

ANALYSEN

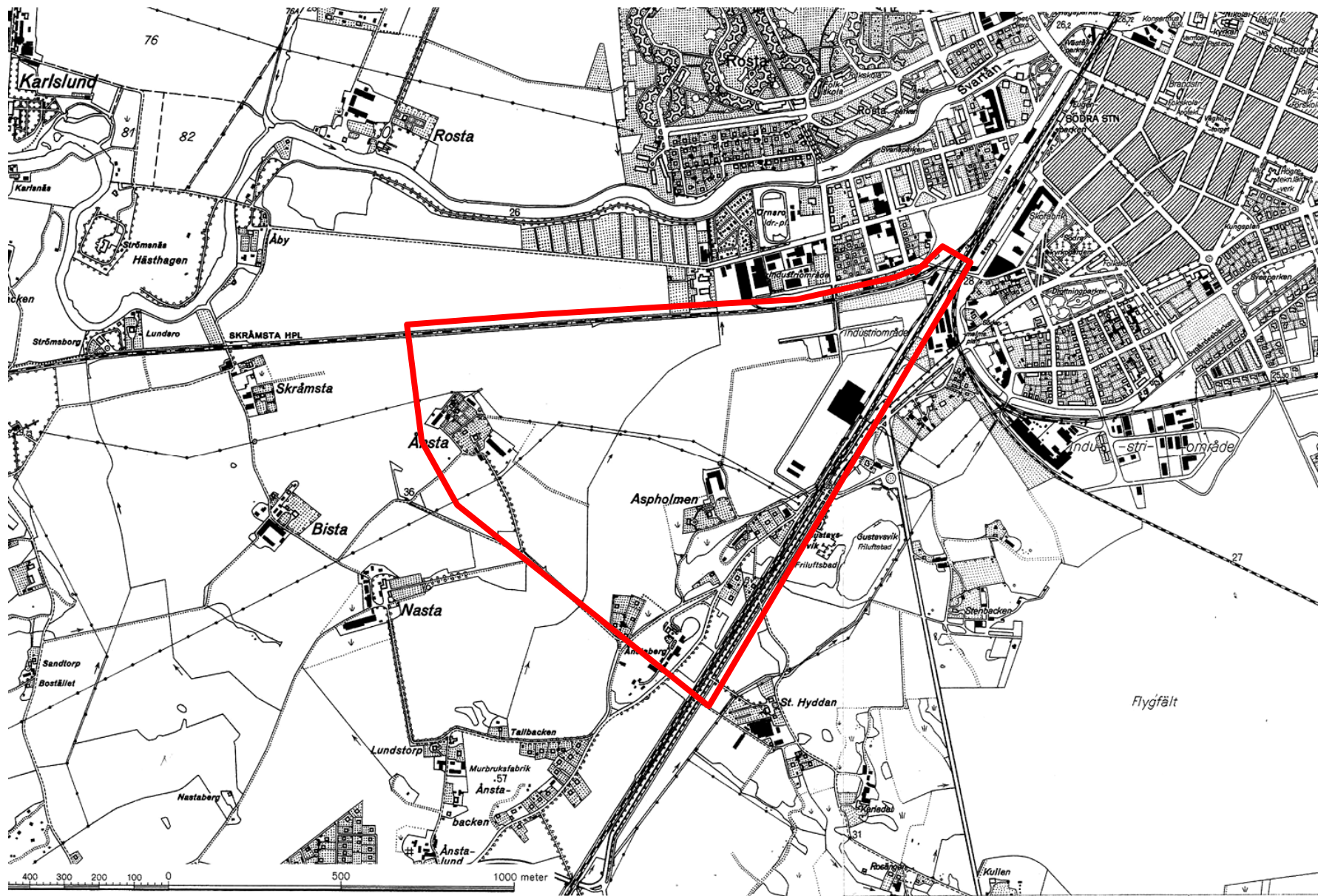
Aspholmens utveckling – historik

Innan Aspholmen exploaterades som ett industriområde bestod området av öppen mark, mestadels odlingsmark. På en karta över Ånsta By från 1906 framgår att det fanns planer på att bebygga delar av Aspholmen med bostäder. På en byggnadsplan från 1926 kan man se ytterligare planer på bostäder i anslutning till planen från 1906. Dessa planer för bostäder på Aspholmen genomfördes dock aldrig, med undantag från den allra sydligaste delen av planen från 1906 där några småhus uppfördes. Dessa bostäder finns dock inte kvar i dag, utan har ersatts av verksamheter.

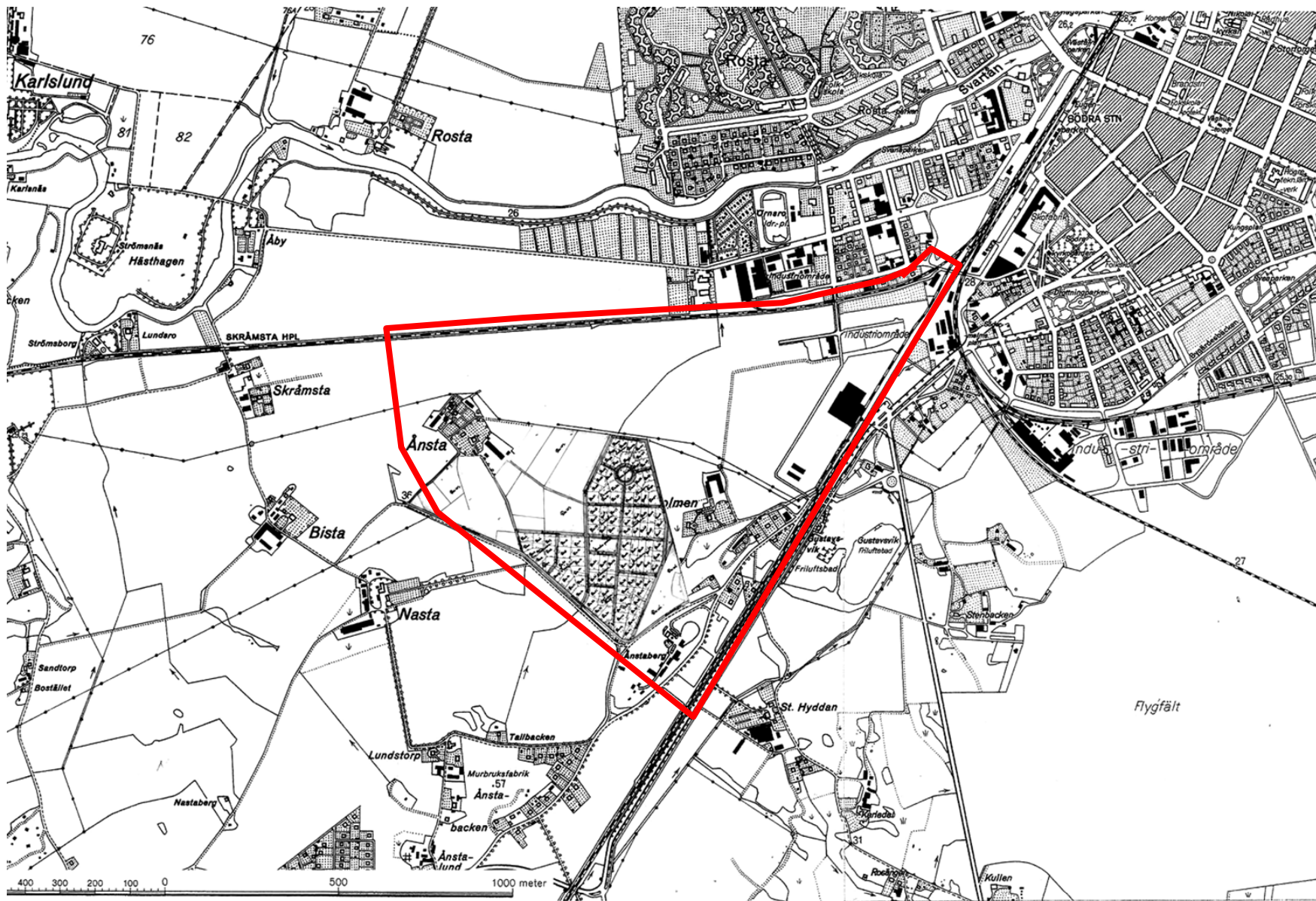
De första skisserna som visar att Aspholmen skulle utvecklas till ett industriområde kom troligtvis till under 1940-talet. Generalplanen över Örebro stad som upprättades 1945 visar att Aspholmens södra delar är markerade som industriområde. På Örebro stads turistkarta från 1944 finns ingenting ritat på det område som senare skulle komma att bli Aspholmen, men på turistkartan från 1945 finns Aspholmen markerat som ett planerat industriområde. På turistkartan från 1956 framgår att de östra delarna av Aspholmen börjat byggas ut som ett industriområde.

1961 gjordes en sammanhängande stadsplan över hela Aspholmen och på den framgår att stadsdelen sedan tidigare inte varit stadsplanelagd. Detta var således den första mer detaljerade planförslagskarta som hade upprättats över området. Men stadsdelen hade redan innan stadsplanens tillkomst börjat bebyggas av industri- och verksamhetsföretag under 1950-talet. En del av dessa byggnader finns kvar än i dag, men ofta har till- och ombyggnader gjort att deras ursprungliga utseende gått förlorat. Stadsplanen innefattade också planerna på att bygga den södra infartsleden in till Örebro stad. Denna

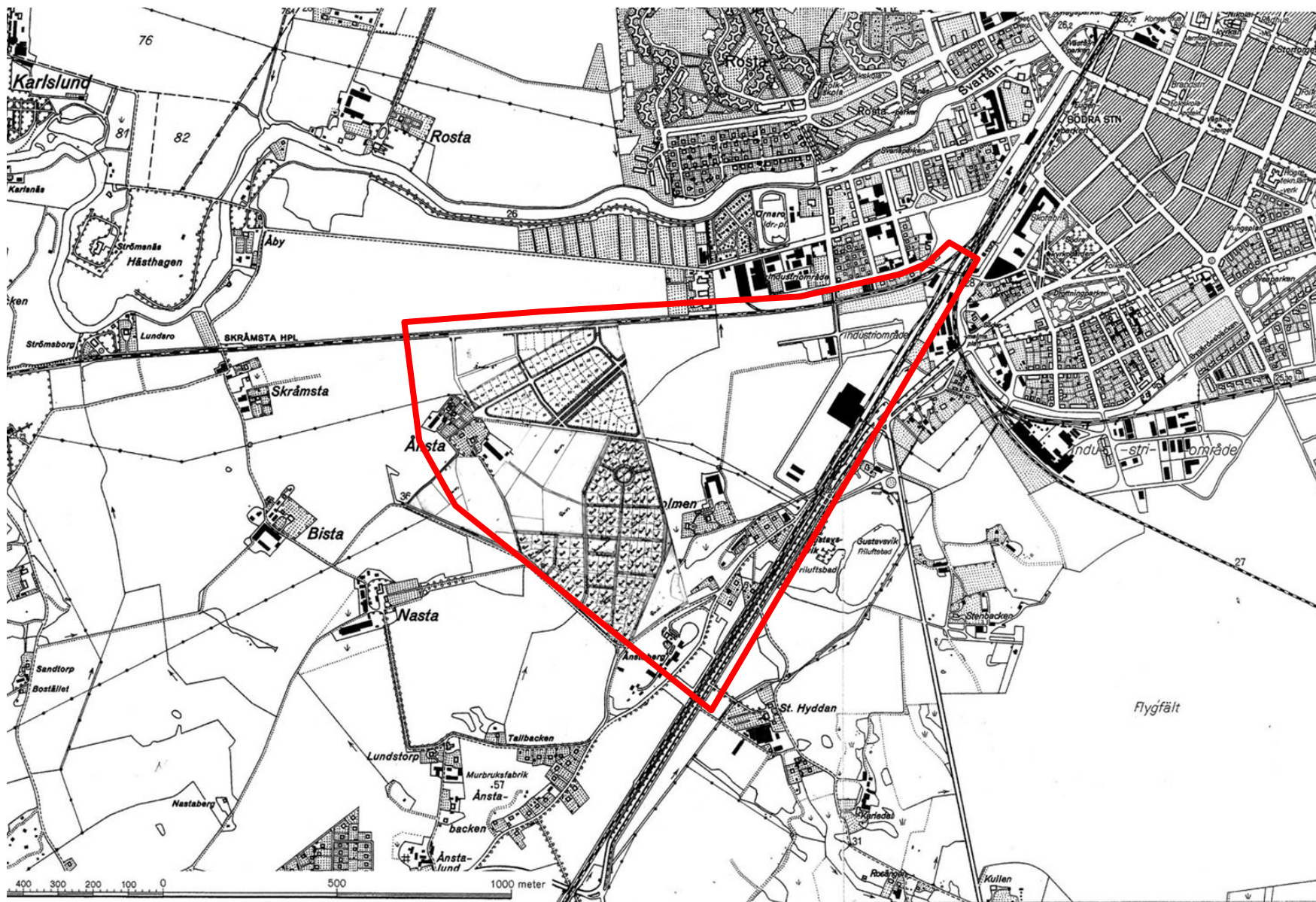
kom till 1967, innan motorvägen E20/E18 byggdes, som i dag går utanför stadskärnan.



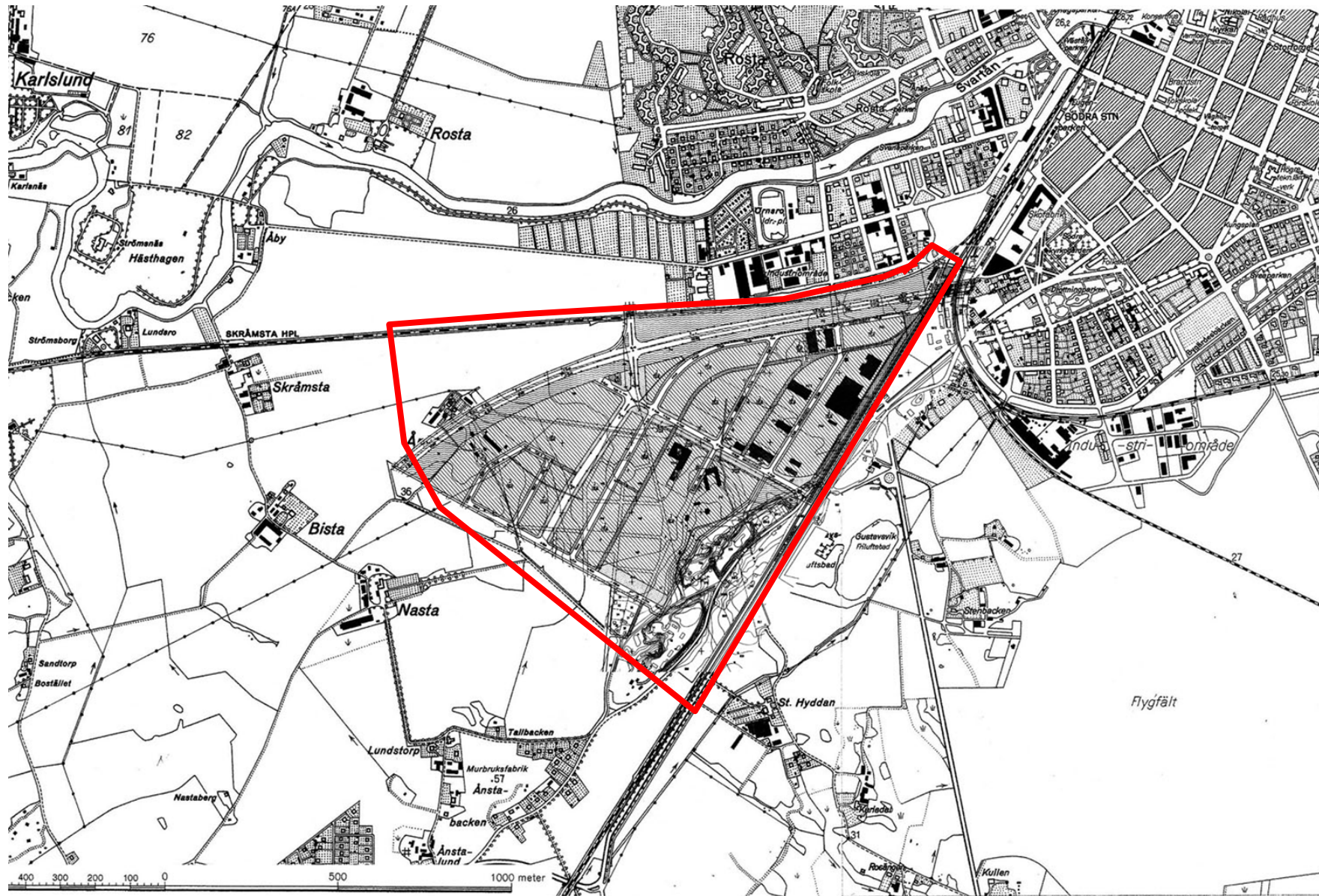
Den ekonomiska kartan från 1945-55. Aspholmen (den röda markeringen) är ännu inte utbyggd.



Planerna på att bygga småhus på Aspholmen från 1906 har här monterats på den ekonomiska kartan. (Kartan är ett bildmontage.)



Från bygnadsplanen från 1926 kan man se ytterligare planer på bostäder i anslutning till planen från 1906. Varken planerna från 1906 eller 1926 genomfördes. (Kartan är ett bildmontage.)



1961 gjordes den första stadsplanen över Aspholmen. Här beslutades att stadsdelen skulle bli ett industriområde. (Kartan är ett bildmontage.)

Natur och landskap

Hela Örebro är relativt platt och det är också större delen av Aspholmen. Endast i de östra delarna och de sydligaste delarna finns det höjdskillnader i området. I sydost löper en ås (Örebroåsen) parallellt med järnvägen och i de sydligaste delarna sluttar området inåt mot Aspholmens mitt. Längs åsens rygg går den Gamla vägen, som är intressant ur ett historiskt perspektiv. Gamla vägen var nämligen den gamla infartsvägen in till Örebro innan den modernare trafikstrukturen, med södra infartsleden, byggdes.

När det gäller vegetationen i stadsdelen finns det största grönområdet på och runt åsen i de sydöstra delarna. Även längs med södra infartsleden finns grönska. Inne på själva Aspholmen finns det ett fåtal gräsmattor och trädplanteringar längs med gatorna. De grönytor som finns på Aspholmen har inte anlagts som parkområden, rekreativområden med mera, utan kan sägas vara en slags restområden.

Nästan all mark i stadsdelen är exploaterad. Endast i de sydöstra delarna, på den högsta delen av området där det finns mest grönska, har man låtit bli att bygga. Strax väster om detta område har man dock grävt bort en del av åsen. Eftersom Aspholmen har planerats som och exploaterats som ett industriområde har bebyggelsen utformats därefter. Byggnaderna har utformats för att vara praktiska och för ändamålet ekonomiska, vilket resulterat i ganska låg och utbredd bebyggelse.

Markanvändning – huvudsakligt innehåll

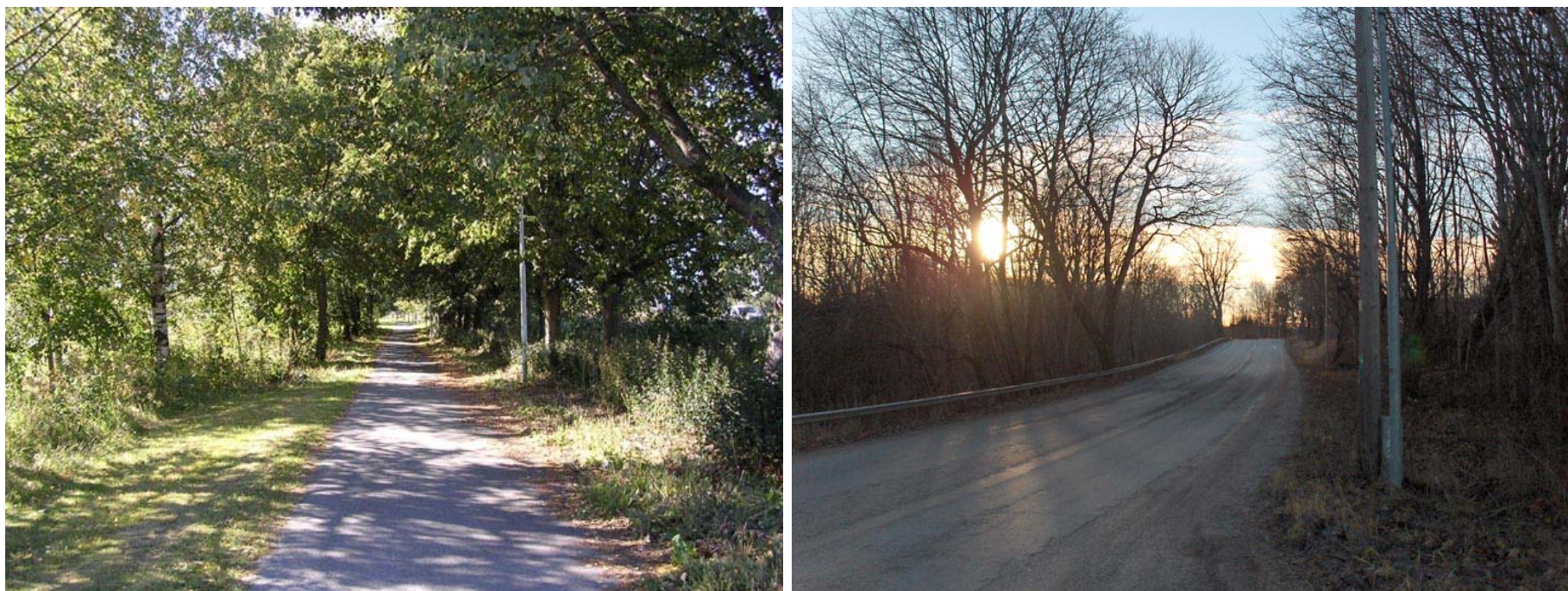
Som redan nämnts var Aspholmen från början ett industriområde bestående av, i princip, enbart industriverksamhet. Allt efter det att utvecklingen gått framåt och staden vuxit har dock många av de företag

som kräver stora ytor och mycket transporter med mera flyttat till bättre lämpade områden för deras verksamhet. Eftersom Örebro vuxit ligger Aspholmen numer centralt i staden och därför har annan verksamhet, så som kontors- och handelverksamhet, flyttat hit.

I dag innehåller Aspholmen en blandning av företag som bedriver många olika typer av verksamhet. Det finns allt från dataföretag, serviceföretag, verkstäder och lager i området till lättare industrier och butiker av olika slag. Det råder full aktivitet under dagtid och att Aspholmen är ett mycket attraktivt område för företagsetablering i Örebro råder det ingen tvekan om. Den handel som bedrivs i området utgörs främst av sällanvaruhandel, så som försäljning av byggmaterial, vitvaror och hemelektronik. Men det finns också små serviceinrättningar, som exempelvis en kiosk och några lunchrestauranger i området.

Trots att stadsdelen utvecklats till att innehålla en ökad andel kontorsverksamhet och handel finns det företag kvar i området som kräver tunga transporter, som ger upphov till buller med mera och som kräver vissa skyddsavstånd. Majoriteten av de verksamheter på Aspholmen som kräver skyddsavstånd mellanlagrar vissa typer av farligt avfall. Vad detta farliga avfall består av är oklart, men om en central mellanlagringsstation skulle anläggas någonstans i stadsdelen skulle majoriteten av de skyddsavstånd som krävs på Aspholmen försvinna. De företag som ger upphov till de största skyddsavstånden, exempelvis en skrot, skulle vid en framtida omvandling och utveckling av stadsdelen kunna begränsa dess utveckling och borde på sikt omlokaliseras. Att vara medveten om att det finns företag som kräver skyddsavstånd och som också kan hindra utvecklingen av stadsdelen är viktiga fakta att ta hänsyn till vid ett framtida arbete med Aspholmen. Att i framtiden mer noggrant undersöka vilka företag som bedriver

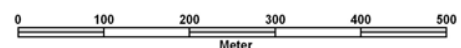
verksamhet som kan hindra utvecklingen är viktigt. Informationen kan sedan hjälpa till att skapa ett diskussionsunderlag för stadsbyggnadskontoret, näringslivsenheter och andra myndigheter med möjlighet att påverka vilka företag som uppmuntras att flytta till andra områden, stanna kvar och flytta in.



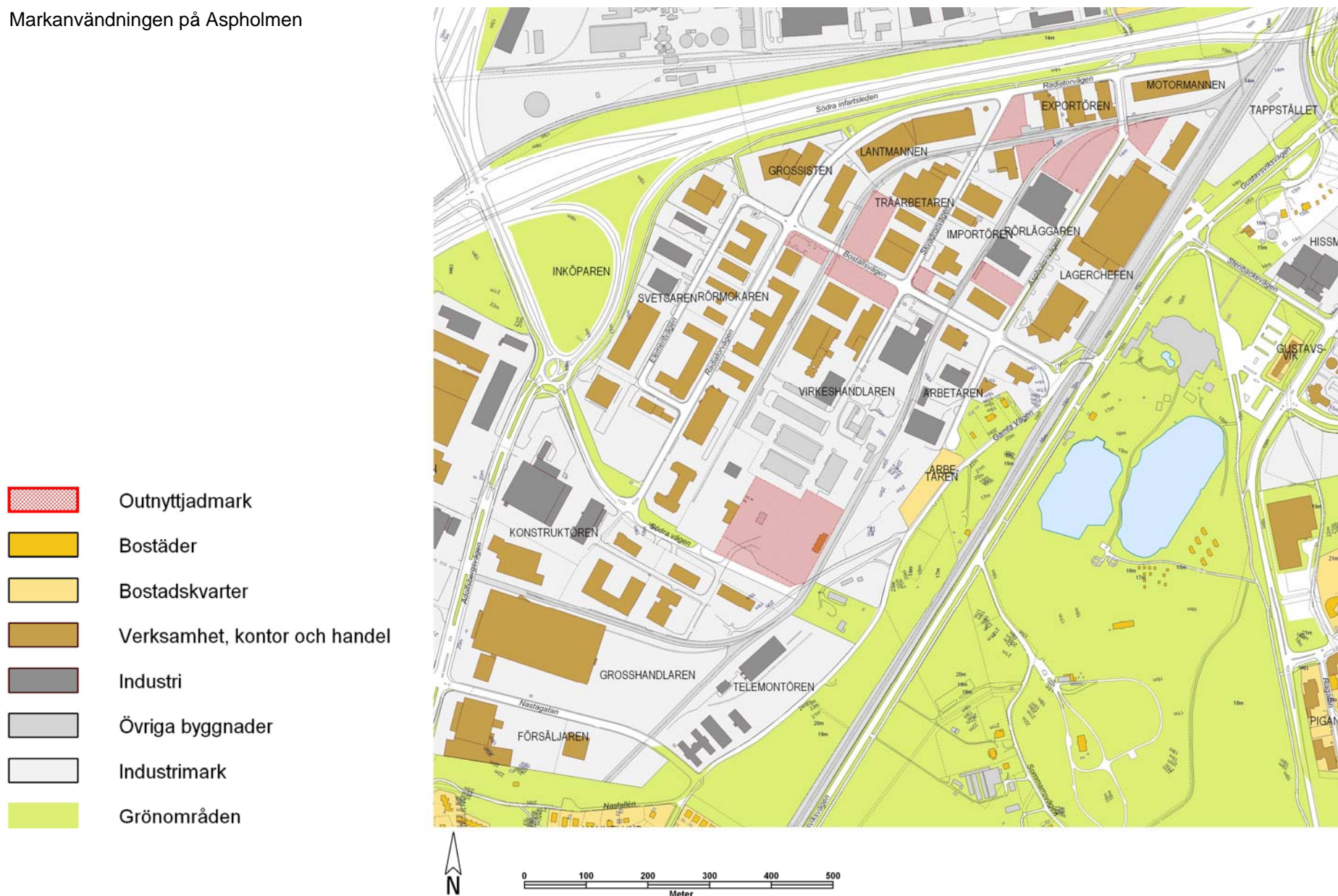
De två huvudsakliga grönområdena på Aspholmen. Till vänster grönstråket längs med södra infartsleden, till höger vegetationen uppe på åsen.


Karta över grönområdena och landskapsförhållandena

-  Rullstensås
-  Riksintresse, vägar
-  Riksintresse, järnvägar
-  Byggnader
-  Industrimark
-  Bostadskvarter
-  Öppen mark
-  Grönområden
-  Skogsmark



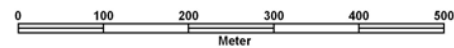
Markanvändningen på Aspholmen



-  Outnyttjadmark
-  Bostäder
-  Bostadskvarter
-  Verksamhet, kontor och handel
-  Industri
-  Övriga byggnader
-  Industrimark
-  Grönområden

Kommunägd mark och privatägda fastigheter

-  Kommunägd mark
-  Outnyttjad mark
-  Bostäder
-  Bostadskvarter
-  Verksamhet, kontor och handel
-  Industri
-  Övriga byggnader
-  Industrimark
-  Grönområden



Tillgängligheten och stadstrafiken

Aspholmen ligger relativt avskuret från omkringliggande stadsdelar på grund av järnvägen och motorvägen som gränsar mot området. Båda dessa fungerar som viktiga transportstråk genom staden och är utmärkta som riksintressen, men de fungerar också som barriärer, eller kanter enligt Lynch, för dem som vill ta sig till och från Aspholmen. Stadsdelen, som låg i stadens utkant när den växte fram, ligger ur dagens mått mätt mycket nära Örebro city. Att ta sig till Aspholmen med cykel från city tar mindre än fem minuter. Många tänker dock inte på att området ligger så nära eftersom det är så avskilt och eftersom man oftast åker bil om man har ärenden att uträtta här. Enligt Lynchs teorier kan stadsdelen dock räknas som ett distrikt som invånarna mentalt kan gå in i eller ut ur och där vissa gemensamma drag, så som verksamhetsbyggnaderna, finns i områdets miljö. Det korta avståndet till city är en viktig aspekt att ta hänsyn till när det gäller den framtida utvecklingen för stadsdelen.

Också Aspholmens närhet till andra stadsdelar med annat innehåll är betydelsefullt för den framtida utvecklingen. Exempelvis så ligger bad- och rekreationsanläggningen Gustavsvik på andra sidan järnvägen. Här finns gym, bad, camping och minigolf. Strax söder om Gustavsvik finns ett större natur- och friluftsområde med motionsspår och hästhagar. I stadsdelen Örnäs finns kolonistugor, bostäder samt kontorsbyggnader för kommunal administrativ verksamhet som bland annat innefattar stadsbyggnadskontoret. Här finns också fina gång- och cykelstråk längs med Svartån. Strax nordöst om Aspholmen finns en trafikplats som fungerar som en viktig knutpunkt för biltrafiken i staden. Här finns bland annat en McDonalds restaurang och en bensinstation.

När det gäller tillgängligheten inom stadsdelen varierar denna beroende på om du färdas i bil eller på cykel/till fots. Den storskaliga

kvartersstrukturen med stora sammanhängande tomter och byggnader gör att man ibland måste gå eller cykla omvägar för att ta sig dit man ska. Gång- och cykelvägnätet i stadsdelen är inte lika välutbyggt som i resten av staden. Trots detta är det idag många som väljer att cykla till sina arbetsplatser där eftersom området ligger så nära Örebro city. Många cyklar också igenom området, längs med södra infartsleden, för att ta sig till Nasta verksamhetsområde med mera längre söderut. De gång- och cykelvägar som finns är främst lokaliserade till områdets ytterkanter.

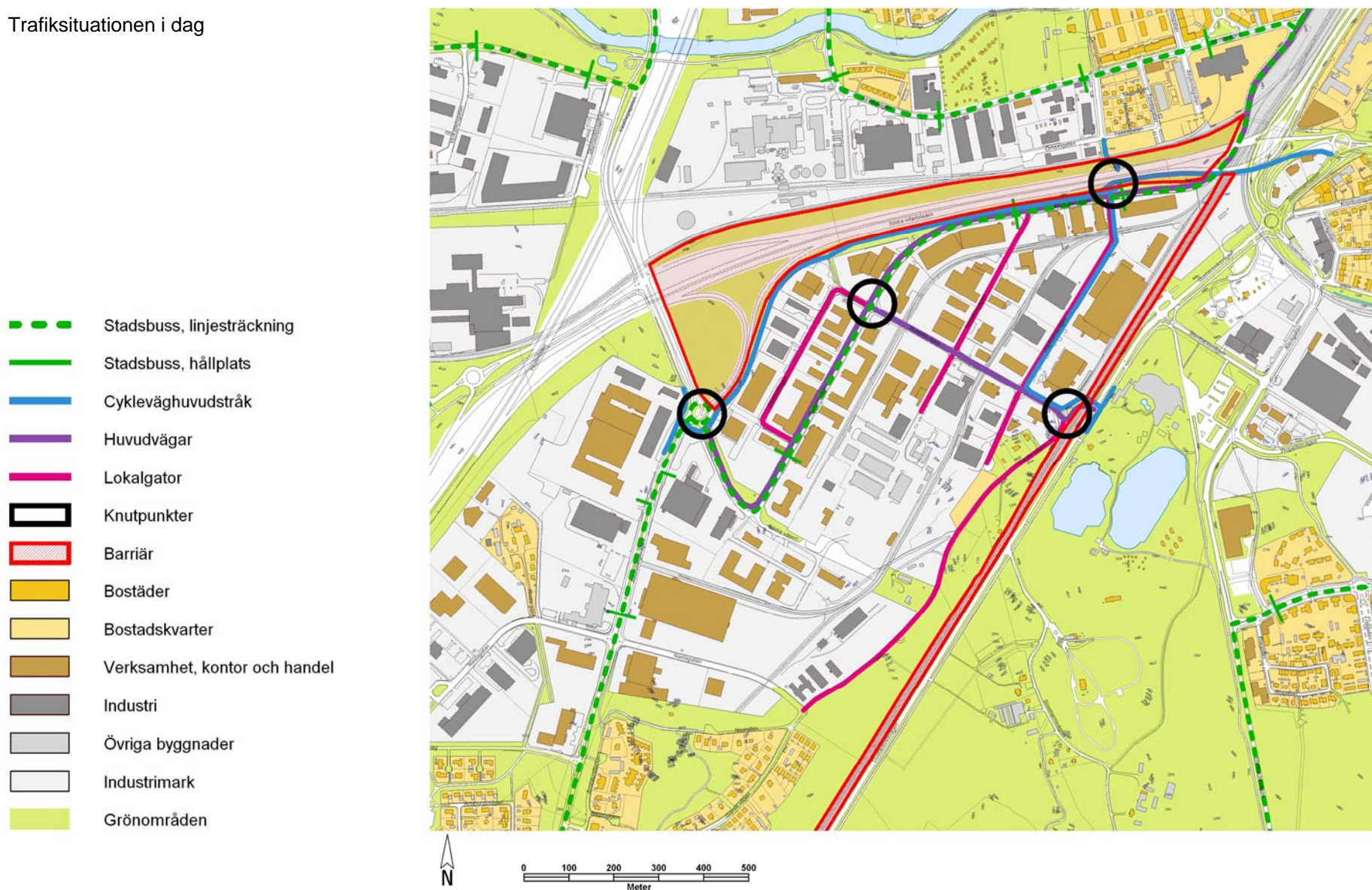
Aspholmen trafikeras i dag av en stadsbusslinje, linje 31, som går från Örebro city igenom Aspholmen och vidare ut till ett externt köpcentrum. Många som arbetar på Aspholmen tar denna buss för att ta sig till sin arbetsplats. Busslinjen är viktig ur tillgänglighetsaspekt för dem som inte har bil eller som inte kan gå eller cykla, eller på annat sätt ta sig lite längre sträckor.

Stadsdelens gator är mycket breda eftersom de dimensionerades och byggdes för en stor andel bil- och lastbilstrafik. På sidorna av dessa breda gator finns smala trottoarer för de gående i området. Dessa industrigator upplevs idag som överdimensionerade och i samband med byggnadernas ofta indragna placering på tomtmarken blir gaturummet mycket storskaligt. Södra infartsleden, som finns i områdets västra del, upptar också den stor markyta. Den ger dessutom upphov till mycket buller eftersom tillåten hastighet för trafiken är upp till 90km/h. När Aspholmen byggdes ut anlades även ett antal stickspår från järnvägen mellan Örebro och Hallsberg ("godsstråket genom bergsslagen") igenom området. Dessa finns kvar än i dag, men används i princip inte.



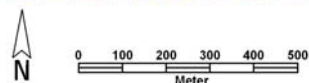
Fotografierna visar exempel på trafiksituationen på Aspholmen och tillgängligheten till och från stadsdelen.

Trafiksituationen i dag



Intelligande stadsdelar

-  Bostäder
-  Bostadskvarter
-  Verksamhet, kontor och handel
-  Industri
-  Övriga byggnader
-  Industrimark
-  Öppen mark
-  Grönområden
-  Skogsmark



Inom stadsdelen finns det, naturligtvis, vissa vägar och trafik korsningar som är mer trafikerade än andra och som därmed fungerar som viktiga rörelsestråk genom området. Där de två huvudvägarna i området, Radiatorvägen och Boställsvägen, möts har en mycket trafikerad korsning uppstått. De breda vägarna i området inbjuder till höga farter vilket lett till att många olyckor inträffat i denna korsning. Korsningen är i dag en viktig knutpunkt, eller nod enligt Lynch, i trafikstrukturen på Aspholmen och det är också här som områdets centrum vuxit fram.

Ytterligare en problematisk korsning är den där Gamla vägen korsar järnvägsspåren i samma plan. Eftersom det finns så få infarter till området är denna korsning mycket belastad av både motorfordon samt fotgängare och cyklister. Då tågen går ofta bildas mycket långa köer när bommarna fälls ner, speciellt i rusningstrafik. Eftersom området ramar in av södra infartsleden och järnvägsspåren och eftersom man bara kan ta sig in och ut ur området vid några specifika platser kan stadsdelen upplevas som isolerad från andra stadsdelar.

Bebyggelsen och dess organisation

Att klargöra bebyggelsens organisation syftar inte bara till att klargöra bebyggelsestrukturen i ett område utan också rumsstrukturen, viktiga element som finns i området samt, till viss del, kommunikationsmöjligheterna.

Eftersom Aspholmen planerades som ett industriområde, ofta med yrkrävande verksamheter, är kvarteren och fastigheterna i stadsdelen av stora mått. Majoriteten av de byggnader som finns är storskaliga och utbredda och ganska lite engagemang har lagts ned på byggnadernas utformning och utseende. Förutom att de flesta byggnaderna är uppförda i en stor skala saknar de i många fall fönster, vilket gör att de upplevs som stora väggar. Men det finns också några nybyggda

kontors- och handelshus där man lagt ner tid och pengar på att skapa byggnader med varierad utformning. Många av byggnaderna ligger en bit in på fastigheten för att kunna ha asfalterade ytor, till parkering, lastning av varor med mera, i anslutning till gatan utanför. Detta har resulterat i stora, odefinierade gaturum.



Utsnittet visar exempel på byggnadernas placering på fastigheten. Eftersom de ligger så långt in på fastigheten upplevs gaturummen som stora och otydliga.