

2015-03-10

Rev. 2015-11-03

Samrådsredogörelse

– bilaga till utställningshandling för fördjupning av
översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen



1. Sammanfattning av planförslaget

Stadsdelarna Vivalla och Boglundsängen står inför förändringar. I Vivalla behöver fastighetsbolaget Örebrobostäder (ÖBO) renovera stora delar av bostadsbeståndet och i samband med det finns tankar om att förändra bebyggelse- och gatustrukturen. I Boglundsängen växer handelsområdet och nyetableringar väntas, samtidigt som kommunen tar emot förfrågningar om nya företagsetableringar i området. Det fördjupade översiktsplanen ska vara vägledande för fastighetsägare inför de förändringar som väntas i området.

2. Samrådet

2.1 Vad är en samrådsredogörelse?

Samrådsredogörelsen är en bilaga till utställningsversionen av den fördjupade översiktsplanen (FÖP). Syftet med samrådsredogörelsen generellt är att beskriva hur plansamrådet har gått till och vilka förändringar som samrådet lett till i plandokumentet. Den ska även bemöta och redovisa synpunkter som inkommit. Ansvariga politiker i styrgruppen och tjänstemän har läst och diskuterat de yttranden som kommit in. I samrådsredogörelsen redovisas alla inkomna synpunkter med kommentarer från politiker och tjänstemän.

2.2 Hur har samrådet gått till?

Mellan den 4 april och den 20 juni 2014 har förslaget till fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen varit på samråd. Samrådsförslaget skickades ut med skrivna kommentarer om tveksamheter för att uppmuntra till engagemang och visa på möjligheterna till påverkan i det fortsatta planarbetet. Samrådshandlingen har skickats ut via e-post eller brev till berörda organisationer, interna och externa myndigheter, företag och fastighetsägare m.fl. enligt en sändlista. Under samrådstiden har planförslaget funnits tillgänglig i två former:

- På www.orebro.se/detaljplan har allt material, text, kartor, miljökonsekvensbeskrivning, kortversion av planförslaget på lättare svenska och information om möten funnits publicerat.
- Textdokument med kartor och miljökonsekvensbeskrivning i fysisk form har funnits utställda på biblioteket i Vivalla centrum, Eurostop i Boglundsängen, Örebro Servicecenter på Drottninggatan 5 och på Stadsbyggnadshus 1 på Åbylundsgatan 8A.

2.3 Samrådsaktiviteter

Annonsering har skett i Nerikes Allehanda, såväl papperstidningen som den digitala tidningen, vid två tillfällen, samt i Örebroaren vid två tillfällen. I det lokala Vivallabladet, som ÖBO delar ut till hushållen i Vivalla, har information om planförslaget, samrådet och samrådsmötet presenterats. Inför samrådsmötet har lokal affischering skett.

Under samrådstiden har ett antal aktiviteter genomförts:

- Informationsinsatser på Vivalla områdesgrupp vid flera tillfällen under våren 2014.
- Ett antal personer med nyckelfunktioner lokalt i Vivalla, exempelvis personalen på biblioteket i Vivalla och servicecenter, Vivallas områdesgrupp, ÖBOs distriktskoordinator i Vivalla, ÖBOs rådgivande "hyresgäststyrelse", ombads att fungera som ambassadörer för att sprida

information om planen och möjligheterna att tycka till. Aktiviteten var ett sätt att ytterligare sprida kunskap och väcka intresse för arbetet.

- Samarbete med klass 8c på Vivallaskolan. Den 4 april 2014 hölls en introduktionsföreläsning där planförslaget presenterades. Därefter arbetade klassen med planförslaget och den 26 maj redovisade eleverna sitt arbete med planen för politiker och tjänstemän, som också fick med sig elevarbetena.
- Radiointervju i SR P4 med information om pågående planarbete, samrådsmöte och möjligheter till att lämna synpunkter.
- Ett öppet samrådsmöte för allmänheten hölls den 29 april kl. 18-20 i Kulturaréan, Vivallaskolan. Vid mötet deltog 29 personer, varav 19 var kvinnor och 10 män.
- Informations- och dialogmöte med ÖBO och konsulter från White och WSP som arbetar med byggnadsprojekt i Vivalla den 16/5 2014.
- Plansamråd på Länsstyrelsen den 3 juni. Utöver handläggare från olika avdelningar på Länsstyrelsen deltog även Trafikverket.
- Under sommaren 2014 genomfördes en sommarsatsning i Vivalla som gick under namnet *Sommar i Vivallaparken*. Satsningen innebar att ungdomar under totalt 9 veckor erbjöds sommarjobb som hade utgångspunkt i Vivallaparken. Satsningen genomfördes på uppdrag av västerkoordineringsgruppen och samordnades av Örebro kommun tillsammans med ÖBO. Ett flertal förvaltningar och aktörer deltog i genomförandet. Vid tre tillfällen, den 18/6, den 9/7 och den 30/7, ordnade Stadsbyggnad workshop och föredrag om Vivallaparkens utveckling med utgångspunkt i FÖP:en. Förutom de sommarjobbade ungdomarna bjöds alla boende i Vivalla in till workshoptillfällen. De tre tillfällena resulterade i många idéer och hur Vivallaparken kan utvecklas i framtiden.

Efter samrådstidens slut har projektgruppen genomfört några aktiviteter riktade mot ett antal specifika fastighets- eller sakägare i frågor som behövt fördjupat underlag för det fortsatta arbetet:

- Stadsbyggnad har efter samrådet bett Länstrafiken inkomma med ett kompletterande samrådsvar i syfte att förtydliggöra Länstrafikens inställning till de förslag som inbegriper infrastruktur anpassad för kollektivtrafik, såväl befintlig som förslag till tillkommande, eftersom dessa frågor har inbringat ett flertal motstridiga yttranden. Ett möte hölls 17 september för att inledningsvis diskutera underlaget.
- Den 21 oktober hölls ett möte med W-invest som är en stor fastighetsägare i Boglundsängen. Mötet handlade om att diskutera strategiska ställningstaganden för markanvändning på vissa av W-Invests fastigheter, samt att föra ett samtal om respektive parts syn på framtida utveckling av området.
- Den 18 november, samt 25 november hölls möten med representanter från kommunens Lokalförsörjningsavdelning, förvaltningen för Barn och utbildning samt fastighetsbolaget Futurum. Mötena handlade om att uppdatera statistik över elevunderlag samt att diskutera strategiska ställningstaganden för förskolor och skolor i planområdet i förhållande till inkomna samrådsvar med motstridiga synpunkter på planens förslag till placering av förskolor och skolor. Mötet var nödvändigt eftersom ingen av mötesdeltagarna hade inkommit med samrådsvar.
- Den 10 december hölls ett möte med fastighetsbolagen Västerporten och Örebroporten som tillsammans med kommunen äger fastigheter i norra delen av Boglundsängen. Mötet handlade om strategiska ställningstaganden för markanvändning som skiljer sig från gällande detaljplan. Mötet bedömdes som nödvändigt eftersom aktuella fastighetsägare inte hade inkommit med samrådsvar.

3. Inkomna samrådssvar

3.1 Överblick och analys av inkomna samrådssvar

Drygt 40 samrådssvar har inkommit från privatpersoner, organisationer, företag, myndigheter och fastighetsägare. Dessa har lämnat synpunkter under samrådsmöten, via e-post, vanlig post eller via blanketter som funnits tillgängliga vid utställningarna i Vivalla centrum och vid Eurostop. Vissa svar representerar en förening eller organisation och är undertecknad av flera personer. Synpunkter har också kommit från elever, sommarpraktikanter m.fl. i samband med ovan nämnda aktiviteter under samrådsperioden.

I detta kapitel presenteras en övergripande granskning av inkomna samrådssvar. Att ta hänsyn till alla synpunkter är omöjligt då åsikterna går isär. Kommunen har då ett ansvar att ta ställning till det allmännas bästa istället för de sammanslagna enskildas.

Ett antal frågor återkommer i de olika svarsgrupperna och bland annat dessa diskuteras här. I kommande kapitel finns ett avsnitt med kommentarer kring hur synpunkterna har bemötts och omhändertagits i omarbetningen av planförslaget.

3.2 Övergripande granskning av samrådssvaren

Vid en analys av samrådssvaren är det viktigt att komma ihåg att det ca 40-talet samrådssvar som har inkommit inte utgör ett representativt urval av vad vare sig de boende i Vivalla och närliggande bostadsområden som fastighetsägare, aktörer och tillfälliga besökare generellt har för åsikter kring de förslag som presenteras i planhandlingen, men det går ändå att se mönster och tendenser i det material som har kommit in. En fördjupad översiktsplan, som spänner över stora områden och tar ställning i frågor som kan vara motstridiga, kan uppfattas som ett komplext och omfattande textdokument. Samrådsmötet, utställningarna och kortversionen av planen kan ha bidragit till att planen har tillgängliggjorts ännu mer och i någon mån kompenserat för planens storlek och omfång.

I flera samrådssvar är detaljeringsgraden så hög att det blir svårt att behandla i en fördjupad översiktsplan som ska visa de stora dragen i planeringen. Den fördjupade översiktsplanens kartmaterial är inte avsett för att presenteras i en noggrannare skala än ca 1:20 000.

En del samrådssvar grundar sig på missuppfattningar om vad en fördjupad översiktsplan har för syfte eller vad som menats med delar av texten i planförslaget. Det innebär att syftet och texten behöver göras tydligare på vissa ställen. Exempelvis finns missuppfattningar kring vad de utpekade områdena för "blandad bebyggelse" kan inrymma. Det är inte absolut nödvändigt att bostäder är en del av blandningen, men kan vara det, i det fall det är lämpligt och möjligt. En missuppfattning är att en översiktsplan är inriktad på genomförande. Den fördjupade översiktsplanen pekar dock enbart på möjligheter och ska ses som riktlinjer för den fortsatta planeringen, exempelvis vid detaljplanering eller bygglov.

En svår fråga för hanteringen av samrådssvaren är hur hänsyn ska tas till alla svar. Att många har haft samma åsikt ges dock egentligen inte större tyngd än att en person eller aktör tyckt något, då de som svarat inte utgör ett representativt urval av de boende i området. Att tillgodose alla synpunkter är omöjligt då åsikterna går isär. Det innebär ett ansvar att ta ställning till det allmännas bästa istället för de sammanslagna enskildas. De synpunkter som inkommit som inte berör den fördjupade översiktsplanen, men som bedömts vara relevanta i andra projekt eller i andra förvaltningars arbete, har sorterats ut och ska skickas vidare till den förvaltning frågan berör.

Protester mot olika förslag har förekommit i några svar. De bedöms på samma sätt som andra synpunkter, men vi är också medvetna om att det är troligare att de som inte tycker om en idé gör sin röst hörd än de som är nöjda eller inte intresserade.

3.3 Gränsdragningar och NIMBY

Att dagens samhälle är uppdelat, boendeselegerat och präglad av främlingsfientliga strömningar är något som mer eller mindre tydligt framkommer i flera samrådssvar. Dessa underifrån- och individperspektiv på ett delat samhälle påtalar vikten av att arbeta med stads- och samhällsplanering, dvs. att utifrån förändringar och förstärkningar av den fysiska miljön försöka motverka dessa processer och synsätt på andra människor. Den kommunala planeringen har en skyldighet att väga olika intressen mot varandra och mot bakgrund av politiska beslut finna lösningar och avvägningar som antas svara mot ett överordnat allmänt intresse.

Två sätt för individer att hantera och förhålla sig till social och kulturell olikhet som återkommer i samrådsvaren är fenomenen NIMBY (Not In My Back Yard) och konstruerandet och upprätthållandet av gränser. Med NIMBY avses en reaktion på en situation, ex. ett planförslag, som innebär att individen/gruppen säger sig vara positiv till åtgärden i sig men kritisk till den specifika placeringen och/eller den påverkan som kan ske i ens närhet om den blir verklighet. I samrådsvaren är detta tydligt då många uttrycker en förståelse för att exempelvis boendestrukturer bör förändras samtidigt som det är lika tydligt emot att förändringar i form av nya bostäder eller verksamheter i närområdet bör genomföras. Det kan också vara så att det uttrycks en förståelse för att det finns problem med den segregerade staden men att det enbart är något som gäller Vivalla eller en diffus helhet som inte är det egna kvarteret eller stadsdelen. En del sådana synpunkter bör inte avfärdas, utan kan utgöra viktig lokalkunskap om hur platser används och nyttjas av närboende. En fördjupning av en översiktsplan har ett långt tidsperspektiv på ca 20 år och i en växande stad som Örebro innebär det att nya bostäder, verksamheter, gator eller satsningar på natur- och parkområden måste tillkomma, vilket därför med nödvändighet innebär förändringar i många människors närmiljö. Dessa förändringar görs utifrån noggranna avvägningar mellan viktiga värden.

I många samrådssvar är det uppenbart att den fysiska uppdelningen av staden i olika stadsdelar med gränser mellan sig är något som många förhåller sig till. Generellt gäller att samrådsyttranden från grupper eller individer utanför planområdet ofta diskuterar och har synpunkter på förhållandet mellan Vivalla och den övriga staden, ofta utifrån den stadsdel de själva bor i. Det är med andra ord viktigt för många att dra och upprätthålla gränser mellan Vivalla och framför allt angränsande stadsdelar. Noteras bör att den angränsande stadsdelen Baronbackarna utgör ett undantag. Härifrån diskuteras inte förhållandet med Vivalla.

Kringliggande stadsdelar konstrueras i vissa samrådssvar som stabila områden, som behövs för att inte hela Väster ska "falla samman", som områden som måste hållas intakt, där fastighetsvärden måste skyddas och som inte bör byggas samman eller integreras med Vivalla. Detta sker samtidigt som Vivalla konstrueras som det problematiska, inte sällan för något som innebär kriminalitet och skadegörelse, eller för att det där finns människor med olikartade synsätt på ex. natur. Genom hänvisningar till geografiska platser, ex. Hjärstaskogen, illustreras i flera svar hur fysiska gränser hjälper till att upprätthålla dessa i huvudsak mentala gränser mellan människor. Hjärstaskogen, men också andra platser i gränslanden mellan Vivalla och andra stadsdelar, blir ofta symboliskt viktiga gränser som skiljer människor med olika social och kulturell bakgrund åt. Den fysiska gränsen upprätthåller skillnader genom att de innebär ett fysiskt avstånd mellan två platser men den speglar sannolikt samtidigt ett redan etablerat mentalt avstånd mellan "vi" och "dem" där hänvisning till bevarandet av naturen, grönstråk, spridningskorridorer osv. konstrueras som den överordnade

principen för all utveckling. Gränser är dock inte givna eller naturliga, utan kan ses som socialt konstruerade eftersom de upprätthålls genom att människor talar och förhåller sig till dem. Syftet med gränsdragningar kan vara att de har en social funktion, de markerar ett "vi" i förhållande till "andra", vilka som tillhör respektive inte tillhör en specifik stadsdel, och därmed också den klassmässiga position som den är sammanknippad med. Ett viktigt syfte med denna plan är att skapa förutsättningar för att staden ska sitta samman bättre, att områden som Hjärstaskogen eller skogspartiet mellan Vivalla och Lundby inte ska upplevas som en fysisk gräns utan som en plats som människor med olika social och kulturell bakgrund ska kunna mötas på, bo invid, transportera sig genom eller ha sin barnomsorg förlagd till. Att i plansammanhang bestämma hur gränser konstrueras och upprätthålls är en omöjlighet, men genom att i förslagen visa på hur den fysiska miljön kan utvecklas och förstärkas kan emellertid förutsättningar skapas för att påverka hur individer och grupper ser på exempelvis gränser mellan stadsdelar.

3.4 De stora dragen i samrådssvaren

I samrådshandlingen ställdes ett flertal frågor till läsarna om centrala frågor som planen behandlar. Frågorna var tänkta som en hjälp för läsarna att reflektera över de ställningstaganden som kommunen önskat få respons på. Av inkomna samsrådssvar framgår att vissa frågor har varit särskilt viktiga och där en mer eller mindre samstämmig bild har trätt fram. En sådan fråga rör planens förslag till gata för bil- och busstrafik genom Vivalla, där det tydligt har framgått att de boende i Vivalla inte vill ha någon motortrafik igenom området. Det är helt i linje med den folkomröstning som genomfördes 2009 och kommunen avser därför att bejaka detta. Däremot har de lyft fram förslaget om att bevara och utveckla Vivallaparken som ett mycket bra förslag. De boende vill att Vivallas centrala grönstråk utvecklas till ett attraktivt, sammanhängande parkstråk.

Många samrådssvar från myndigheter, kommunala förvaltningar, organisationer, föreningar och individer har berört Hjärstaskogen och de förslag som planen presenterar för dess utveckling. Många svar är i linje med planens intentioner att skogen ska bevaras, utvecklas och där så är lämpligt förändras. Mest positiva är samrådssvaren till att skogen utvecklas och görs mer tillgänglig och trygg. På samma sätt är många positiva till att Vivallakullen utvecklas till en mötesplats. Delade meningar råder kring ny bebyggelse intill Hjärstaskogen. När det gäller ny bebyggelse i form av förskolor och anläggningar som gör att naturen utvecklas, t.ex. grillplatser, raststugor, entré till området etc., tas förslaget emot övervägande positivt. Skolbebyggelse i södra delen av Hjärstaskogen har vållat övervägande negativa synpunkter. Förslaget om att smalna av Vivallaringen, som ett sätt att tillgängliggöra Hjärstaskogen, har tagits emot övervägande väl. Som berördes ovan finns det geografiska skillnader i hur välvilligt förslagen om Hjärstaskogens utveckling har tagits emot.

Planens generella inriktning mot att utveckla och tillgängliggöra natur- och parkområden i planområdet, såsom exempelvis de gröna fingrarna inne i Vivalla, Boglundsängens naturreservat och gröna stråk är något som en majoritet av samrådssvaren har ställt sig positivt till.

Övervägande positiv respons har erhållits på planens förslag till hur Vivalla, och till viss del Boglundsängen, kan utvecklas mot en mer blandad stadsdel och stadsmiljö. Detsamma gäller i hög utsträckning att området ska sitta samman och att barriäreffekterna ut mot övriga staden ska minskas. Såsom beskrevs ovan finns det dock undantag mot detta, varav vissa av starkt rasistisk karaktär.

Ett tema som blivit viktigt att utreda efter samrådet har varit trafiken i Boglundsängen där framförallt myndigheter har påtalat briser i det underliggande planeringsunderlaget. Önskemål har rests som

beskriver vilka trafikalsstring som ett genomförande av FÖP:en kan ge, samt vilken påverkan på riksintresset E18/E20 som då kan uppstå. Trafiksituationen i Boglundsängen är idag av sådan karaktär att köer på Hedgatan och motorvägsavfarterna kan uppstå. En fortsatt utveckling av Boglundsängen med inriktning mot handel skulle nämnvärt försvåra trafiksituationen. Åtgärder för detta krävs, varav den viktigaste är att norra delen av Boglundsängen utvecklas med inriktning mot bostäder och lättare, icke-störande verksamheter och kontor i enlighet med förslaget i FÖP:en. Ett antal åtgärder krävs dock för att hantera trafiken och en lista med viss prioriteringsordning har tagits fram. Se även trafikutredningen i planens bilaga 4.

3.5 Barnens synpunkter

Relativt tidigt i planarbetet, hösten 2012, fick elever i årskurs 6 och 9 på Vivallaskolan (totalt 110 st.) möjlighet att delta i arbetet genom att berätta hur de upplever och använder sin utemiljö, samt bidra med idéer till förbättringar i närområdet, som ett underlag för det fortsatta planarbetet, se planhandlingen för mer information.

Eftersom det bor så många barn i Vivalla (ca 40 % av befolkningen i Vivalla är barn mellan 0-18 år) har det varit viktigt för oss att få inblick i vad barn som bor och vistas i planområdet tänker och tycker om de förslag som vi har för Vivallas och Boglundsängens framtid. Utemiljön är viktig, inte minst för barn som spenderar stor del av sin lediga tid utomhus i sitt närområde. För de barn som lever i trångboddhet och/eller ekonomiskt utsatta familjer, är utemiljön extra viktig. Vivalla är den stadsdel i Örebro som har högst andel barn som lever i ekonomiskt utsatta familjer och/eller trångboddhet. Därför ägnade vi tid under våren 2014 åt att diskutera samrådsförslaget med dels klass 8c på Vivallaskolan, dels ungdomar som gjorde sin sommarpraktik inom ramen för "Sommar i Vivallaparken", för att ytterligare förankra förslaget och ta med oss synpunkter till det fortsatta arbetet.

Synpunkterna från skolklassen kan sammanfattas i följande punkter:

- Eleverna var negativa till att öppna gata för bil- och busstrafik genom Vivalla. Det skulle medföra buller och en betydande olycksrisk för alla barn som rör sig i parkstråket. Dessutom skulle en gata ta mycket plats i parken som kan användas till annat. Även om en gata enbart för buss skulle byggas, ansåg klassen att det var ett dåligt förslag. Dagens gång- och cykelväg i parkstråket, separerad från övrig trafik, upplevde eleverna som bra, även om cyklars hastighet kan bli hög och därför upplevas som otrygga.
- Förslaget i samrådet om att bygga en bro mellan Vivalla och Baronbackarna tyckte eleverna var positivt då det skulle göra det lättare att röra sig mellan stadsdelarna på vardera sida om E18/E20. En bro skulle också vara bra för att möjliggöra busstrafik mellan Vivalla och Baronbackarna. Gångväg i kombination med gata för bil och buss skulle även förbättra tryggheten längs gång- och cykelvägnätet. Eleverna framförde att de upplever många gång- och cykelvägar som mörka och otrygga. Några negativa aspekter med förslaget framfördes ej.
- Förslagen om att ersätta gång- och cykeltunnlar upplevde klassen som bra eftersom de håller med om att tunnlar upplevs otrygga. De var också positiva till fler gång- och cykelvägar i öst-västlig riktning.
- Klassen var positiva till bostäder längs östra Vivallaringen. Det skulle kunna göra området tryggare, då det idag upplevs som oroligt.
- Planens förslag att möjliggöra för lokaler, små butiker, kontor och mindre verksamheter längs Poesigatan, hade eleverna tolkat som "shoppinggata". De framförde farhågor om att en sådan utveckling skulle kunna bli störande.

- Eleverna var positiva till att fler lokaler för exempelvis föreningsliv. De framförde synpunkter på att det saknas platser för de äldre ungdomarna att vara på, exempelvis efterfrågades en fritidsgård för ungdomar från 15 års ålder.
- Planförslagen om att utveckla Vivallakullen med grillplatser, raststuga mm ansåg eleverna var bra. De framförde även idéer att anlägga lekplatser och skateboardpark vid kullen.

Generellt kan sägas att elevernas synpunkter stämmer i hög utsträckning överens med flera av de övriga synpunkter som framförts under samrådet, se avsnitt 3.5.

De ungdomar som gjorde sin sommarpraktik år 2014 inom ramen för "Sommar i Vivalla", fick möjlighet att diskutera planförslaget, i första hand utifrån Vivallaparken framtida utveckling. Ett flertal konkreta förslag till aktivitetsytor för en framtida park framkom. Nedan presenteras ett urval av alla de förslag som inkom under "Sommar i Vivalla 2014":

- Ingen bil/busstrafik, promenadslingor, mer belysning, bättre orienterbarhet.
- Mer färg, blommor, konstverk,
- Fontän, dricksvatten, vattenlek, större badbassäng, annan plats för badet.
- Öppna ytor för spel och lek, utomhusgym, skatepark, spontanidrottsplats, mer aktiviteter för tjejer
- Pulkabacke, varma bänkar på vintern, skridskobana,
- Små lekplatser för barn, temalekplats, platser för olika åldrar och kön
- Offentliga toaletter, grillplatser, bänkar och bord
- Kojskog, bevara alla träd,
- Raststuga, paviljong, plats under tak, scen

Förslagen kommer att bearbetas och vidareutvecklas under 2015 års sommarsatsning i Vivalla där kommunens tjänstemän deltar i arbetet för att sedan omsätta en del av idéerna i praktiken.

3.5 Inkomna synpunkter med kommentarer

Samtliga inkomna samrådssvar presenteras här i sin helhet. Insprängt i samrådssvaren beskrivs hur kommunen har för avsikt att hantera synpunkterna i det fortsatta planarbetet. Länsstyrelsen har en särskilt granskande roll av översiktsplanen enligt plan- och bygglagen och ska efter utställningen inkomma med ett granskningsyttrande som kommer att ingå i planhandlingen.

1. Länsstyrelsen:

Fördjupningen av översiktsplanen har överlämnats till Länsstyrelsen i enlighet med 3 kap. 9 § plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen har beretts tillfälle att lämna synpunkter.

Syfte

Syftet med fördjupningen av översiktsplanen är att den ska ge en helhetsbild av den planerade markanvändningen i området och mot angränsande stadsdelar. Den ska peka ut platser som kommunen värnar om, klargöra framtida planeringsförutsättningar samt tydliggöra stadsdelarnas förhållande till varandra och den omgivande staden.

Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen tar fram en fördjupning av översiktsplanen (FÖP) för Vivalla och Boglundsängen. Länsstyrelsen anser att FÖP:en är väl genomarbetad och kan fungera som ett bra underlag vid kommande planläggning, lovgivning och övrigt beslutsfattande inom området. Länsstyrelsen är särskilt positiv till den historiska beskrivningen av området och

redovisningen av de sociala aspekterna i planen, såsom trygghet, jämställdhet, genusperspektiv osv. Länsstyrelsens synpunkter kan sammanfattas i nedanstående punkter:

1. Länsstyrelsen anser påverkan på riksintresset för E18/E20 behöver förtydligas.
2. Länsstyrelsen anser att FÖP:en behöver kompletteras med riktlinjer för hur kommunen avser att behandla översvämningsfrågan i kommande planläggning.

Riksintressen

Områden av riksintresse för anläggningar för kommunikationer

I anslutning till planområdet finns två anläggningar som är av riksintresse för anläggningar för kommunikationer, E18/E20 och Godsstråket genom Bergslagen. Länsstyrelsen anser att kommunens beskrivning av riksintressena är bra, däremot behöver redovisningen av påverkan på riksintresset för E18/E20 förtydligas i FÖP:en.

Kommentar: Texten har arbetats om utifrån en ny trafikutredning som har tagits fram och har på så sätt förtydligats.

I planen föreslås ett antal åtgärder för att öka framkomligheten och trafiksäkerheten på E18/E20, det är dock oklart vilken exploatering och trafikbelastning dessa åtgärder utgår ifrån. För att tydliggöra vilka konsekvenser planförslaget har på riksintresset för E18/E20 anser Länsstyrelsen att FÖP:en behöver kompletteras med en redovisning av vad planen konkret innebär, dvs. en kartläggning av den totala belastningen på trafiksystemet om alla planer, nya och redan antagna, genomförs samt om en ny stadsdel lokaliseras norr om Boglundsängen. Länsstyrelsen har under samrådstiden fått kännedom om att de föreslagna åtgärderna utgår ifrån en trafikutredning som togs fram för etablering av en fotbollshall inom planområdet. Planförslaget medger således en annan utveckling av området än vad trafikutredningen utgår ifrån.

Kommentar: I samband med revideringen av planen har en ny trafikutredning (se bilaga 4) tagits fram som bättre redovisar den totala trafikbelastningen för såväl nya som antagna planer.

Utredningen behandlar buller, trafikbelastning, påverkan på riksintresset E18/E20, och innehåller också ett antal förslag till åtgärder som vardera konsekvensbedömts och beskrivs utifrån vilken effekt de har på trafiken. Trafikutredningen har tagits fram parallellt med att ställningstaganden om utvecklingen av Boglundsängen och miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats.

Idag trafikeras Hedgatan av ca 23 000 fordon per dygn, norr om motorvägsavfarten. Enligt trafikutredningens beräkningar som baseras på förslaget för FÖP:en (inklusive ca 500 bostäder i Vallby som genererar ca 1500 fordon/dygn på Hedgatan) kommer ett genomförande av planen medföra en ytterligare belastning på ca 19 000 fordon per dygn på Hedgatan i vägsnittet mellan den norra motorvägsav-/påfarten och Wivalliusrondellen. Ett genomförande av FÖP:en skulle alltså innebära en total trafikmängd på omkring 43 000 fordon per dygn, under maxtimmen en lönehelg, där alla detaljplaner, såväl befintliga som ändrade i enlighet med FÖP:en, är maximalt utbyggda efter vad planerna medger. Skulle området istället utvecklas enligt gällande detaljplaner med betoning på handel, kan man enligt utredningen förvänta sig en total trafikmängd på ca 57 000 fordon per dygn. Med den fördjupade översiktsplanen minskas den förväntade totala trafikmängden med ca 14 000 fordon per dygn och därmed också minskad påverkan på riksintresset E18/E20. Ytterligare åtgärder för att hantera eventuell påverkan på riksintresset har tagits fram.

Alla åtgärder som beskrivs syftar till att minska risken för köer på motorvägen och inne på lokalgator i Boglundsängen samt att avlasta Hedgatan på olika sätt och med olika effekt, att både omfördela trafik och att öka kapaciteten per tidsenhet. Fyrstegsprincipen har varit vägledande i vår bedömning och hur vi har kategoriserat åtgärderna.

Människors hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning eller ras och skred

Allmänt

Länsstyrelsen anser att det är positivt att kommunen redovisar olika typer av miljöaspekter såsom, radon, översvämning, förorenad mark, risker kopplade till transporter av farligt gods, risker kopplade till verksamheter och bullerpåverkan i FÖP:en. Länsstyrelsen vill dock framhålla att mer ingående utredningar kan komma att krävas vid framtida detaljplaneläggning, exempelvis riskutredning, bullerutredning, markundersökningar osv.

Kommentar: Den reviderade trafikutredningen ger visst stöd för framtida planläggning, men det är naturligt att fler utredningar blir nödvändiga i takt med att detaljeringsgraden ökar vid detaljplaneläggning.

Buller

Länsstyrelsen anser att riksdagens antagna riktvärden för trafikbuller (proposition 1996/97:53) normalt inte bör överskridas vid nybyggnad av bostäder. Vid planläggning av förskolor, skolor, vårdlokaler, hotell, pensionat och kontor tillämpar Länsstyrelsen Trafikverkets riktlinje TDOK 2011:460, "Buller och vibrationer vid planering av bebyggelse". Enligt Trafikverkets riktlinje bör samma riktvärden som för bostäder även gälla för förskolor och skolor, med skillnaden att ljudnivåer ute gäller för hela skolgården.

Kommentar: I den reviderade trafikutredningen (bilaga 4) är buller en av de faktorer som har behandlats. De bullerberäkningar som har utförts visar att gällande riktlinjer för buller kan uppnås för de nya bostäder och verksamheter som planen föreslår, se trafikutredningen, bilaga 4 för mer information.

Djurhållning

Bostäder som planeras i den östra delen av planområdet måste placeras på lämpligt skyddsavstånd från djurhållningen i Boglundsängens naturreservat.

Kommentar: Gällande riktlinjer efterlevs i planen. Om det i kommande planeringsskeden blir nödvändigt så kommer djurhållning i närområdet regleras eller skärpas.

Översvämning

FÖP:en tar hänsyn till de risker som finns när det gäller risk för översvämningar upp till 200-årsflödet, vilket är bra. Området i norra delen av Boglundsängen som utpekats som "utbyggnadsområde bostäder", som även ska innehålla förskolor, ligger dock inom område med risk för översvämning för beräknat högsta flöde (BHF). Även den planerade utbyggnaden av den befintliga förskolan på fastigheten Ratten 2 ligger delvis inom BHF.

Enligt rapporten *Översvämningsrisker i fysisk planering*, framtagen av länen i Mellansverige år 2006, bör samhällsfunktioner av betydande vikt, däribland skolor och förskolor samt även sammanhållen bebyggelse, placeras ovanför nivån för det beräknade högsta flödet. I rapporten anges att i de fall man önskar använda översvämningshotad mark till annat än vad som rekommenderas bör en riskanalys utföras för att bedöma vilka åtgärder som behöver vidtas för att begränsa konsekvenserna av höga flöden. Länsstyrelsen efterfrågar i detta skede riktlinjer för hur kommunen avser att behandla översvämningsfrågan i kommande planläggning.

Kommentar: Planen har reviderats med skrivning om att lägsta golvnivå ska preciseras i kommande planeringsskede.

Statliga intressen

Transportsystem

Se yttrande från Trafikverket, bilaga 1.

Kommentar: Se kommentarer till Trafikverkets yttrande.

Råd enligt 2 kap. PBL

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen anser att den tidsmässiga avgränsningen bör förtydligas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB:n). Länsstyrelsen anser även att påverkan på riksintresset för E18/E20 behöver redovisas mer utförligt i MKB:n (se under rubriken "Riksintressen").

Kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen har reviderats enligt Länsstyrelsens påpekanden.

Naturvård

Det är positivt att värdet av närheten till stora naturområden lyfts fram i planen, liksom att det finns visioner om att utveckla naturområden som Hjärstaskogen och Boglundsängen för att öka tillgängligheten och tryggheten. Länsstyrelsen instämmer i de ställningstaganden avseende naturvård som anges i planen (sidorna 59 och 60).

I detta ärende har länsrådet Kjell Unevik beslutat. I handläggningen av ärendet har också enhetschef Eva Kåverud, bitr. länsarkitekt Lena Lundkvist, miljöhandläggare Peter Ekelund samt vattenvårds-handläggare Marie Jonsson och Christian Brun deltagit och samhällsplanerare Camilla Lund varit föredragande.

Kjell Unevik
Camilla Lund

2. Trafikverket:

Samråd avseende fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun, Örebro län

Trafikverket har mottagit rubricerad fördjupning av översiktsplan för samråd. Trafikverket är väghållare för E18/E20 samt på- och avfartsramper till trafikplats Hedgatan vilka delvis ingår i planområdet. Vidare förvaltar Trafikverket järnvägen som utgör planområdets östra avgränsning.

Ärendet

Syftet med den fördjupade översiktsplanen för områdena Vivalla och Boglundsängen är att ge en helhetsbild av planerad markanvändning, peka ut värdefulla platser, klargöra planeringsförutsättningar samt tydliggöra stadsdelarnas förhållande till varandra och den omgivande staden. Kommunen formulerar tre frågeställningar som fördjupningen av översiktsplanen ska bedöma. Den första av dessa, hur stadsdelar kan sammanlänkas, bedöms beröra Trafikverkets uppdrag. Förutom detta kommer Trafikverket att lämna synpunkter kopplade till de transportpolitiska målen och Trafikverkets uppdrag som förvaltare av statlig infrastruktur.

INLEDNING

Trafikverkets roll i samhällsplaneringen

Trafikverket ansvarar för den samlade långsiktiga planeringen av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart. I denna uppgift ingår bland annat att bevaka riksintressen för trafikslagets anläggningar. Trafikverket ansvarar även för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. De transportpolitiska målen är en utgångspunkt för Trafikverkets arbete. Målet är ett tillgängligt och säkert transportsystem som tar hänsyn till miljö och hälsa.

De transportpolitiska målen

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet (Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93). Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Övergripande synpunkter

Trafikverket uppfattar fördjupningen av översiktsplanen som ett väl genomarbetat förslag som skapar goda förutsättningar för vidare planering och utveckling av stadsdelarna Vivalla och Boglundsängen. De satsningar som presenteras för att förbättra förbindelser med kollektivtrafik samt gång och cykel uppfattas av Trafikverket som positiva, liksom förslag om att arbeta med åtgärder som påverkar transportbehovet. Samtliga dessa åtgärder bidrar till att skapa ett effektivare transportsystem med hållbarare transporter, vilket ligger i linje med de transportpolitiska målen. Vidare önskar Trafikverket uppmärksamma kommunens arbete med barns och äldres syn på sin närmiljö. Båda dessa grupper är särskilt utsatta, särskilt i de offentliga miljöerna och i transportsystemet. Att inkorporera deras verklighet i planarbetet skapar goda möjligheter för ett socialt hållbart samhälle och ett transportsystem för alla.

I fördjupningen av översiktsplanen beskrivs E18/E20 samt järnvägen - Godsstråket genom Bergslagen som fysiska barriärer. Trafikverket välkomnar en dialog med kommunen om hur barriäreffekter i och kring området kan minskas samtidigt som funktion och framkomlighet på såväl väg som järnväg upprätthålls. Kommunen gör på sidan 83 i plandokumentet ett antal ställningstaganden kring trafik och kommunikationer. Trafikverket anser att dessa ställningstaganden ger en bra grund för vidare planering och att de bidrar till de transportpolitiska målen, Trafikverket önskar dock uppmärksamma kommunen på att Trafikverket inte kan ta ställning till specifika åtgärder i detta läge. Åtgärder på eller i anslutning till statlig infrastruktur måste föregås av samråd med Trafikverket, ibland av åtgärdsvalsstudie samt prioriteras inom ramen för Trafikverkets årliga planering.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. Efter samrådsperioden har möten hållits med Trafikverket för att informera om och diskutera möjliga åtgärder som kan påverka Trafikverkets infrastruktur. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder och i det läget är avsikten att dessa återigen ska samrådas med Trafikverket för att på bästa sätt synkroniseras med Trafikverkets planering.

Redaktionella synpunkter

Trafikverket hade önskat att karta 27 på sidan 87 varit större, åtminstone en hel A4-sida men gärna än större. Kartan är i nuvarande storlek aningen rörig och teckenförklaringen svårsläst då den är väldigt liten.

Kommentar: I den reviderade planhandlingen är samlingskartan större.

KOMMUNIKATIONER

Riksintressen

Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar för kommunikationer. I november 2010 beslutade Trafikverket om riksintressen för trafikslagets anläggningar. De utpekade riksintressena ska uppdateras en gång per år för att materialet ska hållas så korrekt som möjligt. Den senaste uppdateringen gjordes i februari 2013. På Trafikverkets hemsida finns beslut om riksintressen tillsammans med tabeller som visar utpekade anläggningar.

Det är nödvändigt att utpekade anläggningar av riksintresse skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller nyttjande av anläggning. Översiktsplanen ska redovisa hur riksintressen inom kommunen ska tillgodoses. Detta innebär exempelvis att hänsyn måste tas till utrymmesbehov för anläggning och restriktioner för influensområden vid byggnation. I anslutning till planområdet finns två anläggningar av riksintresse, dels Godsstråket genom Bergslagen och dels motorvägen E18/ E20. Trafikverket anser att kommunens beskrivning av riksintressenas funktion är utförlig och bra men instämmer inte i kommunens slutsats på sidan 91 i plandokumentet. Där konstateras att planen inte påverkar något riksintresse, detta anser inte Trafikverket vara säkerställt då det i planen föreslås åtgärder i direkt anslutning till riksintressena. Trafikverket önskar att detta ändras till att planen kan komma att påverka riksintresset E18/E20 samt Godsstråket genom Bergslagen samt att detta ska utredas vidare i kommande planprogram och detaljplaner.

Kommentar: Se Stadsbyggnads kommentarer till samrådssvar 1. Länsstyrelsen.

E18/E20

Trafikverket anser att kommunens beskrivning av riksintresset E18/ E20 är tillfredsställande. Kommunen nämner vissa brister och behov samt föreslår i planbeskrivningen ett antal åtgärder med koppling till E18/E20, bland andra:

- Överbyggnad av motorvägen på två platser.
- Åtgärder kopplade till bron över E18/E20 Osmundgatan - Ozongatan, bl.a. för att kunna dubbelrikta trafik i förbindelsen.
- En ny bro mellan Vivalla och Hjärsta för bil-, buss-, gång- och cykeltrafik med syfte att förbättra förbindelser mellan Vivalla och Baron backarna, dels för att minska motorvägens barriäreffekt men också för att avlasta Hedgatan.
- Framtida huvudcykelstråk dels över föreslagen ny bro Vivalla - Hjärsta och dels genom trafikplats Hedgatan.

Trafikverket önskar påpeka att ingen av dessa åtgärder finns med i planeringen av åtgärder på statlig infrastruktur. Om kommunen själv vill bekosta sådana åtgärder ska samråd ske med Trafikverket och erforderliga överenskommelser och avtal träffas.

I samband med tidigare planer i området har kommunen och Trafikverket diskuterat åtgärder i anslutning till trafikplats Hedgatan, bl.a. ytterligare ett vänstersvängsfält vid trafiksignaler för att hantera problem med köbildning på Hedgatan samt minska risk för kö ut på E18/20. Utformning och genomförande av dessa åtgärder hanteras även fortsättningsvis i dialog med Trafikverket.

Kommentar: I den nya trafikutredningen har ytterligare förslag till åtgärder tagits fram, se bilaga 4 samt bemötande av samrådssvar 1. Länsstyrelsen. Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. Efter samrådsperioden har möten hållits med Trafikverket för att informera om och diskutera möjliga åtgärder som kan påverka Trafikverkets infrastruktur. I kommande planeringskedan bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder och i det läget är avsikten att dessa återigen ska samrådas med Trafikverket för att på bästa sätt synkroniseras med Trafikverkets planering.

Godsstråket genom Bergslagen

Trafikverket anser att kommunens beskrivning av riksintresset Godsstråket genom Bergslagen är tillfredsställande. Kommunen föreslår i plandokumentet att det i framtiden ska finnas ett huvudcykelstråk som korsar järnvägen strax norr om E18/E20.

Trafikverket anser att kommunens ambition att "läka" cykelnätet är god men önskar påpeka att sådan åtgärd måste samrådaskommunikeras med Trafikverket innan genomförande. Trafikverket tillåter generellt inga nya plankorsningar utan ett cykelstråk i detta snitt måste utföras i planskildhet från järnvägen. Cykelstråket måste således korsa järnvägen antingen på bro eller i tunnel. Sådan åtgärd finns idag inte med i Trafikverkets planering. Om kommunen själv vill bekosta sådana åtgärder ska samråd ske med Trafikverket och erforderliga överenskommelser och avtal skrivas.

Kommentar: En text om cykelstråket har lagts till i kartan för att tydliggöra att det handlar om en planskild korsning med järnvägen. Objektet finns med i kommunens cykelnätsplan men dess utbyggnad är inte tidsatt, utan benämns i cykelnätsplanen som en möjlig åtgärd efter 2020. I kommande planeringsskeden behöver ytterligare samråd ske med Trafikverket.

Trafikutredning

I den fördjupade översiktsplanen nämns att exploatering medför en risk för att nuvarande trafiksystem blir överbelastat om inga åtgärder görs (s. 53) men att prognoser visar att trafikökningen som planförslaget medför har mindre påverkan på E18/E20 än redan antagna planer och ställningstaganden i gällande översiktsplan om en ny stadsdel norr om Boglundsängen (s.76). Det har under samrådsprocessen framkommit att de föreslagna åtgärderna utgår ifrån en trafikutredning som togs fram för etablering av en fotbollshall inom planområdet. Planförslaget medger således en annan utveckling av området än vad trafikutredningen utgår ifrån. Trafikverket vill uppmana kommunen att göra en ny trafikutredning för området i vilken effekten av redan antagna planer samt en eventuell ny stadsdel norr om Boglundsängen inkluderas. Detta för att kunna klarlägga vad den totala belastningen på trafiksystemet blir om alla planer, nya och redan antagna, genomförs. Trafikverket önskar också påminna kommunen om att den fysiska planeringen av åtgärder på statlig väg och järnväg enligt ny planprocess måste föregås av en åtgärdsvalsstudie enligt fyrstegsprincipen. Det är svårt för Trafikverket att ta ställning till de trafiklösningar som föreslås i planen då det inte framgår hur eller varför just de åtgärderna valts. Vilka konkreta problem är det de ska lösa? Vilka problem finns det en risk att det uppstår i och med genomförande av nya och antagna planer? Vilken effekt har föreslagna åtgärder och hur påverkar de riksintressena? En trafikutredning kan fungera som ett planeringsunderlag för kommunen och för Trafikverket samt vara ett stöd i den årliga prioriteringen av åtgärder på statlig infrastruktur. För att utredningen ska vara långsiktig och ta ett helhetsgrepp på trafiksituationen i området är det viktigt att inkludera såväl fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen, den nya stadsdel som i översiktsplan föreslås norr om Boglundsängen samt de redan antagna detaljplaner som finns i området och som medger utökad handel i Boglundsängen. En trafikutredning bör finnas senast vid framtagande av detaljplaner i området. Trafikverket bistår gärna kommunen i framtagande av trafikutredning med underlag etcetera.

Kommentar: En uppdaterad trafikutredning är framtagen, se bilaga 4 samt bemötande av samrådssvar 1. Länsstyrelsen.

MILJÖ OCH RISKFAKTORER

Buller

Riktvärden för väg- och järnvägsbuller i bostäder anges i infrastrukturpropositionen, prop. 1996/97:53. Följande riktvärden är beslutade:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

Samma riktvärden som för bostäder bör gälla för undervisningslokaler, hotell, pensionat och kontor på följande sätt:

Förskolor, skolor och vårdlokaler: riktvärden inne och ute gäller.

Hotell, pensionat och kontor: riktvärden inne gäller.

Riktvärdena ska uppnås vid nybyggnad av infrastruktur men bör även tillämpas vid nybyggnad av bostäder, undervisningslokaler, vårdlokaler, hotell, pensionat och kontor samt då användning ändras till något av ovan nämnt. I kommande detaljplan bör riktvärden för ljudnivåer från väg och

järnvägstrafik regleras med planbestämmelse. I den fördjupade översiktsplanen föreslås en ny förskola med 5 avdelningar i Vivallaringens sydligaste hörn. Detta är ca 100-200 meter från riksintresset E18/ E20. Inom detta avstånd finns risk för bullerstörning. Trafikverket anser att en bullerutredning bör tas fram senast i samband med planprogram och/eller detaljplan för att utreda om en god ljudmiljö kan uppnås för förskolan och dess utemiljö. Trafikverket tillämpar för skolor samma riktvärden för trafikbuller som för bostäder såväl inne som ute men med skillnaden att ljudnivåer ute gäller för hela skolgården och inte enbart vid mest utsatta fasad och vid uteplats.

Kommentar: Detaljplan för förskola i Vivallas sydöstra hörn är antagen. I arbetet har en bullerberäkning utförts. Bullerkraven klaras på platsen genom vissa anpassningar. Trafikutredningen, se bilaga 4, omfattar en bullerutredning som planen har anpassats efter.

Risakanalys, transporter av farligt gods

I karta 6 på sidan 22 redovisas att E18/E20 utgör primär väg för farligt gods. Även på järnvägen, Godsstråket genom Bergslagen, transporteras farligt gods, detta bör tydliggöras i planen, förslagsvis i karta 6 på sidan 22.

Vid planering av bebyggelse inom 150 meter från primär väg för farligt gods samt inom 150 meter från järnväg bör en riskanalys göras. Detta för att klarlägga riskerna kopplade till transporter av farligt gods samt för att identifiera lämpliga riskreducerande- och skyddsåtgärder. Trafikverket anser att riskanalyser bör tas fram för de delar av planområdet som ligger inom 150 meter från E18/ E20 och/eller järnvägen, Senast i samband med planprogram och eller detaljplan.

Kommentar: Justeringar i kartan har gjorts så att det framgår att även järnvägen utgör primär väg för farligt gods. I den fördjupade översiktsplanen planeras ingen ny bebyggelse, utöver vad som redan är planerat inom gällande detaljplaner, inom 150 meter från primär väg för farligt gods samt inom 150 meter från järnväg

Avslutningsvis

Trafikverket anser att den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen utgör ett bra underlag för vidare planering samt att den på ett tydligt sätt pekar ut riktningen för tänkt utveckling av områdena. I vidare planering behövs dock vidare utredningar och analyser av bl.a. bullerutredning, riskanalys och trafikutredning. Trafikverket välkomnar en fördjupad dialog med kommunen om planer och behov för att uppnå önskad utveckling i området.

Kommentar: Bullerutredning, riskanalys och trafikutredning har uppdaterats och diskuterats med Trafikverket vid möte den 10 december 2014.

Trafikverket Region Öst

Karin Wallin
Samhällsplanerare

3. E.ON

Fördjupad översiktsplan för Vivalla/Boglundsängen, Örebro kommun

E.ON Elnät Sverige AB har studerat de inkomna remisshandlingarna och har följande synpunkter.

Att det kommer att behövas infrastruktur i form av ett elnät i området är en självklarhet, det finns redan i dag utbyggd till viss del men hur fortsättningen skall se ut är för tidigt att säga men i huvudsak bör elnätet med tillhörande nätstationer vara placerat på allmän platsmark i och med att elnätet är ett gemensamt behov. Det är endast vid stora anslutningseffekter som det blir en enskild angelägenhet att hysa en nätstation på egen fastighet.

Vid fortsatt planering bör utrymme skapas för respektive infrastruktur el, tele, värme, VA m.fl., till detta tillkommer ofta trädplantering som inte kan samsas med omnämnd infrastruktur och behöver därför en egen del för att kunna stå ostörda.

Kommentar: Synpunkterna är noterade och behandlas i kommande planeringskedan.

Med vänliga hälsningar/With kind regards,
Peter Eriksson

4. Örebro läns landsting

Yttrande över Samrådshandling: Fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun

Örebro läns landsting har erbjudits möjligheten att lämna synpunkter på samrådshandlingar av förslag till fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun. Landstinget lämnar yttrande på valda sakområden, som berör landstingets verksamhet.

Övergripande

Örebro läns landsting är mycket positiva till ambitionerna i den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun. Genom att ha ett helhetsanslag på hållbar utveckling, med balans mellan sociala, ekonomiska och ekologiska faktorer, visar kommunen på ett offensivt angreppssätt att nå en livskraftig kommun.

Landstinget betonar betydelsen att beakta regionala planer, program och resultaten av tidigare och pågående medborgarsamråd i den fördjupade översiktsplanen.

Tillgänglighet

Örebro läns landsting är positiva till Vivalla centrum även i framtiden kommer att ha ett lokalt fokus på närservice för boende i området i första hand. En god tillgänglighet, avseende funktioner som finns i centrum idag i form av hälsovård, familjecentral, folktandvård och BVC, är viktig att bevara och utveckla. Landstinget anser, att i takt med att den åldrande andelen av befolkningen ökar, samtidigt som människor med funktionsnedsättningar ges ett starkare skydd för rätten att leva ett självständigt och oberoende liv, ökar kraven på god tillgänglighet i alla miljöer.

God trygghet och folkhälsa

En fördjupad översiktsplan är ett av kommunernas mest övergripande och vägledande framtidsdokument och landstingets anser att den bör genomsyras av jämlikhet och principerna för de mänskliga rättigheterna. Örebro kommun lyfter detta som viktiga områden för den fysiska planeringen. Det gäller till exempel tillgänglighet, jämställdhet, barnperspektiv, och integration. Folkhälsoarbete innefattar planerade och systematiska insatser för att främja hälsa och förebygga sjukdom. Landstinget anser att en uttalad avsikt bör vara att påverka faktorer (frisk-, skydds- och riskfaktorer) och förhållanden (struktur och miljö) som bidrar till en positiv hälsoutveckling för befolkningen i Vivalla och Boglundsängen. Den fysiska planeringen i form av översiktsplan, fördjupad översiktsplan och detaljplaner har en betydande del i detta arbete. Ett sätt stärka detta arbete är att upprätta fördjupade hälsokonsekvensbeskrivningar i fördjupade översiktsplaner och detaljplaner, som på ett omfattande sätt berör boende och social miljö.

Kommentar: Parallellt med planframställan har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. I miljökonsekvensbeskrivningen har planen prövats utifrån ekologiskt-, ekonomiskt- och socialt perspektiv, där folkhälsoaspekter ingår i analysen. Se Miljökonsekvensbeskrivningen för vidare information.

Trafik

Avseende landstingets synpunkter i trafikfrågor hänvisas till bilagt yttrande från kollektivtrafikmyndigheten.

För Örebro läns landsting

Marie-Louise Forsberg-Fransson
Landstingsstyrelsens ordförande

Rickard Simonsson
Landstingsdirektör

5a. Länstrafiken

Den regionala kollektivtrafikmyndigheten tackar för möjligheten att få lämna synpunkter på samrådshandlingen avseende fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun. Kollektivtrafikmyndigheten har i det regionala Trafikförsörjningsprogram ställt upp mål för vad kollektivtrafiken ska bidra till, samt pekat ut övergripande behov av kollektivtrafik. Av det förslag till Trafikprogram som Örebro kommun hade på remiss under vintern, kan det noteras att det finns en stor samsyn om kollektivtrafikens mål mellan Örebro kommun och kollektivtrafikmyndigheten.

Men för att satsningarna på kollektivtrafiken ska få önskad effekt, krävs också en god samordning med planering för byggelse och verksamheter. Kollektivtrafiken kommer inte att kunna bidra till regionförstoring och ett hållbart transportsystem om inte fler nyttjar den. Kommuner behöver planera för nya bostäder, arbetsplatser, handel och annan service, så att det är enkelt och smidigt att använda kollektivtrafiken. För att det ska vara möjligt att nå mål om kortare restider med kollektivtrafiken, är det också angeläget att det finns en plan för kollektivtrafikens framkomlighet i den mån antalet bilar ökar.

Synpunkter

Generellt är kollektivtrafikmyndigheten positiva till att det skapas möjligheter för ytterligare förtätning i Vivalla och Boglundängen. Att öppna för fler bostäder och verksamheter där det redan finns en utbyggd struktur för kollektivtrafiken innebär att fler människor ges tillgång till en väl utbyggd kollektivtrafik.

Förslaget innehåller också delar som har direkt bärighet för planeringen av kollektivtrafik. Såsom beskrivs på s. 51 innebär områdets storlek och trafiksepareringen i Vivalla att området är svårt att försörja med kollektivtrafik. Kollektivtrafikmyndigheten delar denna syn. De möjligheter som finns avseende kollektivtrafikförsörjning i dagens vägnät är både ineffektiv och kostsam, samtidigt som många av invånarna har lång väg till närmsta hållplats. Kollektivtrafikmyndigheten är därför positiva till att förslaget nu lyfter fram att antal alternativa trafiklösningar, som öppnar för nya möjligheter i kollektivtrafikplaneringen.

Det framgår att det finns planer att öppna bussgatan mellan Lundby och Vivalla även får biltrafik. Syftet anges vara att förbättra sambanden och minska barriären mellan områdena samt att öka tillgängligheten för biltrafik. Kollektivtrafikmyndigheten har förståelse för att det kan vara en klok åtgärd för hur man med hjälp av fysisk planering kan bidra till att minska segregationen. Vi vill dock tillförsäkra oss om att en sådan förändring inte sker på bekostnad av bussarnas framkomlighet.

Kommentar: Det finns en nyligen antagen detaljplan för att öppna bussgatan mellan Vivalla och Lundby även för biltrafik. Fördjupade analyser av framkomlighet för olika trafikslag har behandlats i detaljplanearbetet.

På s. 77 framgår att de prognoser och utredningar som föregått planförslaget visar att trafikmängden med bilar sannolikt kommer att öka. Detta som en konsekvens av att det byggs nya bostäder och uppförs nya lokaler för verksamheter. Kollektivtrafikmyndigheten anser att det

är ett klokt ställningstagande från kommunen att inte göra några kapacitetshöjande åtgärder för biltrafiken, då detta sannolikt skulle bidra till en än kraftigare ökning av biltrafiken. Kollektivtrafikmyndigheten anser dock att det behöver tydliggöras att det behövs utrymme för bussarnas framkomlighet. De busslinjer som angör Vivalla och Lundby är några av de största busslinjerna i hela länet, både sett till turtäthet och resande. En förutsättning för att nu de mål som finns uppställda för kollektivtrafiken är därför att det finns möjlighet för busskörfält längs delar eller hela det kollektivtrafikstråk som innefattas i planområdet Lämpligen fås en sådan skrivning in på s. 83, i anslutning till befintliga skrivningar om framtida kapacitetsproblem på Hedgatan. Ökad turtäthet i kollektivtrafiken är inte en tillräcklig åtgärd - ökad framkomlighet för kollektivtrafiken är också nödvändig.

Kommentar: I den nya trafikutredningen som har tagits fram i samband med revideringen av planen finns busskörfält på Hedgatan med som en av flera tänkbara åtgärder för att öka kapaciteten och förbättra trafiksituationen i Boglundsängen.

På s. 83 framgår att Hedgatan, Argongatan och Ozongatan ska utformas för att i framtiden klara busstrafik. Kollektivtrafikmyndigheten har på kort sikt inga planer att etablera busstrafik på dessa gator (förutom befintlig busstrafik på södra delen av Hedgatan idag). Men med fler verksamheter och på sikt fler bostäder norr om Boglundsängen finns anledning att utreda behovet av ny busstrafik i detta område och på nämnda gator. Kollektivtrafikmyndigheten är därför positiv till att nämnda gator anpassas för framtida möjlig busstrafik. Det bör också finnas möjlighet att nyttja den gamla bussbron (Osmundsgatan, bredvid Biltema) för busstrafik.

Kommentar: Stämmer överens med intentionerna i planen.

Av de olika alternativa busslinjesträckningar som presenteras på s. 82 förordar Kollektivtrafikmyndigheten "Parkstråket". Det är också angeläget att stråket, på sträckan efter Poesigatan, förbehålls busstrafiken och utformas som ett busskörfält. Samtliga nuvarande busslinjer i område bör nyttja detta stråk. Detta innebär att kollektivtrafiken får en gen linjesträckning med hög turtäthet. Detta alternativ torde också vara det alternativ som ger högst tillgänglighet till kollektivtrafik för flest antal invånare i Vivalla.

Kommentar: Se svar till 5b Länstrafikens kompletterande samrådssvar.

En generell synpunkt från kollektivtrafikmyndigheten är att anslutningar till kollektivtrafikens hållplatser för fotgängare och cyklister ska utformas så att trafiksäkerheten särskilt för barn och unga beaktas. Anslutningarna bör också utformas så att grupper med funktionshinder kan ta sig till hållplatserna.

Kommentar: Synpunkten noteras och beaktas i kommande planeringsskede.

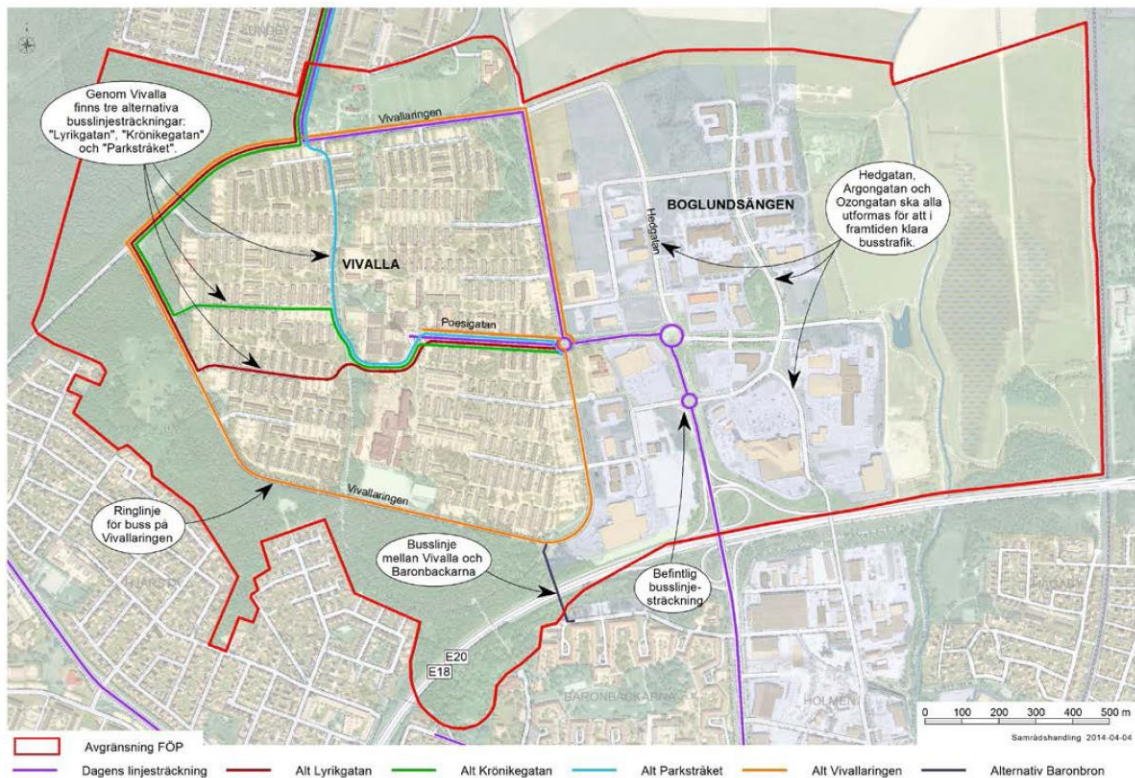
Jonas Karlsson
Ordförande i nämnden för Trafik, miljö och service

5b. Länstrafiken, kompletterande samrådssvar efter begäran

Kompletteringar till yttrande över Samrådshandling: Fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun

Örebro kommun har bett den regionala kollektivtrafikmyndigheten om förtydliganden gällande yttrandet över Samrådshandling, Fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun. Det är framförallt ett förtydligande om argumenten för och emot de alternativa linjesträckningarna som finns med i samrådshandlingen.

Kartan nedan är hämtad från samrådshandlingen.



Dagens trafik i området

Idag trafikeras Vivalla av linjerna 1,2 och 10. Vardera linjen har tre turer i timmen i högtrafik vilket ger nio turer per timme.

Alternativ Vivallaringen

Sträckan runt Vivallaringen är 4 km. En ringlinje är aldrig att föredra. För resenärerna blir resan onödigt lång om det inte går dubbla linjer, en åt varje håll. Om ringlinjen dessutom ska fortsätta till Lundby blir restiden för resenärerna dit avsevärt förlängd jämfört med idag.



Linjer i ytterkanten av ett område innebär som regel längre gångavstånd samt ett uppsplittrat rörelsemönster, inte sällan en tråkig och osäker hållplatsmiljö samt längre restid och körvägar. De ökade fordons- och förarresurser som då krävs begränsar utrymmet för att hålla en god turtäthet och begränsar kollektivtrafikens attraktivitet och användbarhet. (Nya vägar för kollektivtrafiken, Sven-Allan Bjerkemo, 2011)

Alternativen Lyrikgatan och Krönikegatan

Alternativen Lyrikgatan och Krönikegatan är inte aktuella då de förlänger restiden för resenärerna och körvägen för bussarna.

Alternativ Baronbron

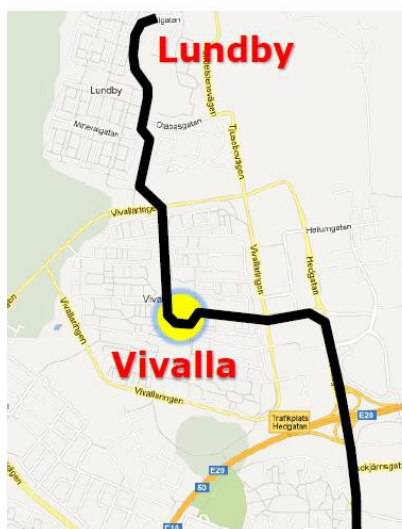
Alternativ Baronbron ger ingen restidsförkortning jämfört med att köra Hedgatan som idag. Med fler verksamheter och på sikt fler bostäder norr om Boglundsängen finns det anledning att utreda behovet av ny busstrafik i detta område. I samband med detta kan det även finnas behov av att utreda om bussarna som trafikerar Vivalla ska trafikera Hedgatan eller Baronbron.

Boglundsängen

Så som Boglundsängen ser ut idag finns det inga planer i närtid att trafikera området på annat sätt än idag. När industriområdet byggs ut och det eventuellt blir ett bostadsområde norr om området kommer det att bli aktuellt med mer busstrafik i området. Hur den trafiken skulle kunna se ut är för tidigt att säga, men att låta Hedgatan, Argongatan, Ozongatan och bron över E20 vara möjliga vägar för framtida busstrafik är bra.

Alternativet Parkstråket

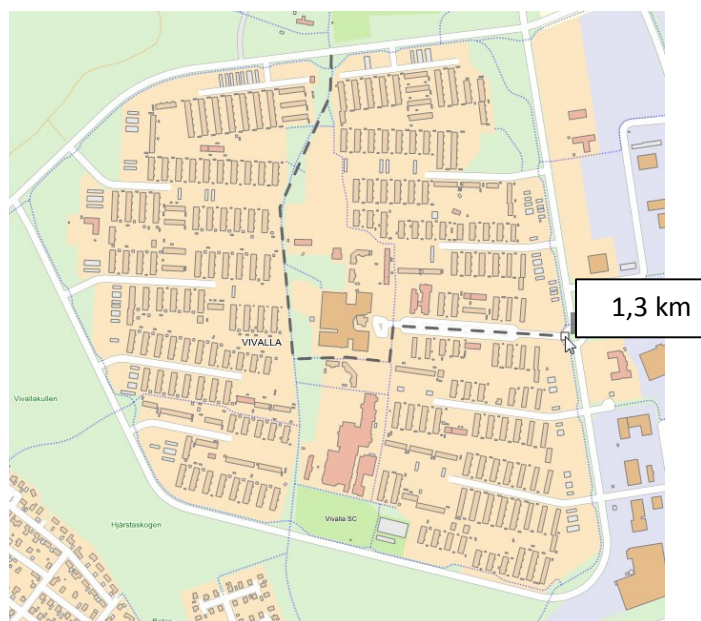
I utredningen för nytt linjenät för Örebro stadsbussar 2013 förordas en bussgata i Vivalla som det bästa alternativet till sträckning från Lundby.



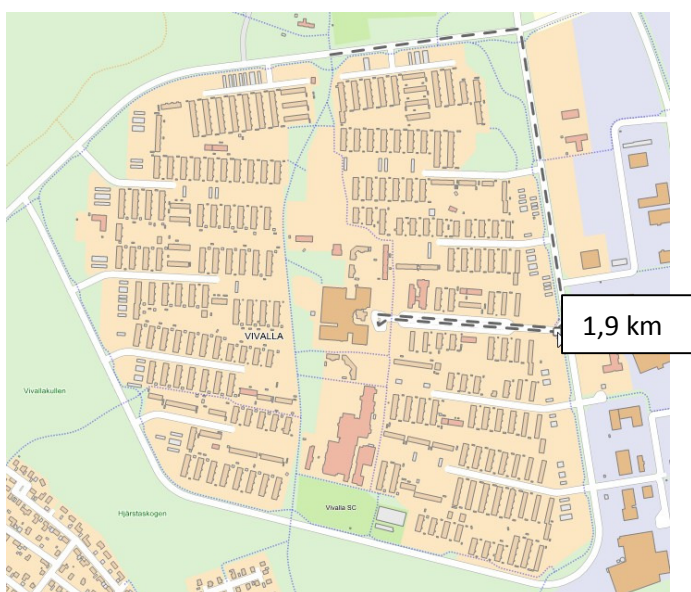
Rekommenderad dragning av bussgata.

I rapporten står det skrivet; ... en bussgata enligt det alternativet skulle förutom lägre driftskostnader och kortare restider även medföra att gångavstånden i södra och västra Vivalla blir lite kortare, genom att hållplatsen Vivalla centrum kan flyttas en bit längre mot sydväst.

Med en bussgata genom Vivalla blir avståndet från norra delen till rondellen ca 1.3 km. På den sträckan skulle det vara möjligt med tre hållplatser, en i den norra delen av bussgatan, en vid Vivalla centrum och den nuvarande hållplatsen Poesigatan.



Nuvarande sträckning för busstrafiken är ca. 1,9 km från norr till rondellen, via Vivalla centrum.



Restid

Idag är det 3,1 km från hållplats Skiffergatan i Lundby till hållplats Poesigatan via Vivalla centrum. Det tar 12 minuter mellan Skiffergatan och Poesigatan för bussen. Det ger en hastighet av 15,5 km/h. Körvägen mellan Skiffergatan i Lundby via en bussgata till hållplats Poesigatan beräknas här till ca. 2,3 km. För en bussgata genom ett bostadsområde brukar tillåten hastighet vara låg med tanke på trafiksäkerheten. Om medelhastigheten på en bussgata i Vivalla är samma som nu blir restiden 9 minuter från hållplats Skiffergatan till hållplats Poesigatan.

I nedanstående tabeller har restidskvoten räknats ut. I första tabellen har enbart åktiden med fordonet, buss och bil beräknats. I andra tabellen har restiden inkluderats med gångtid och väntetid för buss och parkeringstid för bil. Väntetiden är halva turtätheten. I detta fall har endast linje 1 och 2 tagits med i beräkningen då det är dem två linjerna som trafikerar hållplats Slottet. Med linje 10 är utbudet än bättre till centrum om det inte spelar så stor roll om man kommer till Slottet eller Våghustorget. Turutbudet är glesare mitt på dagen, men här är det räknat med turutbudet i högtrafik.

Restidskvot

Relation	Restid bil	Restid buss	Restidskvot bil/buss	Uppskattad restid buss (bussgata)	Restidskvot bil/buss (bussgata)
Lundby – Slottet	13	27	2,1	24	1,8
Vivalla – Slottet	8	17	2,1	14	1,8
Boglundslängen – Slottet	7	14	2	-	-

Viktad restidskvot

Buss	Vikt
Åktid	1
Gångtid 3 min	2
Väntetid 5 min	2

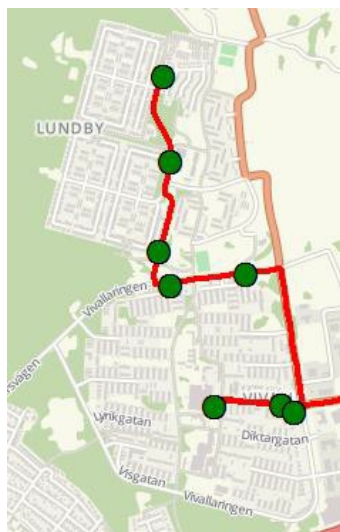
Bil	Vikt
Åktid	1
Gångtid 1 min	1
Leta parkering 5 min	1

Hur de olika delarna ska viktas råder det olika teorier om. I detta fall har väntetiden och gångtid till hållplats viktats till 2 enligt Kol-TRAST, Planeringshandbok för en attraktiv och effektiv kollektivtrafik (2012). Genomsnittliga gångtiden i Vivalla borde bli mindre då fler får närmare till hållplats längst bussgatan, men här är det räknat med 3 minuter i båda alternativen.

Relation	Viktad restid bil	Viktad restid buss	Viktad restidskvot bil/buss	Viktad uppskattad restid buss (bussgata)	Restidskvot bil/buss (bussgata)
Lundby – Slottet	(13+6) 19	(27+16) 43	2,3	(24+16) 40	2,1
Vivalla – Slottet	(8+6) 14	(17+16) 33	2,4	(14+16) 30	2,1
Boglundslängen – Slottet	(7+6) 13	(14+16) 30	2,3	-	-

Antal resenärer

I Lundby och Vivalla finns det idag totalt sju hållplatser, tre i Lundby, två på norra delen av Vivallaringen och två på Poesigatan.



Totalt är det ca 2 500 resenärer som kliver på vid dessa hållplatser under en vanlig vardag. Det betyder att det görs ca 5 000 resor till och från området under en vanlig vardag. Det är 5% av alla bussresor i Örebro län under en dag.

Genom att göra elasticitetsberäkning går det att räkna ut ökningen av antal resor som kan förväntas vid en förkortad restid. Det går att göra elasticitetsberäkningar med olika parametrar som kan ge lite olika resultat. I detta fall där restiden blir tre minuter kortare ökar efterfrågan med 5-7%. Det skulle då ge 250-350 fler resor per dag eller 62 500-87 500 resor på ett år (räknat på 250 vardagar). Totalt i stadstrafiken genomfördes 2013 ca. 7,5 miljoner resor.

Argument för och mot bussgata

I litteraturen beskrivs ofta en bussgata som något positivt för busstrafiken. Vid nybyggnationer av områden är det en stor fördel att planera för en bussgata redan från början. I befintliga bostadsområden kan opinionen mot en bussgata vara stark. Här nedan presenteras argument från en rapport från Trivector, men argumenten återfinns i fler rapporter och böcker inom ämnet.

Argument för bussgata:

- framkomligheten ökar väsentligt
- centrala och gena körvägar nära tunga målpunkter möjliggörs
- tidtabellerna är lättare att hålla
- bättre trafiksäkerhet och
- viktigt symbolvärde för kollektivtrafiken

Argument mot bussgata:

- brist på stöd för kollektivtrafiksatsningar, annan trafik prioriteras högre
- svårt att skapa bussgator i befintlig bebyggelse
- ofta lokal opinion mot bussgator i eget område
- svårt lösa bra anslutningspunkter till övrig trafik
- oklart om vem som ska vara väghållare (ansvar för snöröjning etc.)
- brist på kunskap om effekter av bussgatan och attityder gentemot den

Bussprioritering, Effekter på framkomlighet och säkerhet, Vägverket, Leif Linderholm, Trivector Traffic AB, 2001

Säkerhet

Alternativet bussgata i Parkstråket innebär som det låter i namnet att stråket går genom den stora parken i Vivalla. Idag går det en gc-väg genom parken. De orangea markeringarna visar att cykelvägen ingår i ett huvudcykelstråk, ett prioriterat stråk. I parken rör sig många människor och barn leker på gräsmattorna. I samråd har boende uttryckt att bussgatan skulle innebära en säkerhetsrisk. Ett sätt att minska riskerna till konflikter mellan människor och bussar är ett ISA-system som reglerar hastigheten på bussarna.



Ett ISA-system som säkerställer högsta hastighet t.ex. på en bussgata genom ett bostadsområde skulle kunna underlätta genomförandet. Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafiken, Sveriges kommuner och landsting, 2013.

Nuvarande linjesträckning

Medelhastigheten mellan hållplats Skiffergatan i Lundby och Poesigatan i Vivalla, via Vivalla centrum är endast 15,5 km/h. Den viktade restidskvoten mellan buss och bil är 1,8 både från Lundby och från Vivalla. I det Regionala Trafikförsörjningsprogrammet framgår det att målet för stadstrafiken är en restidskvot på 1,5. Idag nås inte det målet. För att minska restidskvoten för bussen jämfört med bilen finns flera alternativ, t.ex. färre hållplatser, genare körväg, snabbare påstigning, ökad körtid för bilen, färre parkeringsplatser för bilar i centrum.

Färre hållplatser

I Örebro stadstrafik är det på vissa håll väldigt tätt mellan hållplatserna. Mellan hållplatserna Skiffergatan och Versgatan (nordöstra hållplatsen på Vivallaringen) är det 1 500 meter vilket ger mindre än 400 meter mellan de fem hållplatserna som finns på sträckan. Samtidigt som hållplatserna inte får ligga för tätt med tanke på medelhastigheten ska det ändå vara attraktivt att åka buss vilket det blir om invånarna har nära till en hållplats.

Genare körväg

Genare körväg, se argument för en bussgata genom Vivalla alternativ Parkstråket.

Snabbare påstigning

En del av restiden står bussen stilla på hållplatser för att resenärer ska kliva på. Tiden som bussen står stilla vid hållplatsen går att minska på flera olika sätt. Enklare biljettvisering (nytt biljettsystemet på gång), minska antalet laddningar av kort på bussen (ta bort det helt?) eller visering vid alla dörrar (har prövats i Örebro med följden att fler tjuvåkte).

Ökad körtid för bilen

Idag kör bussen på en bussgata mellan Lundby och Vivalla vilket ger bussen en fördel för dem som ska åka mellan Lundby och Vivalla. Planer finns att öppna den för biltrafik och det skulle

innebära sämre framkomlighet för bussen och utebliven fördel för bussen jämfört med bilen på sträckan. Istället för att minska bilens framkomlighet ökas den istället.

Färre parkeringsplatser i centrum

Med färre eller dyrare centrala parkeringsplatser förlängs gångtiden från parkering (om man inte är villig att betala mer) till målpunkter för bilisterna. Bussen stannar centralt vid viktiga målpunkter vilket ökar bussens attraktivitet när den viktade restiden för bilen blir längre.

Slutsats

Den fördjupade översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen är ett viktigt dokument när det gäller att nå de mål som vi faktiskt gemensamt har ställt upp. I den regionala utvecklingsstrategin finns en tydlig ambition att åstadkomma en kraftig omställning från bil till kollektivtrafik. Det finns således en tydlig regional dimension i denna diskussion – den kan inte ses som en isolerad stadsbyggnadsfråga. En central strategi i detta arbete är, för kollektivtrafikmyndighetens del, att skapa kortare restider med bussen i förhållande till bilen.

När det gäller de olika förslag som redovisas, så är den bussgata som presenteras i alternativet Parkstråket att föredra för att göra bussen till ett ännu bättre alternativ för resor från Lundby och Vivalla än idag. Restiden minskar, vilket leder till att även restidskvoten jämfört med bilen blir lägre. Antal resenärer skulle öka med 5-7% och tillgängligheten till bussen skulle bli högre.

Det finns därför ett stort värde att bevara möjligheter till en utbyggnad av bussgata enligt alternativet Parkstråket i den slutliga Fördjupade översiktsplanen. Vi har dock erfarenhet att det i dagsläget finns en stark opinion mot en bussgata genom Vivalla. Om inte bussgatan byggs måste all potential nyttjas för att göra förbättringar för att öka attraktiviteten och få fler att välja bussen. Genom färre hållplatser, snabbare påstigning, ökad körtid för bilen och färre parkeringsplatser i centrum. Potentialen till ökat resande är större med en bussgata än med nuvarande linjesträckning.

Kollektivtrafikmyndigheten anser därför att den Fördjupade översiktsplanen bör möjliggöra både nuvarande linjesträckningar och alternativet Parkstråket. Det är också positivt att gatorna i Boglundsängen anpassas för framtida busstrafik.

Kommentar: Vi är tacksamma för att Länstrafiken kompletterade sitt samrådssvar med en tydlig genomgång och värdering av de olika alternativen. De har hjälpt oss i den slutliga bedömningen. Med hänsyn tagen till ett flertal faktorer har vi valt att behålla Vivallas nuvarande trafikseparerade struktur med säckgator. Dessa faktorer har varit vägledande för den slutliga bedömningen:

- *Majoriteten av inkomna samrådssvar är emot trafik genom Vivalla (vilket även förstärks av resultatet av den folkomröstning som genomfördes 2009).*
- *Värdet av att behålla det centrala parkstråket bilfritt och skapa möjlighet att utveckla det ännu mer som ett grön- och parkstråk är något som också får starkt stöd i samrådssvaren.*
- *Barns möjligheter till obehövad lek och rörelsefrihet bibehålls.*
- *Riktvärdena för buller blir svåra att lösa utifrån de bullerberäkningar som vi har tagit fram.*
- *En handräkning av biltrafik genom parkstråket har genomförts. Sammantaget noterades endast en bil genom grönstråket i västöstlig riktning och ca 5-7 bilar på huvudcykelstråket i nordsydlig riktning, det vill säga inte genom grönstråket. Omfattningen av den observerade smittrafiken bedömer vi som så pass liten att den inte ger stöd för att förlänga gator genom Vivalla.*
- *Luftkvaliteten försämras lokalt med genomfartstrafik.*

Redan idag har Vivalla en av staden högsta andelar kollektivtrafikresenärer, trots att vissa delar av befolkningen i stadsdelen har längre än 400 meter till hållplats. Det vore därför fel att avsevärt förminska och försämra det centrala parkstråket i Vivalla för att öka andelen kollektivtrafikresenärer från Lundby, som är den stadsdel som framför allt tjänar i restid på en genare linjesträckning.

Med den planering av förtätning av bostäder och verksamheter i Boglundsängen och den framtida stadsdelen Vallby kommer det finnas resandeunderlag för nya kollektivtrafiklinjer från Lundby, vilket skulle kunna öka andelen resande från stadsdelen.

Med hänsyn tagen till ovanstående har vi också valt att inte lägga in ett vägreservat i det centrala parkstråket.

6. Skanova

Bakgrund

TeliaSonera Skanova Access AB (Skanova) har tagit del av förslag till översiktsplan enligt ovan, och låter framföra följande:

Yttrande

Skanova är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter- i form av tjänster- som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter - grossister, operatörer och slutkunder.

Örebro tillhör en av de kommuner i landet som Skanova ser som intressant att prioritera vid en satsning med fiberinfrastruktur, som möjliggör bredband till medborgare och näringsliv.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget. På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare planprocess.

Kommentar: Synpunkten noteras och beaktas i kommande planeringskede. Skanova finns med på sändlistan när nya detaljplaner skickas ut på samråd och granskning.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

För utbyggnad och ledningssamordning kontakta Skanovas förvaltare Lars Andersson på telefon 019-601 65 40 eller via mail: lars.p.andersson@skanova

Lars Andersson

7. Nerikes Brandkår

Med anledning av begärt yttrande angående samråd/förslag till fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen, ärende Sam 230/2014 får jag meddela att följande synpunkter finns på redovisade handlingar utifrån brandskyddssynpunkt.

Brandvattenförsörjning utökas och anpassas till ny plan i enlighet med gällande VAV-P76 och P83.

Nerikes Brandkår rekommenderar följande i detta område:

Avstånd: 150-250 mellan brandposter

Flöde: 600-1200 liter per minut.

Kvarter med låga byggnader såsom villor, radhus, barnstugor i ett plan etc.	600 liter
skolor Br2, mindre centrumanläggningar, vårdcentraler etc.	900 liter
sjukhus, industri, större samlingslokaler, gallerior, skolor Br1 etc.	1 200 liter

Kommentar: Synpunkten noteras och beaktas i kommande planeringskede. Nerikes brandkår finns med på sändlistan när nya detaljplaner skickas ut på samråd och granskning.

Ulf Smedberg
Vice Brandchef

8. Miljönämnden

Sammanfattning

Stadsbyggnad Örebro har översänt rubricerat ärende med begäran om yttrande senast den 20 juni 2014. Miljökontorets förslag till Miljönämnden är att planförslaget avstyrks på punkterna som rör inledning av trafik inklusive kollektivtrafik i Vivalla samt även lokaliseringen av förskola och skola söder om Vivallaringen, mot Nya Hjärsta på ett sätt som påverkar grönstrukturen negativt.

Bakgrund

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att den ska ge en helhetsbild av den planerade markanvändningen i området och mot angränsande stadsdelar. Den ska peka ut platser som kommunen värnar om, klargöra framtida planeringsförutsättningar samt tydliggöra stadsdelarnas förhållande till varandra och den omgivande staden. De viktigaste frågeställningarna som planen behöver svara på är:

- Hur och på vilka sätt kan stadsdelar som Vivalla och närbelägna Boglundsängen, Nya Hjärsta och Lundby länkas samman med varandra, samtidigt som sammanhängande grönområden bibehålls?
- Hur och på vilka sätt kan Vivallas utformning och karaktär förändras för att få en mer blandad stadsdel i såväl befolkningssammansättning som bostadsstruktur, samtidigt som hänsyn tas till viktiga kulturmiljövärden?
- Hur och på vilka sätt kan utveckling av handel i Boglundsängen kombineras med annan verksamhet och bostäder?

Fördjupningen av översiktsplanen används sedan som ett underlag i kommunens detaljplaneläggning och som ett verktyg för att förmedla en framtida helhetsbild för området till kommunen, andra myndigheter och allmänheten. Det innebär att förändringar kommer att ske i området på både kort och lång sikt. Exempel på förändringar i området på kort sikt är *Mitt Gröna Kvarter* och nya handelsetableringar i kvarteret Kardanen i sydvästra Boglundsängen. På längre sikt kommer andra delar av Vivalla att behöva renoveras och ytterligare handel och arbetsplatser kommer att växa fram i Boglundsängen.

Planen avgränsas geografiskt i söder av motorvägen, i väster av bebyggelsen i Nya Hjärsta, i norr av bebyggelsen i Lundby och åkerlandskapet norr om Boglundsängen, samt i öster av järnvägen.

Beslutsunderlag

Samrådshandlingar från Stadsbyggnad Örebro den 4 april 2014.

Förslag till beslut

Miljökontorets förslag till Miljönämnden:

- Planförslaget avstyrks med hänvisning till nedanstående punkter.
1. Förslag till nya gator för biltrafik samt kollektivtrafik genom Vivalla på grund av att planen inte har redovisat att detta kan ske utan att omgivningen påverkas negativt av buller samt försämrade trafiksäkerhetssituation.
 2. Förslag till placering av framtida skolor och förskolor söder om Vivallaringen mot Nya Hjärsta då placeringen försämrar Hjärstaskogens värdekärna för grönstruktur.

Kommentar: Nya gator i Vivalla för biltrafik samt kollektivtrafik har tagits bort i den reviderade planen för att bevara stråket bilfritt och ge möjlighet till att utveckla park- och grönstråket än mer. I den reviderade planen har också förskolornas placering mellan Hjärsta och Vivalla justerats för att säkerställa att det gröna stråket och värdekärnorna ska finnas kvar, samtidigt som förskolan kan fungera integrerad mellan de båda stadsdelarna. Hanteringen av relationerna mellan förskoleplaceringarna, grönstråket, värdekärnorna och integrationsmöjligheterna har utvecklats i planförslaget. Ytan för Vivallaskolans expansionsmöjligheter söder om Vivallaringen har tagits bort i den reviderade planförslaget. En ny yta för skola finns reserverad i norra delen av Boglundsängen.

Buller

De alternativ som har presenterats för ny dragning av gata och kollektivtrafik genom Vivalla, dvs. Krönikegatan, Lyrikgatan och Parkstråket, medför alla risk för störningar till följd av buller. Miljönämnden bedömer att förslaget med att öppna gator som nu bara är öppna för gång- och cykeltrafik för bil- och kollektivtrafik medför en ökad risk för buller för boende och förskolor längs vägsträckan. Riktvärden för buller riskerar att överskridas exempelvis vid bostäderna omedelbart söder om centrumbyggnaden, vid förskolebarnens utemiljö vid förskolan Musikanten samt

eventuellt vid förskolan Äppelgården utemiljö beroende på dragningen. Miljönämnden bedömer att man i den fördjupade översiktsplanen bör ta ställning till och uppskatta bullernivåer vid omgivande bebyggelse. Miljökontoret bedömer att det är möjligt, till och med troligt, att riktvärden för buller vid bostäder och förskolor överskrids vid inledande av trafik i Vivalla. För att Miljönämnden ska kunna ta ställning till förslaget ska en beräkning av det ökade utbredningen av buller vid de olika förslagen redovisas inom ramen för den fördjupade översiktsplanen.

Kommentar: Nya gator i Vivalla för biltrafik samt kollektivtrafik har tagits bort i den reviderande planen och ett av argumenten har varit att riktvärdena för buller överskrids.

Miljönämnden föreslår att under rubriken *Förslag på ställningstagande förskola och skola* bör anges att hänsyn ska tas till omgivningsbullret från till exempel trafik vid lokaliseringen av förskolor och skolor så att en god ljudmiljö uppnås i förskole- och skollokaler samt även dess tillhörande utemiljö.

Kommentar: Vid detaljplanläggning av förskolor och skolor tar man alltid hänsyn till omgivningsbullret i området. Åtgärder vidtas vid behov för att klara riktvärdena.

Buller är ett utbrett miljö- och folkhälsoproblem och kan orsaka bland annat störningar av sömn och vila, eller ge upphov till stress. Åtgärder för att minska bullret längs vägarna är en väsentlig del i arbetet med att utveckla framtidens hållbara städer och infrastruktur.

I "Miljöprogram Örebro kommun – Örebro kommuns miljömål och prioriteringar i miljömålsarbetet" anges att kommunen ska verka för att minska störningar från buller. Det anges även att alla boende utmed det kommunala vägnätet senast 2020 ska ha tillgång till en utemiljö med en ljudnivå på högst 40-45 dBA, på någon sida av bostaden.

Vidare står det i Örebro kommuns översiktsplan att 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad) inte ska överskridas vid ombyggnation av trafikstrukturer. Detta motsvarar en god miljö vid ny- och ombyggnader enligt infrastrukturpropositionen (Infrastrukturinriktning för framtida transporter, prop. 1996/97:53). Den fördjupade översiktsplanen visar att det finns en risk för att bullermiljön försämras. Den fördjupade översiktsplanen har inte visat att dessa riktvärden har förutsättningar för att uppfyllas, till exempel genom att utreda och redovisa vilka bullereffekter förslagen skulle medföra.

Kommentar: Trafikutredningen som har tagits fram i samband med revideringen av planförslaget innehåller en bullerutredning.

Trafiksäkerhet

Tre alternativa gator för bil-, buss-, samt gång- och cykeltrafik har föreslagits i den fördjupade översiktsplanen och öppnandet av gator samt dragning av kollektivtrafik i Vivalla har presenterats. I alternativen Krönikegatan, Lyrikgatan och Parkstråket kommer alla att runda centrum på södra sidan och sedan korsa eller följa parkstråket för att sedan ansluta antingen Krönikegatan, Lyrikgatan eller gå parallellt med gång- och cykelvägen längs parkstråket norrut. Samtliga alternativ undviker säckkörning och den upplevda säkerheten tros öka på grund av närvaro av kollektivtrafikens fordon och resenärer inne i Vivalla under all tid av dygnet. Däremot medför samtliga dessa alternativ försämrade trafiksäkerhet och Vivallas barns rörelsefrihet minskar då en gata dras igenom parken.

Kommentar: Nya gator i Vivalla för biltrafik samt kollektivtrafik har tagits bort i den reviderande planen och ett av argumenten har varit att det minskar barns rörelsefrihet.

Under rubriken *Förslag på ställningstagande kring skola och förskola* anges att förskolorna ska ligga inom gångavstånd från omgivande bostäder, med goda möjligheter för trafiksäker lämning

och hämtning av barn. Exempelvis kommer barn i västra Vivalla att behöva korsa en gata för bil-, buss-, cykel-, och gångtrafik för att ta sig till skola och förskola i östra Vivalla. Miljönämnden anser att barnperspektivet inte har beaktats vid framtagandet av dessa förslag.

Kommentar: Behovet av förskolor i Vivalla är stort. För att möta upp behovet planeras förskolor i hela Vivalla i alla väderstreck. Detta medför också att det skapas goda möjligheter att sig till förskolan inom gångavstånd- och cykelavstånd från bostaden. Vivallaringen har ett relativt lågt trafikflöde och det är därför lämpligt att utforma den som en lokalgata enligt plan. På så sätt kommer hastigheterna att minska. För att beakta barnperspektivet i planeringen bör överfarter vid skolor och förskolor utformas trafiksäkert i enlighet med planförslaget.

Vidare anser Miljönämnden att förslaget om att ersätta tunnlar med överfarter försämrar den nuvarande trafiksäkerheten då gång- och cykeltrafikanter i dagsläget inte möts i samma plan som fordon. Av den anledningen är det viktigt att säkerställa att säkerhetsaspekten och den upplevda tryggheten i den enskilda tunneln överväger den försämrade trafiksäkerheten förslaget medför. Det är samtidigt viktigt att hastighetsreducerade hinder inte bidrar till uppkomst av buller, viket är risken vid val av olika typer av hinder.

Kommentar: I det reviderade planförslaget har skrivningar om att lägga igen tunnlar under Hedgatan ändrats för att tillmötesgå synpunkten. Det nya förslaget är att tunnlar som uppfattas som otrygga ersätts, alternativt kompletteras med trafiksäkra överfarter.

Naturvård och grönstruktur

Placeringen av framtida förskola och skola föreslås söder om Vivallaringen mot Nya Hjärsta enligt den fördjupade översiktsplanen. Placeringen på den plats där grönstrukturen är som smalast mellan Nya Hjärsta och Vivalla gör att Hjärstaskogens gröna stråk delas upp i två områden. Uppdelningen gör att det gröna stråket förkortas och upplevs mindre som ett stråk och mer som två avskilda områden för de som vistas i skogen. De totala ekologiska och sociala värdena i Hjärstaskogen minskar och riskerar därmed att fortsätta att "naggas i kanten". Miljönämnden bedömer därmed att lokaliseringen av förskola och skola på denna plats minskar värdekärnan i de gröna stråken i Hjärstaskogen.

Kommentar: I det reviderade planförslaget har förskolornas placering mellan Hjärsta och Vivalla justerats för att säkerställa att det gröna stråket och värdekärnorna ska finnas kvar, samtidigt som förskolan kan fungera integrerande mellan de båda stadsdelarna. Hanteringen av relationerna mellan förskoleplaceringarna, grönstråket, värdekärnorna och integrationsmöjligheterna har utvecklats i planförslaget. Ytan för Vivallaskolans expansionsmöjligheter söder om Vivallaringen har tagits bort i det reviderade planförslaget. En ny yta för skola finns reserverad i norra delen av Boglundsängen.

Förslaget gällande dragning av gata och kollektivtrafik genom Vivalla reducerar den centrala parkens gröna och rekreativa värde. Under rubriken *Förslag på ställningstagande kring grönytor och fritid* anges att en central park som är tillräckligt stor för att inrymma många funktioner ska skapas i Vivalla. Miljönämnden bedömer att inledning av bil- och kollektivtrafik genom parkstråket eller den centrala parken minskar dess gröna och rekreativa värde. För att den centrala parken ska bibehålla sin gröna och rekreativa värdegrund bör inte parkytan minskas till fördel av gata.

Kommentar: Nya gator i Vivalla för biltrafik samt kollektivtrafik har tagits bort i den reviderande planen och ett av argumenten har varit att det minskar de gröna och rekreativa värdena i Vivalla.

Förorenad mark

I planområdet finns ett antal markområden som har konstaterats eller misstänks vara förorenade. Den fördjupade översiktsplanen beskriver vilket ställningstagande som eftersträvas vid ny bebyggelse- och gatustruktur. I planen behandlas detta bland annat under rubriken *Förslag till ställningstagande kring bebyggelse- och gatustruktur*. Planen anger att i samband med detaljplanering ska förekomst av förorenad mark kontrolleras och åtgärdas. I Vivalla är det främst förekomst av PCB och rödfyr som ska kontrolleras, medan det i Boglundsängen främst gäller förekomst av förorenade fyllnadsmassor. Förekomst av förorenad mark ska vara vägledande i val av markanvändning. Miljönämnden anser det positivt att planen anger att hänsyn ska tas till förorenad mark vid val av markanvändning och att det vid detaljplanering ska undersökas och eventuellt åtgärdas. Miljönämnden föreslår att planen även tar upp förekomst av förorenad mark under rubriken ställningstagande kring skola och förskola. Miljönämnden föreslår att liknande ställningstagande beskrivs under denna rubrik.

Kommentar: Vid detaljplanläggning av förskolor och skolor tar man alltid hänsyn till förorenad mark i området. Åtgärder vidtas vid behov.

Maja Sellin
Miljö- och hälsoskyddsinspektör

9. Tekniska nämnden

Sammanfattning

ÖBO behöver rusta upp många hus i Vivalla och har idéer om hur Vivalla kan förbättras. Boglundsängens handelsområde växer. I framtiden kommer en ny stadsdel att växa fram öster om Lundby och norr om Boglundsängen. Därför vill kommunen ta fram en helhetsbild av Vivalla och Boglundsängen på lång sikt. Planen handlar om den fysiska miljön, marken, naturen, bebyggelsen och gatorna.

Samhällsplanering kan också påverka sociala förhållanden. Vivalla skiljer sig i många avseenden från kringliggande stadsdelar och från Örebro kommun som helhet när det gäller befolkningsstruktur och bostadssammansättning. Kommunen arbetar på flera sätt för att motverka denna typ av obalans mellan stadsdelar för att de mer ska likna kommunens genomsnitt.

Beslutsunderlag

Förslag till fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen upprättade av Stadsbyggnad.

Förslag till beslut

Tekniska förvaltningen föreslår att Tekniska nämnden ska lämna följande synpunkter:

- För att nå kommunens mål avseende utsortering av förpackningar och tidningar ur restavfallet så är det viktigt med närheten, max 400 meter, till en återvinningsstation (ÅVS). Säkerställ därför att det skapas platser för

återvinningsstationer inom 400 meter från alla nya planerade bostadsområden inom planområdet.

Kommentar: Det finns idag planstöd i gällande detaljplan (P572) för återvinningsstation i Boglundsängen. Den fördjupade översiktsplanen leder inte till att gällande plan upphör. Om det i framtiden blir aktuellt att göra en ny detaljplan för området bör ny plats för återvinningsstation planläggas inom planområdet. I det reviderade planförslaget har ett ställningstagande lagts till om att det vid detaljplaneändringar i norra delen av Boglundsängen, alternativt i Vallby ska reserveras plats för återvinningsstation.

- Sidan 20, komplettering: Det finns risk för översvämning vid långvariga och kraftiga regn, omfattande snösmältning samt vid ostlig vind som gör att Hjälmarens vattenstånd är högt.

Kommentar: Synpunkten noteras och förs in i planen enligt Tekniska nämndens förslag.

- Sidan 58, snötippen: Planförslaget redovisar att nuvarande plats för snötipp är olämplig. Därför ska planen kompletteras med en nya plats för snötipp på norr som måste iordningställas innan aktuell snötipp tas bort. Kostnaderna för en ny snötipp ska också redovisas.

Kommentar: Befintligt ställningstagande kring snötippen har kompletterats utifrån synpunkten.

- Sidan 59, höga naturvärden i Hjärstaskogen: Det är viktigt att de värdekärnor som finns utmärkta i planen har en omgivning som gör att de kan behålla sitt värde i framtiden. Det bör redovisas på kartan.

Kommentar: En buffertzona (en omgivning) finns runt varje värdekärna i Hjärstaskogen för att säkerställa dess värde. Värdekärnorna inklusive buffertzona är markerade i kartan. Under revideringsarbetet har buffertzona inventerats och vissa korrigeringar i kartmaterialet har gjorts.

- Sidan 68, Vivallakullen: I anslutning till Vivallakullen föreslås en raststuga eller motionscentral. Det behöver preciseras var anläggning ska ligga och vem som ska vara huvudman. Parkering, angöring och VA-anslutning behöver också utredas.

Kommentar: Det är inte den fördjupade översiktsplanen uppgift att precisera var anläggningen ska ligga, vem som ska vara huvudman, eller hur parkering, angöring och VA-anslutning ska ske. Dessa frågor får kommande detaljplan och/eller utredningar precisera. Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet för att utveckla Vivallakullen.

- Sidan 65, skola och förskola i kanten av Hjärstaskogen: Det bör inte planeras för skola och förskola i kanten av Hjärstaskogen. Dessa etableringar står i direkt konflikt med planens ställningstaganden om att höga naturvärden i Hjärstaskogen ska bevaras. Hjärstaskogen är ett av de grönområden i Örebro som har flest närboendebode och är därför en viktig resurs för rekreation för invånarna.

Bebyggelse i ett skogsområde påverkar alltid ett mycket större område än det som tas i anspråk för själva byggnationen. Exempelvis riskerar kvarvarande skog

att blåsa ner om ett område avverkas. Skogen är ett viktigt utflyktsmål för förskolor och skolor i Örebro som kan utvecklas ytterligare för ändamålet.

Kommentar: I den reviderade planen har förskolornas placering mellan Hjärsta och Vivalla justerats för att säkerställa att det gröna stråket och värdekärnorna ska finnas kvar, samtidigt som förskolorna kan fungera integrerande mellan de båda stadsdelarna. Hanteringen av relationerna mellan förskoleplaceringarna, grönstråket, värdekärnorna och integrationsmöjligheterna har utvecklats i planförslaget för att ytterligare förtydliga att de ställningstaganden som görs i planen inte står i konflikt med varandra. Ytan för Vivallaskolans expansionsmöjligheter söder om Vivallaringen har tagits bort i det reviderade planförslaget. En ny yta för skola finns reserverad i norra delen av Boglundsängen. I samband med detaljplanläggning ska noggranna naturinventeringar genomföras för att säkerställa att gröna stråk och skyddsvärda träd bevaras.

- Sidan 68, Vivallaringen: Vid byggnation av bostäder på båda sidor om Vivallaringen måste trafiksäkra korsningar för oskyddade trafikanter skapas.

Kommentar: Plantexten om Vivallaringens utformning har reviderats i enlighet med Tekniska nämndens förslag.

- Sidan 71, bostäder norr om Vivallaringen mot Lundby: Den föreslagna bebyggelse på norra delen av Hjärstaskogen mot Vivallaringen kommer att medföra att ytterligare 25-30 m måste avverkas för att få ner sol på tomten. För de träd som står kvar efter avverkningsen är det stor risken för att ytterligare träd kommer att falla ner vid stormar, då träden inte är anpassade för att motstå hårda vindar.

Kommentar: Naturresevervatsgränsen är anpassad för att möjliggöra bebyggelse längs Blåbärsstigen/Vivallaringen. Exakt placering av byggnation bestäms i kommande detaljplanearbete.

- Sidan 75: Vi ställer oss positiva till att ersätta vissa gång- och cykeltunnlar med trafiksäkrade korsningar i markplan.
- Sidan: 77, rondell vid Baronbackarna: Det står att en cirkulationsplats ska skapas vid Baronbackarna för att omfördela trafik från Hedgatan till Osmundsgatan. Planen behöver kompletteras med en redovisning av hur det ska gå till och vad konsekvenserna blir i området.

Kommentar: I den nya trafikutredningen som tagits fram i samband med revideringen av planen har ett flertal åtgärder beskrivits och konsekvensbedömts utifrån ett översiktligt perspektiv, till exempel hur olika trafiklösningar på Hedgatan vid Baronbackarna påverkar trafiksystemet i planområdet. I kommande planeringskedan bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder. I samband med detaljplanearbetet för fastigheten Eldskriften 1 vid Baronbackarna har en trafikutredning för korsningen Hedgatan/Lars Wivallius väg/Tackjärnsgatan tagits fram, som tydligare klargör konsekvenser och genomförande.

Beredning

Magnus Karlsson, Eva Gustafsson, Kristin Karlsson, Helena Briede, Lars-Erik Krafve, Hans Andersson och Gösta Eriksson har deltagit i beredningen.

Konsekvenser

Inför framtagandet av detta detaljplaneförslag har en konsekvens- och behovsbedömning gjorts av Stadsbyggnad med hjälp av Tekniska förvaltningen och Miljökontoret. Bedömningen är gjord utifrån ett ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Synpunkterna i Tekniska nämndens yttrande ger ingen anledning att förändra eller tillägga något till konsekvens- och behovsbedömning.

Magnus Karlsson

10. Socialnämnd väster

Bakgrund

Örebro kommun har beslutat att ta fram en fördjupad översiktsplan för Vivalla-Boglundsängen. Ett utkast till plan har skickats ut för samråd och Socialnämnd väster med flera har fått möjlighet att inkomma med synpunkter. Samrådet pågår under perioden den 4 april–20 juni 2014.

Synpunkter

Socialnämnd väster ställer sig generellt positiv till förslaget.

Grönytor och fritid

Nämnden ser med tillfredsställelse att grönområden är prioriterade. Det är också viktigt att ytorna för idrott, fritid och rekreation är tillgängliga för alla; barn, ungdomar, äldre och personer med funktionsnedsättning.

Lekplatser för barn i alla åldrar kan bidra till en bättre integration. För olika uppträdanden kan en utescen byggas. Frukträd och bärbuskar bör finnas. En "lekpark för äldre" kan innefatta boulebanor, storschack med mera.

Bänkar och rastmöbler bidrar till att skapa ett attraktivt område och möjligheten att på ett säkert sätt göra sig av med engångsgrillar bör beaktas.

Vidare borde det finnas möjlighet att hyra lokaler i området, till exempel för dans eller mindre fester (max cirka 50 personer). Lokalerna bör ha ett litet kök.

Kommentar: De aspekter som Socialnämnd Väster lyfter är viktiga och också sådana som vi vill möjliggöra genom planen. En konkret förändring som ytterligare förstärker denna inriktning är att det centrala grönstråket i Vivalla bibehålls intakt och därmed bil- och bussfritt. Idag pågår ett detaljplanearbete för Vivalla centrum där möjligheter till fler lokaler skapas. På sikt kan säkerligen vissa förskolelokaler förändras till att bli lokaler för det lokala föreningslivet. Övriga synpunkter tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla park- och grönområdena.

Bebyggelse och gatustruktur

Det är positivt med en blandad bostadsstruktur med villor, radhus, hyresrätter och bostadsrätter. Det bör finnas bostäder för alla åldrar och för människor i olika livssituationer.

Ambitionen i förslaget att identifiera och bedöma konsekvenser för människors hälsa och för miljön är viktig. Särskilt med tanke på att PCB och andra föroreningar kan finnas i området och där barn kan tänkas leka.

Det kan också finnas markradon som påverkar människors hälsa negativt.

Kommentar: Riskerna med och möjligheterna att hantera PCB, andra markföroreningar liksom markradon beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen som är bifogad planen.

Arbetsplatser, kommersiell och offentlig service

Nämnden ser gärna att en cykelskola för vuxna inrättas under sommaren. Det skulle kunna ge feriearbeten till ungdomar som vill vara lärare. Möjligheten att ha en "uteloppis" i området bör också ses över.

Kommentar: Cykelskola och möjligheterna till "uteloppis" är inte frågor som denna plan har möjlighet att hantera, däremot kan förutsättningarna för exempelvis en "uteloppis" underlättas om det centrala grönstråket utvecklas som allmänt tillgängligt parkområde.

Trafik och kommunikationer

Ambitionen att länka samman Vivalla och Boglundsängen är bra. Som framgår av förslaget ger det möjligheter till fler möten i vardagen mellan dem som bor i Vivalla och i stadsdelarna i närheten.

Med tanke på barnperspektivet är det viktigt med cykelbanor där barn och ungdomar kan ta sig fram på ett tryggt och säkert sätt för att träffa kompisar. Området bör vara bilfritt i möjligaste mån.

Vad gäller bussförbindelser förordar nämnden att bussen, förutom att stanna i centrum, går runt hela Vivalla. Det kan bidra till minskad trafik i området.

Nämnden ställer sig frågande till varför Poesigatan ska smalnas av.

Kommentar: I det reviderade planförslaget har de föreslagna gatusträckningarna genom Vivalla tagits bort. Ett viktigt argument är barns rörelsefrihet. Se även kommentar till samrådssvar 5b, kompletterande samrådssvar från Länstrafiken, där fler argument presenteras.

Poesigatan är idag ett trafikrum med tre parallella gator för biltrafik och två gång- och cykelvägar närmast bostadsbebyggelsen kantad med träd som ger en allékaraktär. Planen föreslår att allékaraktären bibehålls men att möjligheterna till förtätning och komplettering kan få ske på bekostnad av delar av trafikrummet. Detaljplaner för en sådan inriktning finns redan idag och projektering för ombyggnation pågår.

Trygghet

Det är viktigt med god belysning och att buskarna inte är planterade för nära vägarna eller är för stora för att skapa säkerhet för alla i området.

Kommentar: Vi instämmer i synpunkten som är i linje med ambitionerna i planen. Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden blir detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder, så som god belysning och placering av buskar.

Allmän platsmark

Nämnden håller med planförslaget om att torgytan i Vivalla centrum även i framtiden ska vara allmän plats. Det är viktigt att slå vakt om sådana platser.

Kommentar: Helt i linje med ambitionerna i planen.

Avslutningsvis vill nämnden framhålla att det är de som bor i området som ger området liv och sätter sin färg på det.

Medskick

Vi anser det angeläget att Polisen och Socialtjänsten är representerade i området. Vivalla familjecentral bör förstärkas om behov uppstår.

Kommentar: Vi instämmer i synpunkten men detta är inget som den fördjupade översiktsplanen har rådighet över.

För Socialnämnd väster
Lars-Göran Hallenius (S)
Owe Ranebäck (KD)
Marika Westerberg (FP)
Annbrith Wiman (C)

11. Fritid och turistnämnden

Vivalla och Boglundsängen är i förändring. ÖBO är i behov av att rusta upp byggnader i Vivalla och Boglundsängens handelsområde växer sig större, samtidigt som ett nytt område kommer att växa fram norr om Boglundsängen, öster om Lundby. Kommunen arbetar på grund av detta med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen. Planen som nu är ute för samråd, syftar till att ge svar på hur Vivalla, Boglundsängen och andra närliggande stadsdelar kan länkas samman. Planen vill även svara på hur Vivallas karaktär kan förändras för att stadsdelen ska bli mer blandad såväl befolknings- som bostadsmässigt, samt hur handel, bostäder och annan verksamhet kan kombineras i Boglundsängen. Planen ska samtidigt ta hänsyn till kulturmiljövärden och grönområden.

Bland förslagen som ges i samrådshandlingen finns att bevara och utveckla Vivallaparken med dess så kallade fingrar som sträcker ut sig i området och att göra Hjärstaskogen tryggare och trevligare. Fler föreningslokaler och ytor för spontana aktiviteter behövs, samtidigt som området är i behov av ökat underhåll. Samrådshandlingen ger förslag på förändringar som kan ge ökad trygghet i Vivalla centrum och sätt som Vivalla kan integreras mer med intilliggande stadsdelar.

Som svar på samrådshandlingen kan sägas att allt som kan minska segregationen är väl investerade pengar. Förändringar som ökar trivsel, trygghet och välbefinnande hos dem som bor i ett område, kan också leda till att fler lockas att flytta dit.

Samrådshandlingen stämmer överens med de idéer som genomsyrar Kultur- och fritidsförvaltningens arbete, vad gäller möjlighet till rörelse, idrott och rekreation.

Idrottsplatserna utvecklas kontinuerligt och ska så göras även i fortsättningen. Fler idrottsplatser och ytor för spontana aktiviteter behövs. Vid placeringen av dessa är det viktigt att tänka på att det ska vara enkelt och trafiksäkert att ta sig till och från dem och gärna även att ta sig mellan olika grönområden, idrottsplatser och ytor för rekreation. Det är av stor betydelse att anlägga nya ytor för idrott och andra aktiviteter nära invånarna, för att ytorna ska nyttjas i största möjliga mån. Förslaget att anlägga dessa i skarven mellan Vivalla och intilliggande stadsdelar, samtidigt som Vivallaringens avgränsande funktion byggs bort, är därför bra. Förhoppningsvis kan detta även bidra till att uppnå intentionen att sudda ut stadsdelarnas gränser och att öka integreringen av deras invånare.

Vivallakullen föreslås i samrådshandlingen bli en plats för avkoppling, evenemang och aktiviteter. Området kan genom förslagen i handlingen utvecklas till en tilltalande plats för rekreation, idrottsutövning och umgänge och därigenom bidra till att sudda ut barriärer mellan angränsande stadsdelar.

Den fördjupade detaljplanen vill skapa förutsättningar för att ha föreningslokaler i Vivalla centrum och i anknnytning till idrottsplatser. Då det rör sig om många olika typer av föreningar, som exempelvis samlas kring kultur, dans eller någon idrott, kan olika fördelar dras av att en förening får hålla till på ena eller andra platsen. Ett föreningarnas hus i anknnytning till skolan skulle kunna innebära att en förening som samlas kring matlagning kan nyttja en sal för hemkunskap, medan en idrottsförening skulle kunna ha sina lokaler i anknnytning till en idrottsplats eller annan yta för aktiviteter där de kan utöva sin sport.

Samrådshandlingens förslag att lokaler för föreningar och vuxenutbildning förläggs till Vivalla centrum är inte bara ett sätt att lösa behovet av lokaler, utan också ett sätt att göra centrumet tryggare. Ett annat sätt att skapa trygghet i området skulle kunna vara att skapa förutsättningar för att öppethålla affärer, bibliotek och folkhögskola längre in på kvällarna. Biblioteket i Vivalla har som policy att ha öppet lika länge som affärerna. Oavsett metoden är målet ökad trygghet genom att fler personer rör sig i området.

Något som inte nämns i handlingen, men som skulle kunna få positiva konsekvenser för Vivalla och Boglundsängen, är publika konstverk och skulpturer. En sådan satsning kan locka besökare, samtidigt som det kan bli ett inslag i miljön som invånarna i området känner stolthet inför.

Vid Boglundsängens naturreservat finns ett område som brukar användas som snötipp. Detta anses dock vara olämpligt, eftersom snön förorenar vattendrag som finns i dess närhet. Området är inte heller lämpat för bebyggelse, varför förslaget i samrådshandlingen är att göra om ytan till en plats för fritid, rekreation och idrott. Detta passar bra med tanke på dess placering invid naturreservatet, för miljöns skull och för de människor som rör sig i området. Området kring snötippen och närliggande dammar, där det finns ett rikt fågelliv, kan lyftas fram ytterligare för att fler invånare och besökare ska hitta dit.

Samrådshandlingen är en kompromiss med intentionen att tillgodose önskemål och behov hos barn, unga, vuxna och äldre vuxna. Vår bedömning är att förslaget lyckas med detta.

Beredning

Samrådsvaret har tagits fram efter samtal med Jan Larsson, Ulf Lindin och Elisabeth Rapp vid Kultur- och fritidsförvaltningen. Frågan diskuterades även vid ledningsgruppens möte den 21 maj 2014.

Konsekvenser

Ett sätt att bygga en integrerad stad, där människor från olika socioekonomisk bakgrund möts och samverkar, är att blanda hyreslägenheter, bostadsrättslägenheter, radhuslängor och privatägda villor i ett och samma område. Vivalla är ett av flera exempel i Örebro, på områden som inte är uppbyggda på detta sätt. Örebrobostäder äger större delen av bostäderna i området. Av cirka 2 500 lägenheter är 96 procent hyresrätter och 4 procent bostadsrätter. Den fördjupade översiktsplan som nu är ute på samråd, är ett steg i rätt riktning för att motverka den segregering en sådan struktur tenderar leda till. Förslagen i samrådet kan bidra till att integrera Vivalla och Boglundsängen med omkringliggande stadsdelar. Det kan bland annat ske genom skapande och utvecklande av ytor för idrott, rekreation och fritidsaktiviteter, där människor i olika åldrar, från olika stadsdelar och med olika socioekonomisk bakgrund kan mötas och umgås, vilket också framhävs i samrådshandlingen.

Naturområden ska bevaras, utvecklas och lättillgängliggöras, vilket är positivt för miljön och kan bidra till bättre hälsa och ökat välmående för invånare och besökare.

Samrådshandlingen tillvaratar och tillgodoser behov och önskemål hos män, kvinnor, pojkar och flickor i alla åldrar. Den slutgiltiga fördjupade översiktsplanen förväntas efter denna samrådstid tillgodose och möta dessa behov och önskemål än mer.

Maria Gren
Planerare

Kommentar: Glädjande att perspektiven och synsätten i planen också stämmer så väl överens med hur Fritid- och turistnämnden ser på stadsdelarna och deras omgivning. Synpunkterna kring publika skulpturer och konstverk är intressanta men är en fråga som inte kan hanteras i denna plan, men omöjliggörs samtidigt inte av planen.

12. Örebrobostäder, fastighetsägare

ÖBO ställer sig i stort positiva till den fördjupade översiktsplanen som helhet. De synpunkter vi har sammanfattas nedan.

Vivalla är en stadsdel med ca 7000 invånare utspridd på en relativt stor geografisk yta. Med tanke på hur mycket otillåten och osäker trafik som idag sker på gång- och cykelvägar anser vi att nya vägdragningar är nödvändiga. H är anser ÖBO att en pragmatisk hållning är att föredra där man i vissa sträckningar börjar tillåta biltrafik men under noggrant kontrollerade former.

ÖBO har ansträngt sig mycket och under åren gjort stora investeringar för att minska otillåten biltrafik med bommar, farthinder etc. men utan större resultat. Att tillåta biltrafik på några lågfartsgator anser vi skulle höja tryggheten, såväl trafiksäkerhetsmässigt som i övrigt. Många har idag långt till bussen och för ett område i denna storlek anser vi det rimligt med en busstrafik genom området, så som föreslås. Att skapa en sådan möjlighet har inte endast praktiska fördelar för de boende utan bidrar också till att öppna upp stadsdelen.

Vad gäller de tre alternativen för vägdragning för buss och annan lågfartstrafik föredrar ÖBO det alternativ som kopplar samman Poesigatan med Lyrikgatan. På så sätt blir den framtida parken/aktivitetsytan inklusive badet fri från trafik.

Kommentar: En av de stora frågorna i planarbetet har varit den om att öppna upp för bil- och busstrafik inne i Vivalla. I samrådshandlingen presenterades tre förslag som alla på olika sätt bröt stadsdelens centrala och sammanlänkande grön- och parkstråk. Reaktionerna under samrådet har undantaget Er och till viss del Länstrafiken varit entydiga i att inte möjliggöra för gatusträckningar för bil och buss genom stadsdelen. En trafikräkning har genomförts av kommunen i form av handräkning under maxtimmen i stråken mellan HSB:s södra bostadshus och Vivallaskolan, mellan HSB:s södra bostadshus och Vivalla centrum samt utmed huvudcykelstråket som genomkorsar stadsdelen i nordsydlig riktning. Sammantaget noterades endast en bil genom grönstråket i västöstlig riktning och ca 5-7 bilar på huvudcykelstråket i nordsydlig riktning, det vill säga inte genom grönstråket.

Slutsatsen, efter att också ha beaktat en sammanställning av argument mot respektive för att öppna gator genom stadsdelar, är att vi bedömer att värdet av att behålla och utveckla denna idag bilfria miljö väger tyngre än de fördelar (ex. genare och effektivare busslinje) som finns med att öppna upp gatustrukturen genom stadsdelen i västöstlig riktning. Ställningstagandet att knyta samman bostadskvarter med varandra på ömse sidor om det centrala grönstråket behålls och ses som ett sätt att skapa nya rörelsemönster och möjligheter till kompletteringar av bostadsbeståndet utan att viktiga kvalitéer förvanskas eller försvinner.

Vad gäller gatustruktur och kopplingar mellan Vivalla och omkringliggande stadsdelar har människor i alla tider byggt vägar och broar för att komma närmare varandra. I fallet med Vivalla saknas sådana kopplingar nästan helt. ÖBOs åsikt är att hela staden skulle tjäna på en vägförbindelse, i form av en lågfartsgata, mellan Vivalla och Nya Hjärsta.

Hjärstaskogen är en mycket viktig tillgång men görs inga åtgärder förblir den en barriär. ÖBO kan utveckla och bygga om Vivalla innanför Vivallaringen men görs samtidigt ingenting för att förbinda stadsdelen med övriga staden blir effekterna vad gäller integration och en mer hel stad inte de önskvärda. En vägförbindelse måste i så fall byggas på ett sådant sätt att Hjärstaskogens positiva värden som naturområde bevaras. Överlag ser ÖBO positivt på de tankar kring utveckling av Hjärstaskogen som presenteras. Att ersätta tunnlar med trafiksäkra överfarter samt en avsmalning av Vivallaringen är ett bra förslag såväl trygghersmässigt som för att minska fysiska och mentala barriärer.

Kommentar: Planens inriktning är att staden ska sitta ihop bättre, att dess olika stadsdelar inte ska vara avskärmade från varandra av exempelvis stora trafikrum och grönstråks barriäreffekter. Kombinationen av att utveckla Hjärstaskogen som helhet, att tillgängliggöra den än mer från framför allt Vivalla-sidan, att utveckla viktiga platser som Vivallakullen, att smalna av Vivallaringen och skapa möjlighet till ny bostadsbebyggelse närmare skogen och att placera förskolor i bostads- och naturnära lägen, som är ambitionen i planen, kommer att knyta samman Hjärsta och Vivalla mer. Detsamma gäller för Lundby och Vivalla, respektive Baronbackarna och Vivalla. Möjligheten till en framtida bussgata mellan Hjärsta och Vivalla, som en förlängning av Skördevägen, är ytterligare en åtgärd som inte ska omöjliggöras för att länka samman stadsdelarna och som är viktig även i ett större geografiskt sammanhang.

ÖBO ser positivt på ett tillskapande av en sammanhängande parkmiljö i hjärtat av Vivalla. En stadsdel i Vivallas storlek behöver större sammanhängande grönytor med hög skörselevelå och ett attraktivt innehåll. I utformandet av denna park anser vi det viktigt att jobba med genusperspektivet och försöka hitta innovativa lösningar för hur förutsättningarna kan ökas för att även flickor och kvinnor ska känna sig bekväma i det offentliga rummet. Här ser ÖBO också positivt på att Vivalla IP utvecklas som näridrottsplats genom att fotbollsplanen får konstgräs. På sikt bör Vivalla IP kopplas samman med det övriga framväxande grönstråket.

Kommentar: Synpunkterna är helt i linje med intentionerna i planen. Genusperspektivet utgör ett av flera viktiga perspektiv som kommande planering för parkstråkets utformning tar sin utgångspunkt i.

Gällande kopplingen mellan Boglundsängen och den östra sidan av Vivalla anser ÖBO att en avsmalning av Vivallaringen med mer av karaktären stadsgata är positiv. Överlag anser ÖBO att FÖP:en innehåller bra tankar om hur Boglundsängen kan kopplas till Vivalla och den nya stadsdelen Vallby på framväxt samt en uppmjukning av gränsen mellan bostäder och handel. Vi ser gärna en funktionsblandning men detta måste i så fall göras på ett varsamt sätt som inte gör bostäderna mindre attraktiva. Det skulle kunna handla om några högre hus med affärsverksamhet i bottenplan som utformas på ett sådant sätt att Vivalla har ett fint ansikte utåt. Att bo så nära ett stort handelsområde kan också upplevas mindre attraktivt om man inte lyckas med att skapa dessa mjuka övergångar. Gällande Poesigatans utveckling anser ÖBO att det är viktigt att gatans karaktär av alléliknande större entrégata finns kvar.

Kommentar: Det reviderade planförslaget har tydliggjorts med avseende på synpunkterna kring mjuka övergångar och Poesigatans fortsatta karaktär, att den fortsatt ska få ha en alléliknande karaktär.

När det gäller behovet av nya förskolor ställer ÖBO sig frågande till om hela detta behov måste fyllas inom Vivallas nuvarande gränser. I fördjupade översiktsplanen på sid 63 står: "Skolor och förskolor placeras så att de kan vara intressanta att välja även för dem som bor i bostadsområden i närheten". För att skapa en rörelse åt båda riktningar bör det omvända också gälla. Förskolor placerade i utkanten av Nya Hjärsta, Lundby eller framtida Vallby skulle mycket väl kunna vara attraktiva för boende i Vivalla. Förskolor är en av få naturliga mötesplatser och därmed reella integrationsarenor vi faktiskt har, vilket borde nyttjas i större utsträckning. Av detta skäl ställer vi oss positiva till förskola i Hjärstaskogen. En sådan placering skulle kunna bidra till vardagliga möten mellan barn och föräldrar från Vivalla och villaområden omkring. Om dessa dessutom kompletteras med vägar som underlättar hämtning och lämning av barn och på så vis också förbinder stadsdelarna med varandra så kan effekten bli klart positiv ur ett integrationsperspektiv.

Kommentar: Det reviderade planförslaget har delvis förändrats med avseende på förskolors placering. Vi instämmer i synpunkten att en förskola kan ha ett upptagningsområde som inbegriper flera stadsdelar och föreslår därför nya lokaliseringar av förskolor som även borde vara attraktiva för de boende i Hjärsta och Lundby. Till detta följer helt riktigt även att de tillgängliggörs med vägar från båda håll.

Vivallaskolan är redan stor och ÖBO anser inte att det vore rätt väg att gå att ytterligare bygga ut skolan. Vi bedömer inte att den formen av storskalighet gynnar barn och ungdomar eller ökar förutsättningarna för Vivallaskolan att bli en tillvalsskola. Istället anser ÖBO att ny framtida skola bör placeras i Boglundsängens anslutning till nya bostadsområdet Vallby. Möjligen kan också nuvarande högstadiet flyttas till denna lokalisering men att låg- och mellanstadiet förblir på nuvarande plats då närhetsprincipen är viktigare ju yngre barnen är. När barnen uppnått högstadieålder anser vi att möten med ungdomar från andra delar av staden är av stor vikt. Högstadiet med nuvarande placering har mycket svårt att locka elever från närliggande villaområden, hur god kvalitet man än har på sin undervisning.

Kommentar: Det reviderade planförslaget har ändrats med avseende på förslaget om Vivallaskolans expansionsmöjlighet, motiverat dels av att delar av Hjärstaskogen inte ianspråkats, dels av att en ny lokalisering av högstadium skulle vara lämplig någonstans i skärningspunkten mellan Vivalla, Lundby och Vallby. På så sätt kan den verkligen bli den arena för integration som den potentiellt har.

Att tillskapa mer förenings- och utbildningslokaler i Vivalla centrum har fördelar men här finns också hinder, hyreskostnadsmissigt. Valet av lägen för föreningslokaler måste väljas strategiskt. Att få ett alltför splittrat läge för föreningslokaler är inte önskvärt logistikmässigt och bidrar inte heller till samverkan. Att upplåta tidigare förskolor till föreningslokaler kan fungera i något fall men bör ej ses som en helhetslösning. I vissa fall anser ÖBO att en uttjänt förskola hellre bör rivas för att skapa mer grönyta.

Kommentar: Kommunen instämmer i synpunkterna kring riskerna med för höga hyror och att uttjänta förskolor både kan få finnas kvar som billigare alternativ för föreningslivets lokalbehov, men även att de kan rivas som ett sätt att skapa mer grönyta, vilket det idag finns behov av.

Stadsdelen har idag en stor andel invånare sett till den geografiska ytan. Om man ser till det totala området innanför Vivallaringen bör antalet bostäder inte öka nämnvärt även om det på kvartersnivå kan bli något av en förtätning. Här ser vi gärna en fokus på en mix av olika bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer. För att möta efterfrågan på små lägenheter skulle man kunna tänka sig att bygga om treor, som är något av en mellanstorlek, till mindre lägenheter genom ombyggnationer. Behovet av fler stora lägenheter är en fråga för hela staden snarare än

något som bör lösas innanför Vivallaringen. Om det ska byggas nytt i stadsdelen ser ÖBO värdet av att bli fler fastighetsägare då ÖBO idag är mycket dominerande. Utvecklingen av Örebros västra stadsdelar med fokus på skapandet av en mer sammanhängande stad, fysiskt och mentalt, är av avgörande betydelse för hela staden. Av detta skäl anser ÖBO att just möjligheterna till kopplingar mellan Vivalla och Lundby, Nya Hjärsta, Boglundsängen och det framväxande Vallby är det allra viktigaste i den fördjupade översiktsplanen

ÖrebroBostäder AB

Ulf Rohlén

Kommentar: Synpunkterna stämmer överens med planförslaget och med Stadsbyggnads ambitioner.

13. W-Invest fastigheter AB, fastighetsägare

Bakgrund

W-Invest Fastigheter AB har under flera decennier varit engagerade i näringslivs- och företagsutveckling inom bland annat Örebro kommun. Som aktiv fastighetsägare och engagerat Örebroföretag har vi genom omfattande investeringar etablerat ett lokalt, nationellt och internationellt nätverk, samt i nära samverkan med våra hyresgäster och andra samarbetspartners skapat och förädlat lokaler och miljöer för såväl nyetableringar som befintliga företag och verksamheter som vill utveckla sin verksamhet i Örebro.

Sedan flera år har vi i dialog med kommunen arbetat för att utveckla Boglundsängen som en attraktiv miljö för företag och verksamheter. Med stöd av kommunens översiktsplan har nya detaljplaner tagits fram i syfte att skapa ytterligare förutsättningar för utveckling av området med denna inriktning. Vi har även under en längre period varit engagerade i en process för att stärka Örebro som handelsstad. I samverkansgruppen har även funnits representanter från bland annat City Örebro, Aspholmen och Marieberg. W-Invest har deltagit i denna process för att visa vårt engagemang och intresse för att tillsammans med andra aktörer gemensamt utveckla en viktig del av Örebros näringsliv.

Sammantaget utgör detta viktiga utgångspunkter för föreliggande samrådsyttrande.

Allmänt

Rapporten är ambitiös och synnerligen omfattande och detaljerad, vilket gör det svårt att få en tydlighet kring samtliga frågor som behandlas. Vi har därför främst koncentrerat oss på frågor som direkt berör Boglundsängen och förutsättningarna för att utveckla området och våra fastigheter för framtiden.

Process

Arbetsorganisationen med styrgrupp och tjänstemän har varit mycket stor med över 30 personer som medverkande. Samtliga har hämtats från den interna kommunala organisationen. Vi anser att processen hade vunnit på att kommunen valt en modell med öppen dialog redan från projektstart, där företag Boglundsängen har möjlighet att bidra till diskussionen i ett tidigt skede. Kommun- och kontorsledning har varit informerad och medveten om arbetet med Handelsstaden Örebro, där en dialog kring Boglundsängens framtid kunnat föras. Vad vi känner till så har över huvud taget inga kontakter tagits med Boglundsängens företag under arbetets gång.

Kommentar: I den här typen av planarbeten är det brukligt att samla kommunens breda kompetens vilket förklarar bemanningen av kommunens tjänstemän. Under samrådsperioden har alla

fastighetsägare och verksamma i planområdet bjudits in till samrådsmöte och fått information om planarbetet skickat till sig. Efter samrådet har planen bearbetats utifrån inkomna synpunkter. I bearbetningsfasen efter samrådet har ett särskilt möte hållits med W-invest för att klargöra kommunens ambitioner, tankar och idéer om området.

Långsiktighet och trovärdighet

Den presenterade planen avviker kraftigt från översiktsplanen och relativt nyligen fastställda detaljplanerna som ligger grund för etableringar och planer för företagsutveckling inom Boglundsängen. Näringsliv och företagande kräver långsiktiga spelregler och tydliga förutsättningar för att våga investera för framtiden i Örebro och måste kunna utgå från fastställda kommunala planer och avtal i sin egen planering. Det är också en fråga om trovärdighet gentemot våra hyresgäster och de intressenter på marknaden som vi bearbetar för att få dem att etablera och expandera i Örebro. Den fördjupade översiktsplanen för Boglundsängen skadar såväl trovärdigheten som det allmänna företagsklimatet om den skulle fullföljas enligt presenterat förslag. Attraktiva företagsmiljöer skapar arbetstillfällen inom gångavstånd för boende i Vivalla och stadsdelen i övrigt.

Boglundsängen skall utvecklas som regionalt handelsområde och skall tillsammans med City och Marieberg stärka Örebro som handelsstad i enlighet med tidigare kommunala beslut och uttalade intentioner. Med fler starka företag i Boglundsängen som goda grannar till befintliga verksamheter och arbetsplatser kan området även fungera som stadsdelscentrum och ge Vivalla ökad attraktivitet.

Örebroare skall inte behöva åka bil till Västerås/Eskilstuna, Borlänge och Karlstad för inköp av varor i butiker med volymhandelskaraktär. Försättningsvis lämnas synpunkter och kommentarer direkt kopplat till samrådshandlingens respektive avsnitt enligt följande:

Kommentarer: En anledning till att den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen tas fram är att förtydliggöra ställningstaganden i den kommunövergripande översiktsplanen och andra dokument samt för att tydliggöra den framtida utvecklingen i området. En naturlig del i ett sådant arbete är att ompröva tidigare ställningstaganden. I vissa delar av planområdet är avvikelserna från den kommunövergripande översiktsplanen och gällande detaljplaner större än i andra delar. För Boglundsängens del är förändringarna som föreslås i planförslaget som störst i de nordligaste delarna, där planen föreslår bostäder istället för handel, i huvudsak på kommunägd mark som idag är outbyggd.

Vi har i planförslaget utgått ifrån att området ska vara ett handelsområde. Den utveckling som sker och som har skett under en längre tid i Boglundsängen visar att handel tar allt större plats i södra delen medan kontor och verksamheter är den huvudsakliga inriktningen längre norrut, i en zon mellan Poesigatan/Kryptogatan och Heliumgatan. Denna tydligare funktionsindelning av Boglundsängen, jämfört med inriktningen i den kommunövergripande översiktsplanen, motiveras av politiska mål om blandning samt de lokal- och verksamhetsbehov som efterfrågas och som staden har kapacitet för fram till ca år 2035.

1.2.1 Program för utvecklingen av Örebros västra stadsdelar

Kvarterstadsstruktur

Det är både svårt att skapa och sällsynt att hela medelstora städer byggs upp med en kvarterstadsstruktur. Modellen kan fungera väl för stadernas centrala delar, men är inte lika givna för områden och stadsdelar några kilometer från centrum eller i periferin. För Boglundsängens del kan det under överskådlig tid knappast vara aktuellt att driva igenom en strikt kvarterstadsstruktur på rimliga ekonomiska villkor. Om tillämpningen av modellen skall vidgas utöver City och innerstaden finns det mer centralt belägna områden, som till exempel Hjärsta,

Holmen, Rosta, Baronbackarna och koloniområden, som kan omvandlas för att vidga Örebros "stadsmässiga" karaktär inom ett större sammanhängande område.

Med de juridiskt bindande detaljplaner och avtal som finns för Boglundsängen innebär omedelbara ändringar att kommunen drabbas av stora kostnader för de planskador som uppstår. Sannolikt kan skattemedel nyttjas bättre till andra insatser som utvecklar och höjer kvaliteten på Örebros fysiska miljö.

Kommentar: Planhandlingen har förtydligats efter samrådet. Boglundsängen är inte tänkt ha samma kvartersstruktur som i city. Det är inte innerstadens rutnätsstruktur som eftersträvas. Planens önskvärda inriktning är att en finmaskigare gatustruktur tillsammans med framväxt av bostadskvarter i norra delen. I södra delen fortsätter inriktningen mot handel utifrån dagens gatustruktur men med en viss komplettering av gång- och cykelvägar och bilgator. Nya byggnader och satsning på den offentliga miljön gör området mer attraktivt för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Området kan då fortsätta utvecklas utan att det behöver växa i omfång. Avsikten i planförslaget är inte att gå emot nyligen antagna detaljplaner utan visa kommunens långsiktiga intentioner och att ge en öppning för att möjliggöra mindre kvarter, ett mer finmaskigt vägnät, samt möjliggöra en större blandning funktionellt såväl som volymmässigt, samtidigt som de skarpa gränserna mellan stadsdelarna mjukas upp. I vissa fall innebär planförslaget att gällande detaljplaner behöver förändras. För att intentionerna ska kunna genomföras förutsätter det fastighetsägarens samförstånd.

2.2.2 Boglundsängen

Boglundsängen är ett utvecklingsområde för framtiden, där varje del av området idag är långt ifrån färdigbyggt. Därför kan det knappast ses som något onaturligt att inte samtliga tomter redan är bebyggda utan erbjuder företag och verksamheter framtida etablerings- och expansionsmöjligheter, vilket bör ses som en kvalitet snarare än "en spretig belastning" för området.

Situationen i Boglundsängen är inte mer anmärkningsvärd än det tidigare läget för Sörbyängen/Ladugårdsängen som påbörjades med Bo92 och fortfarande idag, drygt 20 år senare, inte är färdig byggt. Området är dock fortfarande en stor tillgång för Örebros utveckling genom den potential som nu nyttjas för att skapa attraktiva bostäder. Boglundsängen skall på motsvarande sätt kunna erbjuda företagsmiljöer och arbetsplatser i direkt anslutning till Vivalla.

Kommentarer: Planförslaget anger kommunens önskade utveckling av området där nuläget är utgångspunkten. Eftersom stadsdelen är under utveckling är det naturligt att karaktären på området är delvis ofärdig. Vi instämmer i att Boglundsängen är ett utvecklingsområde för framtiden och har stor potential att förvandlas till en modern och attraktiv stadsdel.

3.8 Sammanfattande områdesanalys

Vivalla, Lundby och Boglundsängen är viktiga delar i en blandad stadsdel med goda framtidsmöjligheter utan att funktionsblandningen förs ned på kvartersnivå. Närheten gör att människor i området lätt kan förflytta sig inom stadsdelen utan att använda bil. Boglundsängens arbetsplatser och serviceutbud skapar kvaliteter för hela stadsdelen. Det förefaller mera tveksamt och även mindre realistiskt att området i framtiden skall utgöra en egen stadsdel med stort inslag av boende och krav på stora centrala grönytor. I en stad med tillväxtambitioner krävs även goda miljöer för företag och verksamheter för att skapa utveckling. Boglundsängen har goda förutsättningar att erbjuda detta till stor nytta för såväl boende i närområdet som hela Örebro.

Nya bostäder i Boglundsängens norra delar (Vallby) kan tillföra stadsdelen kvaliteter, medan de södra och centrala delarna främst bör utvecklas och förädlas för arbetsplatser, mötesplatser, service och som regional handelsplats.

Kommentarer: Planförslagets ambition är att Boglundsängens i huvudsak fortsätter att vara ett handels- och verksamhetsområde, men att det kan kompletteras med andra inslag, till exempel bostäder, kontor, parker samt fritids- och rekreationsområden, som ett sätt att skapa en mer attraktiv och trygg stadsdel under fler av dygnets timmar. En zon med blandad bebyggelse längs med Vivallaringens östra del föreslås som ett sätt att minska barriären mellan stadsdelarna. I det reviderade planförslaget har den blandade zonen i sydvästra Boglundsängen justerats för att överensstämma med gällande detaljplaner. I vissa fall innebär planförslaget att gällande detaljplaner behöver förändras. Avvikelser från gällande detaljplaner finns framförallt i de norra delarna av Boglundsängen på mark som i huvudsak är kommunalägd och obebyggd.

4.3.5/4.3.6 Kompletteringsbebyggelse

Med de föreslagna åtgärderna kommer Boglundsängen inte längre att fungera som handelsområde med regional dragningskraft. De finns ingen ekonomisk realitet i att enbart ha småbyggnader med kvartersbutiker och parkering i form av dyra garagelösningar. Volym- och lågprishandel, som även vänder sig till människor med begränsad ekonomi och som inte har möjlighet att nyttja bil för inköpsresor, kräver lokallösningar med rimliga hyror.

Den blandade zonen öster om Vivallaringen (karta 22) har kraftigt utvidgats i förslaget. Detta kan ej accepteras då verksamheter och handel idag bedrivs i fastigheterna, och avtal tecknats för nyetablering av handelshyresgäster med inflyttning i nyproduktion år 2015. Planskade uppstår och kräver sannolikt kommunal inlösen av fastigheter till betydande belopp för att realiseras.

Kommentar: I den blandade zonen kan bostäder vara ett inslag men behöver inte vara det. Ett viktigt syfte med den blandade zonen är att minska barriären mellan Vivalla och Boglundsängen. Det kan ske dels genom funktionsblandning, dels genom gestaltning och arkitektonisk utformning. I det reviderade planförslaget har den blandade zonen i sydvästra Boglundsängen justerats för att överensstämma med gällande detaljplaner.

I enstaka lägen kan eventuellt 3D-lösningar ge ett mindre bostadstillskott förutsatt att något bostadsföretag är beredd av svara för merkostnaderna.

Strävan efter stadsmässighet inom Örebro ytterområden förefaller mindre realistisk och kanske bör prövas i mer centralt belägna områden som Holmen, Baronbackarna, Hjärsta och koloniområden innan det är tid att ta sig an ett relativt nytt verksamhetsområde som Boglundsängen.

Det är heller inte realistiskt att detaljhandeln och många andra företag i olika branscher är mogna för flerplanslösningar i höga byggnader med parkeringshus under överskådlig tid. Vi är övertygade om att Örebro behöver områden och lokaler för handel och övrigt näringsliv som gynnar sysselsättnings- och företagsutvecklingen och därmed stärker regionens framtid. Boglundstängen har en viktig roll i denna process och som företag är vi beredda att utveckla våra fastigheter på ett sätt som stärker området attraktivitet i detta avseende.

Därför anser vi att den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen måste omarbetas vad avser Boglundsängens framtid.

Kommentar: Planhandlingen har förtydligats efter samrådet. Boglundsängen är inte tänkt ha samma kvartersstruktur som i city. Det är inte innerstadens rutnätsstruktur som eftersträvas. Planens

önskvärda inriktning är en finmaskigare gatustruktur tillsammans med framväxt av bostadskvarter i norra delen. I södra delen fortsätter inriktningen mot handel utifrån dagens gatustruktur men med en viss komplettering av gång- och cykelvägar och bilgator. Nya byggnader och satsning på den offentliga miljön gör området mer attraktivt för gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Området kan då fortsätta utvecklas utan att det behöver växa i omfång. Avsikten i planförslaget är inte att gå emot nyligen antagna detaljplaner utan visa kommunens långsiktiga intentioner och att ge en öppning för att möjliggöra mindre kvarter, ett mer finmaskigt vägnät, samt möjliggöra en större blandning funktionellt såväl som volymmässigt, samtidigt som de skarpa gränserna mellan stadsdelarna mjukas upp. I vissa fall innebär planförslaget att gällande detaljplaner behöver förändras. För att intentionerna ska kunna genomföras förutsätter det fastighetsägarens samförstånd.

Örebro som ovan
W-Invest Fastigheter AB
A. Willerman Fastigheter

Johan Willerman

14. HSB, brf Punkten 2

1. Viktigt att kollektivtrafiken fortsätter att passera och angöra nära Vivalla centrum. Sträckningsförslaget där bussarna skall passera mellan fastigheterna Rörströmsälven 18 – 19/20 är däremot absolut inte acceptabelt. Kan endast accepteras om bussgatan går helt under jord med uppgång till centrum.

Kommentar: I det reviderade planförslaget har de alternativa gatusträckningarna för bil och busstrafik genom Vivalla tagits bort. Bussen kommer således fortsättningsvis att trafikera Vivalla centrum med säckkörning. Länstrafiken är huvudman för busstrafikens linjeföring och trafikering.

2. Föreningslokaler centralt i Vivalla är bra. Entréerna till dessa bör dock ej finnas invändigt från centrumytan. Förslaget är att dessa entréer sker ifrån utsidan av centrumfastigheten (Rörströmsälven 19/20).

Kommentar: En detaljplan för ett förnyat Vivalla centrum håller på att tas fram av kommunen. Som sakägare har ni möjlighet att åter lämna dessa synpunkter kring entréernas placering. Synpunkten har skickats vidare till Västerporten som äger centrumhuset.

3. Med tanke på att fastigheten Rörströmsälven 17 (höghuset) är ett bostadshus bör verksamhet i centrum ej pågå längre än till 22.00.

Kommentar: Vad gäller öppettider för Vivalla centrum är det en fråga som fastighetsägaren/förvaltaren rör över. Synpunkten har skickats vidare till Västerporten som äger centrumhuset.

4. Integration kan ej lösas genom åtgärder endast i Vivalla, Boglundsängen, Lundby och Hjärsta. Åtgärder behövs framförallt i de andra delarna av Örebro. Placera religiösa lokaler och föreningslokaler centralt i Örebro, och fördela bostäder till nyanlända i övriga delar av Örebro om målet är att uppnå en bättre integration.

Kommentar: Vi instämmer i synpunkten att segregations- och integrationsprocesser verkar i ett större sammanhang som går utöver planområdets stadsdelar både på ett geografiskt och samhällsligt plan. Intentionen i planen är att de åtgärder som föreslås för denna del av staden ska fungera tillsammans med kommunens planeringsarbete för hela kommunen.

Örebro 2014-06-17

Med vänlig hälsning

Kjell Nyman
Ordförande
HSB brf Punkten2
070 319 2947
Ordf.punkten2@bredband.net

15. Hyresgästföreningen

Hur kan vi länka samman Vivalla med närliggande områden?

- Smalna av Vivallaringen och gör den till en stadsgata med lägre hastighet, t ex 40 km/timme. Farthinder kan vara en bra komplettering t ex vid busshållplatserna.
- Att leda busstrafiken så att den går runt hela Vivalla är en bra lösning för att alla som bor i Vivalla ska få tillgång till buss lite lättare. Vi har idag 3 linjer 1, 2 och 10. Vår idé är att man leder en linje som idag, via Strofgatan, Versgatan och Vivalla centrum och sedan in mot Örebro centrum. En linje kan ledas via Balladgatan, Krönikegatan, Lyrikgatan, Visgatan, Vivallaringen, Författargatan och Diktargatan för att sedan gå in till Örebro centrum, eventuellt via Vivalla centrum. Den tredje linjen skulle mycket väl kunna vara en snabblinje till Universitetet. Det är viktigt att bevara det trafiksäkerhetstänk som var en av grundtankarna när Vivalla byggdes. Därför vill vi inte ha vare sig bussgata eller busstrafik genom Vivalla.
- De gång- och cykelvägar som finns mellan Vivalla och områdena runt Vivalla behöver rustas upp med belysning och eventuellt bebyggelse för att öka trygghetskänslan där.
- De tunnlar som idag länkar samman Vivalla med områdena runt omkring bör tas bort eftersom de är en säkerhetsrisk. Det är alldeles för enkelt att t ex råna någon i dem eftersom de är så isolerade från bebyggelse.
- Vi vill inte ha någon trafik i Vivalla. När området byggdes var det med stort fokus på trafiksäkerhet för att barn ska kunna gå till skolan utan att behöva korsa någon gata. Det vill vi bevara.
- Blandad bebyggelse på Boglundsängen skulle hjälpa till att länka ihop Vivalla med Boglundsängen på ett mer naturligt sätt. Det är viktigt att det inte bara blir äganderätter i en sådan bebyggelse, då riskerar man att göra en ö av Vivalla som mest består av hyresrätter.

Kommentar: De synpunkter som lyfts i punkterna ovan beaktas och är i linje med intentionerna i planen. Vad gäller busslinje runt Vivalla menar Länstrafiken att en sådan rutt är ineffektiv vad gäller tid och antal resenärer, se samrådsvar 5a och 5b från Länstrafiken för ytterligare information. Synpunkten vidarebefordras till Länstrafiken som är ansvarig huvudman för kollektivtrafiken. Planförslaget har reviderats med avseende på trafik genom Vivalla där ställningstagandet nu blir att behålla grönstråket intakt som en bilfri stadsmiljö.

Hur vill vi att Vivallas karaktär ska se ut?

- En park genom hela Vivalla längs med huvudcykelbanan tycker vi är en bra idé. Att leda trafik genom Vivalla skulle förstöra känslan av park. I så fall skulle det mer bli som en allé. Vi vill också ha fler sittplatser i och runt Vivalla för att man ska kunna ta en paus och njuta av de vackra grönytor som finns.
- Vi vill inte ha biltrafik genom Vivalla för att bevara områdets karaktär med grönytor och barnsäkerhet. För att citera Hanna Ljung (C) när hon pratar om biltrafik genom Sörby i Nerikes Allehanda: *” Ett område där man ser en negativ effekt är dock barns möjlighet till oöverblickad lek. – Den skrivningen tror jag blir en av de stora diskussionspunkterna. Just det här med barns möjligheter att kunna leka fritt och röra sig i området är ju oerhört viktigt. Vi kan inte låta trafiken i alla lägen gå före barn.”* Det bor många barn även i Vivalla som också de har rätt till möjlighet att röra sig och leka fritt i området.
- Att utveckla aktiviteter vid och i grönområdena, t ex plaskdamm och grillplatser, skulle dels förstärka kontakter mellan grannar och dels göra att grönområdena utnyttjas mer.
- Vivallakullen är en idag outnyttjad resurs som kan utvecklas hur mycket som helst. Där finns möjlighet till både vinter- och sommaraktiviteter.
- Sportcenters resurser behöver tas tillvara och utvecklas t ex tillsammans med befintliga föreningar i Vivalla. Vi tycker också att det är viktigt med aktivitetsmöjligheter året runt som exempelvis en skridskobana.
- Vi tror att det är bra att stötta föreningslivet genom att hjälpa till med samarbetsforum och aktivitetsytor.
- ÖBO och andra bilburna yrkesutövare bör föregå med gott exempel genom att inte köra bil inne i Vivalla.
- Sophanteringen är idag ett bekymmer som skulle kunna avhjälpas med hjälp av ”sopvärdar” som håller efter kring sopkärlen mot en ersättning, t ex rabatt på hyran.
- Vi tycker att det är en bra idé att starta ett projekt för arbetslösa Vivallabor som sköter samtliga grönområden i Vivalla på uppdrag av Örebro Kommun och ÖBO. På så sätt slipper man fundera på vem som har ansvar för vilken grönyta samtidigt som man motverkar arbetslösheten i Vivalla.
- Det är viktigt att hålla hyresnivåerna rimliga så att det inte blir för dyrt att bo i Vivalla. Det behövs bostäder med god boendekvalitet även för låg- och medelinkomsttagare.

Kommentar: Flera av synpunkterna stämmer överens med intentionerna i planförslaget, t.ex. utvecklingen av park- och grönområden. Synpunkterna om trafik hänvisas till svar ovan. Övriga synpunkter vidarebefordras till ansvariga aktörer (ÖBO, Västerporten, kommunens parkavdelning m.fl.) då de inte kan lösas av en fördjupad översiktsplan. Vi tar med synpunkterna om aktiviteter i parken i det fortsatta arbetet med att utveckla park- och grönområdena.

Hyresgästföreningen i Vivalla

16. Hjärsta Villaägare

Yttrande - Översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen Sam 230/2014

Hjärsta Villaägareförening representerar ca 600 villaägare på väster i Örebro, varav de flesta boende i Hjärstaområdet.

Vi har i vårt Villablad, som distribueras till samtliga villaägare i Gamla och Nya Hjärsta, begärt att få in synpunkter på översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen. Vi har fått in många svar, både muntligt och skriftligt, där det tydligt framkommer följande:

- 1. Bygg inte i Hjärstaskogen.** Hjärstaskogen är ett rekreationsområde för många omkringboende. Naturupplevelse, motion, lek m.m. Även skolor och förskolor använder skogen. Unik växtlighet finns. Kommunens egen Grönstrukturplan klassar Hjärstaskogen som Klass A, d.v.s. mycket höga värden. Skogens strategiska läge, intill motorvägen, gör den också till en barriär och lunga mot avgaserna från motorvägstrafiken. Dessutom har skogen en bullerdämpande effekt.
- 2. Öppna inte upp gator för genomgående trafik.** Det finns en mycket stor oro hos de boende i Hjärstaområdet att villagatorna kommer att bli en otrygg miljö för främst barn. Biltrafiken kommer att öka i området och medföra stora problem, eftersom gatorna redan nu är trånga. Dessutom blir det ökat buller och en försämring av luftkvalitén.

Kommentar: Hjärstaskogen är en viktig grön tillgång för boende i närområdet i Vivalla såväl som i Hjärsta och andra närliggande stadsdelar, främst utifrån skogens höga sociala värden. Planens intentioner är att Hjärstaskogen utvecklas som en sådan tillgång och att den mer och mer blir en trygg plats och en upplevelse för de som besöker skogen eller passerar igenom den. Skogen begränsas idag i sin helhet på flera sätt, exempelvis genom gamla idrottsplatser, cykelvägar, nytillkommen villabebyggelse i Hjärsta, men kanske framför allt av motorvägen och Blåbärsvägen. På samma sätt som ny bebyggelse har tillkommit på vissa platser i Hjärsta, exempelvis vid Trollbärsvägen och Rödklintsgatan, finns det platser längs med Vivallaringen som går att komplettera med bostäder, förskolor och aktivitetsytor för att komplettera och berika miljöerna vid sidan om de skyddsvärda delarna av Hjärstaskogen. I planen handlar det främst om att utveckla Vivallakullen som en mötesplats och rekreationsområde, att komplettera där så är lämpligt med nya förskolor, ta bort eller komplettera gång- och cykeltunnlarna med trafiksäkra överfarter och att minska ned skalan på Vivallaringen. Dessa utvecklingsmöjligheter leder till att Hjärsta och Vivalla kommer närmare varandra och i ett vidare geografiskt perspektiv att staden som helhet sitter samman på ett bättre sätt. En lokalgata, utformad som ett lågfartsområde, som är koordinerad med dessa typer av satsningar är i det avseendet, trots att den säkerligen medför viss ökad trafikmängd, en åtgärd som inte bör uteslutas, som har potential att ytterligare knyta ihop staden.

Övrigt

I övrigt är de flesta positiva till att göra miljön i anslutning till Hjärstaskogen säkrare genom att ta bort tunnlar och att rusta upp Vivallakullen t.ex. med grillplatser och utomhusgym. Dock finns farhågor att det kan bli ett tillhåll med busliv. Vi har fått in förslag om att göra skogen mer tillgänglig för personer med rullatorer och att bygga ett motionsspår, med alternativ sträckning över Vivallakullen, som ansluter till Lundbyspåret.

Kommentar: Planens intentioner är att Hjärstaskogen ska bli en mer tillgänglig och trygg plats för alla att vistas i, samt att kopplingen till Lundbyspåret ska förstärkas.

Hjärsta Villaägareförenings medlemmar är emot ett byggande i Hjärstaskogen och en öppning av gator för genomgående trafik.

Hjärsta Villaägareförening
Sören Wistrand ordförande

Hagaby Villaägarförening

Synpunkter på ärende Sam 230/2014 gällande förslag till fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen, Örebro Kommun

Hagaby Villaägareförening vill inkomma med några synpunkter på förslaget till fördjupad översiktsplan för Vivalla och Boglundsängen. Våra rötter sträcker sig tillbaka till år 1922 och vi

representerar ca 130 st hushåll i bostadsområdet Hagaby, Örebro. Föreningen bevakar och agera i frågor rörande infrastruktur och säkerhet inom Hagabyområdet och i dess omedelbara närhet. Vi har följande synpunkter gällande förslaget:

Punkter som vi anser är positiva i förslaget:

Förslaget innehåller möjlighet till överbyggnad av motorvägen mellan Holmen och Boglundsängen samt mellan Baronbacken och Vivalla. Vi ser positivt på sådan överbyggnad eftersom den, förutom att utveckla området, troligtvis även reducerar det buller Hagabyborna ständigt utsätts för från Europaväg E18/E20. Bullernivåerna har ökat senaste åren i samband med att trafikmängden ökat och det finns idag inget bullerskydd uppfört längs motorvägen som lindrar bullret för de utsatta hushållen i Hagaby.

Punkter som vi anser är negativa i förslaget:

Förslaget innehåller en ny cykelvägsförbindelse mellan Hagaby och Holmen/Boglundsängen/Vivalla.

Enligt kartskisserna ser denna ut att dras i Kumlins vägs förlängning västerut över fotbollsplanen och

vidare över vattendraget Lillån. Vi ser mycket negativt på denna nya föreslagna cykelvägsförbindelse,

vilket vi även framfört i samband med tidigare förslag till cykelnätsplan, av flera anledningar:

- Lekplatsen och fotbollsplanen vid Kumlins väg är idag ett område som representerar trygghet för barn och föräldrar. Dit kan barn gå och cykla, även på egen hand, utan risk för att självmant ta sig (eller lockas) vidare ut ur området.
- Vi befarar att en ny cykelväg kommer att innebära en ökad genomfartstrafik i Hagaby och därigenom ökad risk för skadegörelse, spontana inbrott och stölder.
- Vi kan även konstatera att det finns goda förbindelser redan idag: söder om Hagaby finns gång- och cykelvägsförbindelse västerut via Mannatorpsparken och norr om Hagaby finns gång- och cykelvägsförbindelse norrut och västerut via naturreservatet Boglundsängen.
- Med stöd av ovanstående synpunkter anser vi att det inte behövs någon ny tredje cykelvägsförbindelse rakt genom Hagaby. Genom att redan konstatera den skadegörelse, inklusive klotter längs sträckningarna, men även grövre brottslighet som de båda befintliga gång- och cykelvägarna innebär, föreslår vi att den nya sträckan västerut från Hagaby slopas i förslaget.
- Vi anser att det finns betydligt mer angelägna objekt som bättre skulle gynna boende i Hagaby avseende gång- och cykeltrafik, exempelvis:
 - att istället anlägga gång- och cykelbanor för att kunna komma under järnvägen österut utan att behöva vänta långa perioder vid nedfälda bommar. Detta är vår primära väg för att nå kollektivtrafik, skolor, vårdcentral, bibliotek, idrottsanläggningar, centrala stadsdelarna etc.
 - att istället anlägga en gång- och cykelbana längs järnvägen söderut för att enklare och snabbare kunna nå Resecentrum.

Vi tackar för att vi ges möjlighet att lämna synpunkter på förslaget och det är vår förhoppning att våra synpunkter beaktas.

Med vänliga hälsningar

Hagaby Villaägareförening

Anders Stenmark

Ordförande

Kommentar: Stadsbyggnad är av åsikten att vägar in och ut från enskilda stadsdelar, som är placerade för att länka samman olika delar av staden, är viktiga åtgärder i den fysiska miljön för att skapa en mer sammanhängande stad. Detta har varit en av de viktigaste frågorna i arbetet med

denna plan och därför det stora skälet till att i plankartan också ta med dessa vägsträckningar utanför planområdet som visar på en helhet av, i det här fallet, gång- och cykelnätet. Det är också viktigt att göra Boglundsängen och Holmen på andra sätt än med bil med tanke på den utveckling av handel som växer fram där idag.

17. Örebrobostäders Rådgivande Hyresgäststyrelse i Vivalla

**Synpunkter gällande fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen
Ärendenummer Sam 230/2014**

Den rådgivande hyresgäststyrelsen i ÖBO-Vivalla har vid sitt sammanträde den 15 maj 2014 diskuterat delar av den fördjupade översiktsplanen och vill lämna följande synpunkter. Sammanträdestiden räckte dock inte för att diskutera alla delar av planen lika grundligt, vissa områden snuddade vi bara vid, andra behandlades inte alls.

Grönytor och fritid

Idén om en stor central park i Vivalla är bra. Det behöver rensas upp i området där helheten gått förlorad. Vi önskar att denna park blir som stadsparken i miniatyr gärna med en plaskdamm. En idé är dessutom en ny minigolfbana som går på längden i parken. Det kan också vara bra att fylla på med saker i parken allt eftersom behoven visar sig. Hjärstaskogen skogen måste sparas som rekreationsområde.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringnivån högre för specifika åtgärder exempelvis vad parken kan innehålla. I det fortsatta arbetet med att utveckla park- och grönområdena tas synpunkterna med.

I den reviderade planen har förskolans placering i Hjärstaskogen justerats för att säkerställa att det gröna stråket ska finnas kvar, samtidigt som förskolan kan fungera integrerande mellan de båda stadsdelarna.

Skola och förskola

En ny skola kan byggas på Boglundsängen, mitt emot Skaldegatan, eller mot Lundby-hållet. Det planeras ett nytt äldreboende i Boglundsängen, mitt emot Skalde- och Prosagatan. Det skulle passa med en skola där också. Däremot är det olämpligt att bygga i Hjärstaskogen, den måste sparas som rekreationsområde. En ny förskola, som är jättefin, har byggts på Strofgatan på en före detta parkeringsplats. Att bygga på parkeringsplatser är en bra modell att arbeta vidare på.

Det kan bli störande för boende att ha en förskola under sin bostad och det kan bli problem med ventilationen. Behovet av luftväxling är olika i en förskola respektive ett vanligt boende och det brukar medföra problem när olika verksamheter finns i samma byggnad.

Kommentar: I det reviderade planförslaget har Vivallaskolans expansionsmöjligheter i Hjärstaskogen tagits bort. I stället föreslås att en ny skola kan byggas i norra delen av Boglundsängen, alternativt i en kommande stadsdel norr om Boglundsängen, när behovet av skolplatser ökar. Även förskolans placering i Hjärstaskogen har justerats för att säkerställa att det gröna stråket ska finnas kvar, samtidigt som förskolan kan fungera integrerande mellan de båda stadsdelarna.

Det finns ett stort behov av att ersätta befintliga förskolor inom planområdet. För att undvika att exploatera nya ytor i området är en möjlig och yteffektiv lösning att förskolor inryms i bottenvåning på flervåningshus.

Bebyggelse och gatustruktur:

För att personer ska vara intresserade av att bo i bostadsrätt eller äganderätt i Vivalla måste det finnas ett perspektiv på värdestegring. Det är tveksamt om någon vill investera i bostad i Vivalla. Erfarenheten hittills är att insatserna i befintliga bostadsrättslägenheter är mycket låga, området är tyvärr inte attraktivt. Vivallas status måste höjas *först*. Det finns både forskning på och erfarenhet av att blandade upplåtelseformer i ett bostadsområde leder till en mer skärpt motsättning mellan människor, att blandade upplåtelseformer ger större segregation. Det finns bl.a. ett exempel från en gata i en annan stad, där det blev en klar skiljelinje mellan de som bodde i bostadsrätt och de som hyrde sin bostad. Det är bättre att bygga radhus än att göra om hyresrätter till bostadsrätter.

Kommentar: Ett av kommunens politiska mål är skapa stadsdelar med varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ. Blandning är också en viktig målsättning i kommunens kommunövergripande översiktsplan. Med blandning avses två typer, blandat boende och funktioner samt blandad befolkningssammansättning. Dessa målsättningar utgår från att varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ är en viktig förutsättning för integration och mångfald.

Ska man bygga på höjden är det lämpligare med höghus utanför Vivallaringen. På Boglundsängen kan det fungera med blandad bebyggelse vad gäller höjden på byggnaderna.

Kommentar: Helt i linje med ambitionerna i planen.

Att bo i norra Boglundsängen verkar inte tryggt. Det kan kännas osäkert att t. ex. cykla genom industriområdet på kvällen. Det spelar ingen roll åt vilket håll man bygger ingångarna på företagsfastigheterna, det är inte tryggt att färdas där kvällstid, när det är folktomt. Bostäder på båda sidor om Vivallaringen är tryggare. När man tänker nybyggnation är hus liknande "Boklokhusen" som finns nära Blåbärsvägen intressanta. Synpunkter som gäller gatustruktur lämnas under rubriken Trafik och kommunikation.

Kommentar: Förhoppningen är att den funktionsblandning med målpunkter/mötesplatser, bostäder, kontor och handel som planeras i Boglundsängen samt ett mer finmaskigt gatunät för både för bil, cykel och gående samt huvudcykelstråk på Hedgatan ska skapa en trygg stadsdel.

Arbetsplatser, kommersiell- och offentlig service

Området kring Vivalla centrum känns otryggt om kvällen, när alla affärer/ verksamheter är stängda. Det är viktigt att det finns aktiviteter i Vivalla centrum även på kvällarna. Det finns ett behov av kulturcentrum/ allaktivitetshus. Kanske den brandskadade förskolan i Ballad-/ Strofsgatan kan bli aktivitetslokal.

Flera av entrépartierna i Vivalla centrum är tråkiga. Det vore fint om man kunde glasa in på framsidan runt HSB-höghuset.

Kommentar: Ett av ställningstagandena i planen är att Vivalla centrum bör inrymma fler funktioner och aktiviteter både dag- och kvällstid för att minska otryggheten på platsen. En detaljplan för ett förnyat Vivalla centrum håller på att tas fram av kommunen. Synpunkterna har framförts till Västerporten som äger fastigheten och ansvarar för centrumets kommande ombyggnation.

Trafik och kommunikationer

Vivalla måste fortsätta att vara ett tryggt och trafiksäkert område, speciellt med tanke på att det finns många barn i Vivalla. Den ursprungliga principen som gällde när Vivalla byggdes, dvs. ingen trafik inne i Vivalla, ska respekteras. Vi har många fotgängare och cyklister som rör sig i Vivalla, bland dem många barn. Om det blir en bussgata genom Vivalla är risken överhängande att det oppmuntrar till ännu mer trafik. När buss, taxi och färdtjänst kör där kommer det att medföra

ökad annan biltrafik. Motortrafik genom Vivalla medför dessutom buller i och runt våra bostäder och sämre luft. Argumentet att det är bilar som kör genom området nu, och att det skulle tyda på ett behov håller inte, det är okynnesåkning det handlar om, inte behov.

Kommentar: Förslaget om biltrafik och bussgata i Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

I FÖP skriver man att "En gata genom bostadsområdet ... ger möjlighet till nya mötesplatser och bättre tillgänglighet till kollektivtrafik. Tillsammans kan det öka tryggheten i området". Styrelsen förstår inte på vilket sätt en bil/bussgata genom området ger mötesplatser och ökar tryggheten. När det gäller en bussgata genom Vivalla är det förståeligt att man kan ha behov av busshållplats nära bostaden. Då är det en bättre ide att en buslinje går på den södra delen av Vivallaringen, och att det blir några hållplatser där. Det har varit på tal tidigare att funktionshindrade behöver bättre tillgänglighet till buss. Handikappade och sjuka/rörelsehindrade är ofta inte beroende av busstrafik utan har färdtjänst. Den som går med rollator är inte betjänt av ökad biltrafik på sin väg till busshållplatsen.

Kommentar: Förslaget om biltrafik och bussgata i Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

En bilbro mellan Vivalla och Baronbackarna är en bra ide. Det skulle avlasta trafiken på Hedgatan och göra att man kan komma av/ på Vivallaringen på flera ställen. Bilbron ska i så fall placeras så att Hjärstaskogen skonas. Det är också en bra ide att bredda bilbron vid Biltema/ Boglundsängen, så att biltrafiken kan gå åt båda håll.

Kommentar: Idén om en bro (möjligen i kombination med överbyggnader av motorvägen) mellan Vivalla och Baronbackarna samt Boglundsängen och Holmen lever vidare.

Förslaget att smalna av Vivallaringen är bra för att reducera bilarnas hastighet. Många bilar kör alldeles för fort. Det innebär också att de bostäder som kan komma att byggas på Boglundsängen kommer närmare den nuvarande bebyggelsen i Vivalla. Det är bra att smalna av Vivallaringen, men också att utvidga den på en del platser så att man får parkeringsfickor för bussar eftersom konstgräsplanen t.ex. kommer att nyttjas av många, inte bara av Vivallabor.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder såsom exempelvis parkeringsfickor längs Vivallaringen.

Man försökte göra tunnlarna mer trevliga/ trygga genom att måla dem. Det gav inte önskat resultat. Om några känner sig osäkra att gå/cykla genom tunnlarna är det tillräckligt skäl för att ta bort dem. När man ska byta ut tunnlarna med "trafiksäkra överfarter" är det viktigt att göra dessa överfarter på ett sätt så att de är attraktiva att använda av fotgängare och cyklister. Broar t.ex. kan upplevas alltför krävande att ta sig över, man genar hellre över bilvägen. Broar kan också innebära en risk att någon kastar föremål ner mot biltrafiken.

Kommentar: Helt i linje med ambitionerna i planen. Det reviderade planförslaget innebär att tunnlar som uppfattas otrygga kan läggas igen, alternativt kompletteras med trafiksäkra överfarter. Det ger ökad vägvalsfrihet.

För Örebrobostäders Rådgivande Hyresgäststyrelse i Vivalla

Elistabeth Hammar
Ordförande

Gunilla Gustafson
Sekreterare

Deltagare vid sammanträdet den 15 maj 2014

Fatiha Mountagui
Michael Neuroann
Siv Lord
Elisabeth Hammar
Gunilla Gustafson
Ansam Al-Hassan
Anders Jonsson
Naim Tahiri

18. Privatperson, Elisabet Norlinder

Hej och tack för information!

Jag vill framföra redan nu, på ett tidigt stadium, att det gamla bynamnet **ÖKNA** ska bli mer framträdande på platser, skolor, parker och byggnader inom Vivallaområdet.

Det bör påpekas att Vivalla bostadsområde och stora delar av Boglundsområdet är byggt på mark som ägdes av f.d. **ÖKNA-bönder och trädgårdsmästare**.

Ska det bli fler gator och vägar kan de namnges med namn som de gamla familjerna hade som verkade och bodde i **ÖKNA** förr i tiden.

T.ex Oskar Engströms väg/park/gata, Martin Bohmans väg/park/gata, Bertil Johansson väg/park/gata, Lennart Engströms väg/park/gata osv.

Jag har information om samtliga som bodde i **Ökna** innan marken såldes!

Mvh

Elisabet Norlinder f.d. Öknabo

Kommentar: I Örebro kommun har Byggnadsnämnden ansvar för namnsättning av kvarter, gator, parker, torg och annan offentlig plats. En namnberedningskommitté arbetar på uppdrag av byggnadsnämnden och bereder namnsättningsärenden. I beredningen ska bland annat kulturhistoriska värden beaktas. Synpunkterna är framförda till namngivningsgruppen.

19. Privatperson, Elisabet Norlinder

Synpunkter och kommentarer på Fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen i Örebro kommun. Förslag ärendenummer Sam 230/2014

Generella synpunkter:

- A) Bevara alla träd inom Vivalla bostadsområde, speciellt de som fanns innan Vivalla projekterades och byggdes.

Kommentar: Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet med upprustningen av Vivallaparken. Ambitionen är alltid att träd ska bevaras, i synnerhet ursprungliga och friska träd. I vissa fall måste träd tas ned p.g.a. att de är sjuka, skadade eller av olika anledningar inte mår bra. Då kan träd tas bort för att gynna andra träd så att de kan utvecklas bättre. Vid ombyggnationer kan inga garantier ges för att inga träd tas ner, däremot är strävan alltid att kompensera bortfall av grönska i närområdet.

B) För in namnet ÖKNA på de platser, gator, torg, parker och minnesmärken som ursprungligen var belägna i byn Ökna. Se karta på sid.15 (kartan har lagts som bilaga i slutet av samrådsredogörelsen, reds anm.) Alternativt kan gator och vägar byta namn till familjenamn som kommer från gamla Öknabor, t.ex. Martin Bohmans väg, Engströms gata, Bertil Johanssons väg.

Kommentar: Synpunkten är framförd till namnberedningskommittén, se kommentar till synpunkt 17, privatperson Elisabeth Norlinder ovan.

C) Ingen busstrafik inom Vivalla bostadsområde utom på Poesigatan fram till Centrum.

Kommentar: I det reviderade planförslaget finns inga gator för bil- och busstrafik genom Vivalla.

D) Bygg de nya villorna/småhusen efter modeller av de gamla husen som fanns, nu rivna, i Ökna innan bostadsområdet Vivalla byggdes. De hus som var röda finns på bild i bilaga I (bilderna har lagts som bilaga i slutet av samrådsredogörelsen, reds anm.) Se sida 88 harmoniska färgerna **röda** teglet.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringskedan bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder. I planhandlingen beskrivs hur ny bebyggelse bör anpassas till den befintliga för att inte bryta den harmoni i material, färg och höjdskala som är dominerande i stadsdelen idag.

1.3 Syfte och avgränsning,

Frågeställning I:

Hur och på vilket sätt kan stadsdelar som Vivalla och närbelägna Boglundsängen, Nya Hjärsta och Lundby länkas samman med varandra, samtidigt som sammanhängande grönområden bibehålls?

Svar: Har Hjärstabor och Lundbybor tillfrågats? De kanske har bra ideer!

Det borde gå att göra Vivalla Centrum mer attraktivt så att Hjärstabor och Lundbybor vill komma till Vivalla. Ett fungerande badhus med gym skulle säkert locka, likaså matställen med hög klass. Ett postkontor, apotek och korvkiosk i centrum drar folk från andra områden. Antal bussar som nu men en svänger höger och en svänger vänster på vägen ner på Poesigatan då de vänt vid Centrum. De fortsätter båda till Lundby och stannar vid hållplatser längs vägen.

Rusta upp Poesigatan till Örebros Champs Elysees. Låt centrum och höguset motsvara triumfbågen! Gör Poesigatan välkomnande fri från sopor, grovsopor, sopanordningar och vintertid halvfungerande ljusslingor i träden. Alla träd ska vara försedda med fungerande ljusslingor, vilket förutsätter att någon har ansvar för det. Bort med tunnlar och dystra cykelvägar. Öppna bilväg där bussgatan finns mellan Lundby och Vivallaringen-Öknaslingan! Ta bort sidogatorna på Poesigatan där det står bilar parkerade i många timmar utan åtgärd. Säkra transporten till äldreboendet.

Låt Willys få mer utrymme. Trångt idag! Då kommer fler och handlar. Gör Vivalla torg säkert från cyklande, brådåkande, spottande och nerskräpande personer. Det förekommer knarkaffärer på torget har jag hört men aldrig sett. Behövs fler vakter?

Sätt upp flaggstänger i rundeln utanför centrum. Låt varje förening som representerar en nation sätt upp sin egen flagga. Ser imponerande ut med så många olika nationer på en och samma plats. Ansvarsfrågan för uppsättning och att hala flaggor blir kanske svår att lösa!

Ta bort bänken direkt utanför ingången till Willys så att man slipper trampa i sopor, fimpar och passera en ridå av cigaretttrök. Sätt upp en bra "parkering" för hundar så att hundrädda inte drar sig för att passera.

Säkra cykelvägen från Vivalla centrum ner till Boglund med trafikljus innan rondellen. Ta därmed bort rondellen!
Dessa förslag påverkar inte grönområden.

Kommentar: Flera av förslagen stämmer väl överens med intentionerna i FÖP:en och gällande detaljplaner. Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder. Synpunkterna har vidarebefordrats till berörda fastighetsägare. Nyligen har en detaljplan för bussgatan mellan Vivalla och Lundby antagits som syftar till att gatan ska öppnas för dubbelriktad motortrafik.

Frågeställning 2:

Hur och på vilket sätt kan Vivallas utformning och karaktär förändras för att få en mer blandad stadsdel i såväl befolkningssammansättning som bostadsstruktur, samtidigt som hänsyn tas till viktiga kulturmiljövärden?

Svar: En del svar finns ovan! I rapporten talas om fornlämningar, 1600-talet, åren 1955-1970. Nu får beslutsfattarna en möjlighet att återställa lite av alla dessa kulturmiljövärden som fanns på 1800-talet och framåt och som försvann i och med att Vivalla och Ökna revs. Se mitt förslag om att bygga villor i gammal stil och gatunamn som minner om Ökna. Återställ utseende på det gamla, bevarade huset! Se sid.15 2.1 andra stycket! Se bilder i bilaga I. (bilderna har lagts som bilaga i slutet av samrådsredogörelsen, reds anm.) Den nya parken som planeras rakt igenom bostadsområdet bör planeras med tanke på att här fanns förr fyra handelsträdgårdar. Odlingsslotter kanske passar bättre i ett modernt bostadsområde. Då ska de vara välorganiserade, välskötta och det ska finnas en ansvarig så att här råder ordning och reda. Inte höns, duvor och andra galande fjäderfån här i Vivalla eller på Boglundsängen. Tror inte att miljö och hälsa tycker det passar bra ihop med bostäder och servicehus.
Olika lotter kan ligga inom Ragnar Sandvalls område (Grönkulla handelsträdgård), Martin Bohmans område, Oskar Engströms område och Lennart Engströms område f.d. Karl-Gustav Israelssons område.

Kommentarer: Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla Vivallaparken.

Flytta moskén, sid 30, till ett bostadsområde där det inte bor så många med utländsk bakgrund. Se sid 38 första stycket. Se tabell på sid 35. Centrum i Örebro bör vara mest lämpligt med tanke på transportfrågan till och från. Kan förbättra statistiken något!
Adolfsberg? Rynningeviken? Moskén drar många med utländsk bakgrund till Vivallaområdet, permanent och tillfälligt. Specialtillstånd för parkering utanför moskén gynnar heller inte integrationen. Fördomsfulla människor får vatten på sin kvarn och talar om lagar för dem och oss andra! Bygg förskolor och skolor som drivs, finansieras och följer svensk lagstiftning. Inte friskolor som förhindrar integration. En skola borde ha en specialinriktning för att locka barn och unga från andra stadsdelar. Engelska, dans, fotboll och basket verkar vara populärt!

Kommentarer: Stift Örebro Moské är ägare av moskén och fastigheten. I gällande detaljplan för fastigheten finns stöd för verksamheten och markanvändningen, vilket innebär att fastighetsägaren har rätt att bedriva sin verksamhet på platsen.

Kommunen är medveten om att det uppstår parkeringsproblem utanför moskén vid vissa tillfällen. Det är fastighetsägarens ansvar att lösa parkeringssituationen på den egna fastigheten. För att förbättra situationen har tekniska förvaltningen fört samtal med Stift Örebro Moské om olika möjligheter att lösa parkeringssituationen, t.ex. uppmanat dem att samtala med fastighetsägare i närområdet om möjlighet till samnyttjande av p-platser. Tekniska förvaltningen har även beviljat

parkering längs Vivallaringen på del av sträckan. Eftersom vägen är bred finns det tillräckligt med utrymme för kanstensparkering. Synpunkterna lämnas vidare till Tekniska förvaltningen. Med detaljplaner kan vi möjliggöra att skolor eller förskolor ska kunna bedrivas på en viss plats, men vi kan inte påverka vilken aktör som får bedriva skolan.

Gör Kärringberget och Gubberget på Boglundsängen till naturreservat. På dessa "berg" har fd. bybor åkt skidor och gjort utflykter till i "alla tider"! Kanske Gubberget redan ingår i naturreservatet? På "bergen" och runt omkring finns otroligt mycket grönska och växtlighet, så här års liljekonvaljer. Gör vägen till fågeltornet och slingan runt sjön handikappvänlig och ordna så att små elbilar finns att hyra. Ingen orkar ta sig runt med handdriven rullstol.

Kommentar: Ambitionen i planförslaget är att bevara dessa både "berg" som naturområden, det ena som park i Boglundsängens affärs- och handelsområde, det andra som en del i Boglundsängens naturreservat. Avsikten med FÖP:en är att Boglundsängens naturreservat ska göras mer tillgängligt.

Frågeställning 3:

Hur och på vilket sätt kan utveckling av handel i Boglundsängen kombineras med annan verksamhet och bostäder?

Svar: Bygg Föreningarnas hus på lediga tomten nära Eurostop. Se hur Föreningarnas hus är uppbyggt på Slottsgatan i Örebro! Då det är många idrottsföreningar ska det finns affärsverksamhet som matchar föreningarnas inriktningar och behov. Säker cykelväg förbinder Vivalla och Boglund. Ett Naturens hus kan byggas i anslutning till fågeltornet och sjön. Matställen, konferenslokaler och naturundervisning kan ske därifrån. Det borde bli fullbokat varje dag med tanke på så många barn och ungdomar som finns inom området! Bygg en säker cykelväg mellan Lillån, Vallby och Boglundsängen. Bygg 50+lägenheter, "seniorboenden och servicehus i den vackra naturen som finns på Boglundsängen. En vårdcentral behövs som komplement till Vivalla och Lillåns VC. Även om de äldre inte idag är så många så kommer den siffran att öka.

Kommentarer: Den fördjupade översiktsplanen, och i viss mån gällande detaljplaner, ger utrymme för flera av förslagen. För att förslagen ska kunna genomföras behövs fastighetsägarnas samtycke, engagemang och finansiering.

Elisabet Norlinder
Örebro 2014-05-04

Örebro

20. Privatperson, Zaharis Beharic

Hej

Jag heter Zaharis och har själv bott i Vivalla i sju år. Jag tänker komma med lite förslag särskilt när det gäller punkt 2 och 3:

- Hur och på vilka sätt kan Vivallas utformning och karaktär förändras för att få en mer blandad stadsdel i såväl befolkningssammansättning som bostadsstruktur, samtidigt som hänsyn tas till viktiga kulturmiljövärden?
- Hur och på vilka sätt kan utveckling av handel i Boglundsängen kombineras med annan verksamhet och bostäder?

Handel har genom historien visat sig vara det bästa sättet att utveckla ett samhälle. Därför tycker jag att man borde fundera på att bygga en hall innehållande flera mindre basarer som skulle placeras i Boglundsängen. Tanken är att den svagaste gruppen som bor i Vivalla (kvinna med invandrarbakgrund) kan få tillgång till billiga affärslokaler. Det blir ett bra tillfälle för dem att visa sina kunskaper samt att pröva på och driva en affärsverksamhet. Gör man det på rätt sätt, och tar man lärdom av liknande projekt, så tror jag faktiskt att det kan ha flera positiva effekter:

-Mer folk i rörelse gör att Boglundsängen "får liv"

- Invandrakvinnor har stor potential och drivkraft men saknar oftast ekonomisk kapital att starta upp en affärsverksamhet. Får dem tillgång till bra affärslokaler till förmånlig hyra, så kan det stärka deras självförtroende samt väcka känsla av att äga något, vilket gör att man blir ännu mer initiativriktad.

-Många ungdomar kommer att få sommarjobb, och vi vet idag att dem flesta jobb ordnas via kontakter och inte via A-förmedlingen. Likadant där, ser dem att deras arbete belönas, att de kan köpa saker och ting för pengar som de själva har tjänat ihop, blir hela området mycket bättre.

-Projektet ska vara genomtänkt, ha klara mål och uppföljning. Precis som det kan vara bra, så kan det slå helt fel om man inte hanterar det rätt från början.

Jag tror att det finns ännu fler fördelar och att den här idén tål att granskas. Men som sagt, man bör kolla upp med liknande projekt i övriga Sverige och täppa till för möjliga fallgropar.

Har ni funderingar så är ni välkomna med frågor.

Mvh

Zaharis Beharic

Kommentar: En fördjupad översiktsplan anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre, men principen är dock att kommunen inte har rådighet över vilka företag som väljer att etablera sig på privat mark i privata byggnader exempelvis vad en handelsbyggnad kan innehålla. För att förslagen ska kunna genomföras behövs fastighetsägarnas samtycke, engagemang och finansiering.

21. Privatperson, Peter Andersson

Hej!

Var snäll glöm inte trafikproblemen i Lillån väster om järnvägen. Där är lösningen att koppla cykel- och biltrafiken därifrån till Argongatan som man har talat om länge. Det skulle skapa ett attraktivare cykelstråk för Lillåborna, och ta bort många olycksrisker på Kåvivägen med dess farliga sträckning genom den nya villabebyggelsen. Detta försvåras av tänkt bostadsbebyggelse i norra kanten av Boglundsängen/Argongatan.

Med ett bra cykelstråk från Lillån till ICA-Maxi och Citygross m fl. skulle bilåkandet minska, och Lillån bli mycket attraktivare. Möjligheten att cykla till centrum längs dammarna vore också en fin kvalitet.

Med vänlig hälsning
Peter Andersson

Kommentar: I det reviderade planförslaget har vissa nya trafikåtgärder tagits fram i syfte att förbättra framkomligheten för samtliga trafikslag inom planområdet. Revideringarna innebär förbättrade kopplingar till Lillån, se trafikutredning som är en bilaga till planhandlingen.

22. Privatperson, Michel Aldenkvist

Tycker att det är bra om man utvecklar Vivalla kullen som rekreation.

Men att öppna upp gator mellan områden för biltrafik när man i stan bygger för cyklar är vansinnigt. Vivallas utveckling har blivit en het potatis för politikerna och ska utvecklas till närliggande områdets bekostnad. Har en super ide varför inte bygga ett lock över motorvägen då kan man bygga ett Vivalla som sträcker sig från volvo rondellen till adolfsberg det kallar jag utveckling .

Mvh Michael Aldenkvist

Kommentar: Syftet med att öppna upp gator för biltrafik mellan områdena är att förbättra tillgängligheten och minska barriären mellan områdena. I den kommunövergripande översiktsplanen finns ett förslag till att överbygga motorvägen med exempelvis parkstråk, aktiviteter eller kontor i syfte att stärka kopplingen mellan stadsdelarna. Det reviderade planförslaget föreslår att en sådan överbyggnad inte ska omöjliggöras, men att det inte är realistiskt att det sker inom den fördjupade översiktsplanens genomförandetid.

23. Privatperson, Arne Eriksson

Angående detaljplan Vivalla Boglundsängen och om bebyggelse på sydvästra sida om Vivallaringen

Hjärstaskogen som är en viktig och grön lunga för många av oss som bor i området är lätt till att fördärva i sambandet med upprymdheten att förändra detaljplaner.

När vi som byggde villor på Rödklintsgatan 1970 kommer ihåg betoningen från Örebro kommun vilken vikt denna skog hade för människors rekreation.

Jag var själv engagerad i detta eftersom jag kände en av dåvarande markägarna som lovade att jag skulle få köpa en tomt om jag kunde ordna med kommunen så att det gjordes en stadsplan över området. Det var året 1962. Jag besökte Nämndhuset och pratade med stadsarkitekten om detta. Han gav i uppdrag åt ingenjörerna Bengt Sundström och Arne Uppling att upprätta ett förslag.

Detta förslag ställdes ut men överklagades av Arne Johansson (Interpares) som kände sig missgynnad eftersom en del av hans mark hade inritats som parkmark och ej kunde sälja till villatomter och därmed få ut ett högre pris. Parkmarken skulle kommunen betala 5 kronor kvm för.

(Det fanns fyra markägare i berörd plan. Paul Eriksson, Blomkvist, Heineman och Arne Johansson) Planen ritades om och ställdes ut men överklagades av samma person och samma skäl. Detta upprepades ännu en gång med samma resultat.

Då(1969) gick jag upp och pratade med stadsarkitekten som då var Berndt Wrange Han tyckte inte var någon mening att fortsätta med ytterligare försök eftersom inte Arne Johansson gav med sig, Dessutom var parkmarken viktig för att utgöra den gröna lunga som fanns för Hjärsta och Vivallabor.

Arkitekten Reidun Wångstedt hade på avstånd hört vårt samtal och kontaktade mig. Hon sade att hon skulle fråga stadsarkitekten om hon kunde få rita ett förslag till stadsplan på området. Hon fick löfte om ett sista försök. Planen ställdes ut. Det här var år 1969-70. Detta överklagades ännu en gång av samma person.

Då gick jag upp till Harald Aronsson på hans kommunkontor och frågade om han kunde göra något för att få Arne Johansson att ta tillbaka sin överklagan. Aronsson sade att det var ytterst viktigt med denna "gröna lunga" mellan Vivalla och Nya Hjärsta och går inte att kompromissa bort. Jag skall kontakta Arne Johansson och erbjuda honom 2 st. fina tomter vid Kartslundsgatan om han tar tillbaka sin överklagan. Detta skedde, och stadsplanen kunde verkställas och därmed kunde den del som kartan visar fastställas som parkmark.

Under tiden den här långa proceduren pågick anlätades Mattssons Advokatbyrå. Tomterna fördelades enl. bifogad lista. (Tomtmark Gatumark och Parkmark.

Vi som hade tomterna som gränsade till Hjärstaskogen fick alltså betala 5 kr. extra per kvm (35:-) än de övriga på andra sidan gatan (30:-) detta kallades för "Parkmarksavgift". I mitt fall blev det att betala: Tomtmark: (1169 kvm) 35070 kr. Parkmarksavgift (5 kr kvm) 5845 kr.

Gatubyggnadskostnader 4093 kr.

(OBS! Priserna i den medsända bilagan stämmer inte, (dokumentet har lagts som bilaga i slutet av samrådsredogörelsen, reds anm.) Det blev efter förhandlingar mycket högre)

Då jag och de andra som betalat extra för att behålla denna viktiga park blir jag lite orolig för om kommunen nu respektlöst nonchalerar denna "gröna lunga" och börjar bygga hus på sydvästra sidan Vivallaringen.

MVH. Arne Erikson

Kommentar: Planens förslag är att Hjärstaskogen ska bevaras som rekreationsområde och kommer således även i framtiden att vara en grön lunga i området. På samma sätt som ny bebyggelse har tillkommit på vissa platser i Hjärsta, exempelvis vid Trollbärsvägen och Rödklintsgatan, finns det platser längs med Vivallaringen som går att komplettera med bostäder, förskolor och aktivitetsytor för att komplettera och berika miljöerna vid sidan om de skyddsvärda delarna av Hjärstaskogen.

24. Privatperson, Elisabeth Hammar

Synpunkter på fördjupning av översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen

Många av förslagen i översiktsplanen är bra i den tolkning jag gör av det som står. Därför kommenterar jag endast de delar där jag ställer mig tveksam eller har invändningar.

Under rubriken "Bebyggelse och gatustruktur" föreslås fler äganderätter eller bostadsrätter i Vivalla "för att ge möjlighet för en mer blandad sammansättning av befolkningen i framtiden". HSB har tre hus i Vivalla centrum vilket på intet sätt påverkat befolkningssammansättningen. Det är ingen skillnad på de som bor där i förhållande till de som hyr hos ÖBO. Om man kan höja Vivallas status, genom det aktiva arbete som nu pågår, kan det påverka vilka befolkningsgrupper som vill bo i Vivalla. Upplåtelseformen i sig påverkar inte.

Kommentar: Ett av kommunens politiska mål är skapa stadsdelar med varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ. Blandning är också en viktig målsättning i kommunens kommunövergripande översiktsplan. Med blandning avses två typer, blandat boende och funktioner samt blandad befolkningssammansättning. Dessa målsättningar utgår från att varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ är en viktig förutsättning integration och mångfald.

Boglundsängen har inget rykte, som Vivalla, så om man bygger bostäder där kan en blandad bebyggelse, både vad gäller hustyper och upplåtelseformer, fungera för att få en blandad befolkningssammansättning.

Kommentar: Blandad upplåtelseformer är helt i linje med ambitionerna i planen.

”På enstaka platser kan insticksgator förlängas och bindas samman med nya lågfartsgator”. Tack, men nej tack! Vi behöver inte mer trafik i Vivalla, vi vill ha mindre bilar i området. Inbjud inte till bilåkande genom nya gator. Vi har en allt fetare befolkning som kan minska sin nuvarande och framtida sjuklighet genom att gå från parkeringen till bostaden.

”Trafik och kommunikationer” har bra förslag vad gäller gång- och cykelförbindelser men förslaget om en kollektivtrafikgata genom Vivalla borde aldrig satts på prânt. Många av oss bor i Vivalla för att slippa trafikbuller och avgaser. Vill man ha trafik nära sig finns det många ställen att bosätta sig på. Vad är absolut bäst med Vivalla? Att det är grönt och vackert, att det är låga hus, att det är lugnt och relativt bilfritt. ÖBO jobbar aktivt med att få de boende att respektera bilförbudet på samma sätt som man arbetar med att få sopsorteringen att fungera. Det är inget behov av biltrafik i området lika litet som det är ett behov att slänga soporna utanför sopkärlen. Det handlar om lathet och ”jag gör som jag vill”.

Med vänlig hälsning

Elisabeth Hammar

Kommentar: Förslaget om biltrafik och bussgatan i Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

25. Privatperson, Elisabeth Mellby

- När tas tunnlarna bort. Viktigt för tryggheten.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder exempelvis när tunnlarna kan komma tas bort, alternativt ersättas med trafiksäkra överfarter.

- Parkeringen vid moskén är stort problem. Parkera istället på plantagens parkering.

Kommentar: Kommunen är medveten om att det uppstår parkeringsproblem utanför moskén vid vissa tillfällen. Det är fastighetsägarens ansvar att lösa parkeringssituationen på den egna fastigheten. För att förbättra situationen har tekniska förvaltningen fört samtal med Stift Örebro Moské om olika möjligheter att lösa parkeringssituationen, t.ex. uppmanat dem att samtala med fastighetsägare i närområdet om möjlighet till samnyttjande av p-platser. Tekniska förvaltningen har även beviljat parkering längs Vivallaringen på del av sträckan. Eftersom vägen är bred finns det tillräckligt med utrymme för kanstensparkering. Synpunkterna lämnas vidare till Tekniska förvaltningen.

- Bra med breddad bro vid eurostorp.

Kommentar: Idén om en bro mellan Vivalla och Baronbackarna samt Boglundsängen och Holmen lever vidare.

- Vi vill INTE ha trafik i området! Bussen kan gå runt Vivalla om man från Bussgatan i Lundby kör en linje från varje håll, en direkt mot Poesigatan som idag, en linje åt andra hållet runt området.

Kommentar: Förslaget om biltrafik och bussgata genom Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

- Ett tydligt samarbete mellan ÖBO och Örebro kommun med ett gemensamt ansvar t.ex. som ett projekt för arbetslösa med "Boendebyggarna" som förebild.

Kommentar: En fördjupad översiktsplan anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Hur planens idéer och förslag kan realiseras tas om hand i kommande planeringsskeden.

- Risken med "blandat" boende runt området är att gränserna mellan Vivalla och övriga boenden blir tydligare än idag.

Kommentar: Ett av kommunens politiska mål är skapa stadsdelar med varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ. Blandning är också en viktig målsättning i kommunens kommunövergripande översiktsplan. Med blandning avses två typer, blandat boende och funktioner samt blandad befolkningssammansättning. Dessa mål arbetar vi utifrån i den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Boglundsängen.

- När Vivalla byggdes var det viktigt att det var trafiksäkerhetstänk med den gatstruktur som finns idag.

- ÖBO bör föregå med gott exempel för att hjälpa till att få mindre trafik i området genom att inte köra i området utan använda de bilgator som finns idag.

Kommentar: Förslaget om biltrafik och bussgatan i Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget. Synpunkten vidarebefordras till ÖBO.

- Bättre belysning längs cykelbanorna främst genom Hjärstaskogen föra att göra dem tryggare.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder exempelvis belysning i Hjärstaskogen. Men förslaget är helt i linje med ambitionerna i planen. Synpunkterna förs vidare till Tekniska förvaltningen som ansvarar för belysningen på den aktuella platsen.

26. Privatpersoner, Anders och Laura Oskarsson

Härmed inkommer vi med våra synpunkter i rubricerat ärende (Sam 230/2014). Hjärstaskogen är viktig för boende i Gamla och Nya Hjärsta, det är vårt mest närliggande grönområde och skogen har en viktig roll som lekplats, rekreationsområde och pedagogisk plats. Vidare är den en trevlig miljö att passera på sin väg mot Vivalla eller Boglundsängen; många går igenom den dagligen för att komma till affärer, skolor eller arbetsplatser. Den har också ett rikt växt- och djurliv som kan drabbas av exploatering. Slutligen är den oerhört viktig estetiskt och psykosocialt, nämligen att den skapar ett stort lugn mellan stora bostadsområden, motorväg och handelsområden, en "grön barriär" som väsentligt mjukar upp stadsbilden. Utan skogen vore denna del av Örebro klart mindre attraktiv för boende och passerande.

Vad man kan utläsa av samrådshandlingen berörs Hjärstaskogen potentiellt med:

1. Røjning, anläggning av stigar, utveckling av rekreationsområden
2. Planer på byggnation av två förskolor
3. Planer på ett "expansionsområde för skoländamål"
4. Planer på bilväg från Baronbackarna till Vivalla, genom delar av Hjärstaskogen

Intervjuerna med barn (i Ert dokument) ger en bild av vad barn boende i Vivalla tycker, men inte vad barn i angränsande stadsdelar tycker. De kan ha en annan syn på t.ex. värdet av grönområden. Åsikter som att skogen är "otrygg", "läskig skog" och "fulla människor" skall naturligtvis tas på allvar, och där kan förslag nr 1 ovan vara en del av lösningen. Åsikten "det är mörkt, det finns inga hus eller folk där", däremot, talar ju egentligen om värden som många andra människor vill bevara, d.v.s. att bevara skogen icke-exploaterad. Detta belyser alltså att människor ser olika värden med ett grönområde och finner sin trygghet och lugn på olika sätt. För undertecknade är en lugn, icke-exploaterad skog utan alltför mycket människor en oas i tillvaron och ett viktigt inslag i stadsbilden att bevara. Vi ser positivt på att man utvecklar skogen, men inte att man minskar den till ytan eller stör lugnet i den.

Förslaget att bygga förskolor innebär en minskning av skogsareal och en förändrad närmiljö. Utförs byggnationerna smakfullt och hänsyn tas till dem som använder skogen, liksom till djur- och växtliv, kan förskolorna passa in. Det måste ställas mot förlusten av skogsareal.

Förslaget om "expansionsområde för skoländamål" avser exploatering en stor yta av Hjärstaskogen och därmed är vi i grunden negativa till detta. Därtill är rubriceringen "expansionsområde för skoländamål" otydlig och lämnar onekligen utrymme för tolkning, alltifrån anläggande av ett vindskydd för uteundervisning till byggande av en skolbyggnad med allt vad det innebär av skogsytetoförlust och miljöpåverkan. En skola angränsande till skogen innebär en avsevärt ökad ljudnivå och störning av närmiljön för dem som nyttjar skogen, liksom störning av djurlivet. Byggnation på ytan som Ni rubricerar "expansionsområde för skoländamål" är vi negativa till, liksom avverkning av skogen för annat ändamål (idrottsplatser eller liknande). Att anlägga någon slags uteundervisningsplats i befintlig skog med minimal miljöpåverkan vore inte negativt.

Kommentar: På samma sätt som ny bebyggelse har tillkommit på vissa platser i Hjärsta, exempelvis vid Trollbärsvägen och Rödklintsgatan, finns det platser längs med Vivallaringen som går att komplettera med bostäder, förskolor och aktivitetsytor för att komplettera och berika miljöerna vid sidan om de skyddsvärda delarna av Hjärstaskogen. I den reviderade planen har ytan för skolans expansionsmöjligheter tagits bort och lägena för förskolor i kanten av Hjärstaskogen justeras för att minska intrånget i naturen och säkerställa att det gröna stråket kan behållas.

Förslaget om bilväg från Baronbackarna till Vivalla via Hjärstaskogen är vi negativa till. Detta av flera skäl:

- * det minskar skogsarealen betydligt
- * även kvarvarande skog vid sidan om vägen påverkas och görs obrukbar
- * miljön/trivsamteten i skogen minskar avsevärt
- * ökat buller
- * ökad miljöpåverkan
- * störning av djurliv
- * hög kostnad
- * ökad trafik i Baronbackarna
- * störning av promenadstråket från skogen till Boglundsängen

Det sistnämnda skall framhållas. I nuläget är det en trevlig skogs promenad hela vägen från Vivalla eller Hjärsta fram till området vid CityGross. Om en bro över motorvägen tillkommer skulle detta förstöra den senare delen av promenadstråket. Ett bättre förslag vore att bredda bron mellan Holmen och Boglundsängen och utveckla vägarna där, för att avlasta trafikbördan på nuvarande överfarten Hedgatan-Boglundsängen. En stor del av trafiken avsedd för Boglundsängen kommer kunna välja bron från Holmen medan trafik mot Vivalla kan åka över bron från Hedgatan precis som idag. Förslaget om bro från Baronbackarna till Vivalla hotar också

att öka bullret och försämra närmiljön för de boende i Baronbackarna. En bro från Holmen och ökad trafik där drabbar inte boende i alls samma utsträckning, eftersom det till stor del är ett industriområde. Holmen upplevs dessutom av vissa som en farlig och otrygg plats kvälls- och nattetid. Ökad genomströmning av trafik kan därvidlag vara en positiv faktor.

Kommentar: I samband med revideringen av planen har en trafikutredning tagits fram som bl.a. redovisar ett antal åtgärder som tillsammans bidrar till att förbättra trafikförutsättningarna i området. I utredningen har man kunnat konstatera att den i samrådet föreslagna bron mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna inte är nödvändig för att genomföra FÖP:en, men att den i ett längre tidsperspektiv kan vara en möjlig trafikåtgärd. En sådan åtgärd skulle kunna vara en del av en vision om att överbygga E18/E20 mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna i syfte att koppla stadsdelarna närmare varandra, samtidigt som det möjliggör nya parkytor och stråk, aktiviteter, kontor, samt nya gator och gång- och cykelvägar. Förslaget om att bredda bron mellan Boglundsängen och Holmen finns med som ett åtgärdsförslag i planen.

Sammanfattningsvis är vi negativa till planerna på att minska Hjärstaskogens yta och sammanhållna grönområdesstruktur med byggnationer av olika slag och i synnerhet negativa till förslaget på bro och bilväg i Hjärstaskogen. Åtgärder som utvecklar befintlig skog utan att dess rekreativvärde minskar är vi däremot positiva till.

Örebro, den 19/6 2014
Anders Oskarsson
Laura Oskarsson

27. Privatperon, Mona Neuman

Se till Vivallas arkitektur och se helhetstänket. Låga hus, mycket grönska och ingen biltrafik. Det är värden som borde vara en stor tillgång för kommunen. Viktigt att ta hänsyn till denna unika kulturmiljö i alla förändringar som görs.

Kommentar: Synpunkterna stämmer med ambitionerna i planen där grönskan och flera av de kulturhistoriska kännetecknen för Vivalla lyfts fram som viktiga att bevara, exempelvis att utveckla den centrala parken, Vivallaringens sträckning, områdets arkitektoniska karaktärsdrag med bebyggelsens höjdskala och det varmröda teglet. Detta ska beaktas i förnyelse av befintliga hus och tillkomsten av nya huskroppar. Förslaget om biltrafik och bussgata genom Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

- ANSA DET GRÖNA OCH BYGG EJ DÄR! INGEN TRAFIK GENOM VIVALLA!

Kommentar: Ett av ställningstaganden i planen är att skötsel av grönytor föreslås koordineras mellan aktuella fastighetsägare. Förslaget om biltrafik och bussgata genom Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

- NYA BUSSLINJER OCH NYA BUSSLINJESTRÄCKNINGAR

Kommentar: Planförslaget innehåller en del förslag till att gator, såväl befintliga som nya, bör anpassas för att klara kollektivtrafik. I planarbete kan vi möjliggöra för kollektivtrafik, men det är Länstrafiken som är huvudman för kollektivtrafiken och ansvarig för linjesträckning och trafikering.

- INGA BUTIKSKEDJOR I BOGELUNDSÄNGEN!

Kommentar: En fördjupad översiktsplan anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Genom planläggning kan kommunen möjliggöra eller begränsa olika typer

av markanvändning men kommunen har inte rådighet över vilka företag som får etablera sig på privat mark i privata byggnader.

- BYGG SKOLOR OCH FÖRSKOLOR PÅ BOGELUNDSÄNGEN!

Kommentar: I det reviderade planförslaget har ställningstaganden för skolor och förskolor ändrats så att ytan för Vivallaskolans expansionsmöjligheter i Hjärstaskogen har tagits bort och ersatts med ytor för skola/förskola i norra Boglundängen. Eventuellt ytterligare behov av förskolor som föranleds av nyttillkommande bostadskvarter i norra Boglundängen eller mellan Vivalla och Lundby, ska lösas inom kommande detaljplanering för respektive område.

En ägare för all yta och boende inom ringen för att underlätta skötsel samt för att kunna ge de boende ETT telefonnr vid trasig lyktstolpe, överfulla sopkärl, isig gata eller dylikt.
ALL GRÖNSKA i och runt Vivalla ansas, stammas upp, gör mikroparker, anlägg fler perennplanteringar. Låt Vivalla vara en grön oas, för luftens skull, djurlivets och framförallt människornas skull. Inga byggnationer där det idag är grönska. Förbättra och utveckla istället grönområdena.

Kommentar: Ett av ställningstaganden i planen är att skötsel av grönytor föreslås koordineras mellan aktuella fastighetsägare. Planen föreslår att det centrala parkstråket utökas och utvecklas för att skapa mer grönyta av hög kvalitet i området. Planen föreslår även att Hjärstaskogen, Vivallakullen, Boglundängens naturreservat och diverse andra grönområden i planområdet utvecklas och förstärks på olika sätt.

AFFÄR;

Tomten mellan citygross och Hedgatan, bygg ett stort Loppishus med olika aktörer, samt fik.
Enbart specialbutiker på Bogelundsängen, (dvs inga vanliga affärskedjor som finns både i city och på Marieberg) för att locka stadsbor till Bogelund och samtidigt locka Vivallaborna till city och till Marieberg, för integrationens skull.
Alla affärshus ska ha parkeringsgarage med fri parkering.

Kommentar: En fördjupad översiktsplan anger inriktningen för den långsiktiga utvecklingen av den fysiska miljön. Den redovisar hur mark- och vattenområden ska användas och hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras. Genom planläggning kan kommunen möjliggöra eller begränsa olika typer av markanvändning men kommunen har inte rådighet över vilka företag som får etablera sig på privat mark i privata byggnader.

SKOLA OCH FÖRSKOLA;

Ta bort de förskolor som idag ligger i Vivalla på parkområden.

Gör förskola i gamla LIDL-huset, i det som nu huserar loppis, bilhall och djuraffär, i/på någon av de gamla lokalerna mellan Citygross och Mosken.

Bygg om ett av Vivallahusen till dagis, eller inte två hus mittemot varandra, med gårdar mellan sig.

Bygg en 1-6-skola i närheten av naturreservatet på Bogelundsängen, mot Holmen.
Genom att utnyttja Bogelundsängen får Vivallaborna fortfarande gångavstånd till förskola/skola. På så sätt kan man spara grönskan och luftigheten innanför Vivallaringen.

Kommentar: Det finns ett stort behov av förskolor i Vivalla i framtiden. Att ta bort befintliga förskolor i gott skick är inte resursmässigt försvarbart. Dock är några av befintliga förskolor i Vivalla i dåligt skick, för små för att drivas på ett ekonomiskt sätt eller att lokalerna inte är ändamålsenliga. Planen föreslår att förskolorna Musikanten och Hallongården ska tas bort för att ge plats åt en central park. I gamla Lidl-huset och lokalerna mellan Citygross och moskén är marken planerad för kontor och handel i enlighet med gällande detaljplaner. Fastigheterna ägs idag av privata fastighetsägare, vilket gör att kommunen inte har rådighet över vilka aktörer som får möjlighet att etablera sig på respektive fastighet. Att bygga om bostadshus i Vivalla till förskola kan vara en möjlighet som även lyfts fram i planförslaget men som kräver fastighetsägarens (ÖBO) samtycke. Pga. av rådande markförhållanden och översvämningsrisken intill naturreservatet planeras inga förskolor/skolor i närheten av naturreservatet. I det reviderade planförslaget finns det mark reserverad för skola och förskola i norra Boglundsängen.

FRITID;

Skatepark på gamla plantagenmarken vid Eurostop.

Kommentar: Den aktuella marken ägs av en privat fastighetsägare. Den fördjupade översiktsplanen pekar ut området för handel (med skrymmande varor, ej detaljhandel med livsmedel), kontor, hantverk samt återvinningsstation, i enlighet med gällande detaljplan.

Rensa upp Hjärstaskogen – utan att kojsskogen försvinner, då sker länkning mellan de som bor i Vivalla och de som bor i Hjärsta automatiskt.

Förbättra ingången från Vivalla till Öknaskogen. Märk upp att man kan ta sig till Nyponlunden, Lundby osv.

Röj upp runt Vivallakullen och gör bättre ingångar.

Kommentar: Ett av ställningstagandena i planförslaget är att Hjärstaskogen bevaras men samtidigt utvecklas och görs mer tillgänglig och trygg, till exempel genom gallring, anläggning av stigar som kopplar ihop närliggande naturområden och anläggande av nya entréer till Hjärstaskogen, Vivallakullen och Öknaskogen.

Bygg på en våning på centrumhuset, där Trafikpolisen, Närpolisen, ÖBO och folkhögskolan kan ligga på andra våningen. Dock behöver de ha mindre lokaler i bottenvåningen för besök. Även föreningar, kyrkan, studieförbund, folktandvård, apotek, vårdcentral kan få plats på andra våningen. Allt för att frigöra yta för butiker, bibliotek, och andra gemenskapsutrymmen på bottenvåningen.

Bygg ut badet till simhall. Låt gamla badet vara utebassäng. Ta vårdcentralens yta till bad. För ökad simkunnighet och ökad möjlighet till motion året om.

Bygg ut biblioteket och dess verksamhet. Vivalla bibliotek har många besökare, främst barn, ett utbyggt bibliotek främjar språkutveckling. Anställ en barnkultursekreterare i Vivalla.

Kommentar: En detaljplan för ett förnyat Vivalla centrum håller på att tas fram av kommunen. Som sakägare har man möjlighet att lämna synpunkter. Vilka verksamheter som ska finnas i centrum är upp till fastighetsägaren, vilket idag är Västerporten fastigheter i Örebro AB.

Utegyr för alla åldrar.

Olika typer av lekplatser, ex en med rymdtema, en annan med dinosaurier osv.

Utnyttja värmen ovanpå fjärrvärmeledningarna till växthus ovanpå och gångvägar.
Bredda fritidsutbudet. Inte bara tänka fotboll när det gäller fritid. Tänk basket, litteratur, teater, musik, studiecirklar.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder exempelvis utegym, lekplatser teman, växthus osv. Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla park- och naturområdena.

Ett Dansens hus på Bogelundsängen där allt ifrån rena nybörjare till Raande-Vo finns.
Tänk genus, tänk funktionshinder, tänk bänkar som även stela ben kan sätta sig på, gångochcykelvägar med hårdgjord yta, plats för rullstolar, rullatorer, barnvagnar.
Fler samlingsplatser utan krav på prestation, ex ungdomsgård för äldre tonåringar.

Kommentar: Stadsbyggnad ställer sig positiv till funktionsblandning i Boglundsängen. Förslagen som föreslås är i linje med planens intentioner och det finns också stöd i vissa av gällande detaljplaner, men eftersom stora delar av fastigheterna i Boglundsängen är privatägda krävs initiativtagande och genomförande av fastighetsägare. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder exempelvis bänkar, ungdomsgård etc.

BUSS;
INGEN buss genom Vivalla.

Kommentar: Förslaget bussgatan i Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

Ta bort Lundby från busslinje 1,2,10.

Kommentar: Stadsbyggnad har inte rådighet över vilka busslinjer som trafikerar Lundby. Länstrafiken beslutar om Stadsbussarnas linjedragning.

Ny busslinje Nyponlunden, Runnagården, Blåbärsvägen, Vivallaringen, bussgatan mot Lundby, Mineralvägen, Mandelstensgatan, Tjusebovägen, Hedgatan, Argongatan,(över bron vid Biltema) Osmundsgatan, Stålgatan, Gustafsvägen, Resecentrum.

10. Börjar och slutar i Vivalla centrum och sedan rakt ner till Eurostop. 1 och 2 an startar i Vivalla centrum, vänster Vivallaringen runt, hållplatser Skalde-, Vers-, Strof-, Ballad-, Krönike-, Vis-, Författargatan. Monologgatan, Hedgatan osv.

Kommentar: Stadsbyggnad har inte rådighet över vilka busslinjer som trafikerar Vivalla, Boglundsängen eller Lundby. Länstrafiken beslutar om Stadsbussarnas linjedragning.

VÄGAR OCH TRAFIK:
INGEN TRAFIK GENOM VIVALLA!

Kommentar: Förslaget om biltrafik och bussgatan i Vivalla är borttaget i det reviderade planförslaget.

NY VÄG; Förlänga Monologgatan till Vivallaringen för att ge bussen en linje mot rondellen. Bygga ut rondellerna så att högersvängarna går vid sidan om.

Kommentar: I planförslaget förlängs Monologgatan till Epiloggatan som går till Vivallaringen. I Wivalliusrondellen planeras åtgärder för att förbättra framkomligheten. Kommunen kan möjliggöra för kollektivtrafik på vissa gator, men det är Länstrafiken som ansvarar för att planera kollektivtrafikens linjedragning och trafikering.

Bevara Vivallaringen som är en del i det ursprungliga tänket. Busshållplatser längs med ringen dämpar trafikrytmen samt gör ringen mer stadslik. Människor vandrar och cyklar runt ringen dag som natt, rensa upp sly runt omkring för sikt och trevlighetens skull, en gång och cykelväg på andra sidan Vivallaringen förstärker vandring i det gröna.

Kommentar: En viktig ambition i planen är att behålla Vivallaringens nuvarande sträckning, eftersom den utgör ett kulturhistoriskt viktigt karaktärsdrag. Länstrafiken är huvudman för kollektivtrafiken och ansvarar för busslinjer och trafikering. De menar att det är ineffektivt att trafikera Vivalla med en ringlinje, se samrådssvar 5a Länstrafiken och 5b, Länstrafiken, kompletterande samrådssvar för mer information.

I Hjärstaskogen föreslås bl.a. nya stigar för att förbättra tillgängligheten till naturupplevelser.

Sätt upp trafik hinder så att det inte så enkelt går att köra bil på gångcykelvägar. Det finns idag många gator inte har något som hindrar trafiken. Vivalla är och ska vara bilfritt.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder exempelvis trafik hinder. Synpunkten vidarebefordras till Tekniska förvaltningen som ansvarar för kommunens gång- och cykelvägar.

Placera gångcykelbanor genomtänkt, planera in dem INNAN bilvägarnas slutliga placering görs, allt för att underlätta gång och cykel framkomligheten. Det är lättare för en bilist att åka en rundsväng än det är för en fotgängare. Den ökningen av trafiklängden äts upp av att det blir så mycket enklare att cykla och gå att man gärna låter bli bilen.

Kommentar: Förslaget är i enlighet med planens intentioner.

Inga gångtunnlar utan ordentliga övergångsställen samt cykelöverfarter.

Kommentar: Förslaget är i enlighet med planens intentioner.

Förändra gatlyktornas riktning så de lyser mot/över gångcykelväg och inte gatan.
Rensa upp grönområden och stamma upp träd några meter in på varje grönområde för ökad trygghet.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringsnivån högre för specifika åtgärder exempelvis gatubelysning och hur grönområdena kan förändras för att upplevas tryggare. Synpunkten förs vidare till Tekniska förvaltningen som ansvarar för drift och underhåll av belysningen på kommunens mark.

Vassa hörn, dvs när gångcykelvägen går tätt om en huskropp och kröker 90 gr eller mer, ska byggas bort, de inger otrygghet. Byggs enklast bort genom en liten perennplantering eller gräsmatta närmast knuten för att få mer sikt runt hörnen.
Långa siktlinjer ger säkerhet.
Luftighet mellan byggnader ger säkerhet.
Märk upp varje husgavel med gatunamn samt husnr.
Förbättra gatuskyltningen och sätt upp fler stora skyltar.
Färger på lyktstolpar för områdesindelning.

Kommentar: Synpunkterna skickas vidare till fastighetsägaren ÖBO som är ansvarig för bostäderna och gångvägarna intill bostäderna i Vivalla.

Pendlarparkeringar vid Eurostop.
Förbättra Bogelundsängen cykelochgångbanor.
Bra cykelställ.

Kommentar: Den fördjupade översiktsplanen föreslår ett utbyggt och förtätat gång- och cykelvägnät i hela planområdet. Cykelställ och pendlarparkeringar är inte en fråga som kan lösas i denna plan som har antar ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå.

BOSTAD;
Förstora lägenheter, slå ihop mindre lägenheter för stora familjer.

Kommentar: Andelen stora och små hushåll är fler än utbudet av stora och små lägenheter i Vivalla, vilket även redovisas i planen. Stadsbyggnad ställer sig positiv till om ÖBO väljer att skapa fler små och stora lägenheter i Vivalla för att möta hushållens behov. Synpunkten vidarebefordras till ÖBO som är ansvarig fastighetsägare.

Inga nya bostäder. Dels för att bevara grunderna från 1969 men än viktigare är att det redan är mycket tätt befolkat. Området är litet, med många byggnader och närmare 8 000 invånare. Fler bostäder skulle medföra än fler invånare, än färre grönyta, och än mer trafikinfarkt.
Olika typer av bostäder ger möjlighet till sk bostadskarriär inom Vivalla. Då bor människor kvar i området och segregationen bibehålls.

Kommentar: Planen medger viss ny bostadsbebyggelse i Vivalla, men inte i syfte att förtäta med fler människor eftersom Vivalla redan är tätbefolkat, utan för att möjliggöra fler upplåtelseformer och andra boendalternativ. Ett av kommunens politiska mål är skapa stadsdelar med varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ. Blandning är också en viktig målsättning i kommunens kommunövergripande översiktsplan. Med blandning avses två typer, blandat boende och funktioner samt blandad befolkningssammansättning. Dessa mål arbetar vi utifrån i den fördjupade översiktsplanen för Vivalla och Bogelundsängen.

Renovera varsamt! Helst återställa hela Vivalla till ursprunget, förutom extrarummen.
Möjlighet att köpa till skötsel av sin grönyta.
Uteförråd till var lägenhet tydligt uppmärkt.
Cykelförråd till var lägenhet.

Kommentar: Synpunkterna skickas vidare till ÖBO som är ansvarig för bostäderna i Vivalla. I planförslaget har ett bevarandeområde i nordöstra Vivalla pekats ut som särskilt bevarandevärdt. Övriga delar av Vivalla kan förändras i viss mån, till exempel med om-, till- eller utbyggnader. All förändring ska ske varsamt och harmoniera med befintlig bebyggelse. Den fördjupade översiktsplanen pekar ut kommunens intentioner i ett långsiktigt perspektiv på en övergripande nivå. I kommande planeringsskeden bli detaljeringarnas nivå högre för specifika åtgärder exempelvis cykelförråd etc.

Mona Neumann

Synpunkter från privatpersoner lämnade på samrådsmöte 29 april.

28. Anonym, man:

Bygg inga fler tunnlar. Sköt om de tunnlarna har nu. Bättre belysning på flera ställen. Måla de "utslitna" symboler som är idag. Mittlinjer på flera gång- och cykelbanor.

Kommentar: Planförslaget innehåller förslag till en ny tunnel under Hedgatan. I övrigt föreslås att ett flertal tunnlar under Vivallaringen läggs igen, alternativet kompletteras med trafiksäkra överfarter. Målning av linjer och symboler är inte en fråga som kan lösas av en fördjupad översiktsplan. Synpunkterna skickas vidare till tekniska förvaltningen som ansvarar drift och skötsel av gång- och cykelbanor.

29. Anonym, man:

GCM-vägen längs Lundby bussgata närmast Vivallaringen har fått vänta i över 40 år på att bli färdig. Det är en sträcka på ca 100 m och borde kunna färdigställas omgående.

Kommentar: Nyligen har en detaljplan för att öppna bussgatan mellan Vivalla och Lundby för biltrafik antagits. Detaljplanen medger även gång- och cykelväg längs gatan.

30. Anonym, kvinna:

Bra! Bra! Ja på allt!

Kommentar: Glädjande att du tycker att förslaget är bra.

31. Anonym:

Orolig för öppna bilvägar i ett bilfritt område.

Kommentar: Nya gator i Vivalla för biltrafik samt kollektivtrafik har tagits bort i den reviderande planen.

32. Anonym:

Den cykelbanan som går genom Vivalla som är det centrala stråket kopplar Vivalla till Lundby, City och är viktigt för barn och vuxna som ska ta sig till och från skolan, jobbet. Att ha bilar som går genom Vivalla från Poesigatan och utåt mot Lyrik-, krönike- eller mot Lundby bryter upp det stråket som finns idag samt den trygghet som stråket innebär idag.

Kommentar: Nya gator i Vivalla för biltrafik samt kollektivtrafik har tagits bort i den reviderande planen.

33. Anonym:

- Öppna Vivallakullen mot Vivalla ?? genom parkering och attraktiv ingång till kullen.

Kommentar: Synpunkten överensstämmer med planförslaget.

- Varför vill Örebro kommun ha in bussar och bilar in i Vivalla?

Kommentar: Förslagen på alternativa gatusträckningar för biltrafik samt kollektivtrafik genom Vivalla har tagits bort i den reviderande planen.

- Någon busstur borde gå runt Vivallaringen

Kommentar: Länstrafiken är huvudman för kollektivtrafiken och menar att en ringlinje runt Vivalla är ineffektiv och kostsam, se Länstrafikens motivering i samrådssvar 5a Länstrafiken och 5b Länstrafiken, kompletterande samrådssvar.

- Mer lokaler för föreningarna med låga hyror

Kommentar: Synpunkten stämmer överens med intentionerna i planförslaget, men hyressättning är inte en fråga som kan lösas av en fördjupad översiktsplan.

Synpunkter lämnade i samband med föreläsning om Fördjupad översiktsplan samt workshoptillfälle om utvecklingen av Vivallaparken på "Sommar i Vivalla", den 18 juni:

34. Sofia, Nadja, Gabi och Dardan:

- Mötesplats för ungdomar
- Större bad, mer aktiviteter för barn, ungdomar och äldre
- Ett utegym och innegym som tex Tegelbruket.
- Mera grillplatser
- Mer konst/graffitti/färg
- Lokal som man kan hyra
- Idrottshall som Mellringe (det viktiga är att det ska finnas plats för publik)

Kommentarer: Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla Vivallaparken. Det pågår arbete med att hitta lämpliga lokaler för ett inomhusgym. Synpunkten om en idrottshall med publikplatser förs vidare till Västerporten som har i uppdrag att utveckla miljöer som stärker de västra stadsdelarna.

35. Anonym 1:

- Det behöver läggas asfalt på de diagonala gångvägarna.
- Bussen, 2:an, borde svänga höger och hämta dom som bor vid den sidan.
- Bättre lekplatser på gårdarna.

Kommentar: Synpunkterna som härrör till parken och tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla den. Synpunkten om linjedragning för bussen är inget som en fördjupad översiktsplan kan lösa. I samrådssvar 5a, Länstrafiken och 5b, Länstrafiken, kompletterande samrådssvar, har Länstrafiken som ansvarar för kollektivtrafikfrågorna beskrivit sin syn på hur linjedragningen för kollektivtrafiken kan se ut i framtiden.

36. Anonym:

- Fotbollsplan och badhus.
- Blommor och lekgrejer och dricksvatten vid fotbollsplanen och hela parken.
- Grillplats

Kommentar: Synpunkterna kring blommor, lekgrejer, grillplats och dricksvatten är bra men är en fråga som inte kan hanteras i denna plan, men omöjliggörs samtidigt inte av planen. Synpunkterna tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla Vivallaparken. Fotbollsplaner och badhus är något som den fördjupade översiktsplanen ger utrymme för.

37. Anonym:

- Vatten vid fotbollsplanen, runt alla planer runt om i Örebro.
- Ny bro mellan Vivalla och Baronbackarna

- Mellan Vivalla och Baron finns en skog och den skulle man kunna ta bort och bygga nån sorts fotbollsanläggning.
- Bygga inomhusarena vid Boglundsängen eller vid Holmen så att de ställena inte blir så tråkiga.

Kommentar: Synpunkterna kring dricksvatten vid fotbollsplanen är bra men är en fråga som inte kan hanteras i denna plan, men omöjliggörs samtidigt inte av planen. Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet för att utveckla park- och grönområden i Vivalla. En framtida överbyggnad av E18/e20 mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna ska inte omöjliggöras, och finns med som en vision i planförslaget.

Att bygga en fotbollsanläggning i Hjärstaskogen har utretts, men har avfärdas bland annat pga. att höga naturvärden påverkas.

Att bygga en inomhusarena vid Boglundsängen är något som möjliggörs i planen, men som kräver en fastighetsägares initiativ och genomförande.

38. Anonym:

- Parkområdet bör tydligt hänga samman gneom främst växtmaterial, inte med prylar.
- Belysning markerar också att den hänger ihop. Det är viktigt att belysningene fungerar.
- Som icke boende i Vivalla är det mycket svårt att orientera sig – fasader och konst kan användas som orienteringspunkter.
- Buss gneom "byn" verkar bra för mammor och gamla, service och säkerhet, det händer något med jämna mellanrum mitt i byn.
- Kolla kompiscup(Åkersberga sthlm) spontanfotboll på små planer med sarg, mixade spontana lag.

Kommentar: Synpunkter om parkens utformning och aktivitetsytor tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla Vivallaparken. Svårigheter med att orientera sig kan ha flera orsaker och kan lösas på flera olika sätt. Synpunkten tas dels med i det fortsatta arbetet för att utveckla Vivallaparken, dels förs den vidare till ÖBO som ansvarar för hur bostadshusen och gårdarna utformas och utsmyckas. I det reviderade planförslaget har förslag till gata genom Vivalla för bil och buss tagits bort.

39. Anonym:

Jag skulle vilja ha mer färg i helhet. Mer blommor eller konstverk som är färgglada. Det blir mer glädje när man får se färg. Man blir på bättre humör.

Kommentar: Synpunkter förs vidare till Tekniska förvaltningen som ansvarar för skötsel och underhåll av Vivallaparken, men tas också med i det fortsatta arbetet med att utveckla Vivallaparken.

40. Anonym:

Jag tycker att vattenbassängen borde bli en vattenpark. Bygga till vattenrutschkanor och olika pooler så att det finns för mindre barn och så borde det finnas en jacuzzi.

Kommentar: Synpunkten tas med i det fortsatta arbetet med att utveckla Vivallaparken.

Man borde bestämma en viss dag i veckan som man möts vid basketplan eller fotbollsplan som man kan grilla och träffa nya kompisar. Gärna senare på dagen så det inte blir att man åker upp på stan och dricker sig full.

Kommentar: Detta är inte något som den fördjupade översiktsplanen har rådighet över.

Synpunkter lämnade i brevlåda vid utställningen vid Eurostop:

41. *Privatperson, Gunnar Norrman*

Det är dåligt att öppna en ny bro för biltrafik mellan Vivalla och Baronbackarna. Bro för cykel och gångtrafik räcker. Förskolor och skolor får gärna ligga i kanten av befintliga skogsområden. För sådana ändamål får Hjärstaskogen gärna bebyggas.

Skolorna bör samverka med boende och föreningar, verksamma i området.

Kommentar: I samband med revideringen av planen har en trafikutredning tagits fram som bl.a. redovisar ett antal åtgärder som tillsammans bidrar till att förbättra trafikförutsättningarna i området. I utredningen har man kunnat konstatera att den i samrådet föreslagna bron mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna inte är nödvändig för att genomföra FÖP:en, men att den i ett längre tidsperspektiv kan vara en möjlig trafikåtgärd. En sådan åtgärd skulle kunna vara en del av en vision om att överbygga E18/E20 mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna i syfte att koppla stadsdelarna närmare varandra, samtidigt som det möjliggör nya parkytor och stråk, aktiviteter, kontor, samt nya gator och gång- och cykelvägar. Förslaget om att bredda bron mellan Boglundsängen och Holmen finns med som ett åtgärdsförslag i planen. Övriga synpunkter överensstämmer med intentionerna i planförslaget.

42. *Anonym:*

Problemen som idag finns i Vivalla tror inte vi löses med en integration med områden som ligger närmast, utan människorna som bor i Vivalla behöver spridas ut i hela Örebro. Områden som Lundby, Nya Hjärsta och Gamla Hjärsta bör vara intakta för att hålla stabilitet i den västra delen av Örebro. Kommer dessa områden påverkas för mycket kommer människor men bra värderingar att flytta från dessa områden och problemen blir övermäktiga.

Kommentar: Vi instämmer i att segregations- och integrationsprocesser verkar i ett större sammanhang som går utöver planområdets stadsdelar både på ett geografiskt och ett samhälleligt plan. Boendesegregation, som är lika synlig i Hjärsta, Lundby och Vivalla, och dess effekter kan mildras genom att skapa förutsättning för möten mellan människor med olika kulturell och social bakgrund. Intentionen i denna plan är att de åtgärder som föreslås för denna del av staden ska fungera tillsammans med kommunens planeringsarbete för hela staden. Ett av kommunens politiska mål är skapa blandade stadsdelar med varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ. Blandning är också en viktig målsättning i kommunens kommunövergripande översiktsplan. Med blandning avses två typer, blandat boende och funktioner samt blandad befolkningssammansättning. Dessa målsättningar utgår från att varierande upplåtelseformer och bostadsalternativ är en viktig förutsättning för integration och mångfald. Stabilitet i västra Örebro liksom i hela staden kan endast åstadkommas på ett sådant sätt, och handlar också om sätten som vi ser på andra stadsdelar, hur vi uppfattar andra människor.

43. *Anonym:*

Vi tycker inte det ska byggas i Hjärstaskogen, varken förskola, cykelbanor eller utökad aktivitet vid Vivallakullen.

Varför?

Svar: Det är stora problem redan idag, förskolor brinner och blir ett tillhåll för ungdomar med fylla osv. Samma problem kommer att uppstå på Vivallakullen, det kom att vara sönderslaget och nerskräpat och det gör att det inte kommer vara några andra personer som vill vara där. Det kommer absolut inte vara några andra personer från andra stadsdelar som kommer åka dit. På cykelbanorna som idag finns i Hjärstaskogen är väl ingen trygg plats, det sitter alkoholister och narkomaner efter cykelbanorna. Vi skulle aldrig låga våra barn cykla ut i Hjärstaskogen själva, då vet man aldrig vad som händer. Det verkar konstigt att utöka med fler cykelbanor i Hjärstaskogen

när situationen är som den är, det enda positiva är att polisen lätt och snabbt kan ta sig fram till problemet.

Kommentar: Planens syfte är bl.a. att åstadkomma en förändring i hur Hjärstaskogen upplevs och uppfattas. Hjärstaskogen upplevs idag som en otrygg plats som undviks av många, samtidigt som den används flitigt för promenader, naturupplevelser och rekreation. Skogen är en stor tillgång för Örebros nordvästra stadsdelar, såväl ekologiskt som socialt. Dessvärre har skogen eftersatt skötsel vilket kan vara en del av förklaringen till upplevelser av otrygghet. Betydelsefullt i detta är hur Vivallakullen utvecklas som har mycket god potential att bli en mötesplats för människor från hela staden. Med de åtgärder som föreslås för skogen och Vivallakullen i planen kan naturområdet bli mer tillgängligt och upplevas tryggare, vilket i sin tur kan göra platsen mer befolkad.

44. Anonym:

Gör en mur runt hela helvete!!!

Kommentar: Planförslaget, som utgår från politiskt förankrade mål, är inriktat på att minska barriärer och obalanser i demografi, socioekonomi och etnicitet mellan stadsdelar i Örebro för att skapa en mer social hållbar stad. Synpunkten utgör en viktig anledning till att bedriva stadsplanering.

45. Privatperson, Robin

Hej.

Vi gillar inte förslaget alls.

De boende lundby vill inte förknippas än mindre sammankopplas med vivalla. Visst "fixa" till vivalla så att befolkningen där ändras och blir bra. MEN INTE PÅ LUNDBYBORNAS BEKOSTNAD. Vi har köpt våra hus och har bra liv här och så länge vivalla hålls på avstånd så är det okej. Varför försöka dra ner omkringliggande områden i skiten? Bygg för fan inte på kavi ängar vid lundby. Ska det byggas så ska det vara villor. Annars kommer snart hela nordvästra örebro bli ett stort jävla getto som ingen vill sätta din fot i.... invandrarfamiljer med behov av stora bostäder kan söka sig till andra områden så att det finns hopp för nordvästra örebro. Så lägg ner era planer på att integrera vivalla med lundby för vi i lundby vill inte bli beblandade. Detta vet jag för fakta och talar inte bara för mig själv utan för hela lundby. Fråga oss själva, skicka ut mer info o frågeformulär. Om ni törs höra sanningen?

Kommentar: Det är denna typ av attityder som föder och upprätthåller främlingsfientlighet, något som Örebro kommun starkt tar avstånd emot. Planförslaget, som utgår från politiskt förankrade mål, är inriktat på att minska barriärer och obalanser i demografi, socioekonomi och etnicitet mellan stadsdelar i Örebro för att skapa en mer social hållbar stad.

Samrådssvar utan erinran har inkommit från:

- Försvarsmakten
- Förvaltningen för funktionshindrade
- Vuxam

4 Planen efter samrådet

4.1. Förändringar i planen som samrådet resulterat i

I detta avsnitt redovisas de förändringar i planen som samrådet resulterat i, dels i textdokumentet, dels i kartan. I textdokumentet har följande större ändringar gjorts:

Övergripande:

- Redaktionella ändringar har gjorts i hela planen för att den ska bli tydligare, mer lättförståelig och logisk. Viss information har uppdaterats med nyare information, till exempel statistik och mätningar över trafikflöden. De redaktionella ändringarna har medfört att texten i viss mån fått en ny struktur, vissa avsnitt har bytt plats eller utvecklats, några delar har tagits bort efter att ställningstaganden ändrats efter samrådet. De redaktionella ändringarna inkluderar kartorna som alla har reviderats, uppdaterats och i vissa fall blivit mer lättlästa. Vissa kartor har kompletterats med information och några nya kartor har tillkommit.

Kapitel 1:

- Kapitel har kompletterats med information om dokumenten *Handlingsplan för stadens byggande* samt *Trafikprogram för Örebro kommun*, som båda utgör viktiga planeringsunderlag för kommunens planering.
- En ny karta som redovisar beteckning och ytor på de detaljplaner och planbestämmelser som gäller i området har tillkommit.

Kapitel 2:

Kapitlet består av bakgrundsinformation. Uppdateringarna handlar framförallt om att nyansera eller komplettera med aspekter som saknats eller kunnat utvecklas.

- Avsnitt 2.2.1. *Vivalla* har kompletterats med information om att Vivalla hade två skolor när det var nybyggt, samt information om hur nybyggnationen under 90-talet förändrade lägenheternas storlekar och antal.
- Avsnitt 2.3 *Grönytor och fritid* har fått en ny struktur med utvecklad information om underlagsmaterial från en kartläggning av hur tillgången till olika grönområden ser ut för olika stadsdelar i staden. Utifrån informationen förs ett resonemang om planområdets specifika förutsättningar och vilka brister som bör åtgärdas och vilka styrkor som kan utvecklas.
- Avsnitt 2.5. har kompletterats med ett stycke om skyfall och har samtidigt fått rubriken *Vattendrag, översvämningsrisk och skyfall* som stämmer överens med innehållet i avsnittet. En ny karta över tillfälliga översvämningsområden vid skyfall har tillkommit.
- Avsnitt 2.7. *Trafik*, har fått en ny inledning som kopplar till bland annat *Trafikprogram för Örebro kommun*. Kartan över fordonsflöden har uppdaterats med de senaste tillgängliga siffrorna.
- Avsnitt 2.7.3 *Biltrafik* har nyanserats i delar av texten samt att en ny beskrivning över en manuell trafikräkning som har utförts i oktober 2014.
- Avsnitt 2.8 *Övrig infrastruktur* har kompletterats med information om infrastruktur tillgången för el och tele.
- Avsnitt 2.10 *Skola och förskola* har uppdaterats med nya siffror över elevantal. Kartan har uppdaterats med aktuell information efter att förskolor har lagts ner och nya har tillkommit.
- Avsnitt 2.11 *Mötesplatser*, kommersiell och offentlig service har kompletterats med ett stycke om hur Boglundsängen beskrivs i dels den kommunomfattande översiktsplanen, dels i handlingsplanen för stadens byggande.
- Avsnitt 2.12 *Markägande* har kompletterats med ett stycke om vilka gator som ligger på allmän plantsmark och på privat mark. Kartan över markägandet har uppdaterats med den senaste tillgängliga informationen.

Kapitel 3:

Kapitlet handlar om sociala värden, befolkningsammansättning och hur planområdets bostäder är fördelade mellan upplåtelseformer, storlekar och typer. I kapitlet görs jämförelser mellan olika områden i staden, framförallt närliggande bostadsområden. Kapitlet har uppdaterats med delvis nyare statistik.

- Avsnitt 3.2. Områdesbeskrivning har uppdaterats med nya siffror och kompletterats med resonemang om trångboddhet och dess utbredning i Vivalla.

Kapitel 4:

Kapitlet utgör planens förslag till förändringar. Kapitlets avsnitt har förändrats i olika omfattning beroende på vilka teman som har uppmärksammats i samrådet. Några avsnitt har bytt plats för att få en mer logisk följd, men innehållsmässigt har främst redaktionella ändringar skett.

- *Avsnitt 4.1 Grönytor och fritid* har delvis kompletterats i innehåll, men de största ändringarna är av redaktionell karaktär. Kartan har uppdaterats med vissa justeringar av skyddszoner för naturvärden, ny yta för fritid och rekreation i norra delen av Boglundsängen samt information om planens avsikter. Ett flertal ställningstaganden har tillkommit, som tidigare bara behandlades i den löpande texten. Följande ställningstaganden har tillkommit:
 - Visioner finns att överbygga motorvägen på lång sikt. En överbyggnad av E18/E20 mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna ska inte omöjliggöras.
 - Öknaskogens entré från Blåbärsvägen/norra Vivallaringen flyttas västerut där stigar från Öknaskogen sammanlänkas med Hjärstaskogens stigar. Det är viktigt att entréer skapas i planerad bebyggelsen norr om Vivallaringen för att skapa god tillgänglighet till naturen.
 - Hjärstaskogens riktigt höga ekologiska värden bör bevaras. I kartan är de markerade tillsammans med erforderlig skyddszon.
 - Villervallaparken bevaras och utvecklas.
 - Grönytan i nordvästra Vivalla iordningsställs till mer intensivt skött parkområde.
 - Hela eller delar av gräsytan söder om Vivalla centrum bör utvecklas till park, förutsatt att parkeringsbehovet för Kulturarenan kan lösas på annat sätt. För genomförande behöver detaljplan 1880-P710 ändras.
 - Grusplanen mellan sydvästra Vivalla och Hjärsta utvecklas till förskola och/eller yta för fritid och rekreation.
 - Skogsdungen i vid södra delen av Argongatan i Boglundsängen bevaras och tillgängliggörs.
 - Anläggningar för föreningsaktiviteter, t.ex. bollhall eller simhall kan anläggas i norra Boglundsängen.

Ett ställningstagande har nyanserats:

- En central sammanhållen park som är tillräckligt stor för att rymma många olika funktioner, karaktärer och rum skapas i Vivalla norr om centrum. Hela parken, inklusive det nord-sydliga parkstråket, ska vara kommunägd allmän platsmark. Byggnader på platsen för gamla Öknaskolan avlägsnas.

- Avsnitt 4.2 *Skola och förskola* har uppdaterats med nya siffror. Avsnittet har också nyanserats och kompletterats med ett resonemang om skolors placering och vilken betydelse skolor och förskolor har som integrerande funktioner stadsdelar emellan. Kartan över framtida skolor och förskolor har uppdaterats, bland annat genom att Vivallaskolans utbyggnadsmöjligheter söder om Vivallaringen har tagits bort. I stället finns en ny ungefärlig placering föreslagen för skola och förskola i norra Boglundsängen. Ett nytt ställningstagande har tillkommit:
 - Förskolebyggnaderna Musikanten och Hallongården ska så snart det är möjligt tas bort för att ge plats för en central sammanhängande park i Vivalla.

Ett ställningstagande har nyanserats:

- Naturvärden och gröna stråk ska beaktas vid anläggande av förskolor och skolor. Naturen ska vara en tillgång i utemiljön och kunna fungera som en naturlig del i undervisningen. Detta är särskilt viktigt på de platser i Hjärstaskogen som pekas ut som möjliga för förskolor, samt för tillbyggnad av förskolan Sagogården. I detaljplaneskedet ska noggranna inventeringar av skogen genomföras och detaljplanen ska säkerställa att det gröna stråket kan bibehållas. I byggskedet blir det ytterst viktigt att anpassa byggnadssättet för att säkerställa dessa värdens fortlevnad.
- Avsnitt 4.3 *Arbetsplatser, kommersiell- och offentlig service* har bytt plats med avsnitt 4.4 *Bebyggelse och gatustruktur*, för att få ett bättre flöde i den fortsatta planen. Innehållsmässigt har mindre redaktionella ändringar skett för att nyansera planens föreslagna indelning av Boglundsängen i funktionella zoner. Några nya ställningstaganden har tillkommit:
 - Verksamheter, kontor och småindustri är den huvudsakliga inriktningen i den norra delen av Boglundsängen (lila markering på kartan). Här kan även finnas inslag av viss service, samt idrotts- och fritidsaktiviteter. För att möjliggöra detta behöver detaljplanerna 1880-P468, 1880-P243 och 1880-P546 i Boglundsängen ändras.
 - I norra delen av Boglundsängen, alternativt i Vallby, ska det i kommande detaljplan reserveras plats för återvinningsstation.
 - I samband med detaljplaneändringar bör skyddsavstånd mot verksamheter beaktas för att möjliggöra en blandning av bostäder och verksamheter.
 - Poesigatan smalnas av och verksamheter kan tillkomma i likhet med gällande detaljplan. Poesigatans allékaraktär behålls.

Ett ställningstagande har nyanserats:

- Området mellan Vivalla och Boglundsängen blir bättre sammanlänkat i Vivallaringens östra del och utvecklas för bostäder, handel, kontor, service och tjänster.
- Avsnitt 4.4 *Bebyggelse- och gatustruktur* har som nämndes ovan bytt plats med avsnitt 4.3 *Arbetsplatser, kommersiell- och offentlig service*, men innehållet är det samma som tidigare.

Avsnitt 4.4.2 *Vivallas storlek, struktur och befintliga bebyggelse* har fått en ny plats i kapitlet. Innehållsmässigt har förslag om gatusträckningar som korsar Vivallaparken tagits bort.

Avsnitt 4.4.4 *Ny bebyggelse och utformning av Vivallaringen* har förtydligats kring hur ny bebyggelse ska förhålla sig till höga naturvärden som finns i Hjärstaskogen. Vårdarna

inklusive skyddszon finns markerade i karta 22 som hör till avsnitt 4.1. Grönytor och fritid på s.67 i planhandlingen.

Avsnitt 4.4.5 *Kompletteringsbebyggelse i Vivalla och Boglundsängen* innehåller förtydliganden och kompletterande stycken om Boglundsängens framtida roll som stadsdel och hur det påverkar vilka krav som behöver ställas på trygghet och arkitektur i bebyggelsen.

Avsnitt 4.4.6 *Sammanfattande bedömning av kompletteringsbebyggelse* har kompletterats med ytterligare en punkt för Vivallas:

- Andra boendeformer där hyresnivån kan hållas låg till exempel kollektivboende, generationsboende eller "bokaler" där man kan kombinera boende med en lokal för affärs- eller hobbyverksamhet.

Även en punkt för Boglundsängen har kompletterats:

- Ett mer finmaskigt vägnät för alla transportmedel, som ökar orienterbarheten och rörelsemöjligheterna i stadsdelen.

Beträffande ställningstagandena för Bebyggelse och gatustrukturen är den största förändringen att det tidigare ställningstagandet om att möjliggöra en gata för bil- och/eller busstrafik igenom Vivalla har tagits bort. Några nya ställningstaganden har tillkommit:

- En vision om att i framtiden kunna överbygga E18/E20 mellan Boglundsängen och Holmen, samt mellan Baronbackarna och Hjärstaskogen, ska inte omöjliggöras.
- Gatustrukturen i Boglundsängen bör bli mer finmaskig genom nya gator för gång-, cykel-, och/eller biltrafik.
- Ny bostadsbebyggelse ska utformas och placeras på sådant avstånd från gata att gällande riktlinjer för buller vid fasad kan efterlevas.
- En framtida förlängning av Skördevägen ska inte omöjliggöras.
- Markförsäljning och exploatering av kommunal mark i bl.a. norra Boglundsängen och Vallby ska bidra till att finansiera nödvändig infrastruktur, till exempel trafikåtgärder i Boglundsängens lokala trafiknät.
- Ny exploatering längs Vivallaringen ska bidra till att finansiera ombyggnation och omgestaltning av Vivallaringen.
- Trafikåtgärder som blir nödvändiga på grund av en specifik exploatering ska bekostas av exploitören.

Några ställningstaganden har nyanserats:

- Förnyelse av befintlig och tillkomst av ny bebyggelse i Vivalla (bostadshus, skolor, förskolor osv.) måste ske varsamt och med hänsyn till både de grundläggande arkitektoniska karaktärsdragen som finns i stadsdelen samt till de övergripande principerna för dess ursprungliga struktur (trafikseparering, förhållande mellan bostad, skola, centrum och grönområde).
- Skalan och utseendet på Vivallaringen förändras och får en karaktär av lokalgata. Ny bebyggelse kan tillkomma kring båda sidorna av Vivallaringen i alla väderstreck. I norr, mellan Vivalla och Lundby, kan bostadsbebyggelse tillkomma, liksom i öster, mellan Vivalla och Boglundsängen, där bebyggelsen även kan ha inslag av handel, kontor, service och arbetsplatser. Söder och väster om Vivallaringen föreslås

begränsad bebyggelse i huvudsak i form av förskolor och anläggningar för idrotts- och friluftsliv. Detaljplaneändring behövs för att detta ska kunna realiserars.

- Målsättningen med kompletteringsbebyggelse i Vivalla, innanför Vivallaringen, är inte att förtäta med fler bostäder utan att en mer varierad bostadsstruktur ska kunna växa fram. Höjdskalet bör begränsas till 3-5 våningar.
- Boglundsängen blir en funktionsblandad stadsdel med bostäder, handel, kontor och annan verksamhet med låg störningsprofil. För att möjliggöra detta behöver detaljplanerna 1880-P243, 1880-P468 och 1880-P546 i Boglundsängen ändras.

Karta 25 som visar kompletterings- och ny bebyggelse har justerats i vissa delar, bland annat har zonerna för bostäder, verksamheter, handel och blandad bebyggelse justerats i vissa delar. Dels för att stämma bättre överens med gällande detaljplaner ibland annat södra delen av Boglundsängen, dels för att bli mer logiska utifrån frashighetsgränser och kvartersuppbyggnad.

- Avsnitt 4.5 *Trafik och kommunikationer* har arbetats om en hel del såväl innehållsmässigt som redaktionellt. Avsnittet kopplar till Örebro kommuns trafikprogram, där grunderna för trafik- och samhällsplanering i Örebro beskrivs. En viktig orsak till att avsnittet har arbetats om är att en trafikutredning har tagits fram efter samrådet.

Avsnitt 4.5.1 *Gång- och cykelvägnätet* har förtydligats avseende tre olika kategorier av gång- och cykelvägnät. Dessutom har ett antal åtgärder lyfts fram tydligare i planen.

Avsnitt 4.5.2 *Kollektivtrafik* har arbetats om så till vida att tidigare konkreta förslag till linjedragningar har tagits bort, delvis till följd av att ställningstagandet om en möjlig väg igenom Vivalla har tagits bort. I det reviderade planförslaget diskuteras istället ett antal gator som bedöms som lämpliga att anpassa för busstrafik i framtiden.

Avsnitt 4.5.3 *Biltrafik* har en tydligare koppling till Örebro kommuns trafikprogram. Bland annat beskrivit kommunens arbete med att jobba utifrån fyrstegsprincipen, men också att det finns andra aspekter att beakta vid val av trafikåtgärder. Avsnittet innehåller ett antal trafikåtgärder som har analyserats i samband med att en ny trafikutredning har tagits fram. Vissa av åtgärderna fanns med i samrådshandlingen, vissa har tillkommit. Trafikutredningen innehåller fler åtgärder än vad som presenteras i planen, som bara behandlar de åtgärder som bedöms nödvändiga för planens genomförande. En ny karta har tagits fram för att åskådliggöra åtgärderna.

Ett flertal ställningstaganden har tillkommit:

- Fyrstegsprincipen ska vara vägledande för framtida infrastruktursatsningar. Framtida kapacitetsproblem på Hedgatan motverkas i första hand genom åtgärder som påverkar transportbehovet och valet av färdmedel, till exempel åtgärder som främjar gång- och cykeltrafik, begränsning av antalet parkeringsplatser, ökad turtäthet i kollektivtrafiken, attitydpåverkan och informationskampanjer.
- Visioner finns att överbygga motorvägen på lång sikt. En överbyggnad av E18/E20 mellan Hjärstaskogen och Baronbackarna samt mellan Boglundsängen och Holmen ska inte omöjliggöras.
- Längs Hedgatan ska möjligheten att göra busskörfält bevaras och bussarna bör ges prioritet vid trafiksignalerna.

- Gatunätet i Boglundsängen bör bli mer finmaskigt.
 - Av trafiksäkerhetsskäl får ingen biltrafik köa ut på E18/E20 från dess av- och påfartsramper.
 - I kommande investeringsplaner ska hänsyn tas till den fördjupade översiktsplanen för Vivalla-Boglundsängen.
 - Beroende på effekterna av handelsutveckling i södra Boglundsängen, utveckling av bostäder, kontor, och lättare industri i norra Boglundsängen och framväxten av den nya stadsdelen Vallby, kan ytterligare trafikåtgärder komma att behövas (se bilagd trafikutredning).
 - Vid val av trafikåtgärd ska viktiga aspekter som orienterbarhet i staden, möjlighet att väva ihop staden och landskapsbild beaktas.
- Ett nytt avsnitt i planen är *4.6 Övrig infrastruktur*, som innehåller ett ställningstagande:
 - I kommande planeringsskeden ska utrymme skapas för nödvändig infrastruktur. Om möjligt ska trädplanteringar och ledningsdragningar separeras.
 - Avsnitt *4.7* har ändrats till att även innehålla skyfall och har även fått den nya rubriken *Hantering av dagvatten, översvämningsrisker och skyfall* som stämmer överens med avsnittets innehåll. En ny text om hur skyfall bör hanteras har tillkommit, liksom två ställningstaganden:
 - Framtida detaljplaner ska redovisa hur dagvatten hanteras.
 - Fastighetsägare i området, inklusive Örebro kommun, bör planera åtgärder och ha en beredskap så att de klarar tillfälliga översvämningar vid skyfall.
 - Avsnitt *4.8 Markägande* har fått ett nytt ställningstagande:
 - Erforderliga trafikåtgärder på Boglundgatan ansvarar den privata fastighetsägaren för.
 - Avsnitt *4.9 Sammanställning av förslagen* har uppdaterats med en ny och större karta där samtliga av planens förslag kan utläsas.
 - Avsnitt *4.10 Planens påverkan på människors hälsa och miljö* har reviderats utifrån de justeringar som skett i miljökonsekvensbeskrivningen och som i stora drag handlar om att miljöpåverkan blir mindre i det reviderade förslaget, där de alternativa gatorna igenom Vivalla har tagits bort.

4.4 Planförslag som behålls trots synpunkter

I huvudsak har följande områden/förslag i planen behålls trots motsatta synpunkter:

- Förskolorna i Hjärstaskogen har behållits trots visst motstånd. Vi har undersökt vilken påverkan förskolor på föreslagna placeringar skulle ha på de ekologiska värdena och funnit att det inte behöver stå i konflikt med varandra.
- Bebyggelse för i huvudsak bostäder mellan Vivalla och Lundby behålls. Gränsen för naturreservatet är anpassat för att möjliggöra bebyggelse på platsen. Stöd finns i översiktsplanen.
- I samrådsförslaget framfördes förslag på bro mellan Vivalla och Baronbackarna. I den reviderade planhandlingen finns förslaget med, fast i form av överbyggnad och ett genomförande bedöms ligga längre fram i tid än planens genomförandetid.

4.5 Nya förslag som samrådet har bidragit till

Några nya förslag har tillkommit efter samrådet:

- Ny åtgärder för att klara trafiken, exempelvis i form av gator.
- Tunnlar under Vivallaringen kan läggas igen, alternativt kompletteras med trafiksäkra överfarter.
- Ny återvinningsstation ska uppföras i norra delen av Boglundsängen, alternativt Vallby, för att täcka behov från nya bostäder.
- Ny skola och förskola i Norra Boglundsängen alternativt i Vallby.
- I nordvästra delen av Boglundsängens verksamhetsområde har markanvändningen ändrats från bostäder till fritid och rekreation.

5 Bilagor

Vissa av de inkomna samrådssvaren innehåller bilagor. Dessa presenteras nedan:

5.1 Bilagor till samrådssvar 19 från privatperson Elisabet Norlinder

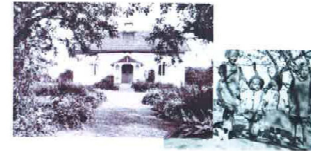
 <p>8. Ivar Andersson</p>	 <p>28. Gårdarna Dahlrots, Oloffsons och Karlssons</p>	 <p>Hjärsta skola</p>
 <p>9. Åke och Rut Gillberg med barn</p>	<p style="text-align: center;">Vi som bodde här förr</p> <p>Kartan visar Elisabets Norlinders väg från skolan och hem. I hennes berättelse Min by, Ökna, Örebro, beskrivs skolväg, byggnaderna och alla de människor som gjorde det till en spännande plats att växa upp på. Byarna Vivalla, Ökna och Lundby var hemmet och världen, med alla kära platser, historia, släkt, lekkamrater och vänner.</p>	
 <p>10. Ernst och Signe Lundahl</p>	<p>Utställningen berättar om byarna fram till 60-talet, innan Vivalla av idag byggdes. De som bodde här har träffats och delat med sig av minnen och foton från förr.</p> <p>I Sverige rådde bostadsbrist. 1955 saknade åttatusen människor egen bostad i Örebro. De trångboddade lägenheterna hade utedass och vattenpump på gården, det var dragigt och kallt. Politikernas lösning blev "Miljonprogrammet", en miljon nya bostäder skulle byggas snabbt i landet. Drömmen om det goda livet i folkhemmet skulle förverkligas. I Vivalla byggdes en stadsdel med radhuskaraktär. Bostäderna skulle vara ljusa, funktionella och ha nära till naturen.</p>	
 <p>11. Lennart och Mildred Engström med barn</p>	<p>Det skulle vara bra kommunikationer och finnas service, som affärer, tvättstuga, bank, vård, skola och dagis. Bil- och gångtrafik skiljdes åt. Mer om detta återkommer vi till i nästa utställning, "Vi som flyttade till Vivalla". Du som är intresserad av att dela med dig av hur det var då, ta kontakt med</p> <p>Kicki Hendahl, projektledare 0707/194417, kicki.hendahl@obo.se</p>	
 <p>12. Oskar och Berta Engström</p>	<p style="text-align: center;">Tack till alla som varit med i arbetet med utställningen</p> <p>Från Vivalla: Lisbeth Johansson, Gun Svedberg, Bertil Lövgren Från Ökna: Lars-Göran, Rut, Monica och Gun, Gillberg, Mildred och Lennart Engström, Elisabet Norlinder, Kerstin och Per Brandell, Ingrid Lestelius, Sune Tvelin, Ulf Andersson, Gunilla Axdorff, Lilian Ivarsson Från Lundby: Gun-Britt Skoglund, Inger Strömberg, Lars Karlsson, Lars och Gard Nordgren, Eva Fredriksson, Stellan Käck, Övriga medarbetare: Anna Hage genom boken Vivalla-Lundby En kommunalshistoria, Nadia Koplus som gjort kartan, Vivalla Hembygdsförening, ÖrebroBostäder AB</p>	



1. Robert och Ellen Käck med barn och barnbarn



13. Maja och Martin Bohman



14. Bertil och Berna Johansson



2. Karl och Gunborg Andersson med barn



3. Karl Gustavsson



4. Elisabet Norlander



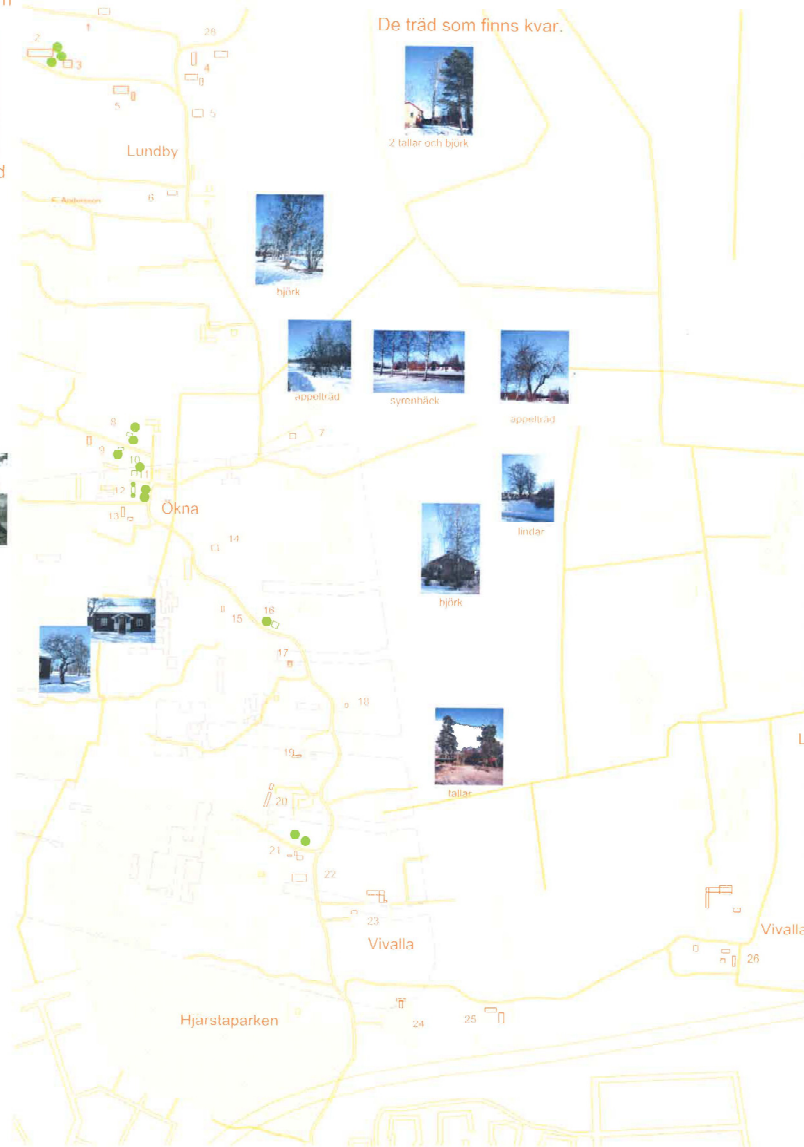
5. Elsy, Arne, Eva Dahirolth



6. Uno, Elin, Arne Nordin



7. Arvid Gustavsson





Maja och Martin Bohman



14. Bertil och Berna Johansson



15. Alva och Ivar Johansson



16. Stig och Anna-Lisa Ivarsson



17. Erik Karlsson



18. Erik Carlsson



19. Ellen Persson




20. Familjen Öderman



21. Ragnar och Siri Sandwall



 Sö. historiska Programrådet ÖREBRO	140516
Referensnr: Sam 230/2014	

Bilaga 1



Bröderna Oderman, röd stuga byggd 1860 Ökna, låg söder om Poesigatan



Ellen Perssons hus, gult och rött Ökna, låg där Poesigatan finns idag.



Erik Karlssons föräldrahem, röd stuga, Ökna, hitom Stig Ivarssons villa



Stig Ivarssons villa röd fasadtegel, Ökna, bevarad, idag Prosagatan 10.



Maj Ivarssons röda böningshus, Ökna, närmast eller Stig Ivarssons villa



Bertil Johansson's röda böningshus, byggt 1896, här klätt med vita plattor. Gården närmast efter Maj Ivarssons gård, Ökna.



Bertil Johansson's röda boningshus. Ökna, i samband med rivningen.



Martin Bohmans röda boningshus, från 1800-talet, Ökna.



Bohman's röda boningshus, Ökna, i samband med rivningen.



Bohmans röda böningshus, Ökna, i samband med rivningen.



Oskar Engströms böningshus, byggt i början av 1800-talet, ursprungsfärg var gul Ökna, bevarat. Idag är adressen Strofågatan 5H.



Oskar Engströms bostadshus, byggt i början av 1800-talet, ursprungsfärg var gul Ökna, bevarat. Idag är adressen Strofgatan 511



Detalj från verandan, Ökna.



Oskar Engströms boningshus, klätt med vita plattor.



Oskar Engströms boningshus, klätt med vita plattor.



Baksidan Oskar Hingstoms bostadshus. Klätt med vita plattor.
Projektering av Vivalda bostadsområde.



Baksidan av huset- "koksingången".



Idag, bevarat hus. Nu rött, ursprung gult, Ökna. (Oskar Engströms hus, sid 15)



Idag, bevarat hus. Nu rött, ursprung gult, Ökna (Oskar Engströms hus, sid 15)



Oskar (gult hus) och Lennart Engströms hus (rött) Ökna. Norra änden av Vivallaringen går över Lennart Engströms gård. Böningshus rivet.



Lennart Engströms röda böningshus i Ökna.



Lennart Engströms röda boningshus i Ökna.



Oskar och Lennart Engströms bostadshus innan Lennarts hus revs.
Vivallaringen påhörjad



Vivallaringen, norra delen.



I bakgrunden syns Ernst Lundahls röda boningshus. Närmaste granne till Lennart Engström på andra sidan Vivallaringen. Barn från Ökna! Huset var rött på 50-60-talet



Lundahl röda boningshus. Kan ha varit gult när det byggdes. Idag finns endast deras syrenhäck kvar.



Fridenslund, rött hus, där Tygr Andersson bodde, Ökna. Stod på området där Forward hade sin klubbstuga. Klubbstugan var i det vita huset, klätt med plattor. Troligen gult eller vitt från början. Familjen Sven Andersson bodde där. Garage och förråd idag. Gränsar mot Landby.



Fridenslund, rött hus, där Ivar Andersson bodde, Ökna



Familjen Andersson bodde här. Garage och förråd idag. Gränsar mot Lundby. Gult? Vitt?

MATSSONS ADVOKATBYRÅ
 Advokat H. S. Mattsson
 Drottninggatan 26
 702 10 ÖREBRO.

A N N U N D

Betr. tomter Nybroån 366/2-8 samt Nättrabyån 280/4-5.

För rubricerade tomter med därpå belägen fastighet samt gatu- och parkmark erbjuder sig undertecknade att erlägga

Kronor tvåhundraeniosentvåhundra sjuttio /209 270,-/

fördelade enligt följande och under nedanstående förutsättningar:

Nybroån	366/2	1000,3m ²	Återköpas av säljaren
Nybroån	366/3	1071,2m ²	Återköpas av säljaren
Nybroån	366/4	1121,9m ²	Fra Reigun Wängstedt
Nybroån	366/5	1169,6m ²	Herr Arne Eriksson
Nybroån	366/6	1008,8m ²	(med därpå belägen fastighet) Undertecknad
Nybroån	366/7	885,4m ²	Herr Hans Köhler
Nybroån	366/8	869,3m ²	Herr Kjell Krantz
Nättrabyån	280/4	472,6m ²	Fru Brit Lindbergh
Nättrabyån	280/5	806,3m ²	Herr Karl Gustav Tageman
Summa tomtmark		8405,4m ²	(Kronor 22,6% / m ²)
Summa gatu- parkmark		3203,9m ²	(Kronor 6,00 / m ²)

Totala tomtkostnaden (190 046,-) och gatu- och parkkostnaden (19.224,-) skall fördelas proportionellt efter tomtstorlekarna.

Tomterna Nybroån 366/2-5 med tillhörande gatunark skall omödelbart vid försäljningen återköpas av säljaren till vårt inköpspris enligt ovanstående kostnadsfördelning.

Den del av gatukostnaden som tillfaller intilliggande tomter skall av tomtägarna erläggas till oss till ovanstående gatunarkpris.

Tomten Nättrabyån 280/4 utgörande 316,4 m² tillhörande familjen Heinemanns återköpas skall av detta försäljas till oss vid köpeavtalets ingående och till samma kvadratkostpris som ovan.

Vi förutsätter även att den styckade fastigheten ej är belädd av servitut, efterväpande utgifter eller inteckningar.

Örebro den 9.9 1969

Arne Eriksson

Reigun Wängstedt

Hans Köhler

Kjell Krantz

Brit Lindbergh

Karl Gustav Tageman

MATSSONS ADVOKATBYRÅ
Advokat H.E. Mattsson
Drottninggatan 25
702 10 ÖREBRO.

A N B U D

Bebr. tomtdel av stadsäga 599 - familjen Heineman.

För rubricerad tomt på 316,4 m² tillhörande familjen Heinemans
storbhus erbjuder sig undertecknade att erlånga

Kronor sjutusenmetthundra~~s~~ettio / 7170:-/.

Förutsättningen för anbudets giltighet är att avtal träffas mellan
undertecknade och Paul Erikssons dödsbo om köp av stadsäga 572.
Överlåtelsen skall ske samtidigt med köpet av stadsäga 572.

Vi förutsätter även att tomtens ej är belastad av servitut, efter-
släpande utgifter eller inteckningar.

Örebro den 9.9 1969

Arne Eriksson
Arne Eriksson

Reigun Wängstedt
Reigun Wängstedt

Hans Köhler
Hans Köhler

Kjell Krantz
Kjell Krantz

Edit Lindbergh
Edit Lindbergh

Karl Gustav Tageman
Karl Gustav Tageman