



Sveriges lantbruksuniversitet  
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för naturresurser  
och jordbruksvetenskap

# VÄGARNA I ÖRBYHUS

- ATT GESTALTA STRÅK MED PLATSIDENTITET I FOKUS



JESSICA JERRÅS  
EXAMENSARBETE • 30 HP  
LANDSKAPSARKITEKTPROGRAMMET, ULTUNA  
INSTITUTIONEN FÖR STAD OCH LAND  
UPPSALA 2019

Sveriges lantbruksuniversitet, fakulteten för naturresurser och jordbruksvetenskap  
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur, Uppsala  
Examensarbete för yrkesexamen vid landskapsarkitekturprogrammet, Ultuna  
Kurs: EX0860, Självständigt arbete i landskapsarkitektur,  
A2E - landskapsarkitekturprogrammet – Uppsala, 30 hp  
Kursansvarig institution: institutionen för stad och land  
Nivå: Avancerad A2E

© 2019 Jessica Jerrås, e-post: [jessica.jerras@hotmail.se](mailto:jessica.jerras@hotmail.se)

Titel på svenska: Vägarna i Örbyhus - Att gestalta stråk med platsidentitet i fokus  
Title in english: The roads of Örbyhus - To design paths with focus on place identity

Handledare: Åsa Ahrlund, SLU, institutionen för stad och land

Examinator: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land

Biträdande examinator: Vera Vicenzotti, SLU, institutionen för stad och land

Omslagsbild: Stationsområdet i Örbyhus, foto: författaren

Upphovsrätt: Samtliga bilder/foton/illustrationer/kartor i examensarbetet

publiceras med tillstånd från upphovsrättsinnehavaren. Där inget annat anges är  
de författarens egna

Originalformat: A3

Nyckelord: Platsidentitet, platstillhörighet, stråk, gestaltning, Örbyhus

Elektronisk publicering: <https://stud.epsilon.slu.se>

# TACK!

...*Föreningen Utveckla Örbyhus, Tobo och Vendel*, vars stora engagemang för Örbyhus är grundkällan till detta arbete. Tack för att delat med er av era kunskaper om orten och till det stöd som ni gett mig under arbetets gång.

... *alla de 90 personer* som tog sig tid att svara på enkäten.

...*Åsa Ahrland* för god handledning och välbehövlig input i de knepigaste stunder.

...*Cecilia Eriksson* för gott samarbete med enkätundersökningen samt hjälp och inspiration till arbetet.

...*Gudrun Rabenius* för extra handledning med gestaltningen, samt för pepp och uppmuntran.

...*Kurskamrater från grupphandlingar och arbetsseminarium*, som tagit sig tid att läsa igenom mitt arbete och givit mig nya idéer och inspiration.

...*Nära och kära* som uppmuntrat mig och gett mig glädje när arbetet känts övermäktigt och tiden inte riktigt räckt till.

# SAMMANFATTNING

En tågstation är på många sätt en alldeles speciell och betydelsefull plats. Den innebär kontakt med omvärlden men är samtidigt en plats att komma hem till. Det är alltså en plats på vägen, inte bara på vägen till andra orter, utan även på väg till andra platser inom orten.

I den lilla landsbygdssorten Örbyhus har tågstationen blivit ett aktuellt ämne. Kommunen planerar att bygga om stationsområdet för att förbättra både funktion och estetik. Utgångspunkten för detta arbete var att sätta omgestaltningen av stationsområdet i ett lite bredare perspektiv. Då en tågstation är en plats på vägen, ställdes frågan hur denna plats på ett bättre sätt kan kopplas samman med två andra vitala målpunkter inom Örbyhus, nämligen skolan och centrum.

I och med att tågstationen och vägarna till och från denna ständigt sätts i relation till andra platser tas begreppen platsidentitet och platstillhörighet även i extra åtanke. Utöver att undersöka hur stråken mellan de tre målpunkterna kan förbättras, syftar därför även arbetet till att lyfta och ge utrymme åt landsbygdssortens karaktär och identitet i samma gestaltungsprocess.

En litteraturstudie och teoretisk grund bygger upp undersökningsmetoder för att dels få kunskap om stråkens förutsättningar och förbättringspotentialer, och dels undersöka vad som är delar av Örbyhus identitet. Platsen undersöks därför utifrån flera olika vinklar, genom att studera platsens historia, utföra en enkätundersökning, samt att inventera och analysera de fysiska förutsättningarna av stråken.

Målet med det resulterande gestaltungsförslaget är att förbättra den upplevelsemässiga och funktionella kopplingen mellan de tre målpunkterna samt lyfta platsens specifika karaktär och identitet.

Projektet visar på den vidd av aspekter som är viktiga att ta hänsyn till när det kommer till att gestalta stråk. Inte minst då stråk ses som mer än transportsträckor. Olika element och lösningar används i gestaltningen för att förbättra de sex parametrarna; trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, orienterbarhet, bekvämlighet och upplevelse.

Arbetet visar även på, både vikten av, och användbarheten i att ta hänsyn till en plats identitet i gestaltning. Att medvetet undersöka platsidentiteten leder till en djupare förståelse för platsen, samtidigt som denna förståelse också ger ny inspiration till, och nytänkande i, gestaltungsprocessen.

# SUMMARY

The small town of Örbyhus is a part of Tierps municipality and has around 2000 inhabitants. Örbyhus lies in between the two larger cities Uppsala and Gävle and the train connection to these two cities is a vital part of the daily life here. The municipality is currently planning on remodeling the area around the train station in Örbyhus, with the aim to improve functionality and aesthetics. This project is inspired by the current plans to remodel the train station area, but also aimed to set the re modulation in a larger perspective. It could be argued that the current environment around the train station has a bad and unclear connection to the rest of Örbyhus town. The paths connecting to the train station has inadequate functional and sensational qualities and the physical environment does not give

many clues on how to reach other vital target points in Örbyhus. This project aimed to investigate how to make a better connection, functionally and mentally, between the train station, Örbyhus school and the town center. The premiss of this project is the train station, and such a place is about arriving to and leaving, in this case, Örbyhus. Therefor place identity is in focus of this design process to create a design proposal that express that "this is Örbyhus".

The project therefore is concentrated around two main themes. One being how to create "good paths" with both sensational and functional qualities and the other one being place identity and place attachment.

## "THE GOOD PATH"

A literature study is conducted to understand what is important when designing paths with both functional and sensational qualities. It is found that six different parameters are important to take into consideration. These are; traffic safety, sense of security, orientability, comfort, sensation and accessibility. The project mainly focuses on improving the qualities for pedestrians and cyclists. Partly because these are the most exposed users of paths, but also because the aim is to see the paths as more than only transportation routes.

## INVENTORY AND ANALYSIS

To investigate the current functional and sensational qualities along the paths an inventory and analysis was conducted by several place visits. The inventory and analysis was concentrated around the six mentioned parameters which helped to formulate questions to the project area.

## FUNCTIONAL AND SENSATIONAL ASPECTS TO IMPROVE

In short the inventory and analysis shows that the functional and sensational connection between the target points partly can be improved by a more clear traffic environment. Larger room designated to pedestrians and cyclists and less interruptions by crossing cars and bus lanes is needed. The parameter of traffic safety is also connected to the parameter of accessibility. Many of the interruptions in the walking paths are often unmarked so that people with reduced orientation ability have troubles detecting them. The sense of security can be improved by making the environments express more human presence. The area has spots that feels leftover and messy and does not invite people to stay. The orientability is mainly a problem along Postvägen because of short sight lines and an unclear physical environment. The comfort of moving along the path can be improved by taking in consideration the many short cuts that is found by the train station. The short cuts shows that the existing paths are not the most effective ways for people to reach the platforms. The sensational parameter focused on the detailing and rhythm of the borders of the paths. It was found that Stationsvägen needs more detailing since it today is monotone with long sight lines.



Figure 1: Aerial photograph of the central parts of Örbyhus that show the three target points that the project aims to connect. Ortofoto Raster ©Lantmäteriet

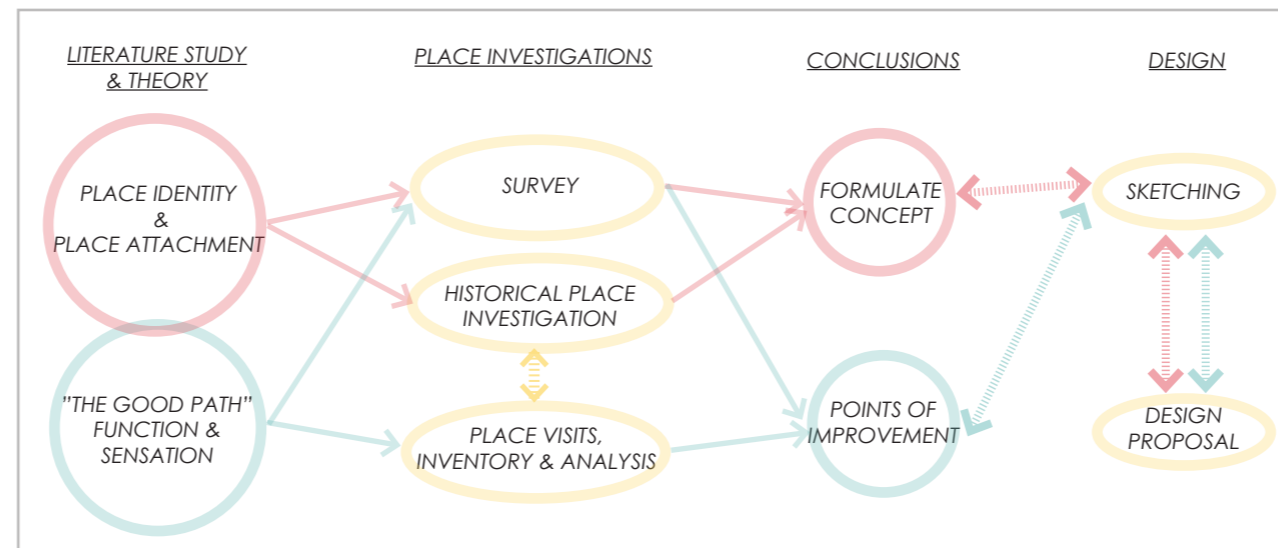


Figure 2: The chart shows the different phases of the projects and how the two main themes was a part of the process. Many parts has affected each other in a non-linear direction, and are therefore marked with a dashed line.

## PLACE IDENTITY & PLACE ATTACHMENT

This project aims to lift the character and identity of Örbyhus in the resulting design proposal. Therefore a theoretical background is used to find methods on how to investigate the identity of Örbyhus and the project area. To gain knowledge about the place identity both the history of Örbyhus as well as tales and descriptions from people about the place was needed. This is based on the fact the place identities is constructed by memories, feelings, usage, values, social constructions and by the way the area is characterized. The project area is therefore investigated both through a historical place investigation and by a survey. Following, is a short description on how these methods is conducted.

### HISTORICAL PLACE INVESTIGATION

The history of the site is conducted through reading literature about Örbyhus as well as studying historical maps and photographs. The aim is to understand how the area and the town has developed through time but also to better understand what historical references that might be a part of the place today. Though the history gives a deeper understanding about the place and about things that might not be visual in the physical structure. The survey helps to understand what historical references people refers to today and the historical research is therefore partly shaped by what was mentioned in the survey.

### THE SURVEY

The survey was based on both a traditional questionnaire, with questions with different pre-stated optional answers as well as it contained three open questions which were;

- *What do you think distinguish or make Örbyhus special?*
- *How would you describe the route to the school of Örbyhus to someone, coming here for the first time?*
- *How would you describe the route to Örbyhus town centre to someone coming here for the first time?*

To ask about what distinguishes Örbyhus is a way to get to know some of the most important characteristics and features of the place. It helps to understand how to different this place from other places. To ask about "route descriptions" is a way to see the paths and the places through the eyes of the daily users. The route descriptions helps to understand important landmarks and orientation points and gives the paths and places a narrative. Figure 3 shows the result of the "route descriptions".

The purpose of the survey was not only to investigate the place identity, it also gave insights in movement patterns and what functional and sensational aspects that needed to be improved in the project area and the paths. Figure 4 shows what the responders finds most important to improve along the paths to the train station.

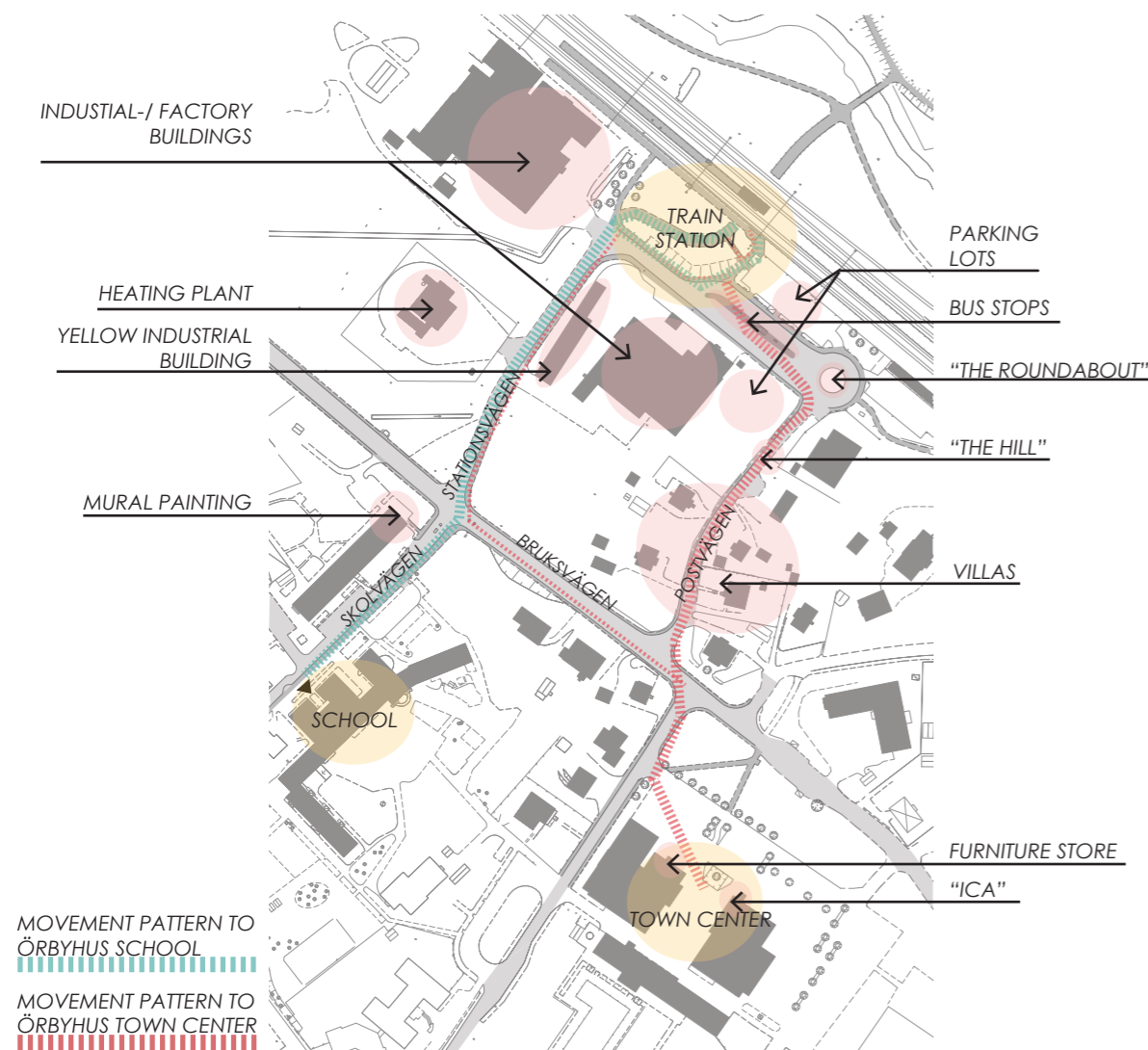


Figure 3: The map shows the result of the route descriptions from the survey. These helps to find important landmarks and orientation points in the project area, as well as detecting the movement patterns and seeing the area from the eyes of the daily users. Scale: 1:4000/A3 Source: Tierps kommun

<b>"What do you consider to be most important to improve, to make it feel nicer, safer and/or more secure to move between the train station and Örbyhus school and town center?"</b>	<b>Numer of responses</b>
Traffic safety - more space designated for pedestrians and cyclists	43
More greenery	42
Better lightning	40
Cleaning/less litter	27
Places to sit	23
Snow clearance	21
Signs to nerby places ans facilities	21
Buildings - facilities open for the public	20
Higher presence of police/guards/parental guardians	16
Buildings - housing	15
Wind protection	14
Meeting points	13
Art	10
Other	10
Ground materials	6
Nothing should change	0

Figure 4: The survey offers insights on what functional and sensational aspects that needs to be improved in the project area. The chart shows the number of markings the different optional answers got in the survey on the question; "What do you consider to be most important to improve, to make it feel nicer, safer and/or more secure to move between the train station and Örbyhus school and town centre?".

## FROM INVESTIGATION TO DESIGN

To make sure the design answered to the different functional and sensational problems along the paths, several improvement point is summarized throughout the place investigation.

The conceptual idea for the design is divided into four main themes, as a way to lift and maintain the large variety of aspects that is considered parts of the identity of the area. Through the conceptual themes some of the identity and character of Örbyhus can be given physical expression in the design.

Following is a short presentation of the design proposal, divided into the four conceptual themes.



Figure 5: The image shows the four conceptual themes that together aims to lift and maintain the the large variety of aspects that is considered parts of the identity of the area.

## "TWO HISTORICAL TIME LAYERS"

The town of Örbyhus is distinguished by two historical time layers. One of these being the old history of the surrounding landscape with Örbyhus castle from the 14th century, and many industrial communities that dates back to the 15th century. Many respondents in the survey refer to these historical and cultural heritage spots. At the same time the town of Örbyhus has a more recent history, since it was founded in the year of 1874, when the train station was opened here. The 19th century is still visible and present in town and a part of its character.

This conceptual theme aims to, in different ways, highlight these two time layers of Örbyhus. By emphasizing the closeness to the different cultural heritage spots such as Örbyhus castle, and by highlighting the traces left from the 19th and 20th century Örbyhus. The old history is expressed in the design proposal by choices of materials, and by different artistic elements that remind about the cultural heritage spots mentioned. The 19th and 20th Örbyhus is for example expressed in the design proposal mainly by the train station by highlighting left overs from the historical train station and by opening up parts of an old factory buildings.



TWO HISTORICAL TIME LAYERS

Figure 6: The factory building by the train station is opened up and traces of the 19th to 20th Örbyhus are highlighted, for example by pulling out old rails in the ground material.

## THE TRAIN STATION - GATHERING- AND STATING POINT

Örbyhus is and has historically been identified as a station community. The train station is of big importance for the town and the connection to other cities is important for many of the respondents in the survey.

The design aims to accentuate the train station, by thinking of it as both a gathering point and a starting point. The aim is to make it a more well planned and unique place, by for example lifting the history of the area and by making room for people to gather by implementing a small square. The entrances and paths leading there is highlighted by physical elements to lift the importance of the train station. One of these physical and guiding elements is rows of trees and small walls with lightning. These elements also help to improve the orientability of the paths, as well as the sense of security.



Figure 7: The entrance to the train station by Stationsvägen is highlighted by a row of trees.

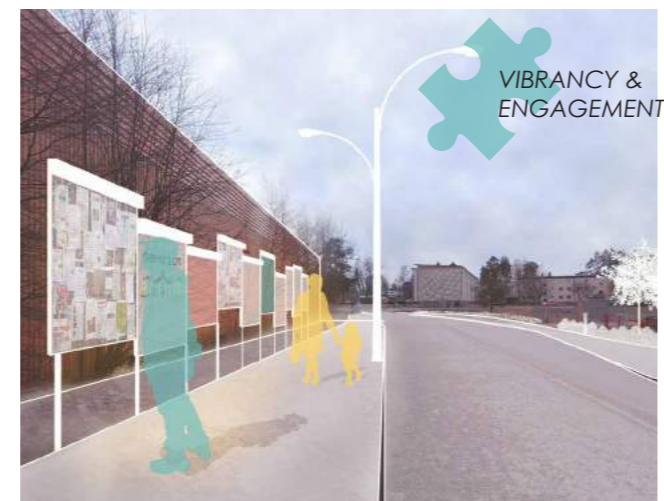


Figure 8: The image shows the billboard that is a way to make room for the engagement and vibrancy that is a part of the identity in the area.

## A CALM AND SECURE SMALL SCALE COMMUNITY

Örbyhus is a small scale community, which entails both positive and negative feelings among the respondents in the survey. Some views Örbyhus as a calm and safe community, and some argue that the town is forgotten about by the municipality.

The design aims to cherish the small scale, and tries to counteract the feeling that Örbyhus is forgotten. This is made by more visually appealing outdoor environments by, for example, implementing more greenery along the paths and by the train station. The small scale is a guideline for the design and among other things, focuses on inviting for more people to walk.



Figure 9: The image shows a part of Postvägen that is designed with the aim to invite more people to walk in the area. New plantbeds and trees are also a way to counteract the feeling that Örbyhus is forgotten about.

## VIBRANCY & ENGAGEMENT

Örbyhus is home to many associations and citizens with a large local engagement. The town also holds both cultural and athletic clubs and is distinguished by some unique activity facilities such as the public bathing center "Vendelbadet".

To emphasize the local engagement and the associations, they were given room in the physical environment by making flexible places that would invite participation. This is made by, for example, implementing a long "billboard" along Stationsvägen, where associations can post news and information, but that can also hold more permanent information about, for example, the history of the town. The Billboard is also a way to increase the detailing along Stationsvägen which could increase the sensational quality of the path.

## DISCUSSION

The project shows that there are a number of aspects to take into consideration when it comes to examining and designing paths. Not least when the paths are seen as more than just places in which to move from A to B. Various elements and solutions are used to improve six important parameters when it comes to paths; traffic safety, sense of security, orientation, convenience, sensibility and accessibility. This project has also shown that one solution can improve several of these parameters simultaneously.

At the same time, the design process has demonstrated both the importance, and the usability, of taking place identity into account while designing. Exploring the identity of the place in different ways leads to a deeper knowledge of conditions that also stands beyond the physical environment. The insights about the place's identity could be used as a rich source of inspiration. At the same time the investigations also showed that there is much more than the physical environment to take into account, when one wants to consider the important relationship between places and people.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>INTRODUKTION</b>	<b>9</b>	<b>PLATSINVENTERING &amp; PLATSANALYS</b>	<b>30</b>
Tågstationen och andra målpunkter i Örbyhus	9	Trafiksäkerhet & Tillgänglighet	30
Föreningen Utveckla Örbyhus, Tobo och Vendel	9	Trygghet & Orienterbarhet	31
Platsidentitet och platstillhörighet	9	Bekvämlighet & Upplevelse	32
Syfte	10	Förbättringspunkter utifrån inventering och analys	33
Frågeställningar	10		
Avgränsningar	10	<b>FRÅN UNDERSÖKNING TILL GESTALTNING</b>	<b>34</b>
Målgrupp	10	Förbättringspunkter för bättre funktion och upplevelse	34
		Konceptformulering	34
<b>METOD</b>	<b>11</b>	<b>GESTALTNINGSFÖRSLAGET</b>	<b>35</b>
Litteraturstudier	11	Stationsvägen	36
Undersökningsmetod - Inventering och analys	12	Bruksvägen	36
Undersökningsmetod - Enkätundersökning	12	Stationsvägen	37
Undersökningsmetod - Historisk platsundersökning	13	Postvägen	38
Förbättringspunkter och konceptformulering	13	Stationsområdet	40
Skiss- & gestaltungsarbete	13		
<b>TEORI</b>	<b>14</b>	<b>SÄRSKILT SVÅRA PUNKTER ATT LÖSA</b>	<b>42</b>
Goda stråk	14	Trafiksäkerhet i kurvan vid stationsområdet	42
Frågor för inventering och analys	15	Stationsvägen - rytm, kanter & siktlinjer	43
Platsidentitet & platstillhörighet	16	Postvägen - orienterbarhet och vägledning	44
<b>ÖRBYHUS IDAG</b>	<b>17</b>	<b>DISKUSSION</b>	<b>45</b>
<b>HISTORISK PLATSUNDERSÖKNING</b>	<b>18</b>	Gestaltning av goda stråk	45
Örbyhus Slott och de uppländska bruken	18	Resultatreflektion - hur förbättras stråken?	46
Stationssamhället & tätorten växer fram runt sekelskiftet 1900	19	Arbetet med platsidentitet & platstillhörighet	47
1900-talets andra hälft	21	Lärdomar och vidare studier	49
Dagens historiska landskap	22		
Hur kan den historiska platsundersökningen tas vidare till gestaltningen?	23	<b>REFERENSER</b>	<b>50</b>
<b>ENKÄTUNDERSÖKNING</b>	<b>23</b>	Tryckta källor	50
“Vad tycker du kännetecknar eller gör Örbyhus speciellt?”	24	Elektroniska källor	50
Svaren blir en del av gestaltningen	24	Figurförteckning	51
Hur kan svaren tas vidare till gestaltningen?	24		
Vägbeskrivningar	26	<b>BILAGOR</b>	<b>52</b>
Hur kan vägbeskrivningarna tas vidare till gestaltningen?	27	Bilaga 1 - Enkät: Utveckla Örbyhus Utemiljöer	52
Användning och synpunkter	28	Bilaga 2 - Tidningsartikel i Upsala Nya Tidning	56
Förbättringspunkter för bättre funktion & upplevelse:	29		



# INTRODUKTION

Örbyhus är en landsbygdsort med omkring 2000 invånare som tillhör Tierps kommun. Orten ligger cirka 50 km norr om Uppsala och cirka 60 km söder om Gävle och sammankopplas med dessa städer genom Upptåget. Pendling till andra kommuner är vanligt förekommande i Tierps kommun då cirka 20% av invånarna i kommunen pendlar till andra orter (Tierps kommun 2019b). Tågstationen i Örbyhus kan därmed vara av stor betydelse för det dagliga livet för många invånare i orten eftersom tåget erbjuder kontakt med vanliga pendlingsdestinationer.

## TÅGSTATIONEN OCH ANDRA MÅLPUNKTER I ÖRBYHUS

Tierps kommun planerar att bygga om tågstationsområdet i Örbyhus med anledning av att de anser att platsen har en viktig funktion för både de invånare som pendlar, men även andra resenärer (Tierps kommun 2019a). Kommunens målsättningen är att området ska fungera bättre som kommunikationsplats samtidigt som de även vill höja platsens identitet som stationsområde (Tierps kommun 2019a). Stationsområdet planeras att göras mer funktionellt genom exempelvis effektivare och mindre buss-hållplatser, mer cykelparkeringar, bättre belysning, dagvattenhantering och bilparkeringar samt ny vegetation i form av planteringar, buskar och gräsytor (Tierps kommun 2019a). Det planerade projektet berör enbart själva stationsområdet i Örbyhus. Att ta sig till och från stationsområdet är inte lika studerat. Stationsområdet ligger inte mer än 400 meter norr om både Örbyhus centrum och skola (se figur 11). Men en tydlig koppling saknas till dessa målpunkter. Det finns lite i den fysiska miljön som talar för att tågstationen har denna närhet till både skola och centrum. Ett problem som kan tänkas kvarstå även efter kommunens planerade ombyggnation av stationsområdet.

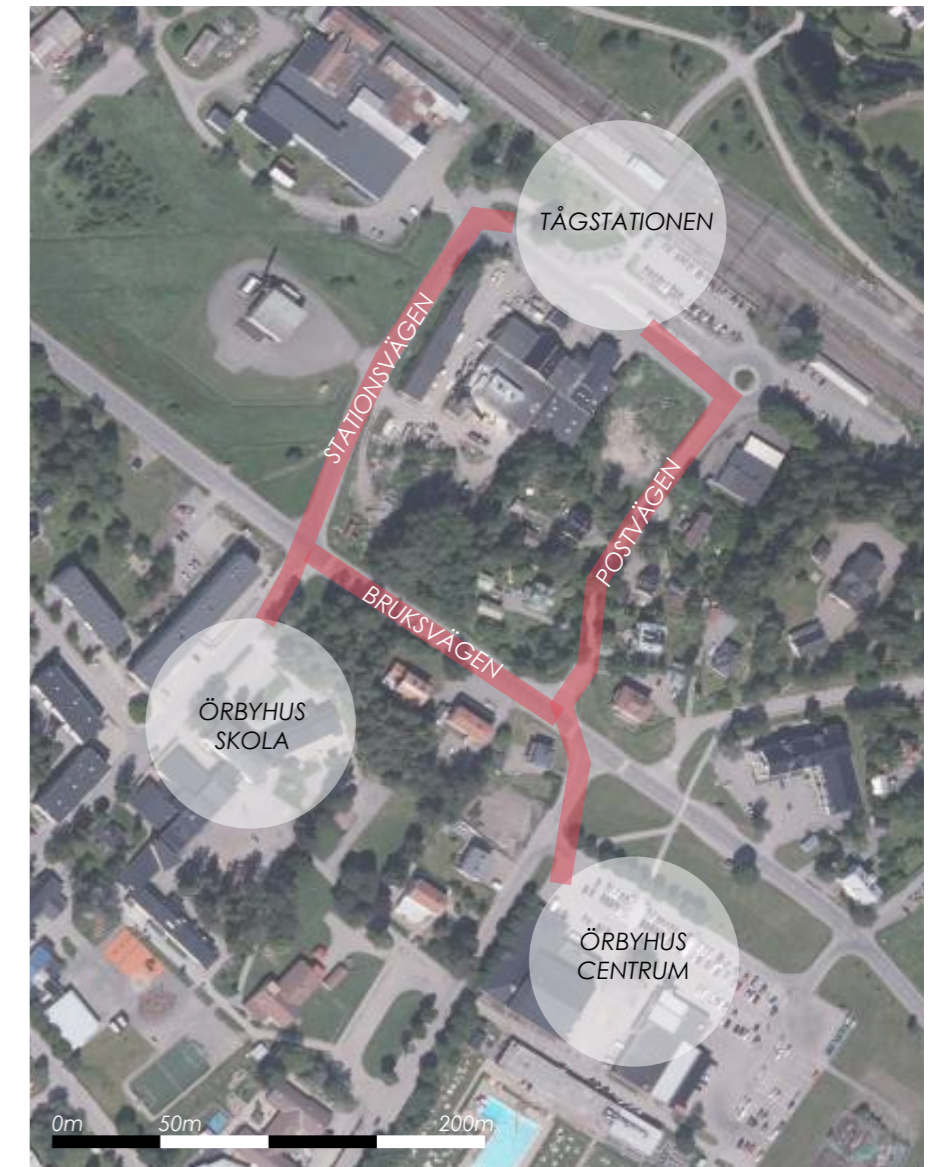
Då en tågstation är en plats på väg till andra platser, som inte bara handlar om att ta sig till och från andra orter, utan lika mycket handlar om att ta sig till andra målpunkter inom orten. Detta gör det intressant att sätta omgestaltningen av tågstationen i ett bredare perspektiv och se till hur den på ett bättre sätt kan kopplas samman till andra vita delar av människors vardagsmiljöer i Örbyhus. Järnvägsspåren delar tydligt upp Örbyhus i två delar, vilket innebär att stationsområdet är en passage för elever som går till skolan från det bostadsområde som ligger norrut, på andra sidan tågspåren. Örbyhus skola, som är den enda i orten, tar upp en stor andel av Örbyhus tätort och ligger centralt i ortens kärna. Detta gör skolan till en central målpunkt inom orten. Det som benämns som Örbyhus centrum utgörs av en liten torgmiljö mellan några större affärslokaler. I centrum finns en mataffär, en pizzeria, en möbelaffär och en anläggning med utomhusbassänger. Centrum ligger mycket nära både skolan och tågstationen men saknar tydlig förankring i tätortens bebyggelsestruktur. Samtidigt är det en viktig målpunkt bland annat eftersom mataffären är den enda i tätorten. Alla de tre målpunkterna, tågstationen, skolan och centrum, är tillsammans viktiga delar av vardagen för invånarna i Örbyhus.



Figur 10: Kartan visar Örbyhus lokalisering i relation till Gävle, Uppsala och Stockholm. Orter som idag knyts samman genom järnvägen. Källa kartunderlag: © Lantmäteriet

## FÖRENINGEN UTVECKLA ÖRBYHUS, TOBO OCH VENDEL

Utveckla Örbyhus, Tobo och Vendel (Utveckla ÖTV) är en lokal utvecklingsgrupp vars syfte är att stödja engagemang och lokal utveckling i de tre landsbygdsorterna Örbyhus, Tobo och Vendel som alla ingår i Tierp kommun. Föreningen beskriver sig själv som en slags paraplyorganisation som har i syfte att främja engagemang som främjar en lokal hållbar utveckling (Utveckla Örbyhus Tobo Vendel 2019). År 2016 publicerade Utveckla ÖTV en utvecklingsplan för sitt fortsatta arbete. I denna har de bland annat som mål att ”förfina stationsområdet [i Örbyhus] till en välkomnande entré” (Utveckla Örbyhus Tobo Vendel 2016). I och med att föreningen också har en tydlig målsättning om att arbeta för att förfinas stationsområdet visar det på att behovet att förbättra stationsområdet i Örbyhus inte bara ses av de lokala politikerna, utan även av många av invånarna i Örbyhus. Föreningens formulering tyder också på att stationsområdet saknar kvalitéer som entré in till orten, vilket skulle kunna tyda på att invånarna saknar en tydlig platsidentitet och goda länkar in till ortens kärna.



Figur 11: Flygfotografi över Örbyhus tätort som visar målpunkterna tågstationen, skolan och centrum. Stråken mellan målpunkterna är utmarkerade i rosa. Källa kartunderlag: Ortofoto raster © Lantmäteriet

## PLATSIDENTITET OCH PLATSTILLHÖRIGHET

För att i en gestaltning av stationsområdet tydligt påvisa att ”nu är jag i Örbyhus” eller ”nu lämnar jag Örbyhus” kan begreppet platsidentitet tas i extra åtanke. En stor del av begreppet platsidentitet handlar nämligen om att åtskilja platser från varandra (Relph 1976). För att också förankra stationsområdet mer i orten kan det vara viktigt att skapa en gestaltning som är specifik och skiljer sig från andra orter runtomkring. Begreppet platsidentitet är också kopplat till platstillhörighet som handlar om hur och varför människor känner förankring och kopplar sig till platser (Shamsuddin & Ujang 2008). Relph (1976) har bland annat påpekat att människor har behov av att kunna associera sig med platser. Eftersom tågstationen, skolan och centrum, kan anses vara viktiga platser för invånarna i Örbyhus vardagliga liv kan det vara viktigt att se till hur platserna tillåter människor i Örbyhus att känna förankring. Stationsområdet är exempelvis en plats som många lämnar men också återkommer till dagligen och en omgestaltning av denna plats bör därmed ta hänsyn till platsens identitet och hur en omgestaltning kan påverka känslan av platstillhörighet.

I Tierps kommuns visionsbroschyr beskrivs hur kommunen ser på kommunens identitet;

*”I Tierps kommun finns en stark lokal identitet. Människor som lever och verkar här ska kunna känna stolthet, bry sig om varandra, vara trygga och delaktiga i samhällets utveckling. Tierps kommun är ett småskaligt samhälle som erbjuder invånarna både storstadens tempo och småstadens lugn och sammanhållning, med prisvärt boende i grön miljö.”*

(Tierps kommun 2015)

Detta påvisar att intresset att ta hänsyn till platsens identitet också delas av kommunen. Samtidigt kan det också vara viktigt att undersöka hur, och om, kommunens syn på den ”lokala identiteten” gäller även för Örbyhus.

## SYFTE

Arbetet syftar till att genom gestaltning undersöka hur kontakten mellan tre centrala målpunkter i Örbyhus kan förbättras. Syftet är även att med stöd i teorier om platsidentitet och platstillhörighet lyfta fram en landsbygdsorts karaktär och identitet genom gestaltning. Samt att se hur kunskap om dessa begrepp kan bli en del av en gestaltningsprocess. Gestaltningsförslaget och vägen dit ska därmed påvisa vikten av att arbeta med platsers specifika identitet för att skapa stråk och platser som är lätta att identifiera och känna tillhörighet till. Huvudmålet för gestaltningsförslaget är därför att skapa stråk med goda funktions och upplevelsevärden samtidigt som det ska lyfta fram Örbyhus specifika karaktär och identitet

## FRÅGESTÄLLNING

- Hur kan delar av stråken mellan Örbyhus tågstation, Örbyhus skola och Örbyhus centrum gestaltas för att öka kontakten mellan målpunkterna, med fokus på att skapa en bättre koppling funktionellt och upp upplevelsemässigt?

## AVGRÄNSNINGAR

Arbetet är avgränsat geografiskt till de mest välanvända stråken mellan tågstationen, skolan och centrum, Stationsvägen och Postvägen. Utgångspunkten är tågstationen i Örbyhus och kommer därför innebära gestaltning av denna målpunkt. Valet av stråk och plats grundar sig i att omgestaltningen av stationsområdet är ett aktuellt ämne inom orten. Samtidigt är orienterbarheten från tågstationen till Örbyhus övriga målpunkter idag dålig.

Arbetet avgränsas till att studera begreppet platsidentitet främst kopplat till landskapsarkitektur och hur begreppet kan appliceras och användas i en gestaltningsprocess. Detaljeringsgraden av gestaltningsförslaget regleras i och med att platsundersökningarna har stor betydelse för arbetet.

## MÅLGRUPP

Målgruppen för arbetet är landskapsarkitekter, stadsplanerare och andra personer som på olika vis arbetar med planering eller utvärdering av fysiska miljöer. Mer specifikt kan arbetet användas för inspiration till hur stråk kan utformas för en bland annat förbättrad säkerhet, upplevelse och orienterbarhet. Samtidigt kan arbetet inspirera till arbetsmetoder för att undersöka platsers identitet då man vill få en djupare förståelse för platsen i olika gestaltningsprojekt.



Figur 12: Den geografiska avgränsningen för arbetet. Källa kartunderlag: Ortofoto raster © Lantmäteriet

# METOD

Arbetet har pågått i fyra faser. Den inledande fasen bestod i en litteraturstudie om dels platsidentitet och platstillhörighet och hur begreppen kan inorporeras i gestaltningar, dels om vad som är viktigt för att skapa goda stråk, funktionellt och upplevelsemässigt. Den andra fasen handlade om att undersöka platsen. Både för att ta reda på vad som bygger upp Örbyhus och platsernas identitet, samt för att ta reda på hur de aktuella stråken kan förbättras ur en funktionell och upplevelsemässig synvinkel. Den tredje fasen handlade om att sammanfatta informationen från mina undersökningar och vrida om dem till utgångspunkter för mitt gestaltungsförslag. Denna fas ledde fram till koncept och förbättringspunkter. Det slutliga fasen bestod i att skissa på och utforma själva gestaltungsförslaget. I denna fas kopplades samman de två huvudtemana platsidentitet och platstillhörighet samt funktion och upplevelse för stråk, till en gemensam gestaltning.

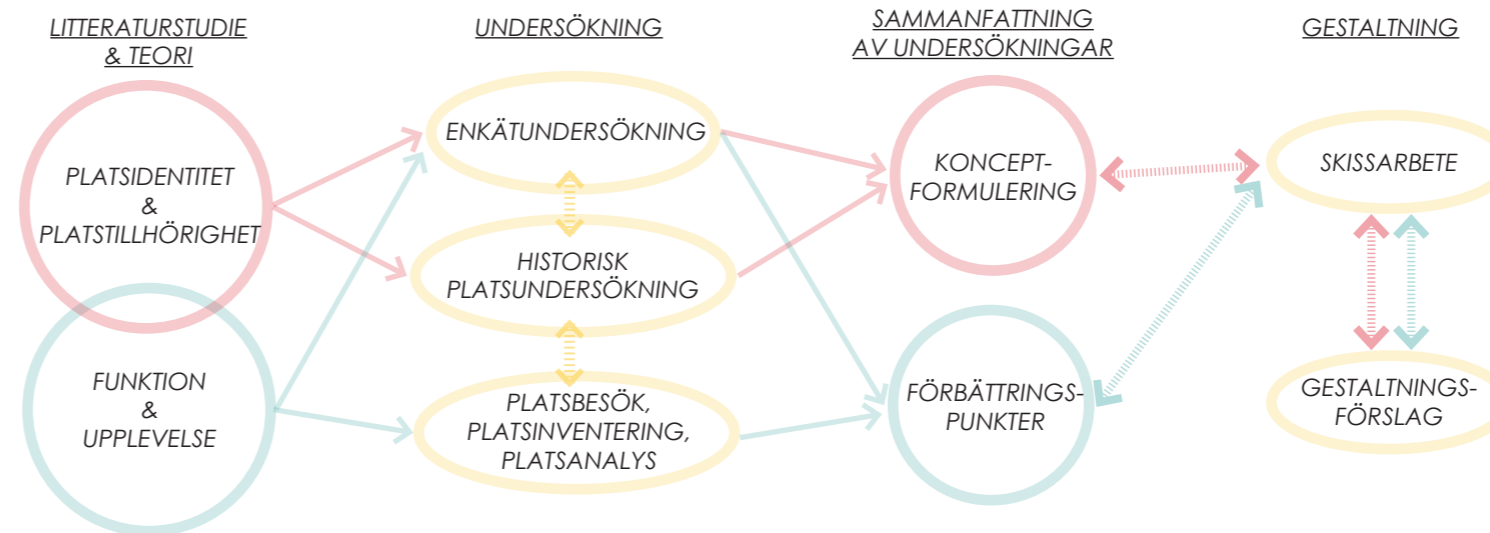
Vissa delmoment och arbetsmetoder har påverkats av varandra vilket innebar att arbetsgången inte var helt linjär. I figur 13 visas hur olika delmoment har påverkat varandra. Exempelvis påverkades de olika undersökningarna av varandra.

## LITTERATURSTUDIER

Litteraturstudierna som fokuserades på den funktionella och upplevelsemässiga aspekten av utformandet av stråk bestod till största delen av att studera material utgivet av myndigheterna Trafikverket, Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) och Boverket. Detta material var vägledande för att få kunskap om lagar, riktlinjer och rekommenderad utformning av gaturum. Därtill studerades även arkitekten Jan Gehls teorier om vad som skapar goda utemiljöer anpassade till människan i boken *"Cities for People"* från 2010. Denna del av litteraturstudien sammanfattades i några huvudsakliga parametrar som jag tog hänsyn till i undersökningen av platserna och i själva gestaltningen av stråken.

Då arbetsområdet innefattar en del av vägen till Örbyhus skola var det också viktigt att få uppfattning om vad som är viktigt för att skapa stråk anpassade till barn. En utgångspunkt var ett tidigare forskningsprojekt som gjorts om barns rörelsemönster i Örbyhus, vilket påvisade att Stationsvägen används av många barn för att ta sig till och från Örbyhus skola (Berglund, Nordin & Eriksson 2009). Boken *"Children and their urban environment"* skriven av planeringsprofessorn Claire Freeman och geografen Paul Tranter (2011), har används för att få kunskap om vad som skapar goda stråk ur ett barnperspektiv. Även rapporter och vägledande dokument skrivna av Margit Gummesson (2005) och Sweco (2008) har studerats.

Litteraturstudierna om platsidentitet och platstillhörighet gick ut på att söka på orden "platsidentitet" och "platstillhörighet", både var för sig och i samband med exempelvis "gestaltning", "design" eller "landskapsarkitektur". Mycket av litteraturen som används är skriven på engelska och upphittades genom sökningar på begreppen "place identity" och "place attachment", samt kopplat till orden "design" och "landscape architecture". En stor del av källorna påträffades genom att söka på referenser för andra examensarbeten, vetenskapliga artiklar eller böcker. Boken *"Urban spaces and public places"* (Carmona et al. 2010) har använts i litteraturstudien



Figur 13: Diagrammet visar de olika faserna av arbetet. Arbetets två huvudtema har fått genomslag i undersökningsmetoder och i gestaltungsarbetet. Flera delmoment har påverkats av varandra i en icke linjär riktning och är markerade med streckad linje.

men även varit användbar för att hitta referenser till andra författare om ämnet. Genom denna fann jag exempelvis en av huvudförfattarna i min litteraturstudie, Edward Relph. Författarna till artikeln *"Place Identity, participation and planning"*, Cliff Hague och Paul Jenkins (2004) påträffades genom ett annat studentarbete på liknande tema; *"Identiteter i landskapet"* skriven av Johanna Axelsson (2010). Jag har främst sökt i databaserna "Google Scholar" och "Libris".

Det var viktigt att avgränsa litteraturstudien om platsidentitet och platstillhörighet med tanke på mängden och vidden av litteratur och teorier som finns om ämnet. Därför utsåg jag några huvudfrågor som jag ville få besvarade för att kunna komma vidare i projektet och för att koppla teorierna till landskapsarkitektur. Dessa huvudfrågor var:

- Varför är det viktigt att ta hänsyn till platsidentitet och platstillhörighet i gestaltning av platser?
- Vilka komponenter bygger upp en plats identitet och vad innebär platstillhörighet?
- Hur kan platsidentitet undersökas?
- Hur kan en gestaltning vara ett sätt att lyfta fram eller bevara platsidentitet och människors känsla av platstillhörighet?

Litteraturstudierna på temat platsidentitet och platstillhörighet resulterade i ett antal aspekter som var viktiga att undersöka i den kommande platsundersökningen. Dessa var att;

- Undersöka platsens historia - ta reda på hur Örbyhus samhälle har formats genom tiden, hur stationsområdet och stråken använts och sett ut tidigare samt ta reda på vilka historiska referenser människor uttrycker om Örbyhus och platserna.
- Undersöka hur platserna används idag och ta del av berättelser och beskrivningar om den fysiska miljön och om Örbyhus samhälle. Det är ingångar till att förstå värderingar, känslor och hur miljöerna används.

Detta gjordes genom en historisk platsanalys och en enkätundersökning.

## UNDERSÖKNINGSMETOD - INVENTERING OCH ANALYS

Platsinventeringen fokuserade framförallt på de funktionella och upplevelsemässiga aspekter av hur stråken är utformade i dagsläget. Analysen av platsernas förutsättningar utfördes genom att studera kartmaterial och genom platsbesök vid ett flertal tillfällen.

Den inledande inventeringen utfördes på förmiddagen den 8 mars 2019 och syftet var då att bekanta mig med stråket och dess målpunkter. Jag förde anteckningar på ett utskrivet ortofoto samt fotograferade stråket från två rörelseriktningar. Det var viktigt att gå sträckan från båda hållen för att inte missa viktiga aspekter. Exempelvis skilde sig siktlinjer åt beroende på från vilken riktning stråken betraktades. Noteringarna på det utskrivna ortofotot kompletterades i efterhand med hjälp av att studera de tagna fotografierna.

Efter detta besöktes stråken och omkringliggande områden i Örbyhus vid ytterligare fyra tillfällen. Framförallt var det viktigt att återkomma till platsen då väderförhållandena var mycket skiftande under perioden för arbetet. Platsen besöktes även vid olika klockslag för att kunna inventera de sex parametrarna som framkommit genom litteraturstudien om ”goda stråk”. I figur 14 på sida 15 redovisas de frågor jag ställde platsen utifrån de dessa sex parametrarna.

Efter den inledande inventeringen analyserades hur väl platserna fungerar utifrån de olika parametrarna. Detta innebar att jag värderade funktion och upplevelse utifrån min egen uppfattning om stråken i relation till kunskapen från litteraturen.

Som komplement hade jag även enkätundersökningen som gav mig ledtrådar om hur platsen fungerade och upplevdes av de som använder stråken mer frekvent än jag själv. Svaren från enkätundersökningen togs alltså med i denna platsanalys, för att inte förbise aspekter som jag som ”utomstående” inte kunnat upptäcka.

## UNDERSÖKNINGSMETOD - ENKÄTUNDERSÖKNING

Enkätundersökningens syfte var både att ta reda på hur människor använder stråken till och från tågstationen idag och hur det kan förbättras, samt hur de boende uppfattar Örbyhus identitet genom att ta del av berättelser och beskrivningar av platserna.

Valet att utföra en enkätundersökning grundade sig i att jag ville få åsikter och kunskap om invånarnas syn på Örbyhus och användande av stråken idag. Det innebar att ett bredare spektrum av personer kunde svara eftersom jag på ett effektivt sätt kunde fråga ett större antal människor än vid exempelvis mer djupgående intervjuer. Undersökningsmetoderna avvägdes ständigt mot hur mycket tid jag kunnat lägga på dem för att kunna skapa balans mellan undersökningsarbete och gestaltningsarbete. Då ett syfte med arbetet var att lyfta fram och försöka förstå sig på Örbyhus karaktär och identitet har arbetets undersökningsfas fått stort utrymme.

### SPRIDNING AV ENKÄTEN

Enkäten konstruerades i samarbete med Cecilia Eriksson, som också skrev ett examensarbete i landskapsarkitektur om en annan plats i Örbyhus. Att slå samman våra frågor till en enda enkät var ett sätt för oss att försöka få så många som möjligt att svara. Vi gjorde bedömningen att fler skulle välja att svara om det bara publicerades en enkät hellre än att två olika inom en kort tidsperiod. Föreningen Utveckla Örbyhus, Tobo och Vendel (Utveckla ÖTV) hjälpte mig och Cecilia Eriksson genom att läsa igenom och ge synpunkter på våra enkätfrågor innan publicering, samt genom att publicera enkäten genom deras kanaler. Föreningen tog även kontakt med Uppsala Nya Tidning som skrev ett reportage om mitt och Cecilias examensarbeten och vår enkät i och med publiceringen (se bilaga 2). Enkäten lades ut på Utveckla ÖTV:s hemsida, länkades till på två facebooksidor som föreningen ansvarar för, samt mailades ut till de 50 personer som finns på föreningens kontaktlista. Uppskattningsvis kan enkäten ha nått cirka 1436 personer via föreningens facebooksidor varav 258 personer hade antingen klickat på inlägget eller länken på hemsidan för att läsa mer. Enkäten tillverkades genom Googles onlineverktyg ”Google Formulär” och i bilaga 1 går enkäten att läsa i sin helhet.

### ENKÄTENS STRUKTUR

Enkäten strukturerades i tre delar. Inledningsvis var det frågor om åldersgrupp, kön samt de svarandes huvudsakliga sysselsättning. Detta för att kunna koppla olika åsikter eller berättelser till olika målgrupper och göra en mer ingående och givande analys av svaren.

Därefter följde frågor om användandet av stråket Stationsvägen idag och hur det kan förbättras. Anledningen till att frågorna enbart handlade om Stationsvägen berodde på att arbetet vid denna tidpunkt var avgränsat till enbart Stationsvägen. Dessa frågor var formulerade med ett antal svarsalternativ. Där det passade fanns möjligheten att välja svarsalternativet ”annat...” följt av en egen beskrivning. Detta för att inte gå miste om alternativa svar som jag ej kunnat förutspå. Dessa frågor handlade om rörelse (färdmedel), vilka tider, frekvens samt vad de svarande tyckte kunde förbättras längs med Stationsvägen.

Den sista delen av enkäten bestod av tre öppna frågor. Till att börja med ombads de svarande ge två vägbeskrivningar för någon som kommer till Örbyhus för första gången. En för vägen från tågstationen till skolan och en för vägen från tågstationen till centrum. Svaren skulle användas för att identifiera hur de svarande orienterar sig i landskapet, vilka viktiga landmärken och orienteringpunkter som fanns och hur stråken beskrevs. Det var ett sätt att dels få förståelse för identitetsskapande faktorer och dels för att få syn på rörelsemönster. Den sista frågan behandlade vad som kännetecknar Örbyhus eller gör Örbyhus speciellt. Genom denna fråga ville jag försöka få förståelse för vad man anser vara viktigt för orten, hur man skiljer på Örbyhus och andra orter, eller vad man uppskattar mest. Enligt bland annat Relph (1976) är hur vi skiljer på och anser att olika platser åtskiljer sig från varandra en stor del av platsernas identitet. Därför var denna fråga en bra ingång till hur människor identifierar Örbyhus. Frågan var också ett sätt att få syn på om de svarande refererade till platsens historia på något vis.

### ANALYS AV SVAREN

Analysen av enkätundersökningen genomfördes i omgångar och störst vikt lades vid att sammanställa och analysera svaren på de öppna frågorna. Svaren på de öppna frågorna i enkäten analyserades utifrån ett kvalitativt förhållningssätt vilket innebar att svaren tolkades och värderades utifrån hur de kunde få betydelse för min gestaltning. Målsättningen var att utgå från de svarandes perspektiv och på ett öppet sätt göra en analys som skulle bli användbar för det kommande gestaltningsarbetet. Analysen av dessa svar har därför inte sammanställts i tabeller eller diagram, då de mer kvalitativa tolkningar var viktigare för att kunna arbeta vidare med en gestaltning med platsens identitet i fokus.

Inspiration till tillvägagångssättet för analysarbetet är hämtad från en text skriven av Ellen Taylor-Powell och Marcus Renner; ”*Analyzing Qualitative Data*” (2003) som beskriver en arbetsmetod för att analysera olika typer av kvalitativa undersökningar. Metoden bestod av fem steg. Arbetet med analysen var inte helt linjär, i vissa fall upprepades eller gjordes vissa steg om, som exempelvis kategoriseringen. Detta för att jag påträffade nya upptäckter under analysens gång och fick syn på att vissa kategorier inte behövdes eller att andra behövdes läggas till. Här följer en beskrivning av arbetsgången för analysen av enkätsvaren på de öppna frågorna;

1. Jag bekantade mig med datan. Svaren lästes igenom för att få en överblick över vad de bestod i.
2. Analysen fokuserades till ett syfte genom att jag formulerade frågor över det som jag ville att den skulle besvara. Här handlade det om att försöka förstå svaren som ledtrådar till platsernas identitet.
3. Svaren kategoriserades. De olika svaren grupperades under olika rubriker där vissa svar hamnade under flera kategorier eftersom de innehöll olika typ av ”information”. I vissa fall skapades underkategorier. Kategorierna var inte förutbestämda utan fastställdes under arbetets gång. Jag ville vara öppen för all typ av ny information om platsen. En viktig del i detta var att göra korta beskrivningar av kategorierna för att underlätta sammanställningen av materialet.
4. Jag letade mönster och kopplingar genom att se över vilka kategorier som fick flest svar eller genom att ta reda på vilken målgrupp som var i majoritet inom de olika kategorierna. Genom detta är min analys inte helt kvalitativ eftersom vikt lades vid vilka kategorier som kunde tilldelas flest svar. I detta steg sammankopplade jag även exempelvis de svarandes åldersgrupp med svaren på de öppna frågorna.
5. Svaren tolkades. I det slutliga steget av analysen sammanfattades kategorierna och de olika svaren för att försöka få förståelse för vad svaren kunde betyda och vad som kunde vara viktigt att ta vidare i projektet.

## UNDERSÖKNINGSMETOD - HISTORISK PLATSUNDERSÖKNING

Områdets historia undersöktes genom att studera litteratur, kartmaterial samt äldre fotografier av platserna. En stor del av litteraturen fann jag i samråd med Gunnel Andersson vid Tierps kommunarkiv. Hon hänvisade mig till boken *”Tierp tar tillvara”* skriven av Iréne Flygare (2001) samt två upplagor av bokserien *”Bygd att vårda”* som givits ut av Upplands-museet & Länsstyrelsen i Uppsala län. För att mer specifikt få information om stationsområdets historiska utformning har jag studerat en licentiatavhandling av landskapsarkitekt Johan Bergkvist (2013). Avhandlingen redogör för, och utvärderar olika järnvägsmiljöers förändringar genom tiden och Örbyhus järnvägsstation är ett av studieobjekten. Genom denna fick jag en mer ingående förståelse för stationsområdets historiska utseende och vilka spår av historien som kan finnas kvar idag. Det historiska kartmaterialet hämtades från Lantmäteriets databas. För att analysera vad som hänt i området genom historien gjordes enkla kartöverlägg med hjälp av Adobe Illustrator, för att se vad som tillkommit och raderats i den fysiska miljön genom tiden. Genom platsbesöken kunde historien förstås djupare då fysiska spår av historien kunde hittas på platserna. På detta vis formade den historiska undersökningen till viss del platsbesöken.

Den historiska platsundersökningen formades även av resultat från enkätundersökningen. Vissa historiska referenser som de svarande tog upp i sina svar studerades vidare. Exempelvis har historien kring Örbyhus slott studerats djupare då det framkom vara ett viktigt kännetecken för orten enligt enkätundersökningen.

## FÖRBÄTTRINGSPUNKTER OCH KONCEPTFORMULERANDE

Efter, och delvis i samband med, arbetets olika platsundersökningar behövde de olika resultaten sammanfattas och struktureras för att få klarhet i vad i resultaten som var viktigt att ta vidare till gestaltningen. Denna fas av arbetet kan beskrivas som att ”hitta essensen” och att finna vad som var centralt för att dels utveckla och lyfta känslan av platsidentitet och plats-tillhörighet, och dels vad som var det viktigaste för att förbättra stråkens funktionella och upplevelsemässiga kvaliteter.

Kunskapen om platsens identitet sammanfattades i punktform och kom sedan att inspirera konceptformulerandet för gestaltningen. En svårighet låg i att föra över dessa resultat till gestaltning, alltså hur de skulle få påverka formen för mitt förslag. Att översätta dem till koncept var ett relativt enkelt och logiskt sätt att låta platsidentiteterna få utrymme i gestaltungsprocessen. Koncepten kunde sedan vridas om till program som var mål för gestaltningen.

Den del av undersökningen som gick ut på att undersöka platsernas och stråkens funktionella och upplevelsemässiga förutsättningar togs vidare till gestaltungsprocessen genom att formulera olika förbättringspunkter som gestaltningen skulle ”lösa”. Analysen sammanställdes även i planer för att underlätta gestaltungsarbetet.

## SKISS- & GESTALTNINGSARBETE

Skissarbetet pågick parallellt med undersökning och under arbetet med att formulera koncept och förbättringspunkter. Skissen var ett sätt att ge konceptet form och att testa om konceptet överhuvudtaget kunde få fysisk form.

Att skissa på stråkens utformning i detalj och mer översiktligt hjälpte till att få syn på olika typer av problem eller möjligheter. Jag skissade både i plan (skala 1:400/500/1000), över utskrivna fotografier av olika platser längs med stråken samt i sektion. Att skissa över fotografier var ett sätt att bättre förstå hur olika lösningar faktiskt skulle se ut. Det var ett viktigt komplement till planskissen där jag exempelvis inte kunde se hur siktlinjer påverkades av min gestaltning.

Skissarbetet fokuserade ibland helt på olika teman. Jag delade upp arbetet i att under en viss tid enbart försöka skissa på lösningar som var viktiga för att lyfta och utveckla känslan av platsidentitet och platstillhörighet för att sedan helt försöka koncentrera mig på lösningar för att förbättra stråkens funktion upplevelse.

Gestaltungsarbetet gick ut på att sammanställa skissarbetet till en slutlig gestaltungsförslag för stråken. Detta innebar även att jag gjorde olika materialval för exempelvis markbeläggning, vegetation och utrustning, samt gjorde illustrationer i detalj, både i sektion, plan och perspektiv.

# TEORI

Arbetet är strukturerat kring två huvudteman som genomsyrat både platsundersökningar och gestaltningsprocessen och som sedan kom att sammanföras i en gemensam gestaltning av stråken och platserna i projektet. Dessa två huvudteman var; ”*goda stråk*” samt *platsidentitet & platstillhörighet*. Temat goda stråk syftar till den funktionella och upplevelsemässiga aspekten av kopplingar mellan platser. I detta kapitel presenteras den teori som lade grund till arbetet.

## GODA STRÅK

Att gestalta stråk handlar inte bara om att utforma transportsträckor som tillåter den allra effektivaste rörelsen mellan punkt A och punkt B. Att se på stråk som sociala och innehållsrika platser i sig har blivit allt mer vanligt (Carmona et al. 2010, s. 102). Gehl uppmärksammar vikten av specifikt gång- och cykeltrafik som en del av det som ger liv till städer (Gehl 2010, s.120). Han skriver exempelvis att; ”*Walking is a form of transport, but it is also a potential beginning or an occasion for many other activities*” (Gehl 2010, s. 120). För att göra stråk till mer än bara transportsträckor är det därmed viktigt att se till mer än bara trafikflöden. Andra viktiga parametrar för att skapa ”goda stråk” är trafiksäkerhet, tillgänglighet, känsla av trygghet, orienterbarhet, bekvämlighet och upplevelse.

## TRAFIKSÄKERHET

I utformandet av vägar och stråk är det extra viktigt att ta hänsyn till de oskyddade trafikanterna (gående och cyklister) eftersom 2 av 3 trafikolyckor med dödlig utgång är av just oskyddade trafikanter (SKL 2015, s. 12). Att arbeta med trafiksäkerhet handlar inte bara om att skydda mot olyckor. En säker trafikmiljö gör även att upplevelsen av stråket förbättras Jan Gehl (2010, s.91) påpekar nämligen att rädslan för olyckor påverkar upplevelsen av att gå eller cykla negativt. Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter påverkas av utformningen av gatumiljön, av biltrafikens hastigheter samt av underhållet då exempelvis halka är en stor orsak till singelolyckor för fotgängare (SKL 2013, s. 14). Ett effektivt sätt att skapa trafiksäkra stråk för fotgängare och cyklister kan exempelvis vara att skapa särskilda och avgränsade stråk för dessa trafikanter (SKL 2015, s. 12). Att satsa på den faktiska och den upplevda säkerheten vid korsningar är också mycket viktigt. Exempelvis har man i Köpenhamn målat speciella cykelleder i korsningarna med en avvikande färg i markmaterialet för att förbättra den upplevda och faktiska säkerheten för cyklister (Gehl 2010, s. 185). Det är även viktigt att både bilister och cyklister har god sikt vid korsningar. Utformning av gång-och cykelpassager har en stor inverkan på trafiksäkerhet eftersom oskyddade trafikanter vid dessa måste exponeras för biltrafiken. I rapporten ”*Säker skolväg för barn mellan hemmet och skolhållplatsen*” av Sweco (2008) framhålls att gång- och cykelpassager blir säkrast om ett övergångsställe kombineras med en hastighetsreducerande åtgärd. Detta innebär exempelvis att ett gupp placeras i samband med övergångsstället.

Parametern trafiksäkerhet bör även fokusera specifikt på barn och ungas rörelse. I rapporten ”*Kommunal VGU-Guide*” (2015) utgiven av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) påpekas att barn upplever och påverkas av vägars utformning på andra vis än andra målgrupper, därför bör de ges extra fokus. Utformningen av stråk påverkar även barns rörelsefrihet bland annat för att säkra, tillgängliga och trygga stråk leder till att föräldrar i större utsträckning låter sina barn röra sig fritt till och från skolan utan att exempelvis skjutsa dem (Sweco 2008, s.8). Vikten av barns rörelsefrihet beskrivs utförligt i boken ”*Children and their urban environment*” (Freeman & Tranter 2011). Där beskrivs hur barns rörelsefrihet är viktigt både för deras mentala och fysiska utveckling, samtidigt som rörelsefriheten också bidrar till hållbarare samhällen med mindre utsläpp av koldioxid och partiklar från bilar (Freeman & Tranter 2008, ss. 182-183). Enligt Freeman och Tranter (2008, s. 193) kan man öka barns rörelsefrihet bland annat genom att ge mer utrymme åt cyklister och gående på bekostnad av utrymmet för biltrafiken.

För skapa goda stråk ur ett barnperspektiv bör man även ha i åtanke vad som skiljer barn från andra målgrupper. Barn har inte färdigutvecklade mognadsfaktorer vilket gör det svårare för dem att handskas med komplicerade trafiksituationer (Sweco 2008, s. 23). Detta innebär att framförallt yngre barn inte har en fullt utvecklad syn- eller hörselutveckling, samt att de har svårt att koncentrera sig på mer än en sak samtidigt (Sweco 2008, s. 23). De kan också ha svårt att förstå att andra trafikanter inte följer trafikregler så som de gör (Gummesson 2005, s.15). För att anpassa trafikmiljön till barns specifika förutsättningar bör trafikmiljön inte ha för mycket distraherande element vid farliga trafiksituationer, såsom vid en korsning med bilvägar. Man bör även ta hänsyn till att barn är korta till växten och har ett annan ögonhöjd än vuxna (SKL 2015, s. 13). Hastigheten för bilar är också av stor betydelse för olycksrisken. Att sänka hastighetsbegränsningen till exempelvis 30 km/h är att föredra i områden där barn ofta rör sig (Gummesson 2005; Sweco 2008).

## TILLGÄNGLIGHET

År 2008 anslöt sig Sverige till FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. I samband med detta har Boverket skrivit föreskrifter och allmänna råd om hur man bör utforma allmänna platser för att tillgodose tillgängligheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, denna skrift kallas ”ALM” (SKL 2015, s.13). I dessa föreskrifter påpekas exempelvis att; Gångytor bör utformas på ett sätt som gör att personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga kan ta sig fram och så att de med rullstol kan ta sig fram utan hjälp (BFS 2011:5 ALM 2). Därför bör gångstråk vara jämna, fasta och halkfria. Passager mellan olika typer av platser och gångstråk ska vara utformade och placerade på ett sätt som inte skapar hinder för de med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga (iBFS 2011:5 ALM 2). Det kan exempelvis handla om att jämna ut nivåskillnader mellan platser så att onödiga kanter undviks. Viktiga målpunkter, trappor, ramper eller gångytor bör på ett tydligt sätt markeras genom exempelvis kontrastmarkering (BFS 2011:5 ALM 2). I anslutning till gångytor och viktiga målpunkter bör det finnas sittplatser som är designade så att personer med nedsatt rörelseförmåga kan använda dem (BFS 2011:5

ALM 2). Då informationsskyltar är nödvändiga är det viktigt att de är uppsatta och designade på ett sätt som möjliggör att personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga kan förstå och avläsa skylten och lättare använda platsen och området (BFS 2011:5 ALM 2).

## TRYGGHET OCH ORIENTERBARHET

Att röra sig i utemiljöer upplevs av många som en källa till otrygghet, något som blir ett problem då det i sin tur inskränker på människors fria rörelse och användande av allmänna platser (Boverket 2010, ss. 54, 60). Främst lyfts trygghetsperspektivet för de oskyddade trafikanterna eftersom det är bland fotgängare, cyklister och de som åker kollektivt som otryggheten är som störst (Boverket 2010, s. 60). Närvaro av andra människor kan till stor del motverka känslan av otrygghet (Gehl 2010; SKL 2015). Stråk bör därför utformas så att de inbjuder till en rik användning av många olika målgrupper så att den faktiska och upplevda otryggheten kan motverkas (SKL 2015, s. 12). Jan Gehl (2010) påpekar att människor generellt känner sig otrygga då det inte finns möjlighet att kunna se tydligt framåt. Gångtunnlar skymmer ofta sikten framåt, antingen för att det är mörkt eller genom att de är fysiska barriärer för siktlinjen (Gehl 2010, s. 131). God belysning är av högsta betydelse under dygnets mörka timmar. Det kan vara extra viktigt att på ett bra sätt belysa fasader, nischer och hörn för att åstadkomma stråk som både upplevs och är tryggare (Gehl 2010, s. 133). Att även belysa trappsteg, marken och kanter är av stor vikt för säkerheten. Boverket sammanfattar i rapporten ”*Plats för trygghet*” (2010, s.9) sex gemensamma nämnare för platser som upplevs som trygga. Dessa är; överblickbara platser, som erbjuder kontakt med omgivningen, som är befolkade, som blandar vägar, som är välskötta samt platser som är lätta att orientera sig i. Tydlighet längst stråk och på platser, bra belysning samt skyltar eller orienteringstavlor är exempel på sådant som ökar orienterbarheten (Boverket 2010, s. 29).

## BEKVÄMLIGHET

För att utemiljöer ska göras attraktiva för människor anser Gehl att skydd från upplevd otrygghet, olyckor eller obehagliga yttre faktorer är grundläggande faktorer att ta hänsyn till (Gehl 2010, s. 238). Att erbjuda torra och halkfria gångvägar är exempelvis enligt Gehl ett mycket bra sätt att bjuda in fler att gå och cykla (2010, s.133). Skydd mot exempelvis vind, kyla, förreningar och höga ljudnivåer är ytterligare aspekter som kan vara viktiga att ta hänsyn till (Gehl 2010, s. 239).

Bekvämligheten längst stråk påverkas också av om det finns hinder längs gång- och cykelstråk som människor måste anpassa sig till. Hinder på vägen kan exempelvis vara staket som hindrar rörelsefriheten, bilar som tillåts köra över gångtrafikantens väg, korsningar med större vägar eller fysiska element placerade på gångvägen (Gehl 2010, s.124). Jan Gehl beskriver vidare att trafikljus vid korsningar innebär onödiga och långa uppehåll i gångtrafikantens rörelse framåt (Gehl 2010, s.124) Människan gillar genvägar och väljer vanligen den snabbaste vägen mot målet och tar ogärna den väg som innebär onödiga omvägar eller trappor. Då målet

kan ses framför en är det allra vanligaste att gå i direkt riktning dit (Gehl 2010, s. 126). Ett enkelt sätt att studera människors genvägar är exempelvis genom att titta i spår i snön vintertid, eller att söka efter spontana stigar i en gräsmatta (Gehl 2010, s. 126).

### UPPLEVELSE

Då vi går hinner vi uppleva mycket med våra sinnen, inte minst genom synen. Hur miljön runtomkring oss ser ut påverkar till stor del huruvida sträckan upplevs behaglig eller ej. Jan Gehl anser att stråk bör vara designade med detaljrikedom och att det ska hända intressanta saker i ögonhöjd då vi färdas längst med ett stråk för att stråket ska vara av god kvalitet (2010, s. 129). Stråkets kanter är av stor betydelse för upplevelsen. Han påpekar att exempel på sådant som kan hjälpa till att skapa ett intressant uttryck på stråkets kanter kan vara dörrar, byggnadsdetaljer eller grönska framför fasader. Om byggnader längst med stråk har vertikala linjer känns vanligen vägen kortare än om byggnadens vägg har kraftiga horisontella mönster (Gehl 2010, ss. 129, 241). Jan Gehl uppmärksammar även vikten av att inte se målet direkt. Vid en situation där man direkt kan uppfatta och se hur långt man har kvar till sin målpunkt så upplevs ofta gångsträckan som tråkig och ointressant innan man ens påbörjat sin "resa" (2010, s. 127). Ett sätt att komma undan detta problem är att dela in gångsträckan i segment. Där gångtrafikanten hela tiden leds från ett segment till ett annat så att rutten blir mer intressant och behaglig.

## FRÅGOR FÖR INVENTERING OCH ANALYS

### TRAFIKSÄKERHET

- Finns det ytor avsatta endast för gång och cykeltrafik?
- Hur fungerar underhållet av stråken, är det sandat, plogat och halkfritt?
- Vilken hastighet tillåts för omgärdande biltrafik?
- På vilket sätt korsar gångtrafikanter och cyklister bilvägar?
- Vilken typ av markmaterial finns längst med stråket?
- Hur är trafikflödet organiserat?
- Är gaturummen anpassade till barns ögonhöjd?
- Är trafikmiljön lättförståelig och inte för distraherande för barn?

### TILLGÄNGLIGHET

- Är gångytorna jämna, fasta och halkfria?
- Hur fungerar passager mellan olika gångytor och platser?
- Finns det markeringar för viktiga målpunkter som är lätta att upptäcka?
- Finns det sittplatser längs med stråket som kan användas av personer med nedsatt rörelseförmåga?
- Finns det informationsskyltar anpassade till personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga?

### TRYGGHET

- Hur pass befolkat är stråket olika tider på dygnet? Av vilka är stråket befolkat?
- Vilken typ av belysning finns längs med stråket?
- Hur långt sträcker sig siktlinjer, finns det platser där man har skymd sikt framåt och runtomkring?
- Upplevs platserna välskötta?

### ORIENTERBARHET

- Är det tydligt vart man ska gå för att nå sitt mål?
- Är stråket överblickbart?
- Finns det nödvändiga skyltar eller orienteringstavlur som hjälper människor att hitta sin väg?

### BEKVÄMLIGHET

- Finns det genvägar som tyder på att anlagda vägar ej är de "bekvämmaste" ?
- Vilken typ av markmaterial finns längs med stråket?
- Finns hinder längs med stråken som motverkar människors fria förflyttning?
- Vilken typ av möblering finns? Exempelvis papperskorgar, bänkar, pollare, staket.
- Hur påverkas man av klimatet vid rörelse längs med stråket?

### UPPLEVELSE

- Hur kantas stråken - hur upplevs dess rytm, finns intressanta punkter och detaljrikedom?
- Hur långt ser man framför sig och vart uppfattar man olika målpunkter? Känns de långt borta eller lätta att nå?
- Vilken typ av vegetation kantar stråken?

Figur 14: Här listas de frågor som ställdes platserna och stråken vid inventering och analys. Frågorna baseras på litteraturstudien och teoridelen av arbetet.

## PLATSIDENTITET & PLATSTILLHÖRIGHET

Begreppen platsidentitet och platstillhörighet är vida och inbegriper många olika tolkningar och teorier. Här beskrivs begreppen överskådligt för att ge ledtrådar till hur de kan användas i en gestaltningsprocess. Denna teoridel kan därför inte ses som en djupgående redogörelse för alla de teorier som författats om ämnet utan är istället en sammanfattning av av vad några författare har skrivit. Den litteratur som ligger till grund till denna teoridel har ständigt utvärderats för att se på vilket vis teorin kunde användas den kommande platsundersökningen och gestaltningen.

### VIKTEN AV PLATSIDENTITET OCH PLATSTILLHÖRIGHET

Att studera relationen mellan människor och platser är en vital del av stadsplanering och landskapsarkitektur (Carmona et al. 2010, s. 133). Vikten av att arbeta med och studera platsidentitet kan förstås genom Carmona et al. beskrivning av äkta platser i boken *”Urban spaces and public places”*;

*”Places that are ”real” to people invite, require and reward involvement – both intellectual and emotional – and provide a sense of psychological connectedness.”*

(Carmona et al. 2010, s. 132)

Relph (1976) skriver att även om det inte är möjligt att designa förankring så går det att skapa förutsättningar för att det ska utvecklas starka band och en känsla av tillhörighet till platser. Vidare skriver han att människan har ett behov av att kunna associera sig med platser och att man bör utforma platser som reflekterar och lyfter fram människors erfarenheter av platsen (Relph 1976).

Begreppet platsidentitet handlar om människor relation och interaktion med platser vilket också gör att platser har olika identitet för olika människor (Relph 1976; Hague & Jenkins 2004). Detta förhållningssätt till begreppet innebär att platsidentitet är en social konstruktion. Något som även David Adams och Steve Tiesdell (2013) påpekar genom att hävda att platser inte är platser utan en mänsklig interaktion, utan då istället rum som enbart definieras av dess fysiska egenskaper (Adams & Tiesdell 2013, s. 11). För att göra ett försök att inkludera platsidentitet i min gestaltning är det viktigt att ta reda på vad som kan bygga upp och formar en plats identitet. Hague och Jenkins (2004) sammanfattar vad som formar platsers identitet genom att skriva:

*” Place identities are formed through milieux of feelings, meanings, experiences, memories and actions that, while ultimately personal, are substantially filtered through social structures and fostered through socialization. Thus place identities are relational - i.e. they are formed in relation to other people, other places and other identities for that place.”*

(Hague & Jenkins 2004, ss. 7-8)

Detta innebär att platsidentiteter skapas både individuellt, genom minnen, känslor, värderingar och hur vi använder platsen, samtidigt som allt detta

står i relation till sociala konstruktioner och relationer till andra platser. Sociala och individuella psykologiska processer är alltså en del av platsidentiteten. Shamsuddin och Ujang (2008) hävdar att detta är en av tre fundamentala komponenter i vad som ger platser mening, lika viktigt är den fysiska miljön och dess kännetecken samt de aktiviteter som pågår på platsen (Shamsuddin & Ujang 2008). För att ta hänsyn till platsers identitet blir det alltså viktigt att inte bara se till den fysiska miljön, utan också att sätta den i relation till hur platsen används, av vilka, och hur den kännetecknas. Hur människor berättar och kommunicerar om en plats är lika mycket en del av dess identitet som den fysiska miljön, Hague och Jenkins skriver att; *”It is this process of receiving, selectively reconstructing, and then re-communicating a narrative that constitutes identity and transforms a space into a place.”* (Hague & Jenkins 2004, s. 5).

### IDENTITETER FORMAS AV HISTORIEN OCH UTVECKLAS STÄNDIGT

Som tidigare nämnts skriver Hague och Jenkins att minnen och erfarenheter är en del av platsidentiteten (2004, ss.7-8). Platser är inte bara våra känslor “här och nu” utan den är också en del av vad som varit. Att platser har en distinkt historisk aspekt är något som även Relph lyfter fram (Relph 1976). Att studera platser ur ett historiskt perspektiv är alltså en viktig ledtråd till vad som formar platsen identitet även idag. Samtidigt är platser i ständig förändring, vilket gör att det är lika viktigt att väga kunskapen om platsens historia mot hur platsen används idag (Hague och Jenkins 2004, s.11). Carmona et al. (2010, s.132) påpekar att en vanlig fallgrop då man försöker sammanföra platsers identitet med gestaltning är att platser riskerar att bli icke autentiska, inte “äkta”. Det är inte helt självklart vad som skiljer en autentisk och en icke autentisk plats åt eftersom detta ligger mycket i betraktarens synvinkel. Sammanfattningsvis kan dock en icke autentisk plats beskrivas som mer “underhållande” till skillnad från en autentisk plats som enligt Carmona et al. (2010, s. 132) tillåter en kommunikation och interaktion mellan brukare och plats. Platsen är alltså mer autentisk om den erbjuder ett intellektuellt och känslomässigt utbyte med platsen (Carmona et al. 2010, s.132). I gestaltningen kan det därför vara viktigt att arbeta mot att skapa platser som är öppna att fyllas med nya meningar, värderingar, tolkningar och olika typer av användande så att de inte enbart är “underhållande”. Platser bör därför inte vara allt för förutbestämda utan bör kunna formas och utvecklas utifrån brukarnas behov och användning. Samtidigt är det också viktigt att aktivt tänka på att inte suddas ut den historik och de minnen eller berättelser som lever kvar och bygger upp platsens identitet idag. Därmed blir det intressant att se till vilka historiska referenser som brukare idag lyfter fram om platsen.

### PLATSTILLHÖRIGHET

Begreppet platstillhörighet (på engelska kallat “place attachment”) handlar mer specifikt om hur och varför människor kopplar till platser och känner förankring (Shamsuddin & Ujang 2008). Platstillhörighet kan förklaras som identitet med platser. Alltså hur vår individuella identitet eller en grupp människors identitet sammankopplas till en plats (Relph 1976, s.49). Detta innebär i förlängningen att det kan finnas lika många platsidentiteter som människor.

Relph (1976) skriver att en stor del av hur människor kopplar till platser handlar om huruvida man upplever sig som en “insider” eller “outsider” på

en plats (Relph 1976, s. 45). Att känna sig som en “insider” på en plats är att känna tillhörighet till och att identifiera sig med platsen. Att uppleva sig som en “outsider” å andra sidan är att inte uppleva sig som en del av platsen och att inte höra till (Relph 1976, ss. 49-52). Begreppen “insider” och “outsider” är också relativa enligt Relph, människor kan känna olika grad av tillhörighet (Relph 1976, ss. 49-52) Att sträva efter att skapa platser som människor kan känna tillhörighet till är eftersträvansvärt i min mening, inte minst för att det leder till att vi faktiskt bryr oss om den fysiska miljön. Relph skriver exempelvis att man tydligt kan se betydelsen av “plats” i hur människor försvarar eller känner hemlängtan till vad som de anser vara “sina” platser (Relph 1976, s. 1).

Att människor relaterar sig som “innanför” eller “utanför” så som beskrivs av Relph, innebär också att vi delar in den fysiska miljön runtomkring oss i olika platser som skiljer sig ifrån varandra på olika sätt (Relph 1976, s. 49). Vi rör oss alltså ständigt in och ut mellan olika platser. En stor del av begreppet platsidentitet handlar således om att platser får sina specifika identiteter utifrån hur de åtskiljs från varandra (Relph 1976). Vi rör oss alltså mellan platser som har olika betydelser, berättelser och meningar för oss samtidigt som vi lämnar och kommer till platser där vi känner olika grad av tillhörighet.

### HUR KAN PLATSIDENTITETEN UNDERSÖKAS?

Jag kan genom detta sammanfatta några viktiga aspekter att ta hänsyn till för att få inblick i en plats identitet. Den första är att undersöka platsens historia. Att ta reda på hur platsen formats och använts genom tiden. Till detta hör även att ta reda på vilka historiska referenser som människor uttrycker om platsen. Detta för att få syn på de minnen och erfarenheter som är med och formar platsens identitet idag.

Den andra aspekten är att ta del av hur platsen används och kännetecknas av de som brukar den allra mest. Detta kan göras genom att ta del av berättelser och beskrivningar om platsen. Detta är också ett sätt att få syn på de värderingar och känslor som är en del av platsen.



# ÖRBYHUS IDAG

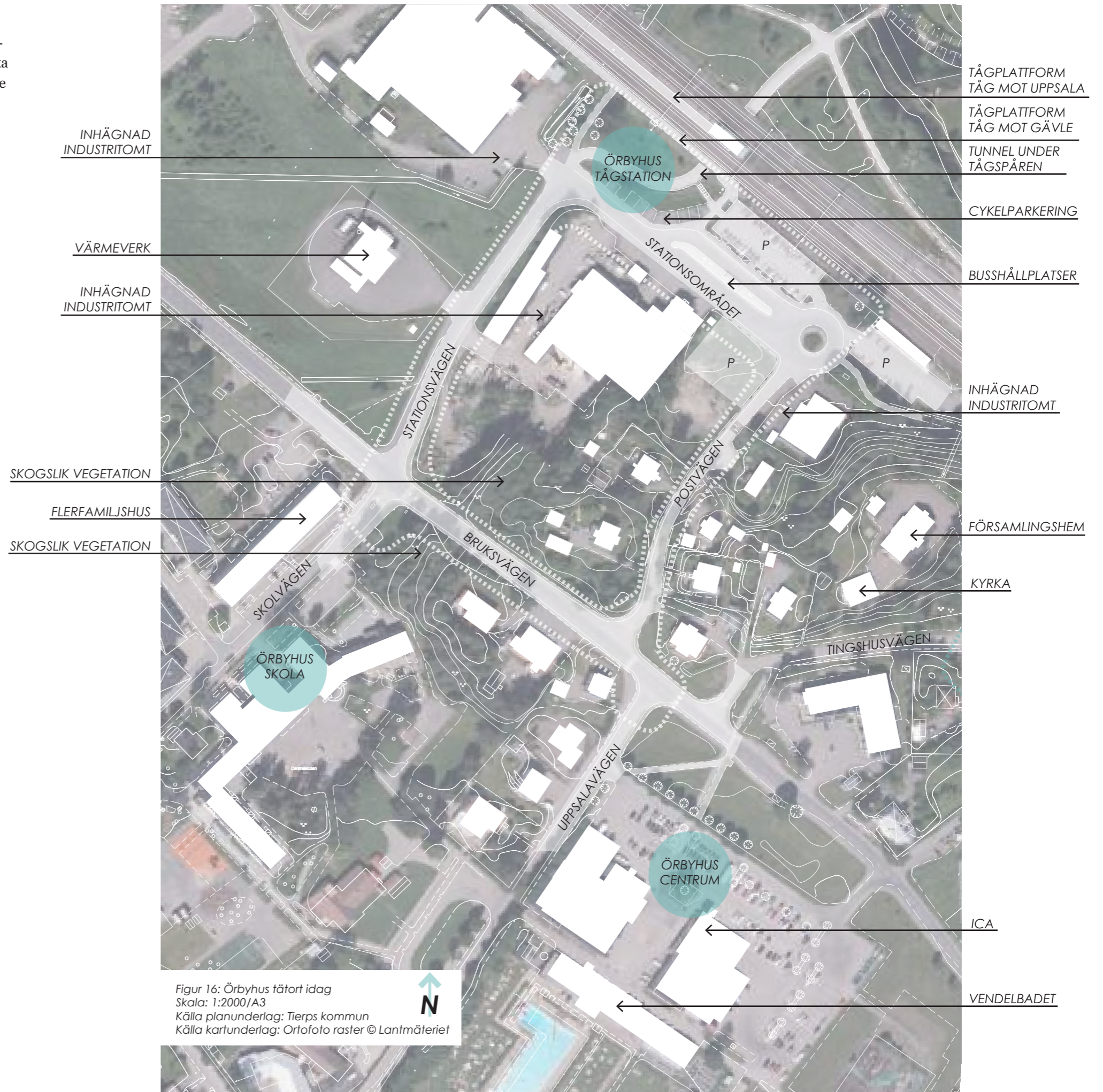
Här visas i plan förutsättningarna i arbetsområdet idag, samt dess placering Örbyhus tätort. I efterföljande kapitel redovisas resultatet av de olika platsundersökningarna som genomfördes för att skapa djupare förståelse för stråken i arbetsområdet och för Örbyhus som helhet.

## ÖRBYHUS TÄTORT



Figur 15: Ortofoto över Örbyhus tätort i sin helhet idag. Markeringen visar vart arbetsområdet är beläget. Källa kartunderlag: Ortofoto raster © Lantmäteriet

## OMRÅDET FÖR GESTALTNINGEN



Figur 16: Örbyhus tätort idag  
Skala: 1:2000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun  
Källa kartunderlag: Ortofoto raster © Lantmäteriet

# HISTORISK PLATSUNDERSÖKNING

Här beskrivs Örbyhus samhälle ur ett historiskt perspektiv. Genom denna undersökning gavs ingångar till vad som format orten och stationsområdet genom tiden och hur platserna har utmärkt sig på olika sätt. Den historiska platsundersökningen är en del i att förstå Örbyhus identitet och ett verktyg för att slutligen göra en gestaltning som har en tydlig koppling till platsen. Under arbetets gång framkom olika aspekter ur historien som var viktiga att lyfta fram eller bevara i den fysiska miljön. Resultatet är en berättelse om Örbyhus samhälles utveckling genom tiden, från 1300-tal fram till idag.

## ÖRBYHUS SLOTT OCH DE UPPLÄNDSKA BRUKEN

Trots att Örbyhus slott inte ligger i direkt anslutning till stationsområdet eller tätorten Örbyhus är det ett välkänt kännetecken för orten. Slottet ligger cirka 3 kilometer söder om det som idag utgör Örbyhus tätort och har en mycket gammal historia. Godset "Örby" kan dateras till 1300-talet och var ett centralfäste i norra Uppland vid 1400-talet (Upplandsmuseet & länsstyrelsen i Uppsala län 1984a, s.49). Kring 1520-talet var Gustav Vasa ägare av godset Örbyhus och slottet på platsen var då försvarsanläggning och centralfäste för norra Uppland (Länsstyrelsen i Uppsala Län 1997; Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala län 1984a). Men mer känt är slottet kanske som stadsfängelse i och med att Erik XIV satt fången på Örbyhus den sista tiden innan hans död år 1577 (Länsstyrelsen i Uppsala

Län 1997; Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala län 1984a). Örbyhus slott fick sin barocka utformning, som kan ses än idag, under 1660-talet då den nya ägaren, riksrådet Gustaf Banér, lät bygga om den medeltida borgen till ett barockslott (Länsstyrelsen i Uppsala Län 1997 s.3).

Örbyhus slott är inte bara en byggnad av betydelse, det är en hel miljö i sig. Parken började anläggas kring slottet på 1600-talet efter ritningar av arkitekten Simon de la Vallée (Örbyhus Gods AB 2019a). Den så kallade ladugårdsfyrkanten är, utöver orangeriet, ännu en välbevarad byggnad kring slottet. Ladugårdsfyrkanten uppfördes 1874 och är mycket väl arkitektoniskt utformad, nästan slottsliknade, med bland annat ett porttorn i medeltida stil (Upplandsmuseet & länsstyrelsen i Uppsala län 1984b, s. 49). Idag är ladugårdsfyrkanten klubblokal åt Örbyhus Golfklubb (Örbyhus Gods AB 2019b). Detta innebär att miljön kring Örbyhus slott än idag är en del av livet i orten. Vid år 1962 blev Örbyhus slott byggnadsminne (Upplandsmuseet & länsstyrelsen i Uppsala län 1984b, s. 49).

Örbyhus tätort omgärdas av ett landskap som influerats av ett flertal bruk och malmbrytning. Några av de mest kända och närliggande sådana samhällen är Dannemora, Österbybruk och Tobo. Dessa brukssamhällen är en viktig del av landskapet kring Örbyhus och har en rik och omfattande historia kopplade till sig. Vid enkätundersökningen framkommer att de omkringliggande bruksorterna är en del av det som kännetecknar Örbyhus.

Malmbrytning i Dannemora har pågått sedan 1481 och under 1500-talet ägdes Dannemora gruvor av Vasaätten och tillhörde då godset Örbyhus (Isaksson 1996, s.242). Framåt 1600-talet kom staten att överta malmbrytningen i Dannemora. Järnmalm som finns i Dannemora var av mycket hög kvalitet och nästan alla bruk i Uppland har hämtat malm från Dannemora (Isaksson 1996, s.242). Gruvorna är nu nedlagda sedan 1992 (Isaksson 1996, s.243).

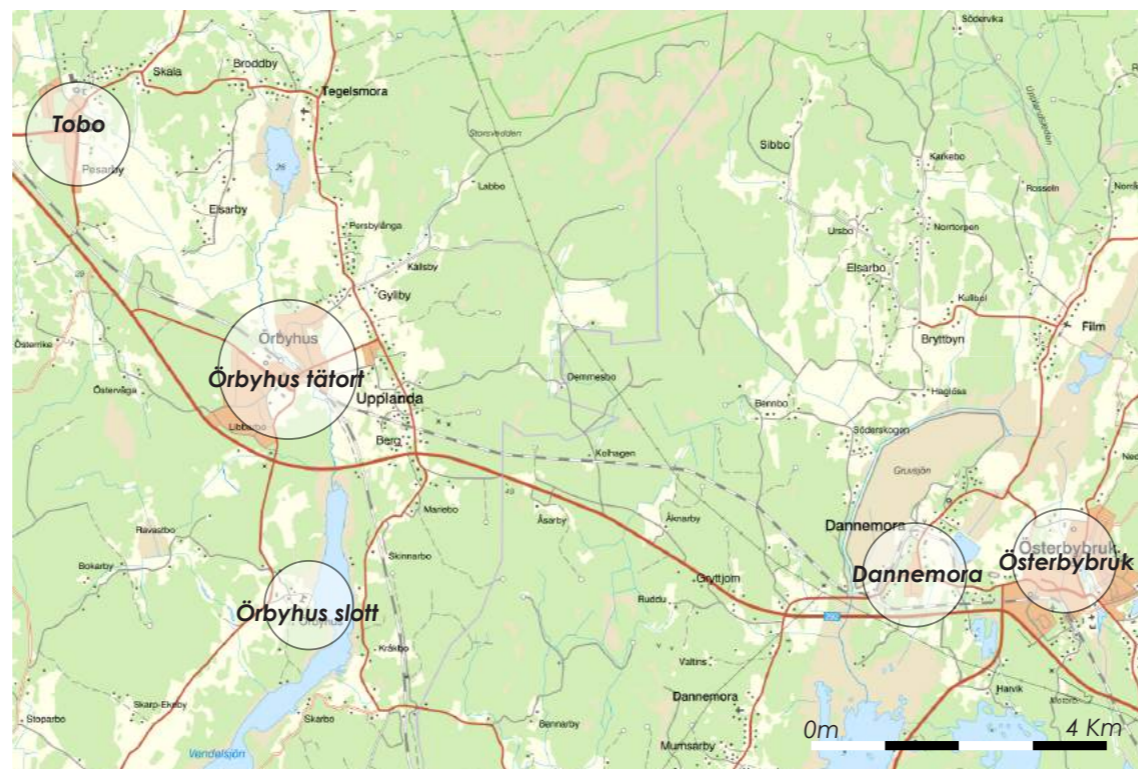
Tobo ligger i Tegelsmora socken, bara cirka sex kilometer nordväst om Örbyhus tätort. Emanuel De Geer anlade en masugn i Tobo 1676 och var ägare av bruket vid denna tid (Isaksson 1996, ss. 246, 249). Utöver masugnarna som användes för att tillverka tackjärn fanns vid 1600-talets slut här även sågverk, väderkvarn och tegelbruk (Isaksson 1996, s.249). Masugnen var i drift ända fram till 1920-talet efter att Gimo-Österby bruks AB tagit över den år 1918 (Isaksson 1996, s.249).

Österby gård, som senare kom att bli Österbybruk, tillhörde också Örbyhus gods under 1400-talet och ägdes därmed av Vasaätten (Isaksson 1997, s. 252). Liksom vid Dannemora gruvor anlätades utländsk arbetskraft för att arbeta vid anläggningarna, i Dannemora för att bryta malmen och i Österby anlätades tyska experter för att bygga upp ett järnbruk som inriktade sig på krigsmateriel (Isaksson 1996, ss. 249, 252). Detta är varför bruken runt om norra Uppland ofta benämns som "vallonbruken" då valloner ofta värvades till att arbeta i bruken (Visit Roslagen AB 2019a).

Louis De Geer är under 1600-talet en viktig person inom de Uppländska järnbruken och han arrenderade tillsammans med Willem de Besche Lövsta, Gimo och Österbybruk år 1626. År 1643 stod han som ägare för dessa bruk och utvecklade Österby bruk till Sveriges näst största järnbruk. Miljön i Österbybruk är starkt präglad av brukstiden och olika typer av byggnader finns bevarade för allmänheten att se (Isaksson 1996, s.252). Flera av de olika samhällena, däribland Österbybruk och Dannemora, marknadsförs idag som "unika besöksmål" där man kan besöka pittoreska bostäder och herrgårdar från 1600-talet och framåt (Visit Roslagen AB 2019a). Det som är Örbyhus tätort saknar denna brukshistorik som många omgärdande samhällen har. Den äldre historien är mer kopplad till Örbyhus slott. Däremot är bruken en viktig del av det som format landskapet i norra Uppland och därmed något unikt för det landskap som Örbyhus tätort befinner sig i.



Figur 17: "Örbyhus slott, trevånings slottsbyggnad" (Lindskog 1938 CC PDM) På bilden ses Örbyhus Slott år 1938.



Figur 18: Kartan visar Örbyhus tätort i förhållande till Örbyhus slott, Österbybruk, Dannemora och Tobo. Kartunderlag: Topografisk webbkarta Visning, skiktindelad © Lantmäteriet

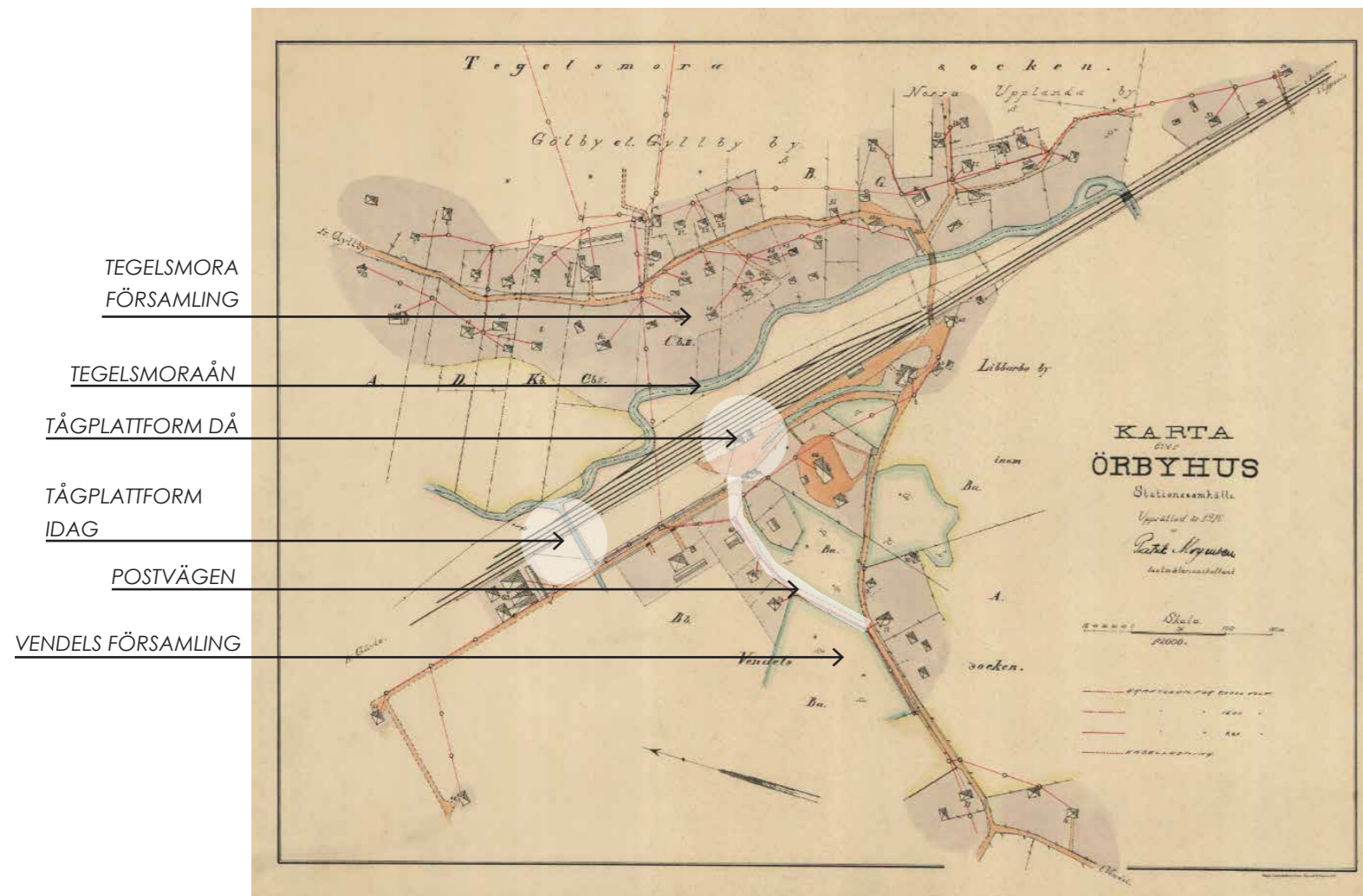
## STATIONSSAMHÄLLET & TÄTORTEN VÄXER FRAM RUNT SEKELSKIFTET 1900

Under slutet av 1800-talet sammanbands bruken i Uppland av mindre privata järnvägar. År 1874 invigdes järnvägslinjen mellan Uppsala och Gävle och i samband med det anlades en järnvägsstation vid det som idag utgör Örbyhus tätort (Upplandsmuseet & länsstyrelsen i Uppsala län 1984a; Flygare 2002). Samma år förbands även Örbyhus med Dannemora gruvor (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala Län 1945a, s.102). Örbyhus samhälle och tätort kunde nu växa fram i och med kommunikationerna till bruken och städerna Uppsala och Gävle. De flesta järnvägslinjer som anlades mellan bruken var privatägda och många av dessa kom senare också att läggas ned, så även sträckningen Örbyhus-Dannemora (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala Län 1945a, s.104). Då bruken allt eftersom lade ned sin tillverkning under 1900-talets andra hälft, fanns det inte längre ekonomi att ha de privata järnvägslinjerna i bruk (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala Län 1945a, s.104). Örbyhus kunde dock fortsatt ligga i förbindelse med övriga delar av Uppland och Gävle i och med att järnvägslinjen Gävle-Uppsala förstatligades år 1933 (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala Län 1945a, s.104).

När tågstationen Örbyhus tillkom, år 1874, anlades tågplattformen några hundra meter söderut ifrån den placering plattformarna har idag. Detta kan ses på "Karta över Örbyhus stationssamhälle" från 1916 där stationsområdet ligger i direkt anslutning till Postvägen (se figur 19).

Den äldsta bebyggelsen i Örbyhus tätort utgörs av hus från sekelskiftet och dessa ligger i nära anslutning till själva stationsområdet (Alm & Gåije 2010, s.16). Enligt agrarhistoriker Iréne Flygare (2002, ss.132-133) växte Örbyhus tätort fram som ett typiskt stationssamhälle från slutet av 1800-talet och vid sekelskiftet 1900. Detta innebär att industribyggnader placerades i direkt anslutning till järnvägsstationen och vid tillfartsvägarna till stationen byggdes affärs- och bostadshus (Flygare 2002, s.133 ; Alm & Gåije 2010, s.16). Villor från mellan 1900-1930 finns längs med Postvägen som går söderut från stationsområdet (Flygare 2002, s. 135). Dessa villor från tidigt 1900-tal sätter än idag mycket av prägel i området sydöst om tågstationen.

Tegelsmoraån och järnvägen går igenom tätortens kärna och delar upp Örbyhus i två områden. Järnvägen är placerad precis mellan Tegelsmora församling i nordöst och Vendels församling i sydväst (Flygare, 2002 s.131). Dessa två delar av Örbyhus tätort har relativt skilda karaktärer, den nordöstra "Tegelsmoradelen" har behållit mer av en äldre byggnadsstruktur samt har större topografiska variationer än den sydvästra "Vendelsdelen" som är mer flack i topografin och har fått mer moderna inslag i bebyggelsen (Flygare 2002, s.135). Det var inte förrän vid 1952 som de två kommunerna Tegelsmora och Vendel slogs samman och Örbyhus blev centralort med kommunhus i Örbyhus tätort från mitten av 1960-talet (Flygare 2002, s.131). Tierps kommun bildades 1971 och sedan 1974 är Örbyhus en del av denna större kommun (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala län 1984a, s. 32).



Figur 19: Karta över "Örbyhus Stationssamhälle" från 1916. Dagens Postvägen och Tingshusvägen ligger i kontakt med det dåvarande stationsområdet. Samhället är som mest utvecklat på den nordöstra sidan av järnvägen med många egna hem och villor. Några större villor har även byggts utmed Postvägen på den sydvästra sidan.  
Källa: 03-VEN-357 Lantmäteriet



Figur 20: Bilden visar en av villorna från tidigt 1900-tal på Postvägen i nära anslutning till stationsområdet.

Som tidigare nämnts anlades fabriker runt järnvägsstationen från det att järnvägen öppnades på slutet av 1800-talet. Två av dessa fabriksbyggnader ses på ortofotot från 1950-talets mitt (se figur 22) och behåller sin placering även på dagens ortofoto över Örbyhus samhälle. Bröderna Larssons Skidfabrik byggde lokaler i Örbyhus år 1905 och huserade närmast tågstationen på Stationsvägen 9 (se figur 25) (Flygare 2002, s.133). I denna snickerifabrik tillverkades bland annat skidor, sparkar och källkar samt trädgårdsmöbler och isskåp på sommaren. Vid Stationsvägen 4 låg AB Sängfabriken (Flygare 2002, s.133). Dessa byggnader låg alldeles intill järnvägen och en del av dessa är bevarade än idag.

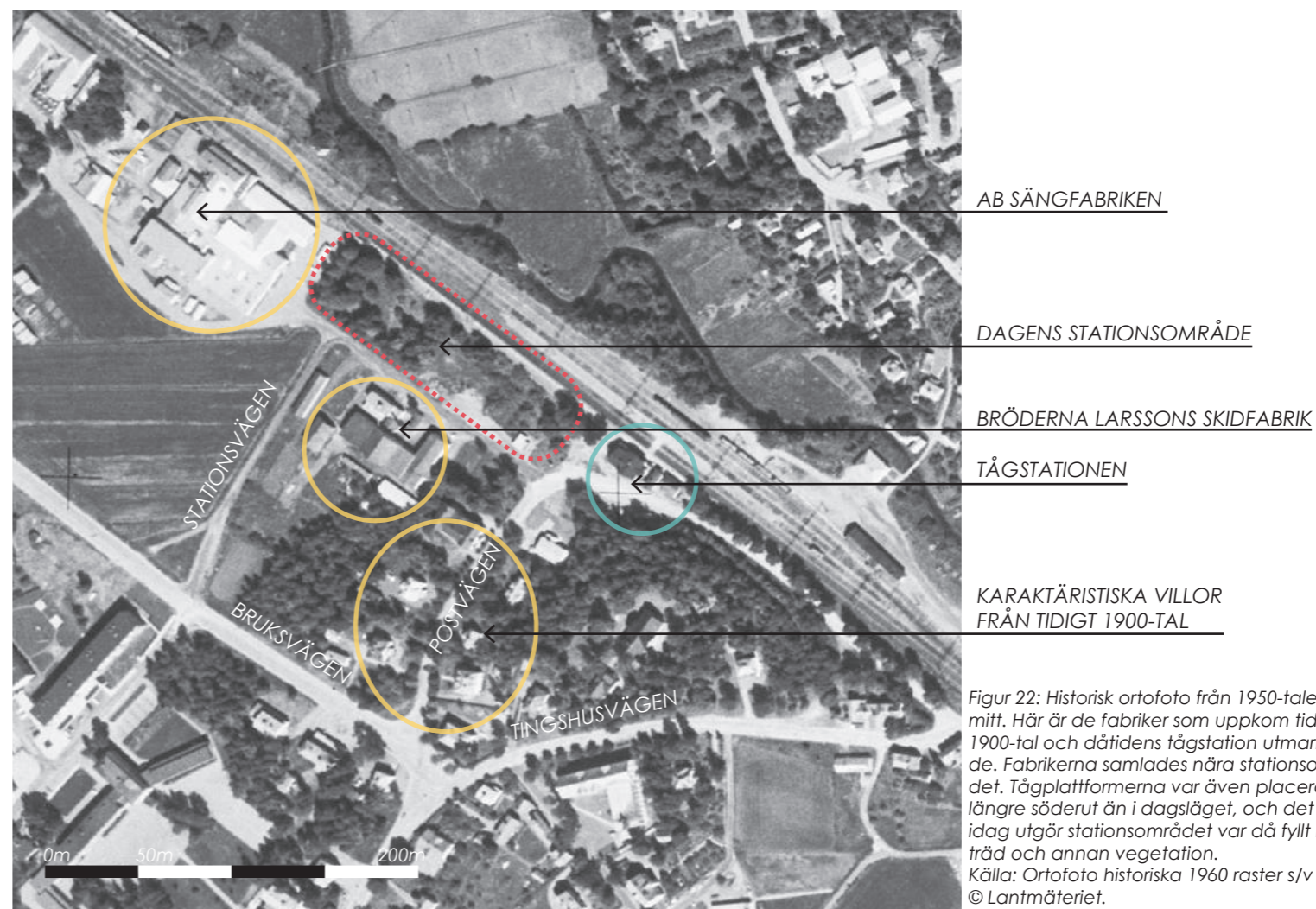
Statens Järnvägar (SJ) bedrev under slutet av 1800-talet och början av 1900-talet en gedigen trädgårdsverksamhet med egna trädgårdsmästare och plantskolor. (Andréasson 2007; Klintborg Ahlklo 1993). Järnvägslinjen mellan Uppsala och Gävle var ej statlig vid denna tiden, dock påpekar landskapsarkitekt Johan Bergkvist (2013, s.58) att det går att anta att dessa större privata linjer också hade en likande organisation av järnvägsparken med skötsel och plantering. Järnvägsparkerna omkring sekelskiftet 1900, skulle vara välskötta, prydliga och vackra (Bergkvist 2013, s.58). Parkerna och rabatterna var ett sätt att förmedla vikten av "god smak" även ut på landsbygden (Klintborg Ahlklo 1993, s.42). Vid banvaktarstugorna planterades vanligen nyttoväxter i form av fruktträd och bärbuskar. I rabatter planterades främst buskar, gärna med hängande eller pelarformigt växtsätt och med ett brokigt bladverk. Utplanterade ettåriga sommarblommor var också vanligt förekommande (Klintborg Ahlklo 1993, s.44) Johan Bergkvist (2013, s.76) skriver att man i stationsområdet i Örbyhus kan finna spår av park och trädgårdar från tidigt 1900-tal. Exempelvis äldre och värdefulla parkträd från en tidigare järnvägspark (Bergkvist 2013, s.76). Det som idag utgör stationsområdet var vid denna tid också betydligt grönare.

## 1900-TALETS ANDRA HÄLFT

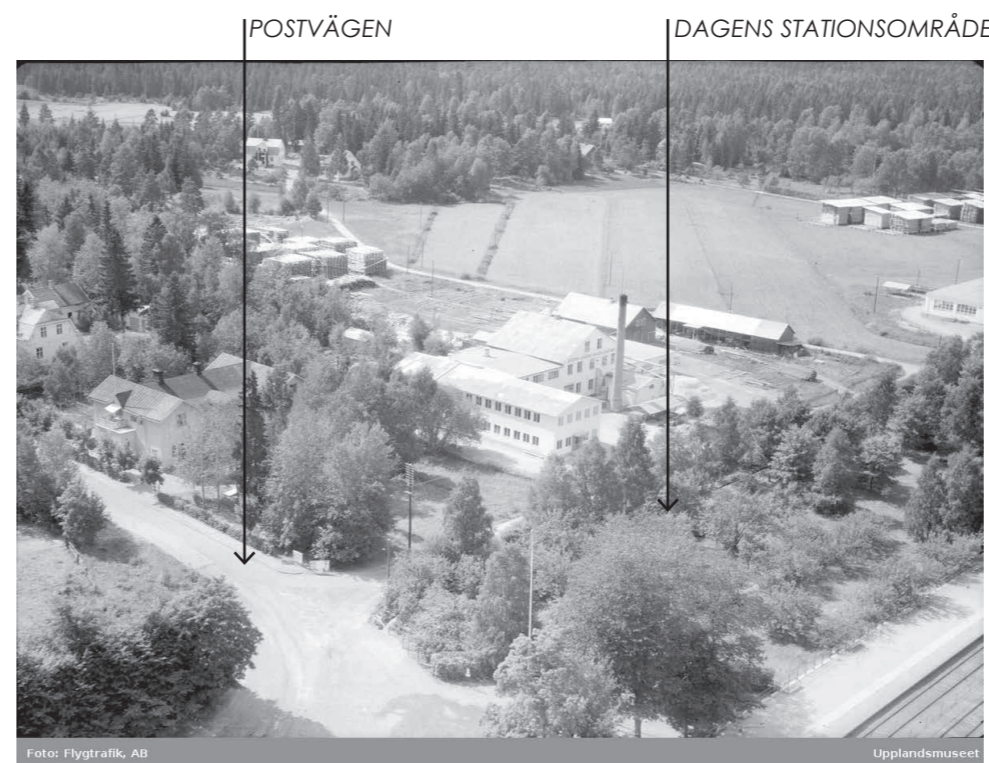
Det var mellan 1920 och 1940 som Örbyhus expanderade som mest i och



Figur 21: "Flygfoto över sängfabrikerna i Örbyhus" (Aero Material AB 1938 CC PDM). Flygfotografi från 1938 över AB Sängfabrikens fabrikslokaler intill järnvägen.



Figur 22: Historisk ortofoto från 1950-talets mitt. Här är de fabriker som uppkom tidigt 1900-tal och dåtidens tågstation utmarkerade. Fabrikerna samlades nära stationsområdet. Tågplattformarna var även placerade längre söderut än i dagläget, och det som idag utgör stationsområdet var då fyllt med träd och annan vegetation. Källa: Ortofoto historiska 1960 raster s/v 0.5 m © Lantmäteriet.



Figur 23: "Flygfoto över Bröderna Larssons Skidfabrik AB, Örbyhus, Uppland 1947" (Flygtrafik, AB 1947 CC BY-NC-ND). Flygfotografi över Bröderna Larsson Skidfabrik från år 1947 vid tågstationen i Örbyhus. Här kan man se att det som utgör stationsområdet idag då var betydligt grönare. Postvägen som går upp till vänster om fabriken kantas av alléträd och hade en tydligare koppling till dåtidens stationsområde.

med att nya industrier och bostadshus tillkom (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala Län 1945a, s.137). Under tidigt 1900-tal hade främst den nordöstra sidan av järnvägsspåren bebyggts med bostäder i form av egnahem. Från mitten av 1900-talet kom detta dock att ändras och istället var det den sydvästra sidan av järnvägsspåren som bebyggdes kraftigt (Upplandsmuseet & Länsstyrelsen i Uppsala Län 1945a; Flygare 2002). Under 1950- och 1960-talet byggdes här både skola, flerbostadshus samt pensionärsboenden (Flygare 2002, s.132). På 1970-talet tillkom även en liten centrumbildning i nära anslutning till dessa etableringar samt villa-bebyggelse under 1970- och 1980-talet (Flygare 2002, s.132). Dåtidens centrumbildningen låg i anslutning till Skolvägen och korsningen med Tibyvägen, där Örbyhus skola ligger än idag. Flerfamiljshusen här placerades så att det bildades små torgmiljöer längst med vägen. I husens bottenplan rymdes olika affärslokaler (Flygare 2002, s. 133). Idag har bottenvåningarna förlorat denna funktion och är bland annat skymda av häckplanteringar (se figur 29). Centrum är nu istället beläget några hundra meter söderut där det under 1900-talets första del låg några villor och vad som ser ut att vara åkermarker (se figur 27).

Ett nytt stationshus uppfördes på 1950-talet (se figur 24) (Bergkvist 2013, s.77). Idag är huset rivet och istället används ytan som parkeringsplats åt de som pendlar med Upptåget. Från 1960-talets mitt och fram till 1991 var tågtrafiken för privatpersoner ej i bruk till och från Örbyhus (Bergkvist 2013, s.76). Detta berodde på att det under mitten av 1960-talet inte längre fanns ett behov av såväl person- som godstrafik i och med att många industrier då lades ned i Örbyhus (Bergkvist 2013, s.76). Örbyhus var vid denna tid därmed en avflyttningsort i och med att många sysselsättningsmöjlighet försvann från orten (Bergkvist 2013, s.76).

## DAGENS HISTORISKA LANDSKAP

Örbyhus tågstation återöppnades för persontrafik år 1991, i och med sats-



Figur 24: "Örbyhus station" (Järnvägsmuseet cirka 1970 CC BY-SA). Bilden föreställer Örbyhus stationsområde omkring 1970. Här syns det stationshus som byggdes på 1950-talet samt en mindre byggnad till vänster om denna. Två stora träd ses i förgrunden, vilka skulle kunna vara de ekar, varav en fortfarande växer frodigt vid stationen.



Figur 25: Ortofoto visar Örbyhus tätort vid 50-talets mitt. Här ser man den forna placeringen av stationsområdet. Postvägen låg då i bättre anslutning till själva stationen och Tingshusvägen verkar vara av större betydelse än idag. Det som idag är stationsområdet var då bevuxet med vegetation. Här ses även de då nybyggda flerbostadshusen med affärslokaler i bottenplan.

Källa: Ortofoto historiska 1960 raster s/v 0.5 m © Lantmäteriet.



Figur 26: På bilden syns ett av de flerbostadshus som byggdes längs med Skolvägen under 1950- till 60-tal. De hade plats för affärsverksamhet i bottenplan. Mellan husen skapades små torgmiljöer och detta var den första centrumbildningen i tätorten. På bilden syns hur bottenvåningarna idag förlorat denna funktion i och med att de bland annat skymms av häckar.

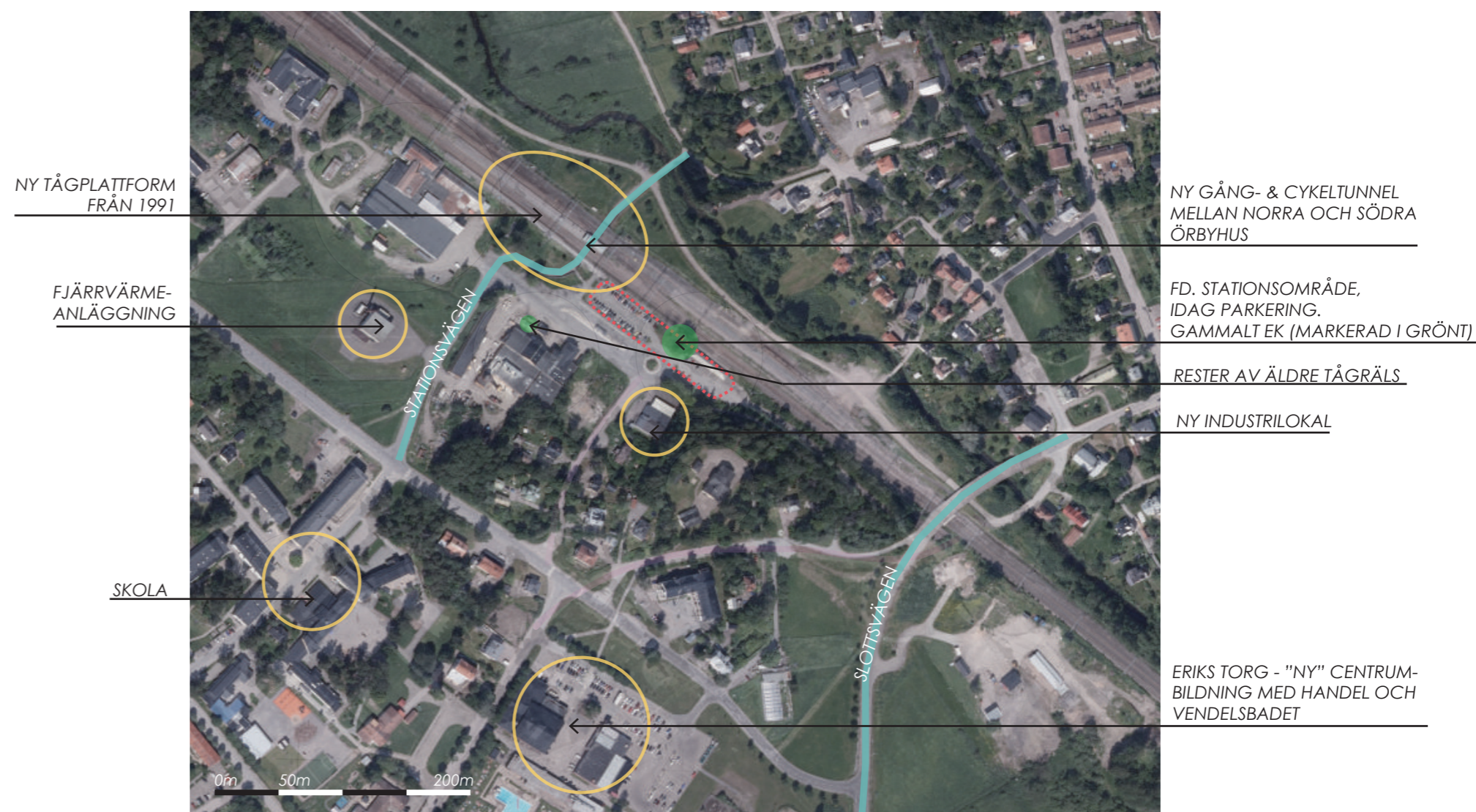
ningar på Upptågstaifiken (Bergkvist 2013, s.77). Efter detta har antalet som reser denna sträcka ökat (Bergkvist 2013, s.77). Bergkvist (2013, s. 77) beskriver dagens Örbyhus som ett "typiskt pendlarsamhälle" genom att det har en god koppling till Uppsala och Gävle via Upptåget. Genom enkätundersökningen framkommer av vissa att tåget och kommunikationerna till närliggande orter är av central betydelse för Örbyhus.

Plattformen för den nya stationen anlades några hundra meter norrut än var den historiskt sett legat. Detta har medfört att Postvägen förlorat sin ställning som huvudstråk till och från stationsområdet då Stationsvägen idag har en tydligare anslutning till de nya tågplattformarna (se figur 30). Området där den nya plattformen tillkom vittnar därför inte heller om samma tidsdjup i landskapet som kring Postvägen. Bortsett från de områden som redan på tidigt 1900-tal utgjordes av industrianläggningar. Spåren av var den gamla stationen låg består idag främst av att grundstrukturen av de dåtida perrongerna, skriver Bergkvist (2013, s.77). Men denna yta utgörs numer till största delen av bilparkering. Vidare förklarar han att man också än idag kan se större parkträd där den förra järnvägsparken låg. En av dessa ekar finns kvar mellan bilparkeringarna och har vuxit sig mycket stor, men den har idag inte samma centrala placering i Örbyhus stationsområde i och med att perrongen flyttades 1991. Vidare finns också tågrälsar kvar i marken vid ena av fabriksbyggnaderna vid stationen vilket tros vara en rest av det forna stationsområdet.

Sammanfattningsvis sätter fabriks- och verksamhetslokaler stor prägel på stationsområdet än idag, liksom de gjorde kring 1900-talets början. Det har även tillkommit element som kopplar an till den industriella karaktären genom den fjärrvärmeanläggning som nu ligger i anslutning till Stationsvägen samt ytterligare en industrilokal vid Postvägen (se figur 28 och 29).

Den före detta skidfabriken har behållit mycket av sin struktur. Men vissa tillägg i bygnadsstrukturen har tillkommit, främst i form av gula plåtbyggnader. Fabriksområdet omgärdas numer även av högt stålstängsel. På tomten huserar idag flera olika företag exempelvis schaktföretaget TE:s Schakt & Planering och en liten butik. Föreningen Utveckla Örbyhus, Tobo och Vendel har här även sin samlingslokal "Framtidsfabriken" i en av lokalerna på tomten. I den före detta sängfabrikens lokaler huserar numer företaget GSP Produktion AB som tillverkar storkök. Dessa ljusblå fabriksbyggnader är något av de första man möter då man anländer till Örbyhus med Upptåget.

I det område som idag utgör Örbyhus kommersiella centrum finns idag en ICA butik, Örbyhus Möbelaffär, en pizzeria samt Vendelsbadet - ett kommunalt utomhusbad. Torget som bildats mellan de moderna låga affärslokalerna kallas "Eriks Torg" och fick sitt namn 2014 som en referens till kung Erik XIV och nyckelharpspelmannen Eric Sahlström (Sveriges Radio 2014).



Figur 27: Ortofotot visar Örbyhus tätort idag. Centrum för handel har flyttats till nya byggnader söderut och de äldre bottenlokalerna i flerfamiljshusen är nu ej längre i bruk. En ny väg ansluter från norr till söder (Slottsvägen) och Tingsvägen är nu mer av en gång-och cykelväg. Stationsområdet har kraftigt förändrats i sitt utseende i och med flytten av tågplattformen 1991. Därmed har även Postvägens betydelse som koppling till tågstationen delvis försvunnit.

Källa: Ortofotograf raster © Lantmäteriet.



Figur 28: Bilden visar fjärrvärmeanläggningen vid Stationsvägen. Detta är ett nytt element i landskapet kring stationen som kopplar an till den karaktär som industrier och verkstäder länge satt på platsen.



Figur 29: Bilden visar en av de nyare industribyggnaderna intill Postvägen.



Figur 30: En storvuxen äldre ek växer intill järnvägsstationen idag, i höjd med den plats där de första stationshusen låg. Denna ek kan tänkas vara en rest av sekelskiftets järnvägspark.

# ENKÄTUNDERSÖKNING

## HUR KAN DEN HISTORISKA PLATSUNDERÖKNINGEN TAS VIDARE TILL GESTALTNINGEN?

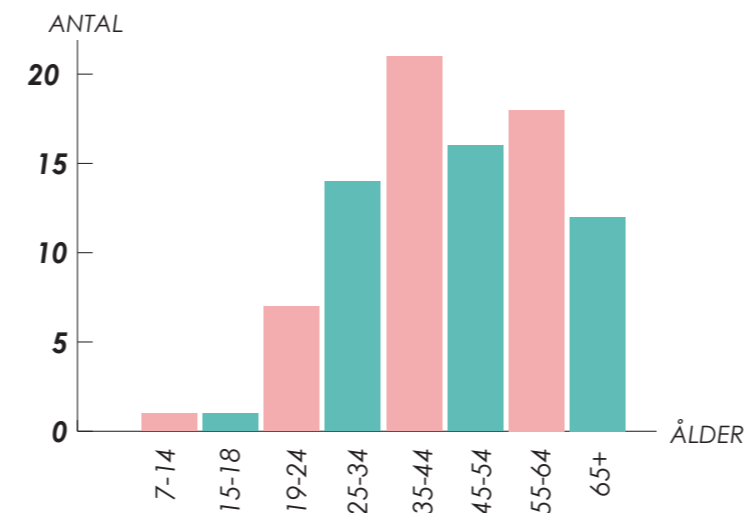
- Örbyhus slott är, trots sin placering bortom tätorten, en del av det som kännetecknar Örbyhus. Slottet har en lång historia från 1300-talet och har en historiskt stor betydelse i norra Uppland. En påminnelse om närheten till Örbyhus slott kan göras kring stationsområdet genom att exempelvis upprätta informativa skyltar eller genom konstverk.
- Bruksorterna i det omkring Örbyhus har historiskt sett haft stor betydelse för landskapet runtom orten. Järnet var en betydelsefull råvara och kan inspirera material val i gestaltningen.
- Örbyhus grundades i och med järnvägsdragningen mellan Uppsala och Gävle och har genom historien identifieras som ett stationssamhälle. Detta lever kvar än i dag genom Upptåget. Betydelsen av tågstationen som en central del av livet i Örbyhus kan lyftas.
- Gestaltningen av stationsområdet kan inspireras av stationsparkerna vid sekelskiftet 1900. Exempelvis genom prydnadsrabatter eller fruktträd som var vanligt vid tågstationerna under denna tid. Stationsområdet var förr också betydligt grönnare och detta kan inspirera gestaltningen.
- Verkstäder och fabriker har historiskt sett satt sin prägel på stationsområdet och samhället. Många av dessa äldre fabriksbyggnader finns kvar än idag och de kan fortsatt få karaktärisera detta område. Däremot är fabriksbyggnaden närmast stationen, före detta skidfabriken, idag instängslad. Genom att öppna upp området kan denna bebyggelse få sätta mer prägel på området.
- Villabebyggelsen längst med Postvägen härstammar från tidigt 1900-tal och sätter mycket prägel längst stråket. Placeringen av husen visar också att samhället sakta expanderade utifrån stationen. Postvägen hade även förr en mer direkt kontakt med tågstationen då stråket ledde rakt till den dåtida placeringen av tågplattformarna. Tågstationens koppling till Postvägen har delvis gått förlorad och kan ökas genom gestaltningen.
- Stationsområdet har genomgått många förändringar, inte minst då man flyttade tågplattformarna några hundra meter norrut vid nyöppnandet 1991. Några få spår finns kvar av det dåtida stationsområdet och dessa kan framhävas genom gestaltningen.

Enkätundersökningen ger inblick i vad som är stråkens och Örbyhus identitet och kännetecken, genom att ta del av människors berättelser och beskrivning av platserna och Örbyhus. Samtidigt ger enkätundersökningen också information och inspiration till hur stråken kan förbättras funktionellt och upplevelsemässigt.

Totalt svarade 90 personer på enkäten. Cirka 70 % av de svarande var kvinnor och cirka 30 % var män. Majoriteten var mellan 35-44 år, följt av 55-64 år. Den huvudsakliga sysselsättningen bland de svarande var att arbeta som anställd.

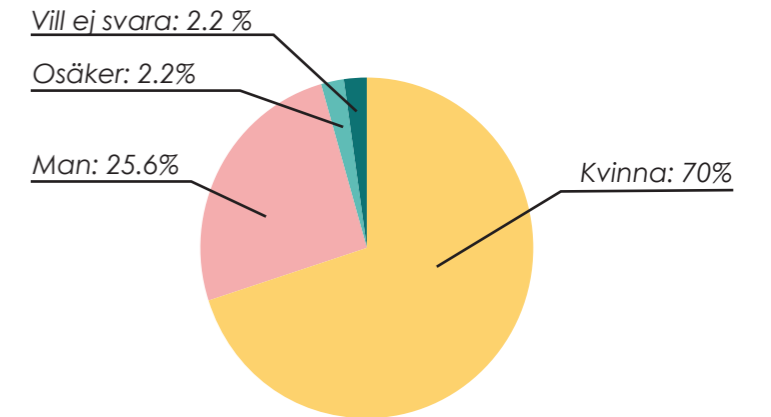
Sammanställningen och analysen av svaren på de öppna frågorna i enkäten redovisas i detta kapitel. Efter detta kommer en sammanställning av resultatet på frågorna med svarsalternativ som berörde hur man använder och rör sig till och från tågstationen samt hur man anser att stråken kan förbättras.

## ÅLDERSFÖRDELNING



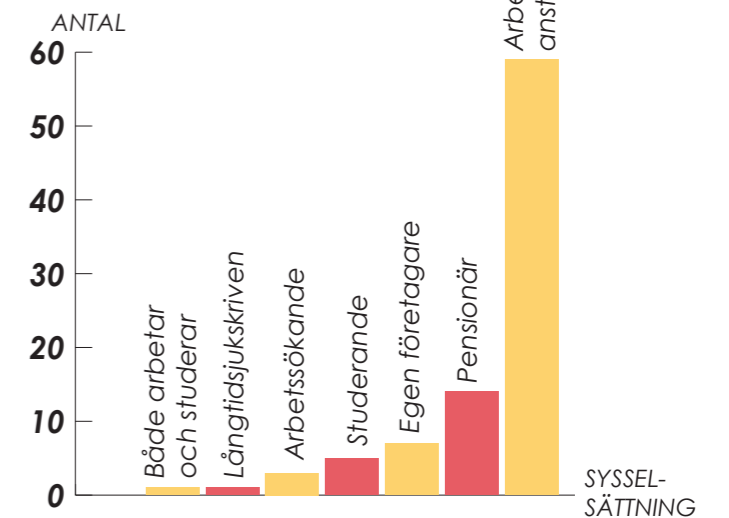
Figur 31: Diagrammet visar åldersfördelningen hos de svarande i enkätundersökningen.

## KÖNSFÖRDELNING



Figur 32: Diagrammet visar könsfördelningen hos de svarande i enkätundersökningen.

## SYSSELSÄTTNING



Figur 33: Diagrammet visar de svarandes sysselsättning.

## “VAD TYCKER DU KÄNNETECKNAR ELLER GÖR ÖRBYHUS SPECIELLT?”

Detta är en sammanställning av svaren på den öppna frågan i enkäten som ombad de svarande att beskriva vad som kännetecknar eller gör Örbyhus speciellt. Svaren är indelade i kategorier, vilka beskrivs nedan och i många fall kunde svaren delas in i flera kategorier då de uttrycker kännetecknen som handlar om en variation av ämnen. 55 av de 90 som svarade på enkäten valde att besvara denna fråga.

### KULTURMILJÖ OCH HISTORIA

Majoriteten av svaren som samlas inom denna kategori berör *Örbyhus Slott*. Totalt nio av de 55 som svarar på frågan nämner slottet som kännetecken för orten. Ofta nämns slottet i samband med naturvärden eller andra historiska aspekter av orten. En person anger “slottet” som det enda kännetecknet. Den anrika kulturmiljön kring Örbyhus slott beskrivs under den historiska platsanalysen, där det framkom att slottet har en betydligt längre historia än själva tätorten Örbyhus.

Andra miljöer och landmärken i och kring Örbyhus tätort som påpekas vara speciella för orten är exempelvis *vattentornet, fågellokalerna Vendelsjön och Kyrksjön, villaområdena, ån, den gamla handelsträdgården, byggnaden med fasadmålning vid stationen, kyrkorna, industrin vid stationen, restaurang Pärlan vid väg 292, möbelaaffären och Örbyhus golfbana. Villaområdena* från tidigt 1900-tal, framförallt i Tegelsmora området, tas upp av tre stycken och är uppskattade. Några nämner även “*brukshistorien*” och “*vallonbygden*” som kännetecknen för Örbyhus, vilket bör syfta till de olika bruksorter som omgärdar Örbyhus.

Delar av kulturhistorien som nämns och inte är knutna till något specifikt byggnad eller plats är *nyckelharpspel, textilindustrihistoriken* samt att det förr fanns ett fint stationshus och kiosk vid stationen. En person påpekar specifikt att det i Örbyhus finns en historia som bör lyftas fram.

17 av de 55 svaren på denna fråga kunde samlas inom denna kategori.

*“Florarna, slottet, textilindustrihistoriken, den fina levande jordbruksbygden med duktiga matproducenter, fågellokalerna som Vendelsjön och Kyrksjön...”*

*“Förut var det mer små trävillor. De saknar jag. Stationsområdet hade ett fint stationshus och kiosk! Numera är Örbyhus ganska fult faktiskt!”*

### GRÖNSKA OCH NÄRHET TILL FIN NATUR

Inom denna kategori samlas de svar som påpekade att Örbyhus ligger i nära anslutning till naturområden och skog, eller att själva orten är “grön”. 13 svar kunde samlas inom denna kategori. Tre stycken svarar specifikt att Örbyhus ligger nära “Florarna”, ett naturreservat cirka en halvtimmes bilfärd norr om Örbyhus tätort.

*“... Lagom stort och nära olika fina naturtyper!”*

*“Slottet, stora grönområden”*

### STATIONS- OCH PENDLARSAMHÄLLET ÖRBYHUS

Några av de svarande nämner kommunikationerna till andra platser som en del av det som utmärker orten och det går att ana en dualitet i inställningen till pendlingsläget. De svarande påpekar både att det ger goda kommunikationer men samtidigt framhävs av vissa att detta också leder till att det finns en viss avsaknad av funktioner lokalt i orten. Två benämner orten som ett “pendlarsamhälle” eller “pendlarort”, där en av personerna är negativt inställd genom att beskriva orten som en “ful pendlarort”. Däremot framhävs av samma person att de goda kommunikationerna är bra om man saknar något. 10 av svaren kunde samlas inom denna kategori.

*“... Närheten till Uppsala (o Gävle) men ändå ”landet”.”*

*”Mycket blandad befolkning och boendetyper. Fullt med numera nedlagda verksamheter. Människor som tycker om att promenera.”*

### IDROTTER OCH AKIVITETSANLÄGGNINGAR I ÖRBYHUS

Många beskriver att en del av det som utmärker och kännetecknar Örbyhus är olika typer av idrotter eller aktivitetsanläggningar, framförallt utomhusbassängen Vendelbadet. Sju personer nämnde specifikt Vendelbadet som ortens kännetecken. Vendelbadet ägs och drivs av Tierps kommun och ligger i anslutning till Örbyhus centrum. De idrotter som nämns är; *innebandy, fotboll och golf*. I Örbyhus finns den enda golfanläggningen i Tierps kommun och denna ligger i anslutning till Örbyhus slott (Tierps Kommun 2017b). Örbyhus IF grundades 1920 och har därmed sedan länge varit en del av samhället. 13 svar kunde samlas inom denna kategori.

*“Idrott som fotboll, innebandy, badet”*

*“... Det som är speciellt är flera fina naturområden och utomhusbassängen.”*

### ETT SAMHÄLLE I MINDRE SKALA

Inom denna kategori samlas de svar som på något vis påpekar samhällets mindre skala, både i positiv och negativ bemärkelse. 12 av svaren inom denna kategori kunde tolkas ha en positiv inställning till den mindre skalan, vilket är en klar majoritet. Många svar uttrycker att Örbyhus är trivsamt, lugnt eller tryggt, vilket kan antas ha att göra med att dem trivs med att bo i ett mindre samhälle. Några av svaren uttrycker på olika sätt att “det som behövs finns lokalt i orten”. En person beskriver Örbyhus som “landet”, i vad jag tolkar det som, positiv bemärkelse.

Tre av svaren är dock mer negativt inställda till den mindre skalan. Framförallt uttrycks ett missnöje med ortens ställning i kommunen då dessa personer anser att Örbyhus hamnar i skuggan av centralorten Tierp och glöms bort i olika typer av investeringar.

*“Litet lugnt och trivsamt samhälle som har eget liv som affärer, småindustri, högstadieskola. ...”*

*“En ort bortglömd av Tierpskommun”*

### UTEMILJÖER SOM KAN FÖRBÄTTRAS

Svaren inom denna kategori uttrycker ett missnöje med ortens utemiljöer. De svarande påpekar att saker kan förbättras för att göra det trevligare att vistas ute. Flera uttrycker att utemiljön är “ful”, skräpig eller tråkig. Förbättringsförslagen är varierade, och består bland annat av att det bör göras något vid ån, att det behöver bli mer trivsamt, att önskar fler platser att umgås på, att historien bör lyftas fram, att det behövs mer grönska och konstnärliga utsmyckningar samt att det bör finnas ”skyltar till olika smultronställen inom natur och kultur”. Dessa åsikter kan kanske inte ses som ett kännetecken i sig, men eftersom det också uttrycks en vilja av att förbättra utemiljöerna kan de tala för att dessa personer också känner tillhörighet till sin ort och bryr sig om den.

*“... Kanske några kartor till viktiga funktioner och smultronställen inom natur/kultur utformade, på något konstnärligt sätt kan finnas inom området? Målning i gångtunneln och sedan konstnärliga kartor/skyltar på respektive sida om järnvägen”*

*”mycket finns på plats (föreningar, affärer, idrott, bad, skola, förskola osv) men det syns inte och saknas platser där man kan umgås och vara (park, bänkar att sitta på, café).”*

### KULTUR OCH ENGAGEMANG

Nio av svaren framhäver att olika typer av kultur eller ett lokalt engagemang är det som gör orten speciell. Fem av de svarande påpekar specifikt att invånarna i Örbyhus på olika sätt är engagerade i ortens utveckling eller att Örbyhus är en ort där det händer mycket. Av några föreningar som finns i Örbyhus kan nämnas Utveckla Örbyhus Tobo Vendel (Utveckla ÖTV) som varit med och hjälp till i detta projekt, samt “Örbyhus.nu” som bland annat varje år anordnar “Örbyhusdagen” med marknader och det så kallade “slottsrallyt” (Örbyhus.nu 2019). Fyra av svaren uttrycker att Örbyhus utmärker sig genom olika typer av kultur, exempelvis nämns att det finns ett bra kulturutbud inom orten.

*“Många aktiva föreningar, fina miljöer för barn, nära till Uppsala, Tierp, österby och Gävle”*

*“Mycket musik, hockeyrinken, multilarenan”*

### DET FINNS INGET SPECIELLT MED ÖRBYHUS

Denna kategori präglas av korta svar som helt enkelt talar om att inget utmärker eller är speciellt med orten. Två av svaren framhäver en vilja om att något bör göras åt detta, exempelvis att man bör förbättra området kring Tegelsmoraån, eller att orten borde göras mer trivsam. Sex svar kunde samlas inom denna kategori. Detta är den kategori med den lägsta genomsnittliga åldern bland de svarande.

*”ingenting”*

*“Inte något särskilt. Örbyhus sticker inte ut på något sätt utom möjligen tillgången till Upptåget.”*



## SVAREN BLIR EN DEL AV GESTALTNINGEN

Svaren på frågan “Vad tycker du kännetecknar eller gör Örbyhus speciellt?” kan struktureras i åtta kategorier som på olika sätt berättar om hur de svarande ser på orten och vad som gör den speciell. Nedan följer en analys av svaren som fokuseras på hur dessa svar kan bli en del av den kommande gestaltningen.

### HISTORIA

En slutsats från enkätundersökningen är att många olika typer av referenser till historien eller till historiska kulturmiljöer anses känneteckna Örbyhus. Detta innebär att Örbyhus därmed också har en rik och levande historia.

En stor andel av svaren lyfter Örbyhus slott som ett av ortens främsta kännetecken. Då man vistas i Örbyhus tätort saknas kopplingen till slottet, främst beroende på att slottet ligger några kilometer utanför tätorten. Den mentala kopplingen till Örbyhus slott och den äldre historien kan göras mer tydlig i Örbyhus för att lyfta fram detta välkända kännetecken. Vissa påpekar även ”brukstiden” eller ”vallonbruken” är något som är speciellt för Örbyhus, även om Örbyhus tätort i sig inte varit en bruksort. För att ta hänsyn till att vissa trots allt kopplar Örbyhus till de omkringliggande bruksorterna kan inspiration för gestaltningen hämtas från dessa bruksmiljöer och den historien.

Några av de svarande minns hur samhället sett ut tidigare, med olika industrier och den äldre stationsmiljön. Även om det skulle vara svårt att åter skapa det liv som fabriker tillförde Örbyhus under tidigt 1900-tal kan det vara viktigt att i gestaltningen koppla an till hur orten sett ut och fungerat tidigare. Många av byggnaderna från denna tid finns fortfarande kvar inom tätorten; exempelvis fabriksbyggnader vid stationen och villor från tidigt 1900-tal. Dessa byggnader och spåren efter den äldre stationsmiljön kan användas och lyftas fram för att ge uttryck åt de historiska referenser som anges i enkätundersökningen.

### KÄNSLORNA TILL ORTEN

Att förbättra utemiljöerna kan vara ett sätt att uppmärksamma att det lokalt finns en vilja att ortens utemiljöer bör göras mer attraktiva. Att det samtidigt också är vissa som anger att det inte finns något som utmärker Örbyhus påvisar att det kan behövas element i den fysiska miljön som faktiskt lyfter fram det som är speciellt med orten. Gestaltningen bör samtidigt ta tillvara de aspekter som gör att människor trivs med samhällets mindre skala. Exempelvis genom att ta tillvara det lugn och den trygghet som dessa personer framhäver. Slutsatsen är att den mindre skalan är en del av Örbyhus identitet, och att gestaltningen bör lyfta fram de positiva aspekter som kommer utav detta.

### STATIONSSAMHÄLLET

Några svar framhäver kommunikationerna till andra orter som en del av det som kännetecknar Örbyhus. Orten kan därmed anses identifieras som ett stationssamhälle och stationsområdet är därför både en knutpunkt och en utgångspunkt som är av central betydelse för livet i Örbyhus. Med tanke på detta kan det vara viktigt att framhäva stationens betydelse för orten i gestaltningen och koppla stationen på ett tydligt sätt till övriga delar av Örbyhus.

I och med att en relativt stor andel rör sig från och till Örbyhus flera gånger i veckan kan det också tänkas att orten ständigt jämförs eller sätts i relation till andra orter eller platser människor besöker. Relph (1976 s.49) hävdar att platsers identitet till stor del består i hur en plats skiljer sig från en annan. Det kan därför vara viktigt att se till hur Örbyhus skiljer sig från andra orter, och framhäva det som faktiskt särskiljer Örbyhus i gestaltningen vid tågstationen.

### NATUREN

Samtidigt som vissa vill att utemiljöerna ska förbättras är det lika många som uttrycker en uppskattning till grönskan och naturen i och omkring Örbyhus tätort. Flera påpekar den närliggande naturen och naturområdena runt tätorten som en del av det som är speciellt med Örbyhus. Det kan därför behövas en påminnelse om vad som finns runtomkring då man befinner sig inom ortens kärna. Detta kan göras genom att föra in mer grönska längs stråken och på olika platser.

### AKTIVITET & ENGAGEMANG

Örbyhus utmärker sig även genom olika typer av aktiviteter, både kulturella och idrottsliga. Vendelbadet vid centrum är exempelvis ett kännetecken för många. Det kan därför vara viktigt att framhäva den fysiska kopplingen till Vendelbadet i stråkens gestaltning.

Engagemang, föreningar och kultur är också en del av Örbyhus kännetecken. Denna livfullhet som lyfts fram av vissa kan därför vara viktig att framhäva för att ge uttryck åt en del av Örbyhus identitet. Att det verkar finnas ett engagemang för ortens utveckling är också viktigt att ta hänsyn till eftersom det kan tänkas att det då också kan finnas ett intresse av att kunna interagera med och påverka den fysiska miljön. Att det samtidigt finns de personer som inte tycker att det finns något särskilt med Örbyhus kan också tala för att vissa saknar denna känsla av tillhörighet till orten.

### HUR KAN SVAREN TAS VIDARE TILL GESTALTNINGEN?

- För in **mer grönska i utemiljöerna** för att öka den visuella attraktiviteten och för att påminna om närheten till naturen.
- **Lyft Örbyhus som ett stationsområde** genom att tydliggöra betydelsen av stationsområdet. Stationsområdet är en plats på väg till andra platser men samtidigt en viktig knutpunkt i sig som bör göras attraktiv och särskild.
- **Tillvarata samhällets mindre skala** och lyft fram de positiva aspekterna av detta, såsom att orten är lugn, trygg och “lagom”. Stråk och platser ska upplevas välskötta och vårdade.
- **Lyft Örbyhus historia** genom att tillvarata delar av den historiska kulturmiljö som finns inom orten samt lyfta fram kopplingen till den äldre historien i landskapet runtomkring tätorten, såsom Örbyhus slott och de omgärdande bruksorterna.
- **Ta tillvara invånarnas engagemang** genom att skapa miljöer som går att påverka. Samtidigt som kulturen, idrotten och aktiviteterna som pågår ska få göra sig uttryck.

## VÄGBESKRIVNINGAR

Nedan följer en sammanställning och analys av svaren på frågorna "Hur skulle du förklara vägen från tågstationen till skolan för någon som kommer till Örbyhus för första gången?" samt "Hur skulle du förklara vägen från tågstationen till Örbyhus centrum för någon som kommer till Örbyhus för första gången?". Totalt 50 av de 90 som svarade på enkäten valde att besvara dessa två frågor.

Genom vägbeskrivningarnas fås inblick i hur delar av den fysiska miljön värderas, beskrivs, hur de används och om känslorna som är kopplade till dem. Svaren ger även information om rörelsemönstren som pågår mellan målpunkterna samt om olika funktionella och upplevelsemässiga aspekter som kan behöva förbättras.

### VÄGEN BESKRIVS UTIFRÅN OLIKA LANDMÄRKEN

I de flesta av svaren beskrivs vägen genom olika typer av orienteringspunkter eller landmärken längs med stråken. I vägbeskrivningarna till skolan använde 24 av de 50 svarande någon typ av landmärke och i vägbeskrivningarna till centrum var de något fler, 31 stycken av de svarande.

Det landmärke som nämns flest gånger för vägen till skolan var *väggmålningen* på ett av flerfamiljshusen vid Skolvägen som kan ses från stationsområdet (se figur 34). Åtta personer nämner detta landmärke i sina vägbeskrivningar. Tre av de svarande utpekar specifikt en *gul plåtbyggnad* som kantar Stationsvägen, och en påpekar att denna byggnad är "ful". I och med att den gula färgen nämns är det tydligt att den syftade till just denna byggnad. Lika många som nämner den gula plåtbyggnaden, nämner även det *ljusst rosafärgade värmeverk* som ligger på andra sidan Stationsvägen. Denna byggnad syns tydligt i landskapet då den omgärdas av ett öppet fält. En slutsats är att *industribyggnaderna* utmärker sig i landskapet eftersom många orienterar sig utifrån dessa. Vissa nämner inte vilken specifik byggnad man syftar till utan skriver endast "industri- eller fabriksbyggnader". Industribyggnaderna är en del av sex personers vägbeskrivningar till skolan. Men då vanligen i kombination med andra landmärken såsom väggmålningen. Andra orienteringspunkter som nämns är exempelvis *vattentornet*, *korsningen Bruksvägen/Stationsvägen/Skolvägen*, *gårdet* eller *skorstenarna* omkring Stationsvägen.

De olika landmärken som förekommer i vägbeskrivningarna till centrum är främst; *ICA*, *villorna längst med Postvägen*, *buss hållplatserna/busslingan vid stationen*, *parkeringarna vid stationen*, *rondellen* och *industribyggnaderna*. ICA benämns för att förklara att man kommit fram till centrum, andra landmärken som de svarande identifierar som en del av centrum är *pizzerian*, *möbelaffären* och *Vendelbadet*. För att förklara att man ska gå längst med Postvägen för att nå centrum, beskriver många att man ska gå upp för backen mellan villorna. Buss hållplatserna vid stationen nämns av åtta stycken och vanligen då för att man ska röra sig mot eller snedda över dem för att nå Postvägen. Väggmålningen som syns från Stationsvägen nämns bara av tre stycken, vilket tyder på att färre använder Stationsvägen för att komma till centrum.

### VÄGEN BESKRIVS UTAN LANDMÄRKEN

Inom denna kategori samlas de svar som på olika sätt beskriver vägen utan att orientera sig utifrån landmärken eller orienteringspunkter i omgivningen.

I vägbeskrivningarna till skolan är det 17 stycken som inte behöver någon typ av landmärke för att förklara vägen. 11 av dessa svar beskriver istället vägen genom att skriva svar i stil med "gå rakt fram". Min tolkning är då att man förklarar att man bör gå Stationsvägen rakt från tågstationen fram till skolbyggnaderna. Detta kan tyda på att vägen uppfattas som enkel och lätt att förstå. I vissa fall väljer de svarande att beskriva vägen utifrån vägnamnen; Stationsvägen, Bruksvägen och Skolvägen, vilket kan tyda på att dessa vägar är väletablerade i dessa personers medvetande. I vissa fall använder de svarande sig av väderstreck för att beskriva vägen.

Sju av de svarande beskriver vägen till centrum utan att använda sig av några landmärken. Det är 10 färre svar än i vägbeskrivningarna till skolan. Detta skulle kunna tyda på att vägen till centrum är mer svår förklarad eftersom de svarande verkar känna ett större behov av att orientera sig utifrån olika typer av landmärken i vägbeskrivningarna.

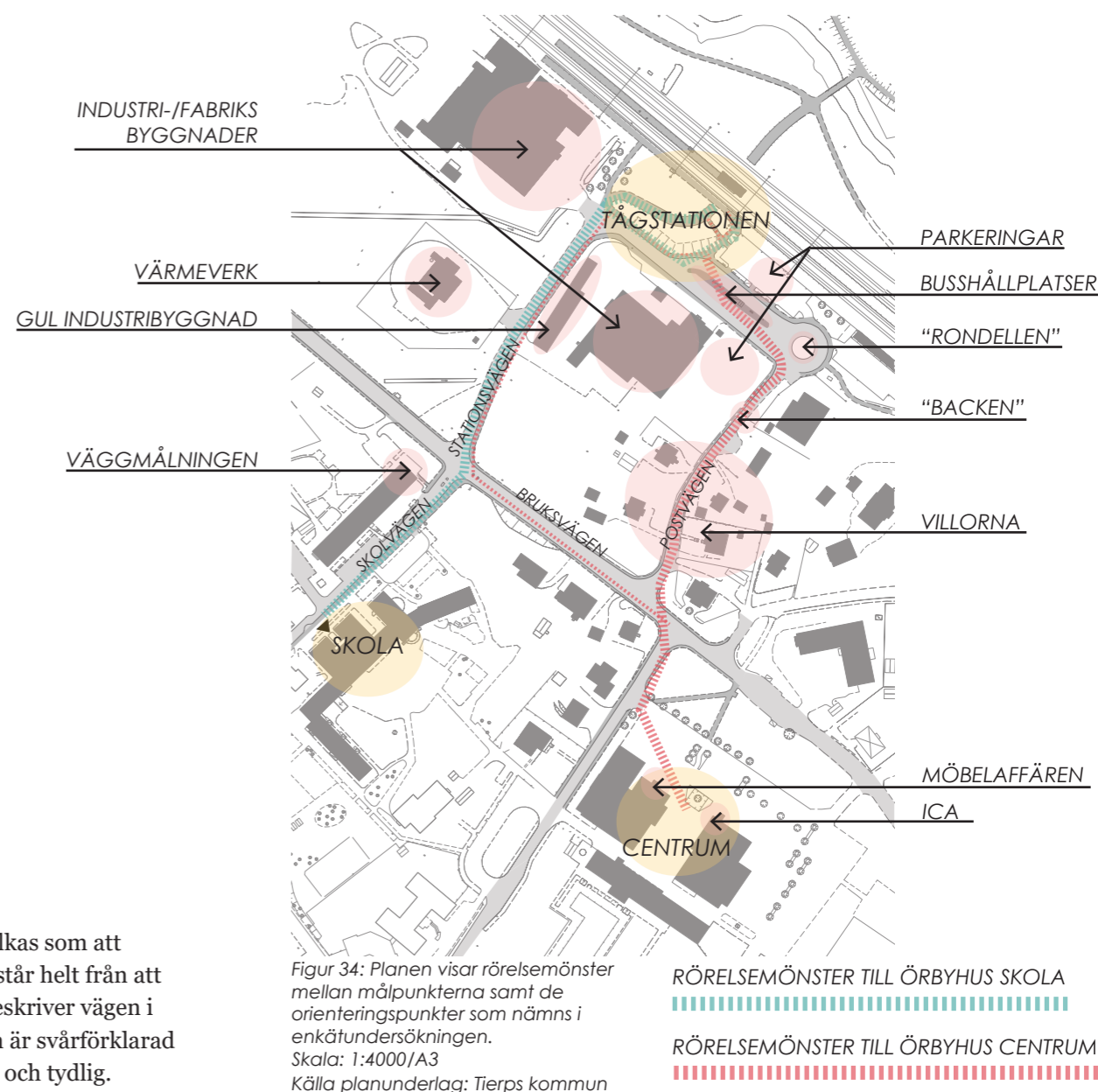
### VÄGEN ÄR SVÅR ATT FÖRKLARA

Endast två av vägbeskrivningarna till skolan kan tydligt tolkas som att vägen dit är svår förklarad eller otydlig. Dessa svarande avstår helt från att ge en vägbeskrivning eftersom de hellre möter upp eller beskriver vägen i bilder. Med tanke på det är som få som markerar att vägen är svår förklarad kan jag dra slutsatsen att vägen till skolan är relativt enkel och tydlig.

Vägen till skolan kan dock anses vara mindre tydlig eftersom fem av vägbeskrivningarna kunde tolkas som att vägen dit är krånglig, eller svår att beskriva. De svarande beskriver exempelvis att vägen är "krånglig", "oklar" eller "komplicerad".

### SYNPUNKTER PÅ UTEMILJÖN

10 av vägbeskrivningarna till skolan innehåller olika synpunkter på utemiljön, vanligen i negativ bemärkelse. Många av dessa svar består inte av någon vägbeskrivning utan handlar enbart om hur man upplever miljön. Den enda positiva kommentaren är en person som anser att väggmålningen är "trevlig". I övrigt handlar kommentarerna om att vägen upplevs dystert, skrämig, ful eller otrevlig. Ett svar beskriver hur det "aldrig byggts någon trappa" ner från tågplattformen mot Stationsvägen, en annan om att skylten för Örbyhus skola inte rättats till och att det än idag, sedan 2010, står; "Örbyhus Kola" istället.



I vägbeskrivningarna till Örbyhus centrum kommenteras utemiljön genom att nämna att vägen inte är välkommande, att den är krånglig, att det saknas skyltar som visar vägen eller att backen mellan villorna vid Postvägen är "tråkig", "mörk" och "ödslig". Sju av vägbeskrivningarna till centrum kommenterar utemiljöerna på något vis.

## VÄGEN TILL ÖRBYHUS SKOLA FRÅN TÅGSTATIONEN



Figur 35: Många upplever att vägen mot skolan är enkel att förklara då man följer vägen "rakt fram" längs med Stationsvägen. På bilden syns Stationsvägen och två av de vanliga landmärken som nämns, väggmålningen och den gula industribyggnaden. Många har synpunkter på utemiljön och anser bland annat att den är "skräpig".

## VÄGEN TILL ÖRBYHUS CENTRUM FRÅN TÅGSTATIONEN



Figur 36: Bilden visar Postvägen och backen från stationsområdet mot centrum. Många upplever denna väg som krånglig, ovälkomnande och dyster. Vägen identifieras bland annat av villorna längs med stråket.

## HUR KAN VÄGBESKRIVNINGARNA TAS VIDARE TILL GESTALTNINGEN?

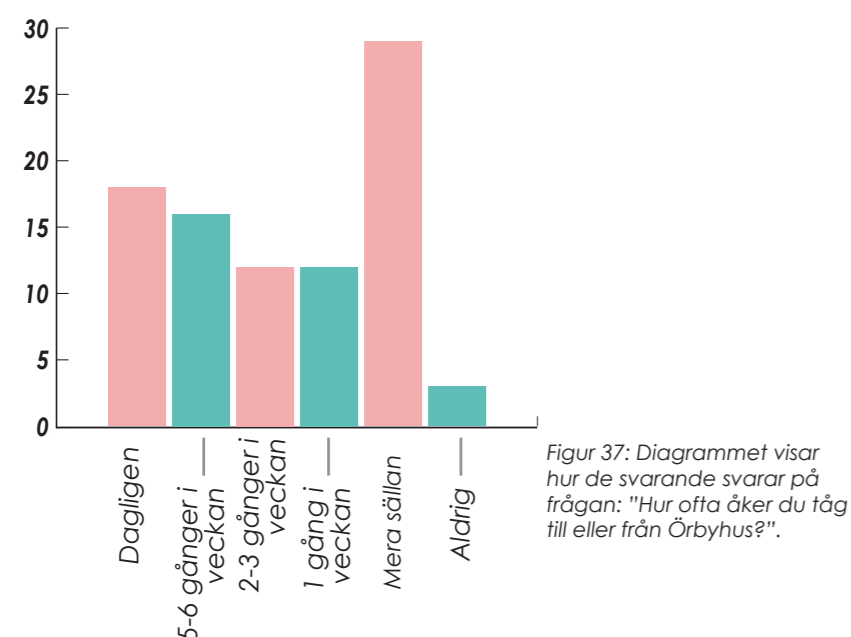
- Ta tillvara de landmärken och orienteringspunkter som nämns av många, de är delar av platsens identitet. **Siktlinjer till väggmålningen, villorna längs Postvägen och butikerna i centrum ska bevaras.**
- Ta tillvara det som kännetecknar och identifierar Stationsvägen såsom de omkringliggande industribyggnaderna och att det är en rak och tydlig väg mot skolan. Den gula industribyggnaden är exempel på orienteringspunkt som kan förskönas men samtidigt få identifiera stråket.
- De omkringliggande villorna längs Postvägen är en del av det som kännetecknar och identifierar stråket. Detta ska tas tillvara i gestaltningen.
- Vägen från tågplattformarna mot Postvägen ska förtydligas genom vägledande element i den fysiska miljön.
- Både Stationsvägen och Postvägen används för att ta sig till de två målpunkterna från tågstationen. **Gestaltningen ska därför fokusera på dessa två stråk.**
- Postvägen ska gestaltas främst som ett gång- och cykelstråk mellan tågstationen och centrum.
- Postvägen är den mest svårförklarade av stråken. Gestaltningen ska därför fokusera på att **öka orienterbarheten** längs detta stråk.
- Stationsvägen ska göras livligare med mer visuellt attraktiva kanter.
- Postvägen ska bli mer inbjudande, upplyst och livligare.

## ANVÄNDNING OCH SYNPUNKTER

Genom frågorna med svarsalternativ i enkäten framkommer information om hur stråken till tågstationen används, och vad de svarande tycker kan förbättras. Nedan följer en sammanfattning av svaren på dessa frågor.

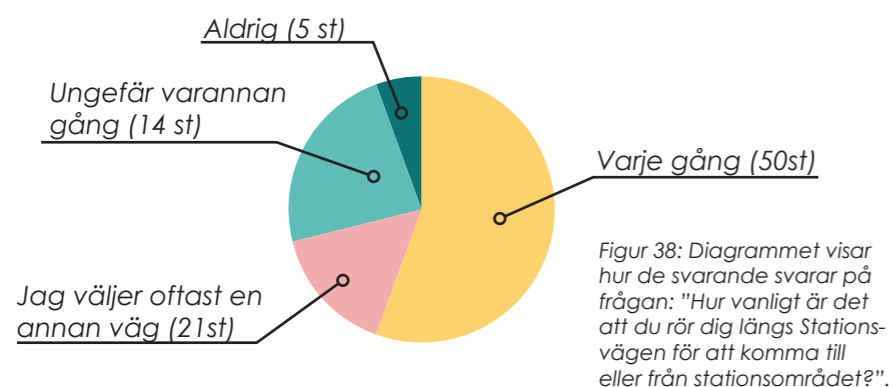
### HUR OFTA ANVÄNDS TÅGET?

Diagrammet nedan visar hur ofta de svarande i enkäten åker tåg till eller från Örbyhus. Flest markeringar (29 st) får alternativet ”mera sällan” som innebär att människor använder tåget mer sällan än en gång i veckan. Dock är det totalt 34 av de svarande som antingen åker med tåget dagligen eller 5-6 gånger i veckan. Slutsatsen är att även om det är många som inte åker tåg särskilt ofta är det trots allt mycket vanligt att ta tåget till eller från Örbyhus flera gånger i veckan. Därmed kan tänkas att tågstationen är en frekvent använd plats av många i Örbyhus.



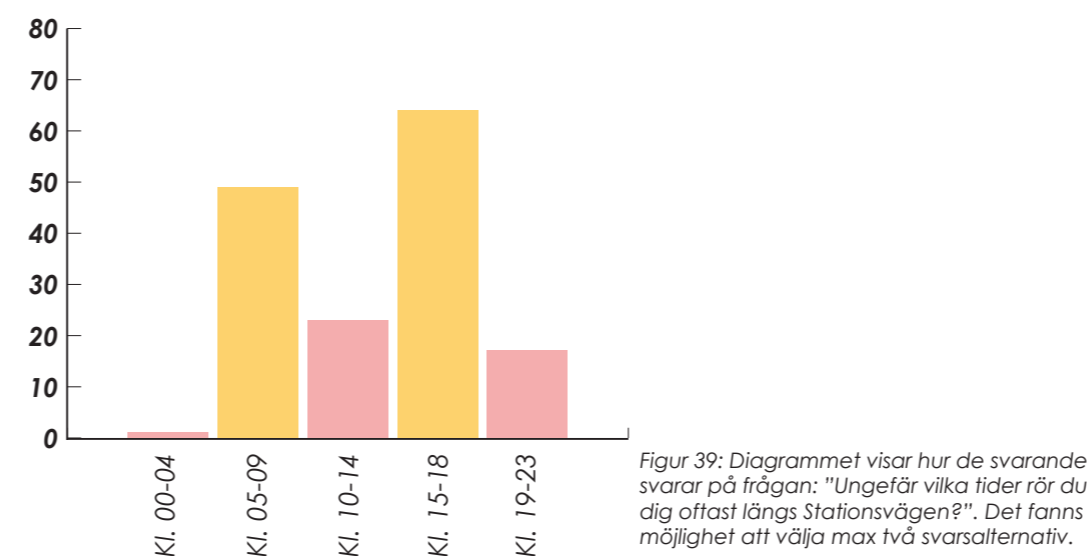
### HUR FREKVENT ANVÄNDS STATIONSVÄGEN?

Den största andelen svarande ”använder varje gång” Stationsvägen för att ta sig till eller från stationsområdet. Dock svarar 21 stycken att de oftast väljer en annan väg. Detta kan bero på att de antingen bor på andra sidan tågspåren eller att de använder exempelvis Postvägen för att nå stationsområdet.



### VID VILKA KLOCKSLAG RÖR SIG MÄNNISKOR LÄNGS STATIONSVÄGEN?

De vanligaste tiderna att röra sig längs Stationsvägen är mellan klockan 15-18 följt av mellan klockan 05-09. Det kan tänkas att dessa personer dagpendlar till och från Örbyhus för att exempelvis arbeta eller studera. Men att röra sig längs stråket under dagen är också vanligt, 23 stycken anger att de rör sig här mellan klockan 10-14.



### VILKA FÄRDMEDEL ÄR VANLIGAST?

Det vanligaste sättet att röra sig längs Stationsvägen är genom att gå. En övervägande majoritet (75 stycken) väljer detta som ett av sina två svarsalternativ. Samtidigt är också Stationsvägen en bilväg och 37 personer markerar att åka bil som ett av sina vanligaste färdmedel. Stationsvägen bör därför gestaltas främst utifrån de gående men samtidigt ska det tas hänsyn till att människor även åker bil eller cyklar längs detta stråk.



"Vad tycker du är viktigast att förbättra för att det ska kännas trevligare, tryggare och/eller säkrare att röra sig mellan tågstationen och Örbyhus centrum och skola?"	Antal markeringar
Trafiksäkrare – större utrymme bara för gång & cykel	43
Mer grönska	42
Bättre belysning	40
Renhållning/mindre skräp	27
Sittbänkar	23
Snöröjning	21
Skyltar till närliggande platser/verksamheter	21
Byggnader – verksamheter öppna för allmänheten	20
Högre närvaro av polis/ordningsvakter/föräldravandrare	16
Byggnader – bostäder	15
Vindskydd	14
Mötesplatser	13
Konst	10
Annat...	10
Markmaterialet	6
Jag tycker inget borde förändras	0

Figur 41: Tabellen visar antalet markeringar som de olika svarsalternativen fick på frågan "Vad tycker du är viktigast att förbättra för att det ska kännas trevligare, tryggare och/eller säkrare att röra sig mellan tågstationen och Örbyhus centrum och skola?". Svarsalternativen är sorterade utifrån antalet markeringar, de alternativ som markerats flest gånger ligger överst.

### HUR KAN STRÄCKORNA MELLAN TÅGSTATIONEN, CENTRUM OCH SKOLAN FÖRBÄTTRAS?

Majoriteten av de svarande anser att stråken kan förbättras genom att göra dem trafiksäkrare med mer utrymme för bara gång och cykel, genom att förbättra belysningen samt genom att tillföra mer grönska. Eftersom att förbättra trafiksäkerhet var den allra vanligaste aspekten bör gestaltningen se till att de oskyddade trafikanterna på ett bättre sätt skyddas från bil och busstrafiken. Att de svarande önskar mer grönska kan bero på att det inte finns några anlagda planteringar eller träd längs Stationsvägen. Att införa mer planerad grönska kan därför förbättra upplevelsen av att röra sig längs med Stationsvägen.

Det är vanligt att många av de svarande markerar ett stort antal olika svarsalternativ. Maximalt fem svarsalternativ tilläts i enkäten, men det var vanligt att komplettera med fler alternativa lösningar under "annat...". Detta kan tala för att de svarande anser att det finns mycket förbättringspotential längst med stråken och att de idag inte fungerar eller upplevs tillfredsställande.

Snöröjning, renhållning, skyltning till närliggande platser/verksamheter, byggnader med verksamheter öppna för allmänheten och sittbänkar fick mellan 20-30 markeringar. 16 stycken vill ha en högre närvaro av polis, ordningsvakter eller föräldravandrare. Vilket tyder på att trygghetsaspekten behöver förbättras eller att man upplever att stråket är obefolkat. Detta kan relateras till att många vill att det skulle finnas mer byggnader öppna för allmänheten vid stråken, samt fler sittplatser. Närvaro av andra människor är ett sätt att motverka upplevd otrygghet (Gehl 2010; SKL 2015). Att göra miljön mer tillvänd allmänheten och bjuda in fler att vistas längs stråken kan vara ett sätt att motverka de känslor av otrygghet som vissa verkar uppleva.

Ingen av de 90 svarande tycker att stråken borde vara som idag. Under "annat..." framkom en del mer specifika förbättringsförslag eller kommentarer om stråken till stationen. Nedan följer exempel på några av dessa förbättringsförslag.

- "Övergångsställe"
- "Bussar och lastbilar står ofta parkerade längst med vägen på ett sätt som försämrar sikten, det borde ses över."
- "Bättre och säkrare korsning för gång och cykel!"
- "Tydlig skyltning borde sättas upp som visar vad centrum är och likadant i centrum skyltar som visar var tåg stationen är."
- "En allé vore trevligt."
- "Flytta gångbanan till andra sidan."

### FÖRBÄTTRINGSPUNKTER FÖR BÄTTRE FUNKTION & UPPLEVELSE:

- Gestaltningen av stråken ska **fokusera på att höja kvaliteten för dem som går**, avseende trafiksäkerhet, underhåll och attraktivitet.
- **Se till att stråken är väl belysta under dygnets alla timmar.** Många personer rör sig till och från stationsområdet under de flesta timmar på dygnet, främst morgon och eftermiddag/kväll.
- Att **tillföra mer grönska** kan vara viktigt för att höja den visuella attraktiviteten längs med stråken. Träd och andra växter ska exempelvis användas för att göra Stationsvägen mer vindskyddad.
- För att öka känslan av trygghet **ska utemiljöerna vara mer inbjudande för allmänheten** så att fler väljer att vistas i områdena. Detta genom att exempelvis erbjuda fler sittmöjligheter eller att öppna upp instängslade industritomter.

# PLATSINVENTERING & ANALYS

Här följer en sammanställning av de parametrar som inventeringen och analysen fokuserades på. Bedömningen av de olika parametrarna är baserad på litteraturstudien om "det goda stråket"



Figur 42: Bilden visar övergångsstället vid Bruksvägen som saknar hastighetsbegränsande åtgärd. Längs med Bruksvägen tillåts bilarna köra i 50 km/h. Generellt i arbetsområdet saknas övergångsställena markeringar i markmaterialet för personer med nedsatt orienteringsförmåga.



Figur 43: Bilden visar kurvan vid Stationsvägen vid stationsområdet. Markmaterialet är helt i asfalt och det saknas övergångsställe eller annan vägledning om hur man ska ta sig över till trottoaren på andra sidan på ett trafiksäkert sätt.



Figur 44 : Bilden visar busslingen vid stationsområdet. Här skär bilvägen och trottoarkanter av stråken så att tillgängligheten för personer med nedsatt rörelse och orienteringsförmåga försämras. Det skulle här behövas bättre planering av tillgängliga stråk samt markeringar i markmaterialet för passager över buss- och bilvägen.

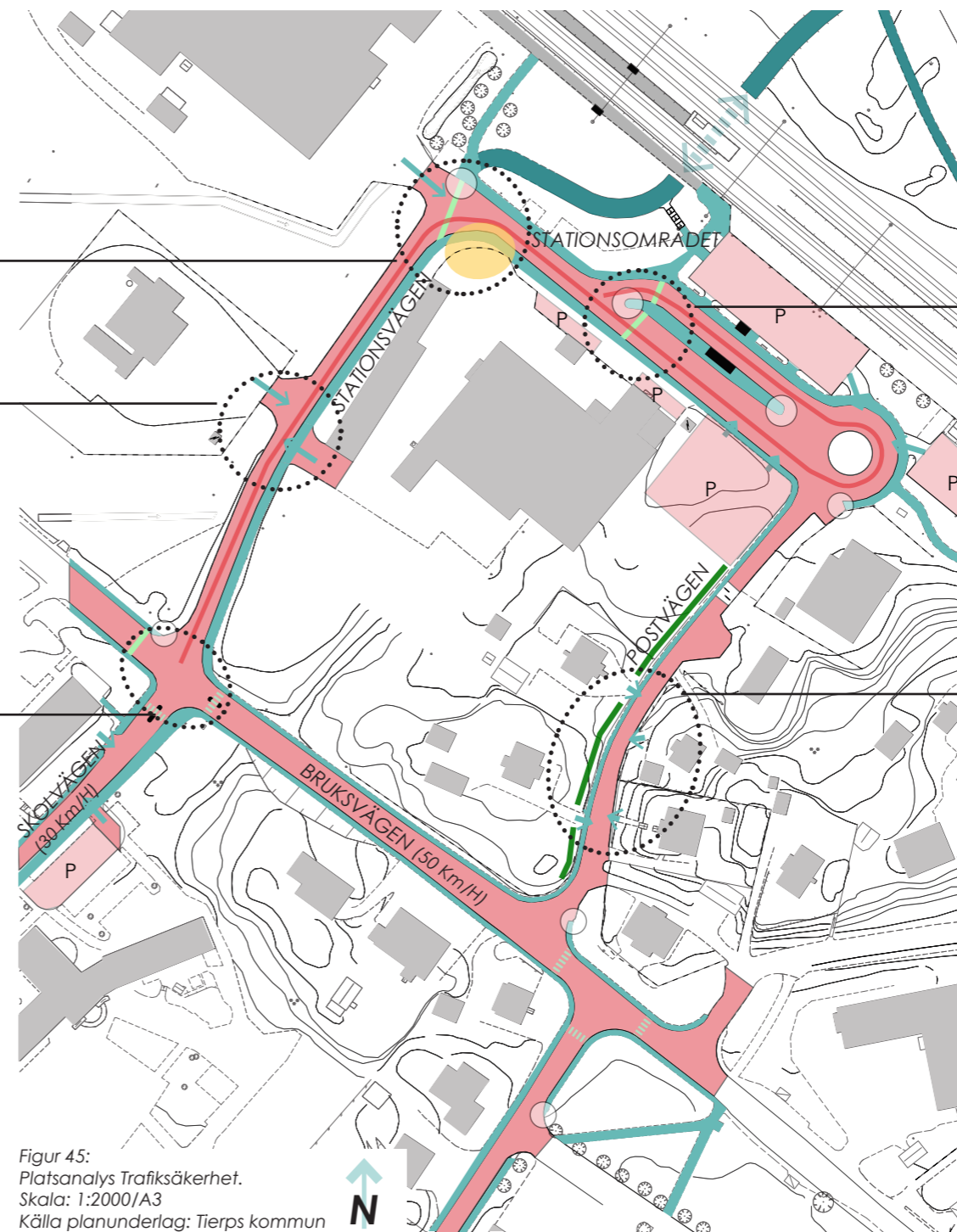
## TRAFIKSÄKERHET & TILLGÄNGLIGHET

Generellt är bil- och busstrafiken dominerande i gatumiljöerna. De som går eller cyklar får ta sig fram på trottoarer längst med bilvägarna. I vissa fall är trottoarerna smala, som längst med Postvägen. Det saknas också sittbänkar vid stråken vilket är negativt för de som har svårigheter att gå.

I kurvan behöver trafikmiljön tydliggöras, så att förståelsen för vad som är gång-respektive bilväg förbättras. Siktlinjerna är dåliga i och med stängsel och sly mot industritomten och det saknas övergångsställe eller annan säker passage. Trottoaren avslutas abrupt och gående leds ej vidare på ett trafiksäkert sätt.

Utfarter för tyngre fordon från fabriksbyggnader korsar Stationsvägen på flera platser. Här behöver fordonsförare och oskyddade trafikanter uppmärksammas om trafiksituationen. Gående bör prioriteras men ska vara uppmärksammad på att det kan komma bilar/lastbilar från sidan. Exempelvis kan utfarterna markeras genom planteringar eller i markmaterialet.

I korsningen Stationsvägen/Bruksvägen saknas övergångsställena hastighetsbegränsande åtgärd och miljön bör göras trafiksäkrare framförallt för barn på väg till och från skolan. Hastigheten på Bruksvägen bör också ses över, idag tillåts bilarna köra 50 km/h. Siktlinjerna är dock öppna även för barns lägre höjd, vilket bör bibehållas.



Figur 45: Platsanalys Trafiksäkerhet. Skala: 1:2000/A3 Källa planunderlag: Tierps kommun

- |  |                    |  |                             |
|--|--------------------|--|-----------------------------|
|  | TROTTOAR           |  | ABRUPT AVSLUT TROTTOAR      |
|  | GÅNG- & CYKELVÄG   |  | BLOCKERAD SIKTLINJE I KURVA |
|  | BILVÄG             |  | ÖVERGÅNGSSTÄLLE SAKNAS      |
|  | BUSSLINGA          |  | BUSKAR SOM KANTAR TROTTOAR  |
|  | UTFART BIL/LASTBIL |  |                             |

I stationsområdet är trafiksituationen rörig. Det saknas både övergångsställen och andra hastighetsbegränsande åtgärder i denna miljö där bussar och bilar nu dominerar. Trottoarer avslutas ofta abrupt och det finns inte en tydlighet i vart man bör gå för att trafiksäkert nå Postvägen och tågplattformarna. Trottoarkanterna skapar även dålig framkomlighet för personer med nedsatt rörelseförmåga.

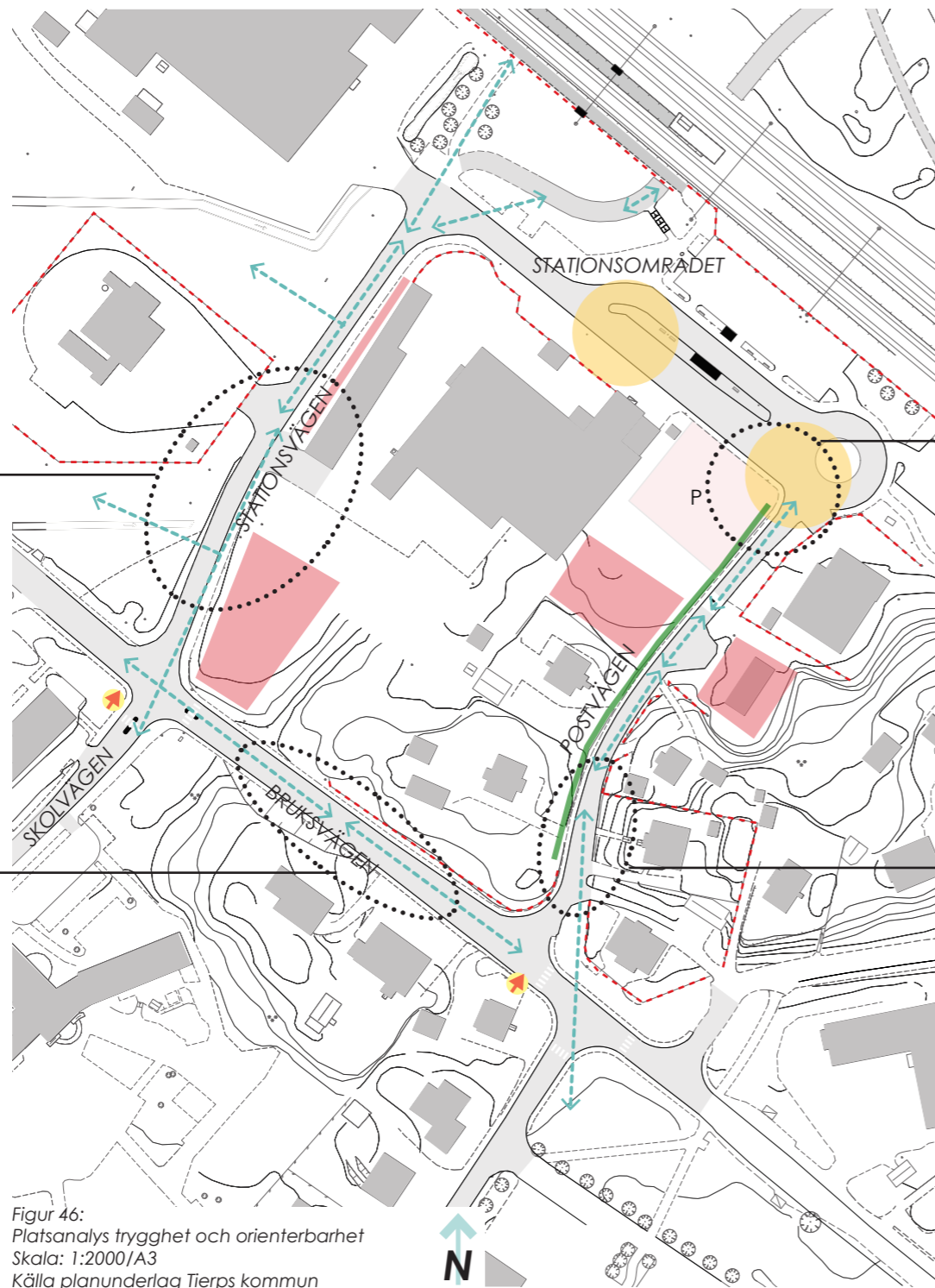
Längs med Postvägen kantas trottoaren av buskar som kan skymma sikten mot utfarterna från villorna. Buskarna gör även att de gående "trycks ut" mot bilvägen. Eftersom detta ej är genomfartsväg för bilar är dock trafiksituationen lugnare här än längs Stationsvägen och Bruksvägen.

## TRYGGHET & ORIENTERBARHET

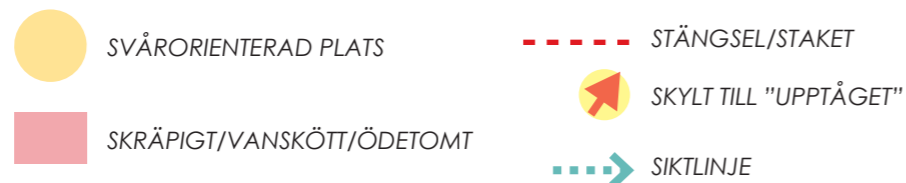
Generellt är analysen att en känsla av otrygghet i arbetsområdet kan uppstå genom att miljöerna tyder på att de är bortglömda och ovärdade och att platserna därför kan upplevas obefolkade. Det råder en skillnad i orienterbarhet mellan Stationsvägen och Postvägen, där Postvägen är det mer svårorienterbara stråket.

Längs med Stationsvägen ligger byggnader som vänder sig bort från gatan eller omgärdas av stängsel, dessa stängda byggnader kan medföra en känsla av att stråket är obefolkat. Detta, i samband med en ostädad industritomt, och eftersatt skötsel utmed stråkets kanter kan medföra en känsla av otrygghet. Siktlinjerna är dock långa och uppsikten är god åt de flest håll vilket är positivt.

Bara ena sidan av Bruksvägen har belysningstolpar, vilket kan tänkas göra att vägen kan upplevas otrygg under dygnets mörka timmar. Generellt är all belysning i arbetsområdet främst anpassad till biltrafiken med höga belysningstolpar.



Figur 46:  
Platsanalys trygghet och orienterbarhet  
Skala: 1:2000/A3  
Källa planunderlag Tierps kommun



Platsanalysen och enkätundersökningen påvisade en dålig orienterbarhet till och genom Postvägen. Entrén till Postvägen ligger gömd bakom bilparkering och det är svårt att förstå vart stråket leder. Här behöver stråkets entré förtydligas och kopplingen till centrum förbättras. Samma sak gäller entrén till Postvägen från centrum.

I den norra änden av Postvägen kantas stråket av en öde villa vilket kan påverka känslan av trygghet negativt. Platsen bör bli mer attraktiv och planerad.

Postvägen har de kortaste siktlinjerna i och med att vägen svänger och lutar, samtidigt som buskar skapar dålig uppsikt längs stråkets ena kant. För ökad trygghetskänsla bör det ses över hur det kan skapas bättre uppsikt längs stråket. Då Postvägen öppnar upp sig mot centrum och Bruksvägen blir siktlinjerna längre och den inneslutna karaktären förändras och blir mer öppen, vilket är positivt för känslan av trygghet. .



Figur 47: Entrén till Postvägen närmast stationsområdet kantas av en ödetomt vars utseende kan påverka den upplevda tryggheten negativt i och med att den ser mycket ovärdad ut.



Figur 48: Många byggnader längs med stråken är ej öppna för allmänheten vilket kan göra att stråket upplevs obefolkat och därmed otryggt. Bilden visar Stationsvägen i riktning mot skolan. Sly växer även längs med vägen vilket gör att stråket upplevs ovärdat.



Figur 49: Bilden visar entrén till Postvägen från stationsområdet. Platsanalysen och enkätundersökningen påvisade dålig orienterbarhet till och genom detta stråk i färd mot centrum. Till höger syns den bilparkering som skymmer början av gatan då man går från tågplattformarna.



Figur 50: Bilden visar Bruksvägen i nordvästlig riktning. Vintertid läggs snö upp på kanterna av trottoarerna vid Bruksvägen. I och med att trottoarerna är relativt smala försämras framkomligheten längs med stråket negativt under denna del av året.



Figur 51: Bilden visar den plats där en genväg uppstått genom räcket vid tågplattformen för att ta sig till och från Stationsvägen som ses rakt framför.



Figur 52: Bilden visar Postvägen och här ses de häckar som påverkar framkomligheten längs trottoaren negativt. Den andra sidan av stråket är dock mer öppen.

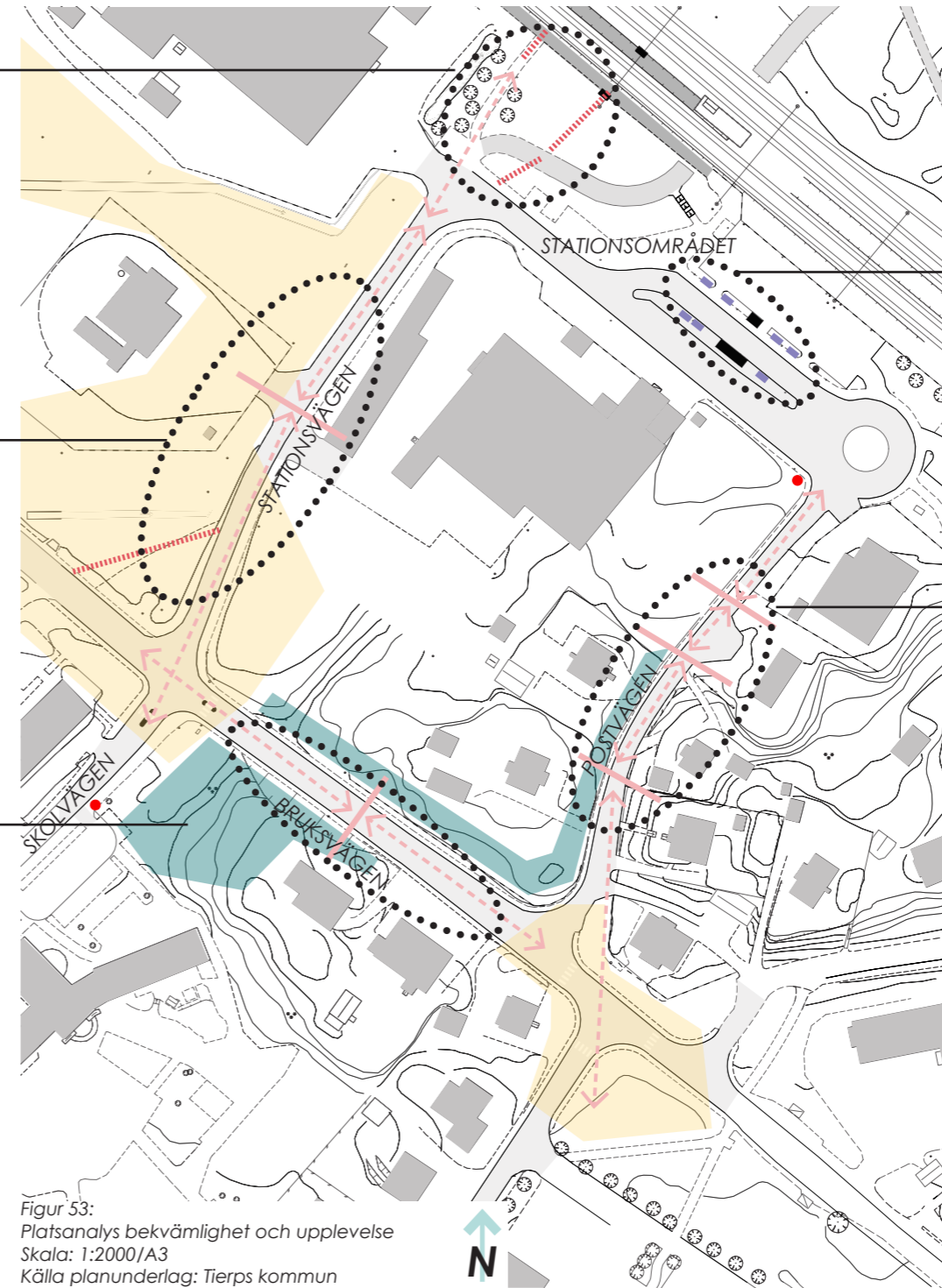
## BEKVÄMLIGHET & UPPLEVELSE

Utifrån dessa två parametrar skiljer sig de olika stråken åt mycket. Slutsatsen är exempelvis att Stationsvägen är betydligt mer monoton än Postvägen. Bekvämligheten längs de olika stråken har vissa brister men avseende olika aspekter.

Genvägarna i gräsmattan från och till tågplattformen påvisar att det saknas effektiva vägar från Stationsvägen till tågplattformen. Här behöver det kompletteras med trappa/ramp och gångväg samt bör räcket till tågplattformen öppnas upp för att förbättra bekvämligheten.

Längst stationsvägen är siktlinjerna långa och vägen kan upplevas monoton. Den gula fasaden saknar detaljer och det finns generellt få visuella detaljer längs med stråket. Denna väg bör få fler attraktionsvärden och göras intressantare. Då omgivningen är öppen är stråket utsatt för framförallt vind.

Bruksvägens trottoarer är smala vilket innebär en försämrad framkomlighet främst vintertid då snö plogas upp på kanterna av trottoaren. Längs Bruksvägen skyddas dock de gående av yttre faktorer från sidorna i och med att stråket kantas av slänter.



Figur 53:  
Platsanalys bekvämlighet och upplevelse  
Skala: 1:2000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

- Omslutande kanter
- Öppet - långa siktlinjer
- Bänk
- Genväg
- Papperskorg
- Siktlinje
- Sektionering av stråket, vid strecken bryts siktlinjen så att man upplever att stråket delas in i olika sektioner.

De enda bänkarna som påträffades vid inventeringen fanns vid stationsområdet vid busshållplatserna och på tågplattformen. Fler sittplatser behövs längs med stråket för att öka bekvämligheten.

Stråket Postvägen är det mest detaljerade tack vare villornas fasader och trädgårdarna som kantar stråket. Att vägen svänger och lutar gör att man inte ser sin målpunkt direkt vilket kan göra att stråket upplevs intressantare. De omgärdande tomterna ligger på höjder vilket gör att stråket omsluts och skyddas från yttre faktorer såsom vind. De häckar som kantar trottoaren påverkar framkomligheten och därmed bekvämligheten negativt.



## FÖRBÄTTRINGSPUNKTER UTIFRÅN PLATSINVENTERING & ANALYS

### TRAFIKSÄKERHET:

- **Tydliggöra trafikmiljön** så att det blir lättare att förstå vart det är säkert kan röra sig som gående och cyklist. Åtgärda de platser där trottoaren avslutas utan vidare vägledning, samt uppmärksamma fordonsförare och oskyddade trafikanter om om de platser där fordon korsar gång- och cykelzoner. Se över placering av trottoarer så att mängden korsningar och passager över utfarter minskas.
- **Skapa trafiksäkrare passager** för gående och cyklister över bilvägar, genom att lägga till hastighetsreducerande åtgärder invid övergångsställena. Bibehålla goda siktlinjer i korsningar. Samt förbättra överblickbarheten till utfarter längs Postvägen.
- **Sänka hastigheten i korsningar där barn ofta rör sig.**

### TILLGÄNGLIGHET:

- **Tillföra skiftningar i markmaterialet** som kan upptäckas av personer med nedsatt orienteringsförmåga. Framst vid passager över bilvägar och över stationsområdet.
- **Tillgängliggöra passager över bilvägar** främst vid stationsområdet för att förbättra framkomligheten för personer med nedsatt rörelseförmåga.
- **Placera ut bänkar som är tillgängliga** för personer med nedsatt rörelseförmåga längs med stråken.

### TRYGGHET:

- **Öka känslan av mänsklig närvaro** längs med stråken. Stråken och dess omgivning ska se mer välskötta och planerade ut och miljön ska vara mer tillvänd allmänheten.
- **Förbättra siktlinjerna längs med Postvägen** så att gående kan ha bättre uppsikt över omgivningen.
- **Tillföra mer belysning längs stråken.** Belysningen ska även anpassas mer till gående, genom att exempelvis tillföra lägre belysningsstolpar.

### ORIENTERBARHET:

- **Förtydliga entréerna till Postvägen**, det ska göras tydligt att Postvägen leder mellan centrum och tågstationen från båda hållen.
- **Förbättra skyltningen vid strategiska punkter**, som vid stationsområdet och i korsningen vid centrum.
- **Arbeta med olika ”vägledare” i den fysiska miljön** för att markera vart olika stråk börjar.

### BEKVÄMLIGHET:

- **Genvägarna i arbetsområdet ska tas i åtanke** i gestaltningen. I flera fall behövs nya gångvägar för att skapa en effektivare och bekvämare rörelse.
- **Fler sittbänkar ska tillföras** i gestaltningen då de saknas längs alla stråken idag. Bänkarna ska ej placeras så att de påverkar en fri rörelse längs trottoarerna.
- **Förbättra framkomligheten längs Postvägen** så att gående får mer fritt utrymme att röra sig.
- **Stationsvägen ska vindskyddas** exempelvis genom vegetation då det är det mest vindutsatta stråket idag.

### UPPLEVELSE:

- **Detaljrikedomen längs Stationsvägen ska förbättras**, eftersom det idag kan upplevs monotont med långa siktlinjer och detaljfattiga byggnader.
- **Ta tillvara detaljrikedomen längs Postvägen** som skapas genom växtlighet och de kantande villatomterna.

# FRÅN UNDERSÖKNING TILL GESTALTNING

Målsättningen för arbetet är att skapa en bättre koppling mellan tågstationen, skolan och centrum i Örbyhus, funktionellt och upplevelsemässigt. Samtidigt är målet även att lyfta fram delar av denna landbygdsorts specifika karaktär och identitet i gestaltningen. Nedan följer en beskrivning av hur arbetet tas vidare från undersökning till gestaltning och hur dessa två målsättningar får uttryck i gestaltningsförslaget.

## FÖRBÄTTRINGSPUNKTER FÖR BÄTTRE FUNKTION OCH UPPLEVELSE

För att i gestaltningen utveckla en bättre koppling mellan målpunkterna ska gestaltningen svara för de olika förbättringspunkter som sammanställdes genom platsinventering, platsanalys och enkätundersökningen.

## KONCEPTFORMULERING

Resultatet av den historiska platsanalysen och enkätundersökningen används för att inspirera och forma gestaltningsförslaget konceptuella idéer. De konceptuella idéerna ger uttryck för de olika berättelserna, beskrivningarna och de historiska referenserna som lever i platsen idag.

Det är tydligt att Örbyhus och platserna inte består av en enda identitet eller karaktär. Det beror helt enkelt på vem som tillfrågas eller ur vilken synvinkel platserna studeras. Därmed är det motsägelsefullt att arbeta med ett enda övergripande koncept för gestaltningen. Utifrån undersökningarna kan jag istället identifiera fyra konceptuella idéer som ska bygga upp gestaltningen. Tillsammans ska dessa fyra ”koncept” lyfta fram olika delar av Örbyhus karaktär och identitet. Dessa fyra huvudkoncept presenteras här intill.

### TVÅ HISTORISKA TIDSLAGER

**BAKGRUND:** Örbyhus tätort grundades under slutet av 1800-talet. Men det omkringliggande landskapet har en betydligt äldre historia och är en del av Örbyhus identitet genom att både bruksorter och Örbyhus slott anses vara kännetecken för orten. Samtidigt har sekelskiftet satt en tydlig prägel på tätorten genom järnvägen, äldre villabebyggelse och fabriker. Dessa två tidslager av historien är delar av det som gör Örbyhus unikt.

**PROGRAM:** Uppmärksamma närheten till olika besöksmål i närheten som är kopplade till den äldre historien, genom att påminna om närheten till Örbyhus slott och de brukssamhällen som ligger runtomkring Örbyhus. Dessa historiska kulturmiljöer ska inspirera materialval. De spår som finns kvar från sekelskiftets Örbyhus ska framhävas. Spår av stationsområdets tidigare utseende kan tillvaratas och utvecklas genom att exempelvis göra det grönare och inspireras av hur stationsparker planerades under tidigt 1900-tal.

### LUGN OCH TRYGG SMÅSKALIGHET

**BAKGRUND:** Örbyhus är en ort i mindre skala, vilket medför både positiva och negativa känslor. Orten upplevs av många som lugn, trygg och lagom, medan andra tycker att den glöms bort. Även om många anser att utemiljöerna behöver förbättras anses närheten till naturen och grönska vara kännetecken för orten.

**PROGRAM:** Tillvarata ortens mindre skala i gestaltningen och motverka känslor av bortglömdhet genom att ge utemiljöerna fler attraktionsvärden och en mer genomtänkt design. Småskalighet ska vara ledord i gestaltningen och det ska bjudas in till mer möten mellan människorna i Örbyhus. Den närliggande naturen ska hyllas genom att lyfta in mer grönska i utemiljöerna i tätorten.

### LIV & ENGAGEMANG

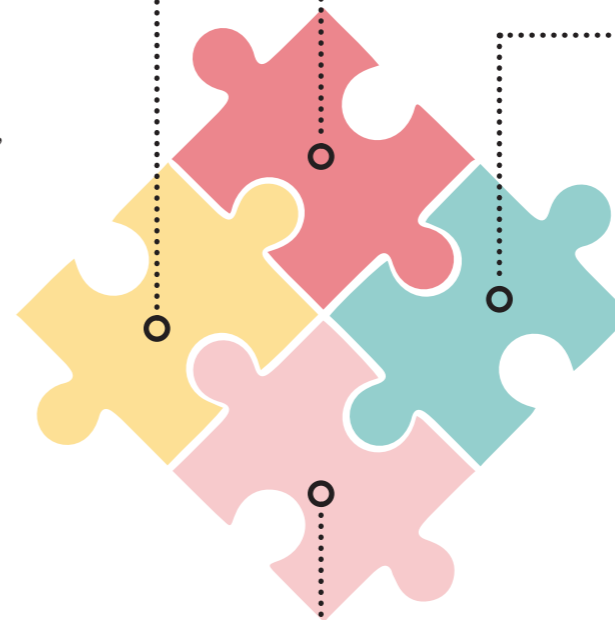
**BAKGRUND:** I Örbyhus finns ett rikt föreningsliv och ett lokalt engagemang för ortens utveckling. Det pågår lokala, både kulturella, och idrottsliga aktiviteter. Örbyhus utmärks även av den orts-specifika aktivitetsanläggningen Vendelsbadet.

**PROGRAM:** Engagemang och föreningsliv ska få utrymme i den fysiska miljön, genom att platser ska vara flexibla och möjliga att påverka. Det ska ges utrymme till möten mellan människor så att ny aktiviteter och idéer kan utvecklas. Kopplingen till den Vendelsbadet ska förtydligas, för att lyfta betydelsen av föreningslivet.

### TÅGSTATIONEN - SAMLINGSPUNKT & UTGÅNGSPUNKT

**BAKGRUND:** Örbyhus är och har uppkommit som ett stationssamhälle. Stationen och järnvägen har därmed stor betydelse för tätorten både historiskt sett och idag. Kontakten med omkringliggande orter anses vara en viktig del av vad som är Örbyhus.

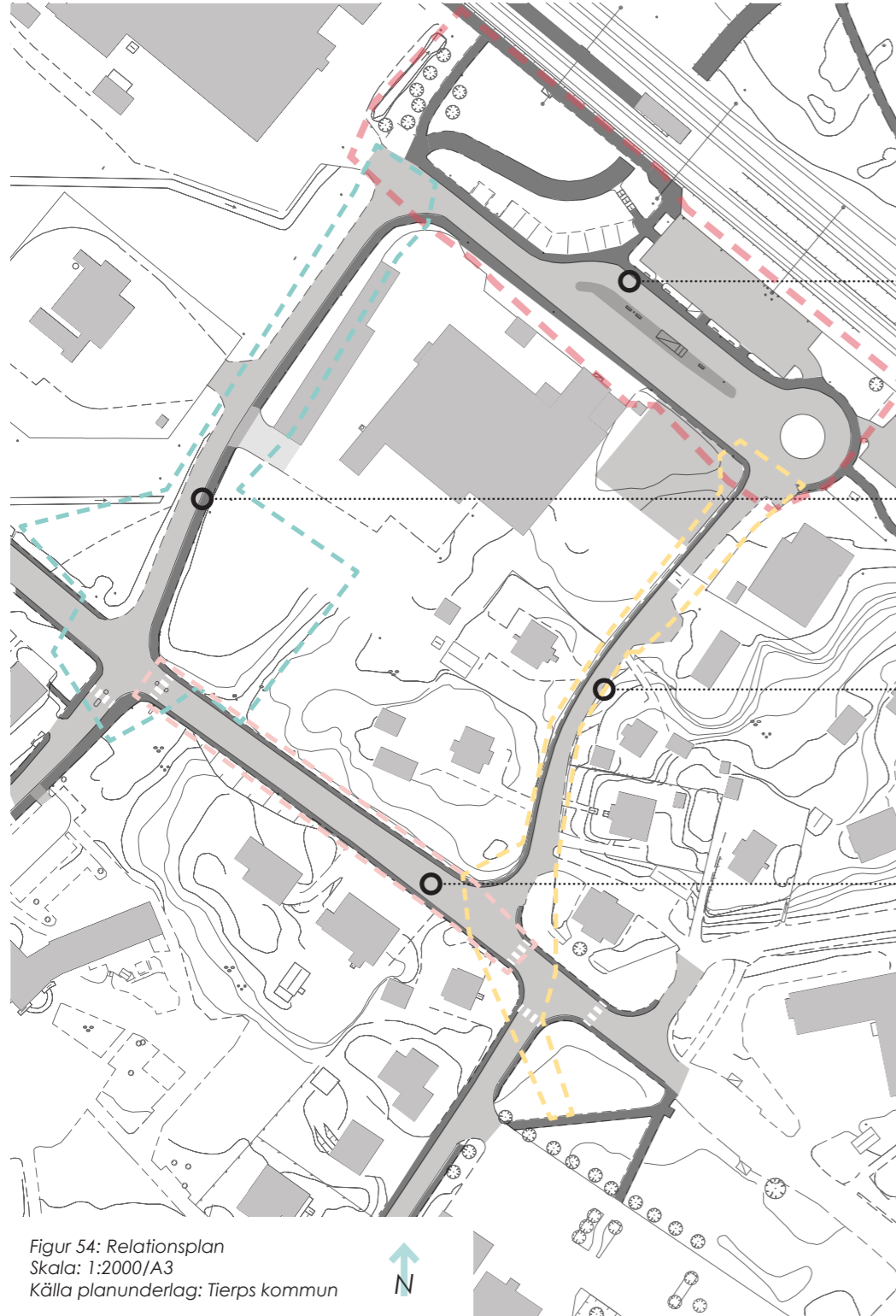
**PROGRAM:** Framhäva betydelsen av tågstationen och kontakten med omgivningen genom att se på tågstationen som knutpunkt och utgångspunkt. Stationsområdet i Örbyhus ska särskiljas från andra platser, genom unika detaljer specifika för Örbyhus. Entréer till de stråk som leder till stationsområdet ska förtydligas för att påvisa vikten av tågstationen i orten.



# GESTALTNINGSFÖRSLAGET

Här ses gestaltungsförslaget i sin helhet. Stationsvägen och Postvägen är i fokus för gestaltningen, då de är de tydligaste stråken som används mellan målpunkterna. Till viss del har även förslaget behandlat Bruksvägen som går mellan skolan och centrum. Förslaget visar relativt många förändringar av stationsområdet med tanke på att det finns planer på att göra om området men också för att platsundersökningen påvisat mycket förbättringspotential i platsen.

## IDAG



Figur 54: Relationsplan  
Skala: 1:2000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

### STATIONSOMRÅDET

Grönare miljö med utrymme för liv och engagemang och unika detaljer kopplade till historien.

### STATIONSVÄGEN

Ökad detaljrikedom och bättre trafiksäkerhet genom välplanerade stråk för gående och cyklister.

### POSTVÄGEN

Förbättrad orienterbarhet och en mer självklar väg mellan centrum och tågstationen.

### BRUKSVÄGEN

Förbättrad framkomlighet och trygghet genom bredare trottoarer och mer belysning.

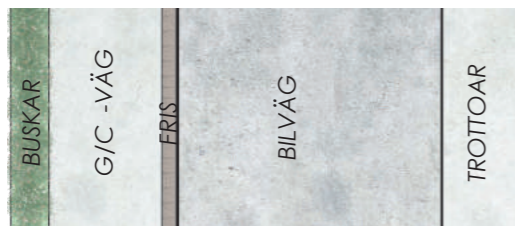
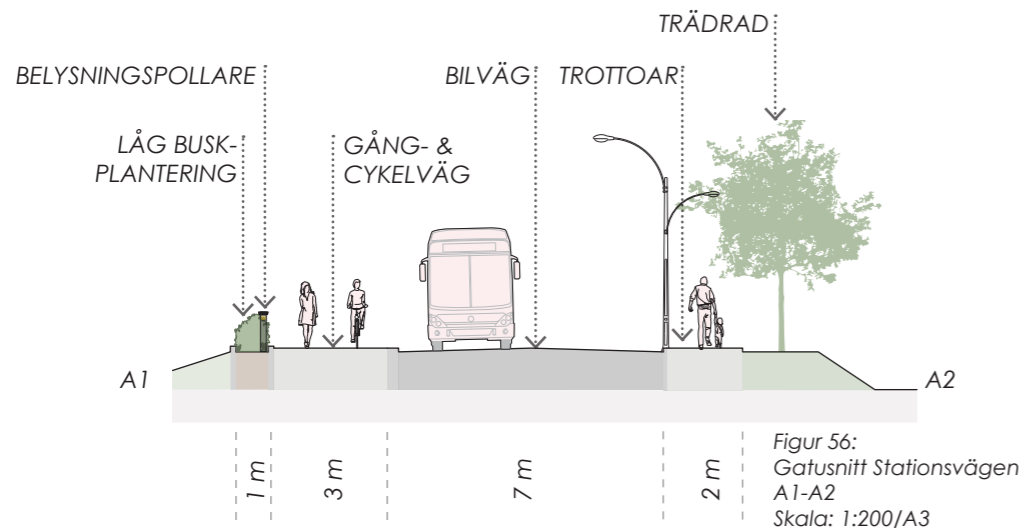
## FÖRSLAGET



Figur 55: Illustrationsplan  
Skala: 1:2000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

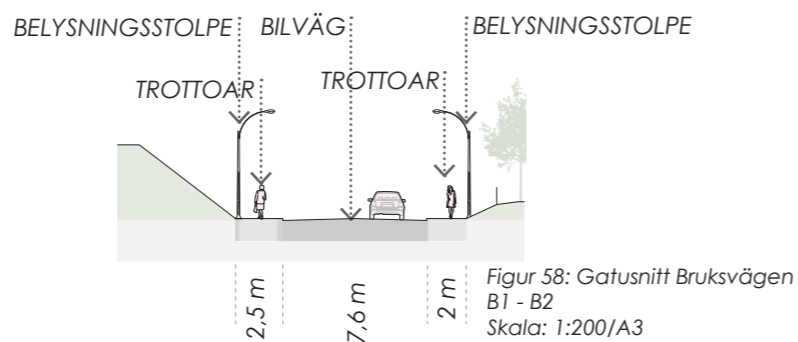
## STATIONSVÄGEN

Stationsvägen får två trottoarer; en betydligt bredare för både cyklister och gående, samt en smalare endast för gående. Detta skapar en mer småskalig karaktär. Bilvägen smalnas av så att trottoarer ryms på båda sidor om vägen. Belysningspollare och belysningsstolpe med två nivåer läggs till för att främja den upplevda tryggheten.



## BRUKSVÄGEN

Längs med Bruksvägen går två breda trottoarer som gör det möjligt att bekvämt och fritt röra sig här, även vintertid, då snö läggs upp på trottoarens sida. Belysningsstolpar finns på båda sidor vägen för att skapa en förbättrad trygghetskänsla. Där Bruksvägen korsar Stationsvägen och Skolvägen är reduceras hastigheten för bilar till 30 km/h, för skolbarnens säkerhet.



Låg plantering och friser i smågatsten uppmärksammar oskyddade trafikanter och fordonsförare om utfarten från industritomten.

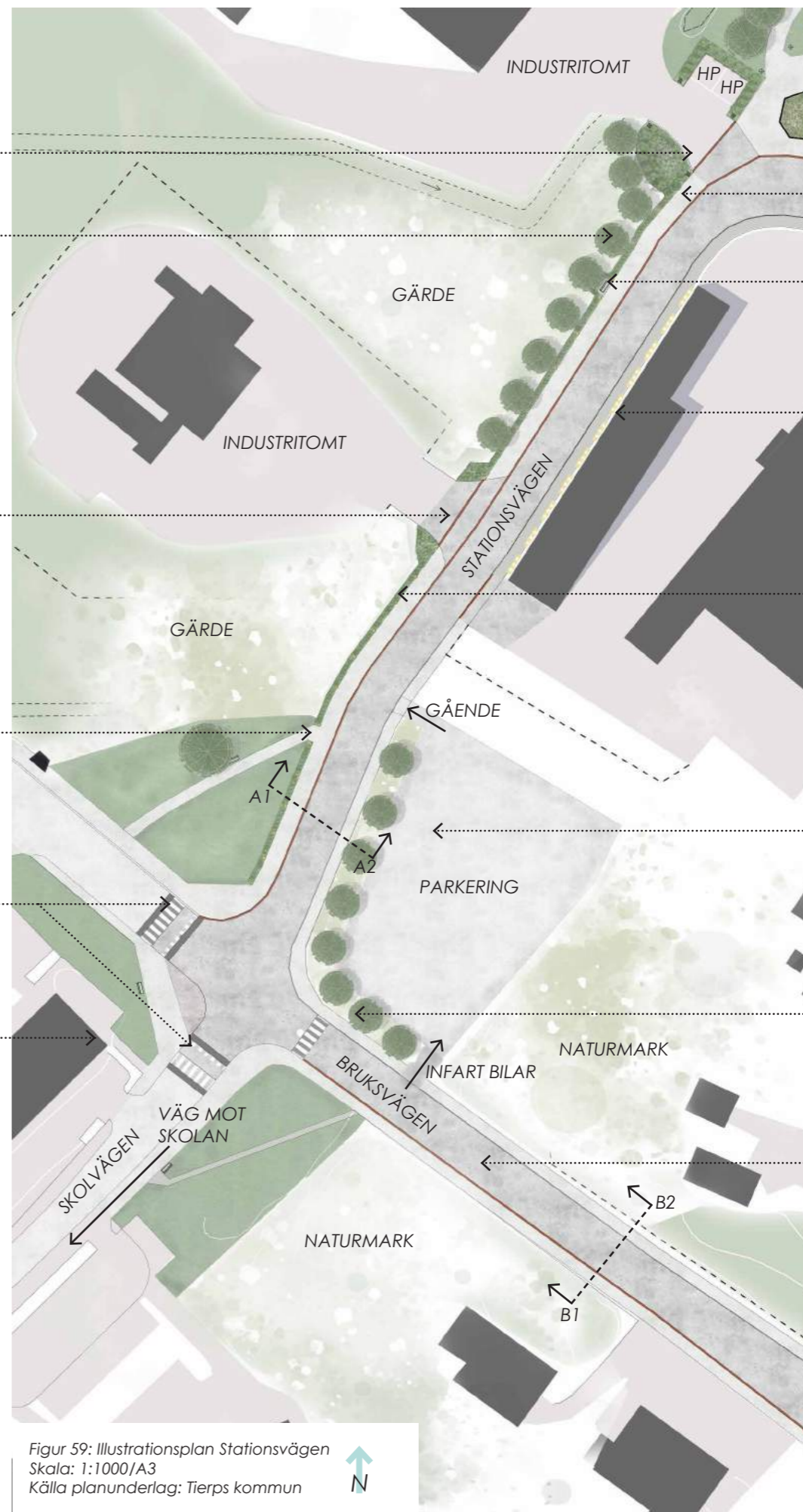
Trädrad som ramar in stråket och ökar detaljrikedomen, samtidigt som vägen vindskyddas. Trädraden går ej längs hela stråket för att bibehålla siktlinjen mot Väggmåningen som är en viktig orienteringspunkt för många.

Utfarten markeras med friser av smågatsten och av en bred plantering. För att uppmärksamma oskyddade trafikanter och fordonsförare om utfarten.

Genväg som tas tillvara och bildar ett litet gångstråk över gräsmattan med bänkar under trädet.

Hastighetsreducerande övergångsställe som höjs upp i nivå med trottoaren för en säkrare passage över bilvägen.

Väggmåningen



Ny bred trottoar för gående och cyklister. Denna ska underlätta en trafiksäkrare koppling till gångvägarna vid stationsområdet.

En sittbänk placeras bredvid stråket och ökar bekvämligheten och tillgängligheten.

"Anslagstavlan" tar tillvara den inramning som den gula industribyggnaden erbjuder och ska höja detaljrikedomen längs stråket samt göra fasaden mer tillvänd allmänheten.

Låg buskplantering som ej skymmer siktlinjer och tillför mer grönska och detaljrikedom.

En bilparkering föreslås på den, i dagsläget ostädade industritomten. Bilparkeringen ska ersätta den som tas bort vid stationsområdet.

Trädrad som vägleder in mot Stationsvägen och ramar in parkeringen.

Hastigheten för bilar reduceras till 30 km/h.

# STATIONSVÄGEN



Figur 60: Orienteringsplan Stationsvägen  
Skala: 1:200/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun



## "UPPLANDS LÄNGSTA ANSLAGSTAVLA"

Längs med Stationsvägen finns en lång "anslagstavla" som är öppen för föreningar att nå ut med information och nyheter men som även innehåller mer permanent information om ortens historia och liv. Anslagstavlan går längs med hela den gula industribyggnaden vid Stationsvägen och gör denna plats mer vänd åt gatan och allmänheten. Samtidigt ökar den detaljrikedomen längs stråket, vilket är positivt för upplevelsen. Anslagstavlan innehåller belysning i överkant för att öka trygghetskänslan.



Figur 61: Perspektiv bild över Stationsvägen sett från stationsområdet. Här ses den långa "anslagstavla" som sträcker sig längs med den gula plåtbyggnaden. Siktlinjen mot väggmålningen längre fram behålls genom att trädraden inte går längs med hela stråket.

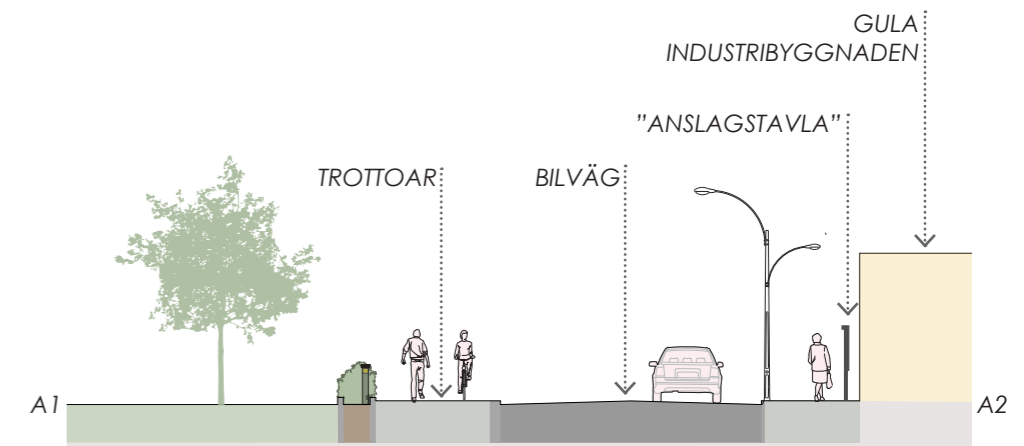


Figur 62: Entrén till tågstationen via Stationsvägen förtydligas genom en trädrad i kurvan från Bruksvägen. Bredare trottoarer och säkrare passager över Bruksvägen ska också underlätta vägen till tågstationen.



## STRÅKEN TILL STATIONEN FÖRTYDLIGAS

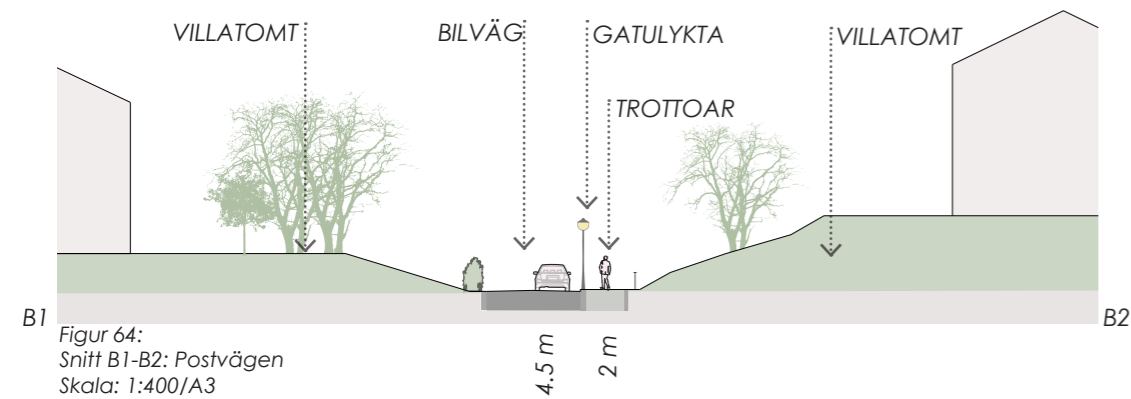
Det märks att Stationsvägen leder till en viktig plats; tågstationen. Trädraden är ett element som markerar stråkets början och vägleder människor in på detta viktiga stråk.



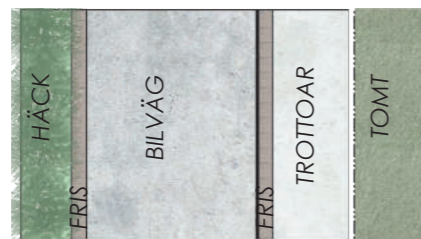
Figur 63:  
Snitt A1 - A2 : Stationsvägen  
Skala: 1:400/A3

## POSTVÄGEN

Postvägen har en ny bredare trottoar som är placerad på motsatt mot var den ligger i dagsläget. Den kantas inte av häckar för att oskyddade trafikanter ska se fordon från de korsande utfarterna. Siktlinjen mot de karaktäristiska villorna längs stråket bibehålls. Trottoaren är bred för att tillåta fri rörelse och god bekvämlighet.



B1  
Figur 64:  
Snitt B1-B2: Postvägen  
Skala: 1:400/A3



Figur 65: Detaljbild av stråkets fördelning i plan.  
Skala 1:200/A3

Entrén till Postvägen från stationsområdet markeras med en vägledande belyst mur och buskplantering runt parkeringen.

Gång- & cykelväg med bänkar i sidorna.

Vänplan för bilar

Fris av smågatsten guidar över vägen.

Vägledande mur runt kurvan med infälld belysning.

Skylt mot tågstationen.

Övergångsställe med hastighetsreducerande åtgärd i form av gupp.



Accentträd och vägvisande skyltar mot både centrum och Vendelbadet markerar Postvägens början och vart det leder.

Perennplantering och trädrad framför industritomten, skapar välskött intryck för att öka känslan av trygghet.

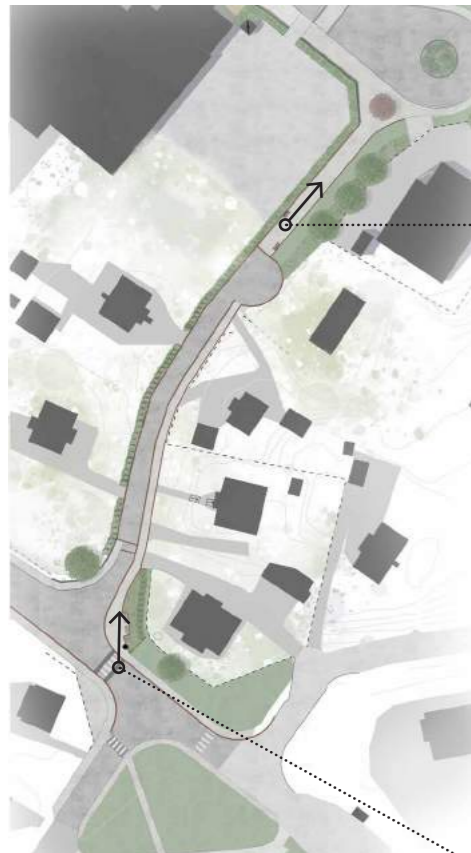
Trottoar

Plantering markerar entrén mot Postvägen och tågstationen. Planteringen är låg för att bibehålla siktlinjen mot centrum.

Ny gångväg för att smidigare nå centrum.

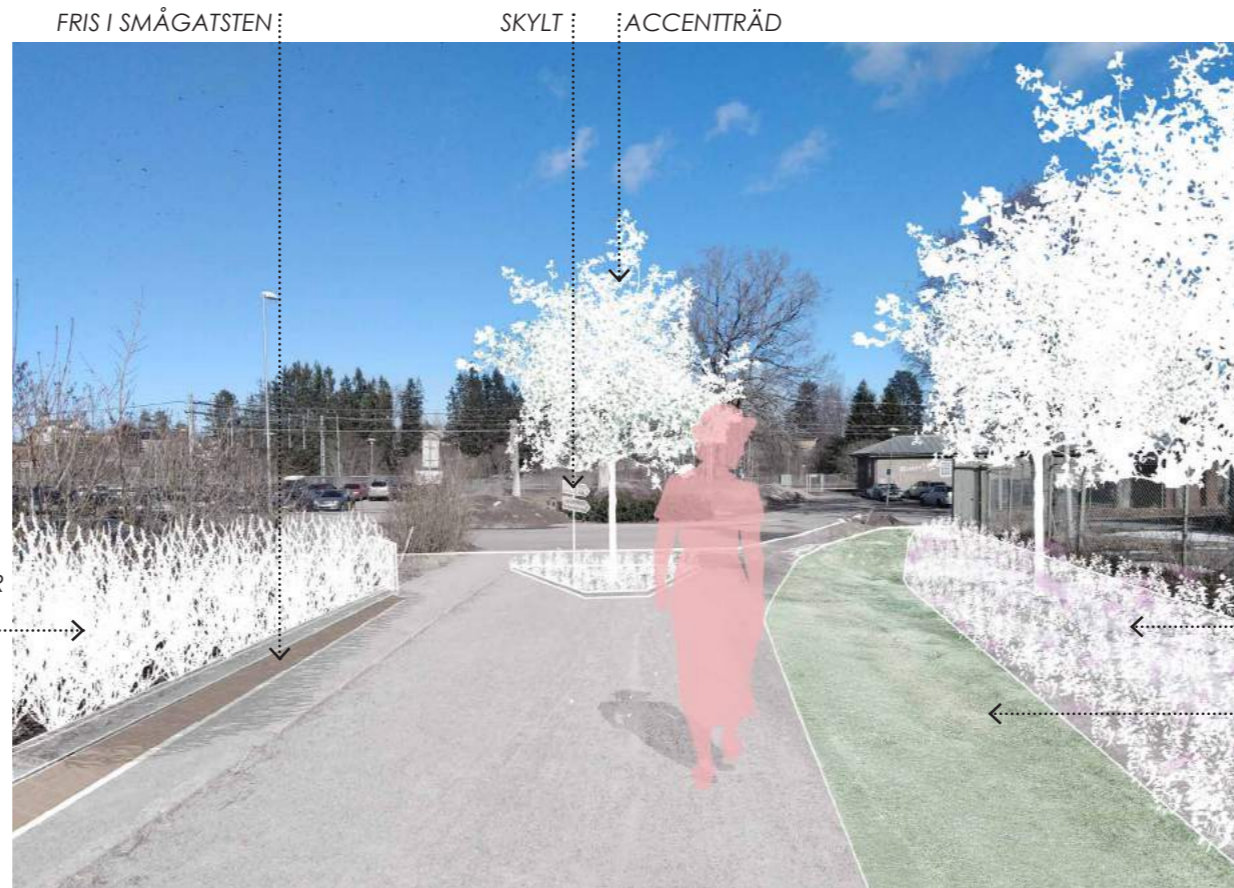
Figur 66: Illustrationsplan Postvägen  
Skala: 1:1000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

# POSTVÄGEN



Figur 67: Orienteringsplan Postvägen  
Skala: 1:200/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

HÄCK SOM DÖLJER PARKERING



Figur 68: Perspektivbild som visar Postvägens ände mot stationsområdet.



## GÅNG & CYKELVÄG MOT STATIONEN

Stråken och platserna bjuder in fler att gå eller cykla för att skapa lugnare och mer småskaliga miljöer. Genom detta inbjuds även till fler möten mellan människor i utemiljöerna. Detta är ett sätt att ta tillvara ortens småskalighet och främja gemenskap bland invånarna i Örbyhus. Vid Postvägen närmast stationsområdet görs gatan om till en smalare gång- och cykelväg, då vägen här ändå är avstängd för bilar. För att markera stråkets början sett från stationsområdet och därmed öka orienterbarheten in mot Postvägen finns ett träd i en planteringsbädd infällt i trottoaren. Trädet är "accentträd" och fokuspunkt med vacker blomning och färgsprakande höstfärger, förslagsvis prydnadsapel. Gräs och ny plantering med träd anläggs vid stängslet mot industribyggnaden till höger så att stråket ramas in på ett tilltalande sätt. Genom en attraktivare och mer planerad utemiljö främjas den upplevda tryggheten.



## ENTRÉN TILL POSTVÄGEN FRÅN CENTRUM

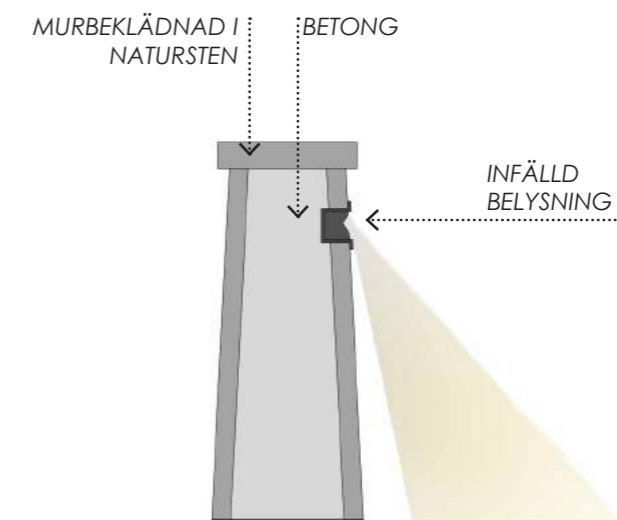
En stor plantering markerar entrén till Postvägen från centrum. Sittbänkar är infällda i planteringen för att inte hindra den fria rörelsen samt för att öka bekvämligheten och tillgängligheten.

En mur på andra sidan gatan hjälper även till att vägleda människor in på stråket. Muren gör att stråket uppfattas mer betydelsefullt och att den leder till en viktig plats; tågstationen. Muren har infälld belysning för att synas tydligt i mörkret och även öka känslan av trygghet.

VÄGLEDANDE MUR BÄNKAR PLANTERING



Figur 69: Perspektivbild som visar entrén till Postvägen från centrum.



Figur 70: Detaljrättning mur i sektion. Denna typ av mur vägleder in på Postvägen i stråkets båda ändar. Skala: 1:20/A3

## STATIONSOMRÅDET

För att påvisa betydelsen av tågstationen för Örbyhus samhälle är stationsområdet en unik och välplanerad plats där människor kan samlas. Platsen är en "plats på väg till andra platser" som fungerar väl för de som pendlar samtidigt som det är en unik plats i sig som påvisar vad som är speciellt med att komma just hit. Detaljer som inspireras av historien gör platsen unik och det ges utrymme för det liv och engagemang som finns i orten.

TÅGSTATIONEN -  
SAMLINGSPUNKT &  
UTGÅNGSPUNKT

LIV &  
ENGAGEMANG

TVÅ HISTORISKA  
TIDSLAGER



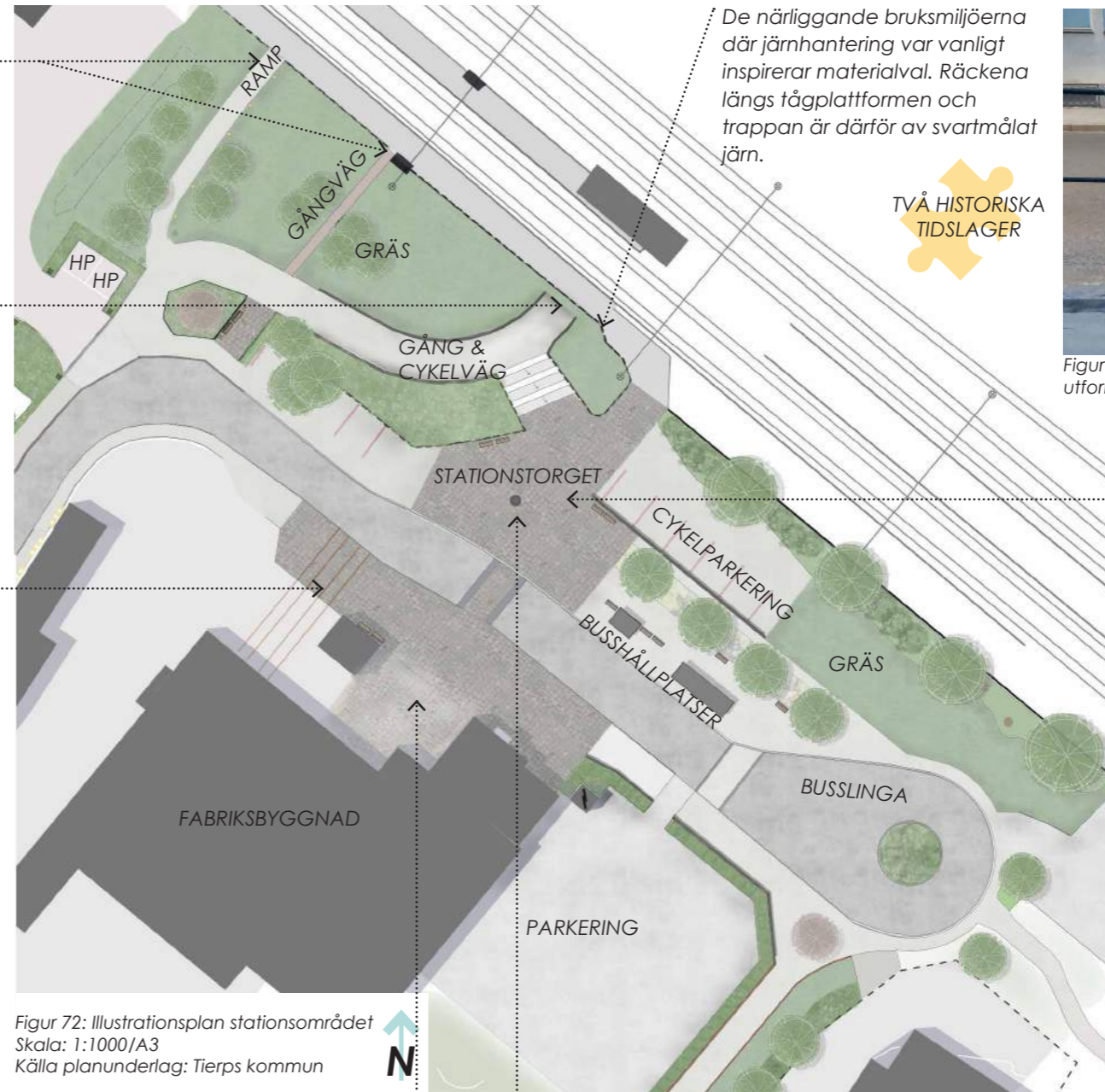
Figur 71: Bilden visar hur den äldre tågrälsen "fortsätter ut" i markmaterialet.

Gångvägar och öppningar i räcket kring den ena tågplattformen gör det bekvämare att nå tågplattformarna från Stationsvägen.

Tunneln under tågspåren utsmyckas genom konstnärliga utsmyckningar där invånarna i Örbyhus får sätta sin egen prägel på platsen.

Rester av äldre tågrälsar vid fabriksbyggnaderna lyfts fram genom att dra ut rälsen i torgytan i form av stålfrisar som ligger nedfälda i smågatstenen. Bilden nedan visar hur tågrälsen fortsätter ut i markmaterialet.

Stängslet runt fabriksbyggnaden tas bort för att göra denna byggnad till en del av torget, tillgänglig för allmänheten. Här finns ingångar till föreningen Utveckla ÖTV:s lokaler samt en liten butik. Genom detta ökar känslan av mänsklig närvaro på platsen vilket bidrar till en bättre trygghetskänsla.



Figur 72: Illustrationsplan stationsområdet  
Skala: 1:1000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

De närliggande bruksmiljöerna där järnhantering var vanligt inspirerar materialval. Räckena längs tågplattformen och trappan är därför av svartmålat järn.

TVÅ HISTORISKA  
TIDSLAGER



Figur 74: Referensbild för hur räckena vid stationen utformas. Bild tagen i Uppsala nära slottet.

Stationstorget är en flexibel plats som bjuder in till möten och skapar rum för det engagemang och den kultur som finns i Örbyhus. Här finns rum för marknader, utställningar och olika samlingar. Markmaterialet övergår här till slipad smågatsen för att tydligt markera området och bidra till en mer småskalig och historisk karaktär. En bred trappa leder upp mot torgytan från gångvägen under spåren för att öppna upp miljön och göra det lättare att nå torget.

LIV &  
ENGAGEMANG

TÅGSTATIONEN -  
SAMLINGSPUNKT &  
UTGÅNGSPUNKT

Mitt på stationstorget finns en konstutsmyckning i form av en stor skylt som ska påvisa kontakten med omgivningen. Här visas riktningen till olika kända besöksmål i närheten såsom Örbyhus slott och de olika bruksorterna runtomkring.

TVÅ HISTORISKA  
TIDSLAGER



Figur 73: Exempelbild på utformning av skylten vid stationstorget.



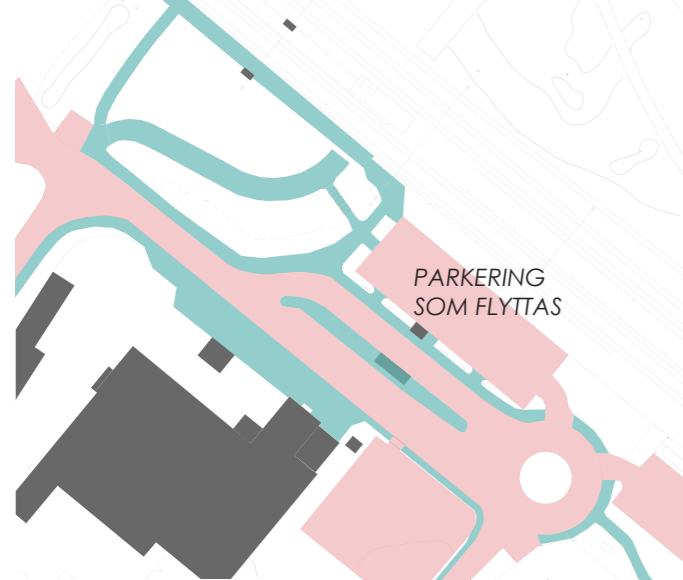
## STATIONSOMRÅDET

För att knyta an till stationsområdets historiska utseende är stationsområdet en grönare plats med prydnadsplanteringar och trädval inspirerade stationsparkerna kring sekelskiftet 1900.

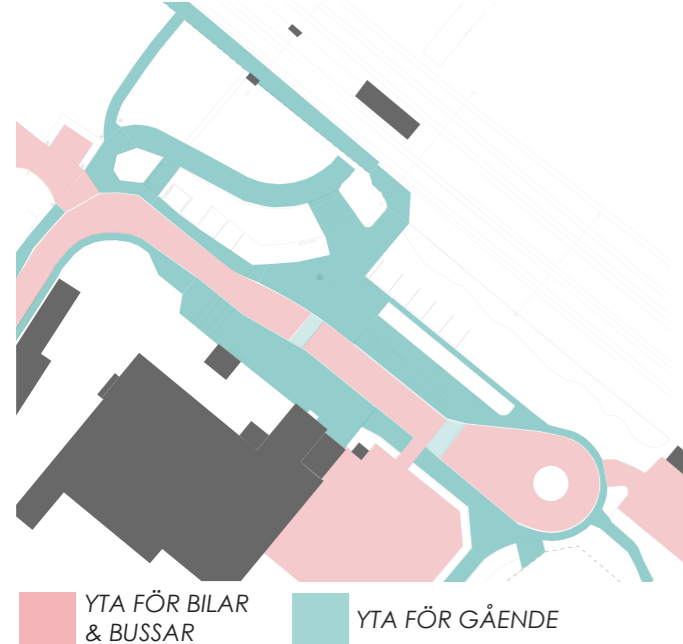


Tillgängliga passager markeras i nivå med torgytan och trottoaren.

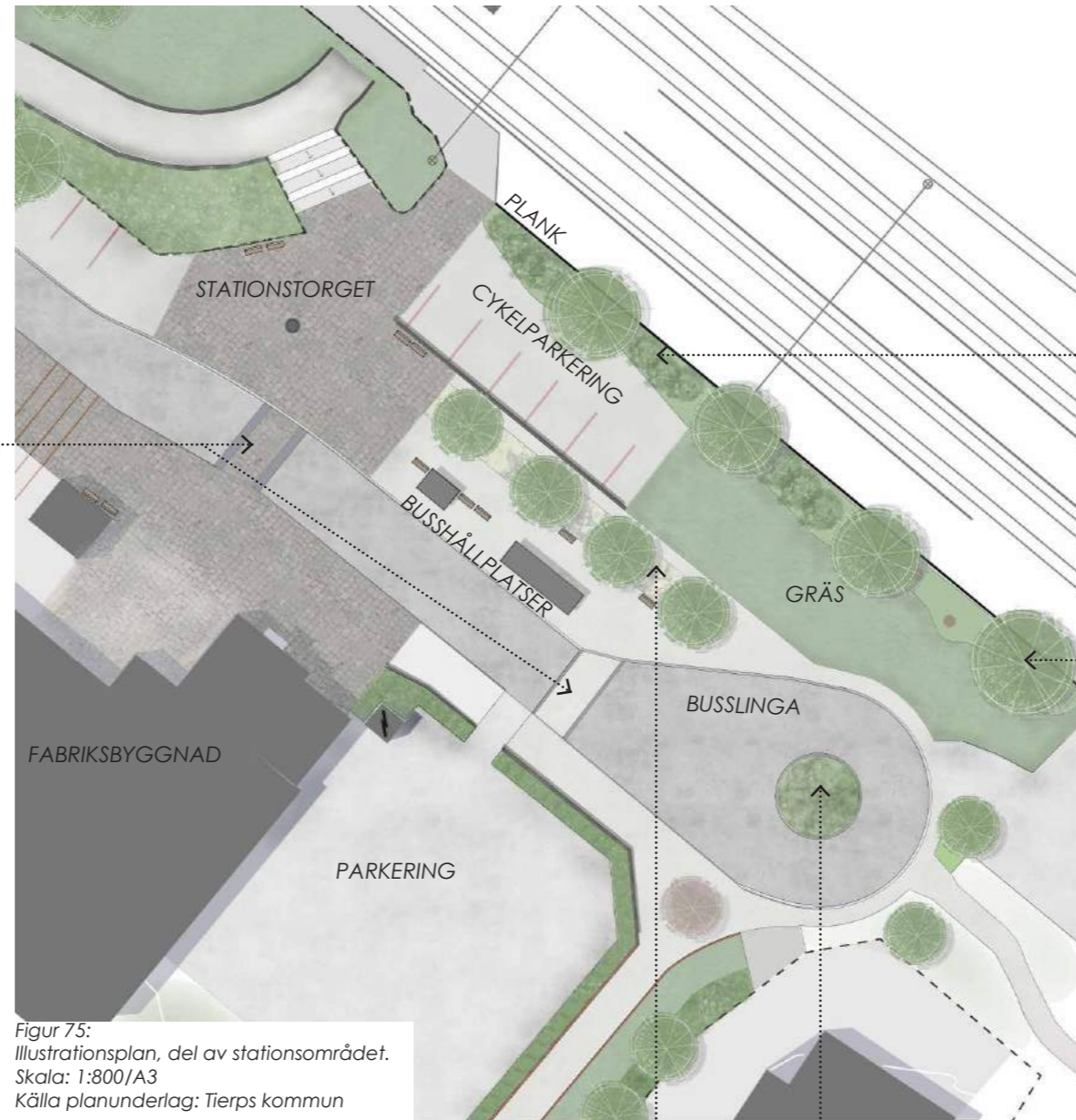
### STATIONSOMRÅDET IDAG



### STATIONSOMRÅDET I FÖRSLAGET



Planerna intill visar hur fördelningen av ytan mellan gående och fordonstrafik vid stationsområdet förändras. I förslaget ökas ytan för de gående genom att trottoarer breddas och genom att bilvägarna görs smalare. Gående kan passera busslingen genom övergångar som markeras med avvikande markmaterial över bilvägen. Passagerna är tillgängliga vägar mot både Stationsvägen och Postvägen. En parkering tas bort och flyttas till korsningen Bruksvägen/Stationsvägen.



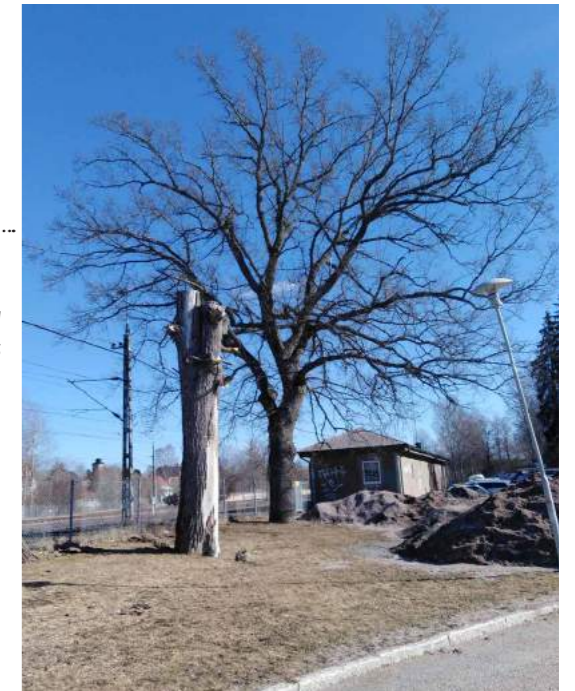
Figur 75: Illustrationsplan, del av stationsområdet. Skala: 1:800/A3. Källa planunderlag: Tierps kommun

Äppelträd och buskplantering längs med planket mot tågspåren.



Figur 76: Referensbild på brokbladig buske som är en del av växtmaterialet längs med planket vid stationsområdet. Bild tagen i stadsträdgården, Uppsala.

Här finns idag en äldre ek som antas vara en rest av stationsområdets historiska utseende. Denna välvuxna och stora ek ska belysas med strålkastare från marken så att den får ett kraftigare uttryck i den fysiska miljön här.



Figur 77: Bild på den äldre eken vid stationsområdet.

Lång blomstrande prydnadsrabatt bakom busshållplatserna. Denna höjer den visuella attraktiviteten vid stationsområdet, och inspireras av de prydnadsrabatter som förekom vid stationsparkerna kring sekelskiftet 1900. Här balndas lökväxter och blommande perenner i kombination med mindre prydnadsträd.

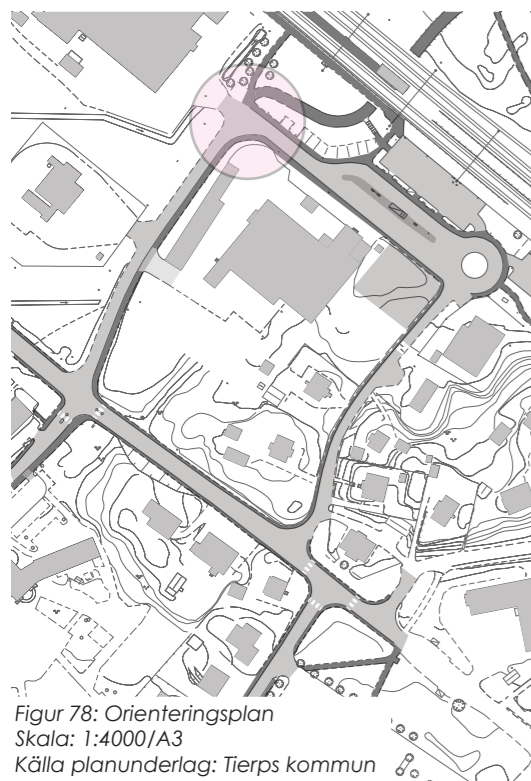


Figur 78: Referensbild på lökplantering som inspirerar växtvalet för prydnadsrabatten vid stationsområdet. Bild tagen i Stadsträdgården Uppsala.

# SÄRSKILT SVÅRA PUNKTER ATT LÖSA

I detta kapitel redovisas några av de mest komplexa delarna av arbetet med gestaltningen och hur jag har arbetat för att lösa dem genom skissprocessen.

## TRAFIKSÄKERHET I KURVAN VID STATIONSOMRÅDET

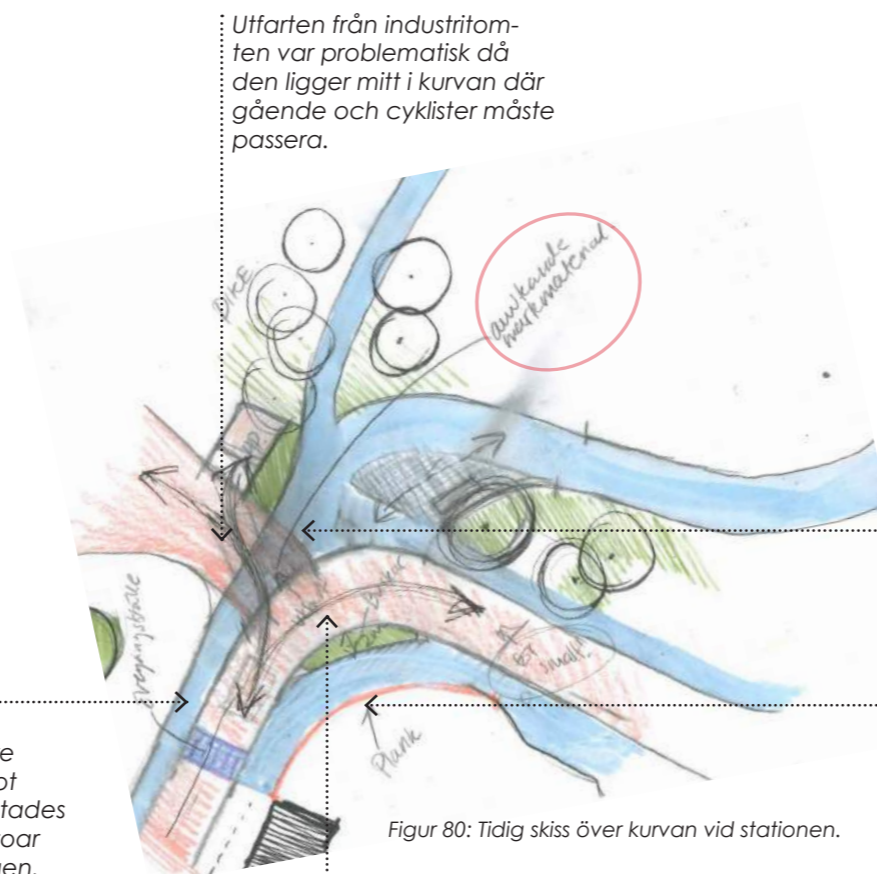


Figur 78: Orienteringsplan  
Skala: 1:4000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

### RESULTAT



Figur 79: Kurvan vid Stationsvägen i gestaltningsförslaget.



Utfarten från industritomten var problematisk då den ligger mitt i kurvan där gående och cyklister måste passera.

avvikande markmaterial

Befintliga gång- & cykelvägar som skulle kopplas samman med trottoaren längs Stationsvägen.

För att koppla an Stationsvägen bättre till gångvägarna mot plattformarna beslutades att lägga till en trottoar på andra sidan vägen. Denna kom att bli en del av det slutliga gestaltningsförslaget.

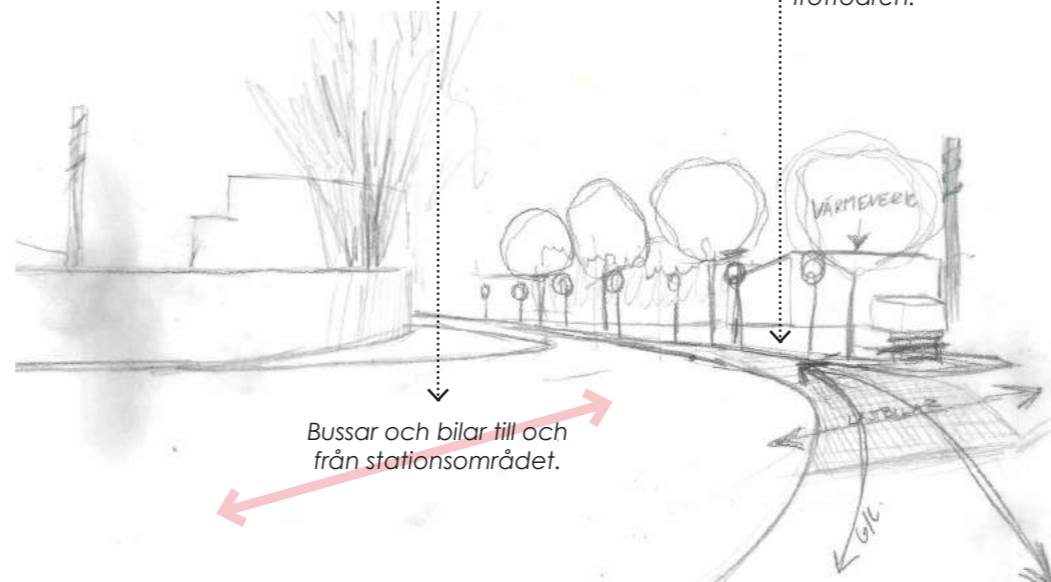
För att dölja industritomten och välkomna till Örbyhus var en tidig idé att sätta ett plank i kurvan.

Genom skissprocessen upptäcktes dock att planket bidrog för mycket till en monoton upplevelse av stråket, samt skapade dålig uppsikt och därmed otrygghetskänslor.

Figur 80: Tidig skiss över kurvan vid stationen.

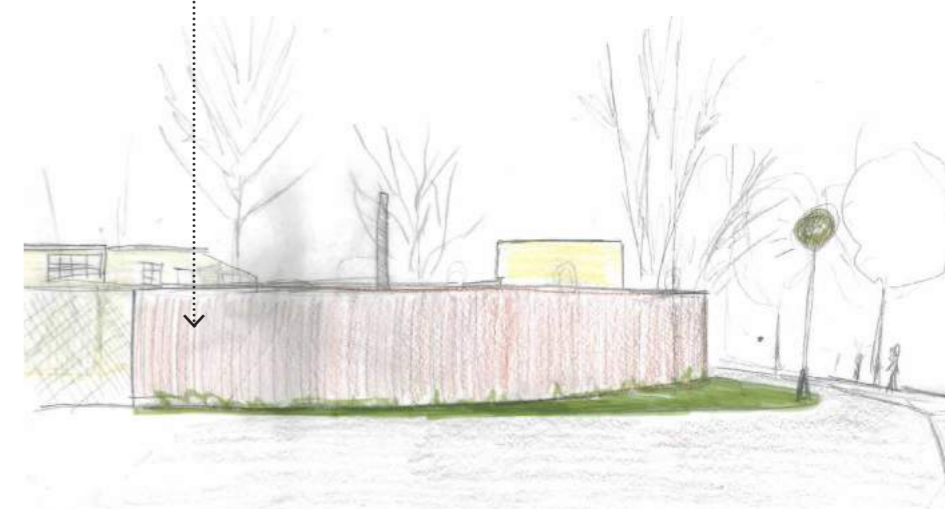
Gestaltningen skulle göra det tydligt vart oskyddade trafikanter kan tas sig för att inte komma i vägen för buss- och biltrafik.

Ett avvikande markmaterial testades för att uppmärksamma fordonsförare om trottoaren.



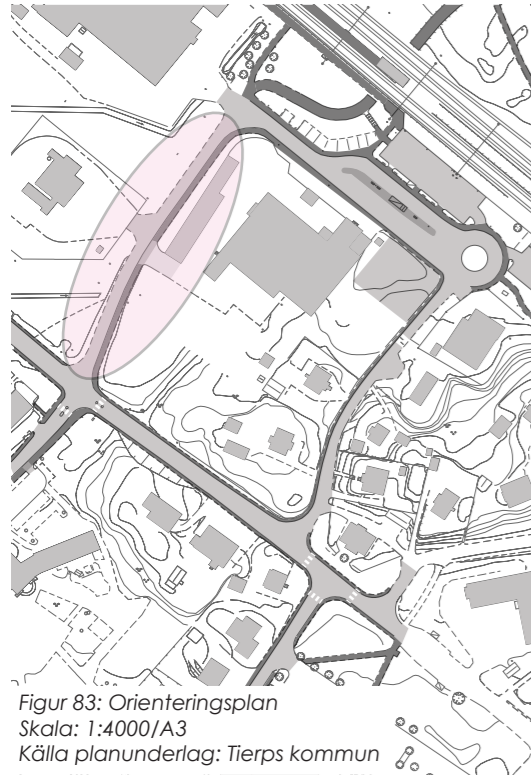
Bussar och bilar till och från stationsområdet.

Figur 81: Tidig skiss på utskrivet foto över kurvan vid stationen. Här ses vyn från stationsområdet mot Stationsvägen.



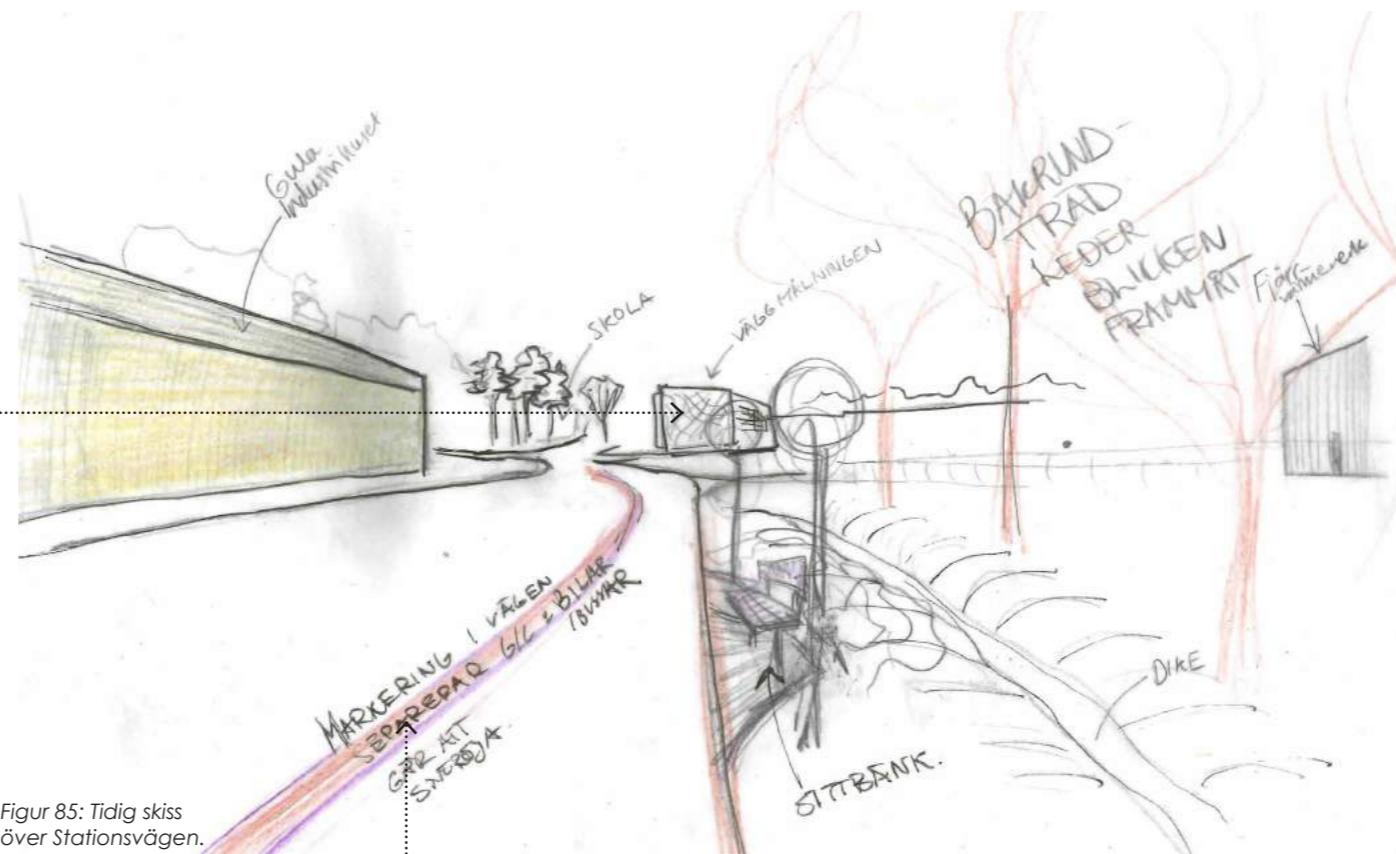
Figur 82: Tidig skiss över kurvan vid stationen.

# STATIONSVÄGEN - RYTM, KANTER & SIKTLINJER



Figur 83: Orienteringsplan  
Skala: 1:4000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

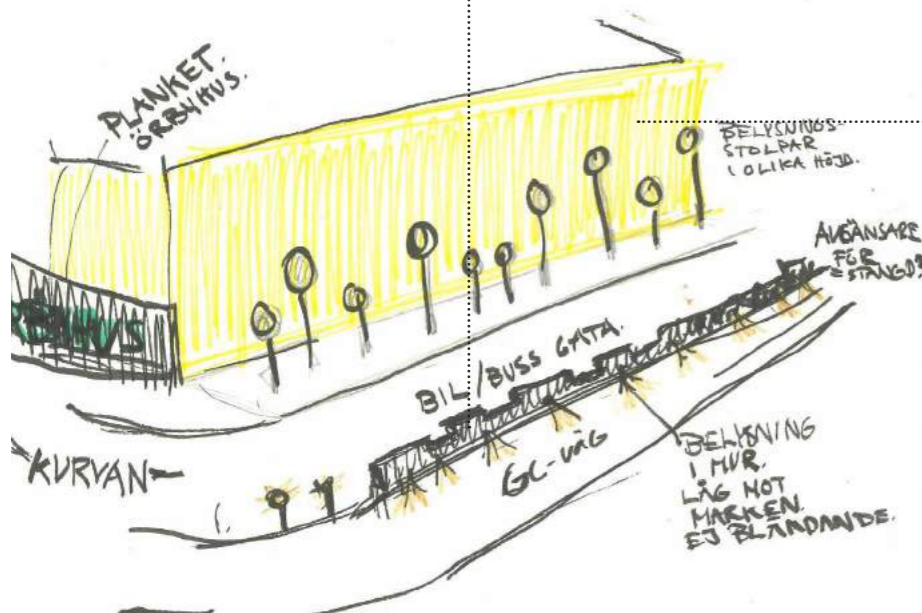
Att behålla siktlinjen mot väggmålningen var viktigt. Genom att skissa över ett utskrivet foto på platsen kunde jag testa lösningar som inte skulle skymma denna siktlinje. Därmed upptäcktes att trädraden inte kunde dras längs hela Stationsvägen på denna sida.



Figur 85: Tidig skiss över Stationsvägen.

I stället för att avskilja bilar från gående och cyklister valdes att markera kanten genom en fris i slipad smågatsten.

För att förbättra trafiksäkerheten testades att avskilja trottoaren genom uppbyggda element. Idén ströks dock med tanke på att detta skulle försvåra snöröjningen om vintern.

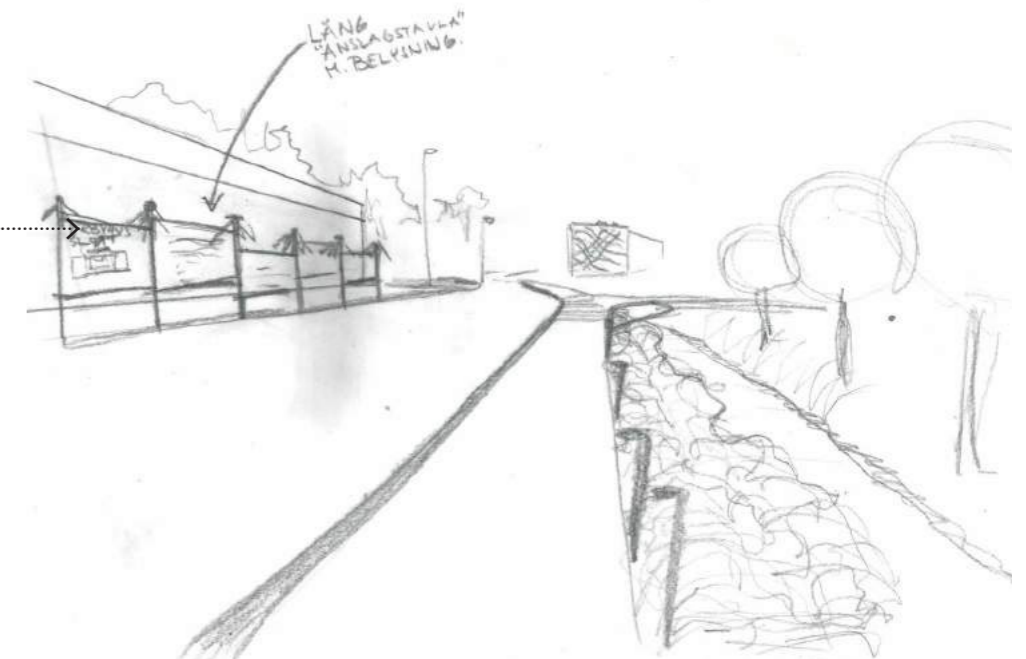


Figur 84: Tidig skiss över Stationsvägen.

För att skapa en mer intressant upplevelse av att gå längs Stationsvägen låg fokus på att skapa en rytm längs med den monotona gula industribyggnaden.

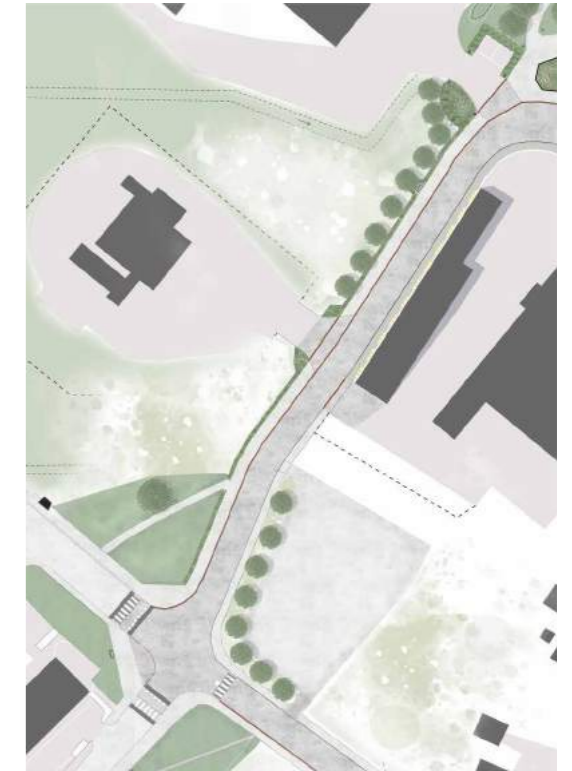
Olika typer av utsmyckningar testades längs med byggnaden. I den vänstra skissen testades att använda belysningsstolpar i olika höjd. Dock eftersökte jag en mer levande lösning som också kunde framhäva Örbyhus identitet.

I en senare skiss testades att levandegöra fasaden på den gula industribyggnaden genom den anslagstavla mer även kom att bli en del av gestaltningsförslaget. Detta ansågs vara en bättre lösning då den kunde uttrycka mer av Örbyhus identitet samtidigt som den även är öppen för människor att interagera med.



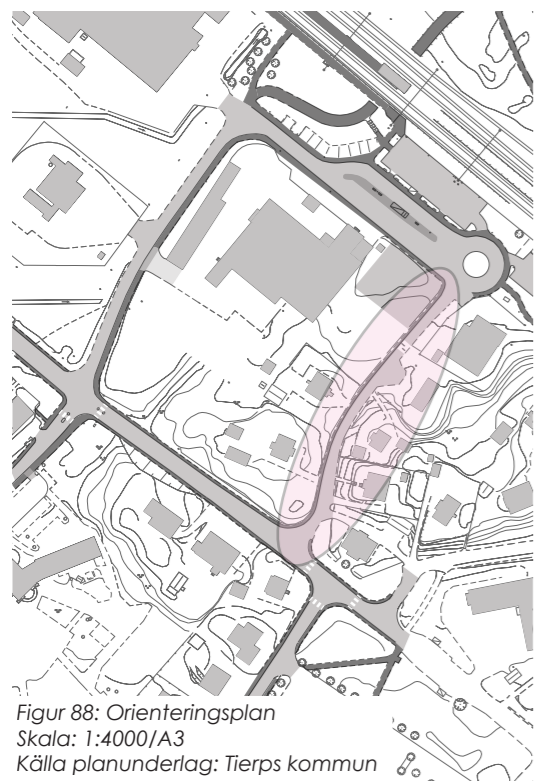
Figur 87: Senare skiss över stationsvägen.

## RESULTAT



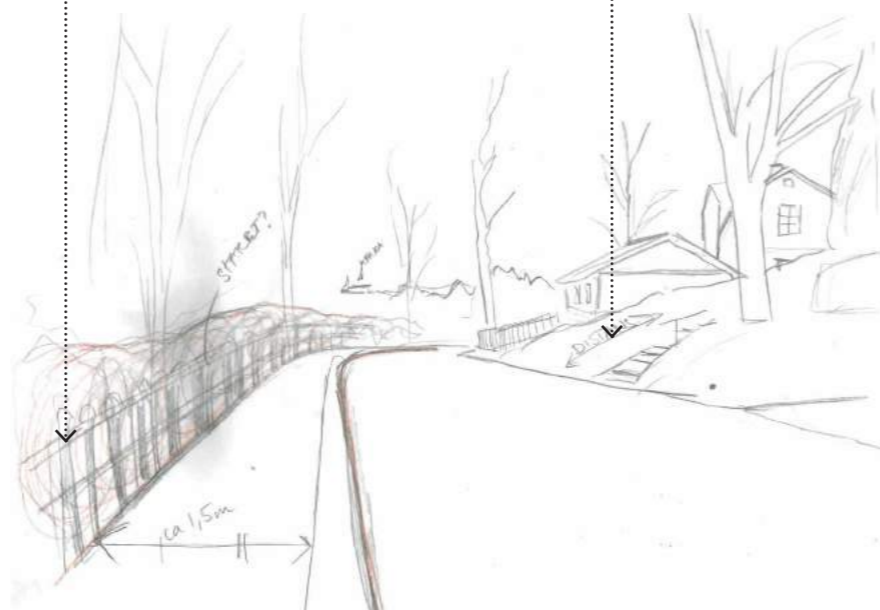
Figur 86: Stationsvägen i gestaltningsförslaget.

# POSTVÄGEN - ORIENTERBARHET OCH VÄGLEDNING



Figur 88: Orienteringsplan  
Skala: 1:4000/A3  
Källa planunderlag: Tierps kommun

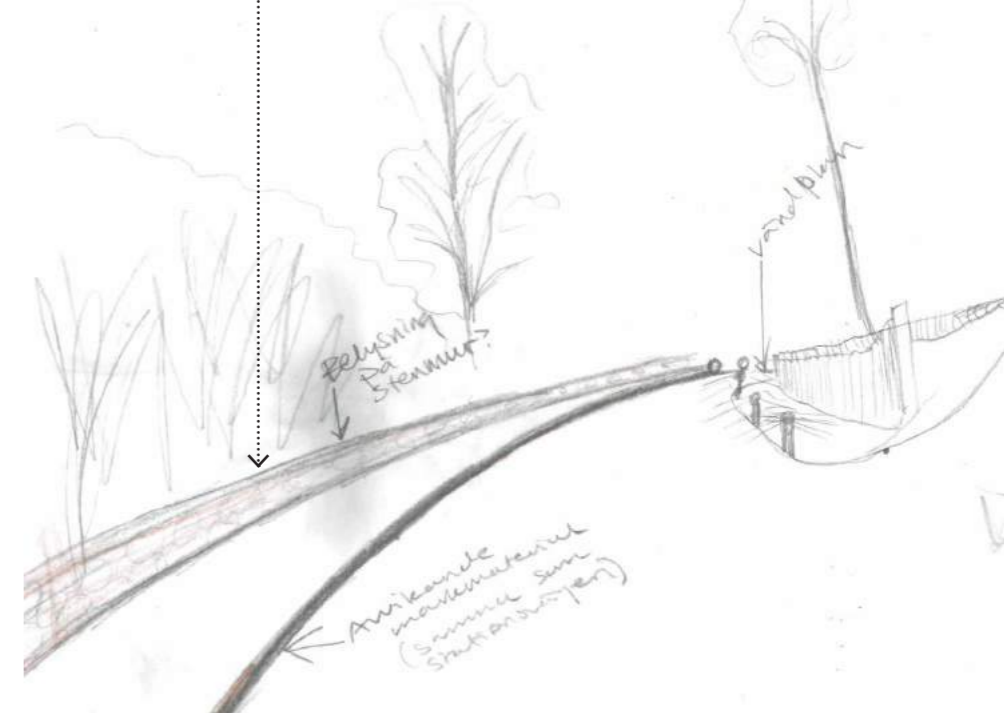
Här testas hur bekvämligheten längs Postvägens trottoar kunde förbättras genom att låta ett staket hålla tillbaka häckarna längs trottoaren.



Figur 89: Tidig skiss på utskrivet fotografi över Postvägen.

Skissen visar skillnaden i Postvägens kanter. Till vänster gör buskarna att man har dålig uppsikt om sin omgivning och det är sämre kontakt med villorna. Det var denna insikt som ledde till valet att lägga trottoaren på andra sidan vägen. i

I denna skiss har staketet istället blivit en mur. Här upptäcktes murens vägledande egenskaper och att elementet kunde användas för att förhöja känslan av att stråket är mer av en allmän plats. Murarna kom senare att flyttas ut till Postvägens entréer för att vägleda in till stråket.



Figur 91: Tidig skiss på Postvägen över utskrivet fotografi.

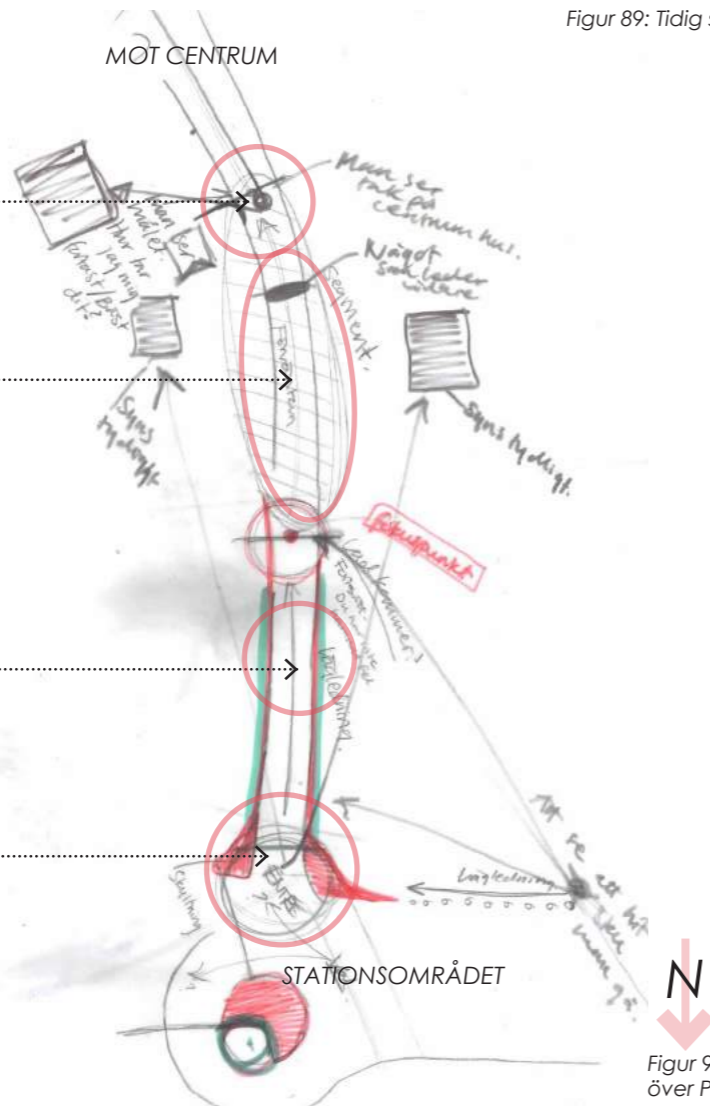
MOT CENTRUM

Här upptäcktes att det går att se centrum från Postvägen. Därmed var det viktigt att från denna punkt bibehålla siktlinjen framåt.

I denna del blockerades siktlinjerna framåt i och med att vägen svänger. Därför ansågs det mer viktigt att arbeta med att skapa god uppsikt till omgivningen här.

Skissen visar hur kanterna i denna del kunde användas för att vägleda gående framåt upp för den lilla backen.

Tidigt upptäcktes att entrén till Postvägen från stationen behövde förtydligas. I denna skiss testas hur hörnen kunde skäras av för att markera stråkets början.



Figur 90: Analyserande skiss över Postvägen i plan.

RESULTAT



Figur 92: Postvägen i gestaltningsförslaget.

# DISKUSSION

Syftet med arbetet har varit att genom gestaltning förbättra den upplevelsemässiga och funktionella kopplingen mellan platser och i samma gestaltning även lyfta landsbygdsorten Örbyhus karaktär och identitet. I detta kapitel följer en reflektion och diskussion kring arbetsprocessen och det resulterande gestaltungsförslaget.

## GESTALTNING AV GODA STRÅK

Att förbättra kopplingen mellan målpunkterna handlar om att bjuda in så många som möjligt att använda stråken. Målsättningen var därför att se stråken mellan målpunkterna som mer än transportsträckor. För att göra detta var det viktigt att se till både upplevelsemässiga och funktionella aspekter av stråken. De sex parametrarna *trafiksäkerhet, tillgänglighet, trygghet, orienterbarhet, bekvämlighet* och *upplevelse* var därför gemensamt viktiga för att skapa goda stråk mellan målpunkterna.

### FUNKTION OCH UPPELVELSE GÅR HAND I HAND

Det kan tänkas att aspekterna funktion och upplevelse är åtskilda och inte påverkas av varandra. Att exempelvis parametern trafiksäkerhet handlar om att skapa god funktion och parametern bekvämlighet handlar om att förbättra upplevelsen. Arbetet visar dock att aspekterna funktion och upplevelse ofta går hand i hand och på flera olika sätt är beroende av varandra. Genom en god funktion uppstår nämligen ofta bättre upplevelse, samtidigt som en förbättrad upplevelse bjuder in fler att faktiskt använda stråken.

Som exempel kan tas parametrarna orienterbarhet och trygghet. Här kan tänkas att parametern orienterbarhet syftar till funktionalitet genom att god orienterbarhet leder till att människor på ett smidigare sätt hittar fram till sin målpunkt. Samtidigt kan känsla av trygghet antas enbart handla om mer upplevelsemässiga aspekter eftersom ett stråk kan fungera som transportsträcka även om det känns otryggt att gå där. Dock har tydliggjorts att parametern trygghet kan förbättras av åtgärder som är till för att skapa bättre orienterbarhet, och vice versa. Exempelvis var de vägledande murarna i gestaltningsförslaget ett sätt att förbättra orienterbarheten in mot Postvägen. Men eftersom de även kunde kombineras med infälld belysning kunde elementet även användas för att öka den upplevda tryggheten.

Ett annat exempel på relationen mellan de olika parametrarna är hur trafiksäkerhet även har betydelse för bekvämligheten. Parametern bekvämlighet syftar främst till bekvämligheten för de oskyddade trafikanterna och denna påverkas av hur stråk exempelvis korsar bilvägar. Smidiga passager där man som oskyddad trafikant ej är rädd för olyckor innebär god bekvämlighet. Passager över bilvägar som är utformade med hänsyn till trafiksäkerhet leder därmed också till mer bekväma stråk att röra sig i.

Dessa exempel visar främst att en bättre funktionalitet bidrar till en bättre upplevelse. Men samtidigt fanns det parametrar där en förbättrad upplevelse också påverkar mer rent funktionella aspekter. Parametern upplevelse, syftade främst till att öka stråkens detaljrikedom och skapa stråk som var intressanta att röra sig genom. För att höja den upplevelsemässiga kvaliteten av Stationsvägen valdes exempelvis att lägga till trädrader och planteringar som skulle bidra till en ökad detaljrikedom. Det upptäcktes

att dessa element också var ett sätt att både bidra till en förbättrad orienterbarhet och en tydligare och mer välordnad trafiksituation. Breda planteringar vid utfarter kunde exempelvis användas för att uppmärksamma gående och fordonsförare om de utfarter som korsar trottoarerna.

### OSKYDDADE TRAFIKANTER I FOKUS

Arbetet fokuserar på de oskyddade trafikanterna vilket beror på att de dels är den mest utsatta gruppen i trafikmiljöer, och dels för att gående och cyklister också bidrar till mer liv och rörelse i utemiljöer (SKL 2015; Gehl 2010). Undersökningen av arbetsområdet understödjer även denna utgångspunkt i och med att enkätundersökningen visar att den största andel av de som rör sig till och från tågstationen gjorde det genom att gå.

Längs andra typer av stråk där exempelvis biltrafiken är mer frekvent eller av större betydelse hade gestaltningen och undersökningen av platsen därmed behövt se annorlunda ut. Detta arbete kan därmed anses vara inspirationskälla främst för liknande miljöer där gående och cyklister är de främsta brukarna. För att inventera stråken utifrån exempelvis en bilförares synvinkel kan det ha varit viktigt att inventera andra aspekter av stråken. Arbetet studerar exempelvis inte bekvämligheten för de som kör eller tillfrågar bussförare om hur busshållplatserna vid stationen fungerar, eller bör förbättras.

### VAL AV MÅLPUNKTER

Målpunkterna för detta arbete valdes tidigt, inte minst för att snabbt komma igång med platsundersökningarna och gestaltungsarbetet. Det kan vara viktigt att påpeka att det inom Örbyhus även finns andra viktiga målpunkter som också är viktiga delar av människors vardagsmiljöer. Exempelvis bostadsområden eller Örbyhus IP. Att tidigt välja mina tre målpunkter, tågstationen, centrum och skolan, har på olika vis format arbetet. Framförallt påverkades detaljeringsgraden av gestaltningen och undersökningen av platsen. Eftersom de tre målpunkterna ligger med bara några hundra meters mellanrum kunde stråken gestaltas och undersökas mer detaljerat än om jag valt målpunkter med större avstånd mellan sig.

En annan utgångspunkt kunde ha varit att låta platsundersökningarna forma valet av målpunkter. Exempelvis genom att i enkäten fråga efter vart eller varifrån de svarande vanligen rör sig till eller från tågstationen. Detta skulle kunna leda till att andra målpunkter identifierades, som jag på förhand inte kunnat förutspå. För vidare användning av detta arbete kan det därför vara intressant att testa att inte låsa sig vid målpunkter för tidigt utan låta dem formas av platsundersökningen.

Dock finns det exempel i detta arbete på hur platsundersökningen format arbetsområdet. Utgångspunkten var till en början att enbart behandla Stationsvägen i gestaltningen. Däremot visade det sig genom enkätundersökningen och vägbeskrivningarna att även Postvägen är ett vanligt stråk mellan tågstationen och centrum. Något som resulterade i att både Postvägen och Stationsvägen har fått lika stort utrymme i gestaltungsprocessen.

### GESTALTNING AV STRÅK LEDER TILL SYNERGIEFFEKTER

Stråken är delar av ett större samband och knyter inte bara ihop mina valda målpunkter, utan också andra platser. En styrka med att gestalta kopplingar mellan platser och inte bara avskilda målpunkter i sig, är de synergieffekter som kan uppstå och att en större del av flera människors vardagsmiljöer kan förbättras. De valda målpunkterna är även platser som ligger i anslutning till andra platser som kan tänkas vara viktiga målpunkter i orten. Örbyhus skola ligger exempelvis bredvid flerbostadshus och på vägen till villaområden längre söderut. Genom att gestalta för ett förbättrat stråk till Örbyhus skola kan kopplingen till dessa andra målpunkter också delvis förbättras. Denna insikt visar att det kan vara viktigare eller åtminstone lika viktigt att gestalta stråk och kopplingar mellan platser istället för bara enskilda platser och målpunkter.

### ATT UNDERSÖKA STRÅK

Undersökningen av stråkens funktionella och upplevelsemässiga förutsättningar grundar sig i teorier om goda stråk. Teorier som därefter satts i relation till arbetsområdets förutsättningar. Detta visade sig vara ett effektivt sätt att få syn på många olika typer av problematik i arbetsområdet. Att sammanfatta litteraturstudien till frågor som ställdes till platsen var också användbart som metod eftersom inventeringen då kunde struktureras på ett överkomligt och användbart sätt. Genom att ”bocka av” de olika frågorna såg jag till att alla de olika parametrarna analyserades.

Även om denna strukturerade metod för inventering och analys var effektiv och lättanvänd, kan den även inbegripa att vissa aspekter inte tas med i beräkningen. De förutbestämda frågorna till platsen innebär att jag hade ett tydligt fokus vid platsbesöken. Men denna metodik inbegrep exempelvis inte att inventera och analysera det omgärdande landskapet på ett lika djupgående sätt. Genom att mer djupgående inventera exempelvis den vegetation som kantar stråken kunde gestaltningen också låtit sig inspireras mer av det omkringliggande landskapet. Exempelvis hade jag då kunnat anpassa valet av växtmaterial utefter växtmaterialet i det omkringliggande landskapet på ett bättre sätt. Detta är en eventuell utvecklingspotential av arbetet.

Vissa parametrar har varit svårare att undersöka, såsom tillgänglighet och trafiksäkerheten för barn. Exempelvis har jag själv varken nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga och därför kan jag ha förbisett brister i stråken relaterat till tillgängligheten. För att utveckla arbetet kan därför mer fokus läggas vid att fullt ut undersöka vilka brister som finns inom denna parameter. Detta skulle kunna göras genom att exempelvis tillfråga personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga eller genom att fråga andra experter inom ämnet. För att få ett bättre grepp om hur barn upplever och använder stråken skulle också enkätundersökningen kunnat spridas mer fokuserat till denna målgrupp. Genom att exempelvis lägga mer fokus på att dela ut den till barn vid Örbyhus skola. Eftersom barn inte har samma mognadsfaktor som vuxna (Sweco 2008, s. 23), och därmed inte ser stråken på samma vis kan det vara av intresse att få mer insikter direkt från denna målgrupp.

En styrka med att först utgå från teorier om vad som skapar goda stråk och sedan forma underökningen utefter dessa är att jag snabbt kunde börja skissa på förbättringsåtgärder för stråken. Genom den bakomliggande teorin hade jag nämligen redan tagit del av olika typer av lösningar för vissa problem. Exempelvis fick jag genom litteraturstudien kunskap om att passager över bilvägar bör utformas med hastighetsreducerande åtgärder för att uppnå en god trafiksäkerhet för gående. Jag hade alltså redan studerat förslag på hur parametern trafiksäkerhet kan förbättras i gestaltningen. Dock har jag förstått att det kan vara viktigt att inte låsa sig vid att alltid implementera de lösningar som litteraturen föreslår. Att vid alla passager över bilvägar anlägga övergångsställen med gupp passar exempelvis inte på alla platser. Detta visar att teoretiska lösningar alltid bör anpassas till den valda platsens förutsättningar.

## RESULTATREFLEKTION – HUR FÖRBÄTTRAS STRÅKEN?

Arbetet har givit insikter om vilka svårigheter som uppkommer för att förbättra stråk funktionellt och upplevelsemässigt, samt vilka kompromisser som ibland måste göras. Nedan följer en diskussion kring de lärdomar som utformandet av stråken givit mig.

### TRAFIKSÄKERHET

Genom gestaltningen och skissprocessen blev det tydligt att det kan behövas kompromisser för att både tillåta gott underhåll av stråken samtidigt som oskyddade trafikanter på ett tydligt sätt separeras från biltrafiken. Att både kunna halkbekämpa en gångbana och separera gående från bilar var viktigt för en god trafiksäkerhet (SKL 2015; SKL 2013). Exempelvis testades en låg mur eller ett staket för att separera oskyddade trafikanter från biltrafiken. Dock visade det sig att en sådan lösning kan göra det svårt att underhålla och halkbekämpa gång- och cykelbanan. Det vart tydligt att en separering av oskyddade trafikanter och bilister både måste vara tydlig men inte vara så grov att underhållet försvåras. Ett bättre sätt att skapa trafiksäkra separerade gångbanor som kan hållas halkfria är då exempelvis att i markmaterialet tydligt visa vems utrymme som är vems.

För att uppnå god trafiksäkerhet har arbetet visat att det är av stor vikt att skapa kontinuitet i stråken för gående och cyklister. Eftersom den främsta problematiken gällande trafiksäkerhet i arbetsområdet idag låg i hur olika gång- och cykelstråk avslutas och ej leder vidare på ett trafiksäkert sätt. Gestaltningens arbetet gick därför till stor del ut på att finna lösningar som gör att gående och cyklister hela tiden leds vidare mot målpunkterna på ett trafiksäkert sätt. Exempelvis genom att flytta trottoarer för att ansluta bättre till gångvägar eller att avsluta trottoarer med trafiksäkra passager över bilvägar. Därmed handlar gestaltningen av stråk mycket om att koppla an till omgivningen och det är viktigt att vara flexibel gällande arbetsområdets avgränsningar så att nödvändiga kopplingar kan göras.

För att skapa god trafiksäkerhet behöver även kompromisser göras mellan olika typer av trafikanter och parametrar. I detta arbete har framförallt trafiksäkerheten och de gående satts i främsta fokus. I vissa fall på bekostnad av buss- och bilförarens bekvämlighet. Exempelvis valdes att reducera hastigheten längs Bruksvägen och implementera hastighetsreducerande övergångsställen med gupp. Lösningar som kan innebära störande

moment för buss- och bilförare. Här ansågs dock en god trafiksäkerhet vara mer nödvändig och av större betydelse för stråkets funktionella och upplevelsemässiga kvaliteter, vilket resulterade i detta ställningstagande. Slutsatsen är att en god trafiksäkerhet för de oskyddade trafikanterna är det första steget till att inbjuda till en rikare användning av stråken.

### TILLGÄNGLIGHET

Det har visat sig att parametern tillgänglighet till stor del kan förbättras genom att se till trafiksäkerheten längs stråken. Att skapa god tillgänglighet handlade om att skapa väl anpassade stråk som leder vidare mellan målpunkterna. Eftersom att förbättra trafiksäkerhet till stor del gick ut på att se till att gångstråk kopplade an till varandra på ett säkert sätt kan även tillgängliga stråk skapas i samma process. En god kontinuitet i gångstråken och bredare och avskilda trottoarer är därmed också lösningar som kan ge en förbättrad tillgänglighet. Eftersom detta leder till färre riskfyllda situationer även för personer med nedsatt orientering- och rörelseförmåga.

### TRYGGHET

Genom att skapa stråk med en god trygghetskänsla inbjuds till en rikare användning av stråken av många olika målgrupper. Detta i sig bygger vidare på den upplevda tryggheten då närvaro av andra människor är en viktig faktor som påverkar känslan av trygghet (Gehl 2010; SKL 2015). I och med detta kan tänkas att alla de övriga parametrarna är med och påverkar känslan av trygghet. Detta för att en förbättring av alla parametrar tillsammans bidrar till att fler väljer att vistas längs stråken. Något som ytterligare visar att de olika parametrarna ofta går hand i hand och är beroende av, och kan påverka, varandra.

God belysning av stråken är viktigt för känslan av trygghet (Gehl 2010; Boverket 2010). Dock är belysning en aspekt som kan behöva studeras vidare. Att arbeta med belysning är komplext och mina kunskaper om hur en belysningsplan bör utformas är ej tillräckliga för att helt och hållet kunna avgöra vilken mängd belysning som var behövlig i arbetsområdet. Aspekten belysning är därmed en förbättringspotential av detta arbete.

### ORIENTERBARHET

Arbetet har visat att det finns flera sätt att förbättra orienterbarheten längs tråk och vid platser. Det kan både handla om att förbättra skyltningen till närliggande platser, men också om att differentiera och tydliggöra den fysiska miljön. För att förbättra orienterbarheten i gestltningsförslaget användes olika typer av vägledande element såsom murar och trädrader. Dessa vägledande element var komplement till skyltning och var ett sätt att genom design förbättra orienterbarheten. Inspiration till de vägledande elementen hämtades ur vägbeskrivningarna i enkätundersökningen. Genom dessa visades tydligt hur människor behöver orienteringspunkter och ”uppstickare” i den fysiska miljön för att förklara vägen och orientera sig.

### BEKVÄMLIGHET

För att bidra till en förbättrad bekvämlighet, och även tillgänglighet, behövdes fler sittbänkar längs med stråken. Eftersom framkomligheten längs trottoarer också är en del av bekvämligheten var det dock viktigt att placera dessa bänkar vid sidan av, och inte på, själva trottoaren. Detta resulterade i att sittbänkar endast kunde placeras i Postvägens ändar då stråket kantas av villatomter och det därmed inte fanns utrymme att placera bänkar invid trottoaren. Vid Postvägens ändar kunde dock sittbänkarna omgärdas av rabatter och träd vilket i sig kan tänkas leda till ett högre användande av dem. Eftersom de är placerade i en mer behaglig och intressant miljö. Slutsatsen är att lösningar hela tiden måste anpassas till den aktuella situationen. Även om litteratur och tidigare studier visar på vad som är bäst och att rekommendera, passar inte alla lösningar överallt. Som gestaltare gäller det istället att vara flexibel. I detta fall kan det anses finnas en brist av sittbänkar längs Postvägen, men de som finns är bättre anpassade till den faktiska miljön och placerade på platser som är av större attraktivitet.

### UPPLEVELSE

Parametern upplevelse inriktar sig mycket på stråkens kanter och handlar om hur pass intressant och upplevelserikt ett stråk är att röra sig genom. Detta kan påstås vara den allra mest relativa parametern eftersom hur pass intressant ett stråk är kan uppfattas olika av olika människor. Alla ser inte samma sak då de rör sig längs med stråk och om ett stråk anses vara av god detaljeringsgrad eller ej beror därmed på vem som tillfrågas. Här kan det därför vara viktigt att inte enbart utgå från den egna tolkningen som gestaltare, utan även ta hänsyn till hur stråken beskrivs av brukare. Vägbeskrivningarna i enkätundersökningen visade exempelvis att Stationsvägen av vissa uppfattas mer monoton i och med att flera påpekade att vägen innebär att bara ”gå rakt fram”. Dessa svar kunde därför styrka min egen analys av stråket som var att Stationsvägen saknar detaljer och intresseväckande element längs kanterna.

## ARBETET MED PLATSIDENTITET & PLATSTILLHÖRIGHET

Arbetets syfte är att, utöver förbättra kopplingen mellan målpunkterna, även med stöd i teorier om platsidentitet och platstillhörighet lyfta fram Örbyhus karaktär och identitet i gestaltningsförslaget. Nedan följer en reflektion om hur arbetet med platsidentitet och platstillhörighet har gått till och format gestaltningsprocessen.

### BETYDELSEN AV PLATSIDENTITET & PLATSTILLHÖRIGHET

Begreppet platsidentitet handlar om relationen mellan människa och plats. Eftersom att gestaltandet av platser, handlar om att förändra eller skapa platser för människor att använda och vistas i, kan också vikten av att ta hänsyn till platsers identitet i gestaltning förstås. Att använda sig av begreppet platsidentitet i gestaltning inbegriper att ta hänsyn till människors känslor, erfarenheter, minnen och användande inför och av platser, då alla dessa faktorer är delar av det som formar identiteter (Hague & Jenkins 2004; Shamsuddin & Ujang 2008). Utan att på något vis involvera platsidentitet i gestaltning innebär således att mer se på platser som ”rum” som främst definieras av dess fysiska egenskaper. Eftersom att en gestaltares mål bör vara att forma platser som är anpassade till hur människor upplever och använder dem bör därför begreppet platsidentitet få stort utrymme i olika gestaltningsprocesser.

Genom att ta del av människors erfarenheter, minnen, känslor samt hur platser faktiskt används skapas en djupare förståelse för den plats som ska komma att gestaltas. Genom detta ökar chansen att gestaltningsförslaget i slutändan också kan bibehålla, eller i bästa fall stärka, känslan av platstillhörighet hos de som ska komma att bruka platsen. Dock uppstår olika svårigheter då begreppet platstillhörighet sätts i relation till gestaltning. Inte minst eftersom att ställningstaganden måste göras angående för vem gestaltningen ska vara till för. Platsers identiteter är på många sätt individuella konstruktioner. Vilket gör det svårt att gestalta på ett sätt som innebär att alla kan känna platstillhörighet, eftersom alla har olika relation till platsen i fråga. Detta arbete är fokuserat kring de personer som kan tänkas använda platserna och stråken allra mest. Mitt ställningstagande som gestaltare var därmed att känslan av platstillhörighet främst skulle vårdas eller stärkas för de personer som bor i, eller vistas i Örbyhus till vardags. Genom ett annorlunda ställningstagande hade dock mycket troligt också gestaltningsförslaget sett annorlunda ut. Hade exempelvis besökarens eller kommunens tolkning av Örbyhus identitet fått större utrymme i arbetet hade mycket troligt också gestaltningen koncentrerats kring att lyfta fram andra aspekter.

Svårigheten i att ta hänsyn till alla personers uppfattningar om Örbyhus och platserna visar sig inte minst genom enkätundersökningens fråga om vad som kännetecknar eller gör Örbyhus speciellt. I svaren lyftess ibland många vitt skilda aspekter av orten och platserna som gjorde det svårt att som gestaltare riktigt veta vad som ska få forma gestaltningsförslaget. Utöver att beskrivningarna tog upp vitt skilda aspekter är inställningen och känslorna till orten även mycket varierande. Många var tydligt positivt inställda medan andra delgav med negativa skildringar av Örbyhus. Syftet med arbetet var att lyfta det som karaktäriserar och identifierar landbygdsorten, vilket skulle göra det motsägelsefullt att inte ta hänsyn till även de

mer negativa skildringarna. Även om de i många fall inte gav inspiration till kännetecknen som bör lyftas fram. Dock kunde de istället ge insikter om vad som faktiskt var viktigt att förändra i platserna. Det kan i många fall vara sådant som en utomstående gestaltare skulle förbisett. Detta påvisar vikten av att undersöka en plats identitet, då det ger information om aspekter av platsen som inte går att se i den fysiska miljön. Exempelvis uttrycker vissa i enkätundersökningen känslor om att Örbyhus glöms bort av Tierps kommun. Som utomstående hade denna problematik högst troligt inte fått bli en del av gestaltningen eftersom dessa känslor inte går att förstå genom att enbart studera de fysiska förutsättningarna.

Att gestalta med hänsyn till platsidentitet har även visat sig vara ett sätt att utforma förslag med mer säregna drag än vad som annars kan bli resultatet. Genom att platsidentiteter till stor del är individuella konstruktioner leder det till att man som gestaltare får tillgång till en mycket stor inspirationskälla. Alla de olika känslorna, minnena, erfarenheterna och värderingarna väcker tillsammans nya idéer om hur platsen kan tänkas utformas. Slutsatsen är att platsidentitet i samband med gestaltning inte bara är viktigt, utan också användbart eftersom det kan vara mycket inspirerande och leda till nytänkande.

Anledningen till att involvera platsidentitet denna gestaltningsprocess och på denna plats grundar sig främst i ortens mindre skala och att tågstationen var en utgångspunkt för arbetet. Tanken om tågstationen och Örbyhus som platser som många både lämnar och kommer till dagligen gör att det blir intressant att undersöka hur gestaltningen kan lyfta det som åtskiljer denna plats från andra. Det faktum att platsers identitet bland annat formas utifrån hur de åtskiljs från andra platser togs alltså i åtanke (Relph 1976). Detta kan vara något som inte bara är intressant att ta hänsyn till i Örbyhus men också i många liknande orter där pendling eller kontakten med andra platser är en stor del av människors vardag. Att i små landsbygdsorter som denna se till att förhöja det som gör dem unika kan vara både intressant och viktigt.

### ATT UNDERSÖKA PLATSIDENTITET

Främst kunde teorierna om platsidentitet och platstillhörighet användas för att utforma undersökningen av arbetsområdet. Både enkätundersökningen och den historiska platsundersökningen användes för att få kunskap om platsens identitet. Det visade sig betydelsefullt och nödvändigt att låta dessa olika undersökningar pågå parallellt eftersom framförallt den historiska undersökningen till stor del kunde formas av svaren i enkätundersökningen. De historiska referenser som lyftes i enkätsvaren kunde studeras vidare i den historiska platsundersökningen så att den koncentreras till de minnen som faktiskt lever kvar i platsen idag. Den historiska undersökningen skapar därmed också större förståelse för svaren i enkäten. Att enbart utföra en historisk platsundersökning för att försöka fånga upp delar av platsens identitet kan därför riskera att delar av historien förbises. För en utomstående kanske vissa aspekter inte anses vara relevanta. Genom att koppla den historiska undersökningen till människors faktiska referenser idag kan det skapas bättre förståelse för vilka delar av historien som kan vara viktiga att lyfta fram i själva gestaltningen.

Att i enkätundersökningen fråga om vägbeskrivningar mellan de olika målpunkterna visade sig användbart och intressant på flera sätt. Att beskriva vägen för någon som aldrig varit på en plats handlar om att delge sina referenser angående den fysiska miljön och återge vad som anses vara betydelsefullt. Genom denna typ av fråga uppdragas en mängd typer av landmärken och orienteringspunkter på platsen, samt rörelsemönster och förbättringspotentialer. Men vägbeskrivningarna visade sig också vara användbara för att fånga in människors värdering av, och känslor inför platserna. Många valde nämligen att lägga in värderande adjektiv i sina vägbeskrivningar. Eftersom att känslor, värderingar och användande tillsammans är delar av platsidentiteten är denna typ av fråga ett effektivt sätt att få kunskap om platsers identitet. Frågan är ett enkelt sätt att få inblick i hur människor identifierar ett stråk eller enskilda platser, utan att ställa svårbegripliga frågor som exempelvis; ”vad tycker du karaktäriserar stråket mellan tågstationen och centrum”. Slutsatsen blir därmed att denna typ av metod skulle kunna användas i liknande projekt om man på ett effektivt sätt vill se stråk utifrån brukarens perspektiv. Dock är det samtidigt viktigt att kombinera denna metod med platsbesök för att kunna göra tolkningar av svaren och förstå vad som beskrivs. De ibland luddiga orienteringspunkter som angavs kunde exempelvis förstås bättre genom att också gå sträckorna själv. Därmed kunde jag få bättre förståelse för varför Postvägen av vissa upplevs som krånglig att beskriva. Att gå sträckan själv och därmed på sätt och vis uppleva stråket från de svarandes synvinkel var av stor betydelse för att förstå problematiken med stråket. Detta gjorde det lättare att förstå vad som behöver förbättras för att, i detta fall, tydliggöra Postvägen.

Att genomföra just en enkätundersökning är ett effektivt sätt att fånga upp många människors berättelser och beskrivningar av platserna. Platsidentiteter är till stor del individuella konstruktioner, vilket gör att det är av stor betydelse att försöka få kunskap om så många olika referenser och berättelser som möjligt. Genom enkätundersökningen kan en stor vidd av information om det som formar platsens identitet fås. Även om enkäten som metod är både användbar och effektiv, finns dock vissa svagheter med metoden som kan vara värda att nämna. En sådan svaghet är att en enkät inte tillåter att ställa följdfrågor till de svarande. Därmed kan tänkas att vissa svar inte fick samma tyngd eftersom de var svårtolkade och inte fullt ut kunde förstås. Exempelvis svarar några i enkätundersökningen att det inte fanns något som kännetecknar Örbyhus. Om detta svar istället framkommit i en intervjusituation kunde svaret kanske fått större betydelse i gestaltningen eftersom jag då kunnat fråga om hur detta kommer sig. Troligen beror denna känsla på något som kunnat varit intressant att ta hänsyn till eller inspirerats av i gestaltningen.

En viktig lärdom utav detta arbete är att det kan vara viktigt att se över och bestämma sig för till vilka enkäten ska distribueras. Om målsättningen är att fånga in en stor vidd av tolkningar och uppfattningar om en plats bör också undersökningen se till att fånga in referenser från flera målgrupper. I enkätundersökningen är majoriteten av de svarande personer i åldrarna 35-64 år, och till största del kvinnor. En svaghet kan anses vara att enbart en person i åldern 7 till 14 år svarade. Eftersom en av målpunkterna var

Örbyhus skola hade det därmed varit intressant att ta del av erfarenheter av fler personer i de lägre åldrarna. Arbetet kan därför förbättras genom att sprida enkäten även till eleverna vid Örbyhus skola.

Att tolka svaren är en stor del av arbetet med en enkätundersökning, och det är viktigt att uppmärksamma att tolkningar kan göras på olika sätt av olika personer. Det går alltså inte att anta att mina tolkningar är de enda "sanna" tolkningarna. Däremot pågick enkätundersökningen parallellt med platsbesök och den historiska platsundersökningen vilket var till stor hjälp för att tolka svaren på ett så medvetet och öppet sätt som möjligt.

### PLATSIDENTITET OCH GESTALTNING

Ovan beskrivs hur teorierna om platsidentitet och platstillhörighet formade undersökningen av platsen. Att ta kunskapen om platsens identitet vidare till gestaltningen var på många sätt givande för gestaltungsförslaget men innebar även en del svårigheter. Framförallt är kunskaperna om vad som formar Örbyhus och platsernas identitet en källa till mycket inspiration. Men samtidigt upptäcktes svårigheter med att försöka omsätta kunska-

perna till faktiskt fysiska element i gestaltungsförslaget.

I detta arbete har kunskapen om platsens identitet format de koncept som gestaltungsförslaget bygger på. Att arbeta med koncepten är ett sätt att metodiskt implementera och översätta känslor, minnen, erfarenheter och användande till programpunkter för gestaltningen. Informationen om de olika identitetsskapande faktorerna är sammanfattade och indelade i olika tematik, vilket var ett steg på vägen mot att låta platsens identitet få uttryck i gestaltningen. Att dela in konceptet för gestaltningen i fyra konceptuella teman var en nödvändig metod för att i gestaltningen lyfta de många varierande aspekter av det som är Örbyhus och platsernas identitet. Slutsatsen att det kan vara svårt eller till och med motsägelsefullt att utforma en plats utifrån en enda tanke eller idé är en viktig lärdom av detta arbete. Detta är en erfarenhet som också kan vara viktig för likande projekt som syftar till att lyfta platsers identitet och ta hänsyn till människors känsla av platstillhörighet i gestaltningar. Som gestaltare kan det exempelvis vara lätt att riskera att skapa icke autentiska platser om en enda konceptuell idé dras allt för långt. Det kan exempelvis riskera att skapa platser som är för "förutbestämda" och "underhållande" och inte inbjuder till en interaktion mellan människor och den fysiska miljön (Carmona et al. 2010, s.132). Att utgå från en enda konceptuell idé riskerar samtidigt att andra delar av platsens identitet inte tas i åtanke eller får utrymme. Detta kan i slutändan komma att påverka känslan av platstillhörighet för vissa eftersom gestaltningen inte

tagit hänsyn till den bredd av identitetsskapande faktorer som finns.

Eftersom att jag sedan tidigare inte har någon relation Örbyhus innebar detta vissa svårigheter med att sammanfatta den konceptuella temana. Detta för att det var svårt för mig som utomstående att fullt ut "förstå" platsens identitet, och därmed veta vilka aspekter som gestaltningen skulle lyfta. Dock bör detta inte avskräcka från att försöka ta tillvara en platsidentitet i gestaltning med tanke på både vikten av och användbarheten i att låta platsens identitet få inspirera gestaltungsförslag.

Platsvalet för arbetet har också påverkat komplexiteten i att låta platsidentitet få utrymme i gestaltningen. I detta arbete framkom att Örbyhus identifieras och karaktäriseras av en mängd varierande aspekter. Andra orter eller platser kan tänkas ha en tydligare och mer stark platsidentitet. Örbyhus kan här jämföras med någon av de omkringliggande bruksorterna. Exempelvis kan tänkas att Österbybruk har en tydligare platsidentitet eftersom att bebyggelsestrukturen och historien starkt präglar platsen och gjort orten till ett besöksmål (Visit Roslagen AB 2019b). Samma typ av gestaltungsprocess kan därmed tänkas vara mindre komplex på andra platser än vad den var i Örbyhus, om det finns en mer stark och uttalad identitet.





## LÄRDOMAR OCH VIDARE STUDIER

Arbetet har inneburit en hel del nya lärdomar och insikter om ämnen som jag tidigare inte kommit i lika stor kontakt med under landskapsarkitektutbildningen. Här sammanfattas några av de allra viktigaste av dessa. Arbetet har även inneburit att jag försökt inkludera teorier i gestaltungsprocessen på nya sätt. Detta har lett fram till vidare frågeställningar och tankar om hur en gestaltungsprocess kan gå till.

### ATT FÖRBÄTTRA KOPPLINGAR MELLAN MÅLPUNKTER

Arbetet har visat att när stråk ses som mer än transportsträckor mellan målpunkter behöver en stor variation av aspekter tas i åtanke. Målsättningen var att inte bara se till de rent funktionella aspekterna av stråk, utan också förbättra dem upplevelsemässigt. På många sätt gick funktion och upplevelse hand i hand vilket också innebär att små och relativt enkla lösningar kan bidra till många kvaliteter. För att ta arbetet vidare kan inspiration och lösningar tas från detta projekt för att se hur kopplingen till andra målpunkter i Örbyhus kan förbättras. Det kan tänkas att liknande problematik som fanns vid dessa stråk också finns på andra platser i orten.

Valet att inte bara arbeta med en avskild plats, utan att istället se till hur platser kan koppla an till varandra ledde till insikten om de synergieffekter som gestaltandet av stråk kan bidra till. Detta med tanke på att stråken mellan de valda målpunkterna också är stråk på väg till andra platser. Att arbeta med att förbättra stråk kan därmed vara ett sätt att förbättra en större del av fler människors vardagsmiljöer.

Det finns många teorier om hur stråk kan undersökas, i detta arbete valdes att bygga undersökningen på ett bestämt antal källor. För att ta detta arbete ett steg längre kan andra typer av undersökningsmetoder också prövas.

### PLATSIDENTITET & PLATSTILLHÖRIGHET

En av många lärdomar från detta arbete är att genom att ta hänsyn till platsens identitet fick jag en mer djupgående kunskap om platsen. Det visade sig nämligen vara ett sätt att få kunskaper om sådant som ligger utanför den fysiska miljön men som dock påverkar gestaltningen. Metoden för enkätundersökningen kan tas vidare till andra gestaltungsprojekt eller projekt där det kan vara viktigt att få insyn i hur människor känner, beskriver, använder och tolkar platser. Exempelvis vid stadsbyggnadsprojekt där det kan vara viktigt att få veta hur stadsdelar kännetecknas och beskrivs.

En utvecklingspotential med arbetet är dock att mer medvetet ta del av erfarenheter och beskrivningar från en större vidd av målgrupper. Enkätundersökningen kan också kombineras med intervjuer för att hjälpa till att göra tolkningar. Exempelvis hade det varit värdefullt att ”testa” koncepten för gestaltningen på brukarna. Detta genom att exempelvis genomföra någon typ av workshop, där framtida brukare kan tillåtas ge synpunkter på om den konceptuella temana faktiskt sammanfattar och beskriver deras uppfattning om Örbyhus karaktär och identitet.

Eftersom det i litteraturstudien var svårt att finna litteratur som handlar om gestaltning av platser utifrån platsidentitet ser jag ett visst behov av att sätta teorierna om ämnet i relation till verkliga gestaltungsprojekt. Begreppen platsidentitet och platstillhörighet har tidigare till största delen används för att studera befintliga platser. Arbetet har visat att det finns vägar att ta hänsyn till platsidentitet och platstillhörighet även i gestaltningar och att detta kan vara både inspirerande och leda till nytänkande.

### ATT TA ARBETET VIDARE

Jag inser att detta arbete kan tas vidare eller utvecklas på olika sätt. Nedan följer några aspekter som kan vara intressanta eller värdefulla att undersöka vidare.

- Eftersom arbetet till stor del formats av de valda målpunkterna och i och med att dessa målpunkter valdes i ett tidigt skede av arbetet kan det vara intressant att ställa sig frågan; **Vilka andra målpunkter finns inom Örbyhus och hur kan kopplingen mellan dessa förbättras?**
- Genom litteraturstudien fastställdes sex olika parametrar som tillsammans var viktiga för att skapa goda stråk. För att vidareutveckla arbetet kan det vara intressant att undersöka vidare **vilka ytterligare parametrar som kan vara viktiga att ta hänsyn till vad det gäller gestaltandet av stråk.**
- Inventeringen och analysen av stråken baserades på de sex parametrar som jag fann genom litteraturstudien. Dock finns andra sätt att undersöka platser. Därför kan en vidare fråga vara att se om det **finns andra sätt att undersöka stråk och vilka andra insikter om stråkens förutsättningar de leder till.**
- De konceptuella temana för gestaltningen formades av den historiska platsundersökningen och enkätundersökningen. Eftersom dessa byggs upp av mina egna sammanfattningar och tolkningar av informationen skulle det vara värdefullt att ”testa” om de är svarar på platsens identitet. Därför kan arbetet tas vidare genom att undersöka **hur konceptet fungerar enligt dem som gestaltningen berör.**
- Arbetet visar på olika metoder för att undersöka en plats identitet. Då platsidentitet visar sig vara både viktigt och värdefullt att ta hänsyn till i gestaltningar kan det vara intressant att undersöka vidare **vilka andra metoder som kan användas för att få inblick i en plats identitet.**

# REFERENSER

## TRYCKTA KÄLLOR

Alm, K. & Gåije, H. (2010). *Det oupptäckta kulturarvet - bebyggelse i Tierps kommun 1940-1979*. Tierp: Tierps kommun

Andréasson, A. (2007). *Trädgårdshistoria för inventerare*. 1. uppl. Alnarp : Centrum för biologisk mångfald.

Axelsson, J. (2010) *Identiteter i landskapet - Relationen mellan människor och platser*. Sveriges lantbruksuniversitet Alnarp. Fakulteten för Landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap. (Självständigt arbete vid LTJ-fakulteten)

Bergkvist, J. (2013) *Landskapsarkitektur i järnvägslandskap - Platsernas förändring i historiskt perspektiv*. Lic.-avh., Sveriges Lantbruksuniversitet Ultuna, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap.

Berglund, U., Nordin, K., Eriksson, M. (2009) *Barnkartor i GIS och trafik-säkerhet : ett forskningsprojekt i samarbete med Örbyhus skola*. Uppsala: Institutionen för stad och land, Sveriges lantbruksuniversitet. (Rapporter Institutionen för stad och land, SLU 2009:1)

BFS 2011:5 ALM 2 *Boverkets föreskrifter och allmänna råd om tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på allmänna platser och inom områden för andra anläggningar än byggnader* Karlskrona: Boverket.

Boverket (2010). *Plats för trygghet – Inspiration för stadsutveckling*. Karlskrona: Boverkets Publikationsservice.

Flygare, I. (2002). *Tierp tar tillvara : reviderat kulturmiljöprogram för Tierps kommun 2001*. Tierp : Tierps kommun.

Freeman, C., Tranter, P. (2011). *Children and their urban environment*. London : Earthscan.

Gehl, J. (2010). *Cities for people*. Washington: Island Press.

Gummesson, M. (2005). *Barnen i vägplaneringen. En kunskapsöversikt*. Borlänge: Vägverket.

Hague, C., & Jenkins, P. (Eds.). (2004). *Place identity, participation and planning*. London: Routledge.

Isaksson, O. (1996). *Vallonbruk i Uppland : människor och miljöer*. Uppsala : Uppsala läns bildningsförbund.

Klintborg Ahlklo, Å. (1993). Sj:s rabatter - Statens järnvägar som förmedlare av trädgårdskultur. *Lustgården*, vol. 73, ss.41-52.

Länsstyrelsen i Uppsala Län (1997). *Utökning av byggnadsminnet Örbyhus slott inom fastigheten Örbyhus 1:8, Vendels socken, Tierps kommun*.

Relph, E. (1976) *Place and placelessness*. London: Pion Limited.

Shamsuddin, S., & Ujang, N. (2008) *Making places: The role of attachment in creating the sense of place for traditional streets in Malaysia*. Habitat International, vol. 32, ss. 399–409

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2013). *Trafiksäkra staden - handbok för ett målinriktat kommunalt trafiksäkerhetsprogram*. Stockholm: Trafikverket.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) (2015). *Kommunal VGU-Guide - Vägar och gators utformning*. Stockholm: Sveriges Kommuner och Landsting.

Sweco (2008). *Säker skolväg för barn mellan hemmet och skolhållplatsen*. Skyltfonden.

Taylor-Powell, E., Renner, M. (2003) *Analyzing Qualitative Data*. [broschyr]. Wisconsin: Cooperative Extension Publishing Operations. Tillgänglig: <https://learningstore.uwex.edu/assets/pdfs/g3658-12.pdf>

Upplandsmuseet & länsstyrelsen i Uppsala län (1984a). *Bygd att vårda - Kulturminnesvårdsprogram för Uppsala län. 1, Kulturhistorisk utveckling i Uppsala län*. Uppsala: Upplands fornminnesförening och hembygdsförbund.

Upplandsmuseet & länsstyrelsen i Uppsala län (1984b). *Bygd att vårda - Kulturminnesvårdsprogram för Uppsala län. 2, Kulturmiljöer i Tierps, Älvkarleby och Östhammars kommuner*. Uppsala: Upplands fornminnesförening och hembygdsförbund.

Utveckla Örbyhus Tobo Vendel (2016). *Inte lika mycket skräp, lite mer turister: Hur vill du att din hemort ska vara år 2025?*. [broschyr]. Örbyhus: Utveckla Örbyhus Tobo Vendel. Tillgänglig: <https://utvecklaotv.wordpress.com/utvecklingsplan-2025/> [2019-03-13]

## ELEKTRONISKA KÄLLOR

Tierp Kommun (2019a). *Nytt stationsområde i Örbyhus*. Tillgänglig: <https://www.tierp.se/tierp.se/bo-trafik-och-miljo/samhallsplanering-och-byggprojekt/byggprojekt/nytt-stationsomrade-i-orbyhus.html> [2019-03-13]

Tierps kommun (2019b). *Befolkning*. Tillgänglig: <https://www.tierp.se/tierp.se/kommun-och-inflytande/kommunfakta/befolkning.html> [2019-05-27]

Tierps kommun (2017a). *Visionen - strategiska utvecklingsområden och mål*. Tillgänglig: <https://www.tierp.se/tierp.se/kommun-och-inflytande/tierp---en-kommun-som-vaxer/oversiktliga-planer/visionen---strategiska-utvecklingsomraden-och-mal.html> [2019-05-27]

Tierps Kommun (2017b). *Golf*. Tillgänglig: <https://www.tierp.se/tierp.se/kultur-fritid-och-friluftsliv/idrott-motion-och-friluftsliv/golf.html> [2019-03-29]

Sveriges Radio (2014). *Torget i Örbyhus heter Eriks torg*. 15 september. <https://sverigesradio.se/sida/artikel.aspx?programid=114&artikel=5965338>

Utveckla Örbyhus Tobo Vendel (2019) *Om*. Tillgänglig: <https://utvecklaotv.wordpress.com/om/> [2019-03-13]

Visit Roslagen AB (2019a). *Vallonbruken i Roslagen*. Tillgänglig: <https://www.roslagen.se/vallonbruken-i-roslagen/> [2019-05-06]

Visit Roslagen AB (2019b). *Österbybruk*. Tillgänglig: <https://www.roslagen.se/105349/Osterbybruk/> [2019-05-29]

Örbyhus Gods AB (2019a). *Parken*. Tillgänglig: [http://www.orbyhusslott.se/visa\\_info.asp?e=sv&PostId=5&Avdelning=007](http://www.orbyhusslott.se/visa_info.asp?e=sv&PostId=5&Avdelning=007) [2019-05-06]

Örbyhus Gods AB (2019b). *Ladugården/Örbyhus GK*. Tillgänglig: [http://www.orbyhusslott.se/visa\\_info.asp?Avdelning=003&PostId=34](http://www.orbyhusslott.se/visa_info.asp?Avdelning=003&PostId=34) [2019-05-06]

Örbyhus.nu (2019). *Hem*. Tillgänglig: <http://orbyhus.nu/> [2019-06-25]

## FIGURFÖRTECKNING

Figur 6, 7, 8, 9, 61, 62, 68, 69: Skalgubbar på underlag, Skalgubbar.se [2019-06-05]

Figur 1, 11, 12, 15, 16, 27: *Ortofot raster* © Lantmäteriet

Figur 10, 17: *Topografisk webbkarta visning, siktindelad* © Lantmäteriet

Figur 3, 16, 34, 45, 46, 53, 54, 55, 59, 60, 66, 67, 72, 75, 78, 83, 88: *Planunderlag, Örbyhus tätort*. Tierps kommun.

Figur 19: Historisk karta från 1877, Örbyhus stationens område. 03-VEN-357. Lantmäteriet.

Figur 22 & 25: *Ortofot historiska 1960 raster s/v 0,5 m* © Lantmäteriet

Figur 17: Lindskog, S. (1938). *Örbyhus slott, trevånings slottsbyggnad*. [fotografi] <https://digitaltmuseum.se/021016143626/orbyhus-slott-trevanings-slottsbyggnad> [2019-05-26].

Figur 21: Aero Material AB (1938). *Flygfoto över sängfabrikerna i Örbyhus* [fotografi] <https://digitaltmuseum.se/021018113547/flygfoto-over-sangfabrikerna-i-orbyhus> [2019-05-26].

Figur 23: Flygtrafik, AB (1947). *Flygfoto över Bröderna Larssons Skidfabrik AB, Örbyhus, Uppland 1947* [fotografi] <https://digitaltmuseum.se/011013979881/flygfoto-over-broderna-larssons-skidfabrik-ab-orbyhus-uppland-1947> [2019-05-26].

Figur 24: Järnvägsmuseet (cirka 1970). *Örbyhus station*. [fotografi] <https://digitaltmuseum.se/021018154269/orbyhus-station> [2019-05-26]

## BILAGOR

Bilaga 1 - Enkät: "Utveckla Örbyhus utemiljöer"

Bilaga 2 - Tidningsartikel i Upsala nya tidning

Söderberg, K. (2019). De söker ett tryggare och mera tilltalande Örbyhus. *Upsala Nya Tidning*, 18 mars.

## Utveckla Örbyhus Utemiljöer

Vi är två landskapsarkitektstudenter vid Sveriges Lantbruksuniversitet som skriver var sitt examensarbete där vi valt att fokusera på två utemiljöer i Örbyhus. Det ena arbetet fokuserar på ån vid stationen och handlar om hur man kan rusta upp området och göra det till ett "årum" som är mer tillgängligt och trevlig att vistas i. Det andra arbetet handlar om att förbättra vägen mellan Stationsområdet, Örbyhus skola och kontakten till centrum och hur man kan göra en tydligare och en tré till Örbyhus som kännetecknar orten.

Observera att detta är två examensarbeten som inte är planerade att resultera i verkliga förändringar. Däremot kommer vi dela svaren med Utvecklingsgruppen "Utveckla ÖTV" som hjälpt till att sammanställa denna enkät. Resultaten från enkäten kommer presenteras i våra examensarbeten som efter publicering kommer finnas tillgängliga på Sverige Lantbruksuniversitets uppsatsportal; <https://oub.sosikon.slu.se/>.

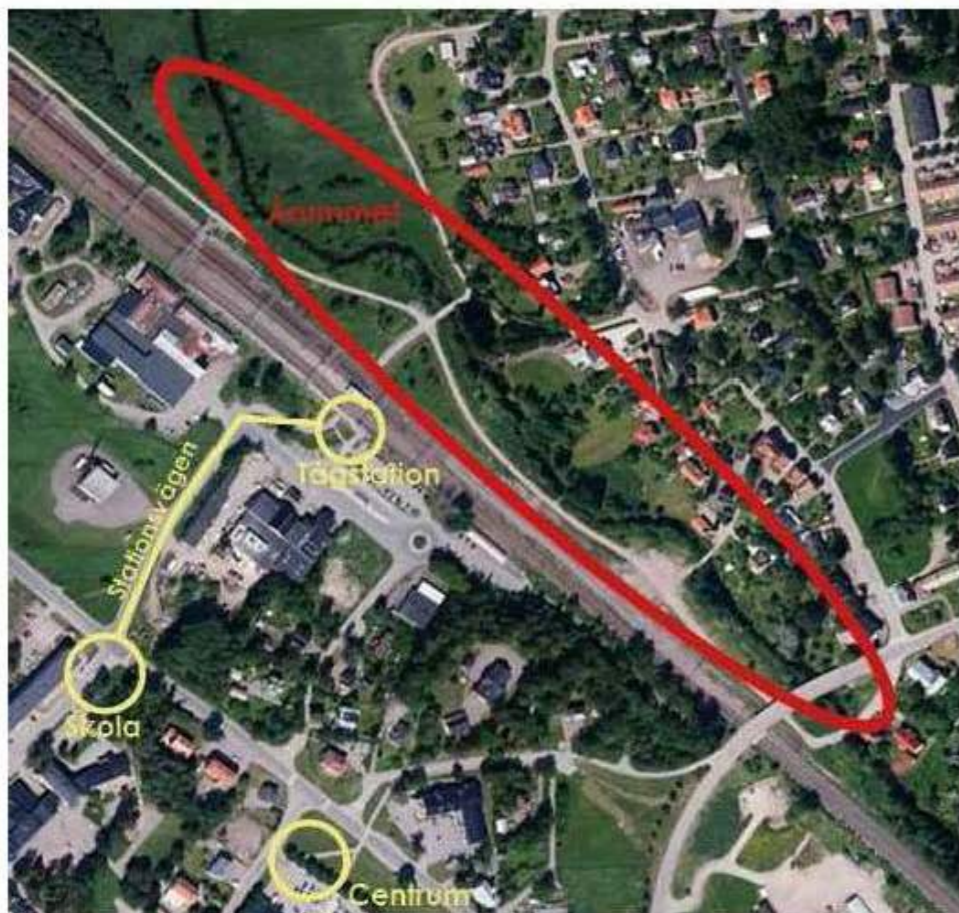
Enkäten är uppdelad i två delar med 5 frågor per område plus 1-2 öppna frågor på slutet. Enkäten tar ca. 5 min att svara på.  
Enkäten stänger Söndag den 31:a mars.

Vi är otroligt tacksamma för er hjälp och era synpunkter!

Med Vänlig Hälsning,  
Jessica Jennäs & Cecilia Eriksson

\*Obligatorisk

### Karta som visar de två områdena som enkäten handlar om.



#### 1. Är du... \*

Markera alla som gäller.

- Kvinna
- Man
- Annat alternativ
- Osäker
- Vill ej svara

#### 2. Hur gammal är du? \*

Markera alla som gäller.

- 7 - 14 år
- 15 - 18 år
- 19 - 24 år
- 25 - 34 år
- 35 - 44 år
- 45 - 54 år
- 55 - 64 år
- 65+

#### 3. Vilken är din huvudsakliga sysselsättning just nu? \*

Markera alla som gäller.

- Arbetar som anställd
- Egen företagare
- Studerande
- Pensionär (ålders-, avtals-, sjuk- och förtidspensionär)
- Långtidssjukskriven (mer än 3 månader)
- Tjänstledig eller föräldraledig
- Arbetsökande
- Vill ej ange
- Övrigt: \_\_\_\_\_

## Årummet

Här kommer några frågor som handlar specifikt om hur du tycker att området kring ån kan förbättras.

### 4. Hur ofta besöker du idag Årummet?

Markera alla som gäller.

- Dagligen  
 Flera gånger i veckan  
 1 gång i veckan  
 1 gång i månaden  
 Mer sällan  
 Aldrig

### 5. Känner du dig trygg vid ån?

Markera alla som gäller.

- Alltid  
 Oftast  
 Sällan  
 Aldrig

### 6. Om du inte känner dig trygg, vad beror det på?

---



---



---



---

### 7. Hur använder du årummet idag?

Markera alla som gäller.

- Promenerar  
 Passerar för att gå någon annanstans  
 Åker skoter  
 Åker skidor  
 Tränar  
 Rider  
 Paddlar, ror eller liknande  
 Leker  
 Vilar  
 Går med hunden  
 Umgås med vänner  
 Har picknick  
 Väntar  
 Kollar på vattnet  
 Använder inte årummet  
 Övrigt: \_\_\_\_\_

### 8. Saknar du något i årummet idag?

Markera alla som gäller.

- Belysning  
 Bryggor  
 Plats för picknick  
 Utomhusgym  
 Boulebana  
 Kanotuthyrning  
 Cykelställ  
 Sittplatser  
 Soptunnor  
 Fler träd  
 Fler buskar  
 Rabatter  
 Lek för barn  
 Övrigt: \_\_\_\_\_

### 9. Hur viktigt är det för att ha tillgång till följande funktioner vid ån? \*

Markera endast en oval per rad.

	Inte viktigt	Ganska viktigt	Mycket viktigt	Vet ej
Mer belysning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bryggor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Plats för picknick	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Utomhusgym	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Boulebanan	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kanotuthyrning	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Cykelställ	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sittplatser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Soptunnor	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fler träd	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fler buskar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Rabatter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lek för barn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

### 10. Har du några övriga synpunkter om hur man kan förbättra årummet, eller kommentarer kring någon av frågorna ovan?

---



---



---



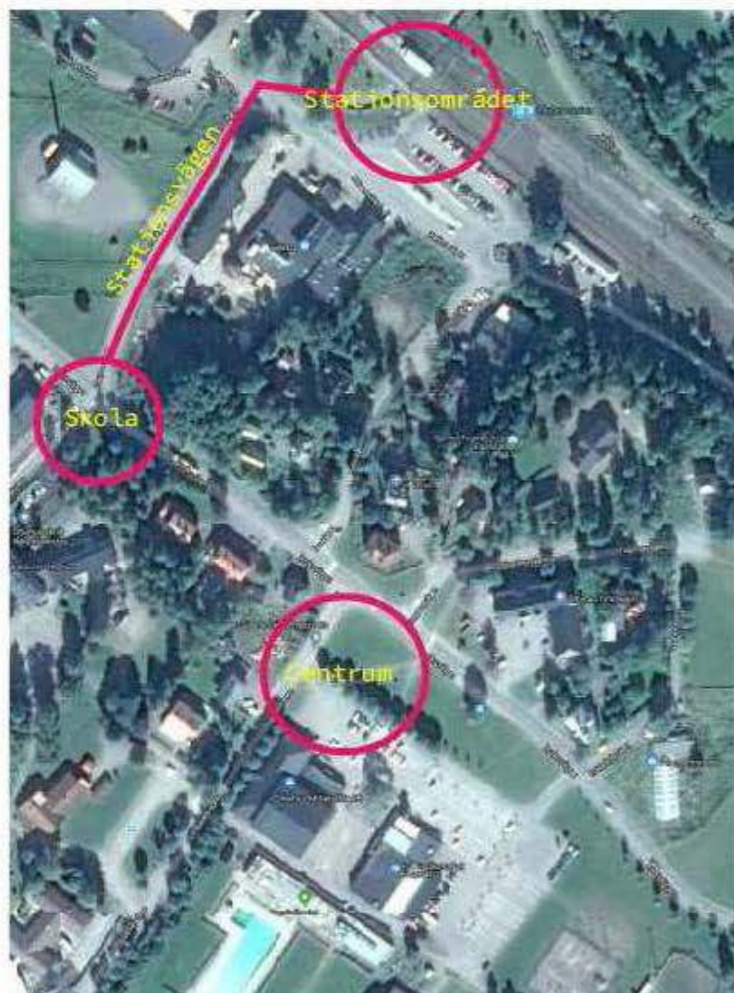
---

## Entrén till Örbyhus

Frågorna här under handlar om vägen mellan tågstationen i Örbyhus och Skolorområdet samt Örbyhus centrum (se karta nedan). Frågorna handlar om hur du rör dig till och från tågstationen och vad som eventuellt skulle kunna förbättras på vägen.

Den sista frågan handlar om allt du reda på vad Du tycker är speciellt och kännetecknar Örbyhus. Den är till för att försöka ta reda på hur man kan göra en unik entré in till Örbyhus som berättar något om orten.

## Karta som visar Stationsvägen, Tågstationen, Skola och Centrum



### 11. Hur ofta åker du tåg till/från Örbyhus?

Markera alla som gäller.

- Dagligen
- 5-6 gånger i veckan
- 2-4 gånger i veckan
- 1 gång i veckan
- Mera sällan
- Aldrig

### 12. Hur vanligt är det att du rör dig längst med Stationsvägen för att komma till eller från Stationsområdet? (kan vara att gå, cykla, åka buss, åka bil etc.)

Markera alla som gäller.

- Varje gång
- Ungefär varannan gång
- Jag väljer oftast en annan väg
- Aldrig

### 13. Ungefär vilka tider rör du dig oftast längst med Stationsvägen? (välj max 2 alternativ)

Markera alla som gäller.

- Kl. 00-04
- Kl. 05-09
- Kl. 10-14
- 15-18
- 19-23

### 14. På vilket sätt brukar du röra dig denna sträcka? (välj max 2 alternativ)

Markera alla som gäller.

- Går
- Cyklar
- Åker buss
- Åker moped
- Åker bil
- Med färdtjänst
- Med rörelsehjälpmedel (ex. rullstol)
- Övrigt: \_\_\_\_\_

15. Vad tycker Du är viktigast att förbättra för att det ska kännas trevligare, tryggare och/eller säkrare att röra sig mellan tågstationen och Örbyhus centrum och skola?

Markera alla som gäller.

- Bättre belysning
- Trafiksäkrare – större utrymme bara för gång & cykel
- Sittbänkar
- Mötesplatser
- Konst
- Vindskydd
- Byggnader – bostäder
- Byggnader – verksamheter öppna för allmänheten
- Markmaterialet
- Mer grönska
- Skyltar till närliggande platser/verksamheter
- Renhållning/mindre skräp
- Snöröjning
- Högre närvaro av polis/ordningsvakter/föräldravandrare
- Jag tycker inget borde förändras
- Övrigt: \_\_\_\_\_

16. Hur skulle du förklara vägen från tågstationen till skolan för någon som kommer till Örbyhus för första gången?

---

---

---

---

---

17. Hur skulle du förklara vägen från tågstationen till Örbyhus centrum för någon som kommer till Örbyhus för första gången?

---

---

---

---

---

18. Vad tycker du kännetecknar eller gör Örbyhus speciellt?

---

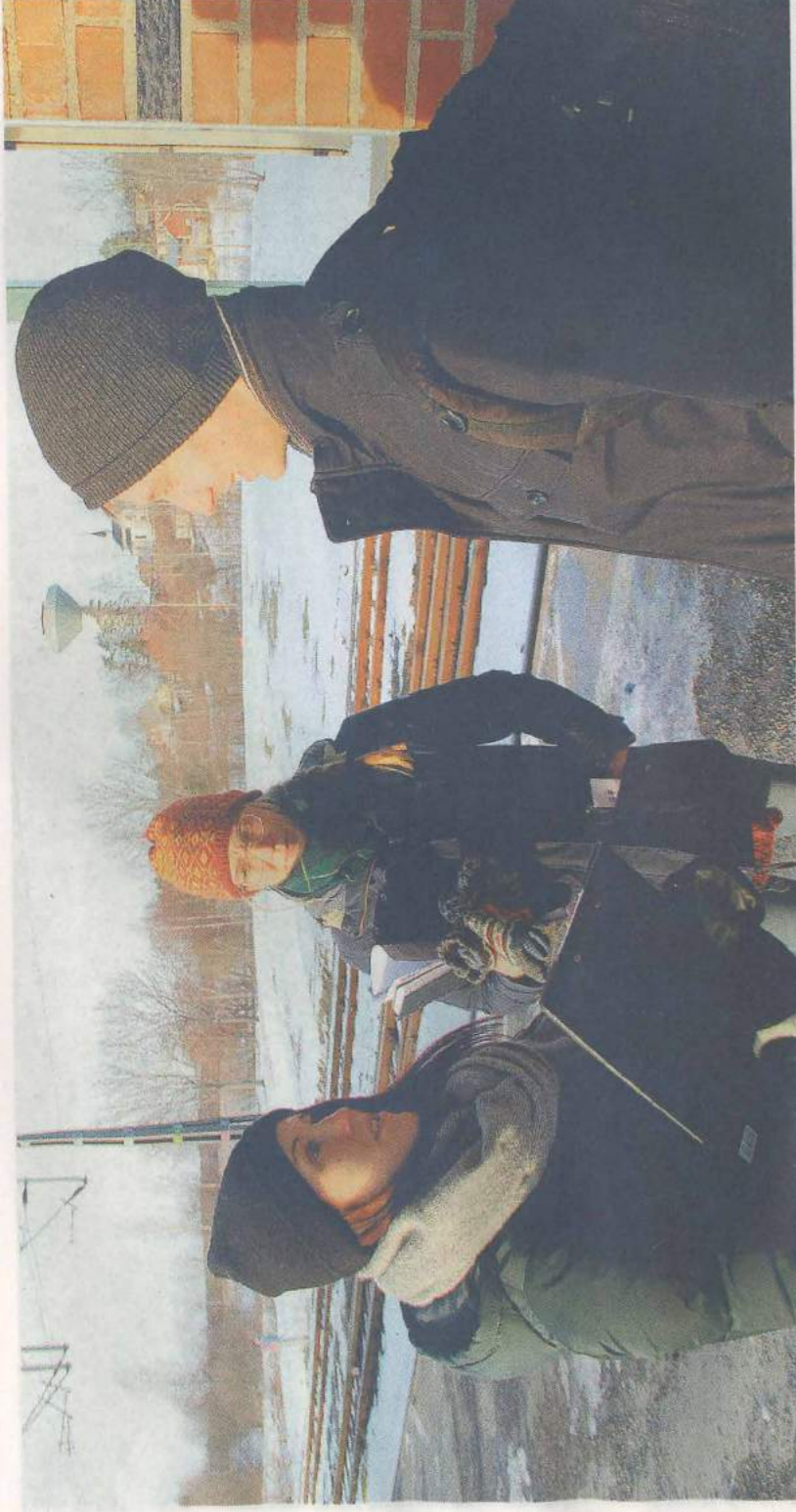
---

---

---

---

**Tack för dina svar!**



Hur ska stationsrådet bli säkrare och hur ska årnumret bli mera tilltalade i Örbyhus? Det vill de båda SLU-studenterna Cecilia Eriksson och Jessica Jerrås hita svar på i sina examensarbeten.

FOTO: KJELL SJÖBERG

# De söker ett tryggare och mera tilltalande Örbyhus

## ÖRBYHUS

Hur ska stationsrådet bli tryggare och hur kan årnumret bli mer tilltalande i Örbyhus? Det vill de båda SLU-studenterna Cecilia Eriksson och Jessica Jerrås hitta svar på i sina examensarbeten.

**Cecilia Eriksson** och Jessica Jerrås går båda två den sista terminen på landskapsarkitekturprogrammet på Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) och ska avsluta sina studier med att skriva varsitt examensarbete.

– Vi fick en lista med förslag från skolan vad vi skulle kunna skriva om och där fanns det här förslaget med, berättar Jessica Jerrås.

**Isabelle Axelsson** som jobbar som projektledare för den lokala utvecklingsorganisationen "Utvecklade Örbyhus Tobo Vendel" kommer att finnas med lite i bakgrunden med råd och tips under Cecilia Er-

na skriver examensarbeten om årnumret samt stationsområdet och gångvägen till skolan i Örbyhus. Både Cecilia Eriksson och Jessica Jerrås har varit på plats i Örbyhus vid flera tillfällen i början av året och undersökt hur området skulle kunna förändras för att bli mer tilltalande.

**När det** gäller årnumret så tycker Cecilia Eriksson att det är undanskymt och knappt syns för de som går eller cyklar på vägen som går parallellt med ån.

– Man skulle behöva öka kontakten med vattnet. En gångväg närmare ån skulle kunna vara en möjlighet liksom att man skulle kunna få låna båtar vid ån. Sedan ligger det mycket bråte i vattnet som skulle behöva röjas bort, menar Cecilia Eriksson.

**Jessica Jerrås** ska ta fram ett förslag på hur man skulle kunna göra stationsområdet och gångvägen till skolan i Örbyhus tryggare och säkrare. Hon menar att bil- och

busstrafiken i området i dag är ganska omfattande och att det saknas en sammanhållen gångväg från station till skola.

– De förslag som jag ska ta fram ska också på något sätt knyta an till Örbyhus och ortens historia, förklarar Jessica Jerrås.

Förutom fält- och dokumentstudier ska de även göra en enkät med personer som bor eller arbetar i Örbyhus för att få deras synpunkter. I veckan var de på plats

## Utveckla Örbyhus Tobo Vendel

- Utvecklingsgruppen "Utvecklade Örbyhus Tobo Vendel" vill verka för en hållbar lokal samhällsutveckling.
- Organisationen jobbar med lokala frågor och driver olika projekt som rör infrastruktur, natur, kultur och turism, inkludering och ungdomsfrågor i Örbyhus, Vendel och Tobo.
- Gruppen driver bland annat mötesplatsen Framtids-

Källa: Utveckla Örbyhus

Tobo Vendel

## Läraryrket kallar till demonstration mot arbetsmiljön

### SIGTUNA

**Läraryrket i Sigtuna kallar lärare, föräldrar och elever till en demonstration mot nedskärningar i skolan. Orsaken: Oro över arbetsmiljön på förskolor, skolor och fritidshem i Sigtuna kommun.**

– Man har dragit ned i ekonomin flera år i rad. Besparingarna har drabbat verk-

samheterna negativt, säger Marés Lendway från Läraryrket.

Läraryrket säger nej till minskad budgetram 2020.

– Vi känner att smärtpunkten är nådd för längesen. Hon berättar om skol-situationen.

– Det har blivit fler barn på en allt mindre yta. När någon lärare blir sjuk måste andra

lärare ta över – vi kan inte ta in vikarier längre. Det finns en rädsla att man tar in obehöriga, för det blir billigare än att ta in utbildad personal.

**Det blir som** en nedåtgående spiral, menar Marés Lendway.

– Folk blir sjuka, andra täcker upp för dem – och de blir till sist sjuka också. Det blir tyngre för de som är kvar. Med stora barngrupper

blir kvaliteten på lektionerna sämre. Läraren hinner inte ha koll på alla barn.

– Vi kan inte göra ett bra jobb, utan man sänker ambitionen hela tiden.

Även på fritids är barngrupperna stora.

– Det kan ibland bli cirka 55–80 barn med endast två i personalen på fritids. Jag undrar om föräldrar är medvetna om att det är så.

Marés Lendway berättar att lärarna i Sigtuna kommun tjänar bra, de har bland de högsta lönerna bland lärare i Sverige.

– Men löner är inte allt. Många lärare mår inte bra.

Demonstrationen utanför Kunskapens hus 21 mars blir den första av en rad inplanerade demonstrationer.

**Jeanina Santiago** jeanina.santiago@unt.se

## Försökte smugla in 37 000 cigaretter

### ARLANDA

En rysk medborgare försökte smugla in 37 000 cigaretter i Sverige. Nu har han dömts till fängelse för brottet.

Gripandet skedde på Arlanda flygplats i januari i år. Mannen hävdade i förhör att han inte känt till de svenska införelsereglerna och att hans avsikt var att byta cigaretterna mot fem stycke snowboards med en svensk kontakt. En snowboard å ett vintersportredskap som uppges vara svår att få ta på i Ryssland.

**34-åringen** har erkänt gärningen, men uppger att han har saknat uppsåt till brott.

Attunda tingsrätt har nu dömt mannen till tre månaders fängelse för tullbrottsvärdet för de 37 000 cigaretterna på den svenska marknaden är runt 92 50 kronor.

**Gustaf Andersson**  
gustaf.andersson@unt

## Föraren: "Bilen fick eget liv"

### UPPLAND

**På E 18 mellan Enköping och Bålsta bildades det långa köer efter en trafikolycka på torsdag eftermiddagen. Nu har olycksfordonet tagits i beslag för teknisk undersökning.**

Det var en bilförare i 25-årsåldern som körde in i en tungt fordon, en så kallad TMA-bil.

Mannen har berättat för polisen att "bilen fick eget liv". Nu har olycksfordonet tagits i beslag av polisen för teknisk undersökning som kan genomföras.

Olyckan inträffade på E18 i riktning mot Bålsta strväster om samhället.

**Efter olyckan** stängdes E18 av körfälten av för trafiken över en timme.

Mannen, som är hemifrån i Västerås, är till vidare misstänkt för vårdlöshet i trafik.

TMA, Truck Mounted Attenuator, är, enligt Trafikverket, ett skydd som monteras bak på ett tyngfor don och används för att förhindra allvarliga personskador vid till exempel vägarbeten.

**Anders Liljestrå**

Bli Planfadder på [plansverige.org](http://plansverige.org)