

Ystads byggnadsordning | Hamnen

Antagen av kommunfullmäktige i Ystad, ????????? 2010





Vy över staden österut, 1915.

Innehåll

Ystad har delats in i sju delområden.

- 1. Stads kärnan. 2. Östra Förstaden.
- 3. Hamnen. 4. Egna hem.
- 5. Regementet.
- 6. Surbrunnen och Bellevue.
- 7. Edvinshem, Solbacken och Hälsbacken.

Ystads nya byggnadsordning 4

3. Hamnen

- Historik 6
- Järnvägen 10
- Industrialismen 11
- Småbåtshamnen. 12

- Hamntorget 13
- Västra kajen och Lantmännens siloanläggningar 15
- Järnvägens bangård. 16
- Polenterminalen, Tobakshejdan och Revhusen 17
- Röda bodarna och angränsande områden 18
- Området vid världens ände/ engelska bryggan. 19

Har du några frågor eller undrar över något i Byggnadsordningen är Du alltid välkommen att ta kontakt med Samhällsbyggnad, Plan o Bygg. Tel 0411-57 70 00



Ystads nya byggnadsordning

Målsättning för Ystads bevarande och utveckling

▼ Ystad har en speciellt kulturhistoriskt värdefull stadskärna som är av riksintresse.

Men Ystad har också värdefull bebyggelse från olika epoker ända fram till modern tid.

Dessa miljöer skall i största möjliga omfattning bevaras och vårdas samt utvecklas med utgångspunkt från de kulturhistoriska värdena.

▼ Kulturmiljön skall aktivt användas som en utvecklingsfaktor.

▼ Ystads roll som handels-, service- och administrativt centrum skall vara kvar. Speciellt viktigt är att behålla dessa funktioner i stadskärnan.

▼ Alla förändringar skall föregås av omsorgsfull och kvalificerad projektering så att de kulturhistoriska värdena beaktas.

▼ Vid restaurering och ombyggnad skall byggnadens karaktärsdrag beaktas så att dess byggnadstekniska, historiska, kulturhistoriska, miljömässiga och konstnärliga värden tas tillvara. Detta gäller såväl exteriört som interiört.

▼ Ystads måttfulla skala skall speglas både i utbyggnadsområdenas omfattning och i tillkommande byggnader.



Utformningen av våra städer har ända sedan medeltiden styrts av lagar och senare också av lokala byggnadsordningar.

▼ De kulturhistoriska värdena i Ystad är så stora att det behövs en ny byggnadsordning som talar om hur staden ska utvecklas och utformas.

Det är viktigt att man behåller karaktären på de byggnadsepoker, som idag finns representerade i Ystad.

Även kommande generationer måste kunna få uppleva stadens historia och dess skönhet.

Ystad en historiskt välbevarad stad

Karaktäristiskt för Ystad är att staden är mycket välbevarad.

Ystad är också en stad som vuxit långsamt och i små etapper. Nya områden är lätta att identifiera och så gott som all bebyggelse har dessutom en kvalitet som är inspirerad av det historiska arvet.

Den nya byggnadsordningen har kommit till för att fungera som stöd och vägledning i

den kommande planeringen liksom när det gäller att ge nya bygglov.

Den kommer att ingå som en del i översiktsplanen för hela Ystad. Med den nya byggnadsordningen kommer också gällande detaljplaner att behöva ses över.

Vissa planer måste kanske ändras eller ges tilläggsbestämmelser för att staden ska få ett bättre skydd.

För områden med komplicerad planbild ska speciella ramprogram utarbetas som ska ge en tydlig bild av hur områdena kan utvecklas.

Om man vill ändra i den bebyggelse som finns kan det bli aktuellt med en antikvarisk förundersökning.

Vägledning om byggnadernas bevarandevärde framgår av inventeringar och den därifrån gjorda bedömningen. Inventeringen finns på kommunens hemsida, www.ystad.se

Byggnadsordningen kommer att kompletteras med separata råd och anvisningar.

Planerna ska också reglera förhöjd lovplikt och rivningsförbud där det behövs.

Kulturhistoriskt värdefulla miljöer och byggnader skall liksom annan bebyggelse tillgänglighetsanpassas. Detta får dock inte påverka kulturvärdena negativt.

Sju områden med varsin byggnadsordning



1. Stadskärnan.



2. Östra Förstaden.



3. Hamnen.



4. Egnahem.



5. Regementet.



6. Surbrunnen.

Fem byggnadsepoker

I Ystad kan fem bebyggelseepoker urskiljas:

1. Medeltidsstaden (1200-1550).
2. Handels- och hantverksstaden (1550-1860).
3. Industri- och stenstaden (1860-1920).
4. Funktionalismens stad (1920-1950).
5. Det moderna Ystad (1950-1975)

De olika byggnadsepokerna finns närmare beskrivna på sidorna 8-17.

Områdesindelningen

I byggnadsordningen beskrivs sju delområden,

som tagits fram efter den tid de tillkommit.

Vissa områden omfattar flera byggnadsepoker, andra i huvudsak bara en epok.

Varje område har sin egen byggnadsordning.

De sju områdena är:

1. Stadskärnan.
2. Östra Förstaden.
3. Hamnen.
4. Egnahem.
5. Regementet.
6. Surbrunnen och Bellevue.
7. Edvinshem, Solbacken och Hålsobacken.



7. Solbacken.

Plan- och bygglagens hänsynsregler

Byggnadsordningen med råd och anvisningar skall antas som en del i översiktsplanen för Ystads kommun.

▼ Byggnadsordningen utgör därmed ett viktigt underlag för tillämpningen av Plan- och bygg-

lagens regler om hänsyn till stads- och landskapsbild, natur och kulturvärden, byggnaders egenart och helhetsverkan samt miljömässiga värden.

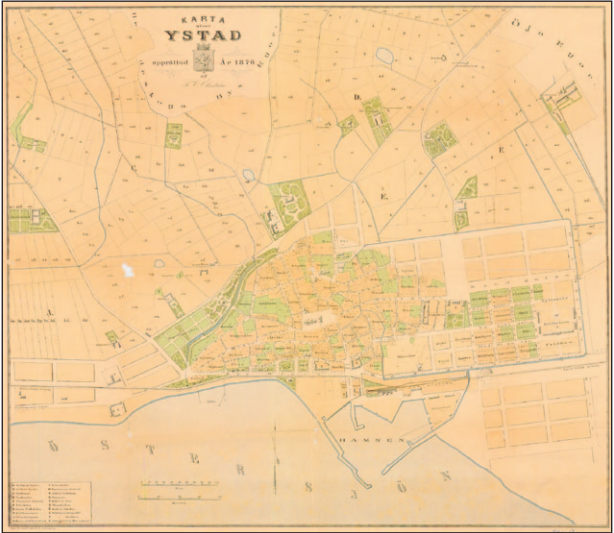
Byggnadsordningen är enbart vägledande för beslut i detaljplaner och bygglov och för-

hållningssätten är generella.

Det innebär att det är först i det enskilda ärendet som Plan- och bygglagens hänsynsregler prövas juridiskt. Byggnadsordningen i sig uttrycker inte heller någon avvägning mot andra allmänna eller enskilda intressen.



G H Bejers karta över Ystad från 1793.



Ystads första stadsplan från 1876.



Den här kartan över Ystad upprättade Gustaf Liunggren 1853.

Historik

▼ Vid Vassaåns mynning låg fram till 1200-talets mitt en anspråkslös strandhamn med en enkel träbrygga. Efter diverse utfyllnadsarbeten flyttades hamnläget så småningom västerut till en plats vid nuvarande Hamngatans förlängning.

En viktig utgångspunkt vid uppkomsten av Skånes tidiga köpstäder, som exempelvis Ystad och Simrishamn, var de kommersiella kontakterna med Hansastäderna. De medeltida stadsbildningarna vid den skånska kusten växte fram i anslutning till områden med goda förutsättningar för jordbruk, boskapsskötsel och inte minst fisket. Hamnarna och sjöfarten var av största betydelse för transport av de varor som framställdes inom jordbruket.

Länk mot kontinenten

Handelns betydelse för Ystad har varierat genom

tiderna men med en tydlig expansion under 1600-talets första hälft. Det gynnade bygdens stora gods och gårdar och medförde en kraftig utveckling för de stora handelshusen. För Ystad, som utgjorde en betydelsefull länk mot kontinenten, var en utbyggnad av hamnen nödvändig. Därför intensifierades planerna på en mer omfattande hamnutbyggnad under andra hälften av 1700-talet.

Betydande problem med erosion gjorde att hamnen allt som oftast slammades igen. Ystads borgmästare Christian Sylvan menade att staden hotades av förfall och undergång på grund av hamnens bristfälliga funktion.

Brist på pengar

I början på 1800-talet erhöll Ystad ett mindre statsanslag för att förbättra läget genom att anlägga ett antal så kallade stenkistor. Brist på

pengar tycks alltid ha varit ett problem för uppbyggnaden av hamnen. Ett sätt att finansiera arbetena var att avgiftsbelägga varje tunna utskäppt spannmål, den så kallade brokassan.

Men istället för att bygga ut hamnen användes dessa pengar till täcka till att täcka underskott och brister i stadens övriga kassor.

Stora insatser gjordes ändå för att muddra i hamnen. För att minska effekterna av den ständigt pågående erosionen med uppgrundning ville man bygga ett skydd mot de starka vindarna. I slutet av 1820-talet började man att bygga en ny skyddslinje för att motverka erosionen. Anläggningen kom genom sin utformning att kallas "Tre bröder".

Bristen på pengar liksom personliga intressekonflikter och bristande erfarenhet av hur anlägg-

Fortsättning nästa uppslag >>

Hamnen i slutet av 1800-talet.



ningsarbetena bäst skulle utföras gjorde dock att utbyggnaden skedde mycket långsamt.

Hamnen bygges ut

I mitten av 1800-talet var den västra sjöbetäckningslinjen utbyggd till en längd om 916 fot. Den var försedd med ett gatt för att släppa igenom fartyg och för att öka genomströmningen så att strömdraget kunde bidra till att bibehålla djupet i hamnen.

En ny lastbrygga kunde byggas färdig i hamnens norra del och de flesta träskmarkerna i anslutning till hamnen fylldes ut för upplagsplatser. Efter omfattande politiska och personliga motsättningar blev hamnen 1856 kringbyggd med stenmurar som lämnade ett gott skydd mot alla vindar. Därefter blev en fördjupning av hamnen



Hamnen år 1955.



angelägen, vilket skulle ske med effektivare muddring och målsättningen var att nå ett hamndjup om 18 fot.

Ångbåt i trafik

År 1868 kom ångfartygen och sträckan Ystad – Stralsund blev Sveriges första kontinentala förbindelse med ångbåt i linjetrafik. Strax därefter diskuterade hamndirektionen huruvida man skulle starta ett varv i Ystad. Diskussionerna ledde till att ett varvsbolag bildades och år 1885

sjösattes det första fartyget. Varvet var igång in på 1970-talet då den expanderande färjetrafiken tog marken i anspråk.

Vid skeppsvarvet, i anslutning till Tobakshejdan, hade stadens fiskeflotta sin hamn från början av 1800-talet till mitten av 1900-talet. Revhusen etablerades på 1820-talet och som mest bodde det drygt 350 personer i området. Redan år 1908 fattades det ett beslut om sanering av bebyggelsen, men fiskeläget kom att leva kvar till 1960-talet då det fick lämna plats åt den allt mer väx-

ande färjetrafiken till Bornholm och Polen. År 2010 fanns ett hus kvar.

Under 1920- och 30-talet utvidgades hamnen och förbättringar genomfördes främst vad gäller lastnings- och lossningsanordningar. Den reguljära båttrafiken mellan Ystad och Rönne startade efter andra världskriget och har stadigt expanderat. Båtförbindelsen med Polen startade år 1964 men det var först senare som trafiken kom igång på allvar och så småningom även med tåg färjetrafik.



Inom stationsområdet byggdes även vagnhallar.



I dag trafikeras "Grevbanan" av moderna "Pågatåg".

Järnvägen

▼ Den första järnvägen, Ystad – Eslövs Järnväg, byggdes i mitten av 1860-talet och Ystads järnvägsstation uppfördes. Förutsättningen för järnvägsbygget var dels resandetrafik till kontinenten, dels jordbrukstransporter från omlandet. År 1863 stod järnvägsstationen färdig och man räkade med att Ystad skulle bli järnvägsporten mot kontinenten, varför stationsbyggnaden försågs med en trespårig banhall. Banhallen revs dock år 1930. År 1874 var också järnvägen till Malmö klar. Sträckan kallades "Grevbanan" då godsägarna längs järnvägen hade stora intressen i den.

Inom stationsområdet byggdes även vagnhallar och järnvägsverkstäder. De första verkstäderna totalförstördes i en brand och kom att ersättas av nya 1912. Dessa byggnader finns fortfarande kvar, medan lokstallarna och flera andra byggnader i järnvägens tjänst har rivits.



Järnvägsstationen i Ystad stod klar 1863.

Industrialismen

TankMobils användning av de gamla järnvägsverkstäderna är ett exempel på hur de gamla byggnaderna fått nytt liv.



▼ Genom industrialismens utveckling av teknik och transport blev hamnområdet en naturlig plats för verkstäder och fabriker. Verksamheterna har varit mångskiftande och i ständig förändring. Här kan bland annat nämnas storkoncernen Persöner som byggde upp en framträdande industriell hantering av bland annat järn- och metallskrot. År 1927 förlade man sin verksamhet i den nedlagda Torrmjölkfabriken i kvarteret Röda

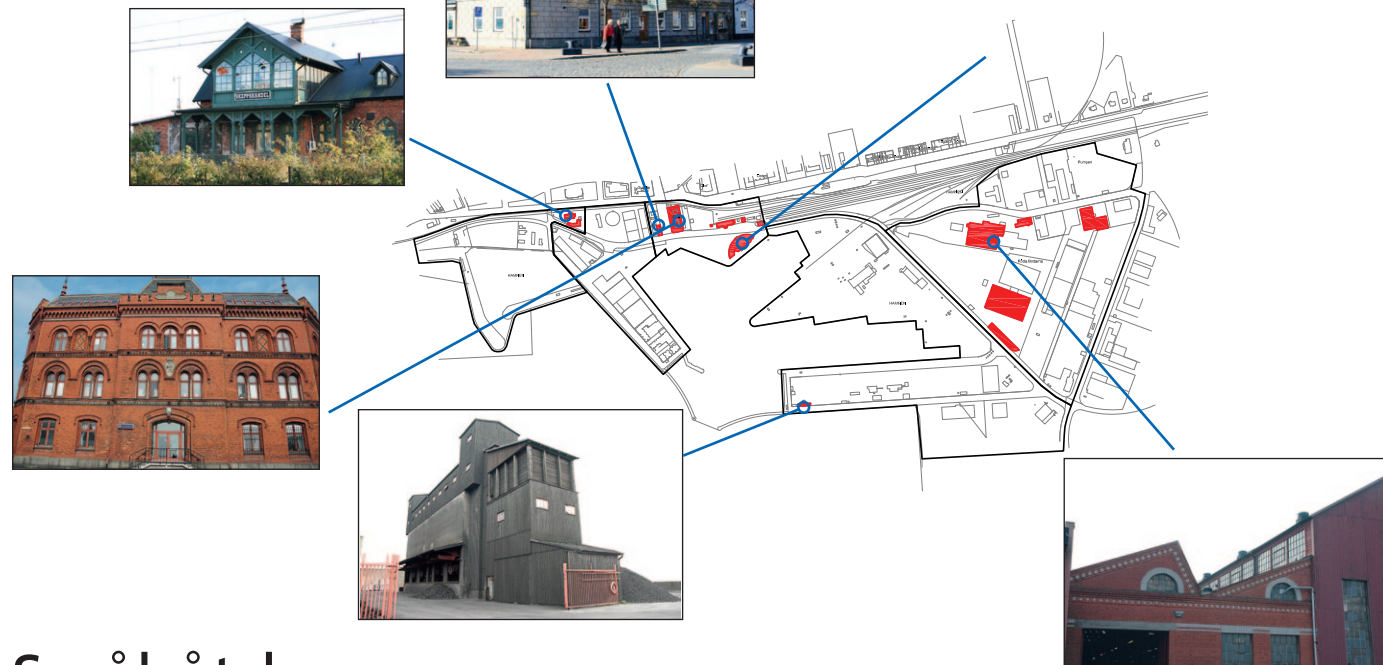
bodarna. Företaget expanderade ända fram till 1970-talet. Idag finns endast enstaka byggnader kvar från denna omfattande verksamhet.

TankMobils användning av de gamla järnvägsverkstäderna är ett annat exempel på äldre byggnader som har fått ett nytt liv.

Ser man på hamnområdet i sin helhet kan man

konstatera att de större industrierna ligger placerade i den östra och södra delen medan mindre verkstäder och verksamheter företrädesvis ligger i den västra. Undantaget är naturligtvis den omfattande spannmålshanteringen i och i anslutning till Lantmännens siloanläggningar i väster.

Hamnen



Småbåtshamnen

▼ Längst västerut finns en uppställningsplats för båtar. Mot havet övergår denna i sandstrand som används för bad och rekreation.

Småbåtshamnen domineras av en hamnbassäng med bryggor som omges av två pirar. På landsidan ligger enstaka byggnader från 1970- och 80-talen, bland annat Ystads segelsällskaps klubbhus, och på småbåtshamnens västra pir ligger en restaurang.

Den öppna gräsyten mellan hamnbassängen och järnvägen i norr används för diverse evenemang och är ett populärt promenadstråk. På området mot Lantmännens siloanläggningar ligger några byggnader från 1930-talet med plåtfasader.

Utmed västra kajkanten ligger förtöjningsplatser för fiskebåtar.

Invid järnvägen ligger stadens gamla varmbadhus från 1867 som var i bruk ända fram till 1961, då det förändrades till mekanisk verkstad. De vackra fasaderna med snickarglädje finns fortfarande kvar och huset inrymmer idag en skeppshandel.

Karaktär och förhållningssätt

▼ De öppna ytorna norr om småbåtshamnen bör bibehållas då området utgör en av de få platser där den medeltida staden möter havet.

▼ De stora grönyrtorna och sandstranden utgör stadsnära rekreationsområden som bör bibehållas och utvecklas.

På den västra piren byggs för närvarande en brygga, vid vilken ett nytt kallbadhus är planerat. Det gamla kallbadhuset byggdes 1843 men förstördes i en storm 1904.

▼ Varmbadhuset utgör en omistlig byggnad från 1800-talets senare hälft vars arkitektur i tegel med snickarglädje är tidstypisk. Byggnadens ursprungliga användning är intimt förknippad med hamnen och havet.

Småbåtshamnen.



Marinan.



Den öppna gräsyten vid småbåtshamnen används för olika arrangemang.

Hamntorget

Utmed Hamngatans västra sida ligger sparsmakade två-våningsbyggnader i puts och tegel. Huset längst i söder uppfördes 1848 som tullhus och kom senare att bli stadens hamnkontor.

▼ På östra sidan om Hamngatan, invid järnvägen, ligger Berghmanska magasinet från 1800-talets första hälft. Magasinet är uppfört i medeltidsinspirerad tegelarkitektur, även kallad Bruniusarkitektur efter den kände arkitekten Carl Georg Brunius. Söder härom med sin huvudfasad mot hamnen ligger stadens nyare Tullhus, byggt 1889 efter ritningar av dåvarande stadsarkitekten Peter Boisen. Den strikt symmetriska byggnaden i maskinslaget, rött tegel är välbevarad och hade en central placering i hamnområdet vid den numera rivna Storebron. Byggnaden används idag för bostads- och kontorsändamål.

▼ På Hamntorgetets norra sida ligger järnvägsstationen. Stationsbyggnaden är byggd i handslaget tegel och är i likhet med Tullhuset strikt symmetrisk. Stationen var från början sammanbyggd med en banhall på norra sidan, denna revs 1930 som tidigare nämnts.

▼ Öster om järnvägsstationen står två tidigare mycket viktiga byggnader för hamnen, fyren och pegelhuset. Fyren, som är ett byggnadsminne, uppfördes år 1865 och var då placerad i kvarteret Östen men flyttades året efter till nuvarande plats. Motivet var att järnvägsstationens byggnader skynde fyrens ljus mot havet.

▼ Pegelhuset invid fyren tillkom 1878 och innehöll en pegel, ett instrument som mätte vattenståndet i hamnbassängen. Informationen om vattenståndet var av avgörande betydelse för fartygens möjlighet att segla in och ut ifrån hamnen.

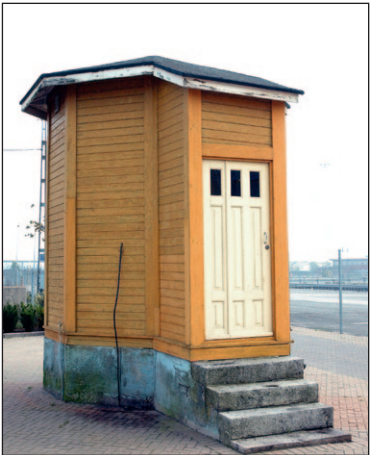
▼ Bornholmsterminalen i södra delen av Hamntorget uppfördes år 2000 efter ritningar av arkitekt Claes B Persson.



Hamntorget domineras av järnvägsstationen och den nya färjeterminalen.



Bornholmsterminalen uppförde år 2000 efter ritningar av arkitekt Claes B Persson.



Pegels hus har ett stort kulturhistoriskt värde.

Karaktär och förhållningssätt

▼ Byggnadsvolumerna längs Hamngatans västra sida bör bibehållas. Det gamla hamnkontorets tillsynes enkla arkitektur innehåller fina detaljer i fasad och tak som bör bevaras.
▼ Berghmanska magasinet, Tullhuset och järnvägsstationen utgör omistliga byggnader från hamnens expansiva period under 1800-talets andra hälft. Byggnadernas välbevarade arkitektur får ej förvanskas.

▼ Fyren och pegelhuset är ur sjöfarts- och teknikhistoriskt perspektiv synnerligen värdefulla för hamnen och dess historia.
▼ Byggnaderna kring Hamntorget har ett mycket stort kulturhistoriskt värde, både som solitärer men också som en ensemble av viktiga hamnfunktioner under 1800- och 1900-talen.

Västra kajen och Lantmännens siloanläggningar



Hamninloppet domineras av dessa spannmålsilos.

▼ De allt större volymer av spannmål som hantades i hamnen medförde en omfattande nybyggnation av magasin och siloanläggningar på hamnbassängens västra kaj och vid järnvägen. Kajen utvidgades under 1920-talet. På kajen byggdes fram till mitten av 1960-talet ett antal magasin. Dessa imponerande byggnadsvolymer, en gång skyltade med namn som Skånska Lantmännens Centralförening och Engströms, har delvis förändrats under årens lopp men karaktären är bibehållen. Borta är dock alla lastkranar som en gång stod längs kajens kant.

Öster om den stora järnsilon vid järnvägen ligger byggnader av enklare karaktär i tegel och plåt. Verksamheterna i området är mycket skilda och omfattar bland annat diverse små verkstäder.

Karaktär och förhållningssätt

▼ Silobyggnaderna är, tillsammans med Mariakyrkan och stadens vattentorn, Ystads tydligaste landmärken. Ur ett teknik-, industri- och lantbrukshistoriskt perspektiv utgör anläggningarna ett viktigt kulturarv. Som landmärke är de av avgörande karaktär för hamnen men samtidigt en barriär mot havet.
▼ De omfattande volymer och ytor som anläggningen har medfört att färgsättningen är av stor betydelse.

▼ Lantmännens silo vid järnvägen utgör en barriär mot hamnen men är samtidigt en tydlig karaktärsbyggnad vars kulturhistoriska värde inte får underskattas. Möjligheten till lämplig användning bör utredas.
▼ Den låga bebyggelsen med verkstäder och kontor utgör inte något större arkitektoniskt tillskott men är bra exempel på vardaglig och ibland förbisedd bebyggelse.

Järnvägens bangård



Banområdet har breddats på grund av den ökade godshanteringen.

▼ Banområdet har under årens lopp breddats till följd av ökad godshantering och växande passagerartrafik. Moderniseringen av transport- och tågtekniken har däremot medfört att alla de gamla byggnaderna som vattenhåstar, godsmagasin och liknande har försvunnit.

Karaktär och förhållningssätt

▼ Träden längs Österleden utgör en viktig inramning mot norr.

Gångbron bör göras mer anpassad avseende väderförhållande och utformning.

Polenterminalen, Tobakshejdan och Revhusen

I hamnområdets östra del låg varvet och Tobakshejdan med sin bebyggelse från 1800-talet. Mellan Tobakshejdan och Revhusen fanns också ett epidemisjukhus, byggt 1849 inför den väntade kolerafarsoten. Det användes senare som folkskola och blev så småningom ombyggt till lägenheter.

▼ Redan på 1940-talet kom Tobakshejdan och Revhusen i farozonen då planerna på hamnens förändring och utvidgning österut tog form.

Den långa raden av låga och sammanbyggda hus i Tobakshejdan revs 1971 för att ge plats åt Polenterminalen som byggdes samma år.

Byggnaden nordost om terminalen uppfördes på 1950-talet och användes under en period av Kockens, känt för sina kryddor.

▼ Revhusens historia sträcker sig tillbaka till slutet av 1700-talet och fiskeläget etablerades på 1820-talet. Tidigare hade fiskarna haft sin verksamhet och sitt boende vid Sjömansgatan och i området vid nuvarande småbåtshamnen. Då fiskhanteringen ansågs lukta illa fick näringen flytta ut från staden. I slutet av 1800-talet fanns i Revhusen ett tjugotal hus och området beboddes av drygt 350 personer.

På den stora kajen väster om Revhusen bedrivs modern industriverksamhet samt lastning och lossning av gods. Bland verksamheterna kan nämnas en pelletsfabrik samt Swecox hantering av koks.

Karaktär och förhållningssätt

▼ Det inhägnade området kring Polenterminalen domineras av asfalterade ytor för gods- och passagerartrafik. Från terminalbyggnaden löper flera gångbryggor för passagerare ut mot kajen och båtarna.

▼ Träden längs Bornholmsgatan bör bevaras och kompletteras. Swecox byggnad utgör en betydelsefull silhuett och ett landmärke.



Tobakshejdan revs 1971 för att ge plats för den nya Polenterminalen.



Revhusen var ett fiskeläge som etablerades på 1820-talet. År 2010 hade alla hus rivits utom ett.



Träden längs Bornholmsgatan bör bevaras.



Röda bodarna och angränsande områden

▼ Bebyggelsen i Röda bodarna består av industri- och verkstadsbyggnader från 1900-talet. Områdets västra och norra del domineras av de gamla järnvägsverkstäderna och före detta Persöners byggnader vars tegelarkitektur är från 1900-talets första hälft. Utmed båda sidorna om Södra Dragongatan är bebyggelsen främst från 1960-talet och framåt.

Norr om Röda bodarna, mot järnvägen, ligger mindre industri- och verkstadsbyggnader i enkel men välbyggd tegelarkitektur. I den östra delen av området låg tidigare järnvägens gamla lokstallar som revs i början av 2000-talet. Idag används marken till upplag av järnskrot.



Röda Bodarna domineras av industri- och verkstads byggnader från 1900-talets början.

Karaktär och förhållningssätt

▼ De gamla järnvägsverkstäderna har ett mycket stort kulturhistoriskt värde. Verkstäderna är, tillsammans med järnvägsstationen, i princip de enda återstående byggnaderna från järnvägens första tid.

▼ Före detta Persöners stora byggnader norr om Bornholmsgatan utgör ett viktigt dokument i Ystads industriella 1900-talshistoria och deras exteriör och interiör har arkitektoniskt värdefulla delar och detaljer.

Området vid världens ände/ engelska bryggan



Området söder om Revhusen används i dag som upplagsplats.

▼ Hamnområdet söder om Revhusen används idag som upplagsplats och i området finns i princip ingen bebyggelse. Tidigare låg här ett antal stora cisterner och tankar för bland annat petroleum. Av dessa återstår endast en.



Karaktär och förhållningssätt

▼ Vid uppförande av nya byggnader och anläggningar krävs stor omsorg avseende byggnadsvolymer och utformning med tanke

på närheten till stranden och Sandskogsområdet österut.

