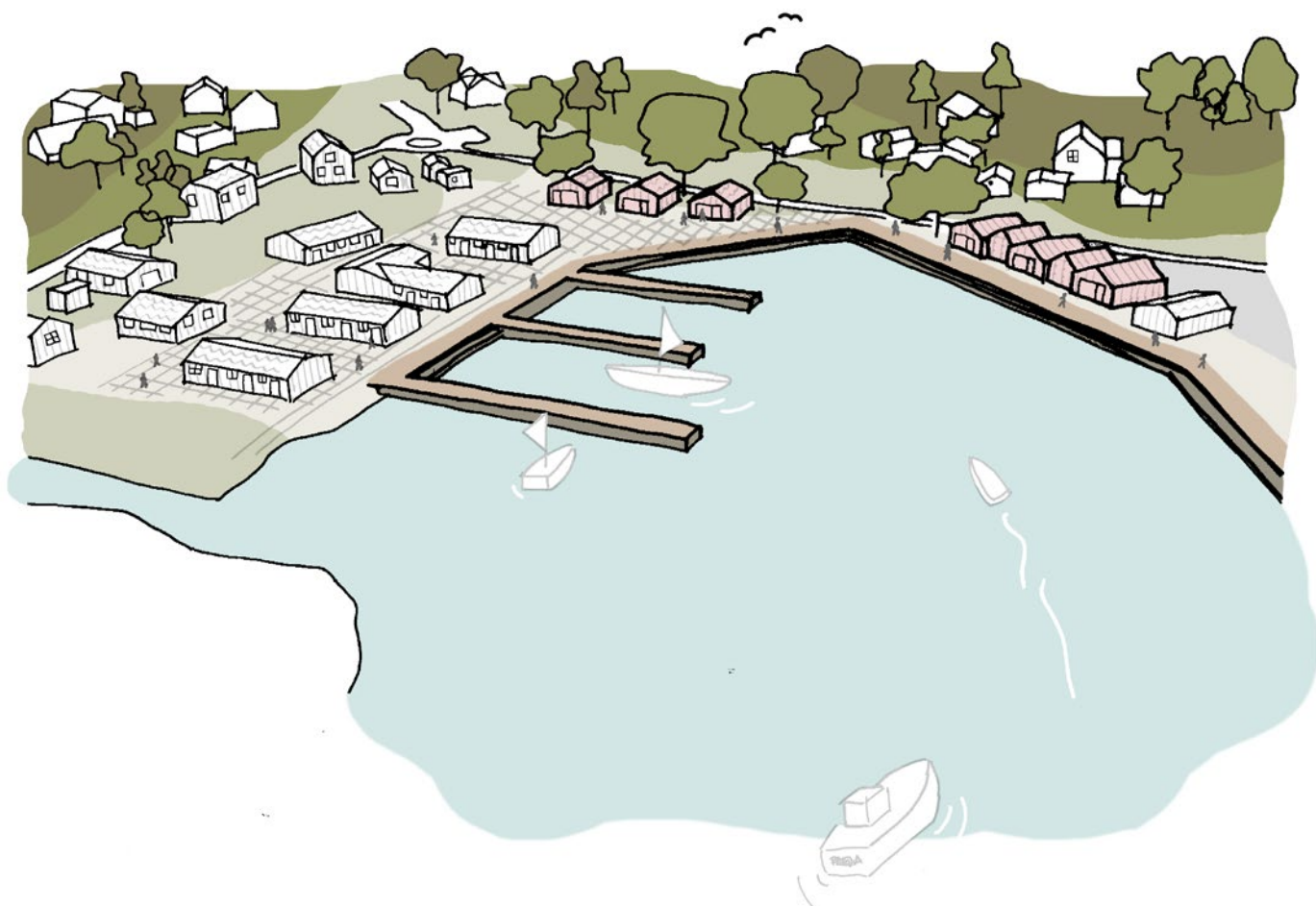


# Förstudie Grisslehamn



Förutsättningar för en framtida  
utveckling av Grisslehamn

NORRTÄLJE  
KOMMUN



# Medverkande



Illustrerad kartbild över Grisslehamn, bild: AIX-Arkitekter

## Medverkande från Landskapslaget:

- Ida-Maria Classon Frango, stadsplanerare
- Filippa Dahlin, landskapsarkitekt
- Björn Sundberg, landskapsarkitekt
- Anna Lebish, landskapsarkitekt

## Medverkande från AIX Arkitekter:

- Anna Hammarbäck, uppdragsansvarig arkitekt
- Lisa Wikström, handläggande arkitekt
- Klara Stenfeldt, medverkande arkitekt

## Medverkande från Nyréns Arkitektkontor:

- Fredrik Innerstedt, byggnadsantikvarie
- Urban Nilsson, byggnadsantikvarie

## Medverkande från Norrtälje kommun:

- Bojan Afolter, planenheten
- Solveig Lönnervall, planenheten
- Terese Berggren, planenheten
- Annika Andersson, planenheten
- Erik L'Estrade, Kommunstyrelsekontoret
- Ida-Maria Olofsson, Kommunstyrelsekontoret

## Medverkande från NVAA:

- Helfrid Schulte-Herbrüggen
- Sofia Nilsson
- Cecilia Hagsköld

## Upphovsrätt för bilder:

Norrtälje kommun om inte annat anges

# Innehållsförteckning

|                                                               |           |
|---------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. INTRODUKTION</b>                                        | <b>6</b>  |
| 1.1 Bakgrund                                                  | 6         |
| 1.2 Omfattning och avgränsning                                | 6         |
| 1.3 Förstudiens mål                                           | 7         |
| 1.4 Organisation                                              | 7         |
| 1.5 Läsanvisning                                              | 7         |
| <b>2. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN</b> | <b>8</b>  |
| 2.1 Översiktsplan                                             | 8         |
| 2.2 Gällande detaljplaner och beviljade bygglov               | 10        |
| 2.3 Landsbygds och skärgårdsprogrammet                        | 13        |
| 2.4 Markanvändning                                            | 14        |
| 2.5 Markägoförhållanden                                       | 15        |
| <b>3. SAMHÄLLSBYGGNADSSANALYS</b>                             | <b>17</b> |
| 3.1 Historik                                                  | 17        |
| 3.2 Kulturmiljö                                               | 18        |
| 3.3 Hälsa, säkerhet och kommunikation                         | 23        |
| 3.4 Landskap, topografi och grönsstruktur                     | 25        |
| 3.5 Naturvärden                                               | 26        |
| 3.6 Bebyggelse typologi                                       | 30        |
| 3.7 Målpunkter och kärnplatser                                | 32        |
| 3.8 Trafik och gator                                          | 33        |
| 3.9 Sociala, kulturella och ekonomiska aspekter               | 36        |
| 3.10 Medborgardialog                                          | 38        |
| 3.11 Vattenförsörjning och avloppshantering                   | 45        |

|                                                                         |           |
|-------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>4. VÄRDEN OCH MÅLSÄTTNINGAR</b>                                      | <b>47</b> |
| 4.1 Värdeanalys                                                         | 47        |
| 4.2 Målsättningar                                                       | 47        |
| <b>5. UTVECKLINGSTRATEGIER</b>                                          | <b>48</b> |
| 5.1 Tillvarata kustlandskapet                                           | 49        |
| 5.2 Tillvarata kulturmiljön                                             | 50        |
| 5.3 Säkerställ trygga rörelsemöjligheter för gående och cyklister       | 51        |
| 5.4 Förstärk kapacitet för biltrafik och parkering                      | 53        |
| 5.5 Stärk sociala, ekonomiska och kulturella drivkrafter                | 54        |
| 5.6 Utveckla kärnplatser                                                | 55        |
| 5.7 Möjliggör fler bostäder                                             | 68        |
| <b>6. SITUATIONSPLAN</b>                                                | <b>70</b> |
| <b>7. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER</b>                               | <b>71</b> |
| 7.1 Antikvarisk kommentar– platser för utveckling (konsekvensbedömning) | 75        |
| 7.2 NVAA Utvecklingsstrategi                                            | 76        |

# Bilagor

BILAGA 2 MEDBORGARDIALOG, Landskapslaget, 20251015

BILAGA 3 KULTURMILJÖUTREDNING, Nyréns, 20251015

BILAGA 4 VÄGUTREDNING, AIX Arkitekter, 20251015

BILAGA 5 ILLUSTRATIONSILAGA, AIX Arkitekter, 20251015

BILAGA 6, Vattenförsörjning och avloppshantering i Grisslehamn, NVAA xxxx

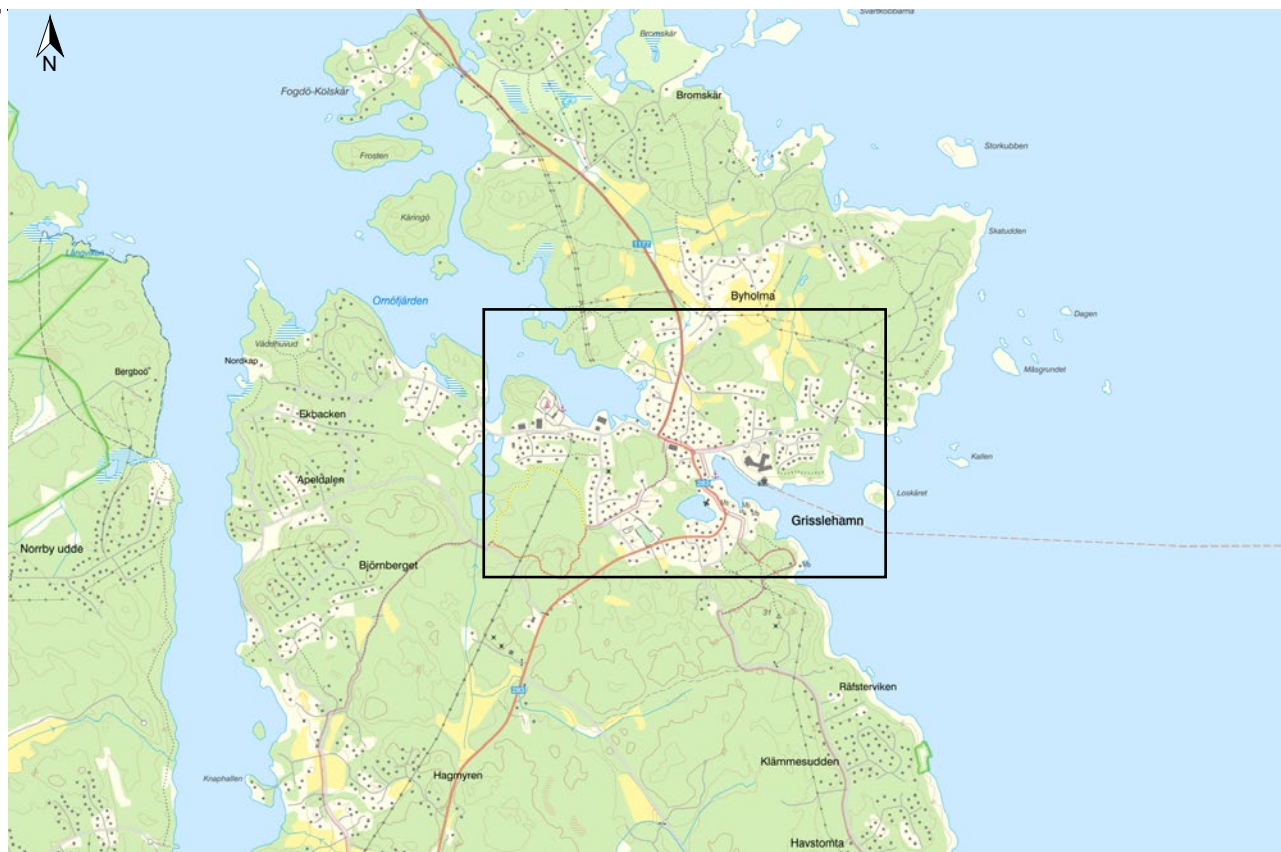


# Sammanfattning

Planenheten har på uppdrag av Kommunfullmäktige genom antagen Mål & Budget 2025–2027, den 2024-11-25 tagit fram en förstudie för en framtida utveckling av Grisslehamn. Förstudierapporten har identifierat och sammanställt knäckfrågorna inför utveckling av den bebyggda miljön samt föreslagit alternativ på utveckling av dessa inom tätorten Grisslehamn.

Förstudien bör användas som vägledning för den kommande utvecklingen på orten då frågor kring invånarbehov, kulturmiljö, företagsintresse samt kommande behov av VA-utbyggnad är beskrivna och avvägda inom rapporten. Förstudiens slutsatser är att Grisslehamns utveckling bör utgå ifrån en satsning på infrastruktur genom fokus på trafiksäkerhet samt VA-utbyggnad. Infrastrukturen bör ligga som grund till en framtida utveckling av bostadsbyggande. Förstudien har identifierat och beskrivit ett antal kärnplatser samt tillvägagångssätt för hur dessa kan utvecklas. Om man genomför förstudiens alla rekommenderade riktlinjer växer Grisslehamns centrala delar med ett tillskott av cirka 180 bostäder. Det anses generera bättre förutsättningar för Grisslehamns skola att långsiktigt kunna säkerställa en kvalitativ pedagogisk verksamhet på orten. För att kunna bo kvar i Grisslehamn långsiktigt och leva sitt liv här är servicen och verksamheterna avgörande. Om antalet folkbokförda barn och vuxna på orten kan öka skulle det även bidra till högre efterfrågan på ortens service och företagande.

# 1. Introduktion



Förstudiens geografiska avgränsning

## 1.1 Bakgrund

Norrtälje Kommun har genomfört en förstudie för tätorten Grisslehamn i norra delar av kommunen. Planenheten har från politiken fått i uppdrag att översiktligt och i nära samverkan med andra enheter inom Samhällsbyggnadskontoret kartlägga framtida behov till utveckling av Grisslehamn samt identifiera vilka utmaningar som behöver lösas.

Förstudieområdet Grisslehamns tätort och dess centrala delar är idag hem till cirka 190 folkbokförda med en bebyggelse som främst representeras av låga enplansvillor och sommarbostäder. Orten är också hem för Eckerölinjens färjeterminal mot Åland samt Hotell havsbaden; konferens- och spaanläggning. Stora delar av Grisslehamn omfattas av en kulturmiljö av riksintresse för sin miljö som särskilt återspeglar viktiga historiska skeenden. Riksintresset för kulturmiljön i Grisslehamn omfattas av den obebyggda kustlinjen, lands-

vägens slingrande sträckning och historiska vägdragning för postgången till Åland och Finland, det glesa bebyggelsemönstret med tilltagna tomter, Postgården med posthus, Albert Engströms bostad med flera. Utmaningarna som finns i samhället består av en bristfällig yta för gång och cykel längs landsvägen 283 samt trafikstockningar som skapas sommartid på grund av Eckerölinjens populära verksamhet. Tillgång till kommunalt vatten och avlopp (VA) är begränsad och en vidareutbyggnad av Grisslehamn kommer att kräva stora resurser vid planering av VA men även innovativa enskilda lösningar.

## 1.2 Omfattning och avgränsning

- Förstudien behöver titta på områdets förutsättningar, markförhållanden, gällande detaljplaner, naturvärden samt VA-förutsättningar

- Förstudien skall utföra en medborgardialog i området
- Förstudien ser över befintlig status på VA-förutsättningar i området samt kommer med förslag och åtgärder för framtida exploatering
- Förstudien utför vid behov en Kulturmiljöanalys
- Förstudien utför en konsekvensanalys av föreslagen volymstudie på Riksintresse Kulturmiljö
- Förstudien utför en volymstudie med förslag på placering samt möjlighet till exploatering i området

Förstudien fokuserar inte på:

- Detaljerade tekniska lösningar för VA
- Budget- och/eller kostnadsuppskattning för teknisk utbyggnad

### 1.3 Förstudiens mål

#### Effektmål

- Projektet ska verka för en positiv utveckling i Grisslehamn och i närområdet som stärker orten som en levande landsbygds- och skärgårdsort
- Projektet skall bejaka och främja friluftslivet, hamnverksamheten, besöksnäringen, områdets kulturhistoriska värden samt värna om invånarnas intressen i Grisslehamn
- Målet är att tydliggöra behov i VA- och trafikinfrastrukturen för en hållbar utveckling av Grisslehamn

#### Projektmål

- Projektet skall utforska möjligheterna att samlat titta på förutsättningarna för de bästa platserna för bostads- och verksamhetsutveckling i Grisslehamn kopplat till mark- och vattenförhållanden i området samt allmänna och enskilda intressen
- Projektet ska titta på befintlig VA-kapacitet och trafikinfrastruktur samt föreslå åtgärder som tillgodo ser dagens behov och som möjliggör för framtida bebyggelseutveckling

### 1.4 Organisation

Förstudien har projektletts av samhällsbyggnadskontorets planenhet. Landskapslaget AB har på uppdrag av Norrtälje

kommun genomfört en medborgardialog i Grisslehamn och sammanställt resultatet från denna i en rapport som utgör bilaga 2 av denna förstudie. Nyréns Arkitektkontor har utfört en kulturmiljöutredning (bilaga 2) samt utfört en antikvarisk bedömning och kommenterat på föreslagen bebyggelse. AIX Arkitekter har tagit fram rapporten och analysarbete samt föreslagna bebyggelsestrukturer och vidareutveckling av Grisslehamn.

Resurser från planenheten, mark- och exploateringsenheten, miljö- och hälsoskyddsenheten, näringslivsavdelningen, kommunstyrelsekontoret och Norrtälje Vatten och Avfall AB (NVAA) har medverkat i framtagandet av förstudien

### 1.5 Läsanvisning

Förstudien är indelad i sju kapitel där man i början analyserar orten utifrån gällande styrdokument så som översiktsplanen, gällande detalj- och byggnadsplaner inom området samt markägförhållanden. Det tredje kapitlet beskriver ortens förutsättningar från ett analytiskt perspektiv gällande kvaliteter och brister avseende stadsbyggnad så som kopplingar, grönstråk, vägar, kulturmiljö och andra värden. I detta kapitel sammanställs också rapporten i medborgardialogen samt kulturmiljöutredningen. Dessa två bifogas även separat som bilagor till förstudien.

Kapitel fyra beskriver värdeanalys av Grisslehamn och målsättningar för utveckling. Kapitel fem fokuserar på att identifiera utvecklingsstrategier med konkreta lösningar och platsspecifika åtgärder för en framtida utbyggnad i Grisslehamn. Avslutningsvis sammanfattas ortens föreslagna utvecklingsinriktning i kapitel sju med en prioriteringsordning bland framtida projekt inom området.

## 2. Tidigare ställningstaganden och markägoförhållanden



Fem strategier enligt Norrtäljes Översiktsplan 2050

### 2.1 Översiktsplan

Enligt Översiktsplan 2050 ska Grisslehamn specifikt värnas och stärkas som en skärgård- och landsbygdssort. Det innebär att ny bebyggelse ska prövas varsamt utifrån ortens specifika karaktär och förutsättningar. I Översiktsplan 2050 anges även fem strategier som är vägledande för hela kommunens utveckling av den byggda miljön.

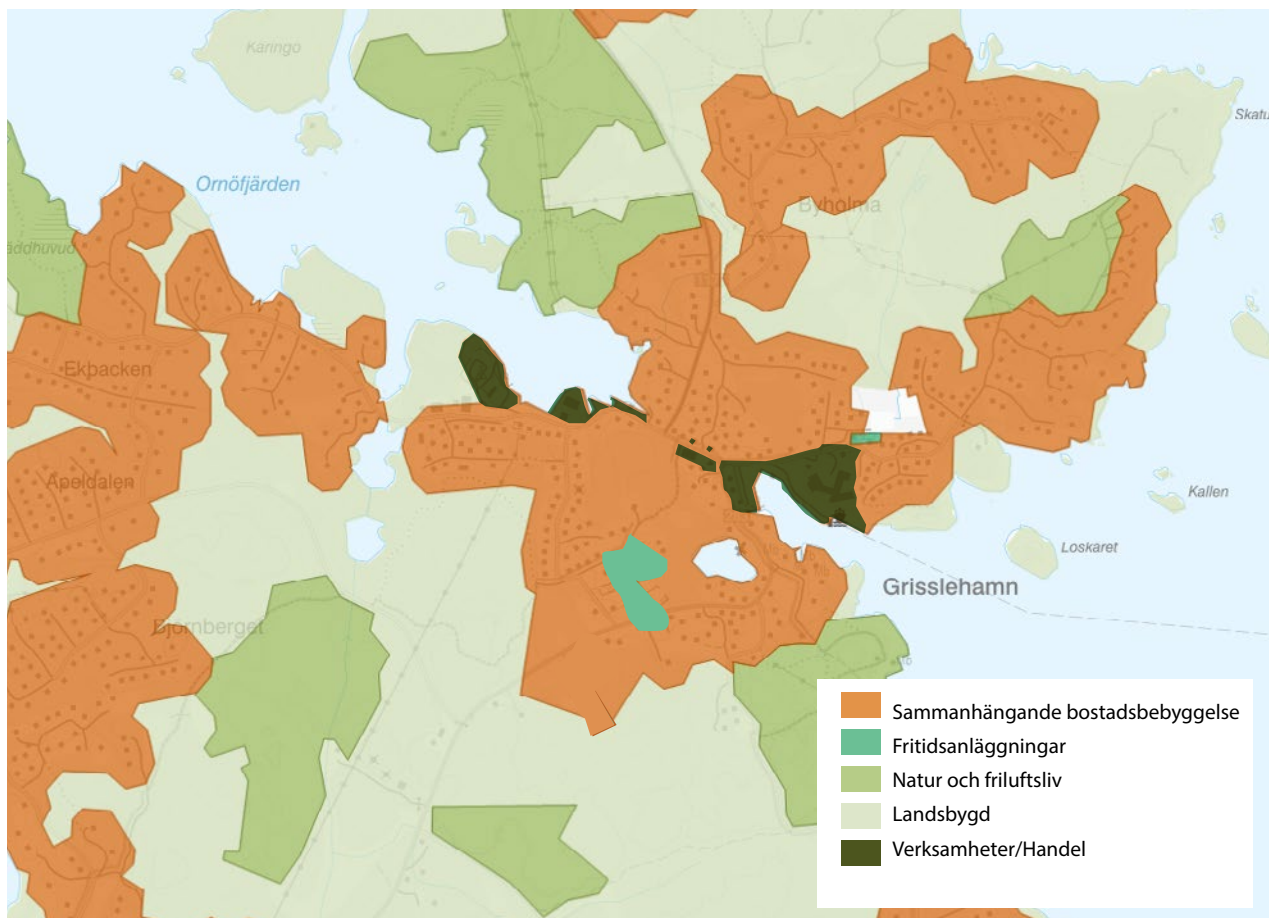
En prövning av utveckling av orten genom framtagande av en Förstudie för Grisslehamn har direkt koppling till eller bidrar till att skapa förutsättningar för kommunen att förverkliga fyra av kommunens fem utvecklingsstrategier:

"Norrtälje kommun ska utvecklas i en hållbar takt och ges goda kopplingar till noder i angränsade kommuner och i Östersjöregionen"

Grisslehamn har ett viktigt strategiskt läge i kommunen för sjöfart med den geografiska närheten till Åland. Genom att belysa behovet av att stärka förbindelser med Östersjöregionen i förstudien men också påvisa

färjeverksamhetens behov av att möta orten på ett respektfullt sätt tydliggörs förutsättningar för hur verksamheten och livet i samhället ska fungera i symbios. Förslag på hur konflikter mellan livet på orten och färjetrafiken kan minska lyfts i förstudien som underlag inför framtida planläggning. Vad som för orten är en hållbar utvecklingstakt utreds i förstudien utifrån en ortsanalys med hänsyn till riksintressen, grönstruktur och naturtyper, förutsättningar för en god boendemiljö, en fungerande samhällsservice samt ett starkt näringsliv. Genom att peka ut vilken bebyggelse och bostadstypologi som bäst kompletterar det befintliga beståndet och var på orten de är lämpliga, är det lättare för alla markägare att i tidigt skede rikta sina projekt till att bidra till en balanserad demografisk utveckling och motverka trenden med en åldrande befolkning.





Pågående mark- och vattenanvändning

Ett gott företagsklimat och goda förutsättningar för näringslivet ska utveckla nya och befintliga företag

I Grisslehamn finns pågående verksamhet inom service, mindre handel, turist- och besöksnäring, entreprenadverksamhet samt sjöfart. Att näringslivet ska kunna fortsätta att utvecklas är viktigt för orten. Målet med strategin är en jämn balans mellan utrymme för verksamheter och bostadsbebyggelse. Det medför att fler kan välja att bo nära sin arbetsplats men också att fler kan välja en arbetsplats nära sin bostad utan pendling. Vad som för orten är en bra balans analyseras utifrån inhämtad statistik, medborgardialog, intervjuer samt platsanalys. Resultatet blir en föreslagen utvecklingsinriktning för orten i förstudien med fokus på tillkommande bebyggelse, lägen där ny kompletterande verksamheter kan bidra till platsen och områden där bostäder kan bidra till orten. Förstudien pekar också ut bärande värden på orten som ska värnas eller stärkas i Grisslehamn för att attraktionskraften för invånare och besökare ska bevaras, integreras och tillgängliggöras.

Hela kommun ska växa och nya bostäder ska tillkomma i attraktiva livsmiljöer med goda pendlingsmöjligheter

Kommunen är positivt inställd till ny bebyggelse i hela kommunen, där platsens förutsättningar så medger.

Förstudien belyser de allmänna och enskilda intressena i Grisslehamn och ger förslag på hur de kan jämkas så att en kommande utveckling gynnar hela orten. På så sätt bidrar förstudien med strategins mål att stötta lokala initiativ till bebyggelseutveckling samtidigt som kommunen värnar om ortens attraktionskraft och invånarnas behov. Ett tydligt förslag till prioritering av satsningar lyfts för att en utveckling ska kunna genomföras på ett hållbart och genomtänkt sätt utifrån lokala förutsättningar. Att skapa trygga, hälsosamma och attraktiva miljöer är förstudiens utgångspunkt. En robust, väl sammanhållen och klimatsmart struktur eftersträvas och värdefulla bebyggelsemiljöer, landskapsbilder och kulturlandskap pekas ut för att långsiktigt värnas, stärkas och hållas levande. Förstudiens förslag till bebyggelseutveckling blir underlag i kommunens fortsatta arbete med att stärka väginfrastrukturen längs länsväg 76/283 avseende gång- och cykeltrafik och föra dialog med SL och Transdev om den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken.

Landsbygd och skärgård ska kunna utvecklas utifrån sin karaktär och sina förutsättningar

Utifrån framtagna medborgardialog som underlag till förstudien, bestående av samtal med boende och näringsidkare, lyfts viktiga åtgärdsbehov för att orten ska förbli levande. Naturen som en central resurs för Grisslehamn och kommunen föreslås stärkas och värnas för tillgång till rekreation och upplevelser, klimatanpassning och biologisk mångfald. Jordbruksmark värnas som utgångspunkt för att bibehålla lokal livsmedelsproduktion samt för att bevara ett öppet landskap, biologisk mångfald och kulturmiljövärden. Endast vid ett par av de fragmenterade jordbruksmarkerna i ortens centrala delar, där gällande detaljplan redan pekar ut marken som lämplig för bostadsbebyggelse idag föreslås en bostadsutveckling fortsatt prövas lämplig på platsen. Det är en sammanvägd bedömning utifrån intressen för bostadsutveckling, bevarande av grönområden för rekreation, förutsättningar för barns fria lek och kulturmiljövärden. En utveckling av Grisslehamn stödjer och stöds i sin tur av översiktsplanens intentioner att utveckla Älmsta som en serviceort till angränsande landsbygd- och skärgårdsorter.

I Översiktsplanen 2050 anges ett behov av att ta fram en förstudie för Grisslehamn för att utreda vad som specifikt bör ske på orten för att förverkliga översiktsplanens strategier. Några förutsättningar att ta hänsyn till vid prövning av lämplig bebyggelseutveckling är däremot redan kända och omnämns i översiktsplanen:

- Utvecklingen behöver ske utifrån möjligheterna att kunna säkerställa av god försörjning av dricksvatten och god hantering av avloppshantering. Idag råder brist på dricksvatten och avloppssystemet överbelastas sommartid.
- Kapacitet, trygghet och säkerhet i trafikmiljön längs Väg 283 ska säkerställas för bättre kommunikationsmöjligheter mellan Grisslehamn och Älmsta. Cykelstråk på längre sträckor bör utvecklas längs vägen som ett lyft för rekreation och besöksnäring, men även för att stärka förutsättningar för ett hållbart resande.
- Ny vägsträckning i Grisslehamns kärna ska utredas utifrån utpekade reservat i nordsydlig riktning med anslutning från korsning väg 283/Medborgarvägen och korsningspunkten Ekbacksvägen/Singövägen.
- Grisslehamns hamn ska kunna fortsätta utvecklas med ytterligare persontransporter. Fartyg ska kunna erbjudas elanslutning vid kaj och det ska gå att ladda såväl fartyg som arbetsfordon, personbilar och lastbilar vid hamnområdet. Det ger ett ökat behov av elförsörjning till hamnen.

- Orten är av Riksintresse för kulturmiljövård vilket ska värnas och ses som en resurs vid ortens utveckling.

## 2.2 Gällande detaljplaner och beviljade bygglov

Förstudiens område berörs av tio gällande detaljplaner. I samtliga detaljplaner är den allmänna platsen för gator och naturmark planlagd för enskilt huvudmannaskap.

### Byggnadsplan för Grisslehamn, laga kraft 1955

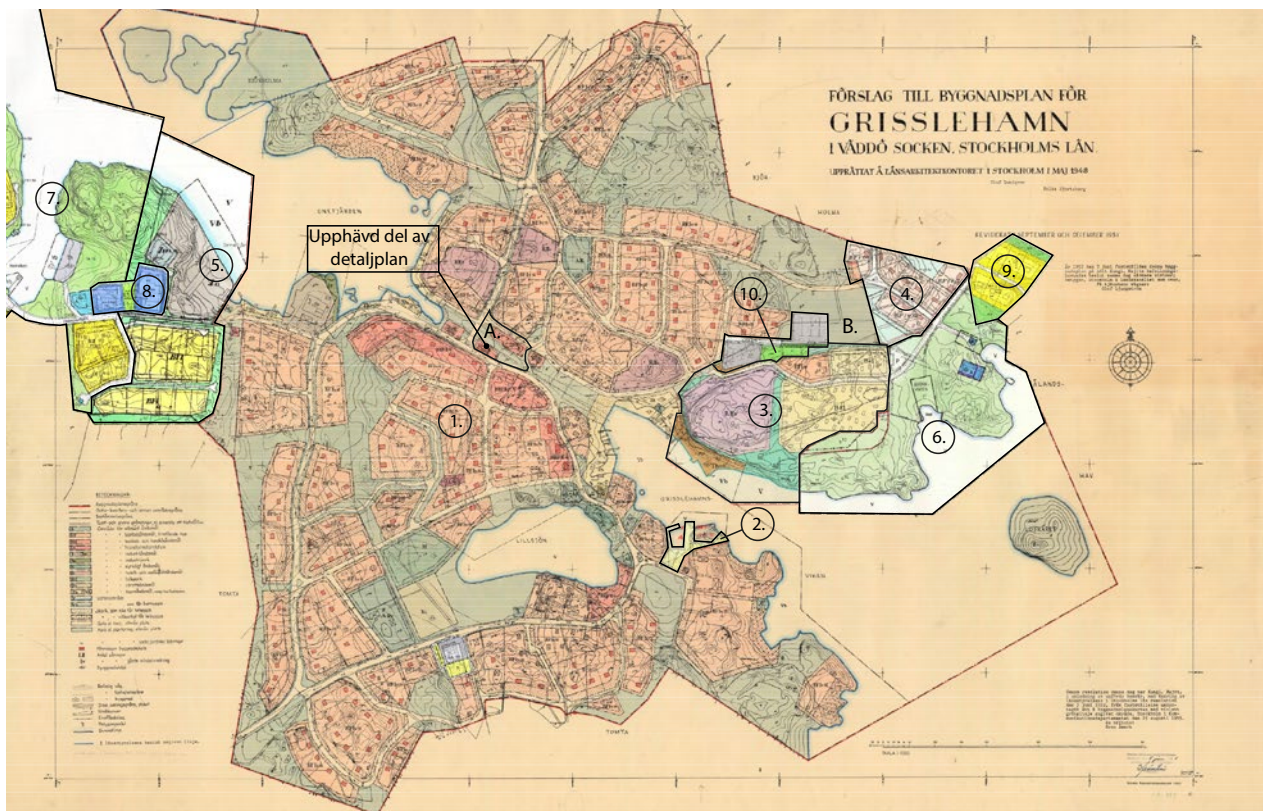
Den äldsta och största detaljplanen för orten vilket lade grunden för en stor expansion av samhället med bostäder, handel, industri, hotell, hamnändamål, kyrkligt ändamål, idrottsändamål allmän service, allmän platsmark. Allmän parkmark pekades ut för att värna om områdets särskilt vackra natur och intressanta flora. Parkmarken skulle också tjäna som promenadstråk och en kanal för fiskebåtar mellan gästhamnen i väst och fiskehamnen i öst. Stora delar av befintlig bebyggelse, både i sin markanvändning och sin utformning är idag i strid med gällande detaljplan. Exempelvis ligger det stora campingområdet på industrimark. En del visioner kring gator, ny bostadsbebyggelse och planerna för kanalen har aldrig förverkligats. Tomtstorleken för bostadsbebyggelse är reglerad till minst 1200 kvadratmeter respektive 1500 kvadratmeter. Bostadsbebyggelse tillåts huvudsakligen av envåningshus med inredd vind. I centrala partier vid den gamla landsvägen möjliggörs för byggrätt för bostäder och handelsändamål med rätt till bebyggelse i två våningar.

### Ändring och utvidgning av byggnadsplan för delar av Grisslehamn 1:1, laga kraft 1956

Byggnadsplanen fastslår den äldre hamnen intill den äldre Postgården på södra sidan av Grisslehamnsviken som allmän plats, grönområde. I den tidigare byggnadsplanen från 1955 var marken omkring hamnen planlagd som kvartermark med benämningen kulturhamn.

### Ändring av byggnadsplan för del av Grisslehamn, laga kraft 1963

Byggnadsplanen från 1963 syftade till att möjliggöra för bostadsbebyggelse av friliggande villor vid Skatuddsvägen. Man gjorde också mindre ändringar av hamnområdets utbredning och markområden med användningen hotell- och restaurangändamål. Gällande byggrätt för Hotell och restaurangändamål är två våningar inklusive inredd vind, för hamnverksamhet en byggnadshöjd på 4,2 meter och bostadsbebyggelse med en byggnadshöjd på 3 meter.



Gällande detalplaner

#### Ändring av byggnadsplanen för Grisslehamn, 1965

Marken planlades för friliggande bostäder i en våning inklusive möjlighet att inreda vind. Ny utbyggnad av avloppsanläggning möjliggjorde för en liten förtätning.

Ändring och utvidgning av byggnadsplan för Grisslehamns samhälle omfattande fastigheterna Tomta 2:31 och 1:10 samt delar av fastigheterna Tomta 1:45, 2:37 och 2:87, laga kraft 1973

Planen syftade till att utöka ompröva industrimarkens utbredning och byggrätt vid Ekbacksvägens norra sida och att omvandla industrimark på södra sidan till bostadsbebyggelse. Inom den norra industrimarken konstaterar man att varvsverksamhet tidigare funnits på platsen men att en pontonindustri nu etablerats med nya behov av byggrätt. Nya tomtplatser för småindustri, det vill säga industri med mindre omgivningspåverkan, kunde etableras mot naturområdet i väst. Bostadsbebyggelse begränsas till en våning med en maximal höjd på bebyggelse på 4,5 meter och industri till endast en maximal höjd på 7,5 meter.

Ändring av byggnadsplan för del av Grisslehamns samhälle (del av Byholma 6:1 m.fl), laga kraft 1979

Planen omfattar mark för park eller plantering vid och runt Björkviken i samhällets östra del inklusive kvartersmark för

allmänt ändamål avsedd för ett avloppsreningsverk. Byggnadshöjd för reningsverket tilläts till 5 meter.

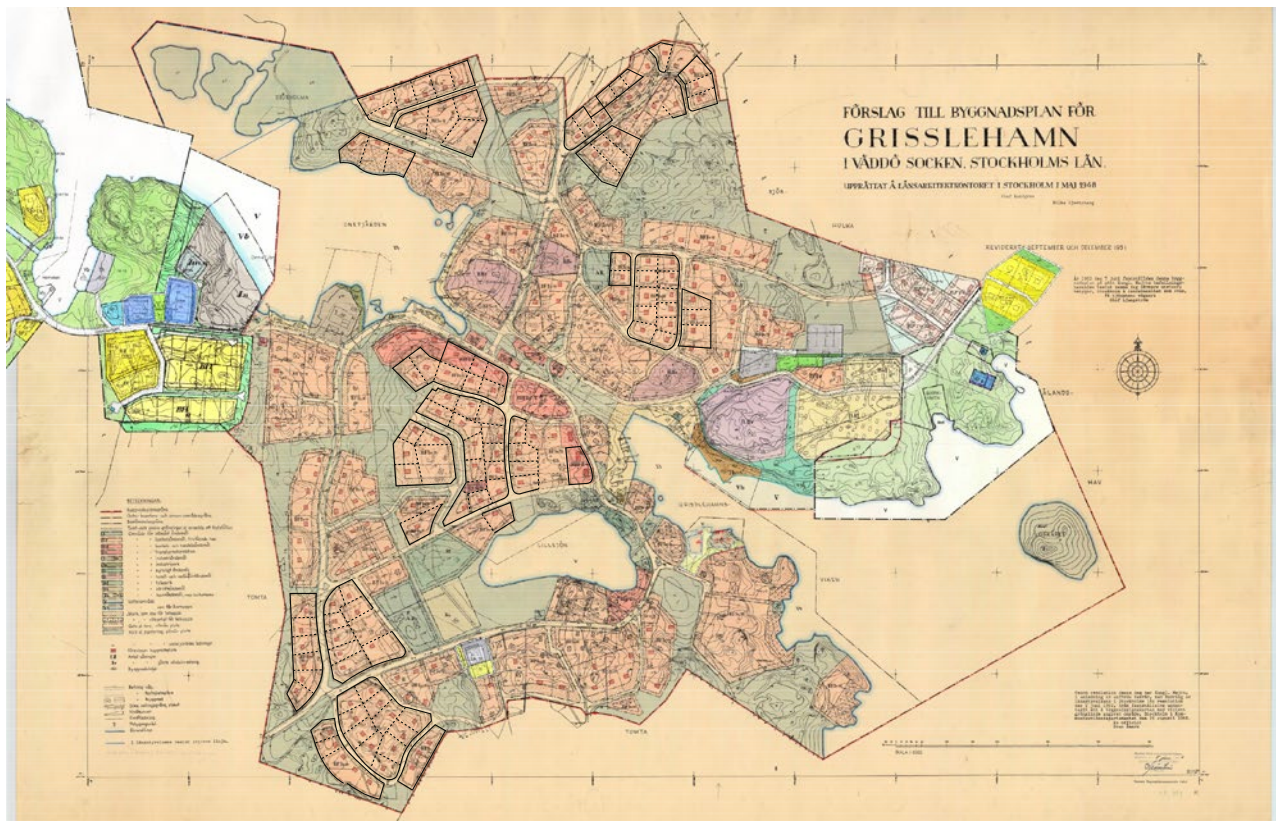
Byggnadsplan för Ekbackromsårdet innefattande ändring av byggnadsplan för Grisslehamn 19:2 m.fl, laga kraft 1985

Detaljplanen möjliggör för en västlig expansion av bostadsbebyggelse längs med Ekbacksvägen. Delar av den då redan planlagda bostadsmarken vid Beckhusvägen får en utökad byggrätt med möjlighet att bygga bostäder i två våningar. Detaljplanen möjliggör för en småbåtshamn vad som kallas Herrviken, den västra sidan om udden där campingen idag ligger. Allmänt ändamål planläggs vid Ekbacksvägen för ett befintligt vattenverk och intill möjliggjorde man för mindre verksamhetsetablering, då tilltänkt att inhysa ett bussgarage.

Detaljplan för Grisslehamn 19:45 m.fl, industrifastigheter norr om Ekbacksvägen i Grisslehamn, laga kraft 1990

I denna detaljplan reviderade man byggrätt för småindustri norr om Ekbacksvägen i syfte att utöka mark för verksamhetsändamål, bland annat för Roslagsfisk AB som hade etablerat sig på platsen. Byggnadshöjd regleras till 3,5 meter.





Outnyttjade byggrätter enligt gällande detaljplaner markerade med svart linje

#### Detaljplan för Grisslehamn 18:2, laga kraft 1997

Bostadsbebyggelse vid Loskärsstigens början möjliggörs. Byggrätter för friliggande bostadshus med 80 kvadratmeter huvudbyggnad och 40 kvadratmeter uthus möjliggörs om 1 våning med möjlighet att inreda vind.

Detaljplan för fastigheterna Grisslehamn 5:7, 5:73 och del av Grisslehamn 5:1 samt del av Byholma 3:5 i Vaddö församling, laga kraft 2003

Detaljplanen omfattade planläggning för parkering till främst Eckerölinjen, Rederi AB Eckerö samt för idrott.

Norr om Ica och Grisslehamnsvägen, ortens centrala stråk, finns ett par fastigheter som inte berörs av någon detaljplan. Här har del av Byggnadsplan för Grisslehamn från 1955 upphävts år 1995 med motivet att detaljplanens reglering var inaktuell. Man bedömde då att intentionerna av en kanal mellan Orneviken och hamnen på den utpekade allmänna platsen saknade aktualitet och planen behöves upphävas för att möjliggöra en fastighetsreglering en fastighetsägarens önskan. Det innebär att området inte längre omfattas av en detaljplan. Om någon avser att utföra en bygglovspliktig åtgärd på platsen behöver kommunen göra en bedömning av om åtgärden kräver en ny detaljplan eller om åtgärden kan prövas med bygglov direkt.

Centralt på orten inom förstudieområdet har två bygglov nyligen beviljats:

A. För fastighet Grisslehamn 1:21, adress Ekbacksvägen 16–22, beviljades bygglov 2025-03-27 för fyra radhus med carport under husen. Bygglovet överklagades av grannar vilket avvisades av Länsstyrelsen 2025-06-11. Länsstyrelsens beslut överklagades och ärendet ligger hos Mark- och miljödomstolen för överprövning.

B. I strid med gällande detaljplan Byggnadsplan för Grisslehamn 1955 beviljade Bygg- och miljönämnden bygglov 2025-02-20 för markparkering på planlagd naturmark inom fastighet Byholma 3:5. Lovet omfattar markparkeringen till en yta på cirka 2500 kvadratmeter med totalt cirka 207 parkeringsplatser. Markparkeringen ska enligt ansökan om bygglov utformas med grön plantering för att smälta in på bästa sätt i den omgivande miljön. Bygglovet överklagades och överprövades av Länsstyrelsen som avlog överklagan 2025-05-22. Det betyder att bygglov ska påbörjas inom 2 år och färdigställas inom 5 år från det att ärendet fått laga kraft.

## 2.3 Landsbygds och skärgårdsprogrammet

Norrköping kommun har som mål att vara Sveriges populäraste landsbygd enligt antaget landsbygds- och skärgårdsutvecklingsprogram (2018). Landsbygds- och skärgårdsprogrammet identifierar ett antal fokusområden som är viktiga för utvecklingen av kommunens landsbygd och skärgård. Fokusområdena är framtagna under ett omfattande dialogarbete med verksamheter och boende på landsbygden och förvaltnings och bolagsövergripande arbete hos kommunen. Fokusområdena genomsyrar förstudien på följande vis:

### Infrastruktur och kommunikation

Satsning på infrastruktur, bredband till alla, en förbättrad tillgång till kollektivtrafik och behovet av gång- och cykelvägar är viktigt för många boende på kommunens landsbygd och skärgårdsorter. Förstudien ser över vilka infrastrukturella satsningar, främst inom vägnätet och VA-infrastrukturen, som bör genomföras för att vidareutveckla Grisslehamn och arbeta för ökad attraktivitet och trivsel på orten.

### Bygga och bo

För en långsiktigt levande landsbygd och skärgård är det viktigt att kunna behålla och utveckla lokal service. Genom en effektiv bygglov- och detaljplanehantering ökar dessa möjligheter. Genom att belysa ortens behov och förutsättningar för utveckling i förstudien är det lättare för kommun, markägare och företagare att i enskilda projekt se sina möjligheter till att bidra till en positiv utveckling av orten i stort. Genom kartläggning av ortens allmänna intressen, bland annat rekreativa värden, naturvärden och kulturvärden, visar förstudien hur orten kan utvecklas samtidigt som lokala värdena kan stärkas för en ökad attraktions- och drivkraft. På så sätt bereder förstudien vägen för en snabbare detaljplaneprocess och en säkrare bygglovsprocess som attraktiva boendialternativ.

### Upplevelse och turism

Förstudien synliggör behovet av förbättrad trafikinfrastruktur, grön infrastruktur och VA-infrastruktur för att bibehålla liv och attraktionskraft på orten långsiktigt. Föreslagna satsningar på infrastrukturen i förstudien har som utgångspunkt att gynna både besöksnäringen och det bofasta livet.

### Förutsättningar och villkor för företagande

Förstudiens fokus är att belysa behov av satsningar i infrastruktur samt peka ut mark lämplig för bostadsutveckling eftersom det är viktiga förutsättningar för ett starkt och dynamiskt näringsliv på orten. Nya utvecklingsmöjligheter för ökad serviceverksamhet lyfts på orten.

### Tillgångar till utbildning, vård, omsorg och service

Landsbygdens skolor skall ges förutsättningar till en stabil långsiktig utveckling. Skolan upplevs som viktig som samhällsbärande, en nyckelfunktion för att få barnfamiljer att flytta in på orten eller landsbygden och har därmed stort symbolvärde. Tillgången till service avgörs i stor utsträckning av befolkningsutveckling, tillkomst av arbetstillfällen med mera, samt att det finns god tillgång på infrastruktur. I förstudien är fokus att peka ut en utvecklingsinriktning som tillskapar förutsättningar för befintlig skola på orten att kunna bedriva en kvalitativ verksamhet och långsiktigt kunna vara kvar på orten. Förstudiens utvecklingsinriktning stödjer ökad lokal service och utveckling av större serviceorter som Älmsta.

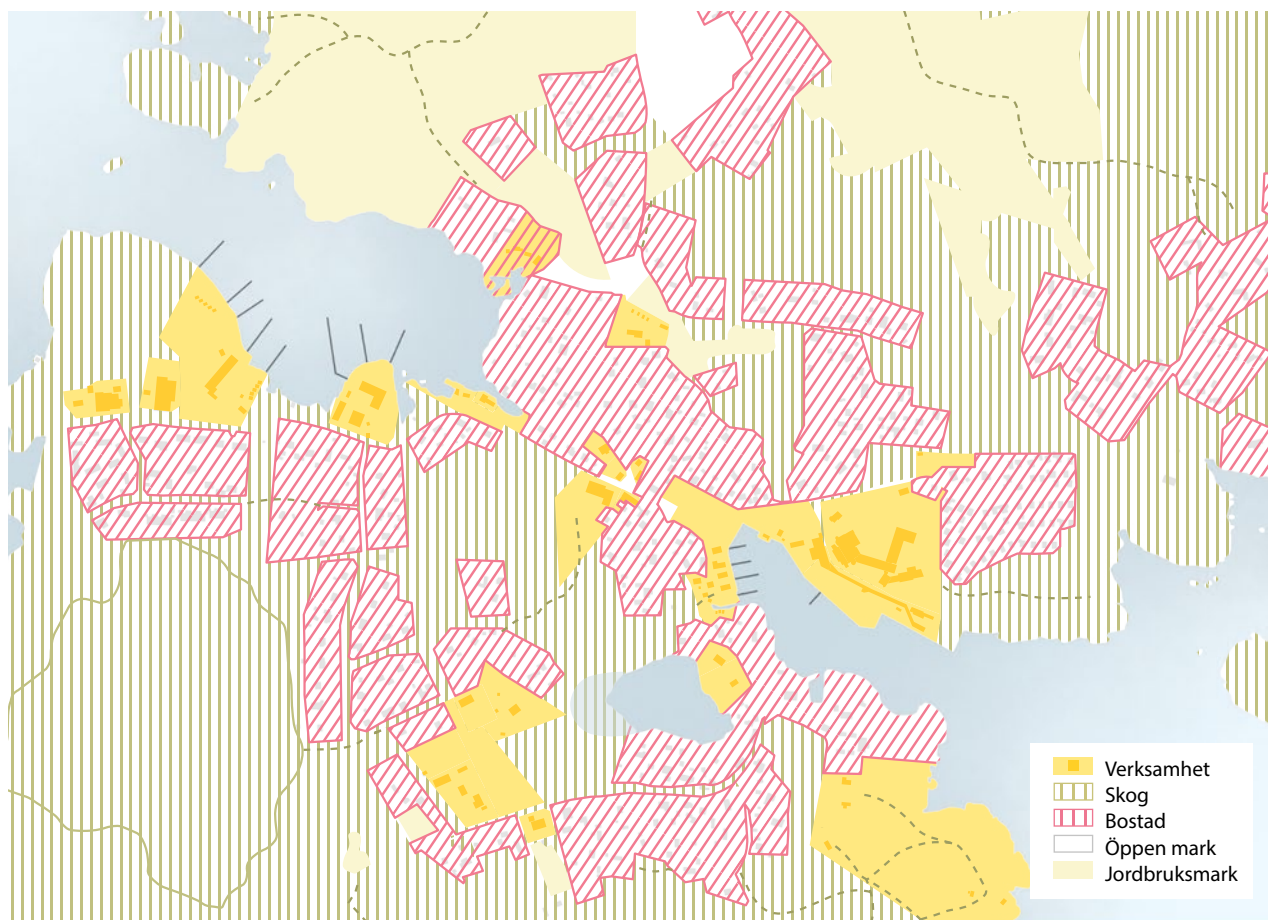
### Kultur och fritid

Förstudien analyserar förutsättningar, närhet och tillgång till olika typer av aktiviteter och verksamheter för invånare i Grisslehamn. Därefter föreslås en utvecklingsinriktning som har förutsättningar att stärka naturliga mötesplatser och lokala träffpunkter. För att kunna svara mot det lokala behovet bland alla samhällsgrupper underbygger förstudiens slutsats på en medborgardialog som både varit riktad till olika samhällsgrupper och åldrar på orten men också varit öppen för alla under valda tillfällen.

### Lokal utveckling

Kommunen vill förbättra dialog, stärka delaktighet och lokal demokrati samt bättre ta tillvara på lokal utvecklingskraft. Baserat på detta engagemang är ett rikt kultur- och föreningsliv med aktiva byalag eller utvecklingsgrupper. Lokal mobilisering och lokalt inflytande kan ytterligare aktivera den lokala utvecklingskraften. Förstudiens slutsatser underbyggs av den medborgardialog som genomförts på orten med riktade intervjuer till lokalbefolkningens föreningsliv, små och stora företagare samt lokalbor. På så vis bygger förstudien på lokal kunskap, behov och förutsättningar som genomsyrar rapporten. Behoven som direkt berör bygglov eller planläggning lyfts in i föreslagna insatsprojekt i det slutgiltiga kapitlet. Andra behov eller utmaningar lyfts för kommunens kännedom för möjligheten att prövas lämpliga i andra uppdrag och projekt som drivs av andra kommunala enheter, verksamheter eller bolag. De hoppas också kunna ge inspiration för insatser hos privata lokala aktörer på orten.





## 2.4 Markanvändning

Markanvändning

### Natur och jordbruksmark

Marken omkring Grisslehamns tätort utgörs till stor del av skogsmark. Norr om orten vid Byholma finns ett större sammanhängande jordbrukslandskap. Centralt i orten finns det fragmenterad jordbruksmark insprängt bland bebyggelse och skogsmark.

### Allmänna platser

Allmänna platser omfattas i Grisslehamn av vägar och naturmark (som i äldre detaljplaner går under benämning park eller plantering). Allmän plats är planlagd för enskilt huvudmannaskap. Vid enskilt huvudmannaskap åligger ansvaret att sköta och iordningställa allmän plats på fastighetsägarna i området gemensamt. Ofta inrättas en gemensamhetsanläggning enligt anläggningslagen (1973:1149). Gemensamhetsanläggningen kan i sin tur organiseras genom en samfällighetsförening. Gemensamhetsanläggningen ansvarar för byggande och underhåll av de allmänna platserna. Det finns inte något krav enligt plan och bygglagen (2010:900) att de allmänna platserna med enskilt huvudmannaskap ska iordningställas under tiden som detaljplanen förverkligas. Därför måste det finnas ett visst intresse från fastighetsägarna att genomföra planen och iordningställa allmän plats.

Trafikverket är väghållare för väg 283 och Singövägen vilket innebär att de ansvarar för att bygga, driva och underhålla vägen. Övriga gator i Grisslehamn omfattas av Grisslehamn ga:2 som förvaltas av Grisslehamns samfällighetsförening. Exempel på vägar som samfällighetsföreningen underhåller är Ekbacksvägen, Skatuddsvägen, Solgårdstigen, Apeldalsvägen och Folkskolevägen samt bilvägar till dessa.

### Verksamheter

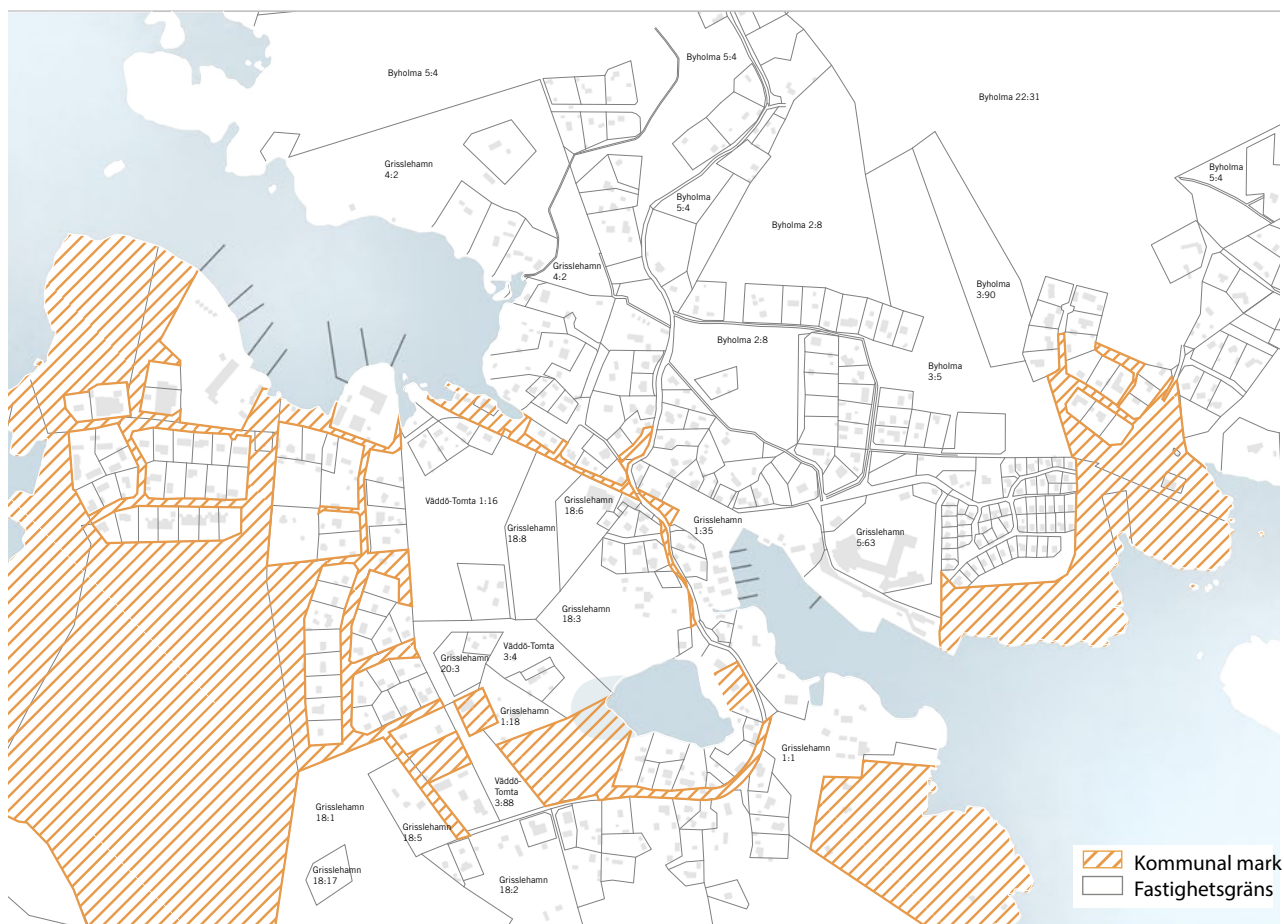
Grisslehamn har en befintlig företagsverksamhet inom turistbesöks-, servicenäringen och småindustri/hantverk.

### Skol- och idrottsanvändning

Grisslehamn har kommunal grundskola och förskola på orten samt en etablerad sportklubb med ett stort utbud av anläggningar.

### Bostäder

Bostadsbeståndet i Grisslehamn består främst av friliggande villor med undantag från ett område med radhus och småskaliga flerbostadshus i två våningar vid Beckhusvägen, ortens nordvästra del.



Markägförhållanden

## 2.5 Markägförhållanden

### Kommunalt ägande och förvaltning

Grisslehamns fastighetsmark ägs främst av privatpersoner och till viss del företag. Det finns outnyttjade byggrätter på privat mark omfattande främst bostadsbebyggelse men också småskaligt handelsändamål. Mark som kommunen äger sammanfaller bitvis med planlagd allmänna plats, gata eller naturmark för enskilt huvudmannaskap. Kommunen äger även lite planlagd kvartersmark med tillhörande byggnader för kulturverksamhet omfattande Albert Engströms museum med ateljé, den tidigare brandstationen och området Ångbåtsbryggan med tillhörande bebyggelse och anläggning samt medborgarhuset. För mark avsedd för kulturverksamhet har kommunen avtal med olika lokala föreningar som förvaltar och sköter om anläggning och bebyggelse. Bland annat förvaltas Albert Engströms bebyggelse av Albert Engströmssällskapet, den gamla brandstationen av Grisslehamns intresseförening och området vid Ångbåtsbryggan av Grisslehamns Motor- och Seglarsällskap. Kommunens VA- och avfallsbolag (Norrtälje Vatten och Avfall) äger marken för ortens reningsverk. Kommunen äger marken där VA- och avfallsbolaget har förpackningsinsamling

från hushåll och där Grisslehamns Sportklubb (GSK) har paddelbana.

Utanför planlagt område äger kommunen skogsmark där Roslagsleden sammanfaller med Vikingaleden. På del av skogsmarken har Grisslehamns Sportklubb (GSK) tillstånd att anlägga, förvalta och bedriva en discogolfbana. I det större sammanhängande skogsområde finns arrende för jakt. Viktiga rekreationsleder på kommunal mark som Roslagsleden, Vikingaleden och leden till Albert Engströms ateljé sköts om av kultur- och fritidsnämnden i Kommunen.

### Privat mark i yttre hamnen

Grisslehamns Fiskehamnsförening äger större delen av Grisslehamns östra hamnområde inklusive angränsande allmän plats för enskilt huvudmannaskap som idag utgörs av parkering och grönska intill cirkulationsplatsen och marken för Skatuddsvägens början. Hamnområdet omfattar hamnens inre delar. Den södra delen utgörs av fiskehamnen och den norra delen arrenderas av Eckerölinjen. Längre ut vid kajen till färjeterminalen äger och förvaltar Eckerölinjen sin egen mark. Grisslehamns Fiskehamnsförening UPA är en ekono-

misk förening som lyder under lagen om ekonomiska föreningar (2018:672). Det innebär att föreningen har stadgar som innehåller uppgifter om den verksamhet som föreningen ska bedriva och hur organisationen ska se ut och sammanträda. En ekonomisk förening ska vara öppen för nya medlemmar, men det kan finnas begränsningar för medlemskap, till exempel kan man behöva uppfylla särskilda krav för att få medlemskap med hänsyn till föreningens verksamhet och omfattning.

### 3. Samhällsbyggnadssanalys



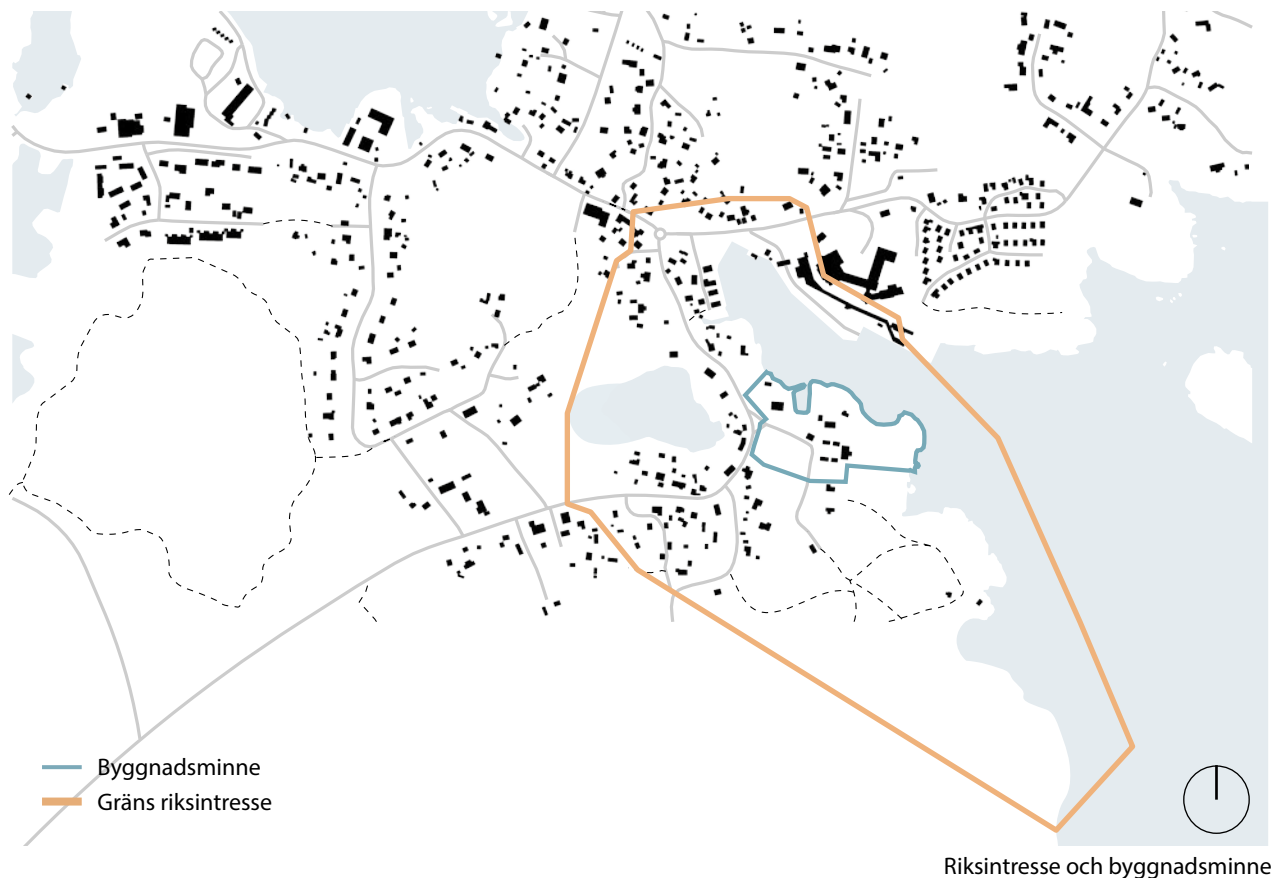
Grisslehamn idag skala 1:12000

#### 3.1 Historik

Genom Grisslehamns historia är det tydligt att det är naturkarakteren, närheten till vattnet och det geografiska läget med närheten till Åland och Finland som varit dragklossen bakom etablering på orten både för näringsidkare, bofasta och säsongsboende. Under Sveriges stormaktstid till så sent som in på 1910-talet forslades post över Östersjön via Åland med Grisslehamn som knutpunkt. I slutet av 1800-talet etablerades Grisslehamn som en sommarnöjesort med semesterbostäder. Under glansperioden fanns fem pensionat för gästande stadsbor. Senare under 1900-talet utvecklas orten till en knutpunkt för fiske och industri, med bland annat ett rökeri för fisk, ett båtvarv och sågverk som viktiga anläggningar.

När den första detaljplanen togs fram på 1950-talet beskrevs den huvudsakliga bebyggelsen på orten vara grupperad längs landsväg 283 samt vidare norrut längs Singövägen mot Byholma. Ambitionerna för utökad industrietablering förverkligas däremot inte fullt ut, istället kom delar av planlagd industrimark att ersättas av byggrätt för bostäder. På andra delar av industrimarken, där ortens båtvarv och konservfabrik tidigare låg, får orten i stället en ökad etablering inom turist- och besöksnäringen med en campingverksamhet och marina. Den industriverksamhet som återfanns på orten på 1950-talet skulle då kompletteras och utvidgas längs med Ekbacksvägen och ångbåtsbryggan. Ny bostadsbebyggelse börjar komplettera befintligt bestånd och på 1960-talet star-





### 3.2 Kulturmiljö

#### Riksintresse kulturmiljövård

Del av Grisslehamn ligger inom riksintresset Grisslehamn (AB 98).

#### Motivering:

Kommunikationsmiljö och sommarnöjesmiljö. Skildrar Grisslehamns betydelse som strategiskt belägen hamn för postgången till Åland och Finland. Grisslehamns läge som yttre gräns mot Åland och Finland kom att prägla platsen framförallt under 1800-talet i och med att Sverige förlorade Finland till Ryssland 1809. Vid början av 1900-talet utvecklades orten till en rekreationsort. (Kommunikationsmiljö, rekreationsmiljö; sommarnöjesmiljö)

#### Relevanta uttryck för riksintresset:

Riksantikvarieämbetets uttryckstext återges i sin helhet nedan numrerade A, B, C, D och E.

A: Det obebyggda kustbandet i den yttre delen av hamnen.

B: Den småskaliga småbåtshamnen med träbryggor, fiskebodar och båthus.

C: Landsvägens slingrande sträckning genom samhället

och det anslutande glesa bebyggelsemönstret med sommarvillor och pensionat på tilltagna tomter.

D: Landsvägens gaturum med naturnära lummig karaktär.

E: Postgården med posthus och anslutande flyglar från 1756 strategiskt placerat invid hamnen och som inrymde förutom postkontor även bostad för postmästaren, värdshus och rum för övernattnin. Gränsposteringens kasernbyggnad och anslutande tullvaktarstuga och tullmästarbostad. Albert Engströms ateljé och Albert Engströms bostad Augustberg. Kanonberget och den rekonstruerade telegrafen med fri sikt mot havet.

## Byggnadsminne

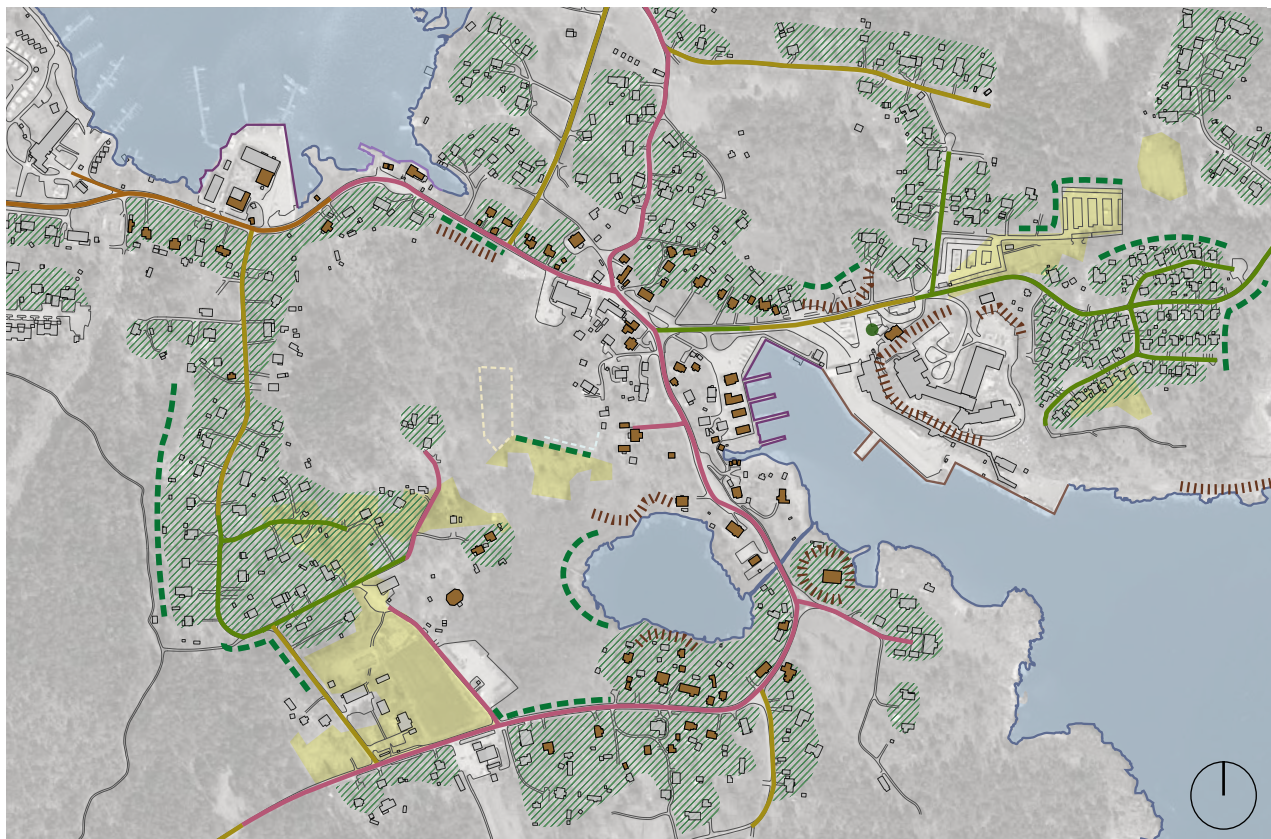
Byggnadsminnen är byggnader eller miljöer med särskilt högt kulturhistoriskt värde. I Grisslehamn är den välbevarade miljön kring Postgården från 1700-talet ett byggnadsminne, vilket innebär att den är skyddad enligt kulturmiljölagen och får inte rivas eller förändras utan tillstånd från Länsstyrelsen. Utöver lagskyddet utgör de viktiga identitetsskapande resurser och bidrar till ortens attraktionskraft för både boende och besökare.

## Känslighets- och tålighetsanalys inför förändring

Inom utredningsområdet finns flera kulturhistoriska värdebärare: både vad gäller historiska strukturer, bebyggelse, vägar, kajer och andra framträdande element i landskapet. Dessa utgör grund för platsen och områdets kulturhistoriska värde. Analysen utgör en övergripande sammanställning och bedömning av värdebärande delar på grund av förstudiens översiktliga karaktär. Två huvudsakliga kartor har tagits fram i samband med förstudiens kulturmiljöutredning. Kartan med utpekade värdebärande delar bör läsas parallellt med kartan kopplad till känslighet- och tålighetsanalysen, detta för att skapa en helhetsbild av det kulturhistoriska värdet inom området. De två kartorna tillsammans utgör en bra grund för att utveckla kulturmiljön i Grisslehamn som en resurs.

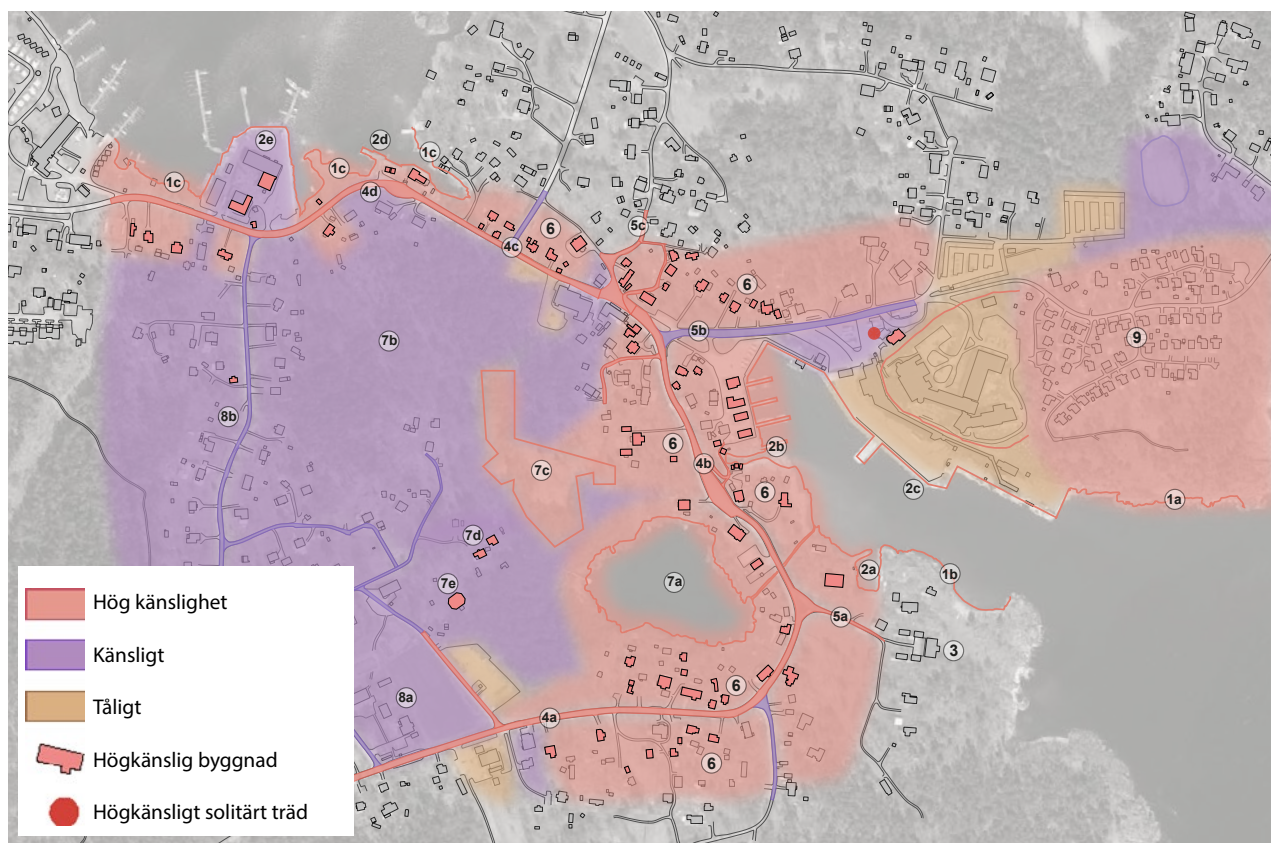
### Teckenförklaring

|                                                                                     |                               |                                                                                     |                           |                                                                                     |                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
|    | Bebyggelse                    |    | Brynzon                   |    | Vägdragning före 1869  |
|    | Byggnader uppförda innan 1930 |    | Brant                     |    | Vägdragning före 1900  |
|   | Vattenyta                     |   | Åkerutdikning             |   | Vägdragning före 1950  |
|  | F.d. jordbruksmark            |  | Äldre stenmur             |  | Vägdragning före 1975  |
|  | Trädgårdsmark                 |  | Värdebärande solitär träd |  | Naturlig kustlinje     |
|  | Kaj uppförd innan 1900        |  | Kaj uppförd innan 1960    |  | Kaj uppförd efter 1975 |



Karta över Grisslehamn med kulturhistorisk värdebärande delar utmarkerade





Känslighets- och tålighetskarta (Nyréns)

Att skydda kulturvärdena handlar i hög grad om att säkerställa olika kvaliteter för framtiden. Det kan handla om såväl enskilda detaljer som olika strukturer som sammantaget ger ett tidsdjup, historisk förankring och identitet. Nedan beskrivs kulturhistoriskt känsliga områden inom Grisslehamn.

Område 1; "orörd" strandlinje längs Grisslehamnsviken och Ornövikens (relaterar till riksintresset uttryck A)

1a) Rödbergsudden ligger på Grisslehamnsvikens norra sida med Badviken och Kallhamnens som mindre vikar åt öster.

1b) Hälludden och Tullberget ligger på Grisslehamnsvikens södra sida med Borgen (före detta logement för garnisonen), och Postgården med egen hamn. Söderut Kanonberget med badvik.

1c) Havsstranden längs Ornövikens är i partier välbevarad dels som allmän tillgängliga ytor, dels som strandtomter.

Område 2; Anlagd kaj, hamn - Posthamnen, Fiskehamnen, Yttre hamnen, Ångbåtsbryggan och Gästhamnen (relaterar till riksintresset uttryck B)

Närheten till havet vid Ornövikens i väster och Grisslehamnsviken i öster har genom historien nyttjats på olika sätt varav flera fysiska uttryck fortfarande existerar.

2a) Det äldsta bevarade uttrycket för anlagd hamn är den på 1700-talets slut anlagda Postgårdens stenskodda hamnbassäng på Grisslehamnsvikens södra sida.

2b) Fiskehamnen består dels i form av en trång vik med bevarade fiskebodas och båthus, dels i en på 1940-talet uppdaterad träbrygga med tilläggsplatser och modernistiska funktionsbyggnader.

2c) Yttre hamnen kom till på 1960-talet för att möjliggöra Eckerölinjens färjetrafik. Anläggningen är storskalig med långa betongkajer med anslutande körytor för bil och sätter en stark prägel på skärgårdslandskapet och Grisslehamns småskaliga bystruktur.

2d) Som geografisk- och lokal samlingspunkt är ångbåtsbryggan i Ornövikens, ett minne från ångbåtstrafiken inomskärs.

2e) Med utgångspunkt från en naturlig udde har en utfyllnad skett stegvis och redan tidigt 1900-tal bebyggdes fastigheten med industribyggelse, troligen för Grisslehamns Fiskförädlings AB, en verksamhet från vilken hallar och kontorsbyggnad



Vy över Lillsjön



Vy över fiskehamnen



Vy över landsvägen 283

finns bevarade. Sedan 1990-talet finns Grisslehamns gästhamn och marina på udden.

Område 3; Postgården med hamn, kasernbyggnaden Borgen, Albert Engströms bostad Augustenberg och ateljé, Kanonberget med optisk telegraf (relaterar till riksintresset, uttryck E)

Grisslehamns strategiska läge med närheten till Åland ledde till att Postgården vid 1700-talet mitt flyttades norrut, från östra sidan av Vaddö, och förlades i denna vik nära det obebbyggda kustbandet. Postgården med hamn spelar en central roll i att Grisslehamn utvecklades till tätort. Sedan Finland blev ryskt storfurstendöme 1809 byggdes Borgen 1811 som en förstärkning av kustförsvaret, en gränspostering och logement för en garnison och optisk telegraf i anslutning till Postgården. Albert Engströms verksamhet på platsen vid 1900-talets början och kanonberget med den optiska telegrafen och den välbevarade skärgårdsnaturen är alla faktorer som tillsammans bildar en unik kulturmiljö, men den återfinns i utkanten av utredningsområdet och omfattas inte direkt av aktuella utvecklingsförslag.

Landsvägens gaturum och slingrande sträckning

Område 4; Landsvägens gaturum (relaterar till riksintresset, uttryck C och D)

Landsvägen genom Grisslehamn (även benämnd Grisslehamnsvägen och Ekbacksvägen i nordväst har namnet Länsväg 283 från sydväst (4a) sträcker den sig i en båge österut längs Grisslehamnsviken (4b) och vidare fram till där vägen fortsätter som väg 1177 mot Singö. Landsvägens fortsättning åt Ornöviken i nordväst har namnet Ekbacksvägen (4d) Landsvägsrummet har en småskalig och ålderdomlig prägel med stora tomter och bebyggelse helt nära den gamla vägen. Tomternas trädgårdsvegetation, solitära träd längs vägen och varierad topografi bildar ett offentligt rum av högt kulturhistoriskt värde. I öster når vägen fram till hamnen vid Grisslehamnsviken och i nordväst Ornöviken med Ångbåtsbryggan.

Område 5; Landsvägens slingrande sträckning med anslutande vägar (relaterar till riksintresset uttryck C och D)

De äldre anslutande vägarna förstärker landsvägsmiljöns höga kulturhistoriska värde och bidrar till riksintressets uttryck. Den ålderdomliga landsvägsmiljön har delvis komplet-



terats med sentida anslutande vägar. I sydost ansluter den allékantade Engströms väg som utgör uppfart mot Borgen, Postgården (5a) och Augustenberg. Vid hamnen åt nordost ansluter Skatuddsvägen (5b) som leder till den bevarade restaurangbyggnaden av trä före detta restaurang Havsbaden och hotellet av i dag - Hotell Havsbaden - som hade föregångare etablerat 1903. Vägens sträckning är historiskt betydelsefull och leder till färjeterminalen och Rödbergets småhusbebyggelse, men moderniseringar av trafikmiljön drivna av färjetrafiken har lett till att den präglas av stora hårdgjorda ytor. I norr ansluter gamla Singövägen, i dag benämnd Solgårdsstigen (5c), som genom sin kurviga sträckning och varierade topografi bidrar starkt till landsvägsmiljön.

Glest bebyggelsemönster med sommarvillor och pensionat

#### Område 6: Sammanhållen bebyggelsestruktur med varierat uttryck (refererar till riksintresse, uttryck C)

Bebyggelsen är småskalig på stora tomter och kopplad dels till skärgårdssamhället Grisslehamns traditionella näringar som fiske, handel, lotsverksamhet med tullstation, där flera gårdsmiljöer finns kvar. Men den äldre bebyggelsen har i hög grad blandats med bebyggelse och företeelser kopplade till badturism - varmbadhus, havsbad och kapell i nationalromantisk stil - samt den kultur som från strax före sekelskiftet 1900 stegvis utvecklades till sommarorter med inackordering för sommargäster och sommarnöjen. Rörelsen var nationell och i Grisslehamn inspirerades den av konstnärskollektivet kring Albert Engström som bidrog till att göra orten känd.

Varmbadhus, restauranger, hotell och pensionat var synliga uttryck för dåtidens besöksnäring men i hög grad kom det tidigare utpräglade fiskesamhället också att präglas av sommargäster som dels hyrdes in i befintlig bebyggelse, dels lät bygga egna sommarnöjen.

Lillsjön med skogsklädda höjder, Grisslehamns inre

#### Område 7, Lillsjön

Lillsjön (7a) hade vid sekelskiftet 1900 namnet Sköthusviken som är en avsnörd havsvik, d.v.s. förbindelsen med havet har upphört på grund av landhöjningen, vilket framgår av äldre kartor. Lillsjön är något dold från landsvägen då flera tomter ansluter till den. Lillsjön med omgivande skogsklädda höjder (7b), före detta odlingsmark, före detta torp (7d) och dansbana (7e) är ett inre rum mitt i Grisslehamn som åt väster nås via gångväg.

Lillsjön med omgivningar bedöms vara ett uttryck för riksintresset även om den specifikt inte omtalas i beskrivningstexten.

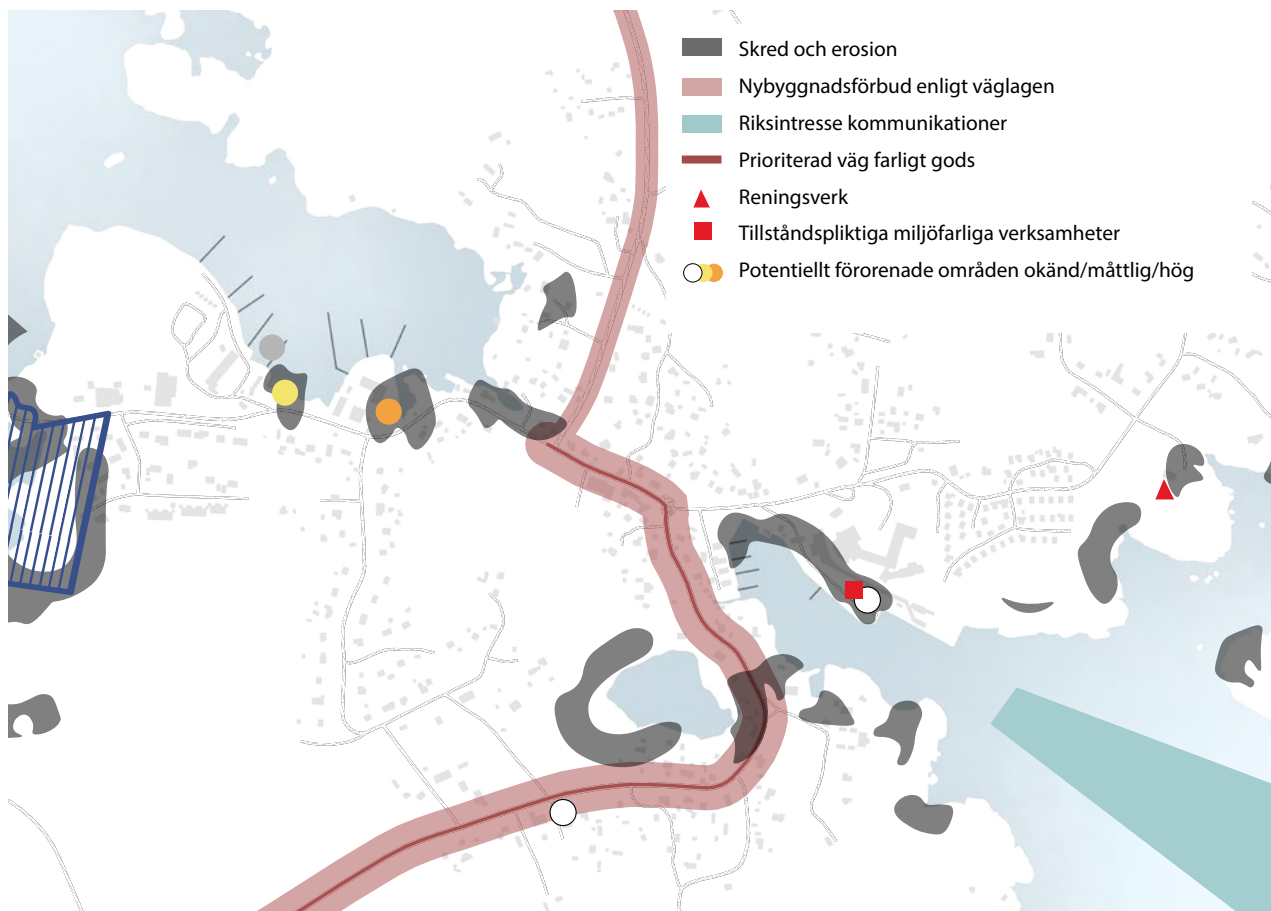
#### Område 8, 1900-talet första hälft och modernismen

Skolområdet (8a) ligger i tätortens sydvästra del och har hävd sedan tidigt 1900-tal. Skolan och den före detta odlingsmarken där idrottsplatsen ligger representerar ett lokalt kulturhistoriskt värde som stöd genom PBL, men bedöms inte utgöra ett av riksintressets uttryck. Detsamma gäller det intilliggande medborgarhuset.

Modernismen tar sig relativt få fysiska uttryck i tätorten - mindre flerbostadshus vid Fiskaregränd och Ekbacksvägen, enstaka villor, centrumhus, färjeterminal, hotellbyggnader och bensinstation är några exempel. Ett tydligt avtryck finns dock i form av villor på stora tomter längs Folkskolevägen (8b). Denna årsring har inte stöd i riksintressets beskrivningstext.

#### Område 9, Småhusbebyggelse på Rödberget

Däremot tar sig modernismen tydligt uttryck i form av enhetligt utformad småhusbebyggelse, med hög arkitektonisk verkshöjd, på Rödberget. Det varsamma sätt på vilket denna täta struktur - Skatuddsvägen, Grisslestigen och Måsstigen - har fogats till det känsliga skärgårdslandskapet är föredömligt sett ur kulturhistorisk synvinkel. Som exempel på god samverkan mellan landskap och bebyggelse bedöms området ha hög känslighet för förändring.



Skydd kopplat till hälsa, säkerhet och kommunikation

### 3.3 Hälsa, säkerhet och kommunikation

#### Tillståndspliktiga verksamheter

Grisslehamns färjeterminal pekas ut som en plats för tillståndspliktiga miljöfarliga verksamheter, klass B enligt Miljöprövningsförfordningen. Bostäder och verksamheter där människor vistas ska undvikas inom verksamhetens närområde. Vid kommande utveckling bör lämpligt skyddsavstånd utredas för att inte äventyra verksamheternas tillstånd eller försvåra utveckling av verksamheten.

#### Reningsverk

Reningsverket är beläget i nordost. Reningsverket har en viktig funktion för avloppsrening men är begränsat i kapacitet. En växande befolkning och ökad turism ställer höga krav på robust VA-försörjning. Vid ny exploatering måste därför kapaciteten i reningsverket utredas och åtgärder planeras för att säkerställa en långsiktigt hållbar lösning. Det är angeläget att utreda förutsättningarna för att ersätta befintliga mindre reningsverk till större och effektivare.

#### Potentiellt förorenade områden

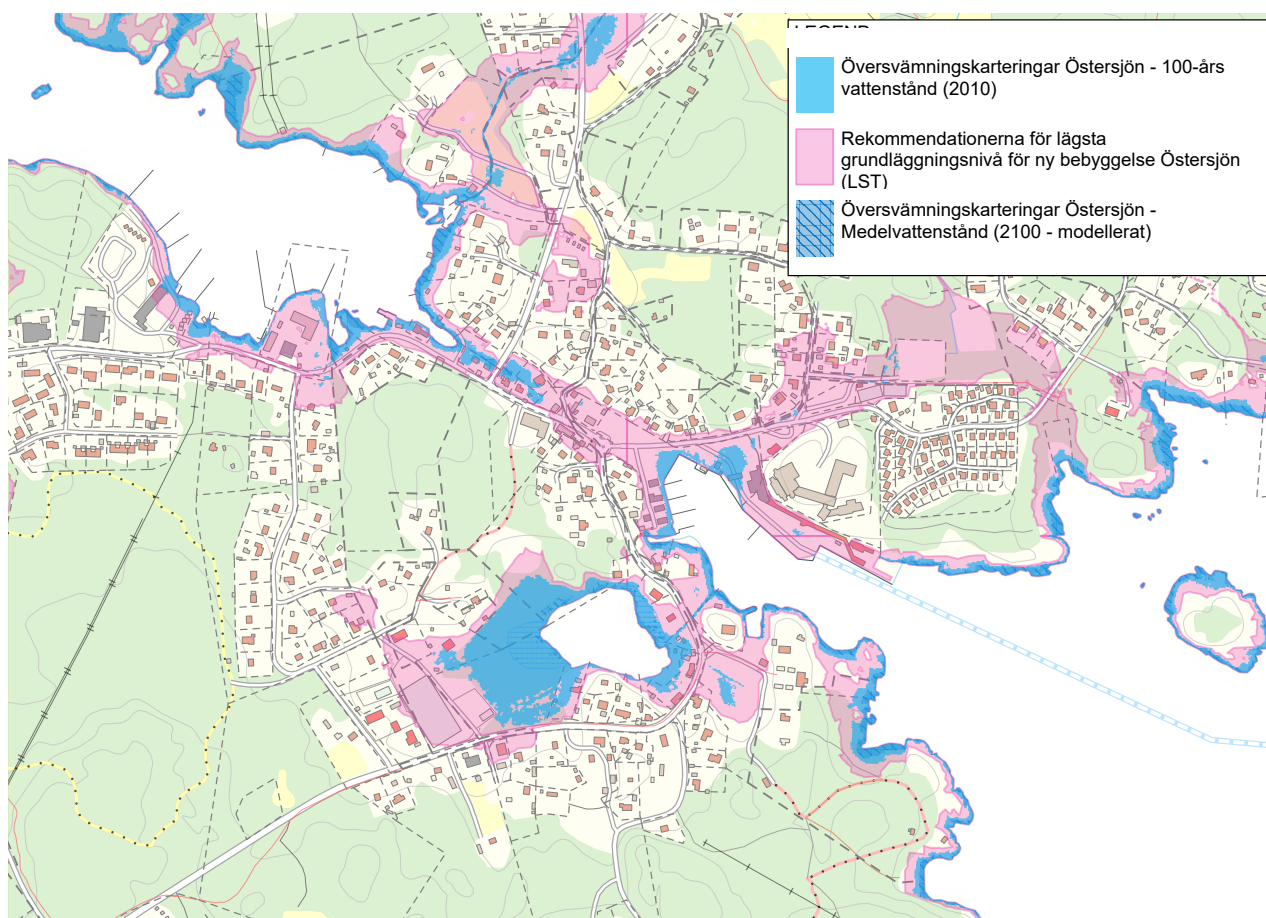
Mark som tidigare använts för industri, verkstäder eller andra verksamheter kan vara förorenad av metaller, oljor eller kemikalier. Planering av ny bebyggelse bör endast ske efter att markens lämplighet säkerställts, för att skydda människors hälsa, grundvattnet och den marina miljön.

#### Vattenskyddsområde

Ett vattenskyddsområde är beläget i västra delen av orten. Vattenskyddsområden är inrättade för att skydda vattentäkter mot föroreningar och säkerställa långsiktig tillgång till dricksvatten. Inom skyddsområden gäller särskilda föreskrifter som begränsar exempelvis användning av kemikalier, hantering av avloppsvatten och markarbeten.

#### Skred och erosion

Kustnära marker kan vara känsliga för erosion eller skred, särskilt vid klimatförändringar och stigande havsnivåer. I Grisslehamn finns ett flertal områden ut som känsliga för skred och erosion. Vid planering av ny bebyggelse, framför allt i utpeka-



Översvämningskartering, länsstyrelsen

de områden med risk för skred och erosion, bör geotekniska undersökningar göras.

#### Prioriterad väg farligt gods

Vägen 283 är en prioriterad trafikled för farligt gods. Prioriterad väg farligt gods är ett begrepp som används i samhällsplaneringen för att identifiera och styra godstransporter bort från känsliga områden för att minska riskerna vid en olycka. Dessa vägar är både viktiga ur ett transportperspektiv men också riskfyllda. Av denna anledning bör man utreda eventuella risker för exempelvis brand och/eller explosioner vid prövning av ny exploatering intill en prioriterad väg för farligt gods.

#### Nybyggnadsförbud enligt väglagen

För väg 283 gäller 30 meters bebyggelsefri zon.

#### Havsplan och riksintresse kommunikationer

Utsträckningen för havsplanen samt för riksintresset kommunikationer är i utredningsområdet densamma. Havsplaneringen syftar till att skapa hållbar användning av hav och kustresurser. Riksintresset för kommunikationer omfattar vik-

tiga transportleder, både till sjöss och på land. I Grisslehamn är färjetrafiken en central del av riksintresset.

#### Översvämning

Den globala havsnivåhöjningen kommer medföra en höjning av havsnivån längs Östersjökusten i Stockholms län (Länsstyrelsen 2021:16 Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län). Den stigande havsnivån beror främst på termisk expansion av havet och avsmältning av glaciärer och de stora landisarna Grönland och Antarktis. Nivåer i Östersjön beräknas att stiga snabbare än landhöjningen. Stora och intensiva skyfall utgör också en potentiell översvämningsrisk i tätorter eftersom kommunala avloppssystem dimensioneras för regn med kortare återkomsttid och lägre intensitet. Vid regn med längre återkomsttider finns det risk att avloppssystemets kapacitet inte räcker till. Översvämningsrisker med hänsyn till både havsnivåhöjning och kraftigare skyfall till följd av klimatförändringar är därför en viktig faktor att beakta i den fysiska planeringen för att skapa ett långsiktigt robust samhälle.

I Grisslehamn är det främst kustremsan och området kring Lillsjön samt Skatuddsvägen som genom sina



lågglänta delar är översvämningshotade vid framtida klimatförändringar. Inom dessa områden krävs det att man i kommande detaljprocesser och bygglovsprocesser utformar mark och bebyggelse utifrån framtida risk för översvämning. Vid framtida planläggning får ny tillkommande bebyggelse inte förvärra angränsande eller nedströms bebyggelse och förutsättningar för att förbättra situationen ska studeras.

Länsstyrelsen rekommenderar att ny bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt längs länets Östersjö kust behöver placeras ovanför nivån 2,70 meter, räknat i höjdsystem RH2000 för att inte skadas vid framtida klimatförändringar beräknat med klimatscenario RCP 8,5 med prognos år 2200. Rekommenderad grundläggningsnivå inbegriper 100-årsvattenstånd beräknat för en global havsnivåhöjning på cirka 2 meter för år 2200 justerat för landhöjning samt en säkerhetsmarginal på 0,4 meter. Nivån utgör ingen absolut undre gräns. Om ny bebyggelse placeras under denna nivå behöver kommunen visa att exploateringen inte blir olämplig. Länsstyrelsen rekommenderar att för grundläggning under rekommenderad nivå ska skyddsåtgärder klargöras och det ska framgå vem som ansvarar för dessa.

### 3.4 Landskap, topografi och grönstruktur

#### Kustlandskapet

Grisslehamn präglas av ett öppet och storslaget kustlandskap där Östersjön möter Roslagens skärgård. Här samsas klippor, stränder och små öar i en dramatisk kontrast mellan havets kraft och den mer stillsamma skärgårdsmiljön. Kustlinjen växlar mellan mjuka sandstränder och hårda granithällar, formade av isens och vattnets krafter. Vegetationen är sparsam och anpassad till det utsatta läget – vindpinade tallar, låga buskar och tångbälten dominerar. Havets ljus och väderväxlingar förstärker upplevelsen av landskapet, som förändras från dag till dag. Från de höga klipporna öppnar sig blicken mot Ålands hav och horisonten, vilket ger en känsla av både närhet och avstånd.

#### Topografi

Topografin är varierad med låga bergsryggar, flacka marker och strandnära hållar. De flesta marknivåer ligger mellan 0–20 meter över havet. Närmast kusten dominerar nakna klippor och stenstränder, medan små dalgångar och moränmarker mjukar upp terrängen.

Urberget av granit och gnejs ligger ofta i dagen och bildar

utskjutande klippor. Jordtäcket är tunt, särskilt vid havet, men på vissa platser finns strandvallar av sten och grus som vittnar om tidigare havsnivåer.

Kustlinjen är oregelbunden med både inskränande vikar och exponerade uddar. Vid hamnen och kring de mer skyddade vikarna är terrängen mjukare med inslag av sand- och grusstränder, medan skogsklädda höjder inåt land ger lä från vinden.

Den pågående landhöjningen, cirka 6 millimeter per år, förändrar successivt landskapet. Nya stränder och grunda vikar bildas samtidigt som äldre strandlinjer syns som terrasser längre inåt land.

#### Grönstruktur

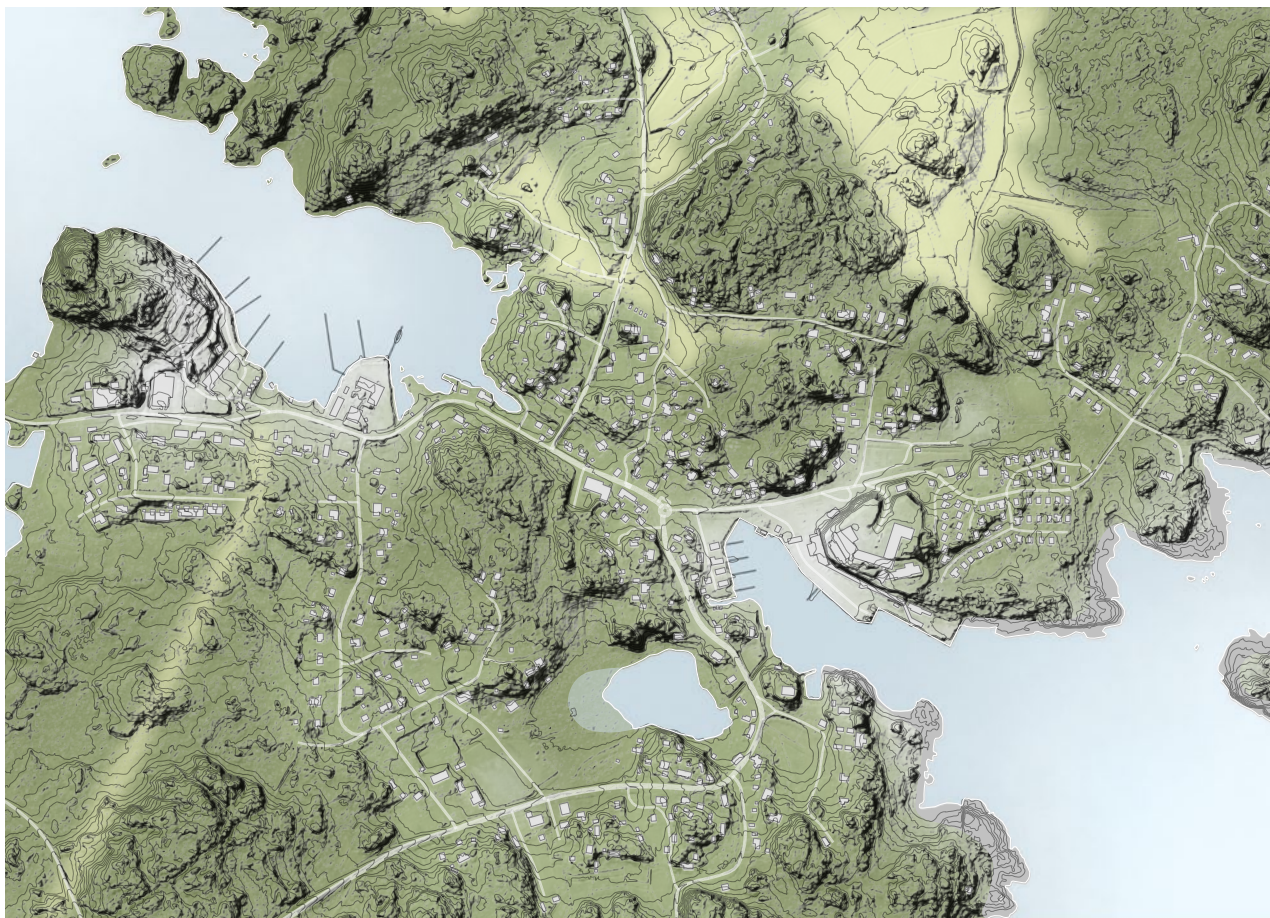
Grisslehamns grönstruktur är en väv av skogsmarker, öppna jordbruksfält och kustmiljöer som binds samman av tydliga ekologiska samband. Stråken fungerar både som spridningsvägar för växt- och djurliv och som rekreativa samband.

Söder om orten finns mycket tallskog, barrskog och granskog medan det genom orten och norr om orten övergår succesivt till mer lövblandad barrskog eller ädellövskog.

Tallskogar på hållmarker och moränhöjder är glesa och vindpinade vid kusten men tätare längre inåt land. Skogen avgränsar bebyggelsen, skapar vindskydd och erbjuder viktiga livsmiljöer för fåglar, insekter och vilt.

De grunda vikarna och stränderna utgör centrala naturmiljöer. Tångbälten och undervattensvegetation ger lek- och uppväxtområden för fisk, medan strandängar, vassbälten och klippkuster är viktiga för växter och fågelliv. Dessa miljöer är ekologiskt känsliga och har stor betydelse för den biologiska mångfalden.

Runt orten finns öppna åkrar och betesmarker som ger landskapet en småskalig karaktär och kontrasterar mot hav och skog. Jordbruksmarken bidrar till öppna vyer och fungerar samtidigt som gröna samband mellan skog och kust. Ofta sammanfaller den marken med de mer flacka eller lågglänta delarna i terrängen vilket förklarar varför de nyttjats för odling eller betesmark.



Topografi och grönstruktur

### 3.5 Naturvärden

#### Riksintresse högexploaterad kust

Riksintresset omfattar hela orten. Riksintresset avser att bevara stora natur- och kulturvärden samt tillgång till friluftsliv. Detta innebär att ytterligare exploatering i Grisslehamn bör ske restriktivt för att inte försvåra allmänhetens tillgång till stränder eller förstöra natur- och kulturvärden.

#### Riksintresse yrkesfiske

Riksintresset för yrkesfiske innebär att planeringen för användning av mark- och vattenområden ska säkerställa fiskesektorns tillgång till fångstområden i både havet och inlandsvatten. Det är också avgörande att planeringen säkerställer nödvändig infrastruktur av hamnar med service för fiskefartygen och som erbjuder lämpliga möjligheter för landning av fångsten.

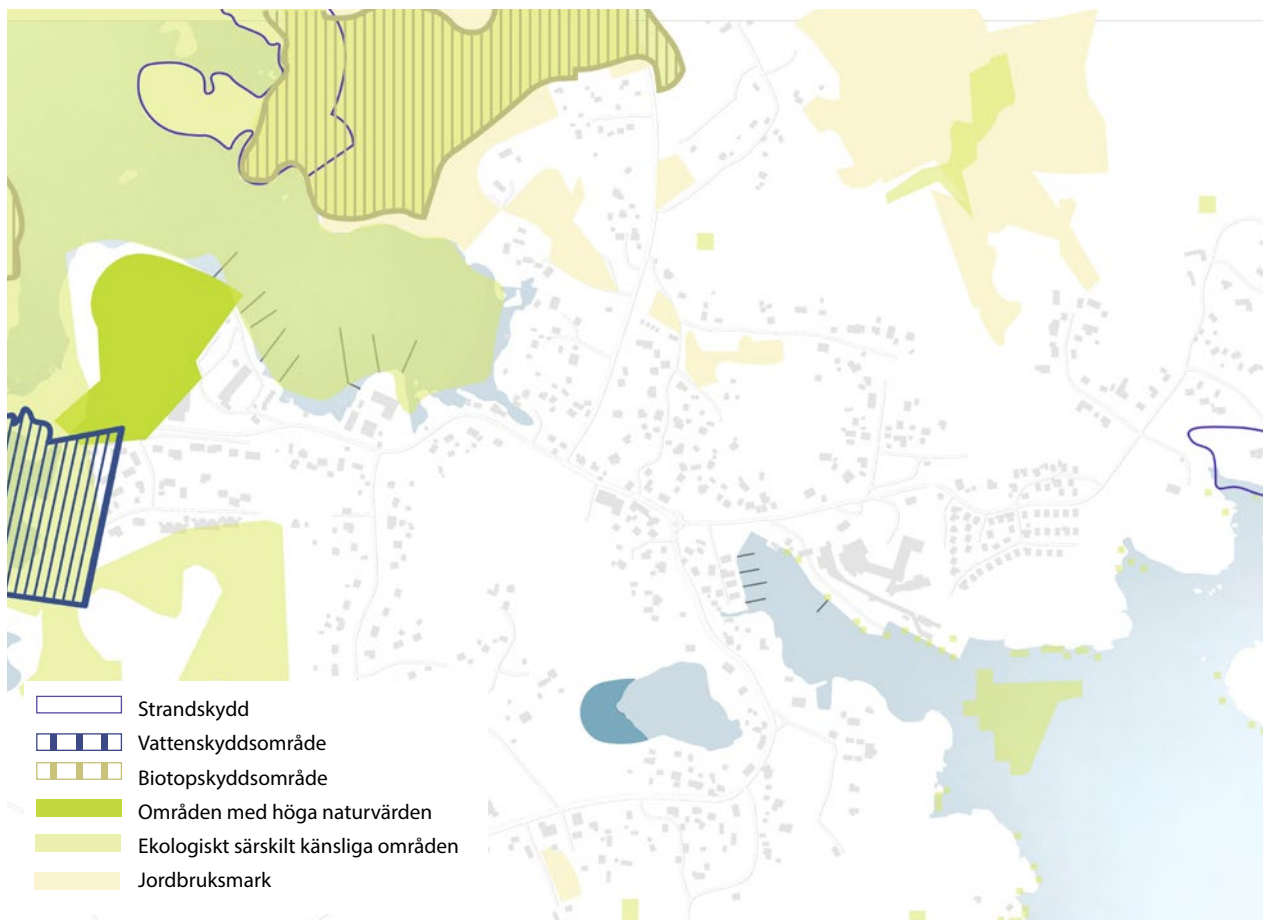
#### Riksintresse rörligt friluftsliv

Riksintresset omfattar hela orten. Syftet med riksintresset är att säkerställa människors fria rörelse över större områden med stora natur- och kulturvärden och värden för friluftslivet, såsom kust, stränder och skärgård. Grisslehamn har höga rekreationsvärden genom badplatser, båtliv och naturupplevelser. Planering ska säkerställa att tillgången till friluftslivets resurser inte begränsas.

#### Jordbruksmark

Jordbruksmark är ett samlingsnamn för åkermark, betesmark och slätteräng. Enligt 3 kapitlet 4 § i miljöbalken (1998:808) får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk. Kommunen är en av de aktörer som ska se till att bestämmelserna tillämpas och att syftet med dem uppfylls.

Norrtälje kommun har tagit fram en jordbruksmarksstrategi med en kartering som visar jordbruksmarkens värde enligt klassificeringen – normalt, högt eller mycket högt bruk-

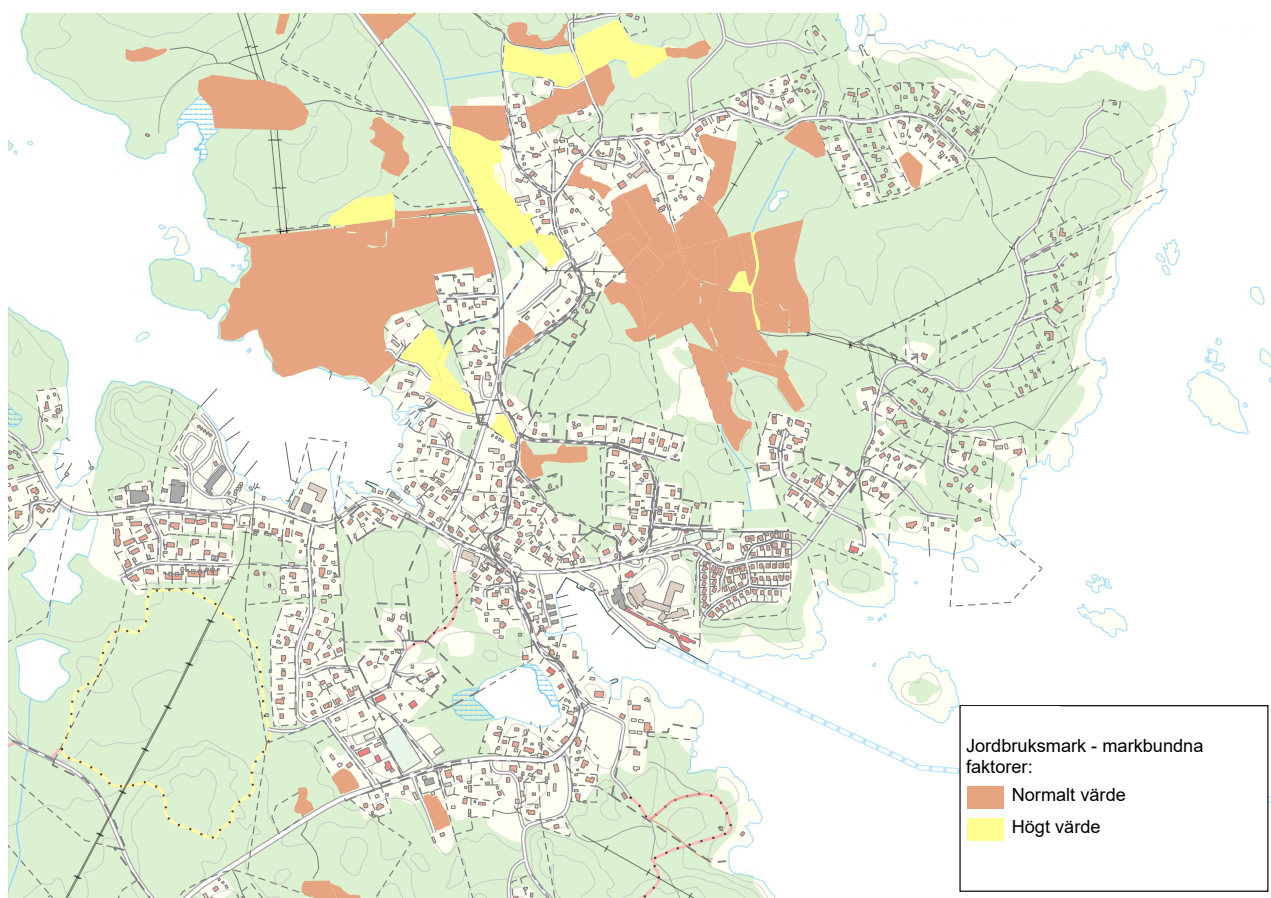


Naturvärden

ningsvärde (2025-02-17). För de marker vars brukningsvärde klassas som högt eller mycket högt finns ingen större anledning att ifrågasätta att marken är brukningsvärd. Däremot är gränsen mellan icke brukningsvärt och normalt brukningsvärde lite mer osäker. För dessa områden kan en platsspecifik bedömning vara lämplig om brukningsvärdet ifrågasätts. I vissa fall kan det finnas jordbruksmark som inte omfattas av karteringen. Detta beror på att det kan finnas jordbruksmark som inte täcks in av Jordbruksverkets blockdata, ängs- och betesmarksinventering eller av åkermarken i Lantmäteriets Topografi 10-karta.

Utanför förstudiens område i norr finns ett större sammanhängande jordbrukslandskap med en fältstorlek över 10 hektar. Inom förstudieområdet finns det små uppbrutna marker av brukad eller tidigare brukad jordbruksmark med klassningen normalt värde. I nordväst finns två mindre jordlotter som i sina markbundna förutsättningar har högt värde. Det kan förklaras med att jordarten där består av hög halt lerjord vilket för jordbruket har bra vatten- och näringshållande förmåga, snabbare upptorkning och är lättare att bearbeta. Samtlig jordbruksmark inom förstudiens område är redan planlagd enligt detaljplan





Jordbruksmark

Byggnadsplan för Grisslehamn 1955 för bostadsändamål eller naturmark. Mark som är planlagd för annat ändamål än jordbruk är inte att betrakta som jordbruksmark i juridisk mening. Det finns rättsfall som bedömt att "den rättsligt fastställda användningen i en lagakraftvunnen detaljplan är överordnad hur marken har använts historiskt och hur den faktiskt används vid en viss tidpunkt" (MÖD P 6258–20) vilket leder till att prövning enligt miljöbalkens 3 kapitel 4§ inte är aktuellt. Om man planlägger marken på nytt ska däremot marken planläggas för det ändamål som marken är bäst lämpad för utefter beskaffenhet, läge och behov (plan- och bygglagen 2010:900). Det innebär att utformning av bebyggelse utifrån förstudiens förslag kan i en planprocess behöva prövas utifrån en sammanvägd bedömning av intressen av bostadsutveckling, god boendemiljö, rekreation, miljöer för barns lek samt jordbruksmarkens värde och naturmarkens värde.

## Naturvärden

Grisslehamn omges av ett varierat landskap med skog, kustzon och öppna marker som tillsammans bidrar till höga ekologiska värden. Flera områden i och omkring orten har klassats som särskilt värdefulla (naturvärdesklass 1–3). Dessa miljöer har stor betydelse för biologisk mångfald, rekreation och landskapsbild och behöver beaktas vid fortsatt planering och eventuell exploatering.

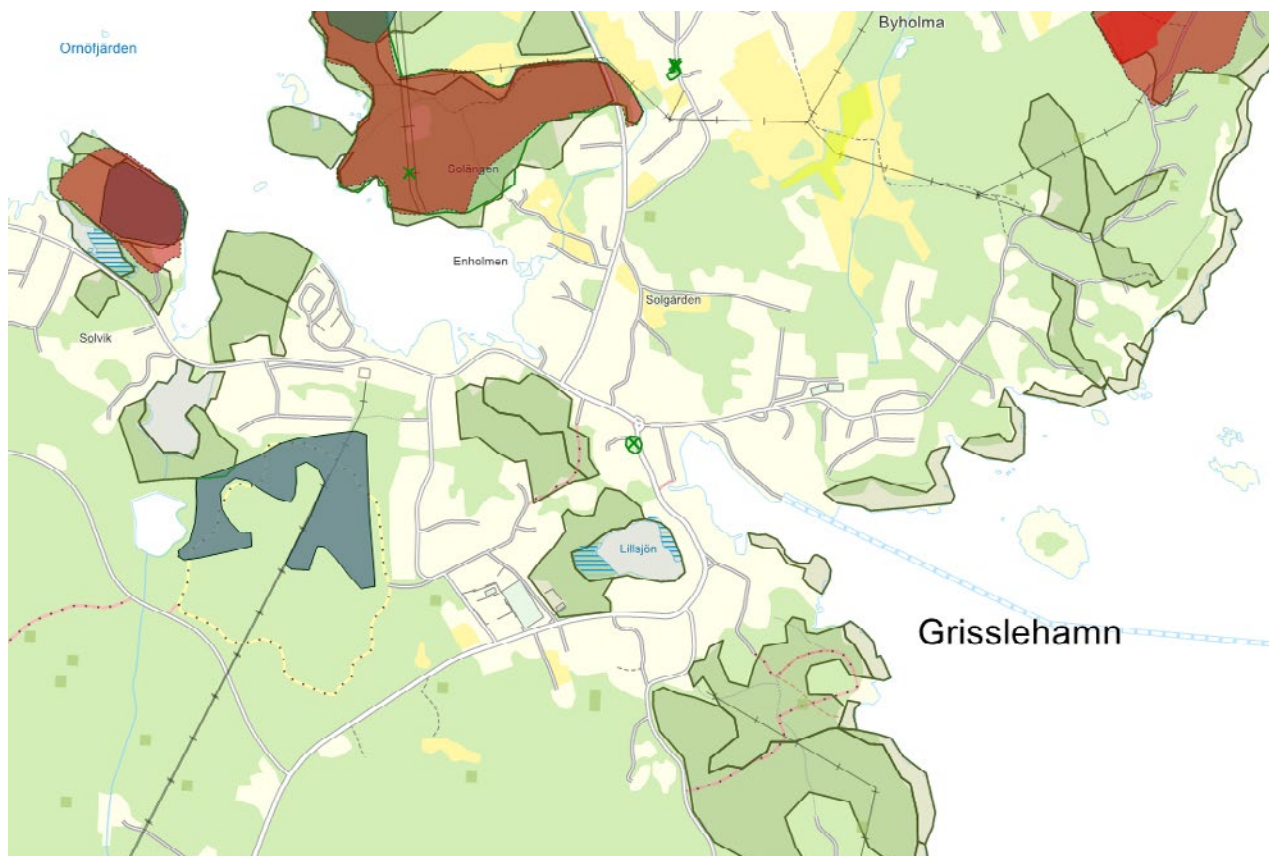
### Centrala Grisslehamn

Inom tätorten finns skyddsvärda trädmiljöer med äldre lövträd och alléer som utgör viktiga livsmiljöer för fåglar, insekter och lavar. Dessa miljöer bör bevaras och kan utvecklas som gröna inslag i den tätortsnära miljön.

### Områden norr om Grisslehamn

Norr om orten finns en nyckelbiotop som utgör en rest av en äldre löväng med hamlade träd och inslag av spärrgreniga, grova lövträd. Området övergår mot havsstrand och bildar därmed en värdefull övergångszon mellan ängsmark och kustmiljö. Denna miljö är särskilt viktig för vedlevande insekter, svampar och lavar, men också för pollinerande insekter





Flygbildstolkade IR bilder av områden med potentiellt höga naturvärden i Grisslehamn. Mörkgröna ytor är områden med höga naturvärden och rosa områden är kalkbarrskogar som utgör viktiga livsmiljöer för växter och djur. Grönt kryss representerar skyddsvärda trädmiljöer.

och fåglar som är beroende av öppna lövrika miljöer. Lövängen har högt naturvärde och representerar ett av få kvarvarande exempel på traditionellt hävdad mark i området.

#### Områden väster om orten

Här finns både högklassade naturvärden och känsliga hydrogeologiska förhållanden. Området hyser bland annat nyckelbiotopen Offergrundet med lövskog, granlångor och rik insektsfauna. Grundvattnet är här särskilt sårbart, vilket kräver försiktighet vid ny bebyggelse eller avloppshantering.

#### Lillsjön och sumpskogsområdet i väster

Direkt väster om Lillsjön finns en sumpskog som tilldelats naturvärdesklass 2 av Skogsstyrelsen. Sumpskogarna är särskilt värdefulla eftersom de kombinerar egenskaper från både våtmark och skog. De bidrar till viktiga ekosystemtjänster såsom vattenrening, vattenreglering och koldioxidlagring. Området hyser sannolikt en hög andel lövträd, död ved och fuktgynnade arter som ger livsmiljöer för bland annat fåglar, fladdermöss, svampar och insekter. Eventuella åtgärder som påverkar dessa miljöer bör ske i samråd med Länsstyrelsen.

#### Kustzonen söderut

Söder om Grisslehamn finns geologiskt särskilt värdefulla områden med klapperfält samt kalkrika marker med höga naturvärden. Dessa miljöer kännetecknas av inslag av ädel-löv, gamla träd och orörda skogar som utgör viktiga habitat för flera hotade arter.

Områdena i och omkring Grisslehamn bildar tillsammans ett nätverk av värdekärnor där barrskog, lövskog och våtmark samverkar. Särskilt viktiga är de ekologiska sambanden mellan Lillsjön, kustzonen, skogsområdena väster om orten och lövängsrest norr om orten. Att bevara dessa samband är avgörande för den långsiktiga ekologiska funktionen och för att upprätthålla den biologiska mångfalden i området.

### 3.6 Bebyggelsetypologi

Bostadsarean inom bostadsbeståndet varierar, men den största andelen erhåller en bostadsarea på 51–90 kvadratmeter och den näst största andelen en bostadsarea på 91–120 kvadratmeter.

Den äldsta bebyggelsen är kopplad till hamnens verksamheter – små timrade hus och bodar nära vattnet. Under 1900-talet etablerades fritidshusområden främst från 1940- till 1960-talen. Dessa bestod av små sommarstugor placerade på naturtomter, ofta byggda enkelt men med en tydlig koppling till skärgårdens landskap.

Från 1970-talet och framåt växte antalet småhus för åretruntbruk. Samtidigt började många fritidshus byggas om eller permanentas, vilket pågår än idag. Grisslehamn har därför successivt gått från ett renodlat fritidsområde till en ort med blandad karaktär av både permanent- och säsongsboende. I vissa delar av Grisslehamn finns radhusområden som tillkommit under 1970- och 1980-talet. Det finns också mindre flerbostadshus i Grisslehamn i två våningar.

Bebyggelsen är genomgående småskalig. Majoriteten av husen är i 1 till 1½ våning, med ett fåtal tvåvåningshus. Strukturen följer terrängen och vägnätets slingrande dragning. Detta ger området en informell och grön prägel.

Tomterna är ofta relativt stora och lummiga. Husen ligger indragna från gatan. Garagen och uthusen placeras oftast vid infarten eller i anslutning till huvudbyggnaden. Husen är placerade fritt på sina tomter, utan strikt linjering längs gatorna.

Det dominerande fasadmaterialet är träpanel, målad i traditionella kulörer som falurött, vitt, gult och senare även mer samtida dämpade toner i grått och svart. Äldre fritidshus har ofta stående panel, medan nyare villor kan ha både liggande panel och inslag av puts. Taken är huvudsakligen sadeltak med tegel- eller betongpannor i rött, svart eller brunt. På äldre hus förekommer även plåt och i vissa fall eternit. Nyare villor kan ha flackare eller pulpettak som ger ett mer samtida uttryck, men den traditionella sadeltaksformen dominerar.



1. Huvudsakligen permanentbostäder från 70-80 tal Radhus och friliggande villor i 1-2 våningar. Flerbostadshus i 2 våningar med kringbyggda gårdar

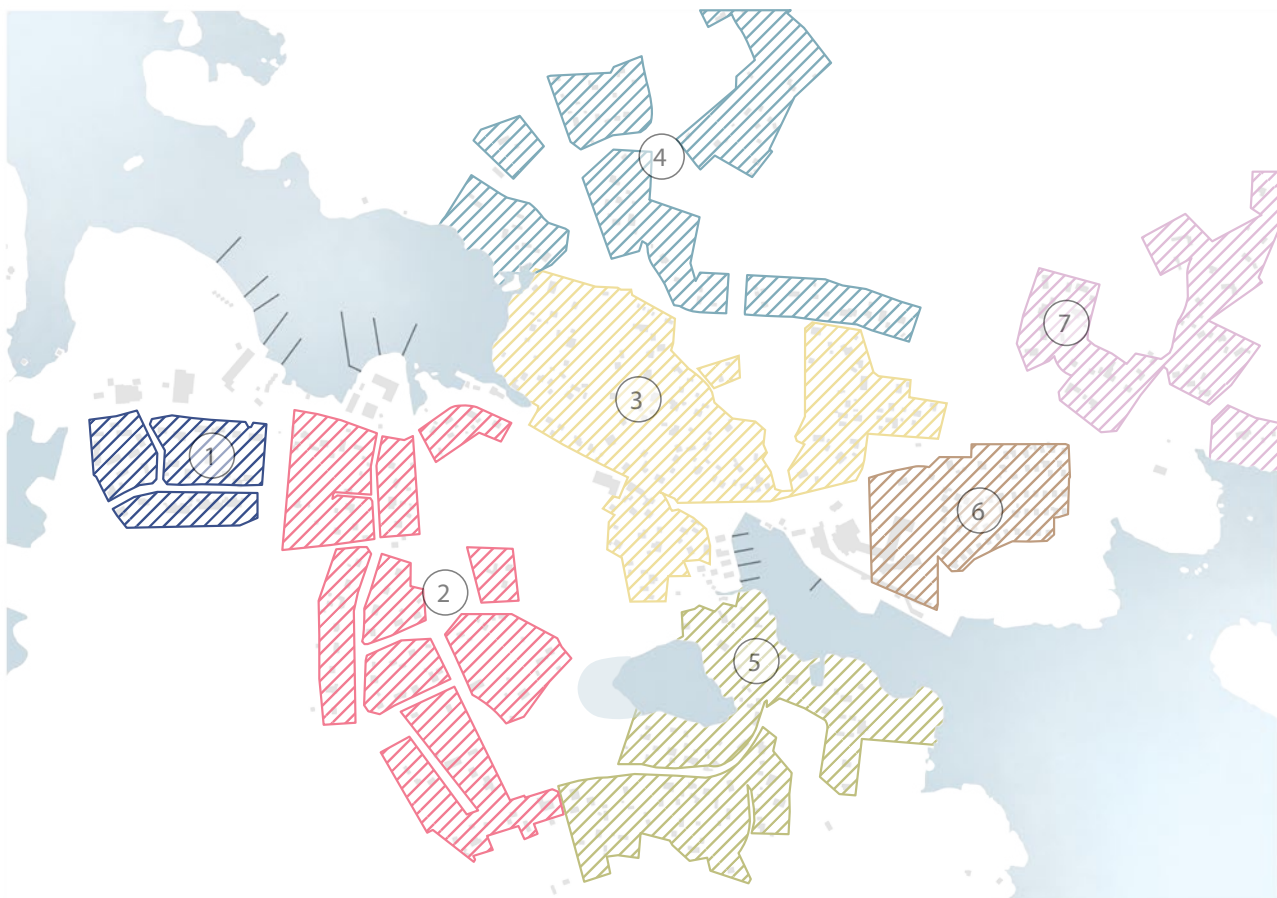


2. Huvudsakligen permanentboende från 60-70-tal. Friliggande villor 1-2 våningar. Fasad ofta träpanel, sadeltak. Husen är placerade fritt på tomt med relativt regelbunden. Generösa trädgårdar.



3. Blandad småskalig bebyggelse 1-1,5 våning. Från 40-50 tal med kompletteringar under 70-80- talen. Fritidshus dominerar, permanentboende förekommer. Oftast träpanel, ibland puts, oftast sadeltak. Fritt placerade på tomt. Generösa trädgårdar. Slingrande vägar och grön inramning.





Bebyggelsetypologi



4. Blandad skärgårdsbebyggelse, enkla sommarstugor från 40-60 tal. Större fritidshus under 70-80-90-tal. Träpanel, ibland puts. Sadeltak domierar. Fri placering på tomter. Större gårdar och jordbruk finns inom området.



6. Villor 1,5 våningar med sammanhållen utformning med brant sadeltak med svarta takpannor och röd träpanel. Orienterade utmed gata, relativt tätt bebyggt, tydligt gaturum.

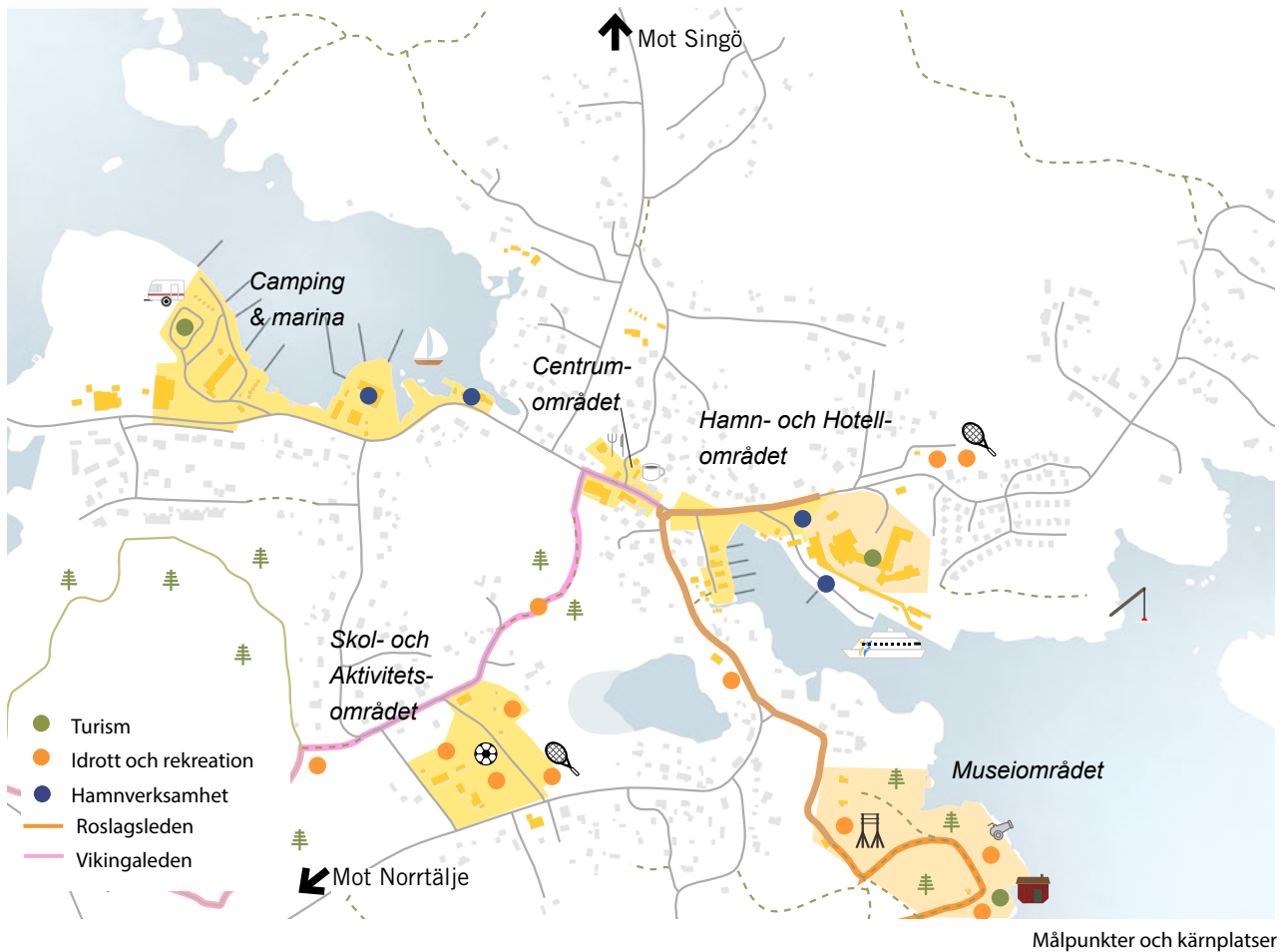


5. Sommarstugor 40-60-tal. Friliggande villor 70-90 tal och nyare. 1-1,5 vån. Träpanel och sadeltak. Fritt placerade på stora naturtomter. Generösa trädgårdar. Lantlig karaktär, fruktodlingar.



7. Mindre fritidsboende och villor, huvudsakligen 60-70-tal. Träpanel och sadeltak. Skogstomter. Avskilt, grusvägar





### 3.7 Målpunkter och kärnplatser

Det finns flera områden i Grisslehamn som är centrala och samlar boende och besökare och utgör så kallade kärnplatser. Inom dessa områden finns flera funktioner som utgör målpunkter i sig. Kärnplatserna ligger på gångavstånd från varandra och tillsammans gör de Grisslehamn till ett levande och attraktivt mål för boende och besökare. De har olika karaktär och funktion. Senare i förstudien föreslås utveckling av dessa platser och de beskrivs mer detalj.

#### Camping och Marina:

I Ornöviken finns Grisslehamns camping med campingstugor och uppställningsplatser för husvagn och husbil. Här finns också gästhamn för fritidsbåtar, båtklubb med restaurang och minigolf.

#### Skol- och aktivitetsområdet:

Här finns skolan och förskolan, medborgarhus med gymnastiksal, samlinglokal och matsal, idrottsplats med fotbollsplan och aktivitetspark samt dansbana.

#### Centrum:

Mitt i Grisslehamn finns ett litet centrum med restaurang, matbutik, caféer och pensionat.

#### Hamn- och hotellområdet:

Kring den skyddade viken i yttre hamnen samsas flera målpunkter. Eckerölinjens kajplats med terminal och bussparkering, Hotell Havsbaden och bodarna kopplade till yrkesfisket där det idag finns butiker och restaurang. Yrkesfisket med bryggor, båtar och bodar är verksamt i viken.

#### Museiområdet

Museumområdet med postmuseum, Albert Engströms museum och ateljé och telegraf är ett populärt besöksmål. Här finns också trädgårdscafé och badstrand.



Gatustruktur

### 3.8 Trafik och gator

#### Vägnät - Gatustruktur

Vägnätet för biltrafik i Grisslehamn är uppdelat på statligt och enskilt väghållarskap. Trafikverket är väghållare för väg 283 som är en regional väg som knyter ihop stråket Stockholm-(Norrtälje-Grisslehamn)-Åland. Väg 283 utgör huvudvägen genom Grisslehamn och fortsätter som väg 1177 mot Singö. Hastigheten är reglerad till 40 km/tim förutom förbi för- och grundskolan mellan Skolvägen-Medborgarvägen, där hastigheten är reglerad till 30 km/tim. Väg 283/Grisslehamnvägen utgör ett riksintresse för kulturmiljövården och har en slingrande sträckning med en smal vägbredd. Byggnader och trädgårdar kan- tar vägen.

Väg 283 och Grisslehamnsvägen utgör huvudgata i Grisslehamns tätort och leder till hamnverksamheterna, centrum och hotellet. Ekbacksvägen är av typen sekundärväg och kan beskrivas som en uppsamlande väg.

Från denna utgår ett gatunät med lokalgator som har enskilt huvudmannaskap. Alla vägar i Grisslehamn är småskaliga. På huvuddelen av det enskilda vägnätet gäller bashastigheten

70 km/tim. På Skolvägen, där för- och grundskola finns, gäller 30 km/tim.

Grisslehamnsvägen och infartsvägar är asfalterade. På lokalgator förekommer både grus och asfalt. Gångbanaer eller vägren förekommer endast på korta sträckor. Vägbredderna varierar från cirka 6 meter på huvudvägen till 3-4 meter på vissa lokalgator. Perifera vägar är så smala som cirka 3 meter.

#### Biltrafik och framkomlighet - väg 283

Väg 283 har 3900 fordon i årsmedeldygnstrafik med stora årsvariationer. Under sommarhalvåret är trafiktoppen dubbelt så hög som årsmedeldygnstrafiken när det är högsäsong för turismnäring och fritidsboende. Ju närmare Grisslehamn desto mer präglas också trafiken av Eckerölinjens tidtabell som även den är mest ansträngd under sommarhalvåret. Varje år reser cirka 1,1 miljon resenärer med Eckerölinjen.

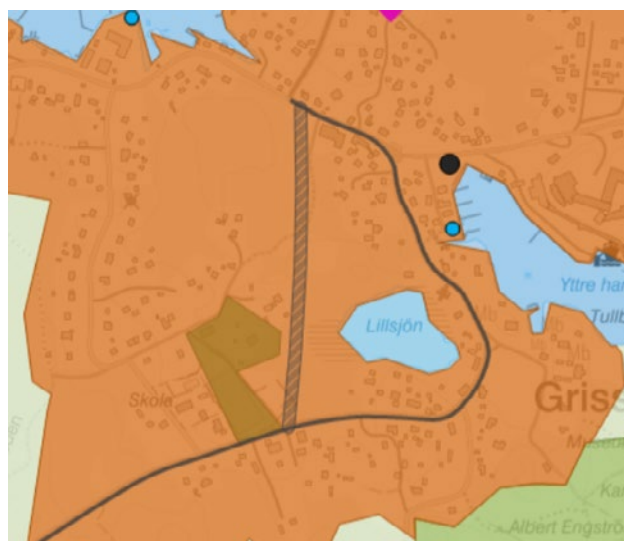
Söderut från Skatuddsvägen (hamnområdet) är vägen smal och kurvig där samtliga trafikslag har framkomlighetsproblem eftersom ytor för oskyddade trafikanter saknas. Trafiken består av resenärer som ska till Eckerölinjen, bussar i form av

både linjetrafik och Eckerölinjens egen trafik samt lastbilar som ska med färjan, dagbesökare till Grisslehamn, gäster till hotell- och spaläggningen, sommargäster samt boende både i Grisslehamn och på Singö (som ska igenom samhället). Vid Skatuddsvägen fanns till våren 2025 en trevägskorsning i korsningen väg 283-Skatuddsvägen som tidvis var mycket hårt belastad. Det var inte ovanligt att bilköerna genom samhället var kilometerlånga där problemen var som störst cirka 400 meter före Skatuddsvägen, och allra störst sommartid.

Från och med sommaren 2025 har korsningen väg 283-Skatuddsvägen byggts om från en trevägskorsning till en cirkulationsplats. Cirkulationsplatser är en robust framkomlighetslösning för biltrafik som kan hantera en större kapacitet. Cirkulationsplatsen har bidragit till att köerna på väg 283 har minskat markant, vilket innebär ökad framkomlighet genom samhället och för trafik i riktning mot centrum, marian och vidare till Singö. Viss köbildning uppstår på väg 283 inför färjeavgång när många biltrafikanter ska in till hamnområdet och beror på att trafiken inte hinner fördela sig vid körfältsområdet vid incheckningen, trots två körfält för denna trafik på Skatuddsvägen. Vid färjeankomst uppstår köbildning på Skatuddsvägen för trafik som söker sig ut på väg 283. Med cirkulationsplatsen avhjälpas köerna snabbt samtidigt som framkomligheten på väg 283 är god. Effekterna av cirkulationsplatsen behöver fortsätta utvärderas.

I kommunens översiktsplan finns ett vägreservat utpekad för en ny väg 283 genom Grisslehamn. Reservatet sträcker sig mellan Medborgarvägen och korsningen väg 283-väg 1177 mot Singö och löper strax väster om Lillsjön. Syftet med en ny väg är att separera biltrafiken så att trafik som ska till Skatuddsvägen (hamnområdet) inte blockerar framkomligheten för trafik mot centrum, marian och Singö samt för boende utmed väg 283 som har fastighetsanslutningar till vägen. En sådan lösning skulle också frigöra utrymme att skapa bättre lösningar för oskyddade trafikanter på befintlig väg 283.

Med en ny cirkulationsplats i korsningen väg 283-Skatuddsvägen minskar behovet av en ny väg 283 och



Ny vägdragning, Översiktplan 2020

lösningar för att hantera köproblem behöver ses över på hamnområdet. På längre sikt kan behovet av en ny väg fortsatt finnas och kommer bero på tillväxttakten för både Grisslehamn och Eckerölinjens verksamhet. För att bevara rekreativvärdena vid Lillsjön kan en sådan väg ges ett mer västligt läge än vägreservatet, där vägen också kan möjliggöra exploatering. (se utvecklingsstrategi 5.4)

### Parkering

Idag är parkeringsituationen ansträngd i Grisslehamn. Bilar parkeras i vägren som skulle behöva vara fredade för fotgängare och cyklister. Markparkeringar, framförallt i centrum skapar backrörelser ut i gator där bilar, cyklister och fotgängare rör sig. Bilparkeringarnas placering och rörlighet stör upplevelsen av Grisslehamn och skapar osäkerhet för oskyddade trafikanter. Samtidigt är parkeringsbehovet stort. Eckerölinjen har beviljats bygglov för en stor markparkering utmed -Sjögräsvägen. Det finns större parkeringar i anslutning till färjeterminalen, Hotell havsbaden och Ica. Mindre parkeringar finns i centrum, och i hamnen. Parkerade bilar står ofta i vägrenarna och hindrar framkomlighet för gående och cyklister.

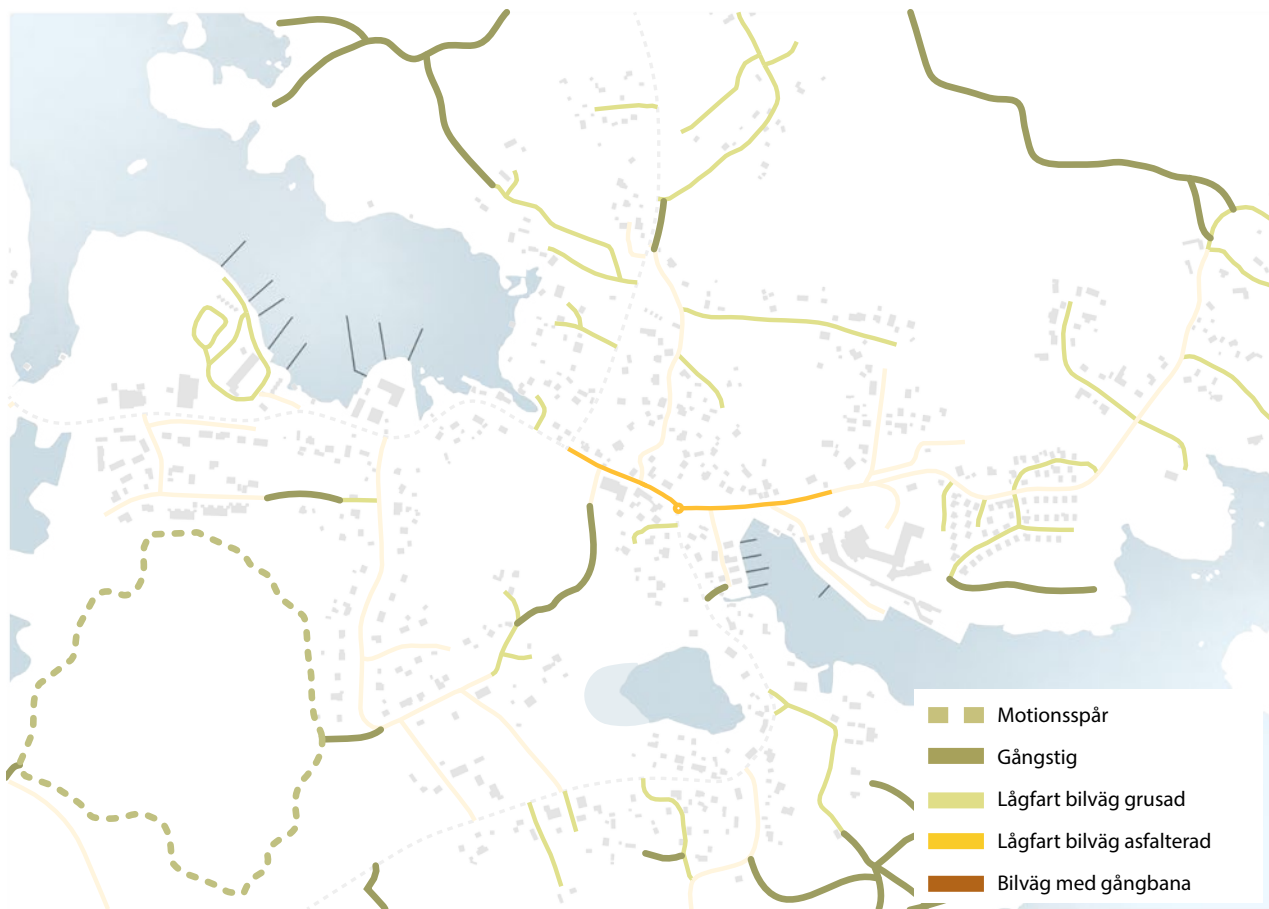


Singövägen



Väg 283





Möjligheter att röra sig som gående i Grisslehamn

### Kollektivtrafik

SL-buss 637 förbinder Norrtälje med Grisslehamn och Singö. Med bussen når Grisslehamnsborna också Älmsta, där viss service fler butiker och restauranger finns. Turtätheten varierar över dygnet med som tätast en timmes intervall under morgon och eftermiddag. På helger är det desto glesare (upp mot 2 timmars intervall). För resande med Eckerölinjen finns anslutningsbussar från Stockholm och Norrtälje.

### Trafiksäkerhet, gång och cykel

Det finns inget komplett cykelvägnät till och kring Grisslehamn. Det pågår utbyggnad av separat cykelväg till Älmsta som dem lokala föreningarna gör med finansieringsstöd från kommunen.

I övrigt är cyklister hänvisade till blandtrafik. Inne i Grisslehamn kan man cykla i blandtrafik, men i vissa delar är vägen smal och hårt trafikerad vilket gör det osäkert framförallt för barn att röra sig som cyklist.

Som fotgängare kan man röra sig relativt säkert inne i bostadsområden, på lokalgator då vägarna är lågt trafikerade och det ofta finns utrymme vid sidan av körbanan. På Griss-

lehamnsvägen/Ekbacksvägen och Singövägen är det osäkert för fotgängare, och i vissa avsnitt mycket osäkert. Det gäller framförallt utmed Grisslehamnsvägen/väg 283 som är hårt trafikerad, saknar utrymme för utanför körbanan och har bitvis mycket dålig sikt.

### Skolvägar och röresle mellan målpunkter

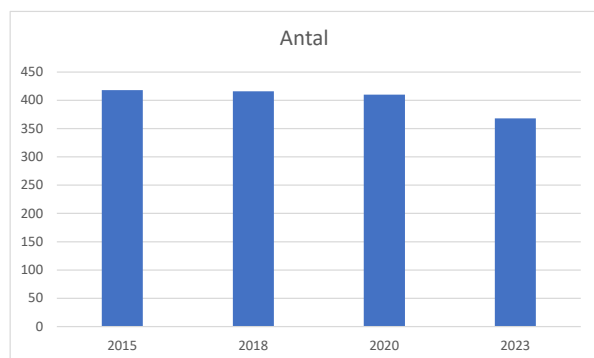
Grisslehamnsvägen/Ekbacksvägen, Folkskolevägen och Singövägen utgör skolväg. Utmed stora delar av Grisslehamnsvägen/Ekbacksvägen och Singövägen är det mycket osäkert att röra sig för barn, både till fots och cykel. Belysning finns i vissa delar utmed Grisslehamnsvägen/Ekbacksvägen.

Rörelsemöjligheter för fotgängare mellan kärnplatserna Marinan/Campingen – Centrum – Hamnområdet – Museiområdet – Skol/aktivitetsområdet är bristfällig. Gångbana eller tydlig vägren finns mellan hamnen och anslutning till Museiområdet, mellan hamnen och centrum, delvis mot campingen. I övrigt är det osäkert att gå utmed huvudvägar på grund av hårt trafikerade vägar och på grund av gångbana saknas i fler delar. En välanvänd stig går mellan centrum och skol/Aktivitetsområdet, men är inte tillgänglighetsanpassad eller belyst.

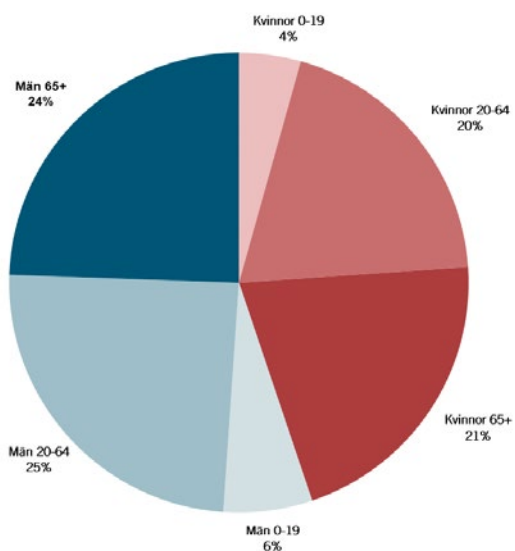
### 3.9 Sociala, kulturella och ekonomiska aspekter

#### Befolkning

I Grisslehamns centrala delar finns 190 folkbokförda. Befolkningsantalet har minskat sedan 2015. Andelen personer som är äldre än 65 år utgör cirka 20-25 % av befolkningen. Mindre än 10 % är i åldrarna 10-19 år. Det finns en högre andel män än kvinnor i Grisslehamn.



Befolkningsutveckling 2015-2023 (SCB), Norra Vaddö



Ålder- och könsfördelning 2023 (SCB), Norra Vaddö

#### Skola, förskola och övrig service

Grisslehamn har en kommunal grundskola som idag undervisar från förskoleklass upp till årskurs 6 samt en kommunal förskola. Grisslehamns skola har 50 platser men bara 30 inskrivna barn. I skolan går barnen i åldersblandad klass. Skolan nyttjar ortens Medborgarhus som ligger ett stenkast bort från skolans huvudbyggnad under skoltid och byggnaden

nyttjas då som matsal och gymnastiksal för barnen. Grisslehamns förskola bedrivs av kommunen i egen regi, totalt har verksamheten idag 8 inskrivna barn men en möjlighet att ta emot 20 barn. Förskolan har eget kök och inhägnad gårdsyta.

Skolan och förskolan bedöms vara grundläggande förutsättningar för ortens utveckling. Att verka för att skolan ska finnas kvar skapar förutsättningar för en pedagogisk kvalitetssäkring och är en kritisk faktor för att barnfamiljer ska kunna bo kvar eller flytta till Grisslehamn. Det är ett fokusområde som kommunen ska arbeta aktivt med i enlighet med kommunens landsbygds- och skärgårdsutvecklingsprogram med tillhörande handlingsprogram. Det ger grund till en inriktning på bostadsbyggande och infrastrukturella frågor på orten.

En ökad lokal efterfrågan i området genom högre andel folkbokförda kan göra det lättare att långsiktigt planera och investera i den fysiska lär- och arbetsmiljön.

I Hallstavik och Älmsta finns närmsta högstadieskola. Gymnasium finns i Hallstavik eller Norrtälje stad.

Närmsta vårdcentral och bankkontor finns i Hallstavik och Älmsta, cirka 16–20 kilometer från Grisslehamn. I Älmsta finns också bibliotek. Matbutiken på orten utgör en viktig service för lokalbor och verksamheter. Livsmedelsbutiken har öppet året runt men flertalet av ortens restauranger och caféer är stängda delårsvis.

#### Föreningar och kulturliv

Det finns ett aktivt och drivande föreningsliv i Grisslehamn som anordnar aktiviteter inom idrott och kultur och som är drivande i frågor kring Grisslehamns utveckling, till exempel Grisslehamns intresseförening, Vaddönavet, Albert Engström-sällskapet, Grisslehamns sportklubb och Hamnföreningen.

Grisslehamns Sportklubb (GSK) består idag av fyra sektioner; fotboll, gymnastik, ridsport och issegling, men idrottsföreningen arrangerar också flertalet event och aktiviteter under alla delar av året där man kan delta utan medlemskap. Klubbens vision är att alla i byn ska ha möjlighet till idrott och rörelse på hemmaplan året om. Klubben förvaltar ortens dansbana, fotbollsplan och idrottspark med utegym, boulebanor, hinderbana, paddelbana och mycket mer. I medborgarhuset

efter skoltider kan fritids- eller föreningsverksamhet ta plats i byggnaden.

#### Näringsverksamheter

Grisslehamn har en befintlig företagsverksamhet inom turist- och besöksnäringen som Hotell Havsbaden, Grisslehamns Marina och Camping samt mindre pensionat och Bed-and-breakfast. Här finns serviceverksamheter omfattande caféer och restauranger, matbutik, delikatesshandel, lanthandel, fiskberedning och försäljning, installation av VVS, åkeri, måleri och annan service. På orten finns ett antal registrerade enskilda firmor, privata aktiebolag, och handelsbola

#### Verksamheter

De Verksamheter som finns i Grisslehamn är oftast av publik karaktär och betyder mycket för boende och besökare. Eck-erölinjen är den verksamhet som lockar absolut mest besökare. Att dess verksamhet kan bedrivas och utvecklas är viktigt både för samhällets identitet och för folklivet. Samtidigt genererar verksamheten mycket trafik och kunderna är så många att konfliktytor kan uppstå. Att utforma den fysiska miljön, trafiken och besöksflödena på ett sätt som fungerar väl är en framgångsfaktor för Grisslehamns utveckling.



### 3.10 Medborgardialog

#### Sammanfattning

Som en del i denna förstudie genomfördes en medborgardialog med boende, sommarboende och verksamma. Syftet var att samla berättelser och kunskap unika för orten.

Dialogen har genomförts i tre steg:

- Plats- och aktörsanalys: Kartläggning av platser, stråk, sociala nätverk och viktiga frågeställningar.
- Riktad dialog: Intervjuer och samtal med nyckelpersoner från verksamheter, föreningar, barn och ungdomar.
- Öppet hus: Ett evenemang där allmänheten kunde lämna synpunkter, kompletterat med en enkät både på plats och digitalt.

Huvudteman och insikter som framkommit är:

- Identitet och karaktär

Grisslehamns identitet är starkt kopplad till havet, naturen och fiskerinäringen, men även till kulturarvet kring Albert Engström och sommarnöjesträdion. Många upplever att ortens karaktär förändras negativt, bland annat på grund av ökad besöksnäring och förändringar i näringslivet. Det finns en oro för att nya byggprojekt och utökade parkeringsytor påverkar ortens charm och naturvärden.

- Trafiksäkerhet och mobilitet

Trafiksituationen är en av de största utmaningarna. Huvudvägen genom orten är smal och saknar gångbanor, vilket gör det osäkert för gång- och cykeltrafikanter, särskilt barn. Den låga turtätheten i kollektivtrafiken leder till bilberoende och begränsar tillgängligheten till samhällsservice, särskilt för äldre och unga. Under sommaren ökar trafiktrycket kraftigt på grund av besöksnäringen.

- Föringsliv och mötesplatser

Föreningslivet är mycket viktigt för Grisslehamn och har varit avgörande för många större projekt på orten. Det finns dock brist på volontärer, särskilt bland yngre, och behov av bättre möteslokaler. Det saknas också en naturlig, icke-kommersiell samlingsplats för alla åldrar, särskilt för ungdomar under vinterhalvåret.

- Näringsliv

Näringslivet domineras av besöksnäringen, med Hotell Havsbaden och Eckerölinjen som stora aktörer. Det finns få arbetstillfällen och brist på vissa yrken, exempelvis hantverkare. Huspriserna har stigit och många permanentbostäder har blivit sommarstugor, vilket gör det svårt för unga familjer att bo kvar. Det finns ett uttalat behov av billigare och mer varierade boendeformer.

- Relation till kommunen

Många upplever att Grisslehamn är bortglömt av kommunen och att mycket av utvecklingen drivs av föreningslivet. Det finns önskemål om att kommunen ska ta ett större ansvar, särskilt kring föreningsbidrag, avfallshantering och utveckling av allmänna platser.

- Närhet till naturen

Naturen och närheten till havet är av särskild vikt för invånarna. Det finns önskemål om fler och bättre elljusspår, tillgänglighetsanpassade vandringsstigar och fler badplatser. Vildsvin upplevs som ett problem, särskilt kring Lillsjön och elljusspåret. Många vill också bevara och stärka vattenkontakten i hamnen.

- Besöksnäringens påverkan

Under sommaren ökar befolkningen från 350 till upp till 10 000 personer, vilket skapar praktiska problem med sophantering, parkering och belastning på infrastruktur. Besöksnäringen ger arbetstillfällen och underlag för service, men leder också till konflikter kring trafik, nedskräpning och tillgång till naturen.



## Sammanställning Öppet hus

### Öppet hus

Öppet hus pågick vid Dansbanan mellan klockan 11 och 15 den 28 juni. Ungefär 80 besökare i åldergruppen 5-80 år kom för att ge input kring viktiga aspekter som är viktigast i en framtida utveckling. De som deltog var både fastboende och sommargäster, ofta sedan många år tillbaka. Flertalet företagare deltog också i dialogen. Förutom samtal och enkät på plats har det också varit möjligt att besvara en digital enkät som låg uppe på kommunens hemsida mellan 28 juni till 11 augusti 2025. Nedan beskrivs det som kom fram i samtal och enkät på plats, och svaren från de 47 personer i åldrarna 30 och 79 som besvarat den digitala enkäten.

### Identitet & karaktär

För fastboende och fritidsboende är Grisslehamns identitet starkt kopplad till havet och naturen, och all den historia som utspelat sig här. Hamnen och fisknäringen är givetvis bärande av ortens identitet, men till dessa hör också arvet från Albert Engström, och hans tidigare ateljé, sommar- nöjes-traditionen, Grisslehamns havsbad och Eckerölinjen. Grisslehamn utgör också riksintresse för kulturmiljö för just sommar- nöjesmiljön och för sin posthantering (hamnknot för posthantering), och detta speglar också mångas bild av Grisslehamn. Grisslehamns sportklubb beskrivs som en viktig organisation för orten, där särskilt fotbollslaget har spelat en stor roll för orten. Laget är numer nedlagt, vilket flera uttryck-

er som tråkigt för ortens sammanhållning. Flera beskriver en förändrad karaktär där flera verksamheter har fått lägga ner, runt 2000-talet försvann fisk- och konservenfabrik, båtfabrik och ett screentryckeri, och detta har förändrat karaktären på orten. Besöksnäringen tar en allt större del av ortens närings- liv. Idag är platser som Havsbaden, Albert Engström-ateljén, hamnplan/Långvarpen och marinan platser som utmärker Grisslehamns identitet på olika sätt.

Idag beskriver flera, såväl näringsidkare som fastboende och sommarboende, att Grisslehamns karaktär håller på att förändras på ett negativt sätt. Flera saknar en större idé för hur platsen kan utvecklas på ett sammanhållet sätt och hur kommande bebyggelse kan inordna sig tillsammans med befintlig bebyggelse, platser och natur- områden.

Naturen upplevs få stå tillbaka för trafik och parkering med hårdgjorda ytor, och det framförs att det behövs en helhetssyn för Grisslehamns utveckling så att karaktären och identiteten som burit orten hittills kan få fortsätta leva. Flera uttrycker tveksamhet kring Hotell Havsbadens och Eckerölinjens utbredning på orten, med stora parkeringsytor och hårdgjorda material, samtidigt som de uppskattar deras närvaro som näringar. I samma dis- kussion lyfts också karaktären på byggnader och platser.





Deltagare Öppet hus

Flera personer uttrycker en önskan om att kommunen tar ett helhetsgrepp kring detaljplanering och bygglov, med målet att säkerställa att Grisslehamns charm kan finnas kvar. Som exempel tar flera personer upp att de hört om att det ska byggas ett bostadshus centralt i korsningen Ekbacksvägen och Singövägen och tycker varken att skala eller utformning är anpassad till Grisslehamns karaktär.

Efter satsningar under åren har Hotell Havsbaden nått långvarig fullbeläggning och blivit en besöksmagnet. Samarbetet med Eckerölinjen är viktigt för verksamheten. Relationen till Grisslehamnsborna upplevs i stort sett som god, och hotellet sponsrar lokala aktiviteter och organisationer. Full parkering har lett till verksamhetens efterfrågan på utökad parkering, och man lyfter även fram att det har varit bra med en kommunal badplats att hänvisa hotellgäster till för att undvika konflikter vid en privat brygga i närheten av hotellet.

Från Eckerölinjens perspektiv ser de flesta Grisslehamnsbor båda sidorna av verksamheten. Det positiva är att verksamheten erbjuder arbetstillfällen, anställer lokalbor, premie-

ringen av Grisslehamnsproducerat, samt ett mycket större underlag för lokala verksamheter och service. Det negativa är ökad trafik, nedskräpning, støj och parkeringar, och minskad vattenkontakt på grund av terminalen. Samarbetet mellan Grisslehamns föreningar och Eckerölinjen, och de rabatter för föreningsmedlemmar som medföljer, är också ett medvetet sätt att knyta starkare band till orten. Ur ett hållbarhetsperspektiv har Eckerölinjen och valt att börja erbjuda bussturer i stället för att alla Ålandsbesökare tar sin privata bil.

Hamnen med dess fiskebodar är Grisslehamns signum, och kopplar tillbaka till ett förflutet som fiskeby med ett mer aktivt fiske än idag. Många tycker att hamnen behöver rustas upp och göras till en trevligare, mer gemensam yta där den för orten identitetsskapande vattenkontakten är tydlig. Samtidigt påpekar någon att det är viktigt att inte bygga bort förutsättningarna för fiskhantering i hamnen, och att det är ett värde som behöver finnas kvar. Många lyfter också att de tycker det är synd att hamnen utnyttjas som ställplats för husbilar. Av de förslag på utveckling/tillskott som uppstått har ännu inget anammats och genomförts. Hamnen nyttjas redan för umgänge, och från Hamnföreningens perspek-



tiv finns en önskan att kommunen ska bekosta delar av underhållskostnaderna för de allmänna toaletter som Hamnföreningen i dagsläget står för. Hamnföreningen äger all mark i hamnen och får inkomster genom att hyra ut campingplatser och restauranglokaler.

### Gemenskap, föreningsliv & mötesplatser

De flesta som svarat på enkäten eller på annat sätt deltagit i dialogen lyfter fram föreningslivet och näringslivet som något positivt för Grisslehamn. Här finns många engagerade fast- och fritidsboende som fortsätter inom en tradition av fiskenäring, konst, hantverk och föreningsliv. De flesta mötesplatser på orten är kommersiella, så som bagarboden eller ICA dit många går för att träffa vänner eller ta del av folklivet. Även restaurangerna är viktiga i det sociala livet på orten. Kapellet, brandstationen, Albert Engströms ateljé, Medborgarhuset och marinan är andra viktiga samlingsplatser. Flera beskriver att fiskehamnen har varit en viktig samlingspunkt, men långsamt förvandlats till något annat. Förr fanns det valborgsmässa- och midsommarfiranden och annat på platsen, som idag utgör ställplatser för husbilar. Flera olika deltagare i dialogen uttrycker att man hellre skulle se aktiviteter här som bidrar till folklivet. Dansbanan och folkets park har i stället utvecklats till en samlingsplats för högtider, men då det ligger lite längre från centrala byn är det svårare att ta sig dit, eller att bara råka passera på vägen förbi. Aktiviteter som sker där spiller inte lika naturligt över till övriga orten.

En del uttrycker en önskan att centrum vid ICA ska utvecklas, men att det måste ske med hänsyn till kulturmiljön, Grisslehamns skala och pittoreska identitet. Återkommande under samtalen med människor i Grisslehamn är att det saknas icke-kommersiella mötesplatser att samlas på, både sommartid och vintertid. Ett torg eller en park, och fler sittbänkar att vila på efterfrågas av flera olika grupper.

Under vinterhalvåret finns de flesta mötesplatser i Älmsta, där bland annat restaurang Ankaret finns. Där finns också sporthall, bibliotek och annan offentlig service. Det är också verksamheter som ungdomar nyttjar, i Älmsta finns även en ungdomsgård som vissa från Grisslehamn åker till (dock begränsade öppettider). De flesta unga i Grisslehamn träffas dock hemma hos varandra, det finns inga mötesplatser för dom som är minderåriga utanför turistsäsong. Under sommaren träffas man ibland på minigolfen och ute på klipporna, men vintertid är det högstadiet i Älmsta, gymnasiet inne i Norrtälje eller hemmavid som gäller. När det gäller platser för barn finns lekutrustningen på skolgården och vid dansba-

nan, och en mindre lekplats vid marinan. Barnen leker också mycket i naturen, framför allt i närheten där de bor.

Flera föreningar har en lång historia i Grisslehamn. Grisslehamn sportklubb, GSK, firar 90 år under 2025 och Albert Engström-sällskapet arbetar med att belysa konstnärens liv och verk i Grisslehamn. Intresseföreningen är en större förening som driver utveckling på orten, bland annat genom att samla in invånares förslag och önskemål. Utöver det finns Grisslehamns Konstnärsklubb, Kapellföreningen, och föreningar kopplat till sport- och fritidsaktiviteter så som Grisslehamns motor och segelsällskap och Tennisklubb.

Hamnföreningen och några engagerade eldsjälur beskriver att det är svårt att få yngre att engagera sig i ortens föreningar, och att många som arbetar ideellt är äldre.

Näringslivet är idag till stor del inriktad mot besöksnäring och det är framför allt i juli de stora intäkterna finns att hämta. Ett undantag är Hotell Havsbaden som ofta är fullbelagt och har besökare året om.

Fiskeriverksamheten är numera liten. Fiskarna fiskar torsk och strömming under vissa perioder. Fisket är i begränsade volymer gällande fångst. Torskfisket är på uppdrag av Naturvårdsverket och i forskningssyfte. Hamnföreningen äger både marken, fiskebodarna och pirerna och hamnen är en av få privatägda hamnar. I fiskebodarna finns fiskeutrustning och en av fiskarna som tidigare fiskade bygger numera bryggor. Ett litet fiske tillsammans med ny verksamhet gör att hamnen även idag har viss verksamhet.

### Leva, bo & besöka

Grisslehamn är en liten och krympande ort, vilket gör det svårt att bo och jobba här. Många jobbar i egen näring eller pendlar längre sträckor. Det finns ändå ett förhållandevis stort serviceutbud och de flesta menar att de medvetet vill använda lokal service i första hand. Ändå är man beroende av att till exempel handla i Älmsta och Hallstavik, eller offentlig service som bibliotek och vårdcentral i Älmsta.

Grisslehamn lever upp under sommarhalvåret och besöksnäringen möjliggör för att en så stor andel butiker och restauranger ska kunna finnas. Pressen blir stor på orten under juli månad, och under vinterhalvåret är det bara några få verksamheter som har öppet. Den stora skillnaden i befolkningsmängden mellan årstiderna är stor, och som någon sa "Det är kul när sommargästerna kommer, och skönt när de åker". Det stora besöksantalet



Workshop Öppet hus

spär på problem eller konfliktområden, så som den svåra trafiksituationen, besökare som rör sig i körfälten, belastning på sophanteringssystemet och av internet eller fulla stränder.

Många av de sommarboende som deltar i dialogen har en lång relation till Grisslehamn, vissa har bott här på somrarna i decennier och känner sig djupt förankrade på platsen, även om de inte är fastboende. Många av dessa vill engagera sig i föreningslivet eller på annat sätt bidra till ortens utveckling. Några beskriver dock att de möts av misstro i vissa situationer för att de inte är rospiggar.

Ett antal fastboende och sommarboende nämner Norrtälje kommun, och samtliga av dessa upplever Grisslehamn som något bortglömt. De menar att de gör det mesta själv, ofta genom föreningslivet, där Grisslehamnssport klubb och Vaddö intresseförening drar ett stort lass. Det finns kvar en känsla på orten av att Norrtälje stad tar den största delen av resurserna efter kommunsammanslagningen på 70-talet och att föreningarna får kompensera för detta. En uttrycker det som att det verkar som om kommunen har fått upp ögonen för Grisslehamn när den nya cirkulationsplatsen nämns.

Ett praktiskt problem för föreningarna är att det kommunala föreningsbidraget inte längre ges för de som är permanent fritidsboende, det vill säga folk med sommarhus. Det gör att en ort som Grisslehamn förlorar intäkter till föreningarna. Bland annat sportklubben, som har verksamhet året runt, har många medlemmar som endast deltar på sommaren när de är boende i sina fritidshus. Att det finns för få allmänna papperskorgar är en annan praktisk fråga som skapar problem på orten, och man efterlyser att kommunen tar ansvar för avfallshanteringen.

Överlag är också kulturutbudet i Grisslehamn ojämnt över året, med mycket aktiviteter då sommargästerna anländer, men så gott som obefintligt under resten av året. Boende efterfrågar också att verksamheter som inte är kommersiella, som till exempel en plats för byteshandel för en mer cirkulär och hållbar ekonomi.

#### Naturliv & mobilitet

Naturen och det naturnära livet är viktigt för de allra flesta i Grisslehamn. Både grönskan och havet nämns som två viktiga karaktärer för orten och som är djupt förbundna med människornas relation till platsen. De långa promenadstrå-

ken nyttjas flitigt av både fastboende och sommarboende. Byholma-rundan är populär då den går genom byn, runt Byholma och upp till Skatudden och sedan ut till Singövägen. Den korsar också Bromskärsrundan. Skatudden är en populär plats med utsikt mot havet dit många kommer för stillhet och ro. Det är en favoritplats hos många, även om flera också säger att det finns möjlighet att utveckla platsen med bättre anordnade utsiktsplatser. Tomta-rundan är ett promenadstråk som går söder ut mot Tomta i en runda och också är ett alternativ till Byholma-rundan. Inne i byn används elljusspåret, Vikingarundan, Roslagsleden och Ekbacksrundan som går längs Ekbacksvägen, Apeldalsvägen och väg 283. Elljusspåret upplevs som lite för kort av vissa, och entrén upplevs som lite otydlig och svår att hitta till. Dess läge precis vid Medborgarhuset, dansbanan och fotbollsplanen gör att den gärna kunde bli lite mer del av en samlingsplats. Där finns också en skogsdunge som barn leker vid.

Stranden och platsen kring Albert Engströms ateljé är en annan populär naturplats där barn och ungdomar gillar att vara, det är också en populär plats för besökare så det kan ibland upplevas som trångt där under högsåsong. Både fastboende och fritidsboende badar både på östsidan i havet, och på västsidan i kanalen. Kanalen får lite varmare temperaturer och är populär därför, medan klipporna mot öst erbjuder sköna sollägen. Kopplingen till havet beskrivs som viktig för många boende, och vissa uttrycker också en önskan om bevarad och mer vattenkontakt, mot bakgrunden att tidigare mer naturpräglade ytor har hårdgjorts och fått en annan karaktär än tidigare.

Naturen beskrivs som en stor del av vardagen i Grisslehamn, det är här man rör sig till olika målpunkter och det är här man möts grannar emellan. För fastboende och sommarboende i Grisslehamn finns det två saker som stör kopplingen till naturen, trafiken och vildsvin. Vildsvinen beskrivs som närgångna och farliga för människor. Under dialogen framkommer flera historier om när vildsvin varit närgångna både barn och vuxna, där barn har fått fly från grisarnas närmanden. De förstör också markerna med sitt böckande. Främst verkar de hålla till vid Lillsjön och i skogen med elljusspår, men även uppe vid Byholma och inne i byn, bland annat vid bensinmacken. De boende uttrycker obehag och otrygghet kring grisarnas närgångna beteende, men också besvikelse över att kommunen inte kan bistå med hjälp. Problemet beskrivs av vissa som akut.

Trafikfrågan är stor i Grisslehamn då det vid färjeavgångar kan bli högt tryck på vägarna. Boende beskriver hur de an-

passar sina rutiner till Eckerölinjens tidtabell och åker inte i väg på ärenden när färjan anländer eller avgår. Särskilt tryck blir det på väg 283 där genomfartstrafiken sker. Vägen är smal och kurvig, utan gångbana eller cykelväg, så under högsåsong tar det lätt att biltrafik från genomresande eller besökare, och de stora bussarna till Eckerölinjen tar över. Det är framför allt sträckan mellan Medborgarvägen och Skatuddsvägen som beskrivs som farlig, där det är svårt att röra sig säkert som cyklist, fotgängare, eller i rullstol. Många låter inte sina barn röra sig där, men har heller inte så många alternativ om man ska röra sig från de södra delarna av Grisslehamn in till bykärnan där många målpunkter finns, som till det populära Albert Engström-området. Detta är det som alla boende nämner först av allt när de berättar om Grisslehamn. Ett önskemål som framförs av flera, såväl fastboende som fritidsboende, är att parkering för färjeresenärer ska ske utanför Grisslehamn, och att de sedan kan transporteras i skytteltrafik till färjeläget. Någon nämner att färjeläget kan flyttas till annan plats, medan andra bedömer det som svårt att genomföra.

Generellt finns en önskan om fler alternativa gångstråk än längs vägarna, och fler löprundor för motion och friluftsliv. Den viktiga tvärkopplingen i nordvästlig riktning från ICA till västra Grisslehamn sköts av en privat markägare som sköter gångbanan genom skogen, vilket skapar lite otydlighet kring om man verkligen får använda den.

De flesta går eller cyklar inne i Grisslehamn. Flera är glada för den nya cirkulationsplatsen, men anser att det finns mycket mer som behöver åtgärdas för att trafiken ska bli bra. Den utpekade sträckan som upplevs som farlig är också del av flera av de populära promenadstråken och kopplar till målpunkter som Långvarpen, Café Kalaset med flera, vilket gör problemet påtagligt och närvarande i grisslehamnsbornas liv.

Behovet av parkering är stort, särskilt för de stora turistmålen Eckerölinjen och Hotell Havsbaden. Vid dessa verksamheter finns det stora asfalterade ytor som de boende visserligen beskriver som nödvändiga, men som också uppfattas som fula och störande. Flera uttrycker därför starkt missnöje med att kommunen beviljat bygglov för större parkeringsytor norr om Byholma. Både för att det är förfulande och drar in fulla färjegäster nära sommarstugorna på Byholma, och för att det innebär ytterligare hårdgjord mark på vad som idag är ängsmark. Toaletter och sophantering saknas också vid parkeringarna, vilket resulterar i nedskräpning och missnöje bland Grisslehamnsbor.



Grisslehamn nås kollektivt genom buss 637, en den låga turtätheten gör det krångligt för unga och äldre utan bil att ta sig runt mellan vardagsaktiviteter. Pensionärer som nyttjar samhällsservice i Älmsta tvingas vänta länge där innan de kan ta en buss tillbaka. För ungdomars och barns del innebär de glesa turerna väntan efter fritids och aktiviteter i Älmsta. Polisen har även avrått från att barn tar bussen själva på kvällstid då det skett rekrytering till gäng på bussarna. Skola/förskola är en förutsättning för att locka nyinflyttade permanentboende till Grisslehamn, och från skolans perspektiv skulle en ökad turtäthet, med exempelvis en till eftermiddagsbuss från Grisslehamn till Älmsta, kunna leda till att fler föräldrar väljer deras skola. Andra förbättringsförslag som uppkommit är mer direkta bussturer med färre stopp mot Norrtälje/Stockholm, och bättre bussförbindelse till Hallstavik, som är ett nav för att nå Uppsala, Östhammar, och Öregrund. Dessutom den sistnämnda underlätta för ungdomar att ta sig till ett gymnasie i Hallstavik.

#### Slutsatser och Rekommendationer

Här beskrivs de huvudsakliga slutsatserna från dialogen, tillsammans med några huvudfrågor som kan tas hänsyn till i förstudien.

#### Grisslehamns identitet kontra nya behov

Hur kan Grisslehamns identitet och karaktär bevaras i en utveckling med nya behov och förutsättningar på orten? Invånardialogen visar att det finns ett behov av andra boendeformer med lägre pris för att barnfamiljer och unga ska kunna bo kvar/flytta dit. Det blir tydligt att det behövs en större idé för hur Grisslehamn kan utvecklas på ett sammanhållet sätt och hur kommande bebyggelse, och behov och önskemål från de stora aktörer som "bär" Grisslehamn, kan inordnas sig tillsammans med befintlig bebyggelse, platser och naturområden.

#### Processen för Grisslehamns utveckling

Grisslehamns föreningsliv och eldsjälares arbete har åstadkommit mycket av det som gör orten attraktiv att bo och verka i. När kommunen tar en mer aktiv roll i ortens fysiska utveckling behövs en bra process, kommunen och invånarna bättre kan arbeta tillsammans. Invånarna kan bidra till kommunens arbete, och kommunen kan ta del av föreningarnas kunskap och behov.

Föreningslivet spelar en viktig social roll i Grisslehamn, med aktiviteter där olika människor kan mötas. Kan kom-

munen tydligare stötta föreningslivet, till exempel genom de önskemål som uttryckts om bidragsutformning och behov av ny föreningslokal?

#### Trafiksäkerhet och mobilitet

De flesta i invånardialogen menar att Grisslehamns trafiksäkerhet måste förbättras så att alla, och särskilt barn, kan röra sig säkert längs huvudstråk och mellan viktiga målpunkter. Den glesa turtätheten lyfts också fram som en utmaning för framför allt barn, tonåringar och äldre.

#### Mötesplats och kopplingar

Dialogen visade på behovet av en icke-kommersiell, naturlig samlingspunkt där man kan mötas upp och umgås. En park eller ett torg skulle möjliggöra vistelse för alla åldrar, men särskilt barn och unga som inte kan konsumera för social samvaro i samma utsträckning. Utifrån barnperspektivet får den nya platsbildningen gärna innehålla något som barn saknar idag, som till exempel kompisungor som är tillgängliga för alla. En generös mötesplats som rimmar med Grisslehamns karaktär, och kanske knyter an till ortens historia där "Långvarpen" var en naturlig samlingsplats i hamnen. Behovet av att förtydliga stråk kom också upp, som till exempel att stråken till idrottsparken och medborgarhuset kan bli tydligare.

### 3.11 Vattenförsörjning och avloppshantering

#### Dricksvattenförsörjningen

Dricksvattenförsörjningen i Grisslehamn är baserad på grundvatten med viss förstärkning genom inducerat grundvatten genom två dammar. Akut vattenbrist under 2018 ledde till att vatten fick köras till Grisslehamn i tankbilar för att fylla på reservoaren. För att hantera påfrestningen på grundvattnet installerades år 2021 en tillfällig avsaltninganläggning i en container som en nödlösning för att klara den höga vattenanvändningen. Anläggningen har ett tillfälligt tillstånd på fem år, som kan förlängas ytterligare fem år.

Även om det är hushållens vattenförsörjning som enligt Lagen om allmänna vattentjänster är VA-huvudmannens ansvar, så går en mycket stor del av det renade dricksvatten som distribueras i Grisslehamn till verksamheter. Under 2024 gick drygt en fjärdedel (27%) av det totala renade dricksvattnet till hushåll, medan två tredjedelar (nästan 70%) av renat dricksvatten (cirka 44 000 kubik) gick till verksamheter (Figur 3).

Utmaningen i Grisslehamn är starkt kopplat till att vattenförbrukningen varierar stort över året och är högre under sommarmånaderna. Till exempel, distribuerades år 2024 i genomsnitt 6480 kubik vatten men den största förbrukningen under juli månad då vattenförbrukningen nådde en topp på 9341 kubik. Den högsta vattenförbrukningen sammanfaller också med den period då grundvattenbildningen i princip är obefintlig. Under sommarmånaderna och tidig höst måste man förlita sig på de grundvattenlager som byggts upp under sen höst, vinter och tidig vår.

Sammanfattningsvis finns i nuläget inte utrymme för vidare utveckling genombostadsbygge eller utveckling av vattenberoende verksamheter i Grisslehamn.

#### Avloppsrening

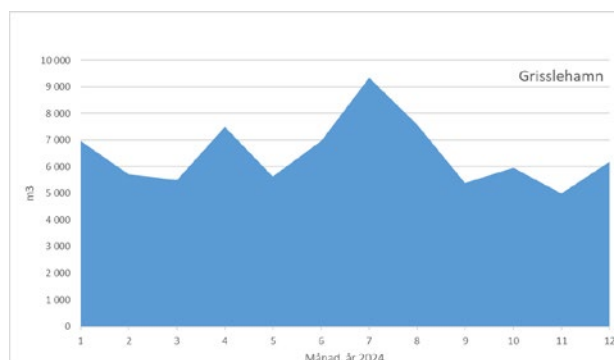
Sommartid belastas reningsverket extra hårt, särskilt under midsommar och juli månad. Belastningen överskrider då gränsen i tillståndet. Vissa år har även godkända riktvärden överskridits under denna period.

#### Dagvattenhantering

Många fastigheter saknar idag möjlighet att avleda dagvatten till dagvattennät, då det inte är utbyggt. För att förtäta området måste dagvattennätet utbyggas. Lämpliga dagvattenlösningar måste identifieras med infiltration, regnvattenbäddar med mera, men det kan vara svåråtkomligt att anlägga bra utloppsledningar då kusten är exploaterad.

#### Ledningsnät

Många fastigheter saknar idag möjlighet att avleda dagvatten till dagvattennät, då det inte är utbyggt. För att förtäta området måste dagvattennätet utbyggas. Lämpliga dagvattenlösningar måste identifieras med infiltration, regnvattenbäddar med mera, men det kan vara svåråtkomligt att anlägga bra utloppsledningar då kusten är exploaterad.



Kubikmeter renat dricksvatten som producerats per månad i Grisslehamn under året 2024.





# DEL 2 UTVECKLING

## 4. Värden och målsättningar

Under framtagandet av förstudien har två workshops hållits med konsultgrupp och kommunens tjänstemän för att identifiera befintliga värden och utvecklingsområden i Grisslehamn. Därefter har ett antal målsättningar formulerats. Målsättningarna berör den fysiska miljön men omfattar också faktorer som prisbild, satsning på skola och kollektivtrafik.

### 4.1 Värdeanalys

Grisslehamn har ett antal viktiga kvaliteter som lägger grunden för en attraktiv miljö, och dessa är viktiga att tillvarata och lyfta fram. Några brister att hand om har också identifierats.

#### Kvaliteter

##### FINT, VACKERT, TREVLIGT

Grisslehamn är i grunden en fin tätort p.g.a. havet, topografin, naturen, bebyggelsens skala och placering.

##### AUTENCITET, KONTINUITET

En viktig kvalitet är Grisslehamns historiska läsbarhet med närhet till Åland, Albert Engström, kulturbyggnader & kulturlandskap samt yrkesfisket.

##### LEVANDE TÄRTORT

Grisslehamn är en levande tätort verksamheterna, turismen, sommargästerna & året runt-boende, kultur & idrott, skola, förskola

##### KÄRNPLATSER MED TYDLIG ATTRAKTION

Det finns 4-5 kärnplatser med täthet i funktioner och stor potential för höga vistelsekvaliteter. Gästhamnen, centrum, skol- och aktivitetsområdet, hamnen, Albert Engström-området

#### Brister

##### RÖRELSEMÖJLIGHET FÖR FOTGÅNGARE

mellan målpunkter är dålig. Även cykel/skolväg

##### BIL/PARKERINGSITUATIONEN

Mycket ansträngd trafiksituation på väg 283 som är farlig för fotgängare och cyklister. Brist på parkeringsytor trots att parkeringsytor dominerar vissa platser.

##### AVSTÄNGDA YTOR, BAKSIDOR, RÖRIGT, BELAMRAT

Områden som är avstängda och skär av kontakt med vattnet och utgör barriär är terminalområdet, hotellområdet. Uppställningsplats för husbilar i hamnen kan också nämnas. Parkeringar och leveranser gör gator och centrumområdet rörigt.

### 4.2 Målsättningar

Målsättningar för Grisslehamns utveckling har tagits fram som belyser målgrupper, exploatering och förutsättningar för utveckling.

#### Mål

##### VARSAM UTVECKLING

Förslaget ska vara respektfullt för befintlig miljö, och ha ett kulturarvsperspektiv. Det finns dock ett behov av förändring och utveckling för att skola och verksamheter ska kunna vara kvar

##### FLER BOSTÄDER PÅ SIKT

En större bostadsexploatering är tänkbar på sikt för att fler ska kunna flytta till Grisslehamn

##### BRED MÅLGRUPP

Planering för bofast befolkning i olika åldrar, inte minst barn och unga vuxna. Bostäder för äldre efterfrågas också. Sommarboende och besökare är också viktiga målgrupper.

##### GEMENSAMMA FUNKTIONER PRIORITERAS

Viktigast är att skapa möjligheter att röra sig på ett säkert sätt och gemensamma platser och funktioner.

##### ADRESSERA STRUKTURELLA FAKTORER

Trafiksituationen, kollektivtrafik, skolans överlevnad och prisbild är strukturella faktorer som påverkar möjlighet att bo och leva i Grisslehamn.

## 5. Utvecklingstrategier

Under förstudiens två workshops togs sju stycken utvecklingstrategier fram för att nå målsättningarna kopplade till den byggda miljön fram. Dessa strategier har visualiserats och redovisas var och en för sig i detta kapitel.

### Strategier

#### 1. TILLVARATA KUSTLANDSKAPET

Skärgårdens unika miljö med havskontakt, vyer, topografi, berg, natur och kulturlandskap är en viktig utgångspunkt för utveckling. Exploatering ska ske utan negativ påverkan på landskapet

#### 2. TILLVARATA KULTURMILJÖN

Kulturmiljön är en viktig tillgång som skapar känsla av kontinuitet och autenticitet. Kulturmiljön kan stärkas genom att tillgängliggöra platsens historia, t.ex genom skyltning och anvisade stråk. Byggnader och platser som är en del av kulturmiljön tillvaratas och tillgängliggörs och förändringar ska ske varsamt

#### 3. TRYGGA RÖRELSEMÖJLIGHETER FÖR GÅENDE OCH CYKLISTER

I första hand bör möjlighet att röra sig mellan målpunkter och utefter skolvägar i Grisslehamns centrala delar förbättras. Säkerhet för gående och cyklister bör förbättras i hela tätorten, särskilt utefter skolvägar.

#### 4. AVLASTA TRAFIK OCH PARKERING

Trafiksituationen är mycket ansträngd och befintliga parkeringar överbelastade. En följeffekt av det är farliga vägar för gående och cyklister samt stora ianspråkstagna ytor för parkering. En lösning med utlokaliserad parkering kan prövas för att minska trafikmängden inne i tätorten. En ny genomfartsled kan prövas.

#### 5. STÄRK SOCALA, KULTURELLA & EKONOMISKA DRIVKRAFTER

Lokalsamhällets föreningar och verksamheter är en drivkraft för utvecklingen i Grisslehamn. Platser och byggnader kopplade till dessa bör utvecklas för att främja de olika verksamheterna

#### 6. UTVECKLA KÄRNPLATSER

Det finns flera målpunkter/kärnplatser i Grisslehamn. I dessa finns en täthet av mer eller mindre publika funktioner samlade och många människor rör sig här. Dessa områden bör utvecklas för attraktivare stadsrum, säkrare trafikmiljöer, minskad friktion mellan funktioner, förbättrad service och förbättrade förutsättningar för verksamhetsutövare.

#### 7. MÖJLIGGÖR FLER BOSTÄDER FÖR BLANDAD MÅLGRUPP

På sikt kan Grisslehamn utvecklas med fler bofasta. Platser för nya bostäder identifieras.



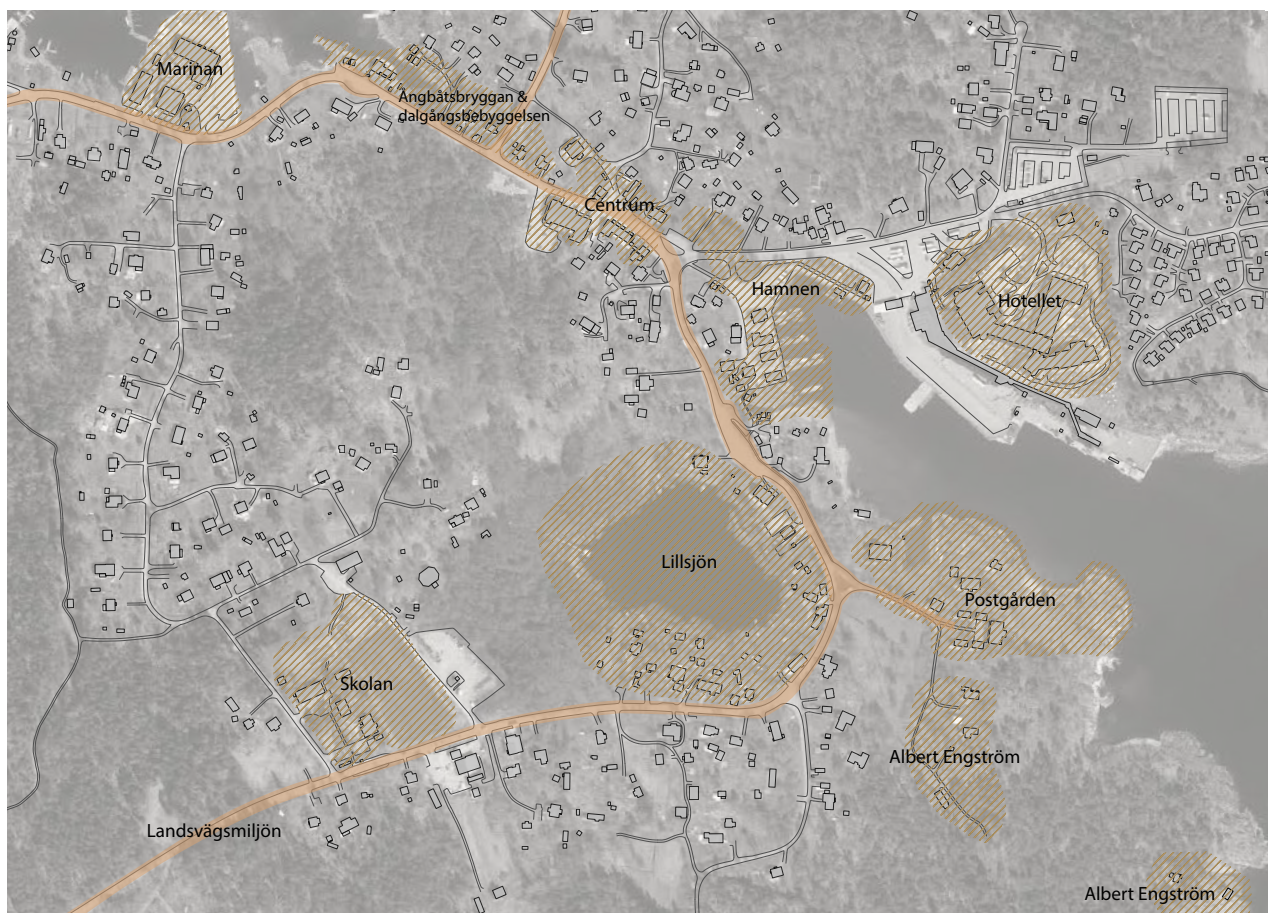
Utveckling topografi och kustlandskap

## 5.1 Tillvarata kustlandskapet

Grisslehamns kulturmiljö är något av samhällets starkaste attraktionskraft, både för de väl gestaltade miljöer den omfattar men framförallt för vad den berättar om Grisslehamns, Roslagens och Sveriges historia. Som boende och besökare upplever man autenticitet och den historiska förankring som samhället har. För att lyckas på ett bra sätt med en framtida utveckling för ett levande och attraktivt samhälle spelar kulturmiljön en grundläggande roll. Därför är en viktig utvecklingsstrategi att tillvarata, framhäva, tillgängliggöra och bygga vidare på kulturmiljöerna.

Utvecklingsstrategin innebär att:

- Tillvarata kustlinjen och miljöerna kopplat till den genom att tillgängliggöra strandpromenader och badplatser. Hamnmiljöerna föreslås utvecklas så att man kan röra sig till fots, utforma platser för allmänheten och skapa förutsättningar för publika verksamheter.
- Naturområdena tillvaratas och kopplingar mellan och genom naturområdena föreslås stärkas eller nyanläggas.
- Utsiktpunkter för utblickar och möjlighet till storslagna vyer har identifierats och föreslås utvecklas med sitt möjlighet och nås med gångstig/gångväg
- Området kring Lillsjön har identifierats ett naturområde med stor potential för promenader, rekreation och naturupplevelse med höga naturvärden och rofylld miljö. Området föreslås få nya gångstigar/gångvägar, sittplatser och
- I de lägen där ny bebyggelse föreslås, bevaras mindre naturområden som blir bostadsnära och programmeras med naturlek och platser för samvaro och rekreation.



*Betydelsbärande platser ur kulturhistorisk synpunkt*

## 5.2 Tillvarata kulturmiljön

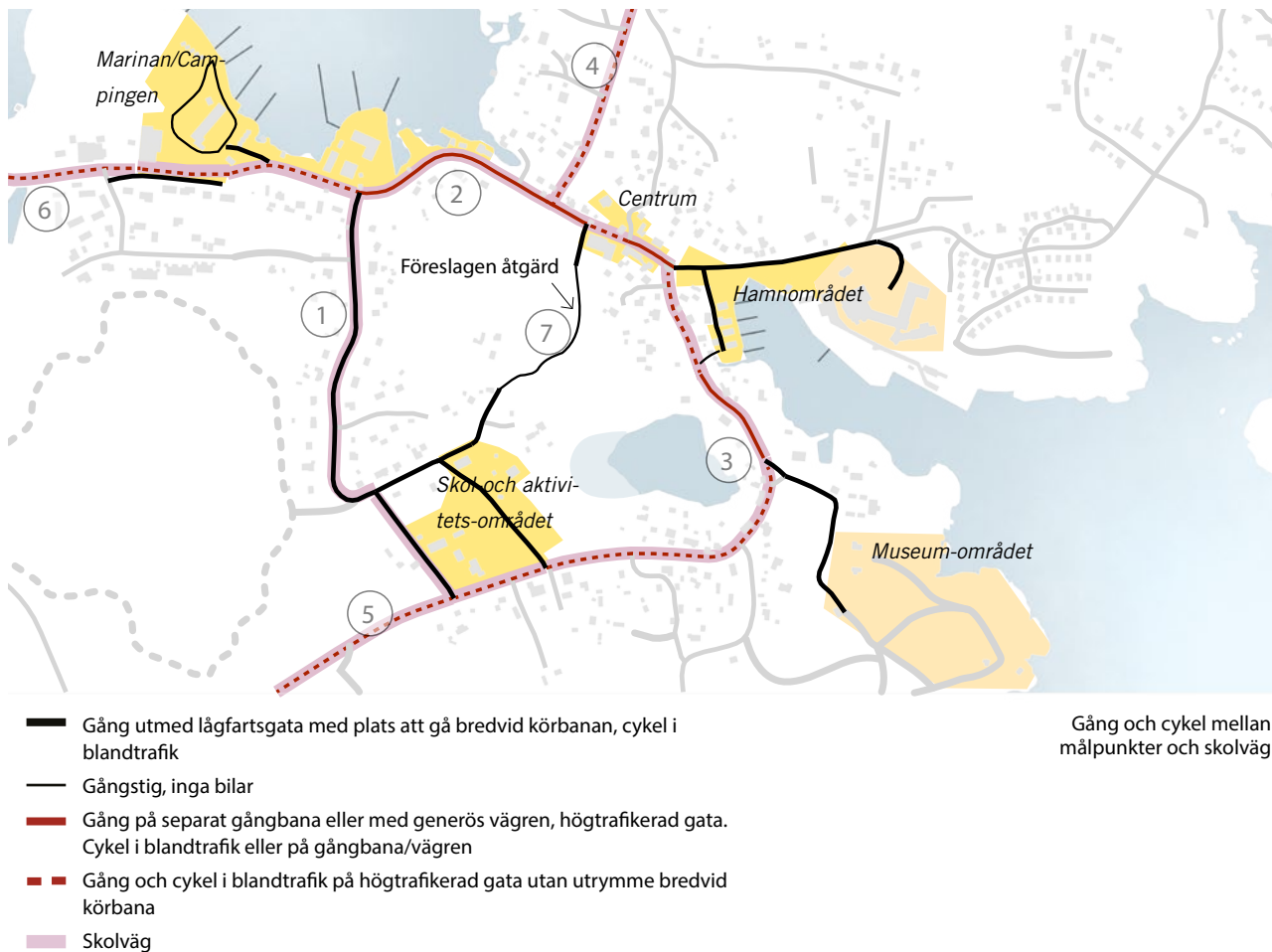
Grisslehamns kulturmiljö är något av samhällets starkaste attraktionskraft, både för de väl gestaltade miljöer den omfattar men framförallt för vad den berättar om Grisslehamns, Roslagens och Sveriges historia. Som boende och besökare upplever man autenticitet och den historiska förankring som samhället har. För att lyckas på ett bra sätt med en framtida utveckling för ett levande och attraktivt samhälle spelar kulturmiljön en grundläggande roll. Därför är en viktig utvecklingstrategi att tillvarata, framhäva, tillgängliggöra och bygga vidare på kulturmiljöerna.

Utvecklingstrategin innebär att:

- Tillvarata de betydelsbärande platser som identifierats på ett sätt som inte förvanskar eller förfular kulturmiljön. Det gäller till exempel Yttre hamnen och området kring sjöbodarna, Museum-området, skolområdet och de olika bebyggelseområdena.

- Utveckla området kring sjöbodarna och kajplan i Yttre hamnen på ett sätt som stärker platsen som en samlingsplats och yrkesfisket.
- Utveckla området kring Lillsjön som natur- och rekreationsområde.
- Synliggör Grisslehamns hela historia genom skyltning och informationstavlor. En skyltad "kulturpromenad" som leder besökaren från plats till plats skulle kunna identifieras, tillgängliggöras och skyltas.
- Ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister utmed framförallt väg 283. Dessa åtgärder bör utformas så skonsamt som möjligt standarder för mått på gång- och cykelvägar kan behöva frångås.





### 5.3 Säkerställ trygga rörelsemöjligheter för gående och cyklister

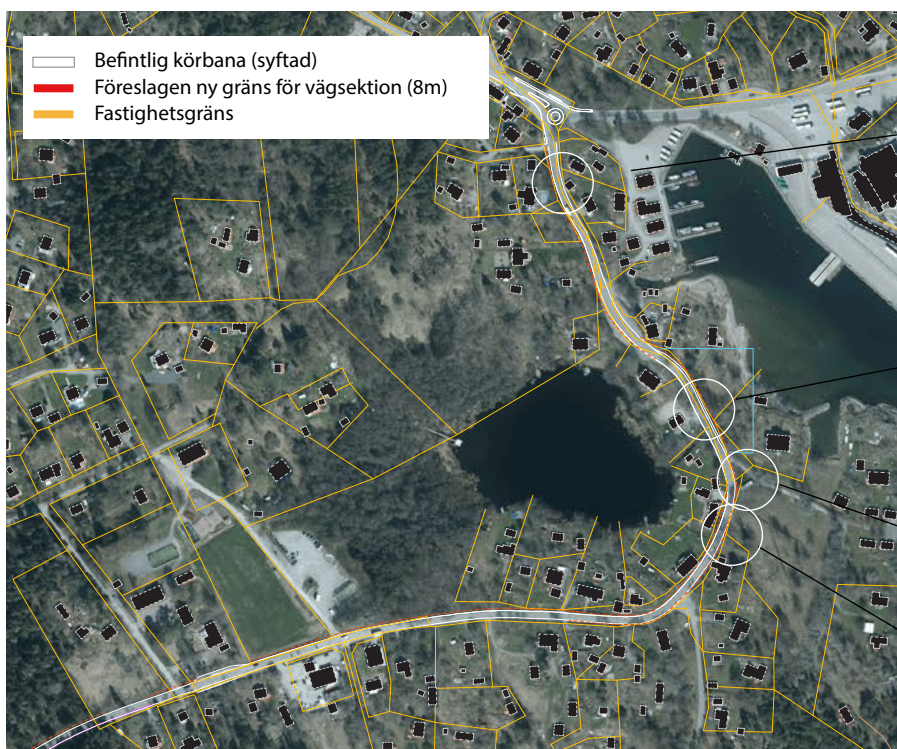
Att förbättra möjligheterna att röra sig i Grisslehamn till fots och cykel är den viktigaste utvecklingsstrategin för ett framtida attraktivt samhälle. Idag är det påfallande riskabelt och svårt att ta sig fram till fots mellan målpunkter/kärnplatser och skolvägarna är bitvis mycket trafikosäkra. Detta påverkar den totala upplevelsen av samhället och är särskilt viktigt att förbättra om man vill behålla och attrahera fler barnfamiljer i området.

Loopen som binder samman marinan/campingen med centrum, hamnområdet och skolområdet är pulsådern i samhället. Bitvis fungerar det att gå till fots och cykla i vägren eller i lågtrafikerad blandtrafik, men bitvis fungerar det inte idag.

Utvecklingsstrategin innebär att:

- Folkskolevägen (område 1 i bild ovan) utgör skolväg, och förbinder målpunkter är det angeläget att utforma den mer trafiksäkert för fotgängare, genom t.ex en bred och tydligt avgränsad vägren

- Grisslehamnsvägen/Ekbacksvägen (område 2 i bild ovan); Parkeringar i centrum föreslås flyttas och sträckan föreslås utformas som gångfartsområde. En kortare del av Ekbacksvägen saknar vägren och eftersom denna sträcka utgör skolväg föreslås den få en tydligare vägren med utrymme för fotgängare och cyklister
- Grisslehamnsvägen/Väg 283 (område 3 i bild ovan); En 2 meter bred vägren/gångbana föreslås anläggas utmed hela sträckan med väglinje som avgränsning mot körbanorna, alternativt upphöjd gång och cykelbana. Att kombinera gång och cykel på samma bana är ett alternativ som kan fungera när det råder brist på utrymme, med tydlig skyltning om vad som gäller är viktigt. Gång och cykelbana kan antingen förläggas i nivå med körbana då det blir mer flexibelt för cykel att gå ut i körbanan vid omkörning/möte, medan en upphöjd gång och cykelbana är mer trafiksäkert för fotgängare. Den föreslås förläggas på nordvästra



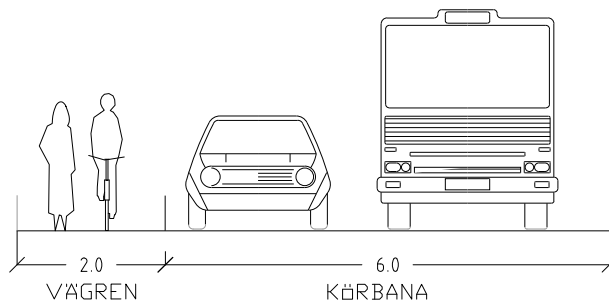
Ur bilaga 3, Vägutredning, anläggande av 2 m bred gång- och cykelbana

sidan om befintlig körbana framförallt för att skolan angörs från denna sida, men också för att det oftast finns mer plats på denna sida. På större delen av sträckan kan körbanan finnas kvar i befintligt läge. I vissa avsnitt är det tvunget /motiverat att flytta körbanan i sydöstlig riktning för att få plats med gångbana på den nordvästra sidan.

- Utforma gatusektionen ( väg 283 ) på föreslagen körbana och gångbana till 8 meter. På sträckan mellan infarten till Albert Engström-området och busshållplatsen finns idag en vägren på cirka 1 meter som är skyltat som gångbana, på den sydöstra sidan om körbanan. Den möjliggör för fotgängare att ta sig mellan hållplatsen och Albert Engström ateljén samt ned till hamnen. I detta avsnitt (drygt 100 meter långt) föreslås gångbana finnas på båda sidor om körbanan och sektionen blir cirka 9 meter. Sektionen ryms utmed nästan hela sträckan utanför privata fastigheter såsom de är reglerade i baskartan. Fastighetsrättslig utredning blir en del av vidare arbete.

- Öka trafiksäkerheten; Singövägen norrut, Grisslehamnvägen söder om skolan och Ekbackvägen västerut utgör skolväg utan separat gång- och cykelbana, dålig sikt och bitvis mycket trafik. Dessa gator behöver också ses över för att öka trafiksäkerheten i syfte att möjliggöra för barn att ta sig på ett säkert sätt till skolan.

- Skapa en central gångväg; En central gångväg förbinder centrum med skolområdet. Den saknar belysning och en del av sträckan är oasfalterad stig. Kopplingen är viktig för fotgängare i området.



Förslag ny sektion väg 283



Förslag nya vägar

## 5.4 Förstärk kapacitet för biltrafik och parkering

Som framgår av Översiktsplan 2050 finns förslag till ny genomfartssväg genom Grisslehamn som ska kunna avlasta väg 283. Vägen ska koppla ihop Singövägen med Väg 283 i höjd med skolområdet. Sedan en ny cirkulationsplats i korsningen väg 283 - Skatuddsvägen har anlagts har behovet minskat. På längre sikt kan en sådan väg komma att behövas beroende på tillväxttakten i samhället och för Eckerölinjens verksamhet. Idag är parkeringsituationen ansträngd i Grisslehamn. Bilar parkeras i vägren som skulle behöva vara fredade för fotgängare och cyklister.

Utvecklingsstrategin innebär att:

- Tillskapa ny genomfartssväg; Inom ramen för förstudien har tre alternativ för ny vägdragning utretts, se bilaga 3, Vägutredning. I denna förordas alternativet där vägen förläggs i samma läge som nuvarande Medborgarvägen, och kopplar norrut till Singövägen genom det centrala naturområdet i Grisslehamn. Detta alternativ har bedömts mest skonsamt för befintlig bebyggelse, kulturmiljö och miljön kring Lillsjön. Vägen kan också knyta an till angöringsväg och föreslagna bebyggelse. Se (A) i bilden ovan.
- Möjligheter till ny bostadsbebyggelse har utretts inom ramen för denna förstudie och redovisas senare i detta kapitel. Det föreslås att bostadsbebyggelse kan uppföras norr om Skatuddsvägen, där det idag finns en gällande detaljplan som medger bostadsbebyggelse. I samband med en sådan exploatering skapas en ny angöringsgata. Denna kan avlasta trafik från färjan som ska norrut mot Singö. Se (B) i bilden ovan
- Minska konflikter mellan bilister och oskyddade trafikanter. Strategin blir till att minska konflikt mellan bilister och skyddade trafikanter i gatumiljön genom att tillskapa samlade parkeringsplatser på väl valda ställen på orten. Möjligheter att utreda vidare är att i samråd med lokala markägare flytta bilparkering vid centrum bakom Ica i stället för bredvid till fördel för ny byggrätt och att flytta parkering från hamnområdet strax norr om rondellen.



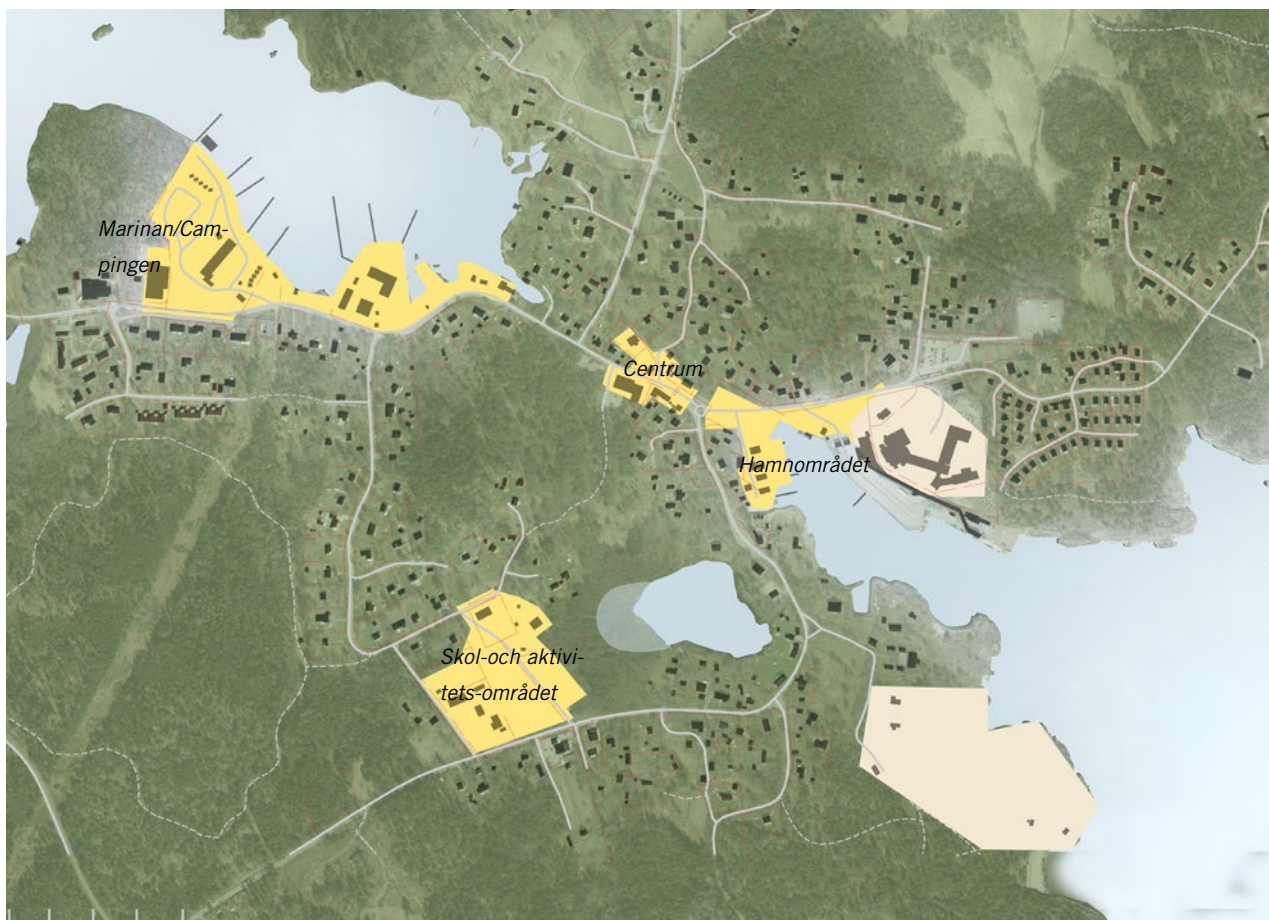
## 5.5 Stärk sociala, ekonomiska och kulturella drivkrafter

Grisslehamn har ett bra basutbud av allmän service med kommunal grundskola och förskola på orten, en etablerad sportklubb med ett stort utbud av anläggningar och en matbutik. Att säkerställa en långsiktig lokal efterfrågan av service på orten är avgörande för om verksamheterna långsiktigt kan vara kvar. För att kunna bo kvar på orten och leva sitt liv här är servicen också avgörande.

Utvecklingsstrategin innebär att:

- Utveckla bostadsbeståndet på orten så att andelen folkbokförda kan stiga, främst inom den arbetsföra åldern, för att orten långsiktigt ska vara levande och lokala etablerade föreningar vara vid liv.
- Om antalet folkbokförda barn och vuxna på orten kan öka skulle det även bidra till högre efterfrågan och kvalitet på ortens service. Därför bör man göra det attraktivt att bo och verka på orten.
- Man bör även utreda möjlighet till ny badplats i närheten till Havsbaden som inte är i konflikt med färjetrafiken.
- Tillskapa ett tydligare rekreatiionsstråk i väst- östlig riktning, från hamnen till Vikingaleden genom området vid Lillsjön
- Rusta upp fotbollsplanen och komplettera med aktiviteter i stråket där utrymme ges
- Utveckla platserna omkring gamla brandstationen och medborgarhuset och se över upprustningsbehov





Kärnplatser

## 5.6 Utveckla kärnplatser

Kärnplatser är platser som är strategiskt viktiga för hur ett samhälle upplevs och fungerar. Naturliga mötesplatser kring kärnplatserna i Grisslehamn föreslås utvecklas och gestaltas så att det blir trevliga och välkomnande för boende och besökare i alla åldrar. Rörelsemöjligheter mellan dessa föreslås förbättras. Det är samlande platser som förknippas med samhällets identitet och som skapar stolthet hos boende. Attraktiva kärnplatser påverkar upplevelsen av hela samhället positivt. I Grisslehamn har vi identifierat 4 kärnplatser som särskilt viktiga. Det är:

- Hamnområdet (kring Yttre viken)
- Centrum
- Camping, marinan, ångbåtsbryggan mm(kring Ornöviken)
- Skol- och aktivitetsområdet

Dessa fyra kärnplatser föreslås utvecklas så att de blir ännu mer attraktiva för boende, besökare och verksamhetsutövare.



## Hamnen, hotellet och sjöbodarna

### Ur Medborgardialogen:

- Tydligare allmänna ytor
- Tydligare stråk
- Fler allmänna toaletter
- Viktigt att bevara fiskehantering i hamnen
- Synd att hamnen utnyttjas som ställplats

### Platsen idag

Området präglas av sitt läge som skyddad havssvik och närhet till Åland.

(1) På västra kajen ryms yrkesfiskets sjöbodarna, bryggor och utrustning. I några av sjöbodarna finns caféer och restaurang med uteservering.

(2) Som besökare rör man sig mellan och runt sjöbodarna och kan också gå ut på bryggorna där fiskebåtarna ligger.

(3) I södra delen finns en båttramp för sjösättning.

(4) Här finns också några äldre sjöbodarna som bland annat innehåller utställningsverksamhet.

(5) Kajplanen i mitten av området är en öppen yta som upptas till stor del av parkering för besökare och uppställningsplatser för husbilar. Här finns också plats för marknadsstånd. I bakkant finns mindre grönytor med träd och buskar.

(6) Mellan kajen och terminalområdet finns en yta som är delvis grön och trädbevuxen och delvis fungerar som parkering och uppställning. Här finns också en glasskiosk. Det är möjligt att gå utmed vattnet och ut på den östra sidan av viken en bit. Här finns brygga för fritidsbåtar och ett litet bostadshus på brygga.

(7) Terminalområdet är helt avsett för trafik till färjan och bussparkering. Det finns inga zoner för gående i området, utan gående rör sig mellan bilar för att ta sig till kajplan och vidare in mot centrum eller bilparkeringen.

(8) Skatuddsvägen har visserligen en vägren med parkeringsförbud där gående skulle kunna röra sig, men denna upptas ofta av parkerade bilar och av taxizon.





Förslag till utveckling, yttre hamnen, skala 1:1800

(9) Innanför bussparkeringen ligger en äldre byggnad, tidigare restaurang havsbaden.

(10) Ovanför terminalområdet ligger Hotell Havsbaden, med en entré från bussparkeringen. Huvudentrén nås via angöringsväg från Skatuddsvägen. Hotellets utemiljö med pool och solbäddar är öppet att röra sig genom, men det går inte att gå runt hotellet utan att passera genom det.

#### Förslag till utveckling

- Värna yrkesfiskets verksamhet och miljö

Yrkesfisket och miljöerna kring det är självklar del av samhället. Området är öppet för besökare. Det kan finnas potential att utnyttja sjöbodarna och miljön runt omkring ännu mer och hålla öppet för ytterligare verksamhet.

- Utveckla kajplan och service

Parkeringsytan och uppställningsplats för husbilar föreslås flyttas. Kajplan kan kompletteras med nya

bodar som kan möjliggöra fler verksamheter på platsen och skapa en befolkad och inramad kajmiljö. Service för toaletter och papperskorgar föreslås finansieras av kommunen.

- Utveckla östra kajen

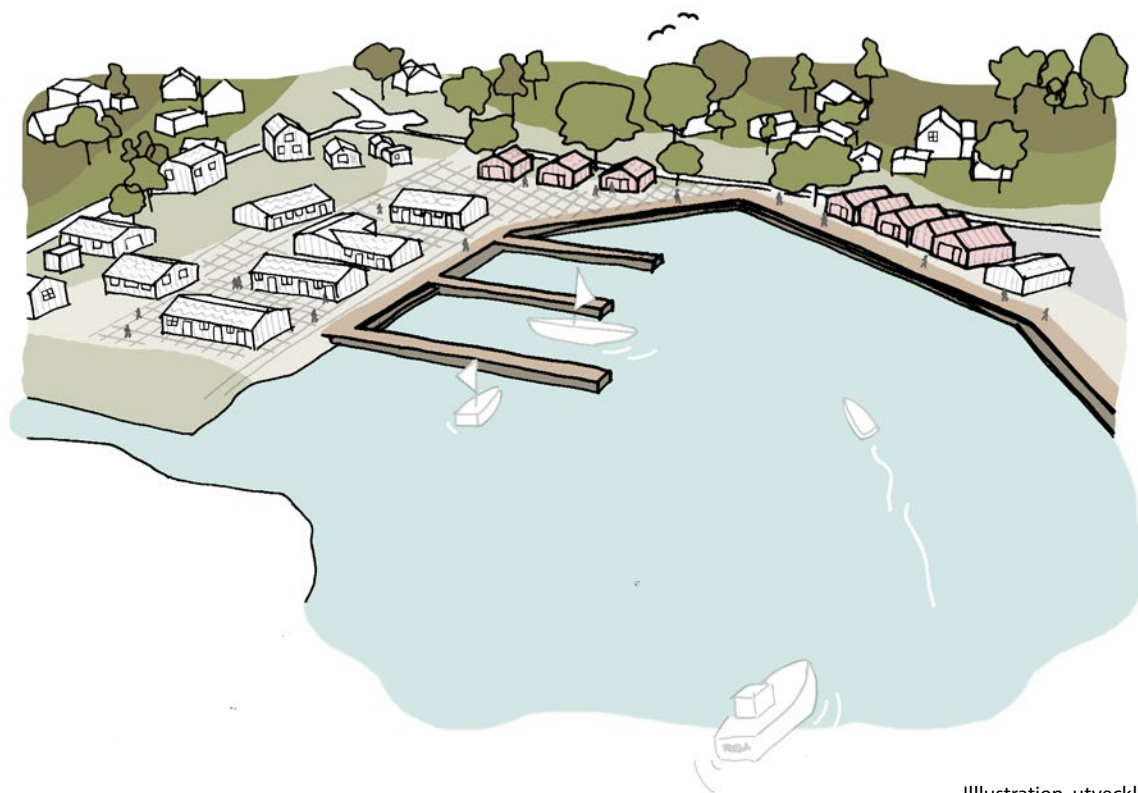
Bryggan utmed östra kajen föreslås breddas så att man kan gå och sitta där på ett bättre sätt och uppleva hamnen också från öster. Område mellan terminalområdet och bryggan föreslås kompletteras med tre nya bodar som kan vara sammanbyggda

- Förbättra fotgängarmiljön och anlägg mer grönska

Möjligheten att röra sig kring terminalen och bussparkeringen föreslås förbättras genom ett nytt grönt gångstråk över parkeringen, tydligare övergång för gående vid bilinsläppet till färjan och bättre gångstråk utmed parkeringens sydöstra sida. Utmed Skatuddsvägen föreslås en ny gångbana. Denna kan breddas ut med parken norr om Skatuddsvägen.

- Utveckla parken norr om Skatuddsvägen

Parken föreslås kompletteras med sitt- och lek-möjligheter. Parkeringen från kajplan flyttas till västra delen av parken.



Illustration, utvecklingsförslag

#### Antikvarisk kommentar

Förslaget innebär i huvudsak ett bevarande och förstärkning av den inre hamnens karaktär och platsens betydelse för Grisslehamn. Det finns en stor potential för att stärka kulturmiljön i detta område, vilket är starkt kopplat till brukandet av, men också upplevelsevärden på platsen.

Att flytta uppställningsplatsen för husbilar och komplettera platsen med nya bodar, eller annan småskalig bebyggelse, bedöms innebära mycket positiva konsekvenser för kulturmiljön. Detta kan tydliggöra platsens historia och förstärka berättelsen om Grisslehamns tillkomst/ursprung, d v s kopplingen till den sjönära verksamheten. Ny bebyggelse som föreslås nära kajen bör vara småskalig och i en lägre envånings höjdskala. Viktigt att utgå från befintliga bodar, i hamnen, men även andra bodar i Grisslehamn, avseende ny struktur och placering.

En styrka med förslaget är generellt att platsen får mer vegetation och mindre hårdgjorda ytor. Mer specifikt är det positivt att den äldre f.d. restaurang Havsbaden, från tidigt 1900-tal får en gestaltad omgivning med större inslag av vegetation. En ny markplanering skulle eventuellt

kunna ta upp tidigare gräns för kaj i anslutning till byggnaden. Eventuellt utveckla planteringar kring byggnaden där befintliga äldre träden integreras.

Att utveckla parken norr om Skatuddsvägen kan koppla samman denna med hamnen, vilket är positivt, då det kan bevara/förtydliga det äldre stråket med vegetation i dalgången. Nya parkeringsplatsen i den västra delen av parken, mot centrum, föreslås i ett högkänsligt område och riskerar negativa konsekvenser. Förslagen parkering bör lösas på andra, mindre känsliga, platser.

Förslaget kan bevara och förstärka de historiska riktningarna och den äldre topografin på platsen, bland annat hur vattenlinjen tidigare gick, samt dalgången som kopplar samman hamnen, via centrum, med Ångbåtsbryggan. Den föreslagna sneda övergången med trädplantering och gräs bedöms innebära en negativ konsekvens på grund av detta, genom att ange en annan riktning. Om förslaget utförs bör växtligheten hållas låg.

Sammantaget positivt med åtgärder som förstärker karaktären i hamnen.





## Gästhamnen och campingen

### Platsen idag

Kring den skyddade Ornövikens ligger ett pärlband av olika miljöer och verksamheter.

(1) Längst i väster ligger en liten smal vik i lummig miljö.

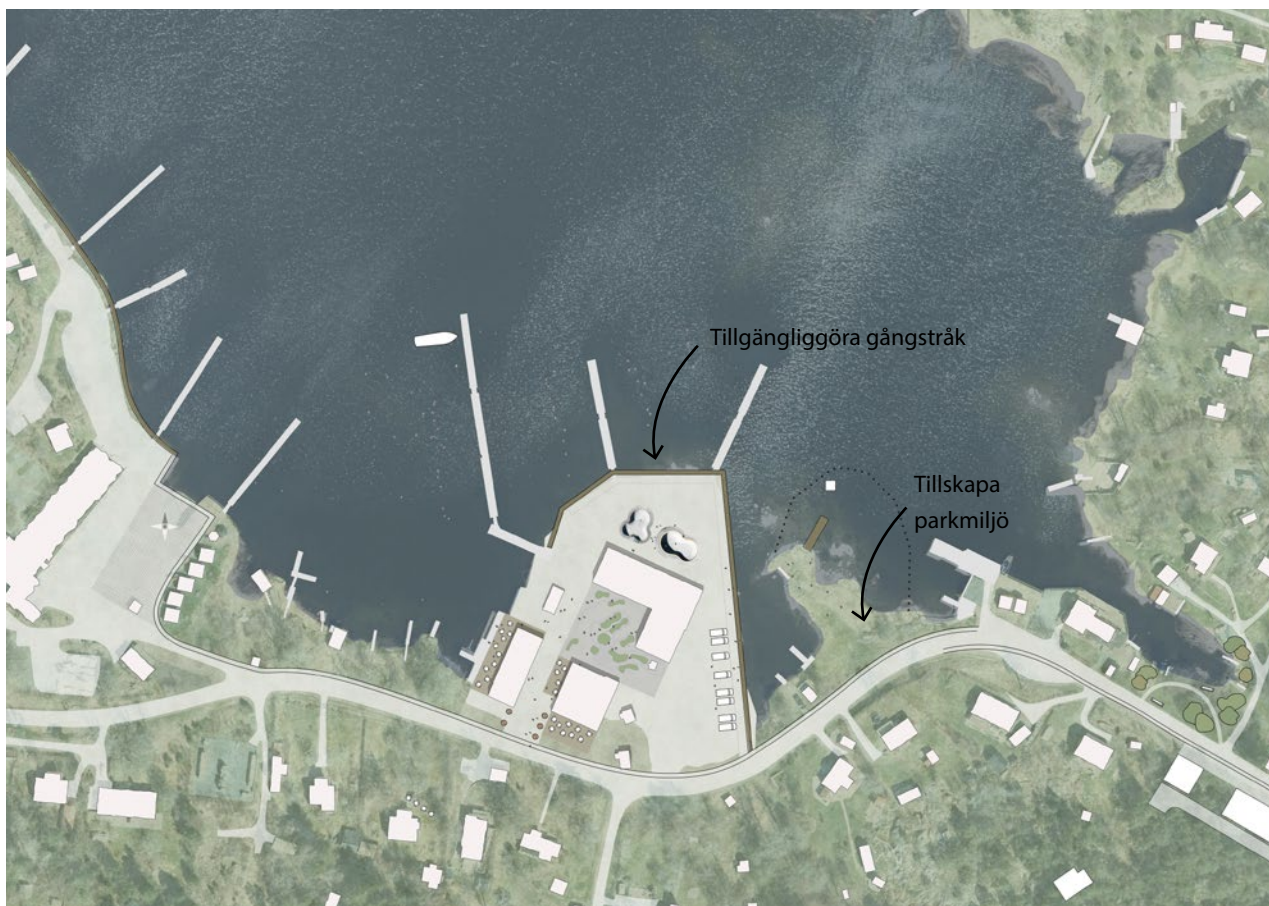
(2) Vid den gamla ångbåtsbryggan finns restaurang och café

(3) Mellan ångbåtsbryggan och marinan finns ett näs som skjuter ut i vattnet.

(4) Inom marinans område finns restaurang, husvagnsuppställning, minigolf, livsmedelsbutik och gästhamn.

(5) I västra delen av området ligger Grisslehamns camping med uppställningsplatser, gäststugor, bastu och en padelbana ute på vattnet.

Som fotgängare rör man sig fritt i hela området. Bitvis kan man röra sig utmed vattnet och bitvis är fotgängaren hänvisad till att röra sig utmed vägen i en avgränsad vägren som ofta blockeras av parkerade bilar.



Förslag till utveckling, Ornövikens, skala 1:3000

#### Förslag till utveckling

- Förbättra fotgängarmiljö. Områdets olika delar kopplas ihop av bilvägen som saknar gångbana. Vägaren blockeras ofta av parkerade bilar. Parkeringsförbud föreslås tydliggöras och vägaren avgränsas med pollare och där så är möjligt breddas så att gångbanan befästs. Möjligheten att gå utmed vattnet föreslås förbättras genom att besfästa gångstigar och undanröja hinder.
- Utveckla näset. Det lilla näset föreslås tillgängliggöras mer genom att röja vegetation och anordna gångbana/gångstig. Här föreslås en badplats anordnas.
- Lilla vikens parkmiljö i östra delen föreslås utrustas med sittplatser

#### Antikvarisk kommentar

Viktigt att bevara de olika karaktärerna och verksamheterna längs denna del av Ornövikens kust. En programmering av "strandbitar" är positivt utifrån antikvariskt perspektiv.

På denna plats skulle det kunna utredas om uppställning av husbilar och liknande ersätts med mer permanent och anpassad bebyggelse. Detta i den sydöstra delen av den hårdgjorda gästhamnen.



Illustration, Ornöviken





Platsanalys

## Centrum

### Ur Medborgardialogen:

Det saknas en naturlig, icke-kommersiell samlingsplats för alla (park/torg/ordentliga och bra sittplatser). Förr möttes man i "centrum", där mer affärer och service fanns förut. En del uttrycker en önskan att centrum vid ICA ska utvecklas, men att det måste ske med hänsyn till kulturmiljön, Grisslehamns skala och pittoreska identitet.

### Platsen idag

Grisslehamns centrum ligger kring korsningen Grisslehamnsvägen/Solgårdstigen.

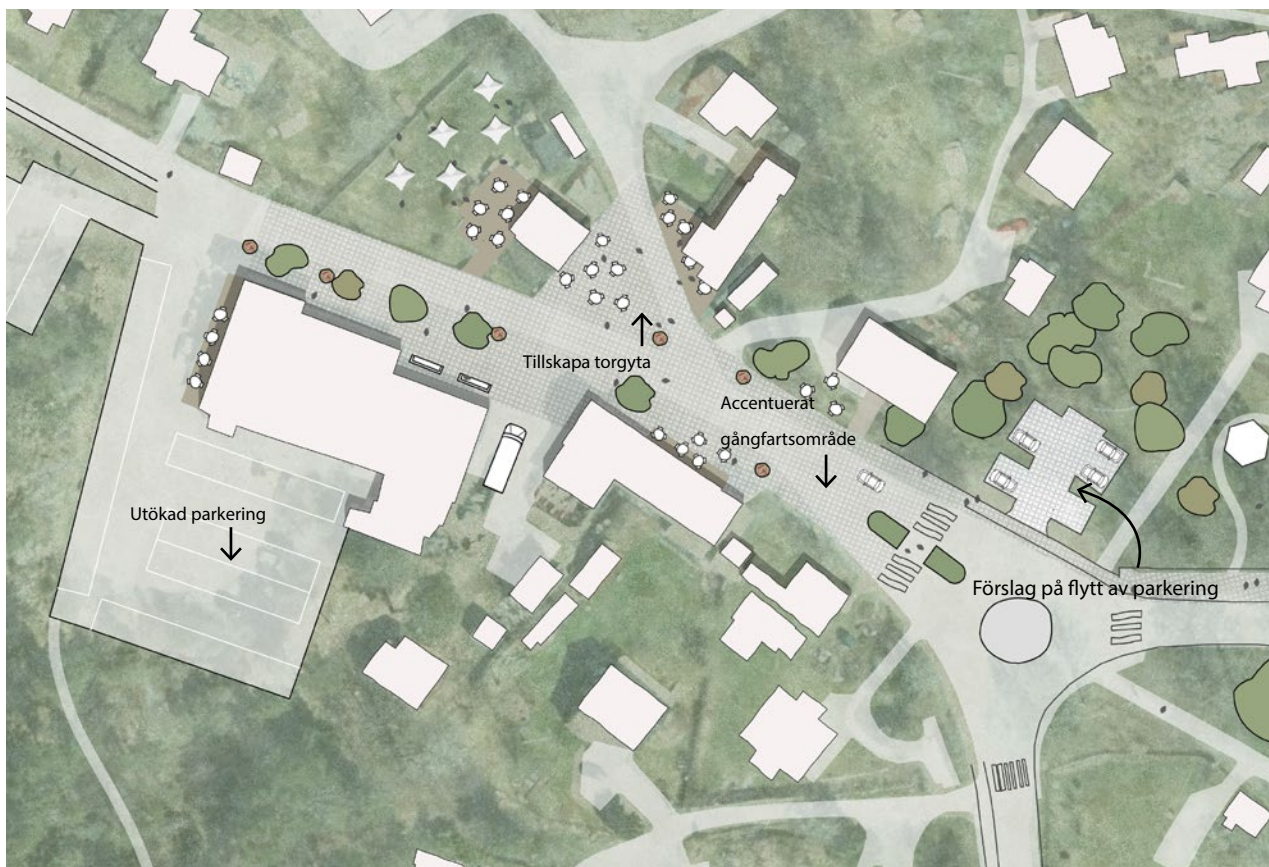
(1) På södra sidan om Grisslehamnsvägen ligger ICA med entré från Grisslehamnsvägen och parkering bakom, framför och väster om butiken. I samma byggnad finns också en restaurang med uteservering på terrass.

(2) Öster om Ica finns ytterligare en restaurang med uteservering. Norr om Grisslehamnsvägen finns café, restaurang och pensionat.

(3) Det finns också ett par ateljéer i anslutning till centrum.

Klustret av publika verksamheter med lokaler mot gata skapar upplevelse av att Grisslehamns centrum är just här, samtidigt saknas en sammanhållande gestaltning av det offentliga rummet. Oklar trafiksituation, parkerade bilar och otydliga entréer gör platsen något rörig och otillgänglig.

Som fotgängare kan man röra sig vid sidan av körbanan, men det saknas tydliga övergångar och inlast och parkeringar stör fotgängarmiljön.



Förslag till utveckling, Centrum, skala 1:1200

#### Förslag till utveckling

- Omvandla till torg. Trafikytor och förgårdsmark mellan centrumbyggnaderna föreslås omvandlas till torgyta. Trafikmiljön utformas som gångfartsområde med sammanhållen markbeläggning.
- Ordna parkeringsytorna. Parkeringar i gatumiljön; framför ICA och restaurangerna föreslås tas bort. Parkeringar bakom och väster om ICA kvarstår och kan eventuellt effektiviseras.
- Entréer och fasader mot gata förfinas. När parkeringar försvinner och ny markbeläggning anläggs fram till fasad blir byggnaderna en del av det offentliga rummet på ett tydligare sätt. Entréer blir tydligare och det kan finnas anledning att möjliggöra mer öppna fasader mot gata.
- Komplettera bebyggelse. Utmed Grisslehamnvägens södra sida och västerut kan ny bebyggelse tillkomma för fler verksamheter och bostäder. På så sätt aktiveras och befolkas gatan och utbudet ökar.
- Förbättra fotgängarmiljön. När gångfartsområde införs sker trafik på fotgängares villkor. Helt motortrafikfria zoner bör markeras för att skydda grupper med särskilda behov.



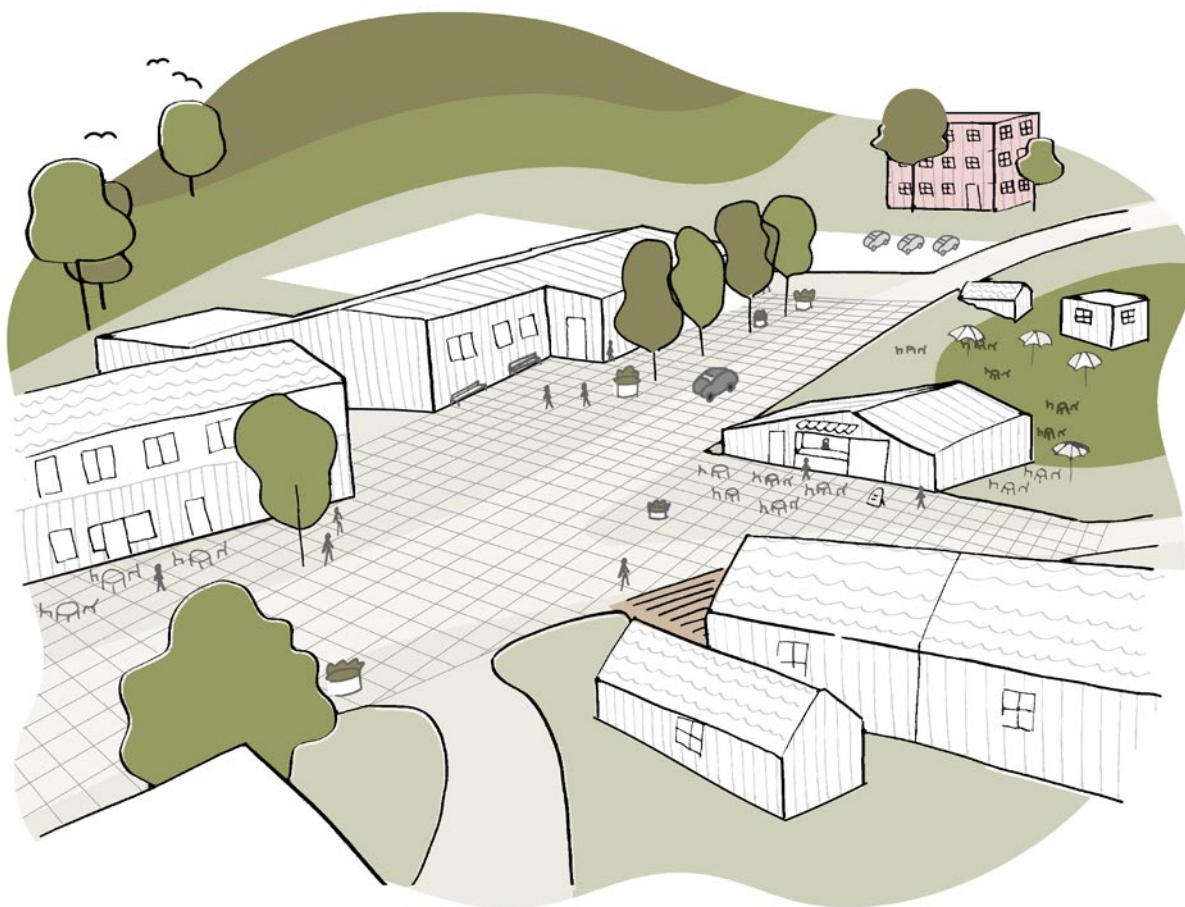


Illustration Centrum

#### Antikvarisk kommentar:

Centrum utgör en plats som är sammansatt av olika typologier och en blandad arkitektur, med skilda karaktärer på södra respektive norra sidan om Grisslehamnsvägen. Där den norra bedöms vara mer välbevarad och värdebärande för karaktären på platsen.

Förslagets omdaning av markytorna i centrum till en mer sammanhållen torgyta är positiv. Att parkeringarna i gatumiljön tas bort och kan koncentreras till andra ytor söder och väster om ICA är likaså en positiv förändring. Val av material och utförande av ny markplanering kommer dock vara avgörande för hur det påverkar kulturmiljön.

Nya planteringar i gatan är positivt för den nyligen utförda grusade parkeringen mot väst, men bör inte utföras framför byggnader. Positivt om parkeringsytorna kan göras mer medvetet gestaltad med exempelvis häckar och trädrader.

Ny bebyggelse föreslås längs Grisslehamnsvägens södra sida, vilket förlänger centrum mot väster. Detta bedöms vara ett rimligt förslag som kan utredas vidare även om

det kommer påverka karaktären längs denna del av vägen och upplevelsen av vägen som en del av centrum. Bebyggelsens småskalighet på norra sidan om vägen, i dalgången, bör beaktas i utformning av förslag. Eventuella förslag bör utformas som nedbrutna volymer för att ge intryck av småskalighet, fasadmaterial trä och kulörer varierade enligt Grisslehamns befintliga färgskala.

En ny genomfartsväg föreslås koppla ihop det södra skolområdet med Singövägen i norr. Vägen kommer ansluta Grisslehamnsvägen väster om centrum. Vägen bedöms medföra viss negativ påverkan genom att det innebära sprängning och förändring av topografin på platsen.





## Skol- och aktivitetsområdet

### Ur medborgardialogen:

- Saknas allmän lekplats
- Barnen har svårt att röra sig själva på grund av trafiken
- Ingenting att göra för unga vuxna
- Behövs fler umgängesytor som är utomhus
- Fler sittplatser utomhus
- Tättare bussar mot Älmsta och Norrtälje
- Saknas en sporthall

## Platsen idag

(1) Områdets västra del består av Grisslehamns förskola och skola. Skolgård och förskolegård är lummiga med lekutrustning.

Öster om Medborgarvägen finns

(2) Medborgarhuset,

(3) Dansbanepark

(4) Återvinningstation och padelbana. Miljön är lantlig och grön.

(5) I södra delen, utmed väg 283 finns en busshållplats.

(6) En gräsplan och en multipark. Gräsplanen är stor nog för 7-mannafotboll, men linjer saknas.

Genom område tgrår Medborgarvägen som är smal och lågtrafikerad, fotgängare och cyklister rör sig relativt säkert i blandtrafik. Väg 283 saknar vägren och är hårt belastad.

En gångstig leder från Medborgarhuset och västerut till Grisslehamns centrum.



Förslag till utveckling, Skol- och aktivitetsområdet

#### Förslag till utveckling

- Komplettera skolbyggnader

Skolan föreslås kompletteras med en gymnashtalsal och matsal. Funktionerna inryms idag i Medborgarhuset.

- Nytt bostadsområde

Ett nytt bostadsområde med flerbostadshus föreslås uppföras vid Medborgarvägen. Återvinningstationen föreslås flyttas söder om bensinstationen söder om väg 283. Bostadsområdet föreslås uppföras i 2 till 4 våningar och formerna öppna gårdar. Naturmiljön kring Lillsjön tillvaratas och bebyggelsen ger plats att röra sig ut i naturen.

- Upprusta bollplaner och komplettera med service byggnad.

Gräsplanen föreslås målas för 7-mannaspel. Då blir det också plats över för mindre uppvärmningstorg, och för att flytta paddelbanan om behov finns. En förråd/ servicebyggnad för idrotten kan anläggas i området.

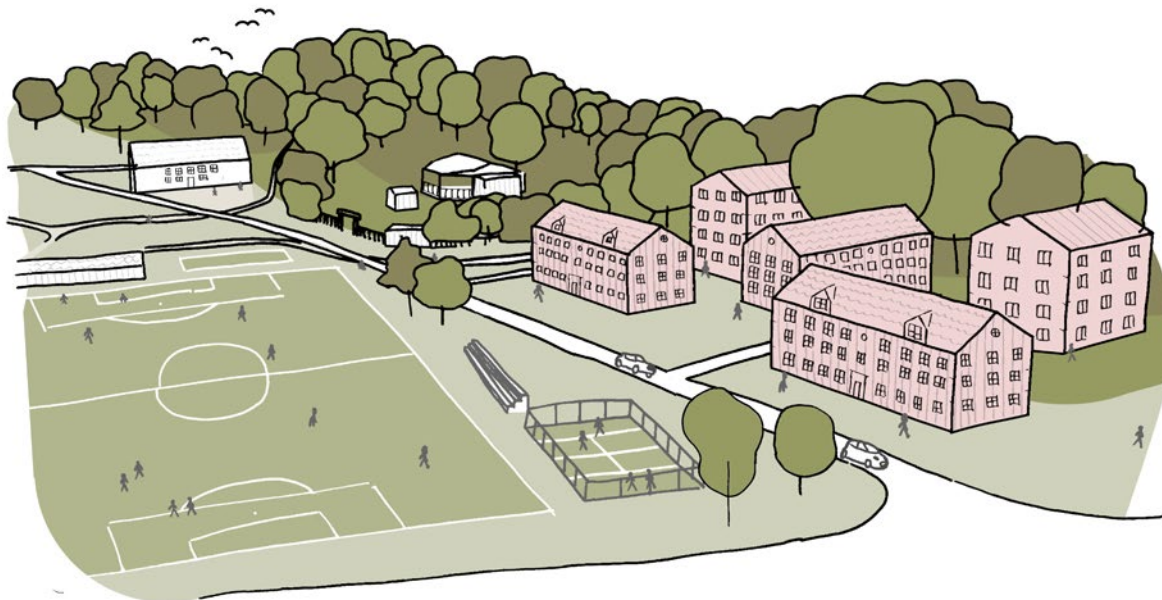
- Utveckla koppling till motionsspår och disk-golf.

Naturområdet öster om skolan har ett motionsspår, start på vandringled och disk-golfanläggning. Kopplingen mellan skol- och aktivitetsområdet föreslås utvecklas med gångväg och möjlighet till utegym utmed denna. Platsen vid entrén till naturområdet föreslås iordningställas med bord, bänkar och skyltning.

- Värna dansbanan och medborgarhuset

Dansbana och medborgarhuset är viktiga samlingsplatser i Grisslehamn och en del av samhällets kultur. Dessa bör underhållas och rustas efter behov.





Förslag till utveckling, Skol- och aktivitetområdet

#### Antikvarisk kommentar

Denna del av förstudieområdet utgör i huvudsak ett tåligt område utifrån kulturmiljöaspekt, vilket gör att området bedöms vara lämpligt för ny bebyggelse i den omfattning och skala som föreslås. Det är en styrka att det nya förslaget i huvudsak motsvarar befintlig småskalig bebyggelse längs landsvägen, med samma förhållande till vägen.

En bebyggelsegrupp med flerbostadshus föreslås uppföras vid Medborgarvägen, på platsen för återvinningstationen och padelbanor. Platsen är angiven som tålig i förstudien men ligger samtidigt i anslutning till landsvägen och andra delområden som bedöms vara högkänsliga vilket ställer krav på anpassning. Den öppna strukturen på förslaget är positivt. Förslaget behöver utredas vidare genom volymstudier som kan visa hur dessa på lämpligt sätt kan placeras, men även för att avgöra lämplig balans mellan fotavtryck och höjdskala. Platsen bedöms kunna tåla de föreslagna 2-4 våningarna. Viktigt med skogen "i ryggen" varför det bör lämnas släpp i bebyggelsestrukturen. Alla volymer behöver ha minst 3 våningar. Hur nära landsvägen som bebyggelsen kan/bör placeras avseende kulturmiljö behöver studeras. Mötet med

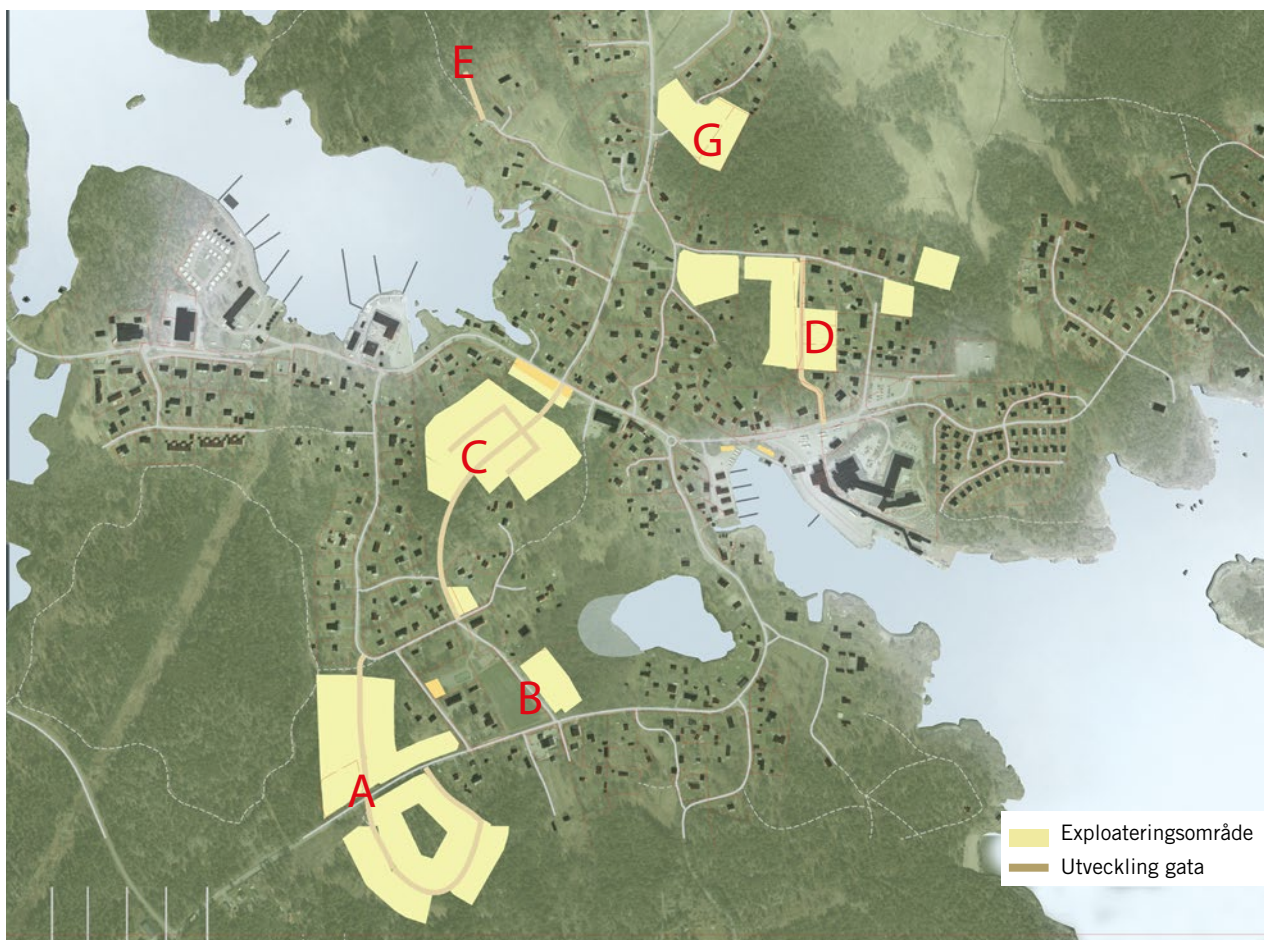
landsvägen bör vara grönt alternativt annan placering av volymen närmast vägen.

Det bedöms som positivt att naturmiljön kring Lillsjön tillvaratas och bebyggelsen ger plats och möjlighet att röra sig och kan koppla samman omgivande natur. Dansbanan, medborgarhuset och naturområdet utgör en viktig samlad kulturmiljö.

Kompletterande skolbyggnader och servicebyggnader för idrott bedöms vara rimliga att utföra från antikvariskt perspektiv. De tre funktionsbyggnaderna i skolområdet medför begränsad negativ påverkan. Viktigt att dessa anpassas efter sina specifika miljöer.

Att bevara idrottsplatsens öppenhet innebär att berättelsen om den tidigare åkermarken på platsen delvis bevaras.





Förslag till exploatering

## 5.7 Möjliggör fler bostäder

En målsättning för utvecklingen av Grisslehamn är att fler bostäder ska kunna tillskapas på sikt så att fler har möjlighet att bosätta sig här och underlaget för skola, förskola och service ökar. I förstudien har identifierats ett antal områden som möjliga för bostadsutveckling, i de flesta fall för småhus eller radhus. Ett område har identifierats som möjligt att bebygga med flerbostadsus i 2-4 våningar. Ett varierat bostadsbestånd skapar förutsättningar för en bred målgrupp att bo i Grisslehamn.

De föreslagna områdena för bostadsutveckling sammanfaller i många fall med redan planerad mark som har outnyttjade byggrätter enligt gällande detaljplan. Det är byggrätter som inte utnyttjats för bebyggelse.

Markägandet i Grisslehamn är till största del privat, och föreslagna utbyggnadsområden ska ses som en exploateringsmöjlighet för respektive markägare. Ett område föreslås för bebyggelse på kommunägd mark.

### Område A

I sydöstra delen finns områden både norr och söder om väg 283 med gällande detaljplaner vars byggrätter inte utnyttjats. Dessa föreslås utökas en aning österut utmed vägen. Området kan bebyggas med småhus.

### Område B

På kommunägd mark utmed Medborgarvägen finns idag ett område för återvinning och en padelbana. Återvinningstationen föreslås flyttas till område intill bensinmacken söder om vägen. Padelbanan kan flyttas till andra sidan Medborgarvägen och rymmas bredvid en 7 manna-plan. Området föreslås bebyggas med flerbostadshus i 2-4 våningar i en öppen struktur.

### Område C

I område C finns en gällande detaljplan med outnyttjade byggrätter. Här föreslås dock en genomfartsled förläggas och angoringsgator utgår från denna. I området finns också lämningar som bedömts kulturhistoriskt värdefulla. Bebyggelsen föreslås anpassas efter dessa förutsättningar. Småhus, men också radhus kan provas.



Där blåa linjer sammanfaller med gula ytor kan bygglov ges utifrån gällande byggnadsplan utan att äventyra förstudiens utvecklingsstrategier

#### Område D

Inom område D finns outnyttjade byggrätter enligt gällande detaljplan. Här föreslås en justering jämfört med denna, så att ett bostadsnära naturområde kan bevaras och utvecklas. En angoringsgata kopplar Skatuddsvägen norrut och kan avlasta trafiksituationen i Grisslehamn genom att öppna en möjlig genomfart för norrgående trafik från färjan.

#### Område E

I område E finns outnyttjade byggrätter enligt gällande detaljplan som föreslås kvarstå och kunna genomföras.



## 6. Situationsplan



Situationsplan , skala 1:10000



## 7. Slutsatser och rekommendationer

Förstudierapporten har identifierat och sammanställt knäckfrågorna samt föreslagit alternativ på utveckling för dessa inom tätorten Grisslehamn. I det här kapitlet sammanställs dessa åtgärder och särskiljer dem direkta åtgärderna från dem långsiktiga åtgärder som kräver investeringar.

Förstudien bör användas som vägledning då frågor kring invånarbehov, kulturmiljö, företagsintresse är utredda och avvägda inom rapporten.

En utbyggnadstakt som förstudien föreslår ligger på cirka 180 nya bostadsenheter ifall samtliga föreslagna punkter genomförs. Av dessa räknar man med att cirka 50 är lägenheter samt resterande permanent och fritidshusboende. Beroende på fördelningen av dessa kan man då ge underlag för en framtida skolutveckling där antalet elever ökar ju fler permanentboende orten får. En utveckling på 180 nya bostadsenheter ses alltså som mycket positiv för ortens framtida utveckling och överlevnad.

Förstudiens slutsatser kring utbyggnad och omfattning av denna i Grisslehamn är högst relevant för Grisslehamns utveckling i framtiden.

### Direkta åtgärder

Dessa åtgärder går att genomföra eller initiera utan att invänta andra beroenden.

### Tidtabell busstrafik

Kommunen kan initiera en diskussion kring turtätheten till och från Grisslehamn för en bättre upplevd service till medborgarna i Grisslehamn. Denna diskussion bör påbörjas snarast möjligt med SL och Region Stockholm. Frågan kring bristande tidtabell och kopplingar till Älmsta och Norrtälje har kommit upp flertals gånger under medborgardialogen bland både äldre och unga Grisslehamnsbor.

### Skötsel allmän plats (busshållplatser, papperskorgar)

Kommunen bör initiera en översyn av skötsel av allmän plats inom Grisslehamn. Vägföreningen Grisslehamn tillsammans med Kultur och Fritid och privata markägare bör agera för att underhålla sina delar av den allmänna platsen. Ett flertal medborgare har påpekat misskötseln, skräp, överfulla samt borttagna papperskorgar.

Kommunen och NVAA bör inleda en dialog med verksamtterna kring åtgärder för vattenbesparing.

### Långsiktiga åtgärder och investeringar (prioritering i tidsordning)

Trafiksäkerhet väg 283 – breddning enligt förstudiens initiativ (se sida 50 samt bilaga 4)

Kommunen bör arbeta för att höja trafiksäkerheten utmed vägen 283. En första åtgärd är att bredda vägen två meter enligt förstudiens direktiv. Denna breddning bör göras och initieras tillsammans med Trafikverket som äger vägen i dagsläget.

Den föreslagna breddningen skulle göra det möjligt att få en gång- och cykelväg längs den ena sidan av vägen och öka trafiksäkerheten för invånarna i Grisslehamn. Detta bör vara den första åtgärden innan man hittar ett långsiktigare sätt att avlasta vägen i framtiden.

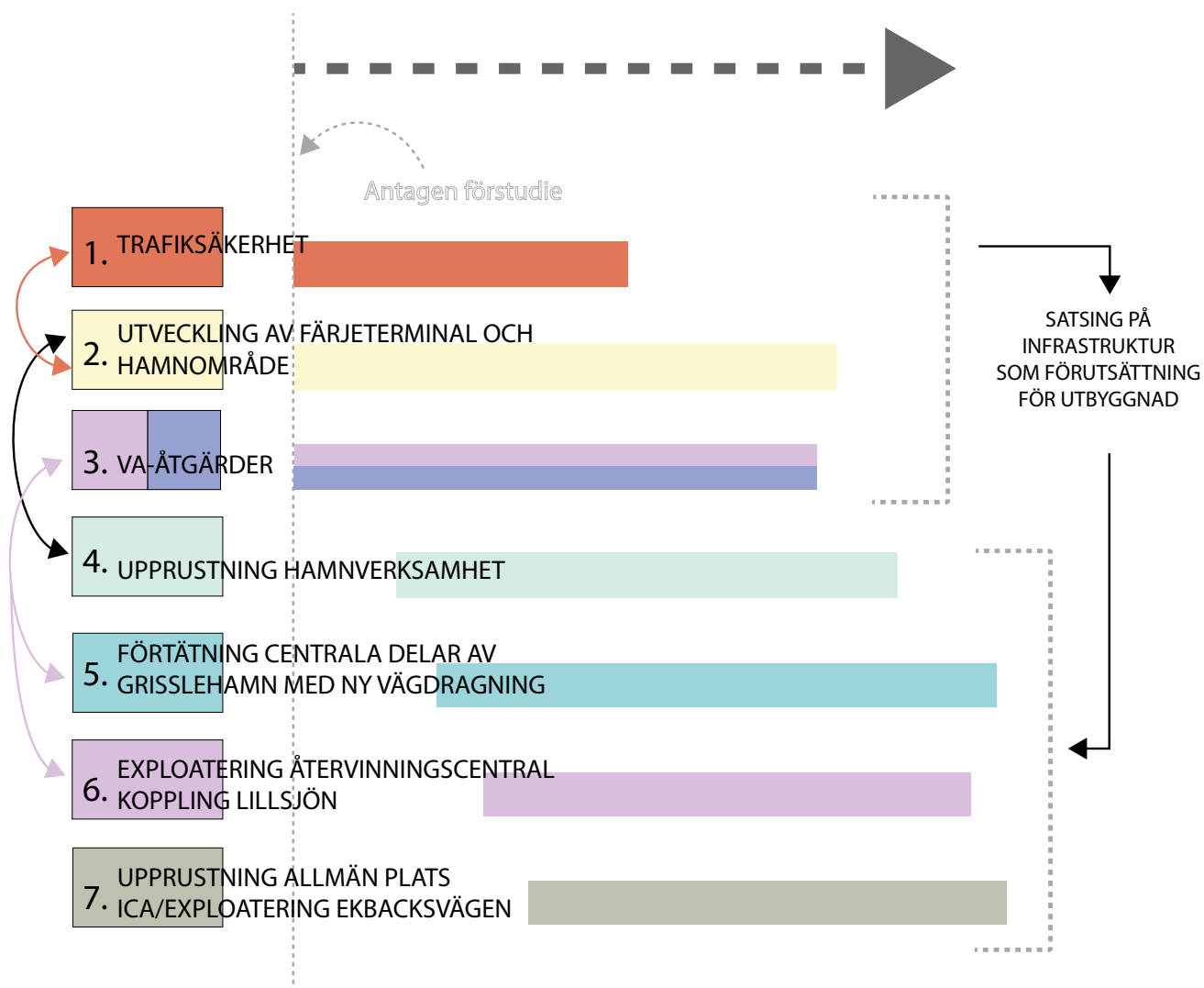
Knäckfrågor som behöver utredas i frågan

- Utredning om körbanor kan smaltas av till förmån för ökat utrymme för gång- och cykeltrafikanter
- Förprojektering och kostnadsuppskattning
- Utredning för eventuellt intrång på fastigheter
- Konsekvensutredning kring eventuell påverkan på riksintressets karaktär och läsbarhet för landsväg 283 och enskilda objekt viktiga för kulturmiljön och platsens historia

Initiera Eckerölinjes planarbete kring Skatuddsvägen, trafikflöden, parkering, arbetarbostäder

Grisslehamns största näringsidkare, Eckerölinjen ställer sig positiv till förstudiens initiativ kring plats och vägutveckling. Man efterlyser tydliga direktiv från och samarbete med kommunen kring ortens utveckling. Då Eckerölinjens verksamhet upptar en stor och central del av Grisslehamns yta ställer man sig positiv till att utveckla sina fastigheter tillsammans med kommunen och andra fastighetsägare i området. Man ser värdet av en platsspecifik upprustning samt förstärkta kopplingar för gång- och cykeltrafikanter inom hamnområdet men även andra trafiklösningar för att lätta på trafiken inom orten. Man vill gärna se om en del av trafiken från Eckerölin-

# LÅNGSIKTIGA ÅTGÄRDER OCH INVESTERINGAR



jen kan ledas om till norra delar av Grisslehamn, exempelvis genom Skatuddsvägen, för att lätta på trafiktrycket som skapas mot hamninloppet.

Knäckfrågor som behöver utredas i frågan:

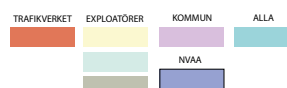
- Principlösningar för trivsammare, grönare och effektiva trafiksituation
- Konsekvensutredning kring eventuell påverkan på riksintresset och enskilda objekt viktiga för kulturmiljön och platsens historia
- Förutsättningar för markplanering, höjdsättning och placering av bebyggelse med hänsyn till klimatförändringar och beräknade framtida havsnivåhöjningar och ökad nederbörd

Upprustning hamnområdet med angränsande allmän plats

Yrkesfisket är av riksintresse och innebär att infrastruktur för fisket ska värnas. Fiskeföreningens mark är också

den mest värdefulla centrala delen och mötesplatsen i Grisslehamn. Fiskestugornas placering utmed kajen och hamninloppet är en för många inpräntad bild av småskaligheten och karaktären kring Grisslehamn. För många boenden ligger denna plats varmt om hjärtat och man ser gärna till att den utvecklas mer i framtiden. I dagsläget hyrs en del av marken ut som ställplatser för hus och campingbilar, något som många medborgare påtalar är synd då det blockerar utsikten mot vattnet. Platsens placering och fiskestugorna är av ett stort kulturhistoriskt värde och kommunen ser att man gärna utvecklar denna del av hamnområdet varsamt tillsammans med Eckeröinjens fastighet (se punkt 2). Förstudien föreslår en pittoresk förtätning med små adderande volymer som kan användas som kommersiella ytor för att stödja en mer rustad och öppen plats i det som kan komma

AKTÖRER:





Geografisk placering av föreslagna åtgärder

att bli Grisslehamns nya vardagsrum. En plats av värde för både invånare och besökare i orten. Denna del av hamnen bör rustas upp och tillgängliggöras för att stärka Grisslehamns unika karaktärer som en småort vid vatten.

Knäckfrågor som behöver utredas i frågan:

- Vilka aktörer som har intresse och lämpar för förvaltning och ägandeskap av mindre adderade volymer i form av bodar för kommersiell verksamhet
- Förprojektering för ny markbeläggning vid hamnområde och utformning av allmänna parkytor mellan cirkulationsplatsen och hamnområdet
- En finansieringsmodell för produkten tas fram

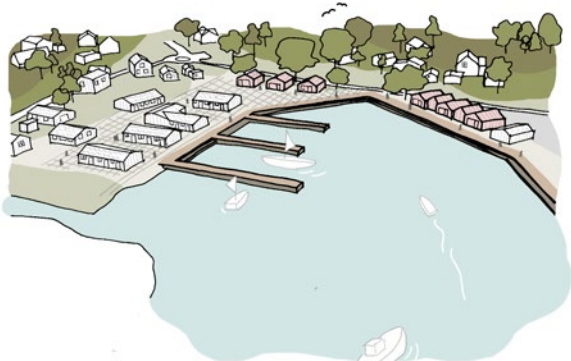


Illustration: Förslag utveckling av hamnområdet

baserad på en kostnadsfördelning där den som får nytta är med och bidrar.

- Förutsättningar för markplanering, höjdsättning och placering av bebyggelse med hänsyn till klimatförändringar och beräknade framtida havsnivåhöjningar och ökad nederbörd
- Konsekvensutredning kring eventuell påverkan på

riksintresset och enskilda objekt viktiga för kulturmiljön och platsens historia

Koppling och utveckling Lillsjön-skolområde-rekreatiionsområde.

Lillsjöns centrala läge i Grisslehamn har potential att öppnas upp för fler Grisslehamnsbor i framtiden. Förstudien föreslår att detta görs genom ett nytt gång och cykelstråk som kopplar ihop hamnområdet och rekreatiionsområdet i väst genom och förbi Lillsjön ( se sida xxx

På detta sätt blir det enklare för fotgängare och cyklister att röra sig genom stora delar av Grisslehamn i öst-västlig riktning, något som medborgarna efterfrågat bör bli bättre med orten. En sådan lösning skulle också tillgängliggöra en säkrare väg för barn att röra sig till skolan genom orten, skyddad från den täta trafiken på väg 283.

Stråket öppnar upp en central grönyta för fler invånare samt möjliggör även en exploateringsyta centralt på kommunal mark. Återvinningsplatsen med parkering har idag ett centralt läge kopplat till en av dem mest sociala platserna i Grisslehamn, rekreatiionsområdet med fotbollsplanerna samt dansbana. Då platsen har väldigt mycket potential för förtätning föreslår förstudien att man ser över möjligheten att exploatera med lägre flerbostadsbebyggelse på denna plats. Tidiga undersökningar visar i förstudien att detta kan vara en passande plats med tanke på naturvärden omkring samt det strategiska läget i orten. Förstudien ser möjlighet att förtäta Grisslehamn och erbjuda ett mer prisvärt men centralt boende i Grisslehamn, något som efterfrågas av medborgarna i området. Området bedöms kunna utvecklas med lite påverkan på riksintresse för kulturmiljö för vägen 283.

Naturmark vid Lillsjön bör göras om samtidigt som man utvecklar en byggrätt vid befintlig återvinningscentral .



Knäckfrågor som behöver utredas i frågan:

- Intresse för hyresrätter på platsen
- Ny lokalisering för återvinningscentral för förpackningar från hushåll enligt föreslagen placering bakom bensinstationen
- Ny lokalisering för sportföreningens paddel-plan
- Möjligheter att förbättra översvämningssituationen omkring Lillsjön till följd av havsnivåhöjningar i kombination med ökad nederbörd till följd av klimatförändringar
- Skolans eventuella behov av utökad byggrätt

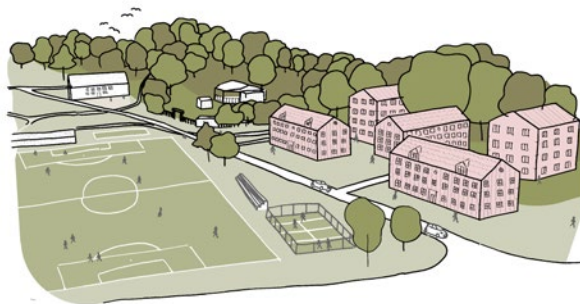


Illustration: Förslag på förtätning vid aktivitetsområdet

### Upprustning allmän plats ICA/torgyta

Centralt på Ekbacksvägen finns en samling mötesplatser som idag kretsar kring ett par serveringsverksamheter samt den lokala ICA-affären som är stark nod i orten. Platsen utgör en kärna av kommunikation och liv i Grisslehamn även på vintern. För att kunna förstärka detta som mötesplats förespråkar förstudien en upprustning av den allmänna platsen samt väglaget utanför. Med avvikande markmaterial som saktar ner fordon kan man förtydliga denna yta som ett gångfartsområde och därmed underlätta besöken till dem olika verksamheterna på vardera sida om vägen. Förstudien föreslår även att man ser över ICA:s nyutgrävda parkeringsplatser med möjlighet till förtätning med verksamhetslokaler alternativt parkeringshus, detta för att aktivera Ekbacksvägen på vägen mot norra delar av Grisslehamn och campingområdet.

Knäckfrågor som behöver utredas i frågan:

- Lämplig utformning, förprojektering och kostnadsuppskattning
- Lämplig markbeläggning som håller för trafik med tunga fordon
- Lämplig kostnadsfördelning där den som får nytta är med och bekostar exempelvis exploatörer, Eckerölinjen och kommunen
- Konsekvenser riksintresse kulturmijö

### Ny vägdragning och exploatering

Inom ÖP-arbetet har det tidigare föreslagits en vägdragning genom Grisslehamns centrala delar som skulle avlasta trafiken mot färjan samt riksintresseskyddande väg 283. Denna vägdragning har förstudien utgått ifrån men hittat ett alternativ till som kopplar an bättre till området utifrån kultur och naturvärden i området. Förstudien föreslår att man kopplar ihop väg 283 via skolans rekreationsområde mot korsningen mot Signövägen. Längs vägen har man gjort plats för villatomter som skulle kunna exploateras i samband med den nya vägdragningen. Enligt tidigare beräkningar skulle en liknande vägdragning kunna avlasta väg 283 mot hamnen då en betydligt stor del av trafiken skulle kunna ledas om.

Knäckfrågor som behöver utredas i frågan:

- Lämplig väghållare, antingen Trafikverket, enskilt huvudmannaskap eller kommunalt huvudmannaskap
- Lämplig utformning för nödvändiga funktioner men också för att hålla ned hastigheten i bostadsområdet
- Förprojektering med kostnadsuppskattning
- Lämplig kostnadsfördelning mellan exploatörer, kommun, Trafikverket och Eckerölinjen
- Naturvärden

### Utnyttja befintliga byggrätter väster om skolområdet

Förstudien har identifierat att området vid bensinmacken vid västra infarten mot Grisslehamn skulle kunna förtätas enligt gällande byggnadsplan. Denna förtätning skulle kunna göras utan några fördröjande processer och skulle kunna generera bostäder i området. Dessutom klassas området som mindre känsligt enligt kulturmiljövärden förutsatt att den gällande byggnadsplanen följs i denna del av centralorten. Förstudien

rekommenderar att kommunen ser på denna mark som strategiskt markförvärv. På detta sätt kan man i framtiden göra investeringar i orten utan att endast belasta skattekollektivet.

Knäckfrågor som behöver utredas i frågan:

- Förutsättningar för fortsatt utbyggnad
- Utred bullernivåer från väg 283 och dess eventuella påverkan på bostadsbebyggelsens utformning och placering
- Värdet av jordbruksmarken ska vägas mot värdet av bostadsutveckling och rekreativa värden på platsen. Marken är däremot redan planlagd för bostadsändamål varav det inte är att betrakta som jordbruksmark i juridisk mening.

#### Sammanfattning

Förstudien förespar att Grisslehamn utvecklas med initiativ kring lösning av infrastrukturella satsningar i första hand som kan ligga till grund för en framtida utveckling av orten med ny bostadsbebyggelse. Trafiksäkerhetsfrågan på väg 283 behöver lösas omgående samtidigt som ett fördjupat och tydligt arbete kring VA-situationen i området behöver dras igång. Förstudien är väldigt positiv till ett stort och ge-

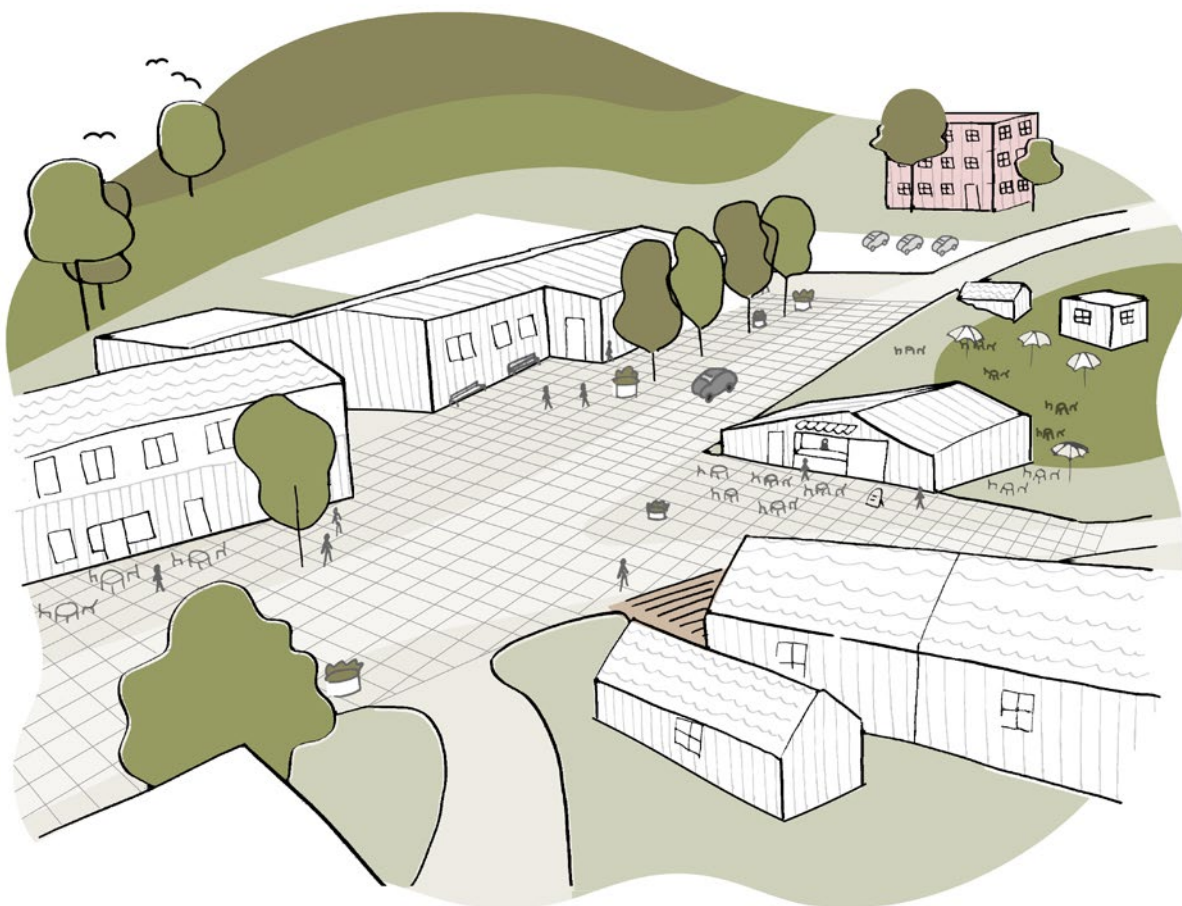
mensamt grepp om utveckling av hamnområdet tillsammans med inblandande aktörer, Eckerölinjen samt Fiskeföreningen då dessa besitter förmågan att gemensamt utveckla en identifierad kärnplats, av många beskriven som ortens hjärta. Dessa tre initiativ och åtgärder skulle lägga en bra grund för vidareutveckling av orten genom förtätning av Grisslehamns centrala delar med ny, avlastande väg genom centralorten, samt förtätning vid återvinningscentralen, ICA samt gästhamnen.

### 7.1 Antikvarisk kommentar– platser för utveckling (konsekvensbedömning)

Detta avsnitt fokuserar på utvecklingsstrategier och förslagets styrkor och svagheter. Rekommendationer lämnas gällande vissa delar, framför allt där det finns möjlighet till förbättring och förstärkning utifrån kulturmiljön, eller mildare negativa konsekvenser.

De antikvariska kommentarerna presenteras dels samlat, dels per område. Landsvägen hanteras som ett eget område.

Förslaget som helhet - situationsplanen



- En styrka med förslaget som helhet är att i princip samtliga förslagen är placerade inom områden som kulturhistoriskt bedömts vara tåliga alternativt av lägre känslighet i förstudien.
- Förslagen till bebyggelse är därtill i huvudsak placerade utanför den fysiska avgränsningen för riksintresset Grisslehamn. Riksintressets uttryck kan komma att påverkas ändå.
- Utökning av landsvägens sektion, med två meter gångbana, är den del i utvecklingsförslaget som bedöms medföra störst påverkan på riksintresset. Som helhet betraktad är utökningen av vägen negativ då den kommer påverka landsvägens småskaliga uttryck, samtidigt som det tillgängliggör miljön för fotgängare. I vissa specifika lägen/sträckor innebär förslaget en direkt negativ påverkan på riksintresset. Det är av vikt att identifiera påverkan på enskilda tomter och dess värdebärande delar, detta för att hitta anpassade lösningar, exempelvis murar som kan behöva flyttas.
- Ny bebyggelse i hamnen påverkar också riksintressets uttryck. Genom väl studerade tillägg, avseende placering, skala och utformning så bedöms det dock vara en åtgärd som antikvariskt bör vara möjlig att utreda vidare. Föreslagna åtgärder avseende hamnen bedöms som helhet bidra till förstärkt avläsbarhet gällande den historiska berättelsen för hamnen, dvs en förstärkning av kulturmiljön.
- Utformning och förändringar av parkeringssituationen är en viktig fråga och utgör en aspekt som kan få såväl positiv som negativ påverkan på kulturmiljön.
- En styrka med förslaget är att de för Grisslehamn delvis nya bebyggelsetypologierna, flerbostadshus och parhus/radhus, placeras i mindre känsliga områden: vid den sydvästra delen av förstudieområdet.
- En styrka i förslaget som helhet är att det finns en ambition att planera för att utveckla helheten, inte enskilda tomter. Det övergripande perspektivet gör att en prioritering är möjlig, vilket i sin tur ger stora möjligheter för att mildra eventuell negativ påverkan och i stället förstärka befintliga kulturmiljöer.
- Fullföljandet av stadsplanen från 1940-talet innebär en förankring på platsen historiskt, vilket ger goda förutsättningar för att bevara den äldre karaktären i Grisslehamn. Exempelvis genom att bibehålla ett fin

maskigt nät av bebyggelse och vägar.

- Ett nytt område med 12 småhus och fyra grupper av radhus föreslås i det centrala skogspartiet/-höjden längs med nya vägdragningen. Förslaget innebär ett fullföljande av 1940-talets stadsplan. Den föreslagna vägen och bostadsområdet bygger delvis vidare på liknande principer, och placeras i anslutning till 1950-60-tals bebyggelsen längs Folkskolevägen. Det är positivt att bebyggelsen och vägdragningen där med placeras på distans från/med hänsyn till den äldre jordbruksmarken och inte skär av kulturmiljön omkring Lillsjön i östra delen.

## 7.2 NVAA Utvecklingsstrategi

### Dricksvattenförsörjningen

Förstudien föreslår 180 nya bostäder, varav 80 stycken av dessa är större lägenheter (3 rum och kök), resten villa och radhus (100 till 200 kvadratmeter boyta). Kommunen föreslår också omkring sex bodar i hamnområdet för service/restaurang-verksamhet och även kompletterande verksamhet/service intill ICA på orten.

NVAA har utifrån ovan beskrivning från kommunen uppskattat dricksvattenbehovet utifrån genomsnittlig dricksvattenförbrukning i Sverige på 140 liter per person och dygn. För att ta höjd för normal service/verksamheter adderas 20 liter per person och dygn. I småhusen/villorna räknar NVAA med 2,8 personer; i lägenheterna med 1,8 personer. Vi använder samma schablon för vattenanvändning oavsett villa eller lägenhet, trots att man sett i olika studier att vattenanvändningen ofta kan vara högre i lägenheter.

### Vattenbesparing

Verksamheterna använde året 2024 44 000 m<sup>3</sup> dricksvatten, vilket är mer än den volym som skulle behövas för att möjliggöra anslutning av fler områden och bygga nya bostäder. Alltså är en rejäl minskning av dricksvattenförbrukningen av verksamheter av mycket stort intresse. Det kan vara önskvärt att dessa organiserar sin egen vattenförsörjning, då VA-bolagets ansvar utifrån Lagen om allmänna vattentjänster gäller vatten för hushållsbruk. Ansvar, kostnadsfördelning och juridik behöver utredas och lösningar identifieras. En möjlighet kan också vara att utreda olika alternativ och kostnadsfördelningar för verksamheternas vatten mellan VA-kollektivet, verksamheter och kommun.





Illustration, Ornövik

### Progressiv VA-taxa

Möjlighet till progressiv VA-taxa bör utredas, som tillåter en normal mängd för hushållsanvändning, men stiger vid ökad förbrukning. Detta kan ytterligare öka incitamenten att spara på vatten hos både hushåll och verksamheter.

### Alternativa vattentäkter

Det bör utredas vilka möjligheter det finns att i större skala använda alternativadricksvattenkällor: alltså tex regnvatteninsamling för toalettspolning, rening och cirkulering av gråvatten (bad, dusch- och tvättvatten) med mera. Det bör även utredas hur kommun och VA-kollektivet aktivt kan uppmuntra denna typ av lösningar.

### Avsaltning

Avsaltningsanläggningens tillstånd är tillfälligt och varar i ytterligare fem år. En möjlighet kan vara att satsa på avsaltning i större skala. Redan genomförd utredning visar på möjlig platsmark där en sådan anläggning skulle kunna byggas.

Det är inte säkert att en större avsaltningsanläggning är ett ekonomiskt eller miljömässigt hållbart alternativ, då en sådan anläggning kräver stora investeringskostnader, har stora driftskostnader och dessutom kräver mycket elektricitet. En utredning skulle behöva genomföras, som utreder miljökon-

sekvenser på viken, behov av elförsörjning och om denna kan genomföras med förnybara energikällor, samt kostnader för både byggnation och drift. Tillstånd och vattendom skulle behöva sökas för en sådan anläggning.

### Spillvattenrening

Utredning av konsekvenser av att ta emot spillvatten från 180 nya bostäder samt 64 fastigheter i Byholma behövs. Det är sannolikt att reningsverket kommer behöva byggas ut och nytt tillstånd kommer behöva sökas.

#### KONTAKTUPPGIFTER

Norrtälje kommun  
Box: 800, 761 28 Norrtälje  
Telefon: 0176-710 00  
E-post: [kontaktcenter@norrtalje.se](mailto:kontaktcenter@norrtalje.se)

[norrtalje.se](http://norrtalje.se)