en firma som erbjuder helikopterservice. Det har framkommit önskemål om att nyttja flygplatsen även för taxi- och firmaflyg vilket skulle kräva en utbyggnad då nuvarande bana inte medger detta.

Farleden in till Norrtälje hamn är en allmän farled. Hamnområdet i Norrtälje är idag relativt lågt utnyttjat såväl vad avser anlop av fartyg som verksamheter på land. Den långa inseglingen, det begränsade farleds djupet och det instängda läget i staden talar emot hamnen. Norrtälje kommun har gjort en utredning ”Framtida hantering av Norrtälje stads hamn, Prövning av alternativ”. I utredningen görs en genomgång av den nuvarande hamnverksamhetens art och omfattning samt alternativa möjligheter för dagens verksamheter, däribland biobränsletransporterna.

Hamnområdet ligger i direkt anslutning till stadskärnan och kan genom en förnyelse med väl avvägt innehåll komplettera och stärka stadskärnans attraktivitet. I ett sådant innehåll ingår anläggningar för kultur och besöksnäring kombinerat med handel och bostäder. Fartyg, främst med anknytning till turism och fritid, ska kunna lägga till vid kaj. En väl utrustad gästhamnsverksamhet och fritidsbåthamn bör utvecklas inom hamnområdet.

Kommunen har varit i kontakt med Sjöfartsverket om hamnen och farleden. Om hamnverksamheten avvecklas till förmån för en förnyelse enligt visionen kommer Sjöfartsverket att överväga en förändring av statusen på farleden in till Norrtälje stad. Det är troligt att farleden behålls men att ansvaret för utvecklingen inte längre finns hos Sjöfartsverket.

Fjärrvärmeverket vid Arsta har kapacitet för stadens utveckling under planperioden. Verket använder till största del biobränsle (flis). För närvarande transporteras biobränslet med lastbil, cirka 2 bilar per dag, från Norrtälje hamn. Värmeverket har en lämplig placering i anslutning till Stockholmsvägen. Efter Västra vägens utbyggnad kommer denna att användas och fungera väl även med transporter från andra håll än Norrtälje hamn.

Försvarets riksintressen

(avsnitt 17.7 i i översiktsplanen för kommunen)

Nordrona "Lv3-området" samt Mellingeholm är områden inom staden som har förordnanden enligt 12 kap 4 § PBL med hänsyn till totalförsvaret. När sådant förordnande föreligger ska byggnadsnämndens beslut om bygglov och förhandsbesked prövas av Länsstyrelsen.

Försvarsmakten har gjort en översyn av områden med förordnanden inom kommunen och länsstyrelsen har den 1 juli 2003 beslutat om nytt förordnande enligt 12 kap 4 § PBL. Detta förordnande gäller för beslut om bygglov eller förhandsbesked för nyetablering av bostadshus och verksamheter samt tillbyggnader som inte är att anse som kompletteringsåtgärder. Förordnandet gäller för större område omfattande delar av Görla industriområde och söder därom. För Nordrona har förordnandet upphävts. Området finns inlagt på plankartan.

Säkerhetsfrågor

Risker kring verksamheter

(avsnitt 17.3 i i översiktsplanen för kommunen)

Verksamheter som innebär någon störning av miljön eller någon risk kan inte helt undvikas i samhället. Det kan tex röra sig om hantering av farliga ämnen eller buller, lukt och damm.

En riskanalys för kommunen utarbetades 1999 av Tyréns Byggkonsult AB. Den behandlar ingående de bedömda riskerna för den tekniska försörjningen, trafikolyckor, bränder mm. Utredningen innehåller också en förteckning över ett stort antal riskobjekt i kommunen som utgör grunden för räddningstjänstens planering. Riskanalysen är att betrakta som ett viktigt komplement till översiktsplan och utvecklingsplan.

Inom den integrerade staden eller i områden som domineras av bostäder är inte riskfyllda verksamheter eller verksamheter som har farliga transporter lämpliga. Utvecklingsplanen föreslår därför att sådana verksamheter i första hand förläggs till bebyggelseområden för enbart verksamhet. Dessa områden är förlagda invid lederna för farligt gods med tanke på att hålla transporter av farligt gods så korta som möjligt och att konflikter med annan bebyggelse ska undvikas.

Miljöstörande verksamheter och verksamheter som kan innebära brand- och explosionsrisker ska lokaliseras utanför staden. Viss typ av sådan verksamhet bör kunna rymmas i de södra delarna av Görla/Mellingeholm. På sikt kan Nodsta komma att

aktualiseras som alternativ för eventuellt tillkommande miljöstörande industri.

Vid Lindholmens reningsverk kan konflikter kring lukt uppstå. Ny bebyggelse bör tills vidare förläggas på avstånd från reningsverket – minst 500 meter kan vara lämpligt. Avståndet kan omprövas om verksamhetens processer eller omfattning förändras.



Stenkrossen vid Nodsta har höga bullernivåer. Bostäder och annan nybebyggelse än den som erfordras för verksamheten ska anses som olämplig med hänsyn till både verksamheten och kravet på sundhet för bebyggelsen.

Bebyggelseplaneringen ska ta hänsyn till befintliga verksamheter. Säkerhetsavstånd till riskverksamheter prövas i detaljplan samt vid tillståndsgivning enligt Miljöbalken.

Bensinstationer

(avsnitt 17.8 i översiktsplanen för kommunen)

Ett flertal bensinstationer finns inom planområdet såväl i stadskärnan och innerstaden som längs infartsvägarna och andra lägen i stadens utkant. Några lägen har med tiden blivit mindre lyckade med dagens syn på risker (riskavstånd) samt möjligheter till alternativa användningar av tomterna. Förändringar av bensinstationslägena kan aktualiseras av såväl bebyggelsetryck i stadens centrala delar som förändringar i vägnät och parkeringar gör att bensinbolagen önskar nytt läge.

Från både risk-, miljö- och hälsoskyddssynpunkt bör ett minimiavstånd på 50 meter alltid hållas från bensinstationer till bostäder, daghem, omsorgsverksamheter, lekplatser mm. Vid nyplanering bör detta avstånd ökas till 100 meter och detaljplan inom denna zon ska alltid åtföljas av en i miljökonsekvensbeskrivningen integrerad riskanalys.

Farligt gods, utpekade leder

(avsnitt 17.8 i översiktsplanen för kommunen)

Inom utvecklingsplanens område är E 18 och väg 76 primära transportleder för farligt gods. Väg 276, förbindelsevägen mellan väg 276 och E18 samt väg till hamnen via Baldersgatan-Bangårdsgatan-Roslagsgatan-Hamnplan är sekundära transportleder för farligt gods. De primära lederna används för genomfartstrafik vilket kan innebära stora mängder gods av olika typer. En sekundär transportled är främst avsedd för lokala transporter från det primära vägnätet till och från leverantörer/mottagare av farligt gods tex bensinstationer.

Väg 76, Stockholmsvägen-Estunavägen, går genom tät bebyggelse, har mycket trafik och många konflikt-punkter. De är på sikt olämpliga att ha som primära transportleder för farligt gods och kommer att ersättas av Västra vägen mellan E18 och Vätövägen.

Hamnen i Norrtälje och därmed transportvägen till hamnen används idag mycket litet. Under senare år har omfattningen av sjötransporter genom Norrtälje hamn varit marginell. De har främst utgjorts av inskeppning av biobränslen till Norrtälje energis värmeverk i Arsta och Rimbo, samt Birka energis värmeverk i Brista. Spannmålsleveranser via båt har skett i begränsad omfattning. Hantering av övrigt gods, såsom kalk, lättklinker, krossgrus och styckegods, har under de senaste åren varit näst intill försumbart. Inget av dessa godsslag är farligt gods. Kommunen kommer därför att föreslå att den sekundära transportleden utgår.



Speciellt anordnad uppställningsplats för fordon med farligt gods saknas inom planområdet. Kommunen har tidigare förklarat sig vara beredd att medverka till att en sådan anordnas vid Görla/Mellingeholm. Området ingår i utredningsområdet. Projektet bör om det kommer till stånd samordnas med polisens kontrollplats för tunga fordon och eventuellt andra funktioner.

Bebyggelseplanering i närhet av transportleder för farligt gods ska ta hänsyn till risksituationen. Normalt ska en riskbedömning göras för all bebyggelse inom 100 meter från en transportled för farligt gods. Rekommenderade skyddsavstånd vid transportleder för farligt gods (primära leder) är bl.a. 25 meter helt byggnadsfritt och 75 meter för sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet.

Vägplanering ska likaledes ta hänsyn till risksituation och bebyggelse. Förutom avstånd kan fysiska skydd och nivåskillnader användas. Förstudie för Västra vägen indikerar att ett fåtal befintliga bostadshus kommer att hamna inom 75 meter från den nya vägen. Dessa föreslås utredas separat varvid skyddsbarriärer i form av buller-skydd och nivåskillnader kan reducera riskerna.

Skredrisk

(avsnitt 17.9 i översiktsplanen för kommunen)

För att skred ska kunna inträffa måste en belastnings-situation uppstå, där jordens förmåga att hålla emot överskrids. Det kan till exempel ske genom belastning av jorden genom uppfyllnader, bortschaktning eller erosion av jord på grund av naturligt lutande markyta. De krafter som vill initiera skred är jordens tyngd och yttre belastningar. Den kraft som kan hålla emot är jordens skjuvhållfasthet. Ökande vattentryck i jorden inverkar negativt på jordens hållfasthet.

1998 gjorde Scandiaconsult en översiktlig kartering av skredrisker inom kommunen på uppdrag av Statens Räddningsverk. Man redovisade områden där man funnit grundförutsättningar för skred och ras föreligger. Inom de angivna områden finns dels ytor som ej klassats som tillfredsställande stabila (zon I), dels ytor som kan komma att beröras av skred och ras inom zon I (zonII).

Inom planområdet finns ett område som bedöms ha en viss risk för skred eller ras. Stabilitetszon I omfattar hela Norrtäljeåns dalgång från Lommaren till och med Norrtäljeviken innersta del ut till Varvsgatan. Stabilitetszon II omfattar hela stadskärnan och delar av Grossgärdet, Vigelsjö, Bryggården och Bältartorp.

Vid alla eventuella exploateringsåtgärder är rekommendationen att en noggrann geoteknisk utredning ska föreligga som underlag för beslut.

Räddningstjänsten

(avsnitt 17.6 i översiktsplanen för kommunen)

Räddningstjänstens insatstider med utgångspunkten i nuvarande brandstation är mycket korta inom planområdet. För de södra delarna av kommunen kan eventuellt framkomsttiderna förkortas om brandstationen i Norrtälje flyttas till ett läge i närheten av korsningen mellan E18 och väg 276. För planområdet skulle detta innebära fortsatt korta framkomsttider.

Trafikbuller

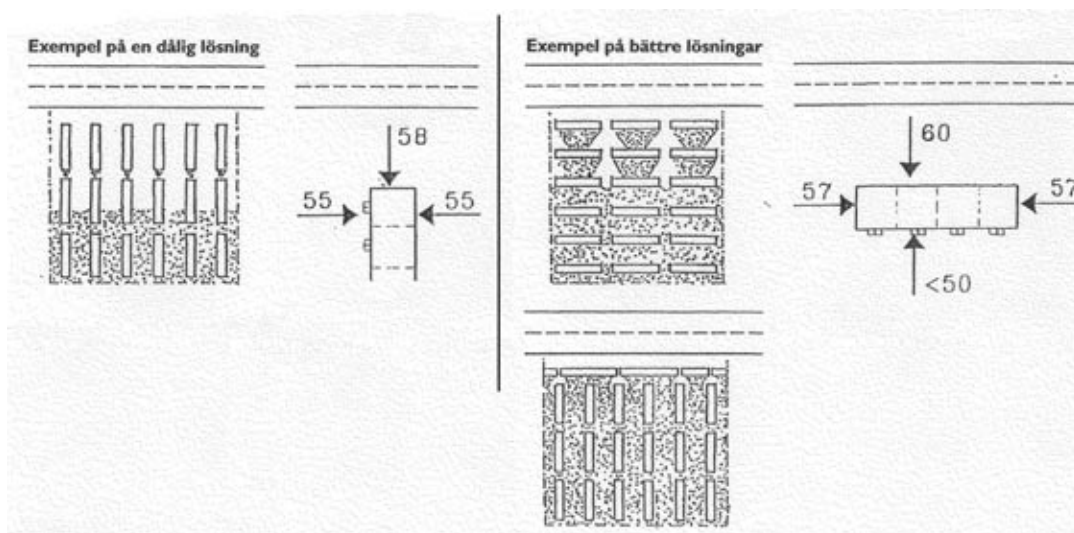
(avsnitt 17.5 i översiktsplanen för kommunen)

Norrtälje stad har idag kända bullerstörningar från trafik på flera håll. Det gäller de mest trafikerade infarterna och gatorna såsom Stockholms-/Estunavägen och Vätövägen, men även tex Bergsgatan och Roslagsgatan. Något aktuellt underlag för hela staden finns inte; det senaste är gjort på åttiotalet och trafiksituationen har ändrats. Mätningar och/eller beräkningar har dock gjorts i samband med olika utredningar och detaljplaner.

Lagstadgade gränsvärden för bullernivåer vid bostäder finns inte. Riksdagen har emellertid tagit riktlinjer för bullernivåer. 55 dBA vid fasad är riktlinjen för ekvivalent nivå utomhus vid ny bostadsbebyggelse eller ny väg vid bostäder, eller om detta inte är rimligt mer än 30 dBA inomhus. För befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dBA bör inomhusnivån inte överskrida 30 dBA. Maximal ljudnivå utomhus är 70 dBA på uteplats. Inomhus gäller 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximalt som riktlinjer. I Norrtälje kan trafikbullret öka med turistströmmarna på helger och under sommaren. Det vill säga när fler är hemma och vistas på sina uteplatser eller har fönster öppna och upplever en störning. Norrtälje kommun har ambitionen att använda lägre planeringsnivåer för ekvivalent buller vilket dock kan bli svårt att tillämpa i stadsbebyggelse.

Tystnad eller låga ljudnivåer en kvalitet som är attraktiv både i bostaden och staden. Utvecklingsplanens ambition att stärka den attraktiva staden innebär i bullerfrågor att planera för både bra bostadsmiljöer och en bra stadsmiljö.

I diskussioner kring bullerstörda miljöer med bostäder har insikten växt fram att bästa lösning för bostäder är att se till att en sida av bostaden verkligen blir tyst. En annan ambition är att hålla nere antalet bullerstörda lägenheter. Dessa två mål går att förena som bilden visar (ur Länsstyrelsens rapport om trafikbuller och planering).



För stadsmiljön bör strategin vara att minska utspridningen av bullret – hindra det så nära källan som möjligt. För bostadsmiljöerna är strategin att alla bostäder ska ha en minst en tyst sida. Det traditionella sättet att bygga i staden med gata – hus – gård är ofta en bra lösning.

Västra vägen kommer att avlasta Stockholms-/Estunavägen från trafik och därmed buller. Den tunga trafiken som är mest störande ska styras till Västra vägen. Det är emellertid viktigt att följa upp detta och att arbeta med utformningen av Stockholms-/Estunavägen som stadsgator.

En trafikbullerutredning för hela kommunen föreslås i den kommunövergripande översiktsplanen. I denna utredning föreslår man att såväl ekvivalenta som momentana ljudnivåer kartläggs och en åtgärdslista för angelägna bullerskyddsprojekt upprättas.

Särskild bullerutredning ska göras för nybebyggelse som berörs av höga bullernivåer. Även för trafikförändring och nya eller ombyggda vägar ska bullret bedömas och där så krävs utredas så att lämpliga åtgärder kan vidtas.

I utformandet av nya byggnader och bostäder är det viktigt att tillgodose behovet av en tyst sida till varje bostad. Därmed blir det möjligt att få något rum och framförallt en uteplats som håller sig under riktlinjerna och som är trevlig att vistas på. Vid nybyggnad är det alltid möjligt att klara ljudnivåerna inomhus med stängda fönster. Inomhusnivåerna ska alltid vara under riktlinjerna.

Luftfrågor, miljökvalitetsnormer

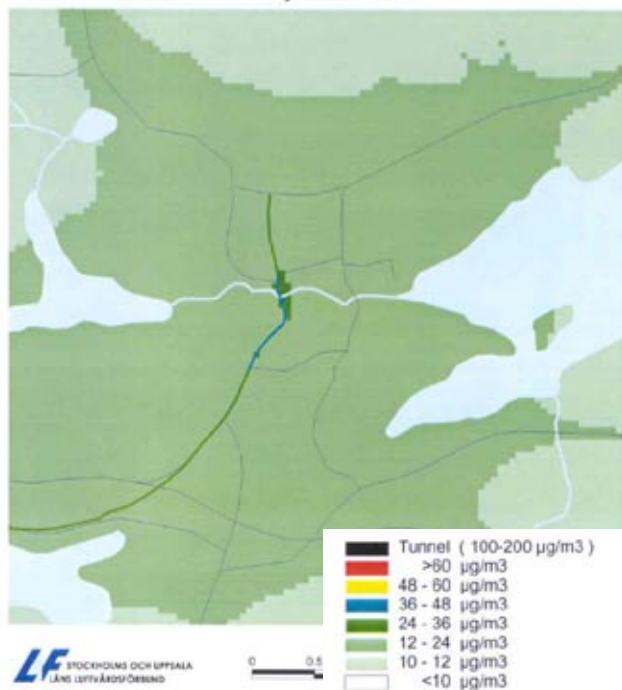
(avsnitt 17.2 i översiktsplanen för kommunen)

Luften i Norrtälje stad har förbättrats genom införande av fjärrvärme och modernare fordonspark. Trafikökningar medför dock att en del av förbättringarna äts upp. I dagsläget står trafiken för närmare hälften av luftföroreningarna i staden.

Miljökvalitetsnormer införs med stöd av Miljöbalken. Miljökvalitetsnormer finns idag framtagna för bly och svaveldioxid (SO₂) gällande från och med 1999, hälsofarliga luftpartiklar (PM₁₀) samt kväveoxid (NO₂). För de sistnämnda har januari 2005 respektive 2006 satts upp som tidpunkt då normen ska klaras. Förslag på normer som kommer att tas upp är bland annat bensen och kolmonoxid. Ytterligare normer förbereds. Dessa kan komma att påverka framtida planer.

Utsläppsnivåerna i Norrtälje ligger under de föreskrivna värdena och förväntas så göra framöver. Även för hälsofarliga partiklar har nu halter beräknats av Luftvårdsförbundet och dessa ligger under normen.

Kvävedioxidkarta för Norrtälje stad 1999



Kvävedioxidkarta för Norrtälje stad 2006



Inom tätbebyggda områden med stor trafik, t.ex. Stockholms innerstad, har uppmärksamats att en konflikt kan uppstå mellan bullerbekämpning och luftkvalitet. Medan bullret sjunker om det kan stoppas nära ljudkällan stiger luftföroreningarna lokalt om de stängs inne. I Norrtälje stad är luftföroreningshalterna så låga att detta inte bedöms bli ett problem.

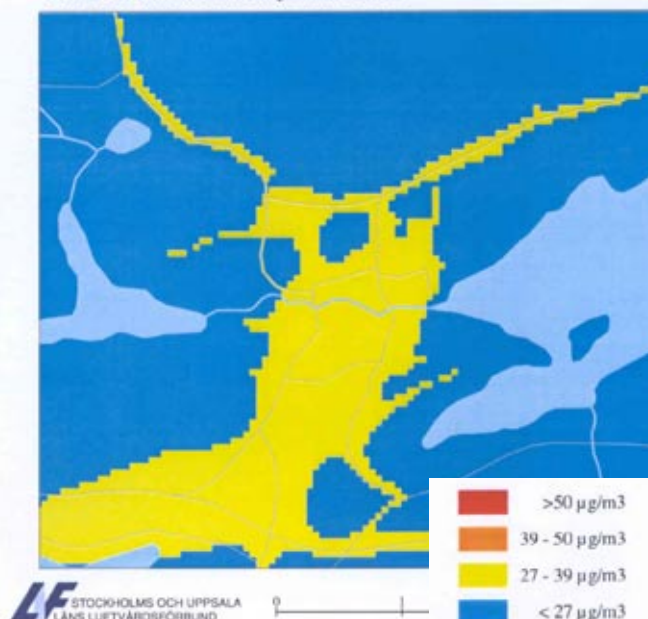
Även om miljökvalitetsnormerna klaras ska luftfrågorna uppmärksammas i planeringen - i bebyggelseplaneringen och särskilt i trafikplaneringen. Kollektivtrafiken ska underlättas. Det centrala läget för busstationen är angeläget att behålla. Bra pendlarparkeringar och bekväma omstigningsplatser för kollektivtrafikresenärerna ska utvecklas. Aktuellt är att se över möjligheterna där Stockholmsvägen ansluter till Kustvägen.

I diskussioner kring luft och miljökvalitetsnormer har deras regionala karaktär lyfts fram - vad som byggs och görs på ett ställe kan påverka luftsituationen någon annanstans. Norrtälje stads påverkan på regionen är dock marginell men för arbetsresor inom regionen är den gemensamma kollektivtrafiken betydelsefull.

Utvecklingsplanens strategier med att bygga stad i staden, hantera bilen på stadens villkor, och att behålla och utveckla en tydlig kollektivtrafik till staden bedöms underlätta kollektivtrafikförsörjningen och göra den till ett attraktivt alternativ.

Tillstånd får inte beviljas för verksamheter som medverkar till att miljökvalitetsnormer överskrids. Vid detaljplanläggning ska miljökvalitetsnormerna iakttas. Eventuella effekter på luftkvaliteten i området utanför aktuell detaljplanläggning är härvid lika viktiga som inom det område som planeras.

PM10-karta för Norrtälje stad 2002



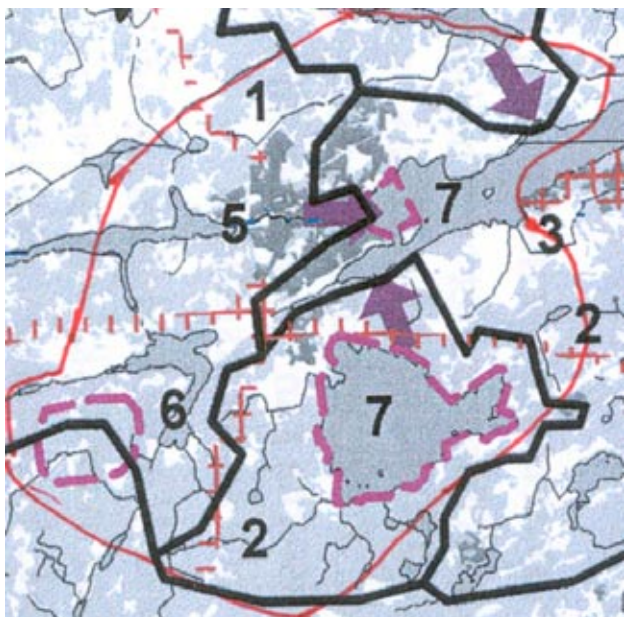
Vatten, natur och grönstruktur

Vatten

(avsnitt 2.3 - delområde C i översiktsplanen för kommunen)

Vattenfrågorna är komplexa, beroende på att vatten är en rörlig resurs som det ställs många anspråk på. Eftersom vattnets naturliga kretslopp inte känner några administrativa gränser är redovisningen i den kommunövergripande översiktsplanen gjord efter avrinningsområden. I stadens planområde finns delar av flera avrinningsområden: Norrtäljeviken, Norrtäljeån, Broströmmen och Limmarån.

1. I planområdet finns ett riskområde för vattenförsörjningen: Storsten. I riskområden ska restriktivitet iakttas gentemot exploateringsåtgärder som medför ett ökat vattenuttag. Tillståndsplikt ska gälla för upptagande av ny grundvattentäkt.
2. Kring de större vägarna, E18, väg 76 och väg 276 finns risk för förhöjda salthalter och andra föroreningar. Detta ska beaktas vid all bebyggelse.
3. Inom planområdet finns ett fastställt skyddsområde för vattentäkt. Föreskrifter enligt 7 kap Miljöbalken gäller.
5. Norrtäljeån har klassats som särskilt värdefull vattenmiljö. Naturvårdsintressen ska beaktas vid eventuella förändringsåtgärder.
6. Bergtäkten vid Myrorna redovisas som miljöstört område. Villkoren i gällande tillstånd enligt Miljöbalken ska tillämpas.
7. Hamnområdet i staden och Limmaren har bedömts tillhöra kategorin miljöstöta vattenområden. Inga exploateringsåtgärder eller nya utsläpp får ske som försvårar ett långsiktigt tillfrisknande av dessa vattenområden.



Kommunalt VA-verksamhetsområde omfattar den utbyggda staden. Nordronas dagvatten är ej anslutet. Bebyggelseutvecklingen i staden kan komma att föranleda utvidgning av VA-verksamhetsområdet. Lindholmens reningsverk bedöms ha tillräcklig kapacitet för stadens utveckling under planperioden. Det har byggts ut med kväverening. Bebyggelse i randområdet har enskilda lösningar. Ny bebyggelse ska anslutas till kommunalt VA. Där så inte är möjligt ska ny bebyggelse prövas mycket restriktivt.

Inom staden pågår ett arbete med dagvatten. Tekniska kontoret har tagit fram ett program för arbetet. Flera anläggningar för lokalt omhändertagande av dagvatten har byggts bl. a. i Vigelsjö och Kvisthamra och fler kan bli aktuella. Nordronas dagvatten ska renas. Vid nybebyggelse ska om möjligt lokalt omhändertagande av dagvatten tillämpas.

Norrtälje kommun har bedrivit ett arbete för att förbättra Norrtäljeån. Arbetet har lett till bättre vattenkvalitet och artrikedomen har ökat.

Biologisk mångfald, skyddsvärd natur

(avsnitt 3.4 - 3.7, 5.3 i översiktsplanen för kommunen)

Norrtälje kommun har tagit fram en Aktionsplan för biologisk mångfald (1997). Den är en samlad beskrivning av naturen i kommunen och dess värden och skötsel.

Riksintresset för kust- och skärgård innefattar bl. a. värden för naturvård. För avgränsning och beskrivning av riksintresset se under kulturmiljöer sid 34.

Inom planområdet har en stor del av de obebbyggda stränderna strandskydd (se bild). Strandskyddet syftar förutom att trygga allmänhetens tillgång till bad- och friluftsliv till att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur och växtliv. För att vidta åtgärder i strandskyddat område krävs strandskyddsdispens, som kan ges om särskilda skäl finns.

Områden för naturvård av regionalt intresse baseras på länsstyrelsens Naturkatalog för Stockholms län (1996). Inom planområdet för staden finns 6 st (nr 83, 84, 132, 148, 150 och 151 i översiktsplanen för kommunen). De innehåller värdefulla naturområden med betydelse växter, djur och människor. De bör tas hänsyn till och skötas så att naturvärdena bevaras.

Områden av lokalt naturvårdsintresse är naturreservat som Norrtälje kommun inrättat eller är förvaltare för, värdefulla naturområden som kommunen äger, områden som i fördjupad översiktsplan pekats ut som värdefull för naturvärden, eller där kommunen bör utreda möjligheterna att besluta om skydd enligt miljöbalken. Inom planområdet finns: Lindholmen (ek-hassellund, strandäng); Vigelsjö (blandskog, hagmark, ekhage, fågelsjö); Norrtäljeån

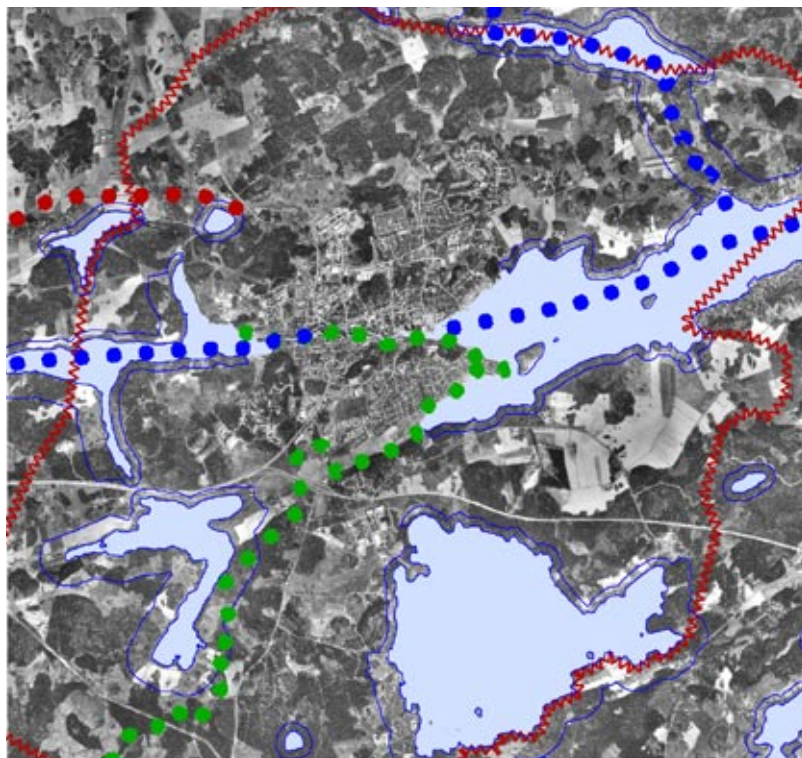
(strömmande vatten); Grindstugan Björnö (gammal barrskog, björkhage); Björnö Tegeludden (naturbetesmark, ekbacke); Harsjön (sumpviol); Sessön (örtrika ekbackar); Kyrkudden (örtrik barrskog, naturbetesmark). Vigelsjöreservatet planeras att utökas med sjön Ludden och mark norr om den. För Mellingeholm (jätteekar, strandskog) och Färsna (naturbetesmark, gammal tallskog) bör möjligheterna till skydd utredas. Områdena innehåller värdefull natur med betydelse växter, djur och människor. De är särskilt viktiga som tätortsnära grönområden. De bör bevaras, tas hänsyn till och skötas så att naturvärdena bevaras. Detaljplan ska åtföljas av miljökonsekvensbeskrivning.

Ekologiskt särskilt känsliga områden är sådana som har särskilda ekologiska värden, har växt- och djurarter som är rödlistade, eller är hårt belastade av miljöföroreningar. Samtliga typer finns inom stadens planområde. Översiktlig lägesredovisning finns i översiktsplanen för kommunen. Kommunen har ytterligare material att använda i planering och tillståndsgivning. Områdena ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön. Nyckelbiotoper sammanfaller ofta med värdekärnor för den biologiska mångfalden (se bild sid 11). De måste ägnas särskild uppmärksamhet vid eventuellt förändringsarbete.

Friluftssintressen och rekreation

(avsnitt 15.5 - 15.7 i översiktsplanen för kommunen)

Norrtälje stad har fina natur- och rekreationsområden i alla riktningar. Detta är ett stort värde och bör bevaras och utvecklas. Det vidare angeläget med goda samband mellan staden och omgivande natur (se sid 11).



Riksintresset för kust- och skärgård omfattar värden för friluftsliv och turism. För avgränsning och beskrivning se sid 34. Inom kommunen finns några anordnade leder för det rörliga friluftslivet. Dessa har betydelse för såväl invånare som turister. På kartbilden har vandringsleder (grönt), ridled (rött) och båt-/kanotleder (blått) markerats. På bilden är även strandskyddet inom planområdet redovisat (se föregående avsnitt). Inom planområdet finns ett flertal lokala friluftssintressen och närströvmråden. Närströvmrådena innefattar ofta befintliga anläggningar för friluftslivet. Generellt gäller att vid bedömningar av förändringar och eventuella exploateringsåtgärder ska områdenas värde för det rörliga friluftslivet och rekreation beaktas.

Det båtburna friluftslivet är stort i och kring Norrtälje stad. I staden finns nu både båtklubbshamn och gästhamn. Gästhamnen har fullgod avfallshantering. Långsiktiga frågor kring hamnar för båtklubbar och gäster är inte lösta. En möjlighet är att en anläggning för fritidsbåtar utvecklas och utgör en del i ett framtida båtliv för norrtäljebor och turister någonstans längs den norra stranden.

Flera uppskattade badplatser finns inom planområdet t.ex. Vigelsjö. Någon eller några till borde kunna utvecklas. Bra trafiksäkra stråk till badplatserna är viktigt att beakta i planeringen.

I hamnen och öster om hamnen finns utvecklingsmöjligheter för staden. Formerna för denna utveckling samt hur ett gång- och cykelstråk bör passera området bör studeras i fortsatt plan- och utvecklingsarbete. I avvaktan på en förnyelsebör en

gång- och cykelväg kunna byggas norr om varvområdet.

Björnö är ett uppskattat närrekreationsområde. För Björnö finns en gällande fördjupad översiktsplan som kommer att omprövas till förmån för en utveckling av området som komplement till staden – exploateringen blir avsevärt lägre och stora områden lämnas helt utan bebyggelse. En sådan utveckling bedöms vara bättre för friluftslivet och kan också innehålla aktiviteter som hästgård och golfbana.

Nordrona som nu har blivit tillgängligt för allmänheten erbjuder fin natur och rekreationsmöjligheter. En fördjupad översiktsplan kommer att tas fram för Nordrona. Den västra delen avses lämnas obebyggd till förmån för rekreation och friluftsliv.

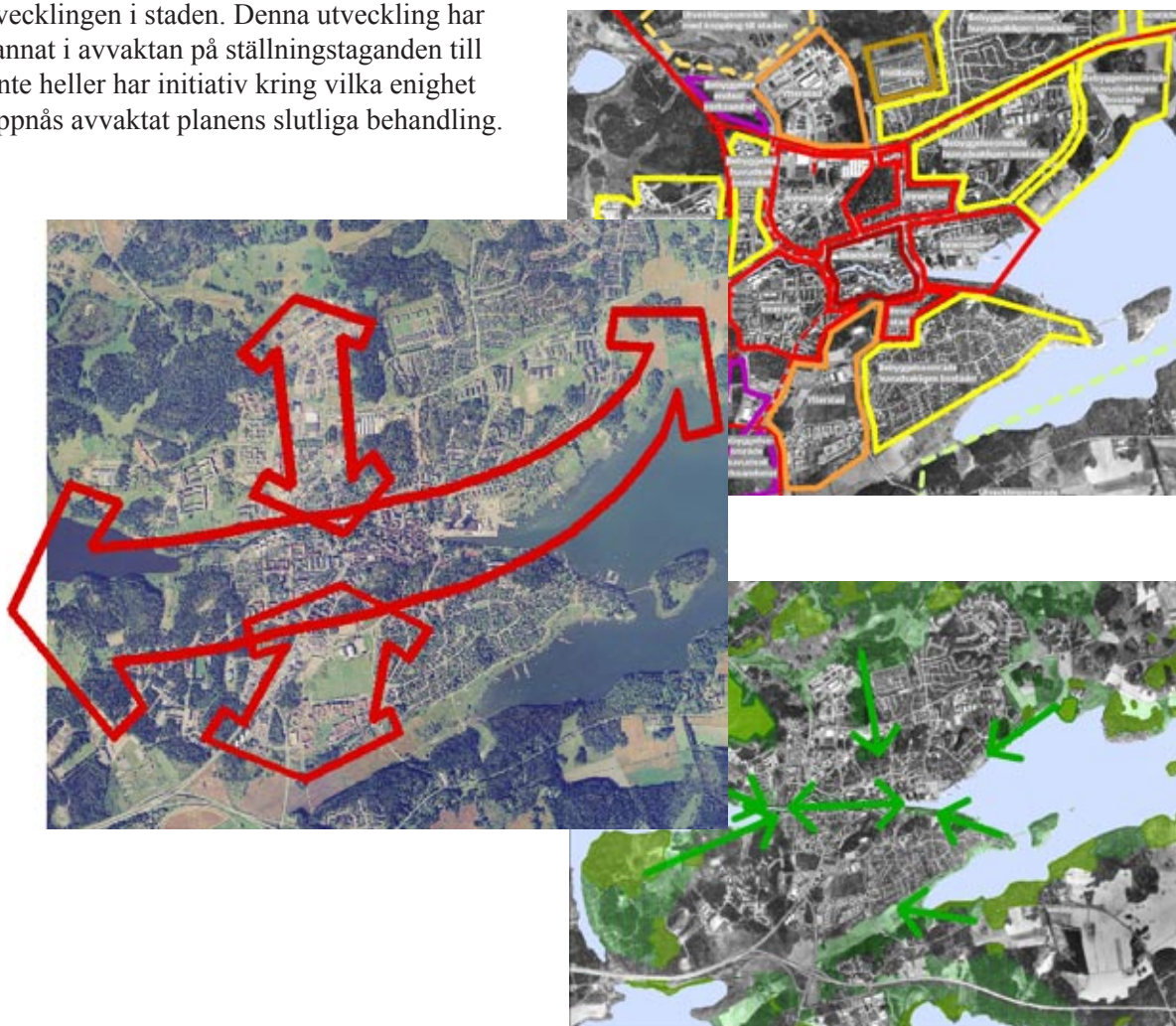
Fortsatt arbete

Utvecklingsplanens roll och förankring

Föreliggande utvecklingsplan för Norrtälje stad har givits samma samråds-, utställnings- och beslutsprocess som en översiktsplan. Förslaget har sålunda varit ett underlag för samråd under våren 2002. Efter bearbetning och komplettering har planen ställts ut under våren 2003 och slutlig behandling och ställningstaganden i kommunstyrelse och kommunfullmäktige har skett under vintern 2003-4.

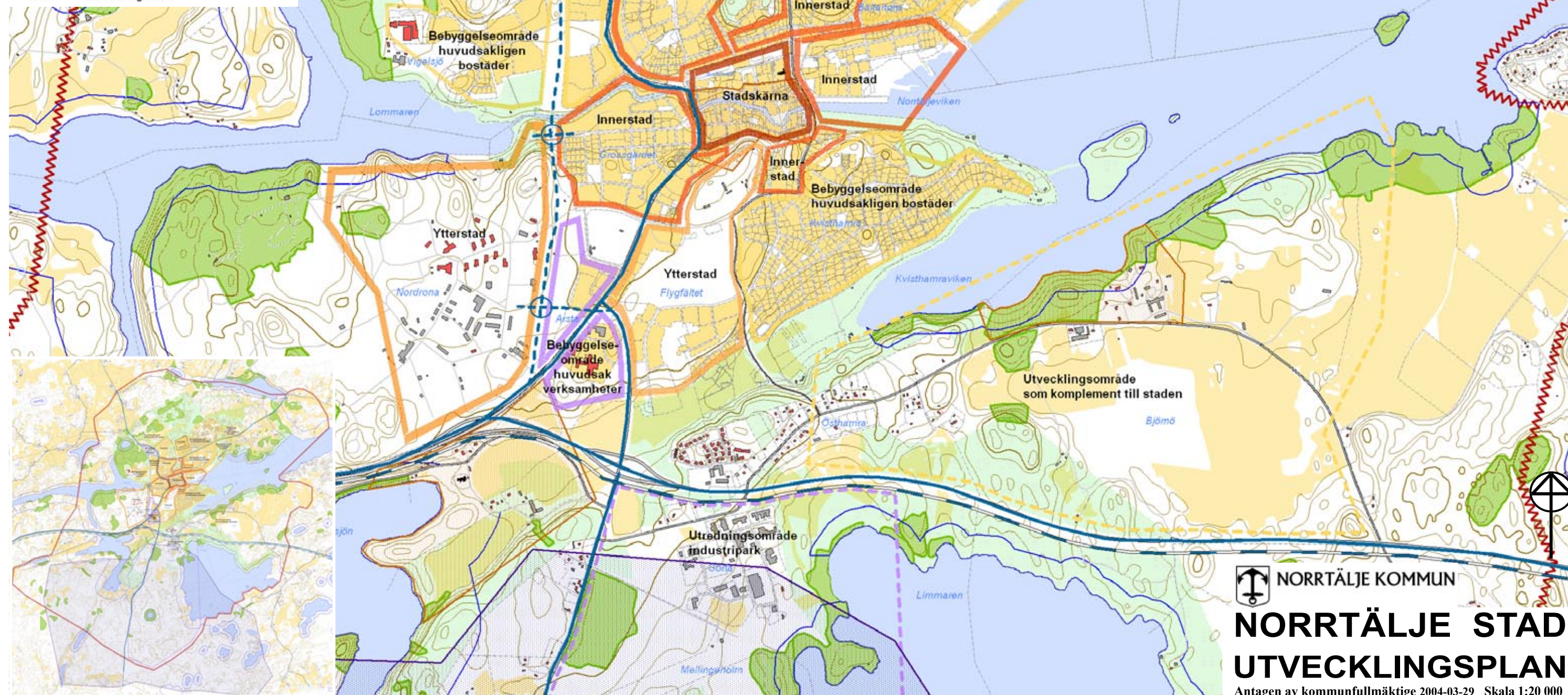
Utvecklingsplanen är inte bara en fysisk plan för användning av mark- och vatten. Den visar på möjligheter att genom olika initiativ påverka den fortlöpande utvecklingen i staden. Denna utveckling har inte avstannat i avvaktan på ställningstaganden till planen. Inte heller har initiativ kring vilka enighet kunnat uppnås avvaktat planens slutliga behandling.

Planen innehåller ett stort antal förslag till initiativ och åtgärder. En prioritering av kommunens insatser är nödvändig för att ge kraft åt utvecklingsarbetet. Så har och bör ett fortsatt arbete för genomförande av Västra vägen drivas av kommunen så att projektet får eftersträvad förankring och prioritet. Kommunen har vidare prioriterat initiativ när det gäller att klargöra förutsättningar för förnyelse och utveckling i hamnområdet och i Görla/Mellingeholm. I överläggningar med intressenter avseende olika områden i staden har intentionerna i förslaget till utvecklingsplanen beaktats även innan den slutliga kommunala behandlingen av planen som helhet.



Förklaringar

-  Planområde inklusive randzon
-  Större vägar
-  Planerad större väg
-  Järnvägsreservat
-  Befintliga / utvecklingsbara stadsdelar och -områden
Stadskärna, innerstad, ytterstad, bebyggelseområden för bostäder resp verksamheter, se Spelplan i Utvecklingsplanen
-  Utvecklings- / utredningsområde
-  Område med högt kulturvärde
-  Område med förordnande enligt 12 kap 4 § med hänsyn till försvaret
-  Område med högt naturvärde
-  Värdefull natur, landskap, strövområden
-  Strandskydd
-  Odlingssmark
-  Område inom 500 meter från reningsverk



NORRTÄLJE KOMMUN

NORRTÄLJE STAD UTVECKLINGSPLAN

Antagen av kommunfullmäktige 2004-03-29 Skala 1:20 000